

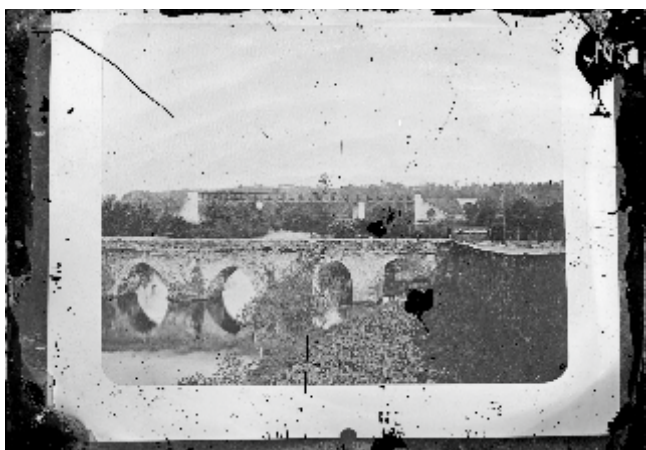


ENTRE RÁBADE Y OUTEIRO DE REI: 1875, EL PUENTE DEL FERROCARRIL SOBRE EL RÍO MIÑO

Julio Reboredo Pazos

Conocida es por mis amistades la afición que tengo a las imágenes de épocas pretéritas, especialmente si son estas de Lugo o de sus alrededores. Es por eso que mi amigo, el dibujante Chencho Pardo Valdés, me envió desde su casa de Outeiro de Rei una foto de los puentes que allí cruzan el Miño. Se trata, sin duda alguna, de una imagen vieja, pues no solo el vetusto puente de la carretera conserva todos sus ojos, sino que el del ferrocarril luce su primigenia estructura de hierro.

Agradecí mucho el detalle de mi amigo y lo hice sobre todo porque me dio la pista definitiva sobre la identidad de un negativo que conservo en mi casa. Busqué inmediatamente los escaneos de las placas de Maximino Reboredo (1876-1899) y, en efecto, la número 145 es una imagen de los puentes de Rábade, parecida además a la que Chencho acababa de mandarme.



Positivado completo de la placa nº 145 de Maximino Reboredo Blanco, sin retoque alguno. Puede apreciarse que se trata de una imagen obtenida de otra fotografía preexistente.

La colección de placas de Maximino Reboredo parece un pozo sin fondo. Hechas las fotos en la última década del siglo XIX y perdido su rastro hasta cien años después, van siendo identificadas poco a poco y a veces por mero azar: las últimas habían sido las de la peregrinación obrera a Roma en 1894, hasta que tocó el turno ahora a la de los puentes de Rábade, que paso a comentar.

Está en un negativo de cristal de 18x14 cm que no es “un original”, porque se trata, como algunas otras de las que componen la colección, de una foto hecha a otra fotografía anterior. La imagen de Maximino es previa a 1899 en que él fallece, sin que pueda darse indicio alguno del momento concreto en que la imagen fue captada, pero no es descaminado datarla entre 1890 y 1899.

Movido por la curiosidad, me puse a escudriñar en ella, ampliándola en la pantalla del ordenador, y a compararla con la que Chencho Pardo me había enviado. Entre ambas hay una diferencia notable, por lo que al puente del ferrocarril se refiere, y es que en la imagen de Maximino el viaducto tiene una estructura extraña que sobresale por encima de la trama de hierro. Ampliando la imagen –la resolución es muy buena– y acercándome a esa estructura pude ver que el paso de los trenes sería imposible con aquel “chisme” ocupando el puente de lado a lado, por lo que o bien se trataba de una imagen obtenida durante unas obras de reparación, o era de los momentos de la construcción del viaducto, es decir, del tiempo en el que el ferrocarril llegó de A Coruña a Lugo.

Envié a mi amigo la foto y le dije lo que pensaba, al tiempo que me ponía en contacto con Felipe Arias Vilas para que consultase el asunto del “chisme” a su cuñado, Manuel Durán Fuentes, ingeniero de

profesión y especialista en puentes, como ha dejado patente con las obras en el que cruza el Miño en nuestra ciudad desde tiempos remotos.

La respuesta de Chencho fue casi inmediata, en el sentido de que no solo el “chisme” estorbaría el paso, sino que además las vías no estaban tendidas, porque la cama de zahorra sobre la que se asentarían no se ve (sin duda su vista de dibujante es mucho mejor que la de los hurones de archivo como yo). Un tiempo después llegó la nota –vía Felipe Arias– de Manuel Durán, quien llamaba “castillete” a lo que yo venía llamando “chisme”; el tal castillete de madera habría sido colocado, con toda probabilidad, para ayudar en la construcción del viaducto y, además, coincidía Durán en que el balasto no estaba echado y por lo tanto no había vías por las que pudiese circular el tren. Por otra parte, resulta fácil darse cuenta de que tanto las pilas como los estribos que soportan la estructura metálica están relucientes de puro nuevos.

Así pues, Maximino Reboredo había hecho una foto –a finales del siglo XIX– de otra que se remontaba a la construcción de la línea ferroviaria que une A Coruña con Lugo o viceversa, cuya imagen se había obtenido desde la casa de Mirapeixe. Hablamos entonces de una cronología que va de octubre de 1875 hacia atrás, sí, pero... ¿cuánto?: ¿cuándo se construyó el puente sobre el Miño para el ferrocarril?

La bibliografía que trata la cuestión de la llegada del ferrocarril a Galicia con carácter general no dice nada al respecto –verbigracia, Francisco Wais, *Historia de los ferrocarriles españoles*, Editora Nacional, 2ª ed., Madrid, 1974–; el estudio de los importantes personajes que intervinieron en el asunto y de los intereses económicos, políticos y sociales que se movieron en torno al ferrocarril tampoco aportan gran cosa –véase de Xosé Ramón Veiga Alonso, *Progreso, prensa e ferrocarrís en Galicia. A actividade do Conde de Pallares (1855-1883)*, Diputación provincial de Lugo, 1996–; y, en el nivel de lo más local o anecdótico, nada se encuentra sobre este dichoso puente –por ejemplo, Darío Xoán Cabana, *A chegada a Lugo do primeiro tren (San Froilán, 1875)*, Ayuntamiento de Lugo, 2005–.

