

EL FERROCARRIL A MEDINA DEL CAMPO. LLEGADA DE LA “VERTIGINOSA ACTIVIDAD MODERNA” A SALAMANCA

ENRIQUE GARCÍA CATALÁN

RESUMEN: Este artículo tiene como objetivo analizar las circunstancias en que se produjo la llegada del ferrocarril por primera vez a la provincia de Salamanca y su capital. Ofrece un estudio pormenorizado de las dificultades por las que atravesó la concreción final del trazado y construcción de la primera línea a Medina del Campo, cuya inauguración acumuló años de retraso por motivos diversos. La Diputación y el Ayuntamiento fueron las instituciones competentes que arbitraron este asunto, con la colaboración de las compañías que se aventuraron en la construcción y posterior explotación de la línea. El ferrocarril tuvo además un notable impacto urbano en la ciudad de Salamanca, con la construcción de la estación y los pasos a nivel en caminos vecinales de tránsito cotidiano.

PALABRAS CLAVE: Ferrocarril, Salamanca, urbanismo, siglo XIX.

ABSTRACT: This article aims to analyze the circumstances in which there was the arrival of the railroad first came to Salamanca and its capital. It provides a detailed study of the difficulties that crossed the final realization of the layout and construction of the first line to Medina del Campo, whose inauguration accumulated years of delay for various reasons. The County Council and the City Council were the competent institutions refereed this matter, with the collaboration of the companies that ventured into the construction and subsequent operation of the line. The railroad also had a remarkable urban impact in the city of Salamanca, with the construction of the station and level crossing roads in traffic everyday.

KEY WORDS: Railway, Salamanca, urbanism, 19 th century.

El ferrocarril fue uno de los principales adelantos y mejoras del siglo XIX, que transformó profundamente el sistema tradicional de los medios de comunicación. La velocidad con que las locomotoras podían arrastrar los coches de viajeros y vagones de mercancías, recortó considerablemente el tiempo empleado con respecto a los trayectos por los caminos carreteros.

La historia de los caminos de hierro comenzó en Inglaterra cuando en 1825 se inauguró la línea para el transporte de mercancías entre Stockton y Darlington. Cinco años más tarde lo hacía la primera para viajeros, entre Canterbury y Wishtable.

La primera disposición legislativa aprobada en España fue bastante tardía, la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, que definía el ferrocarril como un servicio público y daba un destacado protagonismo a la iniciativa privada para su construcción y explotación. El régimen jurídico terminó de configurarse con la Ley General de Ferrocarriles del 3 de junio de 1855, que concedió también al Estado competencias, pudiendo intervenir individualmente o de manera conjunta con la iniciativa privada. Sin embargo, la franquicia arancelaria contemplada por la ley para facilitar la exportación de materiales desde el extranjero perjudicó al desarrollo de la industria ferroviaria española, concentrada en algunos talleres de fundición de Sevilla, Madrid, Barcelona y Bilbao¹.

Más adelante, la nueva situación política creada en 1868 por la Gloriosa tuvo también incidencia en la legislación ferroviaria. Aunque el Decreto de 14 de noviembre de 1868 no derogó la ley de 1855, el Estado adquirió mayor protagonismo en las construcciones, arbitrando la concesión de subvenciones a las compañías privadas. Después del paréntesis revolucionario, con la Restauración, el rey Alfonso XII sancionó la ley de 23 de noviembre de 1877, que prácticamente restableció la situación anterior, tomando como base los artículos de la ley de 1855.

El primer ferrocarril que funcionó en la península cubrió el trayecto Barcelona-Mataró a partir de 1848. Sin embargo, antes había comenzado a funcionar uno en la Habana, que desde 1837 unía la capital con la fértil comarca del sur, donde se cultivaba tabaco y azúcar.

Después se desarrolló una política de líneas radiales que partían de Madrid y marginó a los territorios más periféricos, como Salamanca. Sin embargo, la llegada del ferrocarril a la ciudad del Tormes se retrasó más de lo debido también por las múltiples vicisitudes que ocurrieron en las gestiones de las líneas y los vaivenes político - sociales de la segunda mitad del siglo. La inauguración se demoró, como se verá, hasta 1877, mientras en otros lugares cercanos, como Valladolid o Zamora, aprovechaban las ventajas del ferrocarril desde 1860 y 1864 respectivamente. Este atraso repercutió sobre todo en la actividad mercantil salmantina, que permaneció

1 OLMEDO GAYA, A.: "Estudio histórico del ferrocarril desde la perspectiva de sus normas reguladoras" *II Congreso de Historia Ferroviaria. Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid*. Madrid 2001. También NAVASCUÉS PALACIO, P. y AGUILAR, I.: "Introducción a la arquitectura de las estaciones en España". *El mundo de las estaciones*. Ministerio de Cultura. Madrid 1980.

aislada cuando en otras provincias se podían transportar los excedentes de producción con *rapidez, facilidad y baratura* hacia *los buenos puertos del cantábrico y Galicia*².

Cuando Salamanca tuvo el ferrocarril su impacto no solo se dejó notar en la mejora de los transportes y las comunicaciones. Como en otras ciudades, también hubo que buscar un solar para situar la estación y las vías interceptaron el paso por algunos caminos en el entorno del casco urbano, servidumbres que hasta entonces no habían tenido restricciones en el tránsito. Las decisiones acerca de estas cuestiones fueron competencia del Ayuntamiento y la Diputación, pero, con buena lógica, también de las compañías del ferrocarril que construyeron y explotaron las líneas.

1. LA DEFINICIÓN DEL TRAZADO DE LA LÍNEA A MEDINA DEL CAMPO

El primer contacto del ámbito salmantino con el ferrocarril se produjo en 1850, solo dos años después de la inauguración de la primera línea de la España peninsular en Mataró. Entonces se gestaba la conexión de Alar del Rey con Santander y se solicitó colaboración a Salamanca por el beneficio que podía obtener al transportar sus mercancías hacia los puertos del norte. No consta en qué medida la provincia salmantina se comprometió con un asunto que le quedaba demasiado lejos, pero cuando dos años después se inauguraron las obras con grandes festejos, la corporación de la capital recibió una invitación³.

Fue también en 1852, coincidiendo con estas celebraciones, cuando la provincia entró de lleno en el negocio de los ferrocarriles. Entonces, surgió la oportunidad de salir del estado de marginación en que la política de líneas radiales, con origen en el centro del país, había dejado a Salamanca. La opción era construir un ramal que uniera la ciudad con el trayecto de Madrid a Irún.

Medina del Campo en Valladolid y Arévalo en Segovia fueron desde un principio las poblaciones candidatas para la conexión de Salamanca con la línea de Madrid a Irún. El 14 de mayo de 1852 se celebró una reunión con representantes de los partidos de Alba de Tormes, Béjar y Peñaranda de Bracamonte *para tratar de la dirección más conveniente del ramal de dicho camino de yerro desde esta capital*. Lógicamente, los pueblos más pujantes de la provincia estaban interesados en los beneficios del ferrocarril y mantuvieron un pulso para imponer el recorrido más conveniente a sus intereses.

El Ayuntamiento de la capital defendía el trazado por Medina del Campo, más llano, directo y económico. Acortar la distancia supondría reducir los precios en el transporte. Además, no se olvidaba de los pueblos de la provincia y para que todos

2 RODRÍGUEZ PINILLA, T.: *Consideraciones sobre la vía férrea más conveniente a los intereses generales de la provincia de Salamanca*. Imprenta del Adelante, a cargo de Juan Sotillo. Salamanca 1861. p.14. Archivo Municipal de Salamanca (en adelante A.M.S). Actas. 1-IV-1853. fol. 56r°.

3 A.M.S. Actas. 8-II-1850 y 7-V-1852.

tuvieran buena conexión con las estaciones y apeaderos de la línea, se invertiría en mejorar la red viaria. Por contra, los representantes de Alba y Peñaranda proponían la conexión con Arévalo y, en el caso de ser Medina, dar un rodeo de tres leguas para acercar el ferrocarril a sus respectivas poblaciones⁴.

El 24 de enero de 1854 se convocó otra reunión, esta vez en Peñaranda de Bracamonte, para *resolver definitivamente... el trazado del ferrocarril*⁵. Aunque no hubo entonces acuerdo, el cambio político ocurrido con la revolución del mes de junio de 1854 brindó al Ayuntamiento de Salamanca la oportunidad de imponer la conexión con Medina del Campo. Los diputados salmantinos *combatieron* con éxito en las Cortes para que esta opción fuera contemplada en la Ley General de Ferrocarriles del 3 de junio de 1855⁶.

En 1856 comenzó el estudio de la línea, pero en Salamanca el silbido de las locomotoras se hizo esperar muchos años más por culpa de la falta de entendimiento entre las autoridades provinciales. En opinión de Rodríguez Pinilla, político salmantino defensor del trazado a Medina, *las corrientes arrolladoras tomaron dirección contraria y... la conveniencia del ferrocarril llegó a... negarse por muchos de los encargados de la gestión y dirección de los intereses generales de la provincia*.

En 1861 la opción de Medina del Campo parecía desvanecerse cuando el Marqués del Vado, atraído por el lucrativo negocio del ferrocarril y asociado con *algunos otros de conocido nombre y grande arraigo en esta provincia*, buscó apoyo en Madrid y obtuvo la autorización del Gobierno para hacer los estudios de una línea que, conectando en Arévalo con la del norte, pasara por Peñaranda y Salamanca. El marqués y *sus amigos* presentaron un estudio del trazado, elaborado por el ingeniero Rovira, en marzo de 1861⁷.

