



EL ACCIDENTE FERROVIARIO DE TORRE DEL BIERZO EN *EL PENSAMIENTO ASTORGANO*

Magín Revillo

Otra vez es invierno. Otra vez, en el baúl de la historia, encontramos oportunidades para seguir es-carbando en el pasado con el propósito de añadir algunas verdades a preguntas sin respuesta. Otra vez, el tiempo nos pone delante de unos recuerdos que son algo más que un simple y trágico aniversario.

El accidente ferroviario en Torre del Bierzo se ha convertido para los curiosos y observadores de esas muchas cosas que conforman nuestra existencia en obligado referente de investigaciones. José Piñeiro Maceiras nos regaló en Argutorio¹ trabajos y conclusiones minuciosas que aquí y ahora no es tiempo de precisar pero sí de recomendar.

La aportación de este trabajo solo tiene de novedosa la presentación singular del tratamiento y contenido informativo que El Pensamiento Astorgano dedicó y dedicaba al transporte del ferrocarril, en general, y a uno de los accidentes más sonados vividos en las proximidades de su comarca, en particular.

La lectura de lo que sigue demuestra que la censura, la ley de seguridad nacional, la postguerra y la necesaria consolidación de un régimen... son partes interesadas y última explicación para una trastienda en la que siempre gana la desinformación y en muchos casos el silencio.

PARADA, TORRE DEL BIERZO

La sabiduría popular siempre es capaz de recordar en pocas palabras lo que no se suele admitir en grandes empresas. Los nuevos gobernantes han decidido sacar a España de la miseria en que la dejó la guerra. Está sola ante el mundo y sola ante una Europa alzada en armas y con visos de estarlo durante mucho tiempo. Gobernar por decreto y hacerlo con la esperanza

de ser los mejores son necesidades que alaban los más fieles. La ley del silencio impide las respuestas airadas pero la encrucijada de futuro pasa por no olvidarse de que la avaricia, siempre rompe el saco.

Una de las tareas urgentes para poder cambiar el futuro más inmediato son las comunicaciones. Se decide invertir en carreteras y en la red ferroviaria. Las deficiencias y los daños en las infraestructuras son muchos, pero nada que no pueda remediarse sacando pecho y dinero hasta de donde falta. Los años cuarenta son años de escasez y necesidades pero son los años en que está en juego la consolidación del régimen.

Setecientas cincuenta locomotoras, valoradas en 375 millones de pesetas, van a ser construidas en cinco años con material y por empresas españolas, para las tres grandes Compañías de ferrocarriles de España. Ciento cincuenta de ellas serán entregadas dentro de 18 meses.

Ninguna de estas locomotoras es de tipo nuevo; pero entre ellas se harán un gran número del tipo 1800 que es el más potente de España y que compite con las mejores del mundo.

La locomotora modelo 1800 de corte aerodinámico, pesa 116.000 kilos y 76.000 más su tender. Desarrolla 3000 caballos de fuerza, lo que le da una velocidad de 110 kilómetros por hora en llano y 80 cuesta arriba, arrastrando un convoy de 550.000 kilos de peso. Su coste se eleva a 600.000 pesetas.

De las 3000 locomotoras que antes de la guerra tenían entre Norte, Madrid, Zaragoza y Alicante y Andaluces Oeste, 843 quedaron inutilizadas por la incapacidad roja, perdiendo Norte 330 máquinas; Madrid Zaragoza y Alicante, 446; y Andaluces Oeste 97.

La noticia abre para *El Pensamiento Astorgano* un frente de interés en el que siempre quiso jugar y

apostar fuerte. En el siglo pasado, el ferrocarril había llegado a Astorga para quedarse. Sus dos estaciones –Norte y Oeste– demostraban ser una fuente añadida de ingresos y de presencia en un mundo de comunicaciones que ponía a la ciudad en el mapa. Desde ese momento, no habrá día en el que un nuevo proyecto o idea deje de tener cabida en las páginas del periódico. Los horarios de los trenes (*El Pensamiento* 30.1.1940), las obras en la estación (*El Pensamiento* 16.11.1940), la comunicación lamentable entre Astorga-León (*El Pensamiento* 2.9.1941), el expreso León-Coruña (*El Pensamiento* 13.9.1941)...