A decir verdad y con la documentación en la mano, resulta incluso difícil concretar el momento en que se inaugura el ferrocarril Coruña-Lugo, que debería haber sido algo más sonado socialmente que el hecho de levantar un puente para la vía. Pero aplacemos esto para el final, no sin antes dejar dicho que las humedades del Miño, los fríos inclementes y, por qué no, las carcomas y los ratones, son responsables en gran medida de nuestras ignorancias, debido al apetito

malsano que sienten por el papel en que los acontecimientos quedan recogidos.

Pero como estas páginas pretenden ser la presentación en sociedad de una foto realmente curiosa y no la redacción de un nuevo libro sobre los ferrocarriles en la Galicia decimonónica, baste decir, en general, que si hablamos de la inauguración de la línea en 1875 –fuere o no en el San Froilán–, también tenemos que decir que el proyecto data de 1857 y la subasta de las obras de 1858. Así las cosas, si alguien nos preguntase cuánto tardó el tren en llegar de A Coruña a Lugo, podríamos contestar que 17 o 18 años y no estaríamos engañando a nadie.

Las casi dos décadas no son de obras, sino de trampas, malversaciones, truculentos juegos empresariales, subvenciones que nadie sabe a dónde van... En fin, *nihil novum sub sole*. Por otra parte, la dificultad en las comunicaciones (entonces Guitiriz quedaba lejísimos de Lugo, a pesar de estar a los mismos kilómetros que hoy) y la obvia escasez de documentación gráfica permitían que los periódicos pintasen realidades que distaban de existir, es decir, mentían como bellacos. Además, la prensa servía –como hoy– a intereses económicos y políticos determinados, pero lo hacía de manera directa y sin tapujos, siendo así que, en el Lugo de mediados de los 1870, el gran defensor del ferrocarril para Galicia –el conde de Pallares– no solo era presidente de la Diputación, sino que, por ende, era dueño de *El Eco de Galicia*, director del diario y su más importante redactor; frente a ello, *El Ejemplo. Diario de La Coruña*, porque quizá estaba vinculado a la ideología carlista, era un rotundo opositor a lo que decía *El Eco*, pero sin que muchas veces sepamos desde nuestro presente quién decía verdad y quién no.

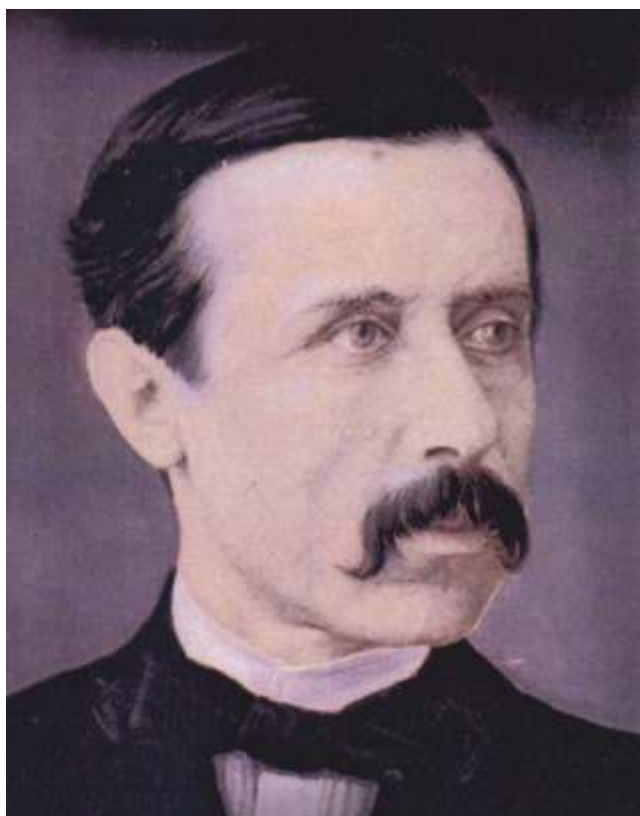
El puente de Rábade

Con el fin de precisar la fecha de la fotografía que queremos documentar, partamos de la idea de que la “Compañía de los Ferro-Carriles de Palencia a la Coruña y de León a Gijón”, también llamada “Del Noroeste de España”, es la que llevaba a cabo los trabajos de construcción del tendido ferroviario desde Palencia a la capital herculina, trabajando en su quinta sección, que es la que va de Lugo a A Coruña.

A modo de regalo de Navidad, en la página 2 de *El Eco de Galicia* de 25 de diciembre de 1873 se decía que una locomotora llegaría a Guitiriz para sentar la vía férrea, esperando que en unas semanas más llegase a Rábade «*en donde debe colocarse el puente de hierro, que atraviesa el Miño, sobre las pilas que hace tiempo*

están construidas». El diario del conde de Pallares se quejaba, a renglón seguido, del Ayuntamiento de Lugo, que no espabilaba a la hora de abordar las obras de una carretera que uniese la capital con la estación de Friás, para lo cual solo había «*el antiguo y estrecho camino por donde no se puede ir mas que á pié y despacio*», es decir, el otrora llamado “camino del Palomar”.