Con esta situación no tardó en surgir en la prensa local el enfrentamiento verbal entre los partidarios de uno y otro trayecto⁸. Sin embargo, las aguas volvieron a su cauce el 12 de mayo de 1861 con una *solemne* reunión en las dependencias consistoriales, presidida por el gobernador civil y con asistencia de representantes de la Diputación, el Ayuntamiento y otras instituciones de la provincia y la capital⁹. La opción de Medina volvió a salir reforzada y desde entonces una comisión

4 A.M.S. Actas. 1852. 14-V y 21-V.

5 A.M.S. Actas. 20-I-1854.

6 RODRÍGUEZ PINILLA, T, *Op. Cit.*, pp.6 y 13. A.M.S. Actas. 25-XI-1855.

7 Entre *sus amigos* debía encontrarse la familia Terrero, en cuyo archivo han aparecido los proyectos del ferrocarril entre Arévalo y Salamanca firmados en 1861. Archivo Histórico Provincial de Salamanca (en adelante AHPsA). Fondo Inés Luna Terrero. 196/16 y 17, 197/1, 2 y 3, 198/1. El archivo de la familia Terrero ha sido depositado en el Archivo Histórico Provincial de Salamanca para su consulta. El personal del centro ha terminado el proceso de catalogación y ya está disponible para los investigadores.

8 ROBLEDO, R.: "El desarrollo del mercado interior: carros, barcas y trenes". *Historia de Salamanca. Siglo XIX*. T. IV. (pp. 435-490). Centro de Estudios Salmantinos. Salamanca 2001. pp. 465 y 466.

9 Asistieron a la reunión representantes de las juntas provinciales de Agricultura, Industria, Comercio, Estadística, Instrucción Pública, Sanidad y Beneficencia. De la Comisión de Monumentos

permanente de la Diputación se encargó de activar la construcción de la línea con plenos poderes.

Sin embargo, hubo que superar un último obstáculo debido a la inestabilidad política del siglo. El cambio de Gobierno provocado por la Gloriosa en 1868 supuso reformas en la política ferroviaria. El Proyecto de Ley sobre Ampliación de Ferrocarriles eliminó el trazado de Medina del Campo en favor de una conexión entre Salamanca y Zamora, que se iba a promocionar mediante subvenciones. Entonces, el Ayuntamiento de Salamanca propuso, una vez más con éxito, una enmienda al proyecto de ley para que las subvenciones fueran para la línea de Medina, que ya se había comenzado a construir y se habían practicado expropiaciones de terreno¹⁰.

También conviene aclarar otros aspectos sobre la financiación de la línea. Las provincias estaban obligadas por ley a colaborar con el Gobierno, pero no fue tarea fácil encontrar fondos con garantías. Salamanca tuvo que soportar presiones y la amenaza de privarla del ferrocarril si no pagaba. Sin embargo, desde el principio de las gestiones, las autoridades estuvieron dispuestas a *hacer todos los esfuerzos posibles*. La inversión de fondos procedentes de los bienes propios de los pueblos por donde atravesaba la línea, a cambio de acciones de las compañías concesionarias, era algo que se recomendaba por ley y fue el sistema de financiación para auxiliar a las empresas constructoras seguido por la mayoría de las provincias que se aventuraron en el negocio del ferrocarril. En Salamanca se contempló desde el 8 de julio de 1852¹¹. Sin embargo, durante los meses de enero y febrero de 1853 surgieron dudas en las autoridades salmantinas acerca de la viabilidad de tal iniciativa, porque algunos bienes propios estaban gravados con censos, lo que impedía su venta. Fue necesario un detallado informe de la comisión de hacienda del Ayuntamiento para dar luz verde al asunto en el mes de abril¹². Una ley del 1 de mayo de 1855 autorizó la venta y una Real Orden de 13 de septiembre de 1859 reglamentó *el uso de tan importante facultad*¹³.

2. LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA

Los trabajos de campo para estudiar el recorrido entre Salamanca y Medina comenzaron en la primavera de 1856, cuando todavía ni siquiera estaba muy clara la conveniencia de la línea. El proyecto fue concretado definitivamente en 1861 por el ingeniero M. Fournier, de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte.

Artísticos, la Universidad, el Cabildo de la Catedral, la Clerecía, la Comandancia General, el Colegio de Abogados, los administradores de la grandeza y títulos y los principales contribuyentes. A.M.S. Actas. 10-V-1861. RODRÍGUEZ PINILLA, T, *Op. Cit.*, pp. 9 y 10.

10 A.M.S. Actas. 21-II-1970.

11 A.M.S. Actas. 1852. 25-VI, 6-VII, 9-VII, 16-VII, 30-VII y 26-VIII.

12 A.M.S. Actas. 20-XII-1852. 1853. 25-II, 7-III y 1-IV.

13 A.M.S. Actas. 8-IV-1864.

Así las cosas, el 8 de abril de 1864 se dio a conocer en el Ayuntamiento de Salamanca la ley que autorizaba la construcción a una Compañía privada, que presidía Carlos Augusto Moreau. La adjudicación se hizo de manera directa, sin subasta pública, pero sin ningún tipo de subvención por parte del Gobierno. El periodo de explotación por parte de la Compañía se extendería durante noventa y nueve años¹⁴.

Las obras fueron entonces asignadas a la empresa constructora Casciaro e Yllan, que instaló oficinas en Salamanca a las afueras de la Puerta de Toro¹⁵. Por ellas desfilaron durante años algunos ingenieros de reconocido prestigio, como Pelayo Clairac, Teodoro Rouault o Eusebio Page¹⁶, este último como apoderado de la Compañía concesionaria para negociar o reclamar pagos a la empresa constructora y conocido en la capital por sus polémicas decisiones en la travesía de la carretera de Villacastín a Vigo¹⁷.

Para contribuir al desarrollo de las obras la Diputación se comprometió a costear el terreno expropiado e invertir 5.700.000 reales a cambio de acciones de la Compañía concesionaria. Esta aportación debía obtenerse de los fondos de bienes propios pertenecientes a las poblaciones por donde atravesaba la línea. Sin embargo, las autoridades salmantinas no hicieron entonces desembolso alguno por las sospechas acerca de la solvencia de la Compañía concesionaria de Carlos Moreau, que ni siquiera había publicado su constitución en la Gaceta oficial¹⁸.

En abril de 1864 el ingeniero jefe Teodoro Rouault ya se había instalado en Salamanca, en una casa de reciente construcción perteneciente a la testamentaria del marqués de Benalúa, que la Compañía de Carlos Moreau alquiló durante cinco años, hasta 1869. Estaba ubicada en la calle Espoz y Mina sobre parte del solar del antiguo convento del Carmen Descalzo¹⁹.

El día 28 de abril el ingeniero comunicó en el Consistorio haber tomado todas las disposiciones para emprender los trabajos el día 1 de mayo. Se comenzaría

14 La ley fue aprobada el 13 de abril de 1864 y verificada por Real Orden del día 20 del mismo mes. Puede consultarse un resumen con los avatares legales para la concesión en AHPSa. Notario Joaquín de Frutos. Prot. 8564. 13 noviembre de 1876. Recogen esta información a partir de otras fuentes ROBLEDOS, R, *Op. Cit.*, p. 467 y BUENO HERNÁNDEZ, M.: *Historia de las obras públicas en la provincia de Salamanca*. Diputación de Salamanca. Salamanca, 2002. p. 195.

15 Esta empresa constructora estaba formada por los socios Pedro Casciaro Lobato y Francisco Yllán Sánchez.

16 Intervinieron en la construcción de estaciones y viaductos del trazado.

17 Aunque viajaba con frecuencia a Salamanca, entonces Page tenía fijada su residencia en el número 15 de la calle de San Nicolás de Madrid. AHPSa. Prot. 8565. Notario Joaquín de Frutos. 18 junio 1877. Fol. 915rº-920rº.

18 A.M.S. Actas. 1864. 8-IV y 9-IV. 28-VIII-1865. ROBLEDOS, R, *Op. Cit.*, p.467. En agosto de 1865, aunque ya habían comenzado los trabajos en el primer tramo de la línea, la Compañía todavía no se había constituido legalmente.

19 A.M.S. Actas. 28-IV-1865. Para los detalles sobre la vivienda en que habitó el ingeniero ver AHPSa. Notario Pedro Lucas Bellido. Prot. 7864. 23 julio 1864. Fol. 293. La Compañía de Carlos Moreau la arrendó durante cinco años (hasta el 14 de junio de 1869) al precio de 5.500 reales cada uno.

por el tramo entre Salamanca y Moriscos, junto a la calzada de Medina, sobre unos terrenos que había cedido el Ayuntamiento. La inauguración de las obras fue celebrada en la capital la misma tarde del 1 de mayo con música, cohetes y *cuatro novillos que se corrieron*²⁰. Para llevar a cabo el asiento de la vía férrea la Compañía recurrió a las subcontrataras; hemos localizado el contrato de algunos destajos, pero corresponden a tramos de la provincia de Valladolid²¹.

Para abastecer con agua suficiente los trabajos de construcción, en 1865 el mismo ingeniero propuso un sistema de elevación de aguas del río por máquina de vapor, algo que no llegó a materializarse porque las obras cesaron al poco tiempo²².

Desde diciembre de 1865 comenzaron a interrumpirse los trabajos de manera intermitentemente por causa, según las autoridades locales, de los *avatares políticos*²³ y también por los problemas financieros de la Compañía, quedando paralizadas por completo entre 1866 y 1872.

En realidad, Carlos Moreau no era más que un especulador sin posibilidades reales de afrontar una empresa de tal calibre. No tardó en ceder los derechos de explotación a Sebastián González. Pero el destino jugó una mala pasada y la repentina muerte de González, sin haber testado, generó un pleito entre su progenitora y el propio Moreau. Finalmente, en 1866, la concesión recayó en el yerno de Moreau, Felipe Laureau, aunque su situación económica también era problemática²⁴.

Hasta 1866 la empresa constructora había adelantado para los trabajos un millón cien mil reales, con lo que solo pudieron efectuarse algunos movimientos de tierra, pero en absoluto el asiento de la vía o la construcción de las estaciones y demás obras de fábrica.

Durante este periodo de dificultades, en el que Laureau demostró su incapacidad para llevar a cabo la finalización del proyecto, volvía a tomar protagonismo el salmantino diputado a Cortes Tomás Rodríguez Pinilla, uno de los máximos impulsores del ferrocarril desde el año 1852 defendiendo los intereses de la provincia de Salamanca en Madrid y la tan deseada línea por Medina del Campo (Figura1).

