

NOTAS PARA UNA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN SALAMANCA

LA CONSTRUCCION DEL TRAMO DE LA FREGENEDA, OCASIONO GRAVES PROBLEMAS SOCIALES Y SANITARIOS

La Diputación Provincial, en 1981 conmemoró la construcción del ferrocarril a la frontera portuguesa de Barca d'Alva, con un breve ciclo de conferencias en el que intervinieron los historiadores Miguel Artola y Gabriel Tortella, así como el periodista Enrique de Sena. El texto que sigue a continuación corresponde, en parte, a la conferencia que en el salón de la Corporación provincial, pronunciara Enrique de Sena.

Asegura el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, por cuanto no lo pone en duda, que la voz *carrilano* para designar a hombre operario del ferrocarril, nos llegó de Chile. Curiosamente, en Chile llaman también carrilanos a los ladrones y bandoleros. Cometeré la primera audacia al poner en duda la exactitud de esta adjudicación geográfica de nuestro infalible y a las veces inefable Diccionario. Si consultamos «El Dialecto Vulgar Salmantino» de don José de Lamano y Beneite, obra laureada por la citada Real Academia y editada en 1915, veremos que en la pág. 327 figura el adjetivo *carrilano*, *carrilana*, como denominación de hombre o mujer de oficio ferroviario. Mas al repasar minuciosamente el léxico que los informadores emplean en los periódicos salmantinos del último cuarto del siglo XIX, al dar cuenta de cuanto acontece durante la construcción de los ferrocarriles, encontramos el término, la voz carrilano que —y basta de citas al respecto—, utiliza don Dionís de Nogales Delicano al referir anécdotas de ingenieros franceses que instalan sus reales en Cantalapiedra. Es decir, que en las páginas de «Adelante», «El Despertador», «El Independiente», «La Provincia», «La Linterna», «La Alianza del Pueblo» y otros títulos, llamar carrilanos a los obreros de la vía es común y frecuente. Todo esto, antes de que se produzca la masiva emigración de salmantinos a América. No es broma, creo que después de haber seguido en todas direcciones y con horarios inimaginables la peripecia del ferrocarril en nuestra provincia, casi estoy por asegurar que el uso del palabra carrilano, es la más brillante aportación de Salamanca a la Historia del Ferrocarril español.

La idea de la Diputación Provincial de conmemorar un centenario, acaso adolezca de precisión histórica, pero, sin embargo, provoca un importante aliciente: suscitar, sugerir entre los jóvenes historiadores que se forman en nuestra Universidad, el propósito de desentrañar acontecimientos históricos que aunque no están muy lejanos en el tiempo, permanecen en su mayor parte olvidados o ignorados. Un lamentable planteamiento en la aportación y la enseñanza de la Historia durante largos decenios, llevó al ánimo de los españoles todos la nebulosa idea de que lo único interesante es el acontecer nacional, lo que nace y se produce en el marco madrileño, de forma, que lo que se exalta es un marcado sentido centralista, con olvido de que las provincias y regiones más pobres y humildes también fueron escenario de acontecimientos muy válidos para un cabal y objetivo conocimiento de la Historia.

No busque el lector en las historias del ferrocarril publicadas, en los trabajos monográficos y otros estudios que han visto la luz, referencias concretas al ferrocarril en Salamanca. A lo sumo, en los más voluminosos ejemplares hallarán tan sólo y en algunos casos confundidas, fechas de comienzo e inauguración de líneas. En parte alguna se relata cómo una provincia española pobre, Salamanca, vivió la aventura del ferrocarril. Se ignora cuál fue la reacción de sus gentes, cómo participaron los hombres, las corporaciones y la sociedad en suma, en el establecimiento en nuestro solar del servicio de la máquina de vapor, que es el centro, el núcleo o punto de partida de la revolución industrial. Una revolución que nos llega con mucho retraso y que también puede servirnos de dato preciso para conocer la distancia o la demora española, respecto de las transformaciones económicas, políticas y sociales que se producen en el ámbito europeo, tan próximo.

España vive sumida en el transcurso del siglo XIX, en sus líos, en la trágica farsa de sus embrollos, en las sucesivas guerras civiles provocadas por fanatismos religiosos y la insociabilidad de sus hombres; por la total ausencia de un sentido crítico ciudadano que solamente se genera, cuando se instrumenta una elemental educación, una básica cultura y se da vía libre a las corrientes del pensamiento humano. El retraso español, en suma, respecto de la Europa de vanguardia (siglos antes España estuvo en la vanguardia de Europa), se nos da en el mismo proceso de la revolución industrial.

El primer ferrocarril que se crea en el mundo, se inaugura en Inglaterra el 27 de septiembre de 1825. Una línea muy corta, de ensayo, que une Darlington con Stockton. Cinco años más tarde, en 1830 funciona la primera línea de explotación comercial, entre Liverpool y Manchester. La vinculación británica familiar de los señoritos españoles de Jerez de la Frontera, lleva a estos a solicitar una línea que una Jerez con el Puerto de Santa María. No se lleva a efecto, porque el sentido económico de los señoritos de Jerez, en cuanto al riesgo financiero, es muy español, españolísimo. Consideran que

debe ser el Estado quien les construya un tren del que van a servirse para la mejor explotación de sus productos. Bastaría esta sencilla anécdota, para glosar una faceta de la peripecia de la construcción de los ferrocarriles en nuestra provincia. Repetido intercambio de oficios, comunicaciones, apercebimientos, acuerdos plenarios que nacen, bien en la Diputación o en los Ayuntamientos afectados por las líneas férreas, buscando cuantos pretextos sean posibles para aplazar o no pagar las subvenciones que tanto los Reales Decretos como las Ordenes de Fomento establecen como aportación a las compañías constructoras. Y el hecho de que esas compañías sean casi todas ellas extranjeras, revela mejor que nada el carácter de espectador, que el español adopta ante la implantación de un medio de transporte que puede beneficiar al comercio, la industria y en definitiva a la propia sociedad.

En las páginas del «Informe» de la Subcomisión de Tecnología de la Comisión de Recursos Nacionales de los Estados Unidos, (Washington, 1942), se recuerdan con cierto humor y sorpresa, las prédicas, los sermones de un ministro de una secta protestante en los Estados Unidos, en las que, allá por los años 1870, vaticinaba que con los ferrocarriles habría que construir numerosos manicomios, para acoger a las gentes que «enloquecerán» al ver cómo las locomotoras atraviesan los campos cual monstruos infernales. Incluso en una historia de los ferrocarriles alemanes, en el apartado de lo pintoresco, encontramos la explicación de que cuando los ferrocarriles marchen a la tremenda velocidad de 24 kilómetros a la hora, a los viajeros les brotará a torrentes la sangre por la nariz y morirán asfixiados al pasar los trenes por los túneles.