Observamos con gran satisfacción que paulatinamente va organizándose el servicio ferroviario de forma progresiva y benefactora para el transporte en general por las ferrovías, a pesar de la escasez del material móvil, que, según el ilustre ingeniero y Presidente actual de la Red Nacional lo ha calculado en un 80 por 100, las locomotoras; en un 75, los vagones y en un 50 los coches de viajeros².



Tomando declaraciones y levantando actas en un accidente ferroviario. Vega de Magaz.
En el centro el juez comarcal, D. Luis Alonso Luengo. Tercero a la izquierda, Magín G. Revillo, actuando de fiscal.

Durante años, *El Pensamiento Astorgano* esconde la identidad del especialista que añade información, detalles, antecedentes y conocimientos como para «sin merma de prestigios presentes» recordar y aplaudir «al insigne ingeniero señor Conde de Guadalhorce, excelente Ministro de Fomento, por engrandecer a los ferrocarriles nacionales»³. Sus logros –todo un programa para los nuevos gestores– son enumerados sin miedo a la censura.

Deuda ferroviaria, dobles vías, nuevo material fijo y móvil, electrificaciones, inauguración de la estación de Canfranc, transformación de recintos ferroviarios, captación de Compañías, organización

general de horarios y trenes, haciéndoles coincidir ajustadamente en sus empalmes, nuevas líneas en construcción, en fin, cuanto estaba pendiente por hacer y demandaba el usuario del ferrocarril y las poblaciones huérfanas de continuaciones de trenes y de vías⁴.

La centralización de las redes de comunicación obliga a defender lo propio con números y cálculos que no dejan lugar a dudas.

Hasta ahora, la estación del ferrocarril de Astorga ha venido considerándose al parecer de la misma importancia que la de Ponferrada, Barco de Valdeorras, etc. por carecer, sin duda, del volumen de tráfico que debiera poseer de concederle una mayor preponderancia a la línea de empalme del Oeste en la sección de Plasencia...

Esta ruta hacia Extremadura o Andalucía, como zonas más extensas, es más corta que rindiendo contacto con Madrid para o desde esas procedencias con Galicia, cómo vamos a verlo:

Sevilla Madrid Coruña, 1410 kilómetros.

Sevilla Mérida Cáceres-Plasencia Astorga-Coruña 1129 kilómetros.

Diferencia, 281 kilómetros menos el segundo itinerario sobre el primero.

Cierto que la nueva agrupación de líneas de ancho normal que han venido a formar la nueva Red Nacional de Ferrocarriles está en sus comienzos, y por ello no es dable la más mínima lamentación ante la falta de organización de trenes que se observa con la finalidad de ahorrar distancias por convoyes bien enlazados desde uno a otro extremo ferroviario⁵.

El Pensamiento Astorgano, a través de su todavía anónimo colaborador e informante, reconoce y admite llevar adelante una campaña “astorganista” en favor de las comunicaciones ferroviarias. Su interés es más que provincial pues añade a sus objetivos los difíciles accesos a Galicia y sus particulares comunicaciones con Plasencia (Extremadura), cabecera de línea desde la Estación del Oeste. A ello se añade otra triste realidad que no puede acallar la censura aunque en algunas ocasiones consigue su propósito: los accidentes ferroviarios son frecuentes aunque solo salen a la luz –y con dificultad– los estrictamente necesarios.

Próximamente a la 1,15 de la tarde de ayer, el tren correo de Madrid, que había desbordado la estación de La Granja y el apeadero de Albares, precipitándose vertiginosamente por la enorme pendiente, sin que respondieran los frenos de sus coches, alcanzó a la entrada del túnel de la estación de Torre a una máquina de maniobras, chocando al propio tiempo con el carbonero 1442 que procedía de Bembibre.

A consecuencia del tremendo encontronazo se incendió el coche restaurante del correo y el fuego se propagó a un coche de 1.^a, a los dos de Correos, al furgón y máquina que en el interior del túnel se presume que han sido pasto totalmente de las llamas.

