

O TREN NO CORGO. LEMBRANZAS DE DOUS ACCIDENTES FERROVIARIOS NA DECADA DE 1950

Alvarez Quiroga, Carlos

c.alvarezquiroga@gmail.com

Enxeñeiro Superior de Telecomunicacións (Universitat Politècnica de Catalunya)

RESUMO

As lembranzas de dous accidentes acaecidos hai mais de 70 anos serven como escusa para achegarnos a pegada que o ferrocarril tivo ata a década dos cincuenta no territorio e nas xentes do Concello do Corgo.

PALABRAS CLAVE

Ferrocarril, Maceda, Sabarei, O Corgo, Accidente, Laxosa, Pobra de San Xiao.

1. INTRODUCCIÓN

Dende finais do século XIX e ata os nosos días, o tren forma parte da paisaxe visual e sonora do noso concello. Aínda que a liña férrea atravesaba unicamente algunhas das parroquias, os penachos de fume e o ruxido das antigas locomotoras de vapor apreciábanse de ben lonxe ata ben entrados os anos setenta, cando xa foron completamente substituídas por a non menos ruidosa tracción diésel.

O ferrocarril levou hai máis de cen anos a moitos paisanos a Castela para traballar na sega, e a moitos outros, máis adiante, en busca dun futuro mellor nas grandes cidades. Permitíu tamén o seu retorno nos veráns ou no Nadal para pasar uns días coa familia. O ferrocarril actuaba como eixo vertebrador da provincia, facilitando os desprazamentos dos paisanos entre as súas vilas e o transporte de mercadorías como carbón, madeira, sal, patacas ou gando cara a península ou mesmo cara a Inglaterra e Francia a través do porto da Coruña. Segundo estatísticas elaboradas por Rof Codina¹, a exportación de vacún galego a través do ferrocarril chegou as 200.000 cabezas ao ano na segunda década do século XX. Lugo

era a única cidade de España da que saía todos os días un tren dedicado en exclusiva ao gando.

A cara escura do paso do tren polo concello foi o elevado número de accidentes, xa sexa como consecuencia de descarrilamentos, choques entre trens, atropelos ou colisións ao cruzar os numerosos pasos a nivel que existían na liña. O paso a nivel máis conflitivo, o de Ruxidoiro en Anseán, chegou ao Congreso na voz de diferentes deputados por Lugo.

A título de exemplo, este artigo recolle dous accidentes que, malia que pasaron nos anos 50 do pasado século, aínda están presentes na memoria popular das xentes das parroquias de Sabarei e Maceda.