Pues bien, estas pintorescas interpretaciones que apenas constituyeron obstáculo para el trazado de los ferrocarriles en los Estados Unidos y en Alemania, tuvieron en España y concretamente en nuestra provincia dos aspectos fundamentales. Uno, el miedo a la técnica, el temor a que las condiciones de vida alterasen las constantes de sumisión del pueblo llano, agrícola e inculto por tradición, llegando a formular alguna mente reaccionaria que el ferrocarril lo único que aporta es abrir una vía directa al infierno. Fue muy esporádica y sin peso efectivo esta oposición. Pero tuvo peso y efectividad la actitud decidida de quienes consideraban sagrada la propiedad rústica y anteponían a todo, el respeto a la integridad de los espacios heredados. Así, el trazado de las líneas, hecho por ingenieros, geólogos y geómetras, que están de paso, que no tienen bienes raíces, que sólo buscan trazados racionales que eviten fuertes pendientes y eliminen longitud en los trayectos, se estrella con el criterio de los caciques y señores propietarios, opuestos a que el monstruo de hierro divida sus heredades.

Aunque no corresponda la cita al ferrocarril de la frontera, sirva como ejemplo o testimonio de que aquel criterio no fue general o dominante en absoluto, lo sucedido en la Trasversal, la línea Astorga-Plasencia. El tramo

Salamanca-Béjar que se proyectó por los ingenieros franceses dejaba muy al margen a Guijuelo. Los hombres y las fuerzas vivas de dicho pueblo no dijeron nada en principio, pero cuando conocieron que se oponían al ferrocarril en los pueblos ribereños del Tormes, hicieron esta oferta: Que pase el tren por Guijuelo, que ocupen sin indemnización alguna el terreno que precisen, con la condición de que la estación del ferrocarril se sitúe lo más próxima posible a la Plaza Mayor del pueblo. Guijuelo no vivía ni se aprestaba a vivir de la agricultura, sino de la industria chacinera. Y una estación a la puerta de casa empezaba por reducir tiempo y costo de transporte. Una visión que no vacilamos en considerar de auténtico talante europeo.

Las crónicas periodísticas registrarán durante varios años, hechos tan sorprendentes, como tirotear a los trenes. Generalmente en los mismos sectores: antes y después de la estación de Pedroso en la línea de Medina y en las zonas del Huebra y el Yeltes en la línea de la frontera. Los expedientes de expropiación fueron largos, penosos y en muchas ocasiones paralizaron las obras, provocando por añadidura auténticos conflictos sociales. Esto, unido a que las compañías promotoras concertaban con destajistas la construcción de puentes, alcantarillas y algunas explanaciones, motivó gran lentitud en las obras, aplazamientos en los pagos de salarios, férrea actitud de los contratistas duros ante las peticiones de aumento de jornal que planteaban los trabajadores, consiguientes huelgas y todo esto unido, como en el caso del ferrocarril en el tramo de La Fregeneda, a las morbosas consecuencias de epidemias en los meses de verano. Incidencia esta muy interesante porque ante una enorme población laboral, ni compañías constructoras ni autoridades prevén la existencia de alojamientos adecuados y menos aún de hospitales o dispensarios de emergencia para atender a los enfermos.

Un obispo de Salamanca, de corta y anodina biografía, don Anastasio Rodrigo Yuste, firma una licencia episcopal para trabajar en la vía férrea de Medina-Salamanca, los días festivos. Y esa licencia, que tiene fecha 1 de mayo de 1865, frena o paraliza actitudes hostiles en algunos ambientes integristas. «Considerando, dice, que nuestra santa Madre Iglesia, benigna siempre, jamás desatiende los intereses temporales de sus hijos, venimos en conceder nuestra licencia para trabajar los días festivos con la previa condición de que los trabajadores oigan misa los domingos y fiestas de guardar». Esta decisión del prelado, parece estar en relación con la urgencia de la obra. Pero si consideramos el tiempo que tardó en realizarse, llegamos a la conclusión de que la licencia fue inútil, pues a la urgencia de la compañía francesa, se oponen la lentitud, los incordios y la falta de resolución, tanto en la Corporación provincial como en la municipal, comprometidas ambas en aportaciones económicas que no sabían de dónde sacar. He aquí un tema muy bonito, digno de un estudio socioeconómico más bien, el de la augusta pobreza de las corporaciones provinciales y locales, imposibilitadas de rea-

lizar una labor adecuada a las necesidades del común. Ejemplo claro lo ofrece la construcción del ferrocarril Medina del Campo-Salamanca. La ley que aprueba su construcción es del 13 de abril de 1864. Ya está formada la compañía que habrá de establecer la línea y explotarla. Tiene un capital inicial de 7.125.000 pts. Se fija como plazo máximo de terminación el 30 de junio de 1873. Fueron necesarias dos prórrogas, salpicadas de oficios e impugnaciones. Doce años antes de que Isabel II firmara aquella ley, había dado una Real Orden, el 23 de febrero de 1852, por la que nombraba al ingeniero Page para estudiar el ramal de ferrocarril que partiendo de Arévalo siga por Madrigal de las Altas Torres y Cantalapiedra para terminar en Salamanca. Verdadero gestor de esta novedad fue don Tomás Rodríguez Pinilla a quien el tiempo y los contratiempos acabaron por convertir en un auténtico revolucionario según la interpretación de la época. Nadie urge la realización, ninguno de nuestros políticos isabelinos incordian en Madrid y al triunfar la pasividad, don Tomás Rodríguez Pinilla trasladará a las páginas de un periódico, con manifiesto humor negro, su desencanto. «Es pasmosa, dirá, la disposición al sueño que tenemos los descendientes de don Rodrigo». Y fíjense en qué forma tan ingeniosa ataca, sin precisar, el objetivo. *«La clásica abulia española, escribe, es como la ráfaga de viento que impelida por la que viene detrás camina sin dirección para estrellarse contra el mármol de una iglesia o romperse en la berroqueña arista de un convento, en lugar de ir a humedecer la linfa de algún río para llevar después el halago vivificador a las campiñas y a los talleres. Hay que robustecer a la opinión, hay que ilustrarla, más en vano se cansará el maestro de enseñar, si el discípulo no quiere aprender. Nos hallamos bien en nuestra tierra, con sus buenos garbanzos y sus grandes doctores. Y allá se las hayan los norteamericanos, los belgas, ingleses, franceses y alemanes, viajando cómodamente y a ruin coste por sus tierras, trasladándose en un día de uno a otro confín, en una hora de extremo a extremo de sus provincias, centuplicando las negociaciones, los cambios, las ganancias, las comodidades, las satisfacciones de todo género; viendo, consultando, experimentando, aprendiendo sin cesar, dilantando hasta donde es posible el límite del mundo. Buen provecho les haga y con su pan se lo coman. Nosotros, los salmantinos, cuando queremos ir a la corte, gozamos de la inapreciable ventaja de tener dos diligencias que nos llevan en dos días cabales y por el módico coste que se va de París a Berlín o a Roma. Por lo demás, si los de Alba consiguen que el tren de Arévalo pase por allí y por Peñaranda, podremos acudir a visitar a Santa Teresa y si se construye el tren a Portugal, podremos ir a Tejares a comer una tortilla».*

