



*Centenario
de la línea férrea
Palencia-La Coruña*

Monforte de Lemos: El mismo júbilo que el 1 de septiembre de 1883

**Miles de personas festejaron en la villa
lucense la llegada
de los trenes conmemorativos.**

UNO de septiembre de 1983: Hoy es un día especial en Monforte de Lemos: hace justamente cien años llegaba un tren a esta estación. En él, viajeros de honor: SS. MM. los Reyes Alfonso XII y doña María Cristina de Habsburgo.

El tren, con tan ilustres viajeros a bordo, hizo una parada en Monforte de Lemos, donde los habitantes de la villa les dispensaron una de las más emotivas acogidas que recuerdan las crónicas locales.

Aquel tren de vapor no sólo significaba un acontecimiento porque en él viajase la más alta alcurnia española de la época; era quizá algo más importante: por primera vez se realizaba un viaje ferroviario entre Castilla y Galicia. Palencia-La Coruña fue el recorrido que efectuó aquel primer tren y en este 1 de septiembre de cien años más tarde parece como si Monforte de Lemos hubiera esperado todo ese tiempo para volver a lucir todo su esplendor. Volcándose en su estación, en el engalanamiento de los trenes de vapor, con banderas y guirnaldas de flores, esta ciudad vivía un día de recuerdos felices.

Poco antes del mediodía, había dos trenes de vapor esperando recibir la orden de salida en las estaciones de Rubián y Puebla de Brollón, el día 1 de septiembre.

El primero, formado por locomotora de vapor, coche-salón y coche de 3.ª clase de época, salía de Rubián con todas las autoridades e invitados de honor. Se contó con un maquinista de excepción: Ramón Boixadós Malé trajo el tren hasta Monforte de Lemos; antes de partir, dentro de la cabina de conducción, explicaba a algunos invitados las características de la máquina y el empleo de sus mandos.

Este tren de vapor, que normalmente se encuentra en el Regimiento de Zapadores



**Diversos aspectos
de la arribada del
Tren del
Centenario a
Monforte, entre la
expectación del
público apiñado en
el andén y el
pasmó de los
viajeros de
tránsito.**





El vecindario de Bóveda salió en masa a saludar al tren. En otro momento del recorrido, el presidente de la Xunta de Galicia aparece en el andén con el director general de RENFE y otras autoridades. El presidente, Boixadós, condujo la locomotora durante un buen tramo del viaje; aquí aparece en la plataforma junto con el maquinista, su ayudante y don Faustino García Linares.

Ferrovianos de Cuatro Vientos (Madrid), es junto al Tren del Centenario —del que más tarde se hablará—, uno de los mejor conservados en la actualidad, y se encuentra en funcionamiento debido a la buena labor de mantenimiento que realizan los maquinistas y sus ayudantes, encargados expresamente de su vigilancia y conservación.

Aquí viajaban, en un corto pero ameno recorrido, todas las autoridades gallegas, que con tal motivo habían sido invitadas a este viaje: Gerardo Fernández Albor, presidente de la Xunta de Galicia; Antonio Rosón Pérez, presidente del Parlamento gallego; algunos conselleiros, alcaldes, gobernadores civiles gallegos y un largo etcétera.

Mientras el presidente de RENFE conducía el tren, los invitados se colocaban en sus asientos de madera del coche de 3.ª, bajando las ventanillas y asomando casi medio cuerpo por ellos, saludando a las

La orografía, el gran obstáculo en la comunicación del Centro con Galicia

LA complicada orografía de Galicia, el obstáculo que oponen a su acceso los montes de León y la circunstancia de ser una de las regiones más alejadas del centro de la Península, han planteado siempre —y aún siguen planteándose— problemas con los accesos a la misma. La culminación de la línea férrea de Palencia a La Coruña en 1883 se consideró, por ello, como un acontecimiento nacional al que el propio monarca Alfonso XII quiso dar relieve con su asistencia.

Con estos antecedentes parece interesante esbozar la gestación de dicha línea, cuyas numerosas vicisitudes, debido a las mencionadas dificultades del terreno, hicieron que su construcción se extendiera a lo largo de casi treinta años.

Y no fue porque los gallegos no desearan desde los primeros tiempos del ferrocarril en España contar con este moderno medio de transporte, aunque el primer ferrocarril de la región, entre Santiago y Carril, no comenzó a prestar servicio hasta 1873.

En un periódico de la época, titulado precisamente "Los Ferrocarriles", se daba cuenta, ya en 1852, de un proyecto de línea que desde Valladolid iría a Zamora, desde donde continuaría a Orense y La Coruña, proyecto que sólo era uno de tantos trazados sobre el papel sin ninguna base realista y sin capital que lo financiara.

