

ASPECTOS SOCIALES DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL A BARCA D'ALVA. MORTALIDAD (INUSITADA) ENTRE 1883 Y 1887

CARLOS D'ABREU
EMILIO RIVAS CALVO

RESUMEN: Entre 1883 y 1887 la concentración de operarios, con motivo de la construcción del ferrocarril entre La Fuente de San Esteban y Barca d'Alva, junto con las deficientes condiciones higiénico sanitarias de la comarca, fueron causa de un notable incremento de la mortalidad, circunstancia a la que se sumaron los numerosos accidentes laborales, muchos de ellos con resultado de muerte.

Ambas situaciones se analizan en este trabajo, focalizadas en Hinojosa de Duero y La Fregeneda, como receptoras de los mayores contingentes de trabajadores, tratando de precisar la causa de fallecimiento de 1.334 personas en ambos municipios.

PALABRAS CLAVE: Historia, ferrocarril, Salamanca.

ABSTRACT: Between 1883 y 1887 the concentration of workers, during the construction of the railway between Fuente de San Esteban and Barca d'Alva, along with the poor sanitary conditions in the region, were the cause of a significant increase in mortality, circumstance which joined numerous industrial accidents, many of them resulting in death.

Both situations are analyzed in this paper, focusing on Hinojosa de Duero and La Fregeneda, as recipients of the largest contingents of workers, trying to determine the cause of death of 1334 people in both municipalities.

KEY WORDS: History, railway, Salamanca.

1. INTRODUCCIÓN

La tasa de mortalidad que puede considerarse normal, en la zona y periodo indicado, se alteró notablemente, como luego veremos, a causa de ambas contingencias. Como elementos de reflexión precisamos que el estudio se pormenoriza en las localidades de La Fregeneda e Hinojosa de Duero, acompañados de ciertos sondeos relativos a los pueblos de Lumbrales, Bogajo, Olmedo de Camaces y Villavieja de Yeltes. En este sentido hay que subrayar la importante alteración poblacional acaecida en estas localidades, literalmente invadidas por los operarios *carrilanos*, expresión popular con la que, en la zona, se denominaba a los obreros de la vía.

En el verano de 1884 la villa de La Fregeneda vive una situación epidémica que se anticipa a la del cólera de 1885. A mediados de julio llegan a Salamanca noticias alarmantes de La Fregeneda, donde muchos trabajadores fallecen. Las autoridades se ven obligadas a tomar medidas de emergencia, enviando para el terreno, con poderes excepcionales, un reputado médico, catedrático de la Universidad. Cuando don Cristino Cebrián llega a La Fregeneda, el 30 de julio de 1884, para hacerse cargo de la situación, allí trabajaban, según relación que le fue facilitada, 3.184 operarios, 632 en las trincheras y terraplenes, 927 en las obras de fábrica y 1.625 en los túneles¹. Encuentra cadáveres insepultos, por no haber espacio para ellos en el cementerio local, siendo su primera disposición seleccionar un lugar, a la entrada del pueblo, para procurar su enterramiento y transformarlo en necrópolis, que es la que en la actualidad sirve a la villa.

Al tiempo, se conoce la cifra de 120 contagios epidémicos en las distintas secciones, obligando por ello a adoptar medidas radicales. Mejora la improvisada enfermería, contratando enfermeros y personal para la limpieza. Funda en Hinojosa de Duero una enfermería-hospital a la que son trasladados los enfermos convalecientes de La Fregeneda. Apoya esta iniciativa el hecho de que Hinojosa sea tierra más ventilada por estar a mayor altura y por ello con aires más puros.

La villa es concienzudamente inspeccionada por el médico comisionado, concluyendo que carece de agua potable y que sus calles están llenas de inmundicia, siendo su propuesta, tanto al gobernador civil, como a la compañía ferroviaria, la suspensión total de los trabajos hasta finales de septiembre, lo que origina la oposición de constructores y contratistas.