20 A.M.S. Actas. 15-V-1865. El Ayuntamiento gastó de la partida de imprevistos 1.798, 27 reales en los festejos.

21 Ver AHPSa. Notario Manuel Fernández Díez. Prot. 7894. 20 junio 1865 (dos escrituras, la primera con Juan Paradinas, Sotero Sainz y Ramón Abad y la segunda con Vicente Rodríguez y Lorenzo Gallego. Los destajistas de la primera estuvieron implicados hasta la conclusión de la línea en 1877).

22 Aunque el proyecto surgió relacionado con las necesidades del ferrocarril, fue el primero que planteó el abastecimiento para la población con máquinas elevadoras.

23 La inestabilidad política comenzó con la crisis agraria de 1864 y culminó con la revolución liberal de 1868.

24 AHPSa. Notario Joaquín de Frutos. Prot. 8564. 13 noviembre de 1876. ROBLEDO, R, *Op. Cit.*, pp.467 y 468. BUENO HERNÁNDEZ F, *Op. Cit.*, pp. 195 y 196. La escritura de cesión en: Archivo Histórico de Protocolos de Madrid (en adelante A.H.P.M.), Notario Ramón Gil y Maseyosa. 22 de julio 1866. La cesión fue aprobada por Real Orden de 24 de agosto del mismo año de 1866.

FIGURA 1. *Tomás Rodríguez Pinilla*

En 1869, tratando de reactivar la construcción de la línea férrea, tomó contacto en Madrid con un *representante de una casa extranjera* que prometía *hacer el camino en corto tiempo* a condición de que la provincia tomara dieciséis o dieciocho millones de acciones de la empresa. El citado representante debió acudir días después a Salamanca acompañado del diputado Figueras para explicar la oferta, aunque las negociaciones no terminaron de prosperar²⁵.

Por fin, en 1871 se gestó la constitución de la Compañía que obtuvo la concesión definitiva y, no sin algunos obstáculos, pudo llevar a cabo la construcción y explotación de la línea. Esta fue la denominada *Compañía de Medina del Campo a Salamanca*, a la que favoreció la intervención del Gobierno, que por ley del 2 de julio de 1870 había concedido a la línea una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro.

El 18 de septiembre de 1871 Felipe Laureau²⁶ cedió los derechos de concesión por escritura pública en Madrid, ante el notario León Muñoz, a Rafael Cabezas y Montemayor, Alfonso Lorain Guinart y Francisco Avril Leutuer, este último como

25 A.M.S. Actas. 6-IV-1869. Puede consultarse una breve biografía de Tomás Rodríguez Pinilla en VILLAR Y MACÍAS, M.: *Historia de Salamanca*. Salamanca, 1973 (9 T.). Ed. Or.1887 (3 T.). T. IX. pp. 130 y 131.

26 A pesar de no tener recursos económicos se mantenía como propietario de la concesión por Real Orden de 16 de junio de 1871. AHPsA. Notario Joaquín de Frutos. Prot. 8564. 13 noviembre de 1876.

representante de la razón social Glacián Garros hijo y Avril²⁷. Estos a su vez, el 7 de noviembre de 1871, asociados con Antonio Vinet y Vives y Marcelino de Luna Sainz, otorgaron ante el mismo notario de Madrid la escritura definitiva de constitución de la referida Sociedad Anónima *Compañía de Medina del Campo a Salamanca*. Tenían como objetivo terminar la construcción *del citado ferrocarril con sus planos, perfiles y documentos que componían el proyecto y además los auxilios que le estaban concedidos por el Estado*. El capital social ascendía a 28.500.000 reales, representado por 15.000 acciones valoradas en 1.900 reales cada una²⁸.

La Diputación mantuvo su compromiso de contribuir con 5.700.000 reales a cambio de tres mil acciones y desde los Ayuntamientos de Salamanca y Cantalapiedra también se comprometieron con 1.000.000 de reales y 500.000 reales respectivamente²⁹.

El 21 de septiembre de 1871 los representantes de la Compañía comparecieron una vez más en Madrid ante el notario León Muñoz, esta vez para firmar el contrato que daba continuidad al frente de las obras a Casciaro e Yllán, que se había venido encargando desde 1864. La actividad volvió a las oficinas que esta empresa tenía situadas en Salamanca, a las afueras de la Puerta de Toro³⁰. Teodoro Rouault también mantuvo su cargo de ingeniero jefe para supervisar los trabajos, que debían de estar totalmente acabados el treinta de junio de 1873.

Para replantear el estudio de la línea, con sus perfiles, casas de guarda, puentes y pontones, la nueva Compañía concesionaria requirió los servicios del ingeniero Pelayo Clairac³¹. Además, Clairac diseñó los edificios para viajeros, entre ellos la

27 La cesión fue aprobada por Real Orden de 21 de octubre de 1871. *Id.*

28 AHPSa. Notario Joaquín de Frutos. Prot. 8564. 13 noviembre de 1876. También recogen la creación de la Compañía a partir de otras fuentes BUENO HERNÁNDEZ F, *Op. Cit.*, p. 196. ROBLEDO, R, *Op. Cit.*, pp. 469 y 470.

29 El acuerdo de la Diputación se firmó el 24 de agosto de 1871. AHPSa. Notario Joaquín de Frutos. Prot. 8564. 13 noviembre de 1876. Para la participación del Ayuntamiento de Salamanca ver A.M.S. Actas. 1871. 21-III, 21-VIII, 22-VIII y 28-VIII. 1874. 21-III, 15-IV y 20-IV. Como accionistas, la Diputación y los ayuntamientos de Salamanca y Cantalapiedra tenían asegurada la participación en las juntas generales de la Compañía. Recoge los mismos datos a partir del *Boletín Oficial de la Provincia de Salamanca* ROBLEDO, R, *Op. Cit.*, p. 469.

30 A.H.P.M. Prot. 31.911. Notario León Muñoz. 21 septiembre 1871. Fol. 1225 rº-1240 vº. La empresa constructora "Casciaro e Yllán" pasó a denominarse "Casciaro e hijos de Yllán" después de la muerte de Francisco Yllán Sánchez, ocurrida en 1875. Le sustituyeron sus hijas Francisca y Catalina, que fueron representadas al frente de la empresa por sus respectivos maridos Diego Hernández García y Pedro Manresa Calatayud, vecinos de Murcia. El 21 de junio de 1875 se lo comunicaron al presidente de la Compañía concesionaria, Rafael Cabezas, que no opuso impedimento alguno, porque la cláusula vigésimo primera del contrato que tenían firmado señalaba que *en el caso... de muerte de cualquiera de los contratistas... se reserva el derecho a sus herederos de continuar el contrato*. *Id.* fol. 1234 rº. Como apoderado y representante de Casciaro e Yllán en Salamanca, para entenderse con la Compañía concesionaria en todo lo concerniente a las obras, oficios y giros, actuó desde el 19 de junio de 1875, entre otros, Mateo de la Vega Ortiz, teniente coronel retirado AHPSa. Prot. 8478. Notario Francisco Sánchez Martín. 10 agosto 1875.

31 AHPSa. Prot. 8586. Notario Francisco Sánchez Martín. Fol. 280rº-289rº.

estación de la capital. Era un destacado ingeniero del panorama nacional y tenía una sólida formación en el campo ferroviario gracias a la actividad que había desarrollado entre 1865 y 1871 como miembro del cuerpo de Ingenieros, Caminos, Canales y Puertos en la división de ferrocarriles de Madrid. Destaca su viaje a Escocia en el año 1867, con una licencia de estudios para conocer *las líneas de caminos de hierro*. Cuando se trasladó a Salamanca en 1872 tuvo que abandonar por tiempo indefinido sus ocupaciones como miembro del cuerpo de ingenieros. Desde entonces, residió largas temporadas en la capital del Tormes, participando puntualmente, junto a otros ingenieros del ferrocarril, en diferentes asuntos, como el del abastecimiento de agua potable. En 1876 terminó su labor para la Compañía concesionaria y pasó a ocupar la jefatura de la División Hidrológica de Madrid³².

Con el replanteo definido, por fin pudieron reanudarse las obras en 1872. La empresa constructora contrató al destajista francés Eugenio Legrand y ese mismo año se hicieron los trámites para desviar el camino de Medina y dejar espacio a la vía; la variante tenía 845,50 metros de longitud³³. Sin embargo, los trabajos siguieron un curso muy lento hasta quedar de nuevo paralizados en el mes de abril de 1873. Esta circunstancia impidió tenerlos acabados en la fecha acordada³⁴.

Con la interrupción de la construcción la Diputación decidió apartarse y no contribuir con la cantidad comprometida. Sin embargo, la Compañía concesionaria le exigía fondos para pagar las expropiaciones de tierra que se habían hecho³⁵ (figura 2). Hubo pleito en la Audiencia de Valladolid, que ambas partes dieron por fenecido el 3 de junio de 1874, cuando firmaron otro contrato en el que, básicamente, se mantenían los acuerdos de 1871. La Diputación abonaría los cinco millones setecientos mil reales acordados en diferentes plazos. Un millón cuando se abriera a la explotación el tramo entre Medina y Cantalapiedra, un millón seiscientos cuarenta cuando se explotara la línea hasta Salamanca y los tres millones seiscientos noventa y tres mil restantes, en seis plazos de seiscientos quince mil

32 En Madrid estuvo al frente del negociado de aguas de la Dirección General de Obras Públicas hasta 1882. A partir de febrero de 1877 estuvo también a las órdenes del presidente de la Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos, donde permaneció igualmente hasta 1882. Pelayo Clairac fue, además, autor de un *Diccionario General de Arquitectura e Ingeniería*. Puede consultarse un breve estudio biográfico en la edición digital del diccionario, publicada por AGUILAR CIVERA, I.: *Diccionario General de Arquitectura e Ingeniería de Pelayo Clairac*. Ministerios de Fomento y Medio Ambiente. Madrid 2010.

33 En las labores de medición y tasación de los terrenos intervinieron Pedro Romeral, director de caminos de vecinales, jefe de sección del Ferrocarril a Medina y perito de la empresa constructora, Manuel Sánchez Domínguez y Diego Martín Cosío, agrimensores y peritos de los dueños de las tierras afectadas. A.M.S. Caja 106, doc. 52.