El vecindario de Torre, se aprestó rápidamente a los trabajos de salvamento, que ofrecían la dificultad de la obstrucción de la boca del túnel por las unidades descarriladas y el fuego desarrollado en su interior.

El médico de Torre don Armando Fernández Quirós y sus familiares rivalizaron de una manera especial en la asistencia de los heridos y prontamente llegaron médicos de Bembibre, Ponferrada, León y Astorga (de esta ciudad vimos a los señores Martínez Luengo, Matinot, Pardo y Carro), ambulancias de León y varios trenes de socorro.

El Excmo. señor Gobernador civil de la provincia, acompañado del Secretario provincial del Movimiento, se personó en los primeros momentos en el lugar de la catástrofe. También llegaron prontamente los párrocos de Torre, Ponferrada, Bembibre y Brañuelas prestando con gran celo los auxilios espirituales a las víctimas de la catástrofe.

Anoche iban recogidos 58 cadáveres y más de un centenar de heridos, siendo la mayoría de estos trasladados en los trenes de socorro y ambulancias a León...

Se ignora cuando quedará la vía expedita.

La jurisdicción militar, constituida en el lugar del suceso, instruye las oportunas diligencias⁶.

Trescientas cinco palabras, nueve párrafos, página par, titular de una columna y desarrollo en tres son el resumen del accidente ferroviario más grave de los vividos en España en toda la historia del transporte. *El Pensamiento Astorgano* lo cuenta por lo menos, una noticia que muchos silenciarán como otros sonados accidentes que siguieron al de Torre del Bierzo.

En la madrugada del martes registró en la estación ferroviaria de Arévalo un desgraciado accidente debido al alcance del tren número 21, correo de Galicia, por el tren número 1, expreso de Irún, produciéndose desperfectos y víctimas. En el auxilio de éstas se destacó la actuación humanitaria de la Falange arevalense y de pueblos circunvecinos, así como del personal ferroviario de las estaciones cercanas. Del tren número 1 sufrieron desperfectos el coche correo y el furgón⁷.

Está claro que para el periódico católico la preocupación ferroviaria no puede pasar desapercibida.

El mismo día, cuando el resto de los medios nacionales han pasado página a Torre del Bierzo y ocultan el accidente en Arévalo, un obituario diferente encabeza las referencias de la jornada:

Pecieron en la catástrofe ferroviaria de Torre del Bierzo, nuestro estimado paisano el acreditado comerciante de El Ferrol del caudillo don Rosendo Fuertes Manzano y su esposa doña María del Carmen Eiroa Gómez.

El joven matrimonio se dirigía a El Ferrol, después de pasar las Navidades en compañía de sus padres, residentes en el inmediato pueblo de Val de San Lorenzo.

Un niño de 19 meses de edad, hijo de las víctimas, fue salvado por el director de la sucursal del Banco en Bilbao de Ponferrada don Rodrigo Navedo, querido amigo nuestro, quien también resultó ileso, por fortuna, del accidente.

A los apreciables familiares de los finados acompañamos en el sentimiento⁸.



Los aparatosos accidente ferroviarios eran numerosos alrededor de la capital astorgana.

La tragedia de Torre del Bierzo quedó sin escribirse. Los recuerdos de aquel luctuoso accidente se guardaron en la memoria colectiva. Nunca, en aquellos años, se dio una cifra definitiva de muertos. Y una vez más, en los Registros Civiles y en las cuentas de resultados de las empresas de seguros se archivaron macabras escenas que tardaron años en conocerse. El matrimonio del que hablaba *El Pensamiento* diez días más tarde de su fallecimiento escribió en legajos judiciales su otra historia.

Rosendo Fuertes salió del interior del túnel número 20 con su hijo Rosendo ileso en sus brazos (a quien dejó al cuidado de Rodrigo Navedo, director del Banco de Bilbao de Ponferrada) y volvió para auxiliar a su mujer, pereciendo ambos. El cuerpo de María Concepción sólo pudo identificarse por los testimonios federativos del Interventor de ruta Corral y del director del Banco de Bilbao de Ponferrada. El tutor de su hijo Rosendo recibió una indemnización de 40.000 pesetas. El matrimonio viajaba con dos maletas con ropa. La partida de defunción,

en el Registro Civil de Ponferrada el 8 de enero de 1944. Su cadáver no pudo ser identificado, se calcinó al igual que el de su esposo Marcelino Rosendo Fuertes⁹.

