



En la imagen aspecto de la estación de tren de Benavente en los primeros años de funcionamiento muy distinto al que presentó posteriormente con sucesivas reformas.

CACHÓN

## 111 años de esplendor y soledad

**El tren llegó a Benavente en 1896 y con el nuevo medio de transporte muchas esperanzas de progreso y crecimiento que comenzaron a desvanecerse en 1985 con el cierre de la línea para pasajeros y años después con la clausura total de la vía**

- OLIVER PINO -  
BENAVENTE

Resulta difícil creer que donde hoy se encuentra un edificio solitario y unas vías que lentamente sucumben al empuje de la maleza, hace unos años funcionaba una estación de tren dinámica que contemplaba día tras día transacciones comerciales y el transitar de multitud de pasajeros. Una tesela más en el mosaico llamado Benavente.

El tren sugiere leyendas, anécdotas y, en definitiva, vida. En las localidades donde ha hecho acto de presencia una locomotora ha crecido un universo paralelo cargado de historias cotidianas que giran al ritmo de los tiempos modernos. El cierre de una línea de tren no es sólo la cancelación de un medio de transporte es pasar página en la Historia, con mayúsculas, de la zona.

### La época dorada

A mediados del mes de julio del año 1896 llegó el tren a Benavente. El sonido de esa primera locomotora de vapor y su entrada en la estación debió de ser un acontecimiento de primer orden para los benaventanos de la época. En la vía, gestionada en un principio por la compañía conocida como 'Ferrocarriles del Oeste' y que unía la localidad cacereña de Palazuelo con Astorga, circulaba el tren y muchas esperanzas de progreso y riqueza para la ciudad.

Desde el primer momento de su puesta en funcionamiento, el tren concentró gran actividad de viajeros y mercancías que entraban y salían de Benavente en el medio más rápido y seguro de aquel momento. Los pasajeros se dirigían sobre todo a Zamora para realizar gestiones administrativas o



La maleza sepulta poco a poco las vías que en su día acogían las idas y venidas de numerosos trenes.

PHILMAR

pequeñas compras y ventas, mientras que las incipientes fábricas harineras y textiles de Benavente difundían sus productos por buena parte de la geografía nacional. El ganado trashumante también hacía buen uso del ferrocarril. De este modo, las ovejas viajaban al sur en invierno y al norte en verano con el traqueteo de los vagones.

La estación de tren, que ha sufrido varias reformas a lo largo de su historia, se convirtió en el centro de la nueva actividad. Además de los trenes que hacían acto de presencia a lo largo del

día, se agolpaban en las inmediaciones, gentes de todo tipo por algún motivo en concreto o simplemente por esparcimiento. La cantina de la estación, de reduci-

**La posguerra fomentó un mercado clandestino que tuvo en el tren un gran aliado**

das dimensiones y situada a la izquierda de la entrada de pasajeros, fue regentada por el señor

Bautista y posteriormente por su hija Teresa. "En la cantina se servía buen vino clarete de Villabrázaro que era acompañado con escabeche", señala el ex alcalde de Benavente, Julián Cachón.

Los vagones también traían a la ciudad numerosa paquetería destinada a los comercios del centro. Desde los años 20 el encargado de su distribución fue Juan Rodríguez que era común verlo subiendo trabajosamente la cuesta de la estación con su carro cargado de mercancías y tirado por dos mulas. Posteriormente, su hijo

y su yerno continuaron la actividad.

Las primeras décadas de la estación también dejaron algunos de sus capítulos más críticos. El día 3 de mayo de 1934 alrededor de las 11 de la mañana un tren correo repostaba agua en la estación, necesaria para el funcionamiento de la maquinaria a vapor, cuando un avión militar procedente de la base de León cayó a escasos metros del tren incendiándose en el acto. El piloto murió y el acompañante que pudo saltar en paracaídas falleció horas después en el antiguo hospital de la localidad, según relata Julián Cachón, quien recuerda como años después varios vagones soltados por descuido se empotraron en la casa del señor Bautista, el de la cantina, que sufrió graves desperfectos, aunque no hubo que lamentar víctimas humanas. La vivienda, como si estuviera predestinada para la mala fortuna, desapareció en un desprendimiento de tierra de los costados de 'El mirador'.

La guerra civil y la posguerra fueron tiempos difíciles en todo el país. De cualquier forma, el ferrocarril, además de nacionalizarse, se consolidó como el gran medio de transporte de la época.

Ildelfonso Junquera, descendiente de una familia dedicada por entero al mundo del ferrocarril, trabajó en su juventud de factor en Benavente desde 1949 a 1954. En aquella época la estación de Benavente contaba con nueve factores, tres factores de circulación, un jefe de estación, dos taquilleros y siete peones, recuerda Junquera, personal que atendía la llegada de más de una docena de trenes diarios tanto de pasajeros como de mercancías. "Entonces se factu-