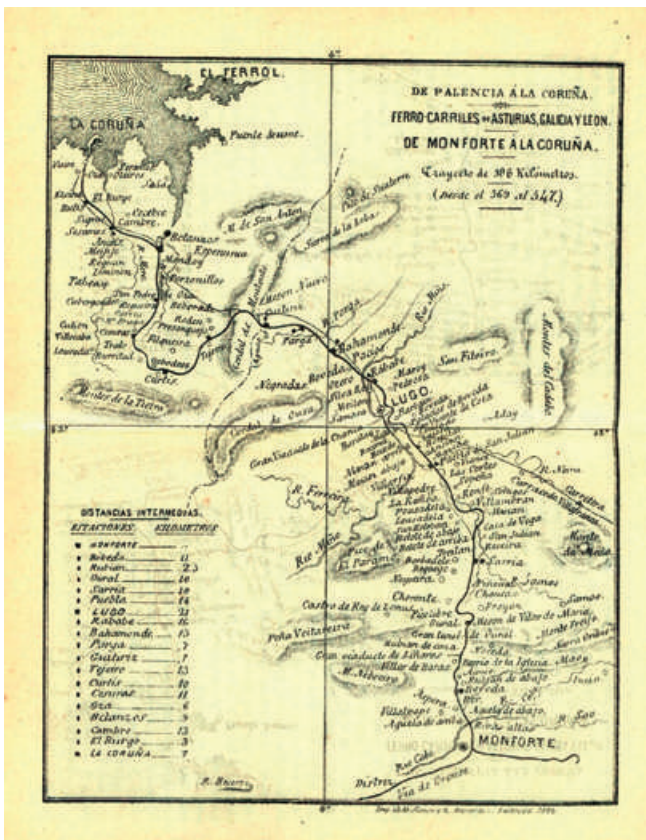
2 O TREN NO CORGO

A historia do tren no Concello comeza na segunda metade do século XIX cando un grupo de comerciantes da Coruña decidiron formar unha sociedade para impulsar un proxecto de conexión ferroviaria coa Meseta. Os primeiros estudos da liña, tamén impulsados pola Deputación de Lugo, foron rematados en outubro de 1857, e en marzo do ano seguinte, unha proposición de lei baseada no devandito estudo foi presentado por un grupo de deputados galegos.

A incerta viabilidade económica do proxecto e a inestabilidade política provocaron que a construción da liña de ferrocarril entre A Coruña e Monforte de Lemos non comezase ata 1867 pola compañía *Caminos de Hierro de Asturias, Galicia y León (CAGL)*.

O 2 de agosto de 1878, o primeiro tren chegou desde Lugo á estación de Laxosa. En maio de 1880, a vía férrea alcanzou a Pobra de San Xiao, en outubro do mesmo ano a vila de Sarria, e tres anos máis tarde rematouse a comunicación con Madrid.

¹Juan Rof Codina (El Prat de Llobregat, 31 de agosto de 1874 - Lugo, 17 de xuño de 1967) foi un dos principais impulsores da medicina veterinaria en España.



De Monforte a La Coruña [plano de la línea de ferrocarril] (1883)

Grazas ao ferrocarril, os viaxeiros daquel tempo descubrían paisaxes, vilas e xentes ata entón pouco coñecidas. Atopamos un bo exemplo na obra *De Palencia a La Coruña* do científico e político vasco Ricardo Becerro de Bengoa, onde describiu as paisaxes que atopaba o viaxeiro ao longo do recorrido. Da súa travesía polo concello do Corgo, dende A Pobra de San Xiao ata Lugo, cóntanos o seguinte no castelán da época:

La Puebla de San Julian; 363 m.n.m.², cuya villa cruza la vía por medio y en la que se alzan casas con grandes losas de granito, muy blanqueadas las juntas, y con techos de pizarra; domínalas la iglesia con su modesta espadaña y véñse en el paisaje un extenso pinar, la notable casa del Sr. Quiroga Ballesteros y pelados picos de granito. Al otro lado del Sarria, que se separa de la vía por la izquierda, se alza la aldea de Santa Cruz. Crúzase el rio Neira, frente a otro notable puente de la

carretera, que tiene bóveda construida en forma de cuerno de vaca y que fue obra del malogrado ingeniero Sr. Mobellan, quien le denominó puente de Estrella, dándole el nombre de su esposa. Poco más adelante se pasa el Tiordia y 800 metros más allá el Mazandan, frente a múltiples valles con grandes arboledas. Quedan a un lado: Ansean con grandes cercas verticales de hermosas pizarras, que nos indican que hemos vuelto ya al terreno primitivo de las micacitas; Manan de Abajo unido a Hospital por medio de un puente sobre la vía; Manan de Arriba y Bocelo, términos de mucha caza de perdices y liebres; aparece la variedad del terreno primitivo gneis, con grandes bloques en las trincheras, Lousado á la izquierda; Villagamelle á la derecha y un pobre pueblecito entre sembrados de centeno, sobre terreno duro y grandes cortes de gneis, y pasado el rio por un tramo de 80 m. y en el cruce de la carretera de Madrid á la Coruña, en el kil. 422 está el: Apeadero de La Josa. La carretera marcha por la derecha sobre un curioso viaducto, pasando después por el puente del Vao. Cruzánse estensos campos de patatas con grandes cercas de pizarras; bosques de robles entre San Vicente de Coceo, Recemil, Castro de Bóveda, Malle, Bóveda y Buratay; grandes terraplenes cubiertos de retamas y cortes con micacitas, habiendo subido hasta 452 m., y ya pasadas las trincheras entre Bosende y Barbain se vé el pintoresco valle de Lugo y se distinguen las altas, blancas y esbeltas torres borrominescas de su catedral, al lado de su oscuro torreón ojival, sobre el caserío, y la famosa muralla dominando á la accidentada vega, cuajada de pueblecitos, barrios y casas. Castelo de Arriba y Castelo de Abajo, se descubren á la derecha y salvando un barranco por el monumental: Gran viaducto de la Chanca se llega en el kil. 432 á la estación de Lugo.