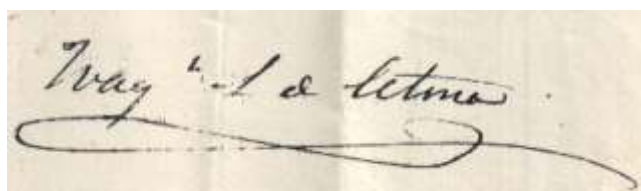
En aquel 1873 se terminaban las obras del puente de la Chanca, perpetuo referente de las crónicas como insuperable construcción, que mereció, entre otros muchos loores, el de figurar a toda página en la más prestigiosa revista ilustrada de la época: *La Ilustración Española y Americana*, de 30 de septiembre de 1875. Allí felicitaban al diseñador del viaducto, Pedro Antonio de Mesa Arroquia (1826-75) y al ingeniero de pie de obra, que había sido el provincial de Lugo, Ángel García del Hoyo. García del Hoyo diseñó el lucernario de la escalera del Palacio de la Provincia y precedió en su cargo a Godofredo Álvarez-Cascos González, el ingeniero que aplanó el viejo puente sobre el Miño, cuya “joroba” le ha hecho recuperar, poco tiempo ha, Manuel Durán Fuentes



Pedro Antonio de Mesa Arroquia

El final de 1873 y primer semestre de 1874 parecen ser momentos de grande actividad constructiva, de la que no solo se hace eco la prensa local, sino también la nacional, como ocurre con *La Correspondencia de España. Diario universal de noticias. Eco imparcial de la opinión y de la prensa*, que en su primera plana del 11 de mayo de 1874 decía que a A Coruña habían llegado vapores con vías y material para los puentes, señalando que el tendido ferroviario llegaba ya a Bahamonde (sic). Dos días antes era *El Eco* el que en su primera página informaba de que en carros del país se estaba llevando el hierro de los puentes hasta Baamonde (Ladra) y Rábade (Miño), pero había piezas que, por su peso excesivo, habría de esperarse a que el tendido de las vías estuviese acabado y así llevarlas en tren hasta su destino.

El día 19 de aquel mayo del 74, y en las páginas 1 y 2 de *El Eco*, se recoge la crónica de la prensa coruñesa sobre un viaje que el día 15 habían hecho autoridades y periodistas desde A Coruña hasta Guitiriz. Salió el cortejo de la estación del Juncal (el juncal del río de Monelos) y, sin detenerse en las estaciones intermedias de O Burgo (sin terminar) y Cambre (acabada), llegó «*á Betanzos invirtiendo en todo el trayecto que son 23 kilómetros solamente 32 minutos*», es decir, circulando a 45 Km por hora. Pero lo más importante es que nos informan de que las explanaciones hasta Lugo están hechas, el balasto acopiado para extenderlo y los puentes están colocados unos, a punto de colocar otros y –según informa al respecto *La Correspondencia* del día siguiente, en la página 1– hay «*una gran actividad en aquel trozo donde se hallan ya los puentes sobre el río Ladra y Miño armándose para ser colocados*». Los periodistas dan las gracias al ingeniero jefe de la línea por las atenciones dispensadas, lo que sirve para que nos lo presenten: las fuentes hablan siempre del señor Letona, pero sabemos que se trata del Joaquín López de Letona Lamas (†1909) –miembro de una notable familia en la que también destacaba entonces su hermano Antonio, general del Ejército–, cabeza de una dinastía de ingenieros y políticos que llega a nuestros días.



Firma de Joaquín López de Letona en un documento de 1875

Como quiera que en aquellos momentos los intereses del conde de Pallares iban contra la Compañía del Noroeste porque por enésima vez no cumplía los plazos previstos, a renglón seguido de la crónica que copiaba de alguna prensa coruñesa, copiaba también de otro periódico herculino, *El Ejemplo*, que ya hemos citado aquí como muy refractario a los ferrocarriles. En el artículo copiado del diario coruñés destacan los aspectos negativos, señalando partes del trayecto en los que hay vía, pero que no tiene aún el macadam y ha de circularse muy despacio; subraya que hay zonas verdaderamente peligrosas por lo precario de su estado; y, en fin, que el plazo que hasta el 30 de junio han dado a la Compañía para que llegue con el tren a Lugo no va a cumplirse porque «*Si el constructor de la línea tuviera fé en que podría recorrerse hasta Lugo en 30 de Junio, no es probable que se anticipase mes y medio la visita de las comisiones oficiales*».

En todo caso, tras la lectura de los artículos anteriores, nos queda claro lo que la *Gaceta de los Caminos de Hierro* de 24 de mayo de 1874, en su página 324, dice al respecto de lo que yo voy persiguiendo: «*Los puentes de los ríos Miño y Ladra están armándose y no tardarán en colocarse*». Los carros circulaban llevando materiales y «*Ochenta ó cien trajeron hasta el estribo de la derecha [el del norte, el de la orilla de Rábade] del puente del Miño material de hierro que se ocupan en ligar varios herreros*», completaba *El Eco* en la página 1 del día 2 de junio.

Estos puentes de hierro sobre estructuras de piedra eran “lo nuevo”, lo que la revolución industrial había aportado a la construcción y que se exhibiría *urbi et orbe* en la Torre Eiffel. Pero al común de los mortales de entonces le asustaban tamañas novedades, le molestaban a la vista porque lo nuevo, por inusual, tiende a rechazarse, siendo así que el periódico de Vázquez de Parga, pocas líneas más abajo que las anteriores, continuaba diciendo que «*las pilas y estribos del puente de Rábade son notables y figurarán*

dignamente entre las mejores de su clase que hay en España. Por seguridad como por la duración mejor hubiera sido emplear [...] solamente la piedra en donde tanto abunda, pero comprendemos la razón de economía y hasta la moda por las que se dió preferencia al hierro».

Ya el 18 de septiembre—el plazo del 30 de junio se había esfumado—, la *Gaceta de los Caminos de Hierro* publicaba en la página 578 que los puentes estaban sobre los estribos, a excepción del de primer orden, es decir, el del Miño, que se correría durante el mes de septiembre. Así las cosas, había ya 96 kilómetros de vía en uso, de los 114 que medía el recorrido Coruña-Lugo.