En Torre del Bierzo, una de las primeras víctimas confirmadas fue don Marcelino Crespo Crespo, notario en Villafranca del Bierzo, que fue trasladado, ya cadáver, a la casa familiar sita en la astorgana calle de Manuel Gullón, 12. Su esquela, un tercio de la página 3, está publicada, frente por frente, a la noticia de la "Catástrofe ferroviaria".

Su apenada esposa doña Alicia Perandones Cordero; madre política doña Jesusa Cordero; hermanos doña Milagros y doña Pepita; hermanos políticos, tíos, sobrinos, primos y demás familia participan a sus amistades tan sensible pérdida y les ruegan se dignen encomendar a Dios el alma del finado y asistir a los funerales y entierro que se celebrarán en la Iglesia parroquial de San Bartolomé por cuyo favor les vivirán agradecidos.

Astorga 4 de enero de 1944¹⁰.

Alicia Perandones viajaba con su esposo, desde Madrid, acompañada por su hermana y por una sobrina de tres años, Carmen, que subió al departamento de 2.^a que ocupaban al pasar por la estación de Astorga. El vagón del tren en el que viajaban quedó fuera del túnel pero —según carta dirigida por Alicia a la Comisaría del Seguro obligatorio de Viajeros de Ferrocarril— su marido resultó con heridas de suma gravedad de las que murió en el lugar del accidente dos horas más tarde. Heridas producidas por una gran astilla de madera que le atravesó el pecho. La mitad de su cuerpo quedó aprisionado entre escombros fuera del coche. Su viuda cobró del seguro 40.000 pesetas de indemnización. Su defunción, inscrita en el Registro de Ponferrada el 2 de febrero de 1944¹¹.

La festividad de Reyes, jueves 6 de enero de 1944, guarda un respetuoso silencio informativo. No sale *El Pensamiento Astorgano* y —con tiempo para hacer un pormenorizado despliegue— se ve obligado a cubrir el expediente. La edición del sábado ocho de enero es toda una sorpresa para quienes esperaban saber más de lo que ya se contaba en la calle. El periódico, ocurría dos o tres veces al mes, —martes o sábados— justificaba los problemas de papel con la publicación extraordinaria de ocho páginas. Fue ese 8 uno de los días, pero el accidente de Torre del Bierzo había que buscarlo escondido detrás de la esquela de Pablo Sáez Aguilar, en página cuatro, otra vez página par muy lejos de los honores de portada.

EL PENSAMIENTO ASTORGANO

Don Pablo Sáez Aguilar,
falleció el día 3 del actual, víctima del accidente ferroviario de Torre del Bierzo, a las 10 de la mañana.
después de recibir los últimos sacramentos.
R. I. P.

Se apenada esposa doña Irene Alegre; hijos don Gerardo y don Lucario; madre doña Virginia Aguilar; padrastro político don Leonardo Argües; hermanas doña Dolores, don Francisco, don Dionisio, don Ignacio, don Manuel y don Justino; hermanas políticas, hijas, sobrinas, primas y demás familia:
Participan a sus amistades tan sensible pérdida y les ruegan una oración por el eterno descanso del finado, por cuyo favor les vivirán agradecidos.
Astorga 8 de Enero de 1944.
(NÚMERO INDEPENDIENTE N. QUILCAY)

Después de la catástrofe ferroviaria

A las diez horas de la noche del miércoles se consumó el accidente en la línea de Ponferrada a Torre del Bierzo, en el kilómetro 10,5. El tren número 10, que iba de Ponferrada a Torre del Bierzo, se desmoronó al salir del túnel. El conductor, don Gerardo Argües, resultó herido y falleció en el lugar. El maquinista, don Manuel Gullón, también resultó herido y falleció en el lugar. Los pasajeros, entre ellos don Pablo Sáez Aguilar, fueron arrojados fuera del tren y algunos resultaron muertos. El accidente produjo graves daños materiales y un gran número de heridos y muertos.