A única estación do concello do Corgo, a estación de Laxosa, foi inaugurada como dixemos no ano 1878 e está situada no punto quilométrico 421,5 da liña León-Coruña. Consta dun edificio de base rectangular con dúas alturas e actualmente dúas plataformas. Desafortunadamente dende 2002 non ten servizos de pasaxeiros e dende moitos anos antes de mercadorías.

²m.n.m., metros sobre o nivel do mar



Estación Laxosa (1996)

A estación chegou a ser a terceira en exportación –despois de Lugo e de Monforte- e a sétima en importación entre as dezaseis establecidas na provincia de Lugo. Sábese que no ano 1912, por esta estación chegaron a exportarse 565 cabezas de gando vacún.

A pesar de que non pertence ao concello, a outra estación relevante pola súa proximidade e influencia é a estación da Pobra de San Xiao. A estación constaba tamén dun edificio de base rectangular con dúas alturas, dúas plataformas, almacén e depósito de auga. O escritor barcelonés



Fotos antigas da estación da Pobra de San Xiao

Manuel Vázquez Montalbán lembraba como no seu primeiro viaxe a Galicia de cativo en 1947 chegou a ela cos seus pais para visitar a terra dos seus avós e a súa aldea, Souto na parroquia de Lán cara. Como era habitual naquela época a viaxe á aldea fíxoo ás costas dun “pollino”.

Neste caso, a estación da Pobra de San Xiao deixou de prestar servizo de viaxeiros o 28 de setembro de 1999. No ano 2018 foi inaugurada a variante que substitúe ao antigo trazado que pasaba polo centro urbano e as vías foron desmanteladas.

Non podemos finalizar este pequeno recorrido polas vías e estacións, sen lembrar o plan que definiu, a finais do século XIX, a *Sociedad Económica de amigos del país* para construír unha nova liña férrea secundaria de 85Km que unise



Detalle da rede de ferrocarrís secundarios proposta pola 'Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago'.

a estación da Pobra de San Xiao coa provincia de Oviedo por Fonsagrada. Desafortunadamente a súa construción finalmente foi desestimada e a Pobra de San Xiao perdeu a oportunidade de converterse nun novo nó ferroviario da provincia.

Os trens no Corgo nos anos 50

Na década dos anos 50 do pasado século, as viaxes en tren eran longas, lentas e incómodas, mais tamén estaban cheas de vida e historias.

RENFE xa comezaba a introducir nesa década traccións diésel pero as locomotoras eran na súa maioría de vapor. Os vagóns de pasaxeiros eran heteroxéneos, a miúdo de madeira e con ventás mal axustadas polas que, sobre todo nos túneles, entraba o fume e a cinza das locomotoras de vapor. Moitos dos vagóns procedían das compañías existentes antes da guerra civil, principalmente da *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (CCHNE)* aínda que tamén se incorporaron vagóns metalizados e modernizados por RENFE.

Os vagóns dispoñían de compartimentos para 6 pasaxeiros na segunda clase e para 10 na terceira. Os nosos maiores explícanos que

os vagóns de terceira clase ían ategados de xente, moitas veces con pasaxeiros sentados sobre as súas maletas nos corredores laterais ou mesmo de pé, xa que non tiñan billete para os compartimentos. Os asentos eran de madeira, sen moitas comodidades, e apenas había calefacción no inverno. A pesar diso, as viaxes convertíanse en toda unha experiencia social: compartíanse viño e viandas como tortillas, filetes empanados, pan de millo ou chourizos, mentres se cantaba ou contaban historias.