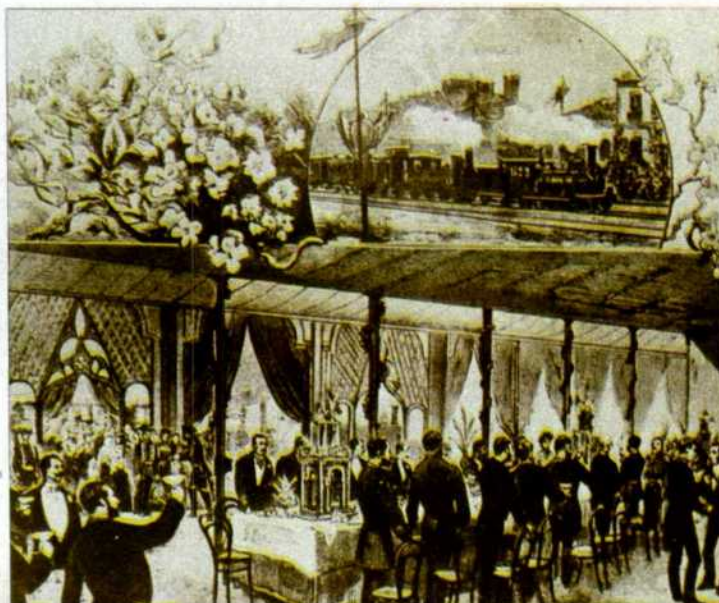
Sin embargo, cuatro años más tarde —en 1856—, tres ingenieros de Caminos de las primeras promociones de la Escuela creada hacía poco estudiaron el proyecto de una línea que, partiendo de la del Norte, entonces recién concedida, pasaría por León y terminaría en La Coruña. El proyecto lo hace suyo el señor Martínez Picavea y, por una Ley de 27 de marzo de 1858, es aprobado por el Gobierno. Era, en realidad, una gran línea para servir de comunicación a todo el Noroeste de España, pues se subdividiría en tres

ramales: uno, a un puerto de Asturias; otro, al de La Coruña, y el tercero, al de Vigo. La suerte del ferrocarril a Asturias y Galicia quedó así unida desde el principio, y de hecho así continuaría hasta la inauguración casi simultánea de ambas, después de salvar innumerables obstáculos técnicos y financieros. Primero se completó la de La Coruña, en 1883, y al año siguiente, la de Asturias, que también merece una crónica especial.

La línea de Palencia a La Coruña se consideraba dividida en cinco seccio-

nes: Palencia a León, León a Ponferrada, Ponferrada a Quiroga, Quiroga a Lugo y Lugo a La Coruña. En el primer proyecto no se había decidido aún el punto de empalme del que derivaría la línea de Vigo, por lo que se preveía el aplazamiento de la construcción del trozo de Quiroga a Lugo.

Pero la obra era de tal envergadura, que no encontró financiación suficiente. En 1861 se otorgan, de momento, las dos primeras secciones: de Palencia a León y de León a Ponferrada. La primera no ofrecía problemas, puesto



**Centenario
de la línea férrea
Palencia-La Coruña**



gentes que, como en otros tiempos, se veían a los lados del camino, mirando el espectáculo. Otros preferían ir atrás, en el balconcillo de hierro, como tratando de respirar más fuerte y coger para siempre ese olor mezcla de vapor y carbón que ya es difícil volver a oler.

que el tendido podía realizarse por un terreno llano, pero la segunda presentaba el obstáculo del puerto de Manzanal, cuyo paso era no sólo el de más dificultad de la línea, sino uno de los mayores que han existido en las líneas férreas españolas, como veremos.

Pese a que las concesiones todavía dejaban al margen a Galicia, el entusiasmo en esta región al conocerse la aprobación del tendido hasta Ponferrada fue muy grande, y a petición de las Diputaciones gallegas el camino de hierro se denominó Ferrocarril del Príncipe don Alfonso, de Palencia a los puertos de La Coruña y Vigo, en honor del que luego sería Rey Alfonso XII, quien precisamente lo inauguraría en su totalidad. De esta manera, en 1862 se constituyó la Compañía del Ferrocarril de Palencia a Ponferrada, o del Noroeste de España.

Llegada del tren real a la estación de Monforte, banquete oficial celebrado en dicho lugar presidido por el Rey Alfonso XII. Jóvenes gallegas ataviadas con el traje de la región ofrecen ramos de flores a los Reyes. Interior del coche de los ayudantes del Rey. (Grabados de Comba en "La Ilustración Española y Americana".)



El tren, después de una breve parada en Bóveda, donde fue recibido con cohetes, aplausos y banda municipal, continuó hacia Monforte.