Pues bien, iniciada la construcción del ramal de Medina en 1864, conseguida la dispensa del obispo en 1865, es don Tomás Rodríguez Pinilla, quien en las Cortes Constituyentes de 1869 se desmelenaba pidiendo al gobierno que reanude las obras y se acabe de una vez la línea y muy especial-

mente ahora, porque el hambre y la miseria se ciernen sobre el país de cara al invierno de 1869, al retirarse los capitales de la circulación y estar de brazos cruzados los jornaleros del campo. Es el fenómeno que se repetirá en nuestro país en los momentos en que la política simula alejar del poder a la derecha tradicional que, también tradicionalmente, se autocalificó de cristiana. Para ello se vale de ejecutivos tan serviles como aquel jefe de Obras Públicas de Salamanca, señor Fungariño, que investido de apatía y desidia, eterniza los trámites burocráticos o se lleva en la maleta los expedientes cuando al no aguantar las críticas, pide el traslado a lejana provincia. Queda aquí expreso un aspecto muy interesante de la vida administrativa española. El papel de su burocracia, el juego del funcionario público, cuando son especiales las circunstancias políticas. El 18 de abril de 1875 la máquina llegó a Cantalapiedra, el 3 de agosto de 1877 a Pedroso y un mes después, el 8 de septiembre arrastraba el tren en el que Alfonso XII llegaba a Salamanca.

De este año es el escrito que el Ayuntamiento de Salamanca, presidido por don Ramón Segovia, eleva a la Diputación Provincial, escrito que es un curioso ejemplo de claro reconocimiento de pobreza, de incapacidad, de petición de ayuda, que bien merece ser conocido en alguno de sus párrafos. Está fechado y firmado en 28 de marzo de 1877.

Comienza por decir que el proyecto de presupuesto económico para el año en curso presenta un terrible déficit de 105.658 pts. con 54 céntimos y que no hay recursos posibles para nivelarlo. *«Semejante déficit —se dice literalmente— embaraza la situación del municipio y es debido a la necesidad de incluir el importe del segundo plazo que este Ayuntamiento debe satisfacer por cuenta del millón de reales ofrecido para subvencionar la obra del ferrocarril».* Dice después que están en ruina las Casas Consistoriales de la Plaza Mayor y las antiguas de la Lonja, que no saben de donde sacar dinero para festejar y solemnizar aunque sea de manera humilde a Su Majestad el Rey en el caso de que se digne honrar con su presencia la inauguración de ferrocarril. Lloro a la Diputación al explicar que cuando el Ayuntamiento contrajo la obligación del millón de reales en 1870 se pensó que podrían abonarse con el producto de las láminas y títulos al tres por ciento, pero que estos valores no han producido cantidad alguna debido al estado anormal en que al estado ha colocado la última guerra civil, felizmente terminada hace un año. Que las heridas alcanzan a las corporaciones públicas y que el Ayuntamiento de Salamanca convencido hasta la evidencia de la imposibilidad de allegar recursos para atender al pago del segundo plazo de la subvención, suplica a la Diputación que aplaze por dos años la cobranza de las 44.140'35 pts. que importa. Y augura que en 1879 podrá hacer frente a la obligación. El documento, para hacer fuerza, va firmado por la casi totalidad de los miembros de la corporación municipal.

Mas, vayamos de lleno al ferrocarril de Salamanca a Portugal. En 1881

está en construcción el ferrocarril Salamanca-Fuentes de Oñoro, que no se inaugurará hasta noviembre de 1884, mientras que el ramal Boadilla-Barca D'Alva, no entra en servicio hasta el 8 de diciembre de 1887.

Guarda el Archivo de la Diputación Provincial una curiosa y prolija pieza museable, que se nos muestra en varios volúmenes y comprende el proyecto de ferrocarril de servicio general de Salamanca a la frontera de Portugal; proyecto de los ingenieros José Antonio Rebolledo y Manuel de Mendoza y Roselló, que fechado el 1 de agosto de 1880, fue redactado a expensas de la Diputación y sujeto en todo a la ley que para la construcción de dicho ferrocarril se promulga el 22 de diciembre de 1876. Se trata de la amplia Memoria descriptiva, los planos, el estudio del terreno y el presupuesto financiero por el que nos enteramos del precio de un tornillo y del valor de una locomotora. Este proyecto no es el que habría de llevarse a ejecución. La Compañía concesionaria tiene su proyecto, el redactado por la Comisión de Ferrocarriles Internacionales con sede en París. Y se da la circunstancia de que el capital motor de la empresa se nos presenta como mixto en cuanto a la procedencia: Francia y Portugal. Francia tiene ya intereses en el ferrocarril portugués del Duero y durante muchos años tendremos en Salamanca como directores de la línea, jefes de Explotación y de Movimiento a muy ilustres y simpáticos caballeros lusitanos, algunos de los cuales llegan a un «peligroso proceso» de salmantinización.

Si damos por buenas las impresiones que podemos recoger en la prensa salmantina de los años ochenta del pasado siglo, podemos afirmar que el proyecto de los señores Rebolledo y Mendoza gozó de estima popular. La lectura de la amplísima memoria descriptiva demuestra que sus redactores patearon bien el terreno por el que pensaban habría de trazarse la línea. Es decir, no hay detalle geográfico: cotas, curvas de nivel, ríos o regatos y arroyos, colinas y montes que no aparezcan citados con precisión.

Para mí, que los señores Rebolledo y Mendoza, tomaron más de un chocolate en el hogar de don José García de Solís, hombre que si conservador en su filiación política, lució un talante liberal, abierto y un tanto europeo. Tras la inauguración del ferrocarril de Medina, se constituyó en Salamanca una Comisión de Comisión de Ferrocarril, integrada por notables de la ciudad que por haberse asomado a Francia e Inglaterra otorgaban más ventajas que perjuicios a las redes ferroviarias. Y los comisionados nombraron presidente a don José García de Solís. Los más asiduos eran con el presidente, don Manuel Somoza, don Gerardo Vázquez de Parga y don Claudio Alba. En el hogar del señor García de Solís, se percataron los ingenieros de que si un ferrocarril es un nervio, canal o vía que aproxime a los centros de producción y consumo, nada mejor que establecer el tendido por zonas geográficas necesitadas de aquella comunicación.