34 La empresa Casciari e Yllán contrató con este destajista el asiento de la vía desde Medina a Salamanca, cediéndole para el transporte de materiales una máquina y dos vagones, ver AHPSa. Prot. 8431. Notario Francisco Sánchez Martín. 10 junio de 1872. Para las reclamaciones de la empresa constructora a la Compañía por los perjuicios que les causó esta paralización ver AHPSa. Prot. 8432. Notario Francisco Sánchez Martín. 25 y 28 de mayo 1873 y prot. 8477. 27 de marzo 1874.

35 ROBLEDO, R. *Op. Cit.*, p. 471.

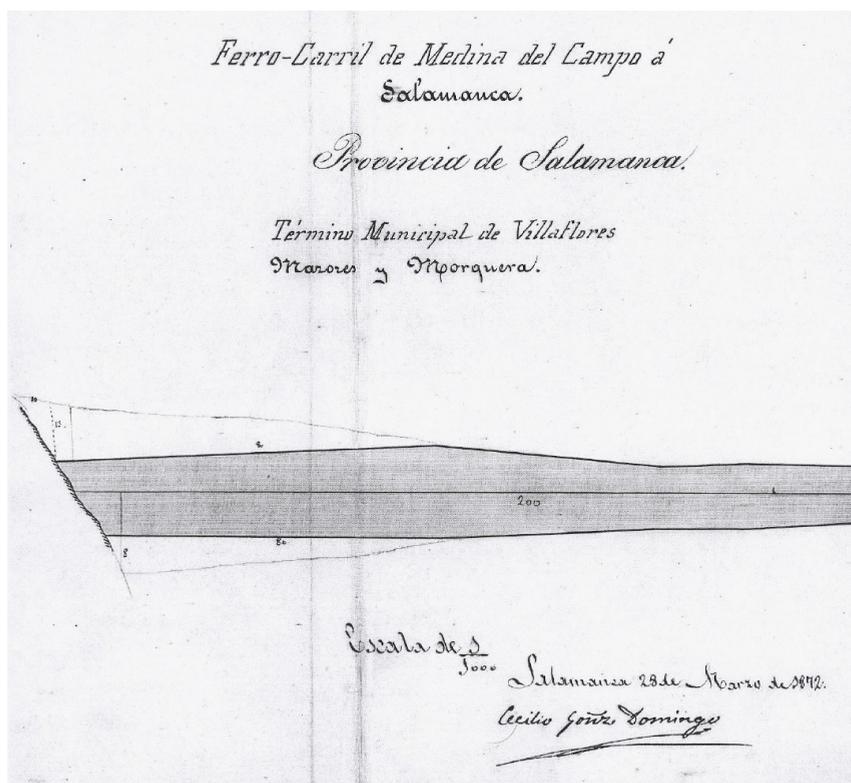


FIGURA 2. Expropiación de terreno para la vía. Cecilio González Domínguez. 1872.

seiscientos reales, durante seis años³⁶. Como nuevo plazo para la terminación de la obra se fijaron catorce meses, hasta el 3 de agosto de 1875, prorrogables hasta el día 20 en caso de que se produjera *la invasión de la provincia por los carlistas u otra fuerza armada hostil a los trabajos*. La Compañía estaba dispuesta a pagar 2.000 reales por cada día de retraso, a descontar de los seis últimos plazos a que estaba obligada la Diputación. Los pagos por expropiación, ahora sí, quedaba claro, correspondían a la Compañía³⁷.

36 Estas cantidades reportaban a la Diputación un interés del 6% mientras durara la construcción y un total de 3.000 acciones de la Compañía.

37 La escritura del nuevo contrato en AHPsa. Notario Joaquín de Frutos. 3 junio 1874. Actuó como apoderado de la Compañía concesionaria el ingeniero Pelayo Clairac. Existen en la misma escritura las copias aprobadas por la Diputación y el Consejo de Administración de la Compañía el 13 de marzo. También el poder de esta a Pelayo Clairac, el 19 de abril en Madrid, en la notaría de Rafael Casas. Recoge algunos datos de las bases del contrato ROBLEDO, R, *Op. Cit.*, p. 471. tomando como fuente el *Boletín Oficial de la Provincia de Salamanca*.

Las obras se reanudaron y continuaron a buen ritmo en la provincia de Valladolid, abriéndose a la explotación el tramo entre Medina del Campo y Cantalapiedra el 18 de abril de 1875 y cumpliendo la Diputación con el abono del millón de reales el día 5 de mayo³⁸.

Pero las obras en la provincia de Salamanca estaban lejos de terminarse y amenazaban con hacerse *interminables*. Los expedientes de expropiación de terrenos para el asiento de la vía se resolvieron muy tardíamente; no lo hicieron hasta el 20 de marzo de 1875 con el expediente del término de la alquería de Villafuerte³⁹. Además, una carta enviada por la empresa constructora a la Compañía concesionaria el 10 de agosto de 1875 arroja luz sobre otros asuntos poco favorables al desarrollo de los trabajos⁴⁰.

Parece que la inauguración del trayecto entre Medina y Cantalapiedra⁴¹ dificultaba el transporte de los materiales como se había venido haciendo hasta entonces y la empresa constructora suspendió la actividad hasta recibir un plan de acción adaptado a las circunstancias. Esta era explícita denunciando que *desde que se abrió a la explotación el trayecto de Medina a Cantalapiedra... en vano hemos estado esperando las órdenes para continuar los trabajos como era justo y se nos había prometido y si algunos se han llevado a cabo ha sido de acuerdo y con el asentimiento del ingeniero jefe de la Compañía, esperanzándonos de que de un momento a otro esperaba órdenes superiores para continuarlas en grande escala, así nos lo hizo concebir también el señor Cabezas, como vicepresidente de la Compañía en su brindis el día de la inauguración del trayecto que dejamos citado. Constancia y resignación bastante hemos tenido desde entonces para continuar los trabajos en la pequeña escala que lo hemos hecho, con grandes perjuicios a nuestros intereses.*

La empresa constructora mantenía a unos operarios prácticamente inactivos, pero tampoco quería despedirlos hasta conocer los propósitos de la Compañía⁴². Las declaraciones del ingeniero Teodoro Rouault son otra muestra de lo que estaba ocurriendo, asegurando que apenas se trabajaba, con únicamente doce operarios en

38 AHPsa. Notario Joaquín de Frutos. 3 junio 1874.

39 AHPsa. Notario Joaquín de Frutos. 20 de marzo 1875. En este día el juzgado de primera instancia de Peñaranda de Bracamonte ya había resuelto el pleito entre los propietarios de los terrenos y la Diputación. Pero aún faltaba que la empresa concesionaria adelantase el importe de las expropiaciones, 31.224,19 pesetas, *quedando así a la libre disposición de la empresa para la continuación de las obras de la vía férrea*. Los terrenos expropiados en la alquería de Villafuerte ocupaban una superficie de más de 7 hectáreas y fueron tasados por el perito, tercero en discordia, Antonio Franco Fraile. En el mes de agosto la empresa concesionaria aún no había pagado. AHPsa. Notario Joaquín de Frutos. 3 agosto 1875. Finalmente, pagó el 21 de noviembre de 1876, entregando la cantidad a uno de los dueños de los terrenos, Fulgencio Tabernerero Sánchez AHPsa. Notario Joaquín de Frutos. 21 noviembre 1876.

40 El contenido de la carta en AHPsa. Prot. 8478. Notario Francisco Sánchez Martín. 10 agosto 1875.

41 El tren salía de Medina a las 8:00 de la mañana y tardaba dos horas en llegar a Cantalapiedra. Por la tarde salía otro tren a las 14:00.

42 AHPsa. Prot. 8478. Notario Francisco Sánchez Martín. 10 agosto 1875.

el tramo entre Gomecello y la capital⁴³. Sólo se mantenían movimientos con cierta intensidad en Pitiegua, para terminar los cimientos de un pontón y una alcantarilla, que según la empresa eran las *únicas obras hoy en movimiento, que terminarán en breves días y que por hallarse a media construcción no hemos ordenado su suspensión por los perjuicios que ocasiona a toda la obra de fábrica cuando no se termina después de comenzada*⁴⁴.

Por otro lado, dificultaba la ejecución de las obras la morosidad de la Compañía concesionaria, que afectaba a la adquisición de materiales y el pago de obreros y subcontratas implicados en la construcción. No solo no pagaba puntualmente el día diez de cada mes, tal y como habían convenido desde 1871, sino que dejaba pasar meses enteros sin dar señales de vida⁴⁵. Con esta situación las obras llegaron a paralizarse totalmente, una vez más, en el mes de julio de 1875.

Por entonces, la Diputación, que también reclamaba los intereses del millón de reales abonados y el importe de la expropiación del término de Villafuerte, acordó demandar a la Compañía en sesión celebrada el 26 de septiembre de 1875, lo que se encargó de hacer el letrado de la corporación provincial ante el juzgado de primera instancia del partido de Salamanca el 29 de octubre de 1875⁴⁶.

Casi un año más tarde la Compañía se puso en contacto con la Diputación *proponiendo un arreglo* para activar las obras⁴⁷. Esto dio lugar a redactar un nuevo contrato, el tercero ya, aprobado por la Diputación en sus sesiones de los días 5 y 8 de noviembre de 1876.

En aquel mes viajó hasta Salamanca como representante de la Compañía Antonio Vinent, *a enterarse en esta localidad de las nuevas bases*, que en esencia continuaron siendo una vez más las mismas. Marcaron un nuevo plazo para la terminación de las obras, que a la postre fue el definitivo, el 31 de agosto de 1877. El auxilio de la Diputación se mantenía en las mismas cifras, sumando al millón de reales entregado, 1.014.000 más cuando la locomotora llegase al Pedroso, previsto para el 30 de abril de 1877. Con esta cantidad la Compañía cedía 1.060 acciones más y los intereses anuales del 6%, que ahora sí se comprometía la Compañía a

43 El acta de la declaración de Rouault en AHPsA. Prot. 8478. Francisco Sánchez Martín. 2 junio 1875. Al frente de las obras se encontraba subcontratada la empresa de Vicente Rodríguez y Cía, representada por Isidro Espinel Montalvo.