Mientras se hacía el tranquilo viaje, de la estación de Puebla de Brollón salía el Tren del Centenario. Este tren es una reproducción fiel de la locomotora "Mataró", que en 1848 realizó el trayecto Barcelona-Mataró, el primero de las líneas ferroviarias de la Península. Está formado por la má-

quina de vapor y tres coches, de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase, respectivamente, con un total de 76 plazas.

Salió, pues, el Tren del Centenario de Puebla de Brollón en dirección a Monforte de Lemos, donde sería recibido por todas las autoridades locales y regionales, así como por los representantes de la Dirección de RENFE, que minutos antes habían descendido del tren que les había traído desde Rubián.

No hemos inventado el pescado. Se nos adelantó el mar.



Conservas ANTONIO ALONSO S/a.
Zamora. 55. Teléfono 41 81 22 Vigo.

**Centenario
de la línea férrea
Palencia-La Coruña**



Los "figurantes" de época que dieron al Tren del Centenario el tono de hace un siglo posaron ante una cámara casi casi centenaria: "¡Que sale el pajarito!"...

Todas las autoridades se trasladaron después al Casino-Ateneo de la ciudad, donde las más destacadas personalidades gallegas, acompañadas por el presidente y el director general de RENFE, entregaron unas medallas conmemorativas a dieciséis jubilados ferroviarios, que re-

presentaban las distintas ramas de esta profesión. Celestino Torres, alcalde de Monforte y gran amigo de todo lo que posea sabor ferroviario, ofreció a los participantes en estos actos una recepción en el Ayuntamiento.

En el salón de actos del Ayuntamiento, el presidente de la Xunta de Galicia, señor Fernández Albor, entregó al presidente de

presentaban las distintas ramas de esta profesión.

Los niños monfortinos también fueron protagonistas de este "Día del Ferrocarril" y se aprovechó la ocasión para entregar los premios del concurso de redacción y pintura, que con tal motivo se había organizado. Los tres primeros premios recibieron por parte de RENFE una maqueta de tren, unos "casco-radio" y un juego de pluma y bolígrafo.

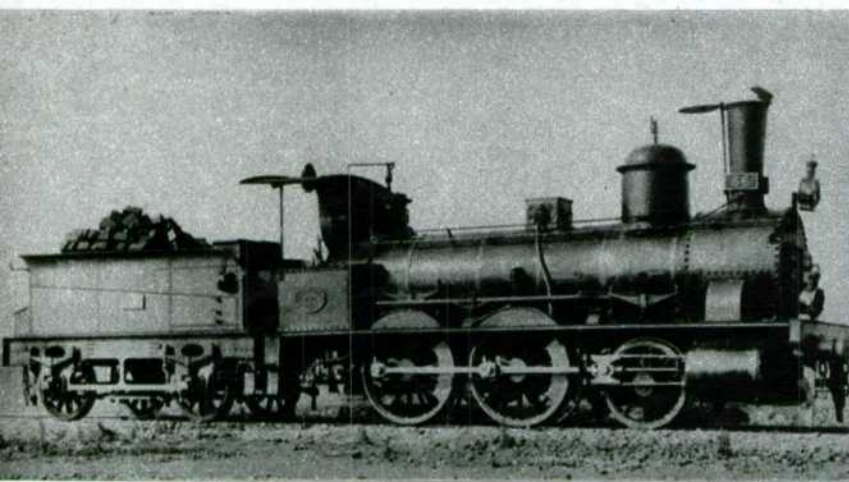
Celestino Torres,

RENFE una placa conmemorativa de esta fecha, con unas breves pero emotivas palabras escritas en lengua gallega. El señor Boixadós Malé agradeció en nombre de RENFE la atención recibida.

Por su parte, el presidente de la representación española de la Asociación Europea de Ferroviarios (AEC) entregó también unas placas conmemorativas al presidente de la Xunta y a Celestino Torres. El Quijote de Oro, máximo galardón que ofrece la AEC a los personajes de mayor relevancia en el mundo ferroviario, le fue entregado tras unas emotivas palabras de reconocimiento al director general de RENFE, señor Magdalena Carreño.

Terminada la recepción oficial en el Ayuntamiento, todos los presentes marcharon a una comida campestre que se ofreció en el Club Fluvial. Allí se congregaron más de mil personas que, según iban llegando las autoridades, las recibían con aplausos y gran alegría. Se degustó, entre otras cosas, la típica empanada gallega.

Después de la comida, la celebración de este "Día del Ferrocarril" terminó con la visita al Círculo Victoria, cuya sociedad exponía unas muestras de modelismo ferroviario que entusiasmaron a todos los asistentes. **A. J. G. (Fotos: MAN.)**



La locomotora número 66 "Pajares", perteneciente a la serie 64-70 del Norte. Construida por Koechlin en 1865 para el trayecto Palencia-Ponferrada. En el AGL estas siete máquinas llevaron los números 58 a 64.