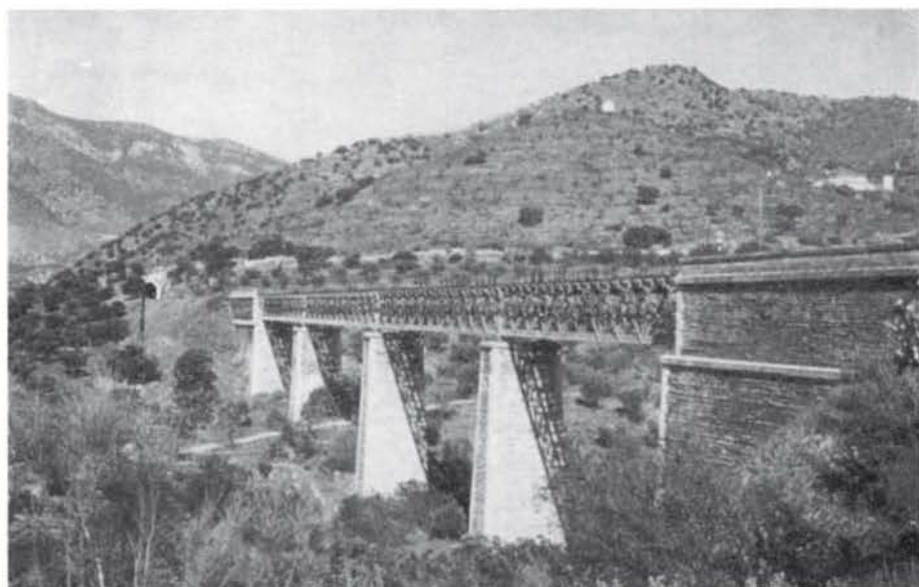
Fijemos la atención en el trazado de la línea a la Frontera. Entre Salamanca y Fuentes de Oñoro solamente hay dos núcleos importantes: Ciudad Rodrigo por méritos propios y tradicionales y La Fuente de San Esteban. Si nos fijamos en el censo de población que a mediados del pasado siglo tenían Boadilla y La Fuente, veremos que eran tal para cual. Al construir la línea férrea se habla siempre de Boadilla, pero la estación se construye próxima a La Fuente. Hoy Boadilla apenas tiene un centenar de habitantes, mientras que La Fuente sobrepasa los dos mil. La Fuente de San Esteban se lo debe al ferrocarril.

Pues bien el proyecto no realizado empieza por partir de Salamanca hacia el Sur, cruzar el Tormes por un puente que se construirá cerca de San Jerónimo (el hoy puente del Pradillo) e inmediatamente de ganada la margen izquierda del río, derivar hacia el Oeste para alcanzar Tejares. Ese puente que se propone, piensan los ingenieros, servirá en su día para una línea férrea de Norte a Sur. A partir de Tejares, el ferrocarril irá paralelo a la carretera de Ciudad Rodrigo. Después de rebasar Doñinos de Salamanca, la Golpejera y Calzadilla de la Valmuza, antes de llegar a La Rad se haría la desviación hacia la Fregeneda. A partir de La Rad, la línea a Ciudad Rodrigo abandonaría la compañía de la carretera para pasar por Matilla de los Caños, Villalba de Los Llanos, Carrascal del Obispo, Sanchón de la Sagrada, Torre de Velayos y Tamames. El ferrocarril se aproximaba a una de las entradas naturales a la comarca de la Sierra de Francia. No cabe duda que habría estimulado la comercialización de los productos de aquella zona.

Desde Tamames seguiría por la Laguna del Cristo, Aldehuela de Yeltes, Diosleguarde, Tenebrón, para saltar el arroyo de San Giraldo y aproximarse a Ciudad Rodrigo con trazado idéntico al existente. El tramo Ciudad Rodrigo Fuentes de Oñoro es prácticamente igual al que habría de realizarse.

Ahora bien, el ramal La Rad - La Fregeneda, pasaría por Pericalvo, entre Rollán y Torrecilla, para tener estación en Golpejas. Buscaría luego la proximidad del Tormes para discurrir entre Tirados de la Vega y Espino de los Doctores, dejar a la izquierda la alquería de Muchachos y aproximarse a Ledesma. Los Baños de Calzadilla, tan apreciados por nuestros abuelos, tendrían un apeadero y el tren seguiría entre Gejuelo del Barro y Villaseco de los Gamitos para ganar Villar de Peralonso. Desde allí, a Vitigudino y por Guadramiro alcanzar Cerralba y Lumbrales. La pronunciada bajada hasta Barca D'Alba se haría ganando la proximidad del Duero con gran ahorro de túneles y puentes.

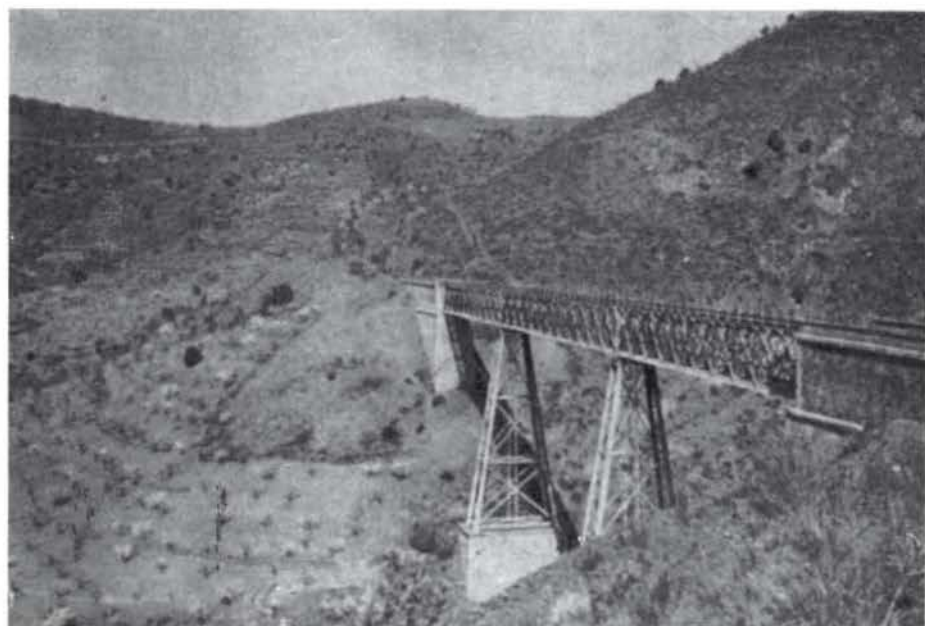
Dicho así, parecería que, el trazado por Tamames tendría mucha más longitud que el actual. Por Tamames, 144 kilómetros. La línea que se construyó, tiene 131. La Sierra de Francia, Ledesma y Vitigudino se quedaron sin ferrocarril.