44 AHPsA. Prot. 8478. Francisco Sánchez Martín. 2 junio 1875.

45 Concretamente se reclamaba el pago de parte de los trabajos realizados en el mes de marzo y los meses completos de abril, mayo y junio de 1875: *no nos paga las obras ejecutadas desde abril último, no habiéndolo hecho sino de una parte de las de marzo anterior y no obstante de esta falta de cumplimiento de las condiciones de nuestro contrato, la Compañía sigue cobrando del gobierno el auxilio anticipo correspondiente a dichos trabajos*. Entonces tampoco se habían tomado datos para cerrar las cuentas del tramo hasta Cantalapiedra. *Id.*

46 AHPsA. Prot. 8564. Joaquín de Frutos. 13 noviembre de 1876.

47 El contacto se produjo a través de dos cartas enviadas los días 17 de octubre y 1 de noviembre de 1876.

pagar puntualmente. El resto, 3.686.000 reales hasta llegar a los 5.700.000, podían abonarse en plazos más cómodos a lo largo de los años siguientes⁴⁸.

La polémica sobre el pago de las expropiaciones de los terrenos de la vía se zanjó haciendo responsable al Gobierno Provincial, pero con una financiación ventajosa. No tendría que hacer desembolso alguno por este motivo hasta el año 1880, a partir del cual se abonarían en plazos trimestrales de 300.000 reales. Evidentemente, la Compañía debía adelantar el pago de los terrenos si se quería disponer de ellos a su debido tiempo para asentar la vía. Con estas bases declararon por fenecido el último pleito que tenían pendiente⁴⁹.

Ahora sí, la Compañía concesionaria se comprometió definitivamente con la terminación de la línea. Ofreció un nuevo plan de trabajo para compaginar el transporte de los materiales desde Medina y Cantalapiedra a los tramos en construcción, sin que afectara a los trenes en circulación regular. Entonces, Casciaro e hijos de Yllán reactivó sus gestiones desde el mes de septiembre subcontratando a los destajistas que llevaron a cabo el asiento definitivo de los raíles y el balasto de la vía, aunque no dejaron de acumular algunos retrasos, que en cualquier caso no afectaron al plazo final para entregar la obra terminada⁵⁰.

Los encargados de los destajos se comprometían al asiento de entre ochocientos y mil metros de vía diarios, cumpliendo *el pliego de instrucciones... firmado por el*

48 Exactamente en doce plazos trimestrales desde el 30 de septiembre de 1877 hasta el 30 de junio de 1880, de 307.800 reales cada plazo y un total de 1.940 acciones más, que completaban las 3.000 que se habían pactado.

49 Recopilamos aquí los pagos hechos por la Diputación a la Compañía y viceversa después de este último contrato, que han quedado reflejados en las actas notariales del AHPSa: El 11 de junio de 1877, cuando la locomotora llegó al Pedroso, con casi mes y medio de retraso, la Diputación pagaba 1.014.000 reales (253.500 pesetas), que recogía el conocido ingeniero Eusebio Page como apoderado de la Compañía concesionaria AHPSa Notario Joaquín de Frutos. Prot. 8565 (el acta notarial es del 18 de junio. En el mismo acta, a continuación, Page entregaba a la Diputación los intereses que se le debían del primer millón de reales, deuda que, como se dijo, motivó la última denuncia. Los intereses ofrecieron una ganancia a la Diputación de 127.886 reales, que fueron descontados del millón catorce mil entregados en esta segunda ocasión. A su vez, y también en el mismo acta, Page entregaba el importe resultante de la resta a la empresa constructora para que no se detuvieran las obras). El 26 de abril de 1877 la Diputación recibía de la Compañía 1.060 acciones por valor de los 2.014.000 reales (503.500 pesetas) entregados hasta la fecha *Id.* El 1 de octubre de 1877, cuando ya se explotaba la línea desde Salamanca, la Diputación pagaba 307.800 reales (76.950 pesetas), que corresponden al primer plazo los doce trimestrales pactados en el contrato *Id.* De las 1.940 acciones que la Compañía debía entregar a la Diputación para sumar el total de 3.000, el 25 de agosto de 1877 Rafael Cabezas, miembro de la Compañía concesionaria, entregó otras 1.070 más *Id.* Del pago de las demás acciones no quedó constancia en este notario porque falleció antes de que terminaran los plazos.

50 Aunque el contrato firmado el 21 de septiembre de 1871 por Casciaro e Yllán y la Compañía concesionaria señalaba expresamente en el apartado tercero de las condiciones económicas que, *los señores concesionarios no reconocerán sub contrato alguno que bagan los señores Casciaro e Yllán*, también señalaba que *no se opondrán a que se verifiquen los ajustes que tengan por conveniente*. Sin embargo, los concesionarios dejaban bien claro que solo se entenderían con la empresa constructora *con abstracción de toda otra persona*. A.H.P.M. Prot. 31.911. Notario León Muñoz. 21 septiembre 1871. Fol. 1236.

ingeniero D. Pelayo Clairac. Recibirían una peseta por cada metro y una más por el arreglo del balasto. Los trabajos también comprendían el *cajeado de traviesas* y la *carga, descarga y transporte de... barras, carriles, clavos, empalmadores, placas y pernios*. Para poner todos estos materiales a pie de obra los destajistas contaban con una máquina y vagones que la empresa constructora tenía concedidos de la Compañía concesionaria, tal y como habían acordado desde el primer contrato de 1871⁵¹.

El tramo entre Cantalapedra (exactamente desde el puente de la Morquera) y el Pedroso de la Armuña fue contratado con los destajistas Abad y Paradinas, y aunque debían tenerlo terminado el día 30 de abril de 1877, las obras acumularon retraso, *a pesar de su escasa importancia*, por falta de operarios⁵². El 11 de junio de 1877 pudieron concluir el asiento provisional de la vía y se efectuó un viaje inaugural desde el Pedroso a Cantalapedra, usando una locomotora y *coches de primera clase* en los que viajaban, entre otros, Eusebio Page, como apoderado de la Compañía concesionaria, el gobernador civil de la provincia, el comandante de la Guardia Civil, el jefe de Fomento, dos miembros de la Diputación y el rector de la Universidad, Mamés Esperabé⁵³. Sin embargo, el nuevo trayecto no se pudo abrir a la explotación, con las consecuentes pérdidas económicas para la Compañía concesionaria y a su vez para la empresa constructora, porque todavía faltaba por asentar el balasto en un tramo de doce kilómetros⁵⁴.

Para rematar estas obras y construir el tramo entre el Pedroso de la Armuña y la capital se hizo otro contrato con los destajistas Álvarez y Cía. el 16 de abril de 1877⁵⁵. Pero los trabajos no fluyeron al ritmo deseado y también fueron acumulando retrasos por el mismo motivo de falta de operarios.

51 AHPSa. Notario Francisco Sánchez Martín. Prot. 8586. 16 abril 1877. El balasto se debía extraer de las inmediaciones, en *los puntos donde este reúna las condiciones* necesarias. También podían proveerse de un depósito que existía en Salamanca, junto a los terrenos donde se iba a construir la estación.

52 Las referencias a este contrato en AHPSa. Notario Francisco Sánchez Martín. Prot. 8586. 16 abril 1877 y notario Joaquín de Frutos. Prot. 8565. 23 junio 1877. Pueden consultarse otros contratos con destajos para el tramo entre los límites de las provincias de Valladolid y Salamanca en AHPSa Notario Francisco Sánchez Martín. Prot. 8585, 9 octubre, 12 octubre y 3 noviembre.

53 AHPSa. Notario Pedro Turrientes. Prot. 8924. 11 junio 1877. El acta del viaje inaugural dice: *En la villa de Cantalapedra a once de junio de 1877, constituidos en citada villa después de haberse trasladado del pueblo del Pedroso a esta por la vía férrea en que se comunican ambas poblaciones, conducidos por locomotora en coches de primera clase, los señores gobernador civil de la Provincia de Salamanca D. Carlos Frontaura, el ilustrísimo señor rector de la Universidad de dicha capital D. Mamés Esperabé, el señor Comandante Militar de la provincia D. Tomás Hurtado, el señor Comandante de la Guardia Civil de dicha provincia D. Miguel Orozco, el señor Jefe de Fomento de la provincia D. Juan Francisco Cardenal, D. José Martín Blanco, D. Lino Hernández y D. Ramón Carranza, vocales de la comisión permanente de la Diputación Provincial. Con otra porción de personas más presentes, así bien el excelentísimo señor D. Eusebio Page y Alvareda como apoderado de la empresa (Compañía) concesionaria de la vía férrea de Medina del Campo a Salamanca...*

54 AHPSa. Notario Joaquín de Frutos. Prot. 8565. 23 junio 1877.

55 AHPSa. Notario Francisco Sánchez Martín. Prot. 8586. 16 abril 1877. La Compañía de destajistas estaba formada por José Álvarez Estévez, Domingo González Blanco, Benito Fernández Estévez

El 19 de junio de 1877 Casciari e hijos de Yllán, preocupados y temiendo las posibles sanciones que pudieran recibir desde Madrid, escribieron una carta a los destajistas. Les exigían el *cumplimiento estricto de su contrato*, lo que iba a ser verificado por el ingeniero Teodoro Rouault. Rogaron *poner sobre los trabajos, por lo menos, doscientos operarios* para atender al tendido de la vía hasta Salamanca, sin olvidar el *balastaje desde la Morquera hasta el Pedroso... toda vez que la Compañía nos obliga que para fin del presente mes (junio) se halle tendida la primera y segunda capa de balasto hasta el Pedroso*⁵⁶.

Los temores de Casciari e hijos de Yllán se hicieron realidad tan solo dos días después. El 21 de junio de 1877 recibían una carta en las oficinas de las afueras de la Puerta de Toro, en la que los concesionarios les hacían responsables de los perjuicios que pudieran sufrir *por no haberse abierto al público la línea hasta el Pedroso a consecuencia de la lentísima marcha que han llevado las obras... perjuicios que haremos constar en su día*, decían⁵⁷.