Eléctrico del Val de San Lorenzo S.A.

Se pone en conocimiento de los señores accionistas de esta sociedad, que por el resultado de la convocatoria de la Junta General de Accionistas, celebrada el día 20 de febrero de 1944, en el domicilio social de esta sociedad, se ha acordado la transformación de la misma en sociedad anónima, con el nombre de "Eléctrico del Val de San Lorenzo S.A.", con un capital de 100 millones de pesetas.

NOTICIAS

Con objeto de facilitar las formalidades de la sucesión, se ha acordado que el señor don Pablo Sáez Aguilar, fallecido el día 3 del actual, sea considerado como fallecido el día 4 del actual, para efectos de la sucesión.

En León, a donde fueron trasladados, se verificó el entierro de la víctima de la tremenda catástrofe ferroviaria, presidiendo las autoridades provinciales y cerrando el comercio sus puertas.

Se advierte a aquellas personas víctimas o familiares de víctimas de la catástrofe de Torre que por desconocerse su carácter de tales no sean visitadas por los Inspectores de la Comisaría del Seguro Obligatorio de Viajeros (Ministerio de Hacienda, Madrid) destacados al efecto en León, Hotel Oliden, deberán dirigirse a éste, a fin de ser instruidos por aquellos de sus derechos en relación con el seguro y hacer las reclamaciones correspondientes¹².

El Pensamiento Astorgano, 8 de enero de 1944.

A última hora de la noche del miércoles se consiguió dejar expedita la vía en la línea férrea de Galicia y lugar de la catástrofe de Torre del Bierzo reanudándose la circulación de trenes.

Una batería del Regimiento de Artillería, que guarnición en esta plaza, al mando del capitán señor Termenón, que se trasladó a Torre, acompañada del capitán médico señor González de la Vega, prestó relevantes servicios durante 24 horas consecutivas en los trabajos de salvamento y descombro.

También llegó al lugar del trágico accidente el Director general de Ferrocarriles.

No es posible precisar el número exacto de víctimas ni realizarse la completa identificación de las mismas, por haberse extraído del túnel muchos cadáveres totalmente calcinados.

En León, a donde fueron trasladados, se verificó el entierro de la víctima de la tremenda catástrofe ferroviaria, presidiendo las autoridades provinciales y cerrando el comercio sus puertas.

Se advierte a aquellas personas víctimas o familiares de víctimas de la catástrofe de Torre que por desconocerse su carácter de tales no sean visitadas por los Inspectores de la Comisaría del Seguro Obligatorio de Viajeros (Ministerio de Hacienda, Madrid) destacados al efecto en León, Hotel Oliden, deberán dirigirse a éste, a fin de ser instruidos por aquellos de sus derechos en relación con el seguro y hacer las reclamaciones correspondientes¹².

No puede ser más lamentable esta segunda y última entrega del accidente ferroviario de Torre del Bierzo. Esta vez, no hay ni tan si quiera orden ni concierto en las 311 palabras que se encabezan con el titular “Después de la catástrofe”, a una columna, y que se prolongará en otras tres para añadir –casi de tapadillo– las honras fúnebres

dispuestas por nuestro amantísimo Prelado, celebradas el miércoles en la S. I. Catedral por las víctimas de la catástrofe de Torre.

Al piadoso acto asistieron las autoridades y numerosísimo concurso de fieles. El Excmo. señor Obispo ofició de Pontifical en el solemnísimos responso.

Luego el insigne Pastor asturicense presidió, en unión de las autoridades locales, los entierros del notario de Villafranca del Bierzo don Marcelino Crespo y Crespo y del joven cabo de Aviación Alejandro García García, estimados astorganos víctimas de la catástrofe, cuyos sepelios constituyeron una imponente manifestación de duelo.

También se dignó el Prelado testimoniar su pésame personalmente a los familiares de las víctimas, acudiendo a los domicilios de las mismas, siendo objeto de los más cálidos encomios los bondadosos rasgos de S. E.