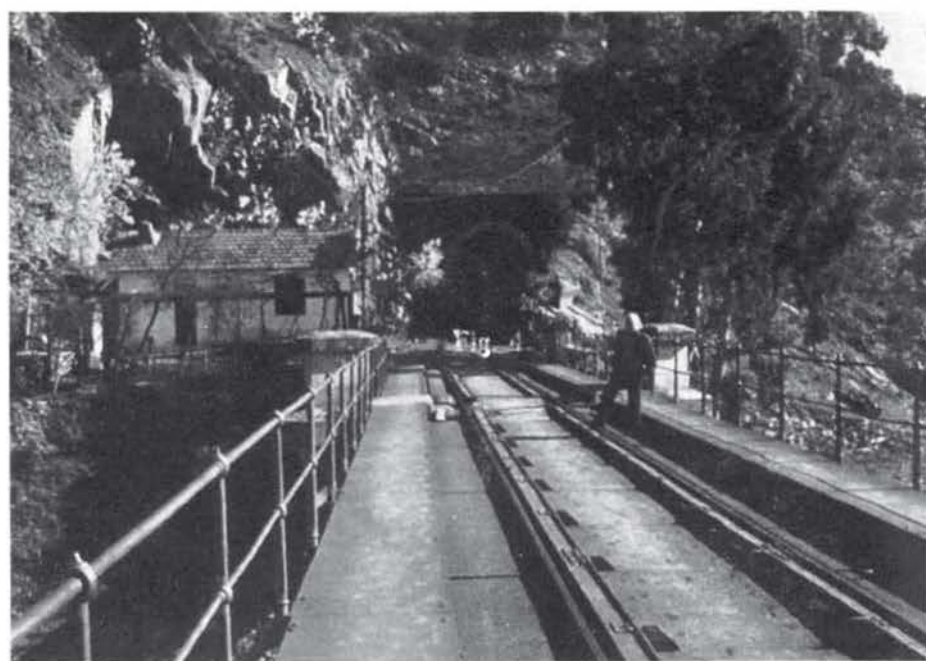
Puente del arroyo de Las Almas



La estación portuguesa de Barca d'Alva



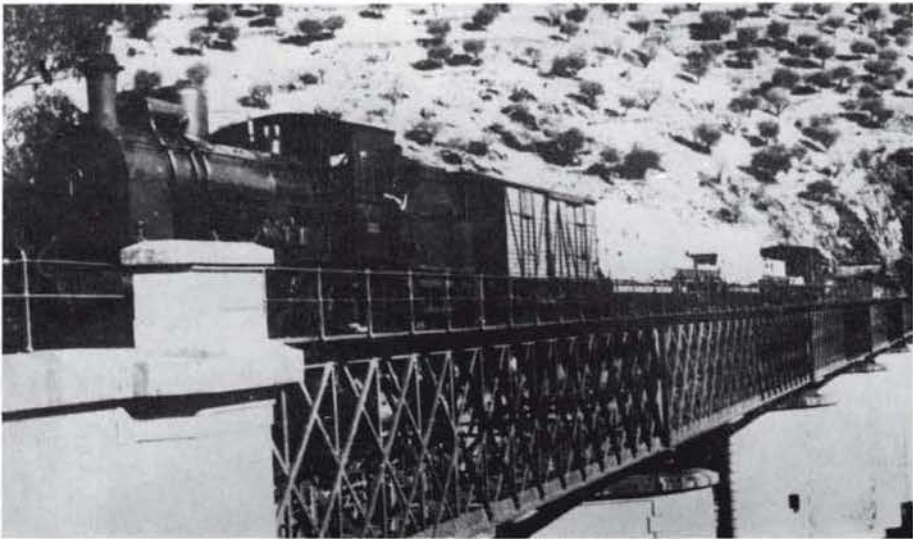
Puente del arroyo de los Poyos



Comienzo del Puente Internacional



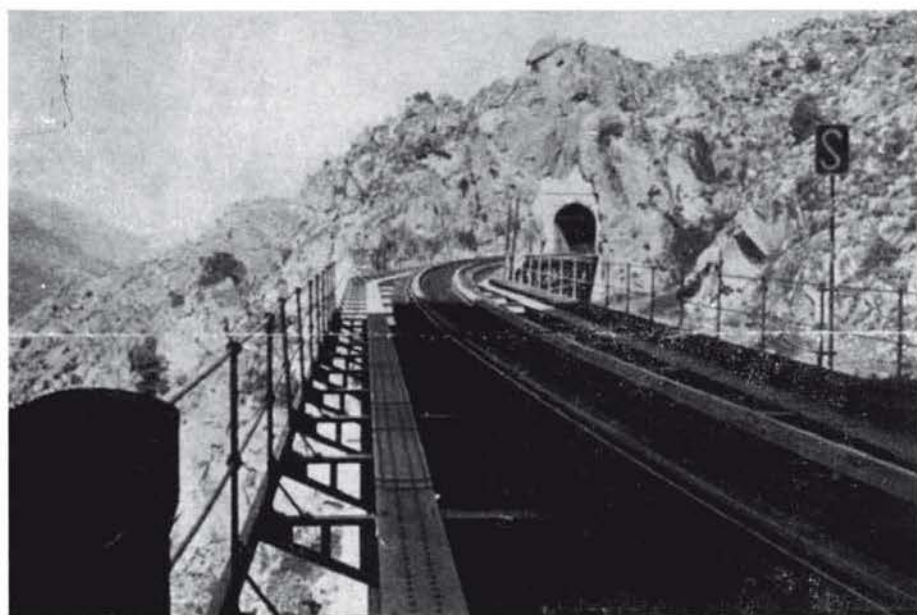
Estación de La Fregeneda (foto Laso)



Puente Internacional. La Fregeneda (foto Laso)



Estación de La Fregeneda (foto Laso)



Trazado en curva en el Puente de Poyo Valiente



Puente sobre el arroyo El Lugar



*Pilar y estructura metálica del puente sobre el
rio Yeltes*

Ahora ha hecho un siglo, la construcción de la línea Salamanca-Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro, tenía ya larga explanación en la proximidad a la frontera. Dado el carácter semi-portugués de la compañía, se trabajaba con más comodidad en la zona próxima a la frontera, porque prestaban servicio las máquinas y plataformas que entraban desde Portugal. No sucedió lo mismo en la cabecera de la línea, en Salamanca, donde el Puente de la Salud no empieza a construirse hasta la primavera de 1883.