Aprovechando la misma comunicación hicieron uso de todos sus derechos para asegurar que la construcción del resto de la línea, hasta Salamanca, no planteara más problemas y pudiera abrirse a la explotación el 31 de agosto de 1877, como se había previsto. Según el contrato con la empresa constructora, los concesionarios podían marcar el trabajo y número de operarios necesarios en cada clase de obra, e incluso pagarles si la constructora no lo hiciese. Aunque hasta entonces no habían tomado cartas en el asunto, dejando a Casciari e hijos de Yllán entera libertad en estos aspectos, los problemas expuestos ocasionaron la imposición de una pauta de trabajo arbitrada⁵⁸. Exigieron establecer trescientos operarios para que los movimientos de tierra y obras de fábrica hasta Salamanca estuvieran terminados el día 6 de julio de 1877. Otros ciento cincuenta para dejar la vía asentada el 30 del mismo mes y otros trescientos más para que el balasto estuviera tendido el día 15 de agosto, dos semanas antes de cumplirse el plazo.

y Florencio Herrero Lluvero. El 19 de mayo de 1877 terminaron de ajustar los asuntos económicos del contrato con Casciari e hijos de Yllán. ver AHPsa. Notario Joaquín de Frutos. Prot. 8565. 19 mayo 1877. Fol. 725rº-730rº.

56 AHPsa. Notario Francisco Sánchez Martín. Prot. 8586. 19 junio 1877.

57 AHPsa. Notario Joaquín de Frutos. Prot. 8565. 23 junio 1877.

58 El contrato, al que ya hemos hecho referencia, señala expresamente en estos aspectos: *Condiciones económicas. Primera: Los señores Casciari e Yllán desarrollarán los trabajos en la forma que les prescriba el ingeniero jefe (Teodoro Rouault), el cual cuidará que todo marche de una manera armónica... A este efecto dicho ingeniero designará a los contratistas con ocho días de anticipación la cantidad de los trabajos que bayan de hacerse cada mes, y los contratistas se obligan a tener los operarios necesarios para ellos, siendo de su cargo los perjuicios que por su falta ocasionen. Segunda: Si dichos señores Casciari e Yllán faltasen a lo estipulado en el capítulo anterior o al pago de los operarios o materiales en las épocas convenientes de un modo que comprometiese el orden que debe existir, los señores concesionarios de la línea lo pagarán de oficio con cargo a los señores Casciari e Yllán; pero en este caso y solo por este hecho podrán considerar abandonado el contrato y rescindirlo sin perjuicios de los derechos que contra los mismos puedan ejercer.* A.H.P.M. Prot. 31.911. Notario León Muñoz. 21 septiembre 1871. Fol. 1225 rº-1240 vº.

Para desarrollar estas obras a gran escala y *facilitar su marcha*, ordenaron duplicar el material móvil destinado al transporte de materiales con la concesión de dos máquinas y hasta treinta vagones de carga.

Terminaban la comunicación asegurando que *de no cumplirse lo dispuesto en esta carta la Compañía establecerá en los trabajos la gente que arriba se marca a los ocho días de notificada esta orden... evitándose así los gravísimos perjuicios... de los cuales serán ustedes responsables por completo.*

Esta vez sí se cumplieron los plazos y la máquina locomotora llegó a la capital cinco días antes de que la línea fuera abierta para su explotación, el domingo 26 de agosto de 1877. La inauguración oficial se hizo dos semanas después, el domingo 9 de septiembre⁵⁹ (figuras 3 y 4).

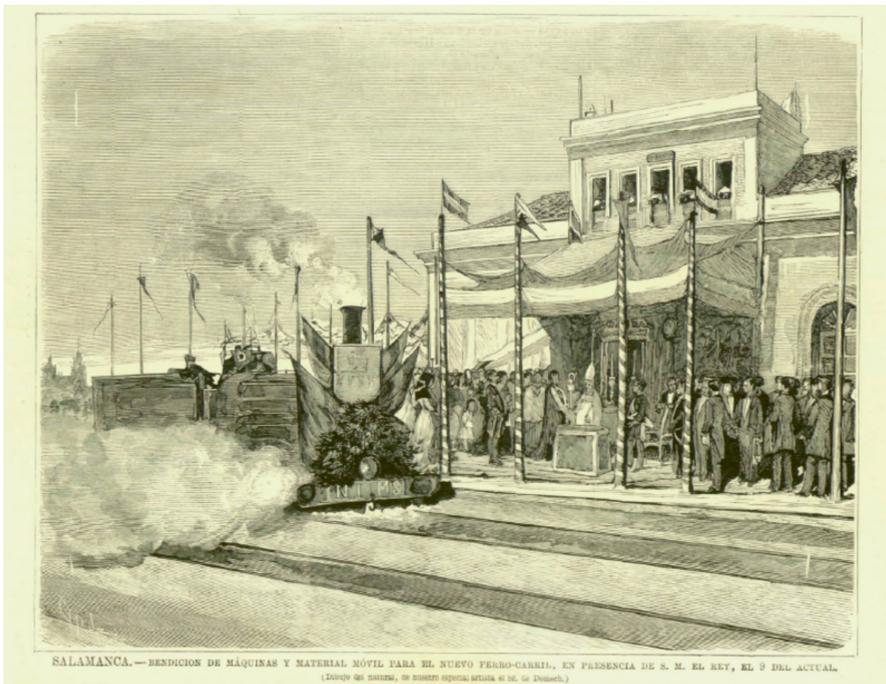


FIGURA. 3. “Salamanca. Bendición de máquinas y material móvil para el nuevo ferrocarril, en presencia de S. M. el rey, el 9 del actual (dibujo del natural, de nuestro especial artista el Sr. de Domech)”. Dibujo realizado el 9 de septiembre durante la inauguración del ferrocarril. Publicado en la revista *La Ilustración Española y Americana* n° 35, 22 de septiembre de 1877.

59 Para los actos de la inauguración oficial ver GARCÍA CATALÁN, E.: *Urbanismo de Salamanca en el siglo XIX*. Ediciones Universidad de Salamanca. Colección Vitor, n° 366. Salamanca, 2015. pp. 163-169.

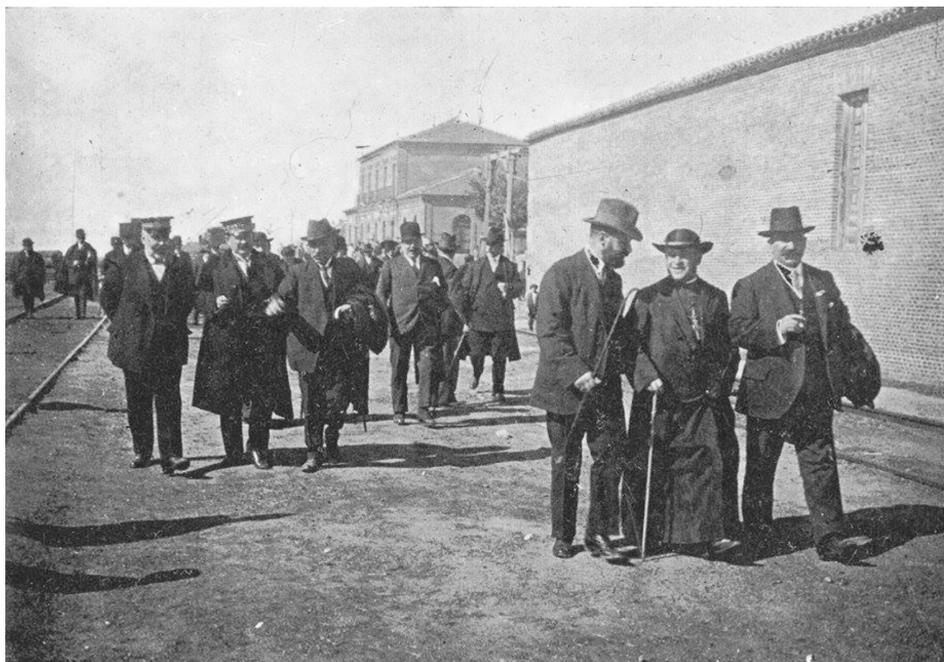


FIGURA 4. *Inauguración de la estación de Ferrocarril. En primer plano Francisco de Paula Benavides Navarrete acompañado por dos autoridades. Imprenta Kadmos.*

El trazado cubría 78´410 kilómetros, aunque pequeñas variaciones al proyecto original lo redujeron en un kilómetro. Los últimos 51´310 kilómetros (empezaban a contar desde Medina) correspondían a la provincia de Salamanca pasando por la Armuña y el Campo de Peñaranda y más en concreto por los términos de Cantalapiedra, Morquera, Cotorillo, Villafuerte, Gomecello, Castellanos de Moriscos, Moriscos, Cabrerizos y la capital, casi todos en línea recta, salvo tres curvas algo pronunciadas⁶⁰.

El Archivo Municipal de Salamanca custodia numerosa documentación sobre las expropiaciones que se practicaron para abrir el paso de la vía en los términos de Cabrerizos, Moriscos, Pitiegua, el Pedroso, Villaverde, Villaflores, Cantalpino y Cantalapiedra⁶¹. El terreno no era accidentado, una planicie con algunas lomas y arroyos poco caudalosos, pero a causa de estos hizo falta construir decenas de alcantarillas, pontones y puentes de hormigón, ladrillo, mampostería y cantería. El

⁶⁰ Dentro de la provincia de Valladolid los términos pertenecían a Campillos, Braogos, Carpio y Fresno.

⁶¹ A.M.S. Cajas, 101, 106 y 142.

trayecto contaba con veintidós casas de guarda⁶² y de las nueve estaciones proyectadas seis estaban en la provincia de Salamanca, una de primer orden, por ser la que iba a acoger mayor número de viajeros, en la capital y las demás, de segundo y tercer orden, en Moriscos, Gomecello, el Pedroso, la Carolina y Cantalapiedra.