Moitos foron os trens que quedaron na memoria popular das xentes do Corgo.



Exemplo de horarios entre A Coruña e Madrid nos anos 50

Dende o verán do ano 1949, iniciouse o traxecto directo dun expreso entre A Coruña e Barcelona vía Valladolid e Ariza. Aínda que a categoría de expreso foi durante moitos anos en España sinónimo de rapidez e certa distinción, desgraciadamente non era o caso deste tren. Foi un ferroviario monfortino, que traballaba na xa desaparecida estación de Vilanova en Barcelona, quen anunciou por teléfono a saída



Shanghai Express

do tren chamándoo en broma el “Shanghai”. O nome facía referencia á película *Shanghai Express* protagonizada por Marlene Dietrich e que narraba unha viaxe chea de contratempos nun tren entre cidades chinesas. O apelativo era irónico xa que reflectía tanto a lonxitude da viaxe como os frecuentes atrasos e incidencias do servizo. Dende aquel momento, os encargados da circulación das estacións ao longo da ruta adoptaron ese nome de inmediato e comezou a facerse habitual entre os seus usuarios. Nos anos cincuenta, o “Shanghai” tiña primeira, segunda e terceira clase, bar e coche cama, e circulaba tres veces por semana. Saía os martes, xoves e sábados dende Barcelona e os mércores, venres e domingos da Coruña. Ao final da década as circulacións pasaron a ser diarias. Investía no traxecto completo entre Barcelona e A Coruña trinta e seis horas dez minutos e trinta e sete horas ao regreso.

Por outro lado, nos primeiros anos cincuenta, Lugo estaba unida con Madrid mediante dúas frecuencias diarias. O tren correo expreso 482, procedente da Coruña, partía ao mediodía de Laxosa e chegaba tras 21 horas de viaxe á estación de Príncipe Pío á primeira hora da mañá do día seguinte. No seu libro *Saudade de la Aldea*, o médico Fernando Perez Peña, nado en Santo André de Chamoso, explica que na súa mocidade adoitaba utilizar este tren correo para as súas viaxes entre Laxosa e Madrid, xa que era o mais económico, e compártenos as súas lembranzas das viaxes na terceira clase.

Pola súa banda, o tren rápido 406, tamén procedente da Coruña ou de Ferrol, paraba na Pobra de San Xiao ás sete da tarde (sen parada en Laxosa) e chegaba á estación de Príncipe Pío ao mediodía do día seguinte, cun tempo de viaxe de 17 horas. Este tren contaba con coches de primeira e segunda clase, así como coche-cama.

A partir de 1952 incorporouse unha terceira conexión mediante un Tren Automotor Fiat (TAF) (5452/505), que reducía o tempo de percorrido a 12 horas. Este era un servizo diurno que non facía parada nin en Laxosa nin na Pobra de San Xiao. Circulaba os martes, xoves e sábados, saíndo de

Lugo ás dez da mañá e chegando a Madrid ás dez da noite.

Ademais, existían outros dous servizos que conectaban Lugo con Monforte de Lemos, un pola mañá e outro pola tarde, normalmente mediante trens mixtos que combinaban vagóns de viaxeiros e de mercadorías transportando entre outras, produtos agrícolas, gando, carbón ou madeira.

Entre os trens de mercadorías que recorrían a liña destaca o tren ‘peixeiro’, un tren que saía cargado da lonxa da Coruña para abastecer os mercados de Madrid e que tiña paso preferente sobre os convois de pasaxeiros. A importancia do subministro vese no feito que RENFE ofrecía indemnizacións aos seus clientes en caso de que o peixe non chegara a tempo aos mercados.

3 O ACCIDENTE DE SABAREI NO ANO 1952

No venres 7 de marzo de 1952, un tren “peixeiro”³ partiu da Coruña pasadas as oito da tarde, mentres que unha hora e media mais tarde un tren especial

de mercadorías⁴ saíu da mesma estación. Os seus camiños acabarían cruzándose fatalmente no concello do Corgo, catro quilómetros antes de chegar a estación da Pobra de San Xiao.