En prensa salmantina ya de este siglo, he recogido el comentario de quien refiriéndose al Puente de la Salud lo denomina «Puente Eiffel» y esto dió lugar a que muchos salmantinos contemporáneos adjudicaran la paternidad del puente al famoso ingeniero francés. Lo cierto es que no he encontrado jamás una referencia, en la época de construcción, a que el diseño del puente lo hubiera hecho Eiffel. Creo que es suficiente explicación que la construcción en 1883, por ingenieros franceses, supone la aplicación de los métodos y diseños que para puentes carreteros y de ferrocarril había realizado el ingeniero francés. Eiffel no estuvo nunca en Salamanca, aunque el puente respondiera a su escuela. En la primavera de 1883 se procede a excavar en ambas márgenes del río para fijar los apoyos. No fue muy costosa esa tarea porque las dos márgenes del río descansan allí en roca muy profunda. En cuanto a la base o cimiento de los pilares se aprovechó el verano, los tradicionales estiajes del río le dejaban prácticamente sin agua, para construir las campanas o cajones que permitieran la extracción de áridos hasta alcanzar la profundidad necesaria. Se eligió por los técnicos para la base los pilares, granito de Martínamor, que fue traído a Salamanca en caravana de carretas. Cuando el 2 de diciembre de 1883 ya emergen sobre el caudal del río los pilares, se alcanza en toda la línea la cifra máxima de trabajadores. Muchos son gallegos y portugueses. El 2 de diciembre de 1883, la empresa tiene cerca de siete mil obreros en toda la línea. Un gran porcentaje de ellos, es cierto, trabajan en el tramo La Fregeneda-Barca D'Alva. Ya está tendida la línea entre la frontera y Espeja, unos 15 kilómetros. Y entre Ciudad Rodrigo y Salamanca están también explanados 66 kilómetros. Prácticamente la obra de infraestructura que corresponde al término de Salamanca capital: puente de la Salud, puentes sobre el Paseo de la Glorieta y el Paseo de la Estación, es la última que se realiza o completa.

La construcción del Puente de la Salud fue durante largos meses el mejor atractivo para los salmantinos. Nunca se había visto tan concurrido el camino de Tejares. Todos los días del año parecían la Romería de la Virgen de la Salud. Cuando se necesitó la utilización de máquinas, para el movimiento del balastro y transporte de los raíles, se montó un espectáculo que durante varias semanas convirtieron a la capital en una fiesta. Desde la Estación hubo que trasladar por carretera las máquinas hasta el kilómetros 9 en el que se había iniciado el tendido de los raíles. La primera máquina apa-

reció bautizada con el nombre de «Tardienta» y el 20 de abril de 1884 se inició el traslado desde la estación al kilómetro nueve. Paseo de la Estación, plaza de la Alemedilla, carretera de circunvalación (el hoy Paseo de Canalejas), Cuesta de los locos, Ribera del Puente, Puente Romano y carretera de Fregeneda, la máquina avanzaba lentísimamente. So colocaba un tramo de vía, que la máquina recorría arrastrada por varias parejas de bueyes. Al terminar el tramo se levantaba el primero para colocarlo ante la máquina y así sucesivamente. Unos 16 días invirtió la máquina «Tardienta» en el recorrido. Un cronista local llegó a escribir que aquello era un barullo soberano, que no se concebía armar tanto para tan poca cosa. Tanta gente había trabajando, que quien quería marcharse podía hacerlo sin que capataz alguno notara su ausencia. En el mes de julio, se utilizó el mismo procedimiento para trasladar otras dos máquinas. Sucedió, sobre todo en las cuestas, que las precauciones tenían que multiplicarse para evitar que las máquinas se salieran de su «cauce». Esto daba lugar a que en muchos casos, las máquinas retrocedieran, lo que inspiró a un cronista jocoso la siguiente quisocosa:

«También en nuestro Ayuntamiento
aunque blasona de listo
y es de progreso elemento,
ande hacia atrás ¡vive Cristo!
Ved pues, cómo se asemeja
—sin que haya en el verso ripio—
nuestro agosto municipio
a una máquina muy vieja».

El 16 de septiembre de 1884 la máquina «Tardienta» pasaba y repasaba el puente de la Salud. No se incluyó el número en el programa de ferias, pero tuvo tanto personal como Frascuelo, días antes, en la corrida de Terrones. El 30 de septiembre se inauguraba la línea Salamanca - Ciudad Rodrigo y en noviembre se ponía en servicio hasta la frontera.

Así como esta línea de Salamanca a Fuentes de Oñoro no registró acontecimientos singulares de los que pudiéramos hacer mención, si no son los derivados de lo que el pueblo salmantino consideró excesiva rapidez en la construcción. Preocupación que llegó a tener fuerte proyección popular al denunciar la compañía la construcción de algunos pequeños puentes y alcantarillas construidos por destajistas y los ecos de la catástrofe de Almandenejos, en Ciudad Real, un puente que se derrumba al paso de un tren. Frente a esta normalidad, sí merece que nos fijemos en algunos de los problemas que ocasionó la construcción del tramo La Fregeneda - Barca D'Alva.

Pero antes hagamos algo de crónica de sociedad. La construcción del ferrocarril a la frontera motivó que durante unos seis años fueran vecinos

de Salamanca los Wesolouski, el ingeniero polaco-francés que tuvo a su cargo la dirección técnica de la obra. Madame Wesolouski se convirtió en figura imprescindible en las veladas del Casino. Tal era su gentileza y elegancia que si entendemos fielmente las crónicas de las fiestas, llegamos a la conclusión de que algunos petimetres y señoritos salmantinos sorbían los vientos por Madame. Mujer gentil, fina, de agradable conversación que además interpretaba magistralmente al piano a Chopin y Schumann. Para redondear el cuadro familiar, sus hijos, Soffa y Guillermo, ya mocitos, eran rifados en las reuniones familiares, tanto las que convocaba doña Ramona García de Solís como los marqueses de Castellanos. No se terminaban ahí los simpáticos residentes. Monsieur Wesolouski había traído de París a una secretaria que según «El Fomento», «El Progreso» y «La Concordia» amén de «El Adelanto», traía locos a todos los pollos de la buena sociedad salmantina. Elena Zabroski era espiada todos los días, cuando a poco de amanecer abandonaba el Hotel del Comercio, montaba en un ligero coche de caballos seguida de un ayudante que transportaba carpetas y papeles y marchaba hacia Tejares a inspeccionar en pie de obra. Las altas botas que vestía durante la jornada laboral, se convertían luego en gráciles zapatitos parisinos que asomaban insinuantes bajo la airosa y larga falda. Un buen día, en la iglesia de Sancti Spiritus se casó con el ingeniero Armando Dupuis y poco después marchó de Salamanca.

No olvidemos a otra dama de importación, una inglesita educada en Italia esposa de don Antonio María Kipke de Carvalho, director administrativo o gerente de la compañía de la Frontera. La señora de Carvalho cantaba admirablemente lieds y arias de las óperas de moda y contribuyó no poco a levantar la moral del Casino de Salamanca, que antes de la construcción del Ferrocarril de la Frontera estaba viviendo una de sus muchísimas horas bajas. Y mencionemos también a Jessie Forrest la esposa de Jacobo Forrest, el director de la compañía inglesa que habría de construir el ferrocarril de Peñaranda. Salamanca no le fue propicia. Aquí murió el 1 de noviembre de 1889 y en nuestro cementerio descansan sus restos.