Para este trabajo nos hemos servido de la valiosa información obtenida a través de los libros de difuntos de las parroquias de La Fregeneda, Hinojosa de Duero, Lumbrales, Bogajo, Olmedo de Camaces y Villavieja de Yeltes. Hay que precisar que, tanto en La Fregeneda como en Hinojosa, las anotaciones suelen ser muy detalladas, dándonos información, en la mayoría de los registros, de datos referentes a la edad, procedencia del difunto y causas de la muerte, según certificación

1. *El Progreso*, 18-X.1885. Datos publicados en 1885 que hacen referencia a la comisión del doctor Cebrián el año anterior.

facultativa, o en su caso dictamen judicial. La denominación genérica «párvulos», utilizada por los párrocos, se ciñe a infantes de edad inferior a los seis o siete años. En estos casos se suele obviar el nombre, la causa de la muerte y su naturaleza, por lo que en el apartado que más adelante dedicamos a los óbitos de familiares de operarios de la vía, puede asegurarse que un buen número de ellos no quedan recogidos por esta ausencia de información.

Sobre las dificultades de los párrocos a la hora de inscribir los datos en los libros sacramentales, es ilustrativa la nota del Delegado del Obispo de Ciudad Rodrigo en la denominada Santa y Pastoral Visita, fechada el cinco de junio de 1886²:

«... no había sido posible otra cosa (sobre las deficiencias en los registros) por ser las personas procedentes de los extremos de la península, desconocidas en su mayor parte de todos y muertas bajo los escombros de las obras de la vía férrea hasta por veintenas, sin poder identificar más de una vez sus cadáveres»

En relación con la siniestralidad, nos limitamos a registrar los accidentes con causa de muerte. Otros accidentes, con daños personales, o causa de muerte no inmediata, quedan fuera del ámbito de este estudio. En el apartado correspondiente se dan unas pinceladas sobre los accidentes más importantes acaecidos.

2. DATOS GENERALES DEL ESTUDIO

Como ya se ha indicado comprende desde 1883 a 1887, abarcando desde el inicio de las obras ferroviarias, en el último trimestre de 1883, hasta su conclusión en 1887. Basados en este último ejercicio hacemos una aproximación a la tasa de mortalidad, cuadros 1, 2, 3 y 4, por ser ese año coincidente con el censo de población publicado por el INE.

CUADRO 1. *Fallecimientos por localidades, (1883-1887)*

La Fregeneda	681	Bogajo	96
Hinojosa	409	Olmedo	107
Lumbrales	26	Villavieja	15
TOTAL			1.334

2. Archivo Diocesano Ciudad Rodrigo, 1883-1887, f. 391.

CUADRO 2. *La Fregeneda: fallecidos por años*

	1883	1884	1885	1886	1887
Total anual	78	190	230	119	64
Total 1883/87	681				

CUADRO 3. *Hinojosa: fallecidos por años*

	1883	1884	1885	1886	1887
Total anual	62	103	93	71	80
Total 1883/87	409				

A título informativo reseñamos los censos de población de las localidades de La Fregeneda, Hinojosa y Lumbrales en los años de 1877 y 1887³:

CUADRO 4. *Censos 1877 y 1878.*

POBLACIÓN	1877		HAB.	1887		HAB.
	Varones	Mujeres		Varones	Mujeres	
La Fregeneda	666	716	1.382	784	812	1.596
Hinojosa	908	923	1.831	963	1.051	2.014
Lumbrales	1.399	1.496	2.895	1.469	1.625	3.094

Las tres localidades registraron un incremento en la década de unos 200 habitantes, imputables en cierta medida al crecimiento vegetativo, sin ser desdeñable, que, a la altura de 1887, algunos *carrilanos* se hubieran integrado de forma permanente en estas poblaciones. Se trata de ponderar la tasa de mortalidad, para lo que contamos con los datos referidos al año 1887. Finalizando las obras del ferrocarril y libres ya de epidemias, es un periodo que se aproxima a la pauta habitual de la zona. Así tenemos en La Fregeneda 64 fallecidos entre 1.596 habitantes, lo que suponen una tasa de mortalidad de 40,10 por mil, que puede ser considerada como muy elevada. Hinojosa de Duero presenta 80 fallecidos para 2.014 habitantes, igualmente estamos ante una tasa de mortalidad muy elevada: 39,72 por mil⁴.

Podemos concluir en ambos casos que estas dos poblaciones presentaban por sus características genéticas, nutricionales e higiénicas, datos muy negativos. En este sentido cabe señalar que la tasa de mortalidad actual en España es el 8,60 por mil.