Será en *La Correspondencia de España* del día 17 de noviembre donde leamos que dos días antes, el sábado 15, se había corrido el último tramo de hierro del puente de Rábade, de unos 100 metros de largo, con lo que podría olvidarse el incumplimiento de los plazos por la Compañía del Noroeste, ya que así el tren llegaría a Lugo de forma más o menos inmediata. Días antes (el 13, en la página 3), el azote de la Compañía, *El Ejemplo. Diario de La Coruña*, daba noticia de que el gobernador de la provincia de Lugo le había prohibido hablar del ferrocarril al periódico coruñés (prohibición luego levantada) y por esta razón, periódicos de otras localidades españolas se habían ofrecido al coruñés para publicarle lo que desease (17-11-74, pp. 2-3). ¿Por qué la imposición de silencio?

Aquel 17 de noviembre de 1874 en que *La Correspondencia* anunciaba desde Madrid el final de las obras del puente de Rábade, *El Ejemplo* confirmaba (p. 2) el rumor recogido el día 13 en su tercera página: al estar tendiendo el viaducto, se había roto por un accidente en la colocación de los rodillos sobre los que corría. Como a esas alturas nadie—ni siquiera *El Eco de Galicia*— había dicho que el puente estaba terminado ni que era falsa la información del *Diario de La Coruña*, daba este por sentado que el accidente había ocurrido.



Dibujo del puente sobre el Miño. La vista es mirando aguas abajo, o sea, en dirección opuesta a la que está hecha la foto. Aparece sobre él el castillete, y junto a la pila izquierda, un caballete que también se puede ver en la foto con una ampliación grande. Este y otros dibujos del viaducto y sus piezas y mecanismos para el lanzado están en la *Revista de Obras Públicas* nº 3 de 1875.

Así era. Y todo ello lo encontramos en la *Revista de Obras Públicas* nº 3 de 1875, entre sus páginas 29 y 34, en la que he podido leer y copiar sus imágenes gracias al buen hacer de mi amigo –y funcionario de ADIF– Fernando Rodríguez Rodríguez. El artículo que se publica en la revista tiene fecha de 25 de noviembre de 1874, va firmado por Joaquín López de Letona y tiene por título “El puente sobre el Miño en el ferro-carril de Galicia”. El ingeniero describe con todo lujo de detalles los pormenores técnicos de la operación, cuyos preparativos terminaron el día 9 de octubre. A la mañana siguiente comenzó a lanzarse el puente o, lo que es lo mismo, a correrse sobre rodillos desde la margen derecha del río (izquierda de la foto, derecha del dibujo). Se inició el lanzamiento de dos tramos del puente previamente unidos (de 42 y 22 m), a los que se cosería al día siguiente el tercero (de 38 m); así, sumando la parte visible del viaducto a los trozos empotrados, resultaban 104 metros de estructura de hierro, con un peso de 2 toneladas por metro lineal, es decir, unas 200 Tm o, lo que es lo mismo, 200.000 Kg. ¿Y cómo se empujaba tamaña mole? Pues con la fuerza de 16 hombres aplicada en cuatro tornos que, unidos a polipastos, constituyeron las máquinas que echaron a andar aquella montaña de hierro.

Una vez el corrimiento alcanzó al día siguiente la primera pila, se detuvo la operación entre tanto cosían el tercer tramo a los dos que ya estaban unidos y se construía un caballete pegado a la pila izquierda (siempre según la marcha del río y el dibujo; en la foto es al contrario), en evitación de que la estructura, al estar lanzada y colgada en la mayor extensión del gran vano central, pudiera apoyarse en el caballete antes de alcanzar la pila para que no flectase demasiado. El cálculo fue que la cabeza del puente, antes de apoyarse en la segunda pila, tuviese una *flecha* máxima de 21 cm.

El tiempo vino a estropear la buena marcha de las operaciones, porque se echó la lluvia y los operarios ni siquiera iban a trabajar, llegándose al 2 de noviembre sin que se hubiese avanzado en el lanzamiento; a partir de ahí, y salvo pequeños percances sin mayor trascendencia, continuaron corriendo el puente. Pero el día 3, cuando la cabeza estaba a 5 metros de la segunda pila, un rodillo lateral se rompió y, al poco tiempo, lo hizo el del otro lado. Es por este accidente, al que ya hemos visto que se alude en la prensa y que realmente lo hubo, por lo que decidieron afirmar la cabeza del puente con un castillete en evitación de

oscilaciones; pero las obras no pudieron continuarse hasta que el tal castillete estuvo concluido, y eso acaeció en la tarde del día 14 de noviembre. En vista del fallo de los rodillos, se procedió a la sustitución de muchas otras piezas, de manera que el día 15, tras media jornada de faena, el puente estaba en su posición definitiva para bajarlo de los rodillos y apearlo en los estribos, operaciones estas que se hicieron sin problemas y en muy corto período de tiempo.

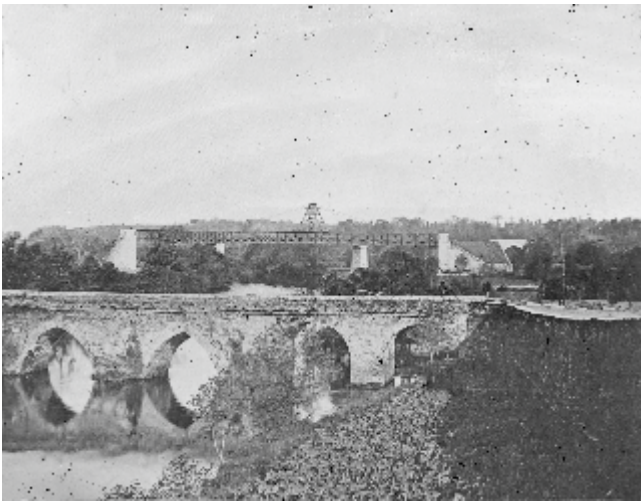
La prórroga dada hasta el 30 de junio de 1874 a la Compañía iba sobrepasada en cinco meses, pero la opción de Manuel Vázquez de Parga, IV conde de Pallares, ya no era en ese momento la de deshacerse de la empresa, sino la de apremiarla para que acabase, por lo poco que quedaba para llegar a Lugo (aunque mucho para alcanzar Brañuelas, a donde no se llegaría en tren hasta 1883). De forma pesimista y dramática se expresaba en su página 2 *El Ejemplo* del 22 de diciembre de aquel año setenta y cuatro que ya acababa: «*Obras como la del puente sobre el Miño que parecían una realidad, se han inutilizado*». En efecto, el puente se había corrido, pero por aquellas fechas todavía no estaba rematado.