La previsión de gastos para la construcción de la línea en el proyecto de 1861 ascendía a 32 millones de reales, aunque los años que pasaron con las obras interrumpidas elevaron la cifra hasta 46.701,496 reales.

3. LA ESTACIÓN DE SALAMANCA

Como se ha dicho, la llegada del ferrocarril a Salamanca dio pie a la construcción de una estación y los viaductos y pasos a nivel que afectaron a los caminos del entorno más próximo⁶³. Fue diseñada por el ingeniero Pelayo Clairac junto con las demás del trazado hasta Medina del Campo. Así se había convenido en el contrato que firmaron la Compañía concesionaria y la empresa constructora⁶⁴. Fue ubicada en un solar que cedió el Ayuntamiento en el mes de abril de 1865, situado a casi un kilómetro de distancia de la Puerta de Toro, junto a la calzada de Medina. Después tuvieron que pasar doce años para la inauguración debido a los problemas legales con la contratación de la línea. Los trabajos previos de desmonte y explanación se hicieron en 1872, por el empleado de obras públicas Tomás Morant Baño, y las estructuras comenzaron a levantarse cuatro años después⁶⁵. Efectivamente, fue el 4 de noviembre de 1876 cuando la empresa acordó en Salamanca con el conocido industrial Anselmo Pérez Moneo *la construcción de los edificios estaciones, con sus dependencias comprendidos desde Cantalapiedra*

62 Costó cada una ocho mil reales. A.H.P.M. Prot. 31.911. Notario León Muñoz. 21 septiembre 1871. fol. 1229vº.

63 Nos ocuparemos aquí de la estación y remitimos a nuestro estudio sobre urbanismo para otros detalles GARCÍA CATALÁN, E.: *Op. Cit. (2015). pp. 148-183, 385-386 y 613-617.*

64 El contrato decía exactamente que, *respecto a los edificios de las estaciones, queda convenido entre ambas partes, que el ingeniero de los concesionarios (Pelayo Clairac) hará de común acuerdo con el que al efecto nombren los señores Casciaro e Yllán el presupuesto de los citados edificios, y en caso de que entre ambos ingenieros no haya conformidad, se someterán las diferencias a un tercero nombrado por ambas partes. Establecido el presupuesto, los señores Casciaro e Yllán, en el plazo de quince días, harán saber si se encargan de las construcciones expresadas, y en caso contrario, los concesionarios quedarán libres de construirlas por sí, o de contratar con otros.* A.H.P.M. Prot. 31.911. Notario León Muñoz. 21 septiembre 1871. fols. 1234vº-1235rº. Pelayo Clairac publicó sus proyectos de estación para ferrocarriles en *Anales de la Construcción y la Industria*. Nº II, 1877. pp.289 y 290. También han sido recogidos por DÍEZ ELCUAZ, J. I.: *Arquitectura y urbanismo en Salamanca. (1890-1939)*. Colegio Oficial de Arquitectos de León. Salamanca 2003. pp.73 y 74, que además publicó los alzados de las cocheras para la estación de Salamanca, elaborados también por Clairac ya en 1876, cuando estaba a punto de concluir su trabajo para la compañía concesionaria, que había empezado en 1872.

65 AHPsa. Notario Francisco Sánchez Martín. Prot. 8431. 2 junio 1872.

a esta capital⁶⁶. La intervención de Moneo manifiesta una vez más su actitud emprendedora, que le llevó a implicarse, con mayor o menor éxito, en una gran variedad de proyectos relacionados con el hierro de fundición, servicios públicos y otra serie de negocios muy dispares en la capital del Tormes⁶⁷.

Para llevar a cabo este proyecto Moneo creó una sociedad casi cuatro meses después de hacerse personalmente con el encargo de las obras, el 26 de febrero de 1877⁶⁸. Formaron parte otros seis miembros, entre los que había un agrimensor de León, que por motivos de las obras del ferrocarril vivía en Cantalapiedra, un albañil de la provincia de Barcelona, también residente en Cantalapiedra, un albañil, carpinteros y jornaleros, eran hombres de la confianza del industrial salmantino residentes en la ciudad, entre los que destacaba D. Juan Dalit y Batllón, originario del Prat de Llobregat y con quien Moneo demuestra tener una especial cercanía, quizá por no ser la primera vez que trabajaban juntos⁶⁹. Cada uno de ellos se comprometía a tomar *un cargo activo en los trabajos, propio y correspondiente a su respectiva profesión, oficio e industria y categoría* a cambio de un sueldo de cinco pesetas por día de trabajo. Como secretario de la sociedad figura otro de los hombres que aparecen ligados a Moneo en diferentes proyectos, Gonzalo Mier Piernavieja, con un sueldo de cien pesetas mensuales. Decidieron dejar la plantilla de personal abierta para contratar, en caso de necesidad, un capataz o listero para controlar la asistencia del personal a las obras y un interventor para cada uno de los puntos donde se realizaran trabajos.

66 AHPSa. Notario Francisco Sánchez Martín. Prot. 8585. 4 noviembre 1876. Este contrato y otro firmado en 1877 documentan definitivamente la estación, terminando de concretar el dato que había aventurado Díez ELCUAZ, J. I.: *Op. Cit.*, p. 73, que la daba por construida en 1876.

67 Para las aportaciones de Moneo a la arquitectura salmantina: BÉRCHEZ GÓMEZ, J.: "Hierro y Modernismo en la arquitectura de Salamanca". *Estudios Pro Arte*. Nº 7-8, julio – diciembre 1976. pp. 24-40.1976. y *Moneo Hijo y Cía. La modernización de la imagen urbana de Salamanca a finales del siglo XIX*. Catálogo de la exposición. Salamanca 2005. PALIZA MONDUATE, M^a. T. y NIETO GONZÁLEZ, J. R.: "La fundición Moneo y la arquitectura del Hierro". *Moneo Hijo y Cía. La modernización de la imagen urbana de Salamanca a finales del siglo XIX*. (Catálogo exposición). pp. 107-118. Salamanca 2005. Díez ELCUAZ, J. I.: *Op. Cit.* GARCÍA FIGUEROLA, M., GÁRCÍA MARTÍN, V. ORDÓÑEZ VICENTE, M. y ZODER, M.: *Guía de Salamanca entre dos siglos. 1870-1960*. EDIFSA. Salamanca 2007. Para su biografía, trayectoria como empresario y aportaciones al urbanismo salmantino, nuestro estudio GARCÍA CATALÁN, E.: "Nuevos datos sobre el industrial Anselmo Pérez Moneo y su aportación al urbanismo salmantino". *Historia del Comercio y la Industria de Salamanca y Provincia*. pp. 87-110. Museo del Comercio. Salamanca 2012.

68 AHPSa. Notario Celedonio Miguel Gómez. Prot. 8578. 26 febrero 1877.

69 Moneo señala que si la obra solo exigiese una o dos personas para estar al frente de los trabajadores serán preferidos en primer lugar Dalit y Colomé. Y si solo hiciese falta uno, Dalit. Los datos concretos de los seis socios eran: Francisco Alonso Moreno, de 27 años, agrimensor, vecino de Cantalapiedra, natural de León. Juan Dalit y Batllón, de 65 años, jornalero, casado, natural del Prat de Llobregat, provincia de Barcelona y vecino de Salamanca. Francisco Colomé y Parera, de 52 años, natural de Alella, provincia de Barcelona, casado, albañil y vecino de Cantalapiedra. Santiago Flores García, de 32 años, carpintero, natural y vecino de Salamanca, y Miguel Sánchez, de 36 años, casado, albañil, también natural y vecino de Salamanca. *Id.*

Como director de la sociedad, Moneo era el encargado de tomar las decisiones, que prefería someter a la aprobación por mayoría de votos y expresarlas en las juntas que cada fin de mes celebraban. Arriesgó un fondo de 30.000 pesetas, necesarias para *mover las obras de una manera conveniente y desahogada*. A cambio se reservaba el derecho de percibir un 10% de los beneficios que obtuviera la sociedad, que hasta ser repartidos, *a partes iguales*, debían permanecer *en la casa, poder y bajo la administración del señor Pérez Moneo*, en el inmueble números 4 y 6 del Corrillo de la Hierba, donde residía. También contempló la posibilidad de que el negocio dejara pérdidas, en cuyo caso se dividirían a partes iguales.

Nada más constituirse la empresa, a finales de febrero de 1877, dieron comienzo las obras y debieron de ir a buen ritmo, porque en solo seis meses, el día 15 de agosto, dos semanas antes de la apertura de la línea, estaban terminadas todas las estaciones del trayecto hasta Cantalapiedra⁷⁰. No consta que la empresa constructora hiciera durante este tiempo ninguna reclamación y tan solo el 21 de junio de 1877 la compañía concesionaria invitaba a que no se descuidasen las obras de las estaciones *para que quede todo terminado en dicho día 15 de agosto*⁷¹.

Sin embargo, la aventura empresarial de Moneo no le reportó los frutos esperados en el aspecto económico. En el mes de diciembre de 1877, *ultimadas las obras* desde hacía algunos meses, la liquidación definitiva no dio *ningún resultado favorable*⁷². Moneo perdía las 30.000 pesetas invertidas y los socios tuvieron que conformarse con el salario recibido durante el tiempo en que trabajaron. Para no causar mayores pérdidas a Moneo sus socios, *después de las conferencias y sesiones que tuvieron para arreglar sus diferencias*, tomaron la decisión de *ceder, renunciar y transferir todos los derechos y acciones que pudieran corresponderles*.

De las seis estaciones construidas en la provincia de Salamanca por la sociedad de Anselmo Pérez Moneo, actualmente solo conserva el edificio original para viajeros la de Gomecello, aunque con una restauración que ha desvirtuado en cierta medida su aspecto original. Desde el punto de vista estético la estación de Salamanca no adoptó los elementos historicistas o las estructuras de hierro y cristal, de evidente estética industrial, que caracterizaron a otras estaciones como la de Mataró, la de Barcelona o la de Delicias en Madrid. A pesar de ignorar estos elementos no dejó de tener su propia personalidad, con un carácter sencillo, casi sobrio, y eminentemente funcional⁷³.