En señal de duelo se suspendieron por la noche la proyectada Cabalgata de Reyes y los espectáculos¹³.

Entre las dos noticias, entre la mala crónica a la que debe haber colaborado la censura y el acto fúnebre que preside el obispo Mérida Pérez, sin identificar en ningún momento, tiene cabida un obituario que añade detalles a la esquila que encabeza la página.

Una nueva víctima del doloroso accidente tenemos que lamentar en Astorga, de manera singular: la del conductor de los ferrocarriles del Norte, residente en Monforte, don Pablo Sáez Aguilar, hijo político del industrial de esta plaza don Leonardo Alegre.

Probo empleado, de muy afable trato, gozaba de numerosas y merecidas estimaciones, como se evidenciaron elocuentemente en los funerales celebrados ayer por su eterno descanso en el templo parroquial de San Bartolomé.

A su apenada viuda, padres y demás apreciable familia, expresamos nuestra sincera condolencia¹⁴.

La esquila de Pablo Sáez ocupa un tercio de la página cuatro en la edición del sábado 8 de enero.

Falleció el día 3 del actual, víctima del accidente ferroviario de Torre, a los 49 años de edad, después de recibir los auxilios espirituales.

Su apenada esposa doña Irene Alegre; hijos don Gonzalo y don Luciano; madre doña Vicenta Agui-

lar; padre político don Leonardo Alegre; hermanos don Bonifacio, don Emiliano, don Demetrio, don Dionisio, don Ignacio, don Manolo y don Justiniano; hermanos políticos, tíos, sobrinos, primos y demás familia:

Participan a sus amistades tan sensible pérdida y les ruegan una oración por el eterno descanso del finado, por cuyo favor les vivirán agradecidos.

Astorga 8 de Enero de 1944¹⁵.



Irene Alegre y Pablo Sáez.
Fondos familia Sáez Alegre.

Pablo Sáez Aguilar tardó en ser identificado por la situación en la que fueron encontrados sus restos. Viajaba en el furgón y su cuerpo acabó destrozado y buena parte carbonizado.

Fue identificado por su primo y cuñado, Julio Aguilar, que únicamente encontró un reloj de bolsillo con cadena, completamente chamuscado y sin brillo y la maquinaria fundida como si fuera cristal, así como la llave de la vivienda de Monforte de Lemos donde tenía la residencia. Su mujer, que regentaba en esos momentos una cantina

frente a la estación, tras el fallecimiento de su esposo, regresó a Astorga, a la casa de la calle señor Ovalle número 6, y el 27 de marzo de 1944 solicitó a la Comisaría del SOV la indemnización que le correspondía por ser su única heredera, indemnización que el Consejo de la Comisaría estableció en 20.000 pesetas¹⁶.

Torre del Bierzo quedó como una historia más de las que no debía hablarse demasiado. Pocos se atrevían a recordar, como hacía *El Pensamiento Astorgano* esta vez con mucho fundamento pero evitando cifras o números totales que nunca fueron conocidos.

En los anales ferroviarios de España, ha quedado grabada con terribles caracteres la infausta fecha del 3 de Enero de 1944, en la que se registró la tremenda catástrofe de Torre del Bierzo, de tan imponentes como dolorosas proporciones.

Cúmplese mañana un año de tan enorme tragedia y su recuerdo embarga profundamente nuestro espíritu.

En tan espantosa catástrofe perecieron 3 queridos paisanos nuestros: don Marcelino Crespo y Crespo, culto notario de Villafranca del Bierzo; el probo empleado de ferrocarriles don Pablo Sáez Aguilar y el estimado joven cabo de aviación Alejandro García García.

Elevamos al Cielo fervientes plegarias por todas las víctimas del trágico accidente ferroviario, renovando la expresión más sincera de nuestra condolencia a los estimados familiares de los infortunados astorganos muertos en Torre¹⁷.

Sus familiares sufrieron en silencio. Recordaron en esquelas sus primeros aniversarios. Algunos, ni eso. Perder un hijo de 22 años es más que una tragedia. El industrial chocolatero Antonio García fue quien reconoció el cadáver del cabo Alejandro.