Ya el 4 de marzo de 1875, en la página 2, el pesimista periódico coruñés recogía en su “Servicio telegráfico particular” que «*Se anuncian disposiciones de la dirección de Obras públicas para abrir dentro de dos meses á la explotación la vía-férrea de Coruña a Lugo*». Por eso al día siguiente, en igual página, decía que no iba a ser posible, a pesar de lo fácil que pudiera parecer: «*falta balasto en la estension apróximada de 80 kilómetros, igualmente railes para 20 ó 30 y el puente sobre el Miño esta todavía sin asegurar*». ¡He aquí el *terminus post quem* para la foto!, porque el viaducto está tendido, aunque sin asegurar, le falta el macadam y, consecuentemente, no tiene colocadas las vías. Pero en marzo la Naturaleza está completamente desnuda y, sin lugar a dudas, no responde a la visión del paisaje que se nos ofrece desde la casa de Mirapeixe.

El *terminus ante quem* es el viernes 14 de mayo de 1875. Veamos:

Un primer aviso lo da el periódico matritense *El Globo* el día 9 de abril en tercera página, cuando en un suelto afirma que «*La sección del ferro-carril de Lugo á la Coruña será recorrida dentro de breves días por la locomotora*». Es evidente que el diario mintió, pero solo

en que los días no fueron breves, pues duraron 24 horas, como aquellos y todos los demás tienen por costumbre; es evidente también que el camino de hierro, si no estaba expedito para el paso de las máquinas, debía faltarle ya muy poco.



La foto en cuestión, ahora sí recortada y retocada para que se vea, con todo su lujo de detalles, desde el castillete a las personas que hay en los pretilos de ambos puentes, pasando por el ambiente primaveral que muestra la Naturaleza, o lo que todavía quedaba del caballete junto a la pila de nuestra derecha.

El día 17 de mayo –lunes– publicaba *El Ejemplo* (página 2) que el coruñés *Diario de Avisos* del sábado 15 decía que «á las siete y media de la tarde del día anterior [viernes, 14], llegara á la estación de Lugo la locomotora. De dónde había llegado y cómo, no se explicaba en el parte». Expone luego que *El Eco* de Galicia –el del conde de Pallares– había afirmado en el mismo día que «esta locomotora es la primera que recorrió la extensión del trayecto de la Coruña á Lugo» y que fue esperada en la estación lucense de Friás por numeroso público, sin que, por el contrario, en A Coruña nadie se hubiese enterado de la salida de la tal máquina. Juega a la desacreditación *El Ejemplo* manejando un error cometido, al parecer, por *El Eco*, que dijo había sido la locomotora “Ladra” y, de ser cierto el sucedido, debería haberse tratado de la “Parga”.

Corroborar estos datos con los ejemplares pertinentes de *El Eco* y del *Diario de Avisos* es por el momento imposible: los ratones, nuestro clima odoariano, la carcoma o las humedades del Miño, o los cuatro juntos han hecho esfumarse los ejemplares, siendo así que

hasta que el azar ponga otros al alcance de los lectores la información nos queda vedada.

En todo caso, los datos de la prensa siempre resultan un tanto contradictorios, pues si en mayo estamos viendo a la “Ladra” (o a la “Parga”) correr de un lado para otro, la *Gaceta de los Caminos de Hierro* de 26 del septiembre siguiente (página 620) diría que «Pronto deben llegar á la Coruña tres locomotoras compradas en Bélgica para el servicio de la [Compañía] de los ferrocarriles del Noroeste, de aquella ciudad a Lugo». ¿Eran las “Miño”, “Ladra” y “Parga” definitivas porque las que circulaban eran provisionales? Creo que no vale la pena distraerse averiguándolo, cuando menos para el fin que aquí se persigue.

Fuere la “Ladra”, la “Parga” o incluso la tercera, la “Miño”, el hecho es que se admite el paso de una máquina por el puente de Rábade, que el 14 de mayo de 1875, indudablemente, ya no podía tener el castillete y sí las vías sobre la cama de balasto. La fotografía tuvo que hacerse, pues, entre el 4 de marzo –en el que los árboles hubiesen aparecido sin hojas y la prensa dice que falta asegurar el viaducto, además de no haber macadam ni raíles en algunos kilómetros de recorrido– y el 14 de mayo de 1875 –en el que una locomotora pasa sobre él en sentido ascendente, aunque si la foto se hubiese hecho en este día la Naturaleza hubiera puesto un follaje más espeso en los abedules–. Posiblemente afirmar que la foto es de las postrimerías abrileñas resulte adecuado.

Otros periódicos de la época recogen tan importante noticia. El *Globo* de 17 de mayo, en la primera página, dice que «El 14 del corriente llegó á Lugo la primera locomotora. La población acudió al ferro-carril, celebrando con entusiasmo tan importante acontecimiento». La Correspondencia de España, el mismo día, pero en la página 6, corroboró el dato de la llegada de la locomotora el día 14, «siendo saludada su aparición con las más vivas muestras de entusiasmo por parte de la inmensa concurrencia que llenaba los andenes y los alrededores de la estación».