La crónica de sociedad de los ferrocarriles tiene momentos que podríamos considerar estelares, en los que intervienen la política, los conflictos entre Portugal e Inglaterra, las reacciones de los franceses en sus sonoras fiestas de los 14 de julio. Queden para otra ocasión recordarlas.

Posiblemente la construcción del ramal Boadilla - Barca D'Alva acapare en la crónica de los ferrocarriles salmantinos, el mayor interés humano. El ferrocarril hasta Peñaranda estuvo salpicado por el entusiasmo de un grupo de hombres de aquella localidad que soñaban que el ferrocarril proporcionaría incontables beneficios económicos a los agricultores e industriales de la comarca, lo que se tradujo reiteradamente en formidables y largos banquetes

de hasta cinco horas de duración, con docenas y docenas de discursos, fiestas, bailes y verbenas. El Ferrocarril de la Trasversal se inaugura de tapadillo, sin asistencia del pueblo ni de las autoridades salmantinas, aunque esté presente el ministro de Fomento don Aureliano Linares Rivas y a la hora de decir la misa de campaña en la estación tengan que echar mano del obispo de Zamora, porque el P. Cámara llega casi a los postres. Si pintoresca fue la fiebre ferroviaria que un día se desata y no hay pueblo importante de la provincia que no desee tener ferrocarril formándose las consabidas comisiones que acuden a Madrid para pedir el ferrocarril a Ledesma, el de Ciudad Rodrigo a la Sierra de Gata, el de Béjar a Piedrahita. Si entre todas estas incidencias encontramos momentos de singular interés provincial, no cabe duda que la construcción del ramar a Barca D'Alva, reunió circunstancias y acontecimientos de singular valor humano.

Al ser el tramo de más difícil y complicada construcción, se crea la mayor densidad de mano de obra. Entre La Fregeneda y Barca hay que perforar 16 túneles y construir siete viaductos, algunos con una altura de más de 60 metros. Entre la estación de Hinojosa y el puente fronterizo sobre el Agueda, el tren tiene que descender 450 metros respecto del nivel del mar. La comarca es más bien pobre, carece de instalaciones adecuadas para recibir una población de trabajadores que en algunos momentos sobrepasa los dos mil. Son gentes venidas de Portugal, Galicia y Extremadura. Hay entre ellos prófugos y vulgares delincuentes a los que busca la Guardia Civil. Mientras los peones que se ocupan en el movimiento de tierras tienen unos jornales corrientes, los albañiles que realizan las obras de arte están mejor remunerados y aquellos que viven el constante peligro de la perforación de los túneles, ganan unos complementos. Es fácil de imaginar lo que habría de ocurrir en La Fregeneda y en el mismo Hinojosa de Duero. El simple hecho de dormir en un corral, bajo una tenada, sobre paja o tierra, costará una fortuna. El vino bebido en las tabernas tendrá el valor del más exquisito licor. Los tenderos al ver la demanda que se les hace tanto de artículos de primera necesidad como de ropas, reinventarán el mercado negro. Corren el vino y las broncas. Las noches serán un constante escándalo. Y en las broncas saldrán a lucir las navajas. La Guardia Civil, reducida a los números de un simple puesto fronterizo, no podrá mantener el orden tradicional. Y muy pronto La Fregeneda tendrá guarnición militar. Fuerzas de infantería, alojadas de mala manera, patrullarán día y noche por las calles y caminos. El calor del verano y la carencia de medidas sanitarias traerán brotes de paludismo y fiebres intestinales. En el verano de 1884 vive La Fregeneda una situación epidémica que anticipa la del cólera de 1885.

Pero volvamos al año anterior, a 1883. El 31 de agosto se inician oficialmente los trabajos. La compañía constructora y en su día explotadora de la línea da al acontecimiento una importancia extraordinaria y buscando

una fácil propaganda invita a los principales periódicos de Madrid que envíen redactores y colaboradores distinguidos. Camps y Padró redactará las crónicas para «La Correspondencia de España»; el ingenioso humorista Taboada llega como enviado de «El Liberal»; Cacho, de «El Porvenir». «El Globo» desplaza a Sampedro, y «El Correo» a Alvarez Buylla; «El Día», a Hinojosa y Gamir representará a «El Progreso». La relación se prolongaría. Subido en la cima del monte Pingallo, el señor Wesolouski, valiéndose de una bocina a modo de moderno megáfono, da la orden para que exploten los barrenos y en escasos minutos se oyen 1.480 explosiones. No hay ninguna víctima. Después sí, la construcción de los túneles tendrá su correspondiente crónica negra. Vitigudino, Lumbrales, Hinojosa y La Fregeneda, vivirán auténticos días de fiesta.

Mediado julio de 1884 llegan a Salamanca alarmantes noticias de La Fregeneda. Se habla de muchos trabajadores que mueren a causa del paludismo y por infecciones intestinales. Se dice que hay obreros heridos a los que apenas puede atender el médico de la localidad, don Julián Carranza. Llegan al gobierno civil las comunicaciones del alcalde, y el gobernador civil tiene la feliz idea de enviar a La Fregeneda, con todas las atribuciones de un gobernador, a un hombre competente en varios aspectos. Es médico, catedrático de la Facultad; acaba de ser nombrado jefe de los servicios médicos de la Compañía Salamanca - Frontera Portuguesa; es un humanista, hombre de magnífico criterio y cordial. Había sido médico militar y participado en primera línea en los combates y escaramuzas de la última guerra civil. Ha demostrado en los años que lleva en Salamanca ser hombre de firmes y enérgicas decisiones. Este hombre fue don Cristino Cebrián Vilanova. Me parece oportuno un inciso. Don Cristino Cebrián había llegado a Salamanca como profesor de la Facultad, estando soltero. Aquí se casa con María de la Concepción Fernández Villegas, perteneciente a una familia murciana que echa raíces en nuestra ciudad y tiene como figura más destacada a Francisco Fernández Villegas, director de un colegio de segunda enseñanza, redactor de un periódico que acaba de nacer, «El Adelanto», autor años después de libros sobre temas salmantinos costumbristas, dramaturgo traductor de literatura francesa e inglesa, que pocos años después marcha a Madrid y allí populariza el seudónimo que utilizó en Salamanca, «Zeda». Concha Fernández Villegas y Cristino Cebrián tendrán siete hijos que nacen en Salamanca. El mayor es Dolores. Dolores Cebrián estudiará magisterio en Salamanca. Terminará la carrera con el título de maestra superior e inmediatamente será profesora de la Escuela Normal. Viajará por Europa, se impondrá en las teorías y escuelas pedagógicas más avanzadas. Pronunciará conferencias, ejercerá después su magisterio en Madrid, donde poco antes de la primera guerra europea será nombrada directora de la Escuela Normal Central. Dolores es una de las figuras más destacadas de la pedagogía moderna española, aunque

su labor haya sido silenciada y hasta intencionadamente olvidada. El 4 de junio de 1913, se convierte en la mujer y compañera inseparable de un joven profesor de Lógica, Julián Besteiro. En 1982 se cumplió el primer centenario del nacimiento de Dolores Cebrián de Besteiro.