Na madrugada do sábado, o tren ‘peixeiro’ saíra normalmente da estación de Laxosa pero cando atravesaba a parroquia de Sabarei tivo que deterse, ao parecer, por rotura dun dos eixos dianteiros da locomotora. Nese momento, o persoal de servizo no convoi apeouse para ver de reparar a avaría.

O tren especial de mercadorías tamén fixo a súa parada regulamentaria en Laxosa e déuselle saída para A Pobra de San Xiao xa que o persoal non recibiu ningunha nova da incidencia. Cando o tren de mercadorías chegaba a Sabarei, o seu persoal non viu as luces traseiras nin escoitou os sinais detonantes que se lle fixeron, producindo un violentísimo choque.



Portada el Progreso 9-3-1952



Otras portadas 9-3-1952

O suceso foi nova de portada no día seguinte non solo no Progreso de Lugo ou O Correo Galego, pero tamén en diferentes xornais do estado como o ABC ou La Vanguardia Española.

Como consecuencia do choque resultou morto o mozo de tren de mercadorías, Rafael Martínez González, de 43 anos, casado, veciño da Coruña, deixando muller e catro fillos menores. Tamén resultou ferido leve o gardafreos do mesmo convoi, Manuel Sánchez, igualmente veciño da Coruña.

³Figuraban como xefe do tren, sinalado oficialmente co número 6424, Manuel Costas, con residencia na Coruña, e Antonio Rodríguez e Virgino González, como maquinista e fogonero, respectivamente, con residencia en Monforte de Lemos.

⁴Figuraban como xefe, maquinista e fogonero do tren, sinalado oficialmente coa referencia V. C.-8, Pedro Pernas Valado de Coruña, e Domingo Mediavilla e Manuel Rodríguez e Rodríguez de Monforte.

Entre o persoal do “peixeiro” non houbo que lamentar vítimas, por atoparse en terra tratando de reparar a avaría xurdida na súa locomotora.

As locomotoras de ambos convois sufriron grandes danos, especialmente a do tren de mercadorías, quedando completamente esnaquizados nove vagóns deste e sete do que se atopaba parado, e quedando tamén moi danada a vía e a rede de comunicación da RENFE.

Ao terse coñecemento do accidente, das estacións de Lugo e Monforte saíron trens de socorro con equipos médicos e persoal de vías e obras para deixar a liña expedita. A liña estivo pechada por case un día e foron precisos transbordos para os viaxeiros.

Ao lugar do suceso acudiu tamén o señor maxistrado-xuíz de Instrución de Lugo, señor Alvarez Area, co médico-forense, doutor Lombas Díaz, e persoal auxiliar, procedendo á identificación e levantamento do cadáver do infortunado mozo de tren e iniciando as dilixencias sumariais.

3 O ACCIDENTE DE MACEDA NO ANO 1956

Uns anos máis tarde, no mediodía do 4 de outubro de 1956, o tren de mercadorías CH-4 descarrilou en Maceda, no barrio de Vilariño, no punto onde a liña procedente de Laxosa xiraba a esquerda



Noticia El Progreso 5-10-1956

para seguir paralela a estrada de Nadela a Pobra de San Xiao, moi preto do lugar onde hoxe se atopa un taller de maquinaria agrícola. O tren saíu da Coruña as 2:55 da madrugada e dirixíase a Monforte.

A máquina e nove unidades do convoi saíronse da vía sen que, afortunadamente, houbera que lamentar desgrazas persoais, xa que só un mozo de tren sufriu leves feridas nun brazo. Non se sabe de certo como se produciu o accidente aínda que naquel lugar estaban a realizarse obras de reparación. Parece que no momento de chegar o mercadorías a vía estaba cortada e o maquinista non observou os sinais de perigo que lle foron feitos, ou, segundo outra versión que os sinais non foron suficientemente expresivos para chamar a atención dos condutores do tren. O certo é que o convoi chegou a bastante velocidade ao lugar onde estaba cortada a vía e descarrilou. Os trens correos ascendente e descendente tiveron que efectuar transbordos por tal motivo. Tamén o expreso ascendente viuse afectado polo accidente e permaneceu na estación de Lugo durante varias horas.