La llegada del primer tren no se hizo esperar, pues *El Eco*, cuyo texto –el original debe estar en la panza de un ratón– recogemos citado en *El Ejemplo* del 4 de junio en la página 2, decía el día 1 que «Ayer ha llegado á la estación á las ocho y media de la noche la locomotora Ladra precedida de cuatro coches, en los que venían algunos pasajeros, amigos nuestros de la Coruña». Este

fue el primer tren, el primer conjunto de vagones de los que, en este caso, no tiraba la máquina, sino que venía empujándolos.

Así pues, según las noticias de que disponemos, a la primera locomotora que llega a Lugo –14 de mayo– el pueblo le rindió los honores de ordenanza; no así ocurrió siete días después al primer tren, quizá porque entró por Friás del revés, a empujones, como acabamos de leer en *El Ejemplo*.

Pero lo importante es que para entonces las vías férreas ya estaban tendidas entre Lugo y A Coruña. Todos creían en los beneficios que la unión ferroviaria con el resto de España iba a traer a Galicia, pero nadie parecía tener claro que fuera a ser de inmediato. El correo aprovecharía este nuevo servicio, dijo *La Correspondencia* el día del Pilar en la página 7; ya en septiembre, el día 13 y en la página 3, había dicho que el viaje de A Coruña a Madrid se acortaría en doce horas (pero de Lugo a Brañuelas había que seguir yendo en diligencia). Y, para terminar, en la página 659 de la *Gaceta de los Caminos de Hierro* de 17 de octubre se hacía un pintoresco relato sobre la población afectada por la llegada del nuevo medio de transporte, concluyendo que entre las provincias de A Coruña y Lugo gozarían de los trenes un millón de personas, siendo así que se equiparaban las posibilidades de uso del ferrocarril de un muradano con las de un lucense, y las de un vecino de Ribadeo con las de uno de Betanzos. Pero es que ya entonces cada uno usaba de las cifras según sus intereses le daban a entender y, por ende, *o falar non ten cancela*.

La inauguración

Por lo que hemos podido leer, la llegada de la primera locomotora el 14 de mayo de 1875 parece que en Lugo se trató como si fuese la inauguración de la línea, porque de hecho lo era. Pero los lucenses de antaño hubieron de bajar a Friás por la *corredoira* del Palomar porque, a pesar de aquella advertencia del 25 de diciembre de 1873, la carretera de la Estación (luego calle de Segismundo Moret, más adelante del General Mola y ahora de Castelao) seguía sin iniciarse siquiera. Por eso en el primer tren llegado a Lugo –31 de mayo de 1875– venía el ingeniero Joaquín López de Letona, quien se apeó en Rábade para resolver otros asuntos, pero era esperado en el Ayuntamiento lucense a fin de que las obras de la nueva vía principiases cuanto antes,

tal y como nos lo cuenta el resto de la nota periodística citada dos párrafos atrás.

A falta de mejor cosa, siempre se ha creído a pies juntillas la narración de la entrada oficial del tren en Lugo que Salvador Castro Soto-Freire (1869-1952) publicó en *Lugo y sus hombres*, allá por 1951 (pp. 117-118). Se trata de una de las más largas retahílas que dedica a un acontecimiento en dicho libro, y es una narración verdaderamente vívida, lo que invita a pensar que fue vivida... o soñada. Cuando el tren llegó a Lugo, Castro Soto-Freire tenía 6 o 7 años, y es fácil imaginar a un chiquillo de entonces yendo y viniendo a Friás cada vez que silbaba o resoplaba una locomotora. De hecho, ya en 1946 el ilustre boticario de la calle de San Pedro, cuyo padre –José Castro Freire– era vicepresidente de la Diputación en 1875, había ganado un certamen sobre historia de Lugo, convocado por el Círculo de las Artes, con un trabajo de 40 cuartillas de extensión y titulado *Lugo fin de Siglo*. Nunca se publicó y el original se encuentra en una vitrina de la Biblioteca de esta entrañable sociedad lucense. Francamente, *Lugo y sus hombres* no es sino la ampliación de ese trabajo que, por ser mucho menos conocido, aprovecho la ocasión para reproducir aquí la parte correspondiente, idéntica en esencia a la versión publicada en 1951. Así pues, en las cuartillas 16 y 17 puede leerse: «*Y por fin “el día 5 de Octubre” sonó el silbido de la locomotora que arrastraba el primer tren oficial en que venían las Autoridades coruñesas a abrazar en nombre del pueblo a la ciudad hermana. Los lucenses se dirigieron en masa al barrio de Friás para presenciar la llegada. Espectáculo y momento emocionante, la locomotora engalanada con banderas, escudos, flores y guirnaldas, avanza majestuosamente y saluda con sus pitidos. Bombas, música, aplausos, vivas, saludos, abrazos y apretones de manos. El pueblo estaba lleno de emoción ferroviaria. Lugo se sentía muy cerca de La Coruña. En las calles se cantaban coplillas alusivas: “Dixéronme na Cruña: - Auga pura haina no mar - Pero non vin coma Lugo - Quen derrame tanta sal”*». Esto no lo había leído don Salvador en la prensa, sino que, como ya he señalado, lo había vivido en la mente de aquel chiquillo que en 1875 vio llegar a su pueblo “El Invento del Siglo”; lo escribió 71 años después y, una vez escrito y publicado, así quedó para nuestra subjetiva memoria colectiva la llegada del tren a Lugo. No obstante, ¿recordaba el boticario la fecha en la que, teniendo 6 o 7 años, vio llegar el tren a Lugo entre guirnaldas, bombas de palenque y vivas a lo que se les

pusiese por delante? ¿Tendría el farmacéutico en la rebotica algún periódico de los que nos faltan porque se los han comido los ratones y en los que repararía los acontecimientos de cuando en cuando?



Salvador Castro Soto-Freire.