70 El contrato con Moneo señala algunas recomendaciones acerca del proceso constructivo, como que *una vez abiertas las zanjas de fundación no se procederá a la construcción de los cimientos sin autorización escrita para ello. Los planos de las obras se entregarán a medida que sean necesarios y les sean entregados a los contratistas por los agentes de la compañía concesionaria. Los apeos, andamiajes, cimbras, berramientas... y demás enseres y utensilios que puedan exigir las obras serán de cuenta de Moneo*. AHPSa. Notario Francisco Sánchez Martín. Prot. 8585. 4 noviembre 1876.

71 AHPSa. Notario Joaquín de Frutos. Prot. 8565. 23 junio 1877.

72 AHPSa. Notario Francisco Sánchez Martín. Prot. 8586. 15 diciembre 1877.

73 AGUILAR, I. y NAVASCUÉS PALACIO, P.: *Op. Cit.*

La fachada principal se articulaba en torno a un cuerpo central de dos pisos con alas laterales de una sola altura. El aspecto exterior apenas mostraba detalles de interés artístico. Destacaba un pequeño remate de piedra a plomo sobre el eje de la fachada y las decoraciones de zinc moldeado en los vértices de la línea de los tejados. Estos elementos servían para romper con el carácter eminentemente horizontal que le daban al edificio su altura contenida y la prolongación de las dos alas laterales.

La superficie encalada de los muros se interrumpía en los cercos de puertas y ventanas volteadas con arcos de medio punto de cantería en la planta baja y dinteles en la superior. Los balcones del segundo cuerpo, ligeramente volados, se cerraban en su mitad con una sencilla carpintería metálica de hierro con balaustres rectos adornados con nudos. Las puertas y ventanas eran de madera y dejaban huecos cuadrados para cristales blancos *semidobles*. En la planta baja se adaptaban al medio punto de los vanos con una superficie acristalada sobre nervios radiales de madera. Para la evacuación de aguas contaba con canalones de plomo pintados al óleo y bajadas de zinc.

Las tres puertas centrales de la fachada daban a un vestíbulo. Para dar un cómodo acceso al conjunto de las dependencias, la distribución interior se solucionaba con dos pasillos enfrentados que partían del vestíbulo central. En la fachada principal estaban las oficinas, despachos de billetes, un retrete y una lampistería donde se guardaban y reparaban los aparatos de alumbrado, como los faroles para los andenes, las lámparas de los coches o incluso las de mesa, que se utilizaban en las oficinas. Todas estas dependencias recibían luz a través de ventanas abiertas hacia la misma fachada exterior. Hacia la parte contraria, entrando desde los andenes a mano izquierda, se abrían tres salas de espera de primera, segunda y tercera categoría y otra sala de telégrafos. A la derecha estaba situado el cuarto del factor, operario encargado de cobrar las tarifas por el equipaje a los viajeros.

Había una fonda situada, con muy buen criterio, en el lado opuesto a las salas de pasajeros y, con el fin de evitar otro tipo de ruidos, los despachos del Jefe y Subjefe de la estación la separaban del vestíbulo. Para un mejor servicio a los huéspedes tenía acceso directo desde los andenes y estaba equipada con cocina y cuartos para dar comida y alojamiento. En la cocina se construyeron tuberías de barro para el abastecimiento de agua, que procedía de los depósitos de la estación, y un fogón con tubos para la extracción de humos.

Los muros interiores estaban blanqueados con cola, pero algunos se pintaron *al temple con tres manos*, y para darle un aspecto más decorativo colocaron papeles pegados con *escocias, cenefas, cuadros y zócalos falsos*.

Las escaleras de acceso al segundo piso eran de madera con barandilla de hierro torneado. El solado era de baldosa fina y madera común, para los interiores, mientras que los exteriores y andenes se cubrieron con baldosa *sepultureira* y asfalto, más resistentes.

pequeños elementos de hierro forjado, como tornillos, bridas, pasadores, grapas, herrajes para puertas y ventanas, cerraduras comunes, inglesas o de gran tamaño para los almacenes, cerrojos, pestillos, picaportes, aldabillas y bisagras.

Entre las equipaciones destinadas al servicio de los pasajeros se advierte la carencia de marquesinas para la protección frente a las inclemencias del tiempo en la puerta principal y el andén. El día de la inauguración se protegió a las autoridades con un dosel en los andenes. Esta situación precaria, que da un carácter casi provisional al edificio de la estación, no es exclusiva del caso salmantino. Es común ver cómo en otras inauguraciones por todo el país se recibe a los convocados con diseños de arquitectura efímera, *de lienzos y tablazón, pabellones reales y auténticas tiendas de campaña*. Lo importante era que el tren llegara y se detuviera; después, si la explotación de la línea era rentable, podía pensarse en mejoras de los servicios y ampliaciones⁷⁴.

La cochera para los vagones, al otro lado de la vía y frente al edificio de viajeros, estaba compuesta por una sola nave provista de dos vías que tenían acceso a través de grandes portones. El personal encargado contaba con dependencias adosadas y distribuidas en dos plantas⁷⁵.

4. CONCLUSIÓN

La llegada del ferrocarril ofreció nuevas posibilidades de mercado a los productos salmantinos. No en vano en 1880 el alcalde de Salamanca Cayetano Cárdenas llegó incluso a asegurar que las ferias tradicionales habían perdido su razón de ser,

74 AGUILAR, I. y NAVASCUÉS PALACIO, P.: *Op. Cit.* A principios del siglo XX se añadieron unas marquesinas con estructuras de hierro fundido de gran sencillez; hacia la calle, con diseño volado sobre los vanos de acceso, y sobre pies derechos en el andén, sin que llegara a cubrir las vías.

75 En 1897 hubo propuestas para sustituir el edificio por otro más moderno. Algunos periódicos opinaban que daba vergüenza ver a cuatro compañías operando en un *immundo barracón*. SENA, E. y PEÑA, J.: *Salamanca en las fotografías de Venancio Gombau*. Ayuntamiento de Salamanca. Salamanca 1990. p. 95. DÍEZ ELCUAZ, J. I.: *Op. Cit.*, pp.73 y 74. Sin embargo, solo se hizo una ampliación para acoger el creciente número de pasajeros y mercancías que había supuesto la construcción de nuevas líneas. En concreto fue la compañía de la línea Plasencia – Astorga la que en 1898 se encargó de la formación del plano, memoria y presupuesto, que fueron aprobados el 4 de agosto de 1899. A.M.S. Actas. 1898. 27-VII y 3-VIII. 28-VIII-1899. La ampliación fue respetuosa con la fisonomía original del edificio y de esta manera la estación quedó definitivamente configurada como se aprecia en algunas fotografías. Según DÍEZ ELCUAZ, J. I.: *Op. Cit.*, p. 75. la reforma no se efectuó hasta 1902. Puede verse un plano del proyecto de ampliación en BUENO HERNÁNDEZ, M.: *Op. Cit.*, p. 211. Prestó servicio hasta 1970, cuando fue demolida y sustituida por otra más moderna El 19 de noviembre de 1973 el ministro de obras públicas, Gonzalo Fernández de la Mora, y las autoridades locales inauguraron las nuevas instalaciones, que bendijo el obispo monseñor Rubio Repuyés. Se invirtieron 60 millones de pesetas. Aquella estación acristalada, que supuso *una revalorización estética y funcional de la zona*, fue sustituida por el CC. Vialia, que se inauguró el 17 de marzo de 2002.

porque el ferrocarril había *acortado las distancias y puesto en continuo contacto o frecuente relación la industria y el comercio de las poblaciones en general*⁷⁶.

Además, el ferrocarril fue un camino para la llegada de nuevas influencias que contribuyeron a modernizar poco a poco el comercio local y las costumbres de los ciudadanos. La posibilidad abierta de comunicación con París, referente europeo en el desarrollo de la industria a través de las exposiciones universales y de nuevos conceptos de ornato y ordenación urbana, llevó a algunos emprendedores salmantinos a iniciar la exploración de nuevos recursos para sus negocios⁷⁷.

La llegada del ferrocarril acabó definitivamente con el aislamiento que había padecido la ciudad. Hasta entonces habían sido pocos los curiosos que se habían acercado, la mayoría, atraídos por un sentimiento teñido de romanticismo, para fotografiar y contemplar los monumentos o las imponentes ruinas que permanecieron durante décadas después de la Guerra de la Independencia. Salamanca quedó oficialmente integrada en los circuitos turísticos de lugares que el ferrocarril permitía descubrir cómodamente. No en vano en 1877, año de la inauguración, llegó a la ciudad un agente de la Compañía de J. Laurent para hacer las fotografías, que en forma de catálogo se ofrecían a todos los que previsiblemente se iban a lanzar a la aventura del viaje hasta este rincón del oeste peninsular⁷⁸.

Algunos aficionados a los viajes pensaron que, a partir de entonces, había que darse prisa en visitar Salamanca. Antes de que fuera profanada, de que le sacudieran el polvo de los siglos, de que la mejoraran por motivos de ornato. Este fue el caso de Pedro Antonio de Alarcón, uno de los primeros que llegó utilizando el tren. En palabras del mismo Alarcón, con la llegada del ferrocarril Salamanca quedó desamortizada por el espíritu generalizador del siglo, pasando de manos muertas de la historia o de la rutina, al libre dominio de la vertiginosa actividad moderna⁷⁹.

76 A.M.S. Actas. 21-VII-1880.

77 Describe el caso de la familia Huebra KENT, C.: *Luis González de la Huebra y los orígenes de la modernidad en Salamanca*. Junta de Castilla y León. Salamanca 2001.

78 Sobre los trabajos de la Compañía de J. Laurent en Salamanca ver KENT, C.: *El perfil de Salamanca. Historia fotográfica de una seña de identidad*. Junta de Castilla y León. Salamanca, 2005. pp. 43-64.

79 ALARCÓN, P. A.: *Dos días en Salamanca*. Gráficas Cervantes. Salamanca, 1980 (Ed. Or. 1878-1879). pp. 7-17.