LA RAMPA DE BRAÑUELAS

En los tiempos de la tracción vapor eran dignos de verse los esfuerzos de las locomotoras para remontar la rampa con los trenes de carbón. Antes de ponerse en servicio las "Santa Fe", construidas ex profeso para el servicio en dicha rampa, los trenes subían en triple tracción por cola. En cabeza solían llevar una "Mastodonte 4300", del Norte, y una 1500, de MZA, que se llevaron al depósito de Monforte para reforzar la dotación, mientras en cola empujaba una 400 Norte. Por ello, los

depósitos de León y Monforte eran por aquellos años los más duros de la Red y muchos de los antiguos maquinistas y fogoneros recordarán el tremendo trabajo que había que hacer entonces. Luego, las "Santa Fe", recién salidas de fábrica, eran capaces de subir 550 ó 600 toneladas, ayudadas con doble tracción por cola por una 400 Norte. En aquellos primeros años, las "Santa Fe" llevaban dos fogoneros, que luego se redujeron a uno.

La rampa de BrañueLAS fue también escenario del más terrible accidente ocurrido en los ferrocarriles españoles.

En enero de 1944, un tren de viajeros se precipitó contra otro dentro del túnel de Torre. El incendio del tren agravó las proporciones de la tragedia. La censura de prensa vigente en aquellos años impidió conocer el número exacto de víctimas, que se calcula oscilaron entre 400 y 600.

La crónica de aquellos tiempos del vapor en la rampa de BrañueLAS, las circunstancias que rodearon al terrible accidente de Torre y, en suma, las condiciones de la explotación ferroviaria de entonces, están aún por escribir, y sería bueno que los veteranos que conserven algún recuerdo o experiencia los dieran a conocer, bien al autor de este reportaje, bien por carta a la propia VIA LIBRE, pues estamos seguros de que tales recuerdos serían el mejor homenaje al trabajo y al esfuerzo de tantos ferroviarios anónimos.

La rampa de BrañueLAS se pudo electrificar en 1950 con el material sobrante de las electrificaciones de Madrid a Avila y Segovia, y a ella se llevaron locomotoras eléctricas de la serie 7400 para paliar los problemas de la tracción. Fue también el primer trayecto en el que se implantó el CTC, lo que aumentó la capacidad de la línea. Luego se prolongó la electrificación hasta Ponferrada y las locomotoras de la serie 7700 acabaron con el problema de la tracción en la rampa. Sin embargo, hay que puntualizar que estas locomotoras eléctricas no podían remolcar en la rampa una carga mayor que las 600 toneladas que eran capaces de subir las "Santa Fe". Sea dicho en honor de estas gigantes de la tracción vapor española.

Pero habíamos dejado la línea de La Coruña con el trozo sin concluir entre

Ponferrada y Sarria. En 1882 se avanzó desde este último punto hasta Oural. Allí hubo que construir el largo túnel del mismo nombre, de 1.905 metros, que, con una rampa de 20 milésimas, era un hueso duro para los trenes en dirección a La Coruña.

Aún había una tercera rampa, algo menos fuerte, entre San Clodio Quiroga (km. 333) y La Puebla de Brollón (km. 350) con gradientes de 15 a 19 milésimas y 12 túneles que hacían muy penoso el trabajo de los maquinistas y fogoneros, aunque menos que en el temido túnel de El Lazo. Lo malo de la rampa de La Puebla de Brollón era que se paraba el tren en el apartadero de Freijeiro, a mitad de la rampa, que allí tiene 17 milésimas, porque luego resultaba enormemente dificultoso volver a arrancar.

Todas estas penalidades quedaron ya olvidadas y sólo queda en el recuerdo escrito los fastos del 1 de septiembre de 1883, cuando el tren real remolcado por las locomotoras número 79 "Vallejo" y 80 "Ayala" inauguró la línea. Luego se prolongó la electrificación, tras la conclusión del último tramo en obras, entre Toral de los Vados y Oural.

Digamos, por último, que las dos locomotoras de aquel tren conservaron sus números y nombres en la Compañía del Norte, que acabó absorbiendo al AGL. La 79 "Vallejo" llegó incluso a la RENFE, donde recibió el número 220-2014, aunque sería desguazada muy pronto, en 1944. Su compañera había sido destruida mucho antes, concretamente en 1926. Confiemos que alguno de nuestros lectores puedan añadir nuevos datos a estos recuerdos. **F. F. S. (Fotos: Archivo y SANZ)**