Cuando el doctor Cebrián Vilanova llega a La Fregeneda el 30 de julio de 1884 para informarse de la situación y poner en práctica medidas de emergencia, 636 obreros peones trabajan en el movimiento de tierras; 367 albañiles, en obras de arte, puentes, arcos y 457 en los túneles. El resto hasta casi dos mil se dedican a trabajos de transporte y actividades complementarias.

En un corral del pueblo hay, desde hace varios días, dos cadáveres que el cementerio ya no admite. No hay lugar para darles sepultura. Inmediatamente reúne al Ayuntamiento, al juez y al párroco y con el médico de la localidad, salen al campo. Eligen un lugar para construir un cementerio. A la entrada del pueblo. Advierte a las autoridades locales que no podrán plantearse inconveniente alguno respecto de la propiedad del solar, tasación y pago del mismo y ordena al cura que inmediatamente bendiga el terreno al tiempo que unos obreros proceden a cavar las sepulturas. En aquellas horas muere otro trabajador, otro carrilano y deja dispuesto el doctor Cebrián que por la mañana comiencen a construir las tapias del camposanto. Ese es el cementerio que hoy está en servicio en La Fregeneda.

Visita unas dependencias insalubres que hay en la plaza de la iglesia, convertidas en Hospital. En una estancia en la que podrían colocarse no muy holgadamente 16 camas, hay el doble número de enfermos. Obliga a que rasguen una pared para dar ventilación provisional. Antes de anochecer está preparando una nave contigua que había sido almacén de productos agrícolas para montar una segunda enfermería y separar los enfermos graves de los convalecientes. Comprueba que la alimentación es discreta. El encargado de la alimentación es el párroco, que recibe de la compañía férrea cinco reales diarios por enfermo. Pasa visita a los enfermos que se encuentran en habitaciones y tenadas de casas particulares. Ese día son 120 los atacados de paludismo y otras infecciones. Otros quince convalecen de heridas producidas en el trabajo o en riña. Después de contadas horas de descanso, reanuda su tarea de organización e incorpora como enfermeros y para la limpieza de las enfermerías y atención a los enfermos a varias personas del pueblo que percibirán un salario de la Compañía. No le preocupa al doctor Cebrián la malaria y el paludismo. Se propone tomar medidas para evitar el desenvolvimiento de enfermedades infecciosas como el tifus o la disentería. En ese segundo día marcha a Hinojosa de Duero y dispone todo lo preciso para la preparación en aquella misma jornada de una enfermería hospital a la que serán trasladados los enfermos convalecientes de La Fregeneda.

Completa su visita a la Fregeneda, con una inspección total del pueblo. Observa que no hay depósito de agua potable y que la de los pozos está expuesta a la contaminación. Todas las calles presentan un estado de suciedad extrema. Los trabajadores en activo se hacinan por la noche en habitaciones, pajares y contados barracones.

Termina su inspección y propone al Gobierno Civil y a la Compañía la suspensión total de los trabajos hasta los últimos días de septiembre, cuando habrán cedido los calores y estarán terminadas y dotadas de material las enfermerías. El gobernador civil sin más consultas ordena la paralización total de los trabajos.

Uno de esos días, concretamente el 8 de agosto, Francisco Fernández Villegas cuenta que a diario se producen en La Fregeneda encuentros entre los carrilanos y los habitantes del pueblo y raro es el día que no hay que lamentar una desgracia. Afirma que los provocadores son casi siempre los hijos del país, que miran con odio injustificado a unas gentes que lejos de causarles perjuicios les están proporcionando ventajas sin cuento. Un alquiler de ochocientos reales al año se ha puesto en 16.000. Los productos del país alcanzan precios fabulosos. Los carrilanos, si quieren verse libres de ataques y acometidas, tienen que ir en grupo y provistos de medios de defensa. Los extranjeros que en buen número allí residen, callan, más piensan que se encuentran en una región inexplorada del centro de Africa. La Compañía de cazadores de infantería, se ve y se desea para mantener el orden.

Y el gobierno, el Estado, con la mecánica de su administración no pierde ripio. Inmediatamente abre una Administración de Lotería.

El gobierno que nos manda
y que a nuestro bien atiende,
para hacernos más felices
no permite que se juegue.
Mas sabe que en Fregeneda
hay dinero y buena gente
y ha puesto enseguida un centro
donde se juega y se pierde».

Tan pobre y mísero estuvo el Estado español en el transcurso del s. XIX y tan cortas miras tuvieron en general los capitales privados españoles, muchos de ellos no pequeños, que la aventura de la construcción del ferrocarril en España se debió en gran parte al capital extranjero. Compañías que construyeron líneas y luego escatimaron la inversión en el entretenimiento y mejora de los servicios. Muy pronto, hubo ferrocarriles periféricos y trenes populares de las grandes líneas que conocieron un lamentable abandono. No se renovaba el material a su tiempo, cuando no se traían de Francia o Bélgica

equipos que allí habían sido desechados. El profesor Tortella, dice en su libro «Los orígenes del capitalismo en España», que la actitud hacia el ferrocarril fue durante muchos años una mezcla de indiferencia hostil y estímulo mal encaminado». Todos y cada uno de los lectores podrán tejer su personal teoría interpretativa si comparamos estos datos.

Un peón en la construcción del tramo de La Fregeneda, ganaba dos pesetas diarios por diez horas de trabajo. Un trabajador de túneles, percibía 4,50 por ocho horas de trabajo. De Salamanca a La Fregeneda en tercera clase costaba al inaugurarse la línea en 1887, siete pesetas veinte céntimos; casi cuatro jornales de un peón.

Y cuando historiadores «beneméritos» describan, cómo el Real Poder estuvo siempre interesado en patrocinar y alentar todas aquellas obras públicas que pudieran mejorar las condiciones de vida del pueblo, fomentar la industria y aumentar las fuentes de producción, pongan en cuarentena los elogios que a veces encontramos referidos a un rey que no construyó un ferrocarril, Fernando VII. A Fernando VII acudió una comisión para pedirle autorización y apoyo para la construcción de un ferrocarril que partiendo de Madrid terminara en una capital de Levante. Y Fernando VII, socarrón, dijo a los comisionados: «No será mientras yo viva; no quiero que por ese medio acudan todos los habitantes de España a pedirme empleo». También es posible que Fernando VII conociera perfectamente a sus reales súbditos. Termina aquí este primer «viaje» carrilano.

ENRIQUE DE SENA