Viajaba con un billete Serie AB, n.º 83658, de 3.ª clase expedido en ruta por el interventor y que le fue entregado en sustitución de la autorización militar número 999.018 y 992.92 por viajar con otro compañero de armas. Su padre cobro las 40.000 pesetas de indemnización que le correspondían. Fue enterrado en el cementerio de Astorga. Su cadáver fue identificado el día 4 de enero y su defunción, registrada por el Juez de Ponferrada el 2 de febrero de 1944¹⁸.

Los familiares, antes o después, rehicieron sus vidas. En el caso de Irene Alegre, junto con sus hijos Gonzalo y Luciano, consiguió que una casa de comidas -La Peseta- le diese un reconocimiento que tuvo siempre que aprender a llevar sola. Los trenes seguían pasando por Astorga y muchos viajeros aprendieron

a llegar hasta la calle Señor Ovalle 6 para probar sus guisos y especialidades. Eso sí, tuvieron que pasar los años y descubrir que todavía serían muchos los secretos que contar y los sueños por descubrir.

Año XIII - Núm 1901 - Astorga martes 4 de Enero 1944 - Suscripción: 2 pesetas, mes - N.º sueldo 0,25

EL PENSAMIENTO ASTORGANO

El Santo de nuestro Prelado

Un magnífico rasgo de la dignidad y el espíritu que ha guiado al señor Pastor en su vida, es el que en el momento de su partida a la eternidad, el día 3 de Enero de 1944, el señor Obispo de Oviedo, don Manuel de la Cámara, le confirió el título de Santo. Este es un honor que sólo se concede a los que han vivido una vida ejemplar y han sido reconocidos por la Iglesia como santos.

Provicario general de esta diócesis

El Excmo. Sr. Obispo de Oviedo ha dignado nombrar provicario general de esta diócesis, al Sr. D. Manuel de la Cámara, Obispo de Oviedo, en sustitución del Sr. D. Manuel de la Cámara, Obispo de Oviedo, fallecido el día 3 de Enero de 1944.

Se aliza el aumento del precio de los periódicos

Se ha acordado el aumento del precio de los periódicos, a partir del día 1 de Enero de 1944. Este aumento se justifica por el aumento de los precios de los materiales y de los jornales.

Local y diocesano

El Sr. Obispo de Oviedo ha visitado a los sacerdotes de esta diócesis, para felicitarlos por su labor pastoral y animarlos a seguir trabajando con celo y dedicación.

REYES Los mejores juguetes Los más artísticos AMAN Prieto de Castro, 3.-ASTORGA

El Pensamiento Astorgano. 4 de enero de 1944.

La firma "Uno del pueblín" empezó a identificarse con muchas de esas colaboraciones que pretendían hacer de Astorga el kilómetro cero de las comunicaciones ferroviarias. Subían las tarifas de la nueva Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

«Viajeros un 25 por 100; mercancías de primera necesidad, el 20 por 100; mercancías de grande y pequeña velocidad, el 30 por 100»¹⁹. El Consejo de Ministros aprobaba «la electrificación de las líneas de Ponferrada a León y de León a Busdongo, explotadas por la RENFE»²⁰. Pero eran los sueños lo que primaba en la política informativa del periódico: llevar a Astorga hasta el mar.

Todo el Reino de León necesita comunicación con el Mar. Y el mar de esta región es el asturiano, no el gallego. El ferrocarril Astorga-Musel deberá ser prolongación del de Plasencia a Astorga para llegar a los puertos de cabotaje del litoral; será la doble vía que Asturias necesita y la solución más

eficaz de la cuenca minera de León. Son inmensas las ventajas que la región leonesa toda reportaría la prolongación hasta el mar de la línea Plasencia a Astorga²¹.

José Trinchant Rivera se identifica, finalmente, como el autor de tantos y tantos artículos y colaboraciones que *El Pensamiento Astorgano* dedicó y dedicará —una gran mayoría sin ninguna firma— a los ferrocarriles y en especial a las líneas y trenes que pasaban por Astorga. Trinchant era un experto reconocido en la materia y había tenido sus buenos contactos en los ministerio de Fomento u Obras Públicas con especial atención —terminada la década de los 20— al ferrocarril en Andalucía²². Ahora estaba en otro frente, miraba al norte y en especial a las comunicaciones de la meseta con Galicia convertidas en su particular obsesión.