A noticia do accidente rapidamente chegou aos veciños das parroquias próximas que movidos pola curiosidade acercáronse para ver os restos do percance. Cal sería a súa sorpresa ao ver o resultado do mesmo, coa potente locomotora e os vagóns caídos nas fincas próximas. Un dos vagóns transportaba aceite que se verteu no chan e que as mulleres comezaron a recoller cos utensilios que tiñan a mao. Díxose que grazas ao aceite recollido fixeron xabón para anos. O espolio acabou coa chegada da Garda Civil.

7 CONCLUSIÓNS

As lembranzas dos dous accidentes achéganos a uns tempos onde o ferrocarril era unha peza clave na cohesión do territorio, permitindo as xentes do Corgo desprazarse a Lugo, Sarria, Monforte ou A Coruña dende as estacións de Laxosa ou da Pobra de San Xiao. O ferrocarril tamén era o principal medio de transporte para viaxar a Madrid ou a Barcelona, os principais destinos da migración. Os tempos de viaxe eran longos e as viaxes penosas,

en liña co momento que atravesaba a sociedade naquela época, pero podían facelo de maneira directa, sen transbordos.

Setenta anos despois, o tren pasa sen se deter polo concello e as conexións co resto do estado, son escasas e difíciles. Na mente dos nosos gobernantes só a conexión con Madrid parece importante, contribuíndo ao efecto aspirador da capital do estado, e esquecendo outras conexións con León, Bilbao ou Barcelona e a imperiosa necesidade de mellorar a mobilidade entres os concellos de Lugo, Ourense, Coruña e Santiago.

BIBLIOGRAFÍA E FONTES

Bibliografía

BECERRO DE BENGUA, RICARDO. Viajes Descriptivos. Caminos de Hierro de León, Asturias y Galicia. Palencia. 1883

PEREZ PEÑA, FERNANDO. Saudade de la Aldea. 2005.

OUTEIRO IGLESIAS, Mario. 19 (+1) Escapadas polo Corgo. Deputación Provincial de Lugo. 2024

VEIGA ALONSO, X. R. (1996), Progreso, Prensa e Ferrocarrís en Galicia. A actividade do conde de Palleares (1855-1883), Lugo, Deputación.

XIZ, Xulio. O Corgo, amplo horizonte. Concello do Corgo.

XOHÁN CABANA, DARIO. A chegada a Lugo do primeiro tren (San Froilán 1875). Concello de Lugo. 2005.

Fontes hemerográficas

El Correo Gallego, edición 25/09/2009. El mítico 'Shangháí', que enlaza a Galicia con Cataluña, se despide.

El Pais, edición 18/08/1991. En el día de la patria gallega.

El Progreso, edición 09/03/1952.

El Progreso, edición 05/10/1956.

Historia del expreso de Barcelona a Galicia. Via Libre. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 11/03/2009.

La Voz de Galicia, edición 28/04/2005. El PP pregunta por la supresión de un paso a nivel en O Corgo.

Cartografía

Cartoteca Colección Martínez Barbeito. Archivo do Reino de Galicia

De Monforte a La Coruña : [plano de la línea de ferrocarril] : trayecto de 196 kilómetros (desde al 369 al 547). Ricardo Becerro de Bengoa. - Palencia : Alonso y Z. Menéndez. Biblioteca de Castilla y León. 1883

Mapa de Galicia con la red de ferrocarriles secundarios que propone para esta región la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago. Biblioteca do Arquivo do Reino de Galicia

Outras fontes

Horario Guía de Ferrocarriles Líneas Aéreas y Marítimas. Número 148. Ediciones SIT. Biblioteca Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Octubre 1951.

Guía General de Ferrocarriles. Número 716. Ediciones SIT. Biblioteca Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Marzo 1955.

Foro Forotrenes. <https://www.forotrenes.com/foro/>