Ya hemos visto que, en 1875, la llegada de la primera locomotora a Lugo el 14 de mayo se parece, en cuanto al holgorio, a lo que escribió don Salvador. Alguna prensa interpretó como la inauguración un viaje llevado a cabo por autoridades coruñesas y lucenses, que confluyeron en Guitiriz, y que tuvo lugar el 13 o el 14 de septiembre del setenta y cinco. Lo recoge *El Ejemplo* del 15 en la página 2, diciendo que de Lugo a Guitiriz descendieron el gobernador Antonio de Medina Canals, el conde de Pallares (director de *El Eco* y presidente de la Diputación lucense) y otras dos o tres personas; en sentido ascendente no puede hablarse en rigor de autoridades herculinas, puesto que quienes venían en el tren eran el general Antonio López de Letona (hermano del ingeniero de la Compañía) con su familia y amigos particulares quienes, sin duda, querían probar el nuevo medio de transporte. Así lo refleja la *Gaceta de los Caminos de Hierro* el 19 de septiembre (p. 603) al decir que, aun estando las obras acabadas, no se tienen noticias de que se haya realizado la inauguración.

El día 2 de octubre, el periódico compostelano *El Diario de Santiago* comenta en la página 2 que «Ayer era el día fijado para la inauguración del ferro-carril de la Coruña a Lugo, y segun los periódicos de aquella capital no ha tenido efecto». Creen desde Santiago que el asunto está próximo porque la impaciencia es mucha entre la población.

El mismo periódico, el día 7 y en su página 3, ofrece lo que quizá alguien podría interpretar como la inauguración, pero sólo porque la fecha coincide con la aportada por Salvador Castro Soto-Freire. El texto íntegro del suelto dice que «Aun cuando no está abierto á la explotacion el ferro-carril de la Coruña á Lugo, circulan ya los trenes de [sic] todo el trayecto, pues según vemos en nuestro apreciable colega *El Telegrama* antes de ayer salió en un tren el Sr. Conde de S. Juan con su apreciable familia, y el Sr. Letona con la suya y en otro el Excmo. Sr. capitan general del distrito [Enrique Enriquez y García, conde de las Quemadas] tambien acompañado de su familia. Todo esto nos hace creer que el servicio al público no debe demorarse mucho». Pero del apoteósico recibimiento lucense, nada. Así pues, ¿fue uno de estos convoyes el que –en palabras de Salvador Castro Soto-Freire– entró mezclando sus pitidos con las bombas y, engalanado con coloristas colgaduras, avanzó majestuoso por Friás entre la enfebrecida población lucense...? ¿...O fue en el recuerdo infantil del boticario en donde se mezclaron las llegadas de la primera locomotora, del primer tren y de esta última expedición para construir el relato que nos ha legado? Desde luego, si hubo inauguración, bombas y celebraciones, yo no lo he encontrado por ninguna parte y, además, ¿quién pagó aquella fiesta? En verdad que a estas alturas..., qué más da.

Qué más da, porque, dicho cuanto antecede, la misma publicación –*El Diario de Santiago*– informa, el día 11 en su página 2 y refiriéndose a la víspera, que se había inaugurado el ferrocarril de La Coruña a Lugo, causando un gran regocijo. Lo mismo puede leerse en la *Gaceta de los Caminos de hierro* del 17 en la p. 667, aludiendo al día 10; días después, el 21, en la página 742, recogía una noticia del *Journal des Actionnaires* en el mismo sentido. Es probable que, además de copiarse los unos a los otros, los periódicos identifiquen el hecho festivo de la inauguración con la puesta en funcionamiento del servicio de viajeros, es decir, con la apertura del ferrocarril al uso público. Así lo reflejó *La Correspondencia de España* del día 9 (página 3), anunciando que al día siguiente quedaría abierta a la

explotación la línea Coruña-Lugo, para repetir la noticia el día 11 (página 7) en el sentido de que la víspera se había abierto la línea férrea. Por su parte, *El Globo* corroboraba el dato el día 14 en su página 2. Desde luego, la apertura de la línea para los viajeros debió estar prevista en algún momento para el mes de septiembre, puesto que en la tarifa que se conserva cosida al libro de Actas capitulares del ayuntamiento de 1875, está impreso para hacerlo oficial en septiembre y luego se le adhirió un papel en el que pone “octubre”.

Hay más motivos –me parece– para pensar en que la inauguración relatada por Castro Soto-Freire estuvo solo en la cabeza de aquel chiquillo quien, a medida que fue haciéndose mayor, le dio consistencia real –cuasi épica– a sus imágenes confusas. Una vez lo escribió en *Lugo y sus hombres*, se convirtió para todo el mundo en una realidad indiscutible; pero, sin querer pecar de iconoclasta y a falta de más información, el asunto del acto inaugural que relató don Salvador tiene más bien poco fundamento documental: ni uno solo de los periódicos que podemos consultar dice ni pío de aquel acto –al parecer tan deslumbrante– que relató el boticario...

de mayo, junto con el proyecto y los planos de López de Letona; la subasta de las obras se la llevó, según el acta de 12 de junio, el contratista afincado en Lugo Manuel Arrieta Arrieta, quien se coordinaría con la empresa ferroviaria mediante Cipriano Gassón, que era el encargado general de la Compañía del Noroeste. Pero las obras no debieron iniciarse con prisa, pues todavía el 9 de septiembre se pedía permiso al Ayuntamiento para construir una caseta en la que guardar las herramientas y el 9 de octubre dice el acta capitular que se abre una vía provisional para acceder a la estación aunque, ya antes, Arrieta debía temer que merced a las obras se le matase algún transeúnte, y por eso el 25 de septiembre había pedido ya permiso al Concejo para abrirla. Consta en acta del 16 de octubre que se instalarán farolas para que los que suben a Lugo vean bien y no tropiecen debido al mal estado del camino. Y en aquel mismo 25 de septiembre ya citado –a días de la inauguración, según Castro Soto-Freire–, el Ayuntamiento se preocupaba porque posiblemente, debido al ferrocarril, vendría más gente a las ferias de San Froilán, siendo así que se destinaban 500 pta. (un cerdo cebado costaba 20 y un cabrito 2) a «*que toque la música de aficionados del pueblo por las tardes en la Alameda y paseo y que por las noches se gaste algún*



Fragmento positivado de la placa nº 21 de Maximino Reboredo. Es esta la más antigua fotografía conocida de la estación lucense del ferrocarril. En primer término aparece el palomar que dio nombre a la carretera de la estación y, casi sobre él, delante de la hilera de vagones de la derecha, puede verse la estructura circular del “plato giratorio” para las locomotoras.