Hemos señalado repetidas veces —y se requiere nuestra intervención periodística una vez más— la dificultad constante que ofrecen los trenes desde León a Galicia, hasta el punto que no los pueden utilizar, por carencia de billetes, los usuarios de esta demarcación leonesa, salvo que asalten los coches, dispuestos a afrontar las consecuencias de la sanción pecuniaria²³.

¹ José Piñeiro Maceiras, “Reflexiones en torno a la catástrofe ferroviaria de 1944 en Torre del Bierzo”, *Argutorio*, 32, 2014, pp. 46-54. José Piñeiro Maceiras, “Reflexiones en torno a la catástrofe ferroviaria de 1944 en Torre del Bierzo. Adenda”, *Argutorio*, 42, 2019, pp. 29-38. José Piñeiro Maceiras, “Reflexiones en torno a la catástrofe ferroviaria de 1944 en Torre del Bierzo”, *Argutorio*, 43, pp. 24-30.

² Archivo Diocesano de Astorga (ADA), “Nuestro problema ferroviario”, *El Pensamiento Astorgano*, 18.9.1941, portada.

³ ADA, “El rápido Madrid-Astorga”, *El Pensamiento Astorgano*, 25.9.1941, portada.

⁴ *Ibidem*.

⁵ ADA, “La importancia de la estación de Astorga”, *El Pensamiento Astorgano*, 9.9.1941, portada.

⁶ ADA, “Catástrofe ferroviaria”, *El Pensamiento Astorgano*, 4.1.1944, p. 2.

⁷ ADA, “El expreso de Irún alcanza al correo de Galicia”, *El Pensamiento Astorgano*, 13.1.1944, p. 3.

⁸ ADA, “Obituarios”, *El Pensamiento Astorgano*, 13.1.1944, p. 3.

⁹ Vicente Fernández Vázquez, *La Verdad sobre el accidente de Torre del Bierzo (1944)*, 2019, CUPIDAL, p. 333.

¹⁰ ADA, Esquela, *El Pensamiento Astorgano*, 4.1.1944, p. 3.

¹¹ Vicente Fernández Vázquez, *La Verdad sobre el accidente de Torre del Bierzo (1944)*, 2019, CUPIDAL, p. 330.

¹² ADA, “Después de la catástrofe”, *El Pensamiento Astorgano*, 8.1.1944, p. 4.

¹³ ADA, “Después de la catástrofe ferroviaria”, *El Pensamiento Astorgano*, 8.1.1944, p. 4.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ ADA, Esquela, *El Pensamiento Astorgano*, 8.1.1944, p. 4.

¹⁶ Vicente Fernández Vázquez, *La Verdad sobre el accidente de Torre del Bierzo (1944)*, 2019, CUPIDAL, p. 357.

¹⁷ ADA, “Luctuoso aniversario”, *El Pensamiento Astorgano*, 2.1.1945, p. 4.

¹⁸ Vicente Fernández Vázquez, *La Verdad sobre el accidente de Torre del Bierzo (1944)*, 2019, CUPIDAL, p. 357.

¹⁹ ADA, “Aumento de las tarifas ferroviarias”, *El Pensamiento Astorgano*, 2.1.1945, p. 4.

²⁰ ADA, “Electrificación de la línea Ponferrada a León”, *El Pensamiento Astorgano*, 7.7.1945, portada.

²¹ ADA, “El ferrocarril de Astorga al Musel”, *El Pensamiento Astorgano*, 24.1.1946, portada.

²² José Trinchant Rivera, “El defensor de Granada. Las mejoras ferroviarias”, *El Pensamiento Astorgano*, 20.4.1929, portada. http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/es/catalogo_imagenes/imagen.cmd?path=182379&posicion=1®istrardownload=1.

²³ ADA, “Política de comunicaciones”, *El Pensamiento Astorgano*, 2.1.1947, portada.