Las actas del Ayuntamiento, que presidía en 1875 José Pardo Pimentel, hablan aquel año de distintas cuestiones relacionadas con el ferrocarril. En los consistorios (Archivo Histórico Provincial de Lugo, Actas, sig. 125/3) se habló, por ejemplo, de las obras de la nueva vía y correspondiente puerta de la Muralla que iban a abrirse entre Santo Domingo y la estación, cuyo presupuesto vio el Concejo en su ayuntamiento del 22

fuego artificial para esparcimiento público». El 9 de octubre se enteraba la corporación municipal de una nota de López de Letona, en la que informaba de que al día siguiente se abría al público la línea ferroviaria de La Coruña a Lugo.

Visto lo visto, no deja de ser sorprendente que al Ayuntamiento no se le escape en las actas ni una

palabra sobre la sonada inauguración que narró el boticario de la calle de San Pedro, ni destine un duro de presupuesto a los consecuentes fastos, ni designe comisión representativa para que baje a Friás –pendón en ristre–, ni inste al pueblo soberano, en fin, para que acuda en masa a recibir a la expedición coruñesa...

Respecto al *Boletín Oficial de la Provincia* cumple decir otro tanto: el 15 de mayo recoge entre las páginas 1 y 2 que el ingeniero López de Letona pide protección al gobernador provincial frente a los ataques que sufrían las instalaciones, hechos con piedras apiladas en los raíles, robo de piezas que dejaban al ferrocarril sin la adecuada seguridad, traviesas cruzando el tendido ferroviario...; y el 12 de octubre publica la autorización dada ya para el día 10 por el gobernador, con el fin de que la línea pudiera ser explotada. Entre ambas fechas, nada.

Y la Diputación provincial trata, en su acta de 5 de abril de 1875 (Archivo de la Diputación, sig. 3.974/4), del presupuesto que ha de destinarse a los actos que, con motivo de la inauguración del ferrocarril, pudieran en su día tener lugar. Ascende el tal presupuesto a 7.500 pta., advirtiendo que, de no gastarse, se incorporarían a la partida del presupuesto de carreteras. Bueno, pues en acta de la sesión de 22 de noviembre de aquel año ya se habla de dedicar 5.000 de las 7.500 pta. de dicho presupuesto para los gastos de una exposición ganadera; al día siguiente aprueba el pleno provincial que se destinen las 7.500 pta. a la mencionada exposición, en razón directa de que, evidentemente, aquel dinero no se había gastado en el fin al que iba dirigido. Así pues, ¿hubo inauguración sin dinero provincial?

Pero hay, posiblemente, más. A saber: Manuel Castro López (1860-1927), lucense y periodista en Lugo, militó en la izquierda política de su tiempo –el republicanismo federal– y tiene una muy interesante biografía personal y profesional. Él es, en fin, uno de los muchos lucenses a los que, mereciéndolo, su ciudad tampoco les ha dedicado una vía pública, honor en cambio recibido por la isla de Man, el túnel de Oural y la avutarda (entre otros/as muchas/os). Este notable lucense acabó su vida en Buenos Aires, a donde se marchó porque quizá el ambiente lucense estaba asfixiándolo.

Castro López tenía, cuando llegó el tren a Lugo y supuestamente hubo aquella literaria inauguración, 15 años (no los 6 o 7 de Castro Soto-Freire) y debe tenerse en cuenta que a los 18 era ya oficial mayor del juzgado de la ciudad (a esa época corresponde el retrato adjunto). En 1887 fue uno de los participantes en la aprobación de la “Constitución para al futro Estado



Manuel Castro López, ca. 1878.

galaico”, y cuando en 1890 funda *El Ciudadano* –reprobado por el obispo Aguirre– ya era colaborador de prestigiosas publicaciones de toda España. Pero lo que importa aquí es que al año siguiente, 1891, en la Imprenta de *El Regional* (San Marcos, 7) publicó *Efemérides galaicas*; se trata de una retahíla de acontecimientos que el autor consideró importantes para Galicia, entre los que hay 15 referidos al ferrocarril (inauguraciones, firma de contratos, adjudicación de concesiones, etc.). Pues entre ellos no está la inauguración del ferrocarril en la ciudad en que nació, vivió y tuvo su trabajo. No dice ni una palabra; no se trata de que lo comente como algo menos grandioso, emotivo o simpático que lo dicho por Castro Soto-Freire, no: es que no dice nada de nada. Para esa cronología histórica de Galicia aquel acto sin duda memorable nunca existió, pero habla de la inauguración del trayecto Pontevedra-Carril o de que el 25 de marzo de 1882 una locomotora recorrió por primera vez el tramo Sarria-Oural o de que el 4 de abril de 1883 se unieron las vías que iban desde La Coruña con las que venían de Madrid... ¿Y se olvida Castro López de un acontecimiento tan espléndido como el que nos dejó por escrito el farmacéutico de la calle de San Pedro, que había tenido lugar en su Lugo natal y cuando el inminente periodista ya tenía 15 años?

Sin duda, hay algo que no encaja bien en todo este asunto de la inauguración, ¿verdad? O lo están acabando de desencajar unas famélicas carcomas en la buhardilla de cualquier vetusta casa de este nuestro viejo Lugo.