Conviene resaltar el elevado número de muertes acaecidas durante el periodo (1883-1887) en La Fregeneda (681), frente a las sucedidas en Hinojosa (409), siendo esta última población muy superior en habitantes a la primera. En ello se refleja la

3. INE años 1877 y 1887

4. No se ha considerado la tasa de mortalidad de Lumbrales por carecer de información suficiente.

influencia de la población de aluvión allí concentraba, consonante con el grueso de la obra ferroviaria y su mayor dificultad, junto con la ubicación en aquella localidad del llamado hospital de la compañía, institución que se vio obligada a instalar la concesionaria por exigencias no solo de su contrato, sino también a instancias del doctor Cebrián en representación del Gobierno Civil de la provincia.

Otra referencia que conviene resaltar es que, como podemos ver en el cuadro 5, la mortalidad afectó intensamente al grupo de población infantil. Casi el 50 por ciento.

CUADRO 5. *Párvulos fallecidos por enfermedad (1883-1887)*

La Fregeneda	294	Bogajo	53
Hinojosa	247	Villavieja	---
Olmedo	56	TOTAL	(49,1%) 655

Las causas de fallecimiento se discriminan en dos apartados; por accidente y por enfermedad, cuadro 6. Esta última supuso el 94,7 % del total, del que el 17,3 %, afectó a los operarios de la vía, mientras que la totalidad de los accidentes son imputables a este sector poblacional.

CUADRO 6. *Causas de la muerte y distribución de las de enfermedad (1883-1887) %*

Por accidente	5,3	Por enfermedad	94,7%
Por enfermedad	94,7	Residentes habituales	75,7%
		Trabajadores del ferrocarril	17,3%
		Familiares de los trabajadores	1,7%

No se han considerado apartados de los que más adelante nos ocuparemos, tales como fallecimientos incidentales y delitos, dada su menor entidad numérica. Como resumen presentamos el cuadro 7, donde se relacionan las causas de las defunciones con carácter general.

CUADRO 7. *Fallecimientos por causa y su relación con el ferrocarril (1883-1887)*

Fallecidos por accidente (trabajadores del ferrocarril)	71
Fallecidos por acto delictivo (trabajadores del ferrocarril)	10
Fallecimientos incidentales	15
Trabajadores del ferrocarril fallecidos por enfermedad	226
Familiares de trabajadores del ferrocarril fallecidos por enfermedad	23
Residentes fallecidos por enfermedad	989
TOTAL	1.334

3. FALLECIMIENTOS POR CAUSA DE ENFERMEDAD

Ciñéndonos a las poblaciones objeto del estudio presentamos el cuadro 8, que recoge, distribuido entre sus localidades, las enfermedades más recurrentes.

Hacemos la salvedad de que, además de obviar otras que pudiéramos llamar minoritarias, también lo hemos hecho con algunas cuya etiología pudiera ser similar a las aquí recogidas. En este sentido ha de tenerse en cuenta que en la parroquia de La Fregeneda intervinieron dos profesionales de la medicina ya que su titular, don Julián Corral Megatos, falleció el 6 de marzo de 1887. Por otro lado, también estamos sujetos a los criterios de los restantes galenos, en especial el de Hinojosa de Duero y todo ello en orden a calificar la causa de la muerte con su léxico profesional.

CUADRO 8. *Fallecidos por tipo de enfermedad y distribución por localidades*

FALLECIMIENTOS POR CAUSA DE ENFERMEDAD (1883-1887)				
Enfermedad	La Fregeneda	Hinojosa	Bogajo	Olmedo
Apoplejía	6	2	0	0
Bronquitis	19	19	0	0
Catarros	17	0	6	7
Colitis	3	0	0	0
Diarreas	0	0	0	3
Disentería	18	3	2	2
Enfisema pulmonar	0	6	0	0
Enteritis	32	34	6	0
Enterocolitis	74	0	9	0
Gástricas	11	3	6	0
Gastroenteritis	24	89	12	20
Hidropesía	12	8	1	0
Meningitis	7	1	0	0
Neumonía	3	20	2	4
Paludismo	115	11	0	0
Pleuroneumonía	8	0	0	0
Pulmonía	7	16	0	0
Sarampión	18	12	1	6
Tifoideas	16	2	0	15
Tisis pulmonar	0	4	0	0
Tuberculosis	6	12	0	2
Viruela	13	0	0	0
Total parcial	409	242	45	59
Total	755			
Otras enfermedades	193			
Lumbrales	26			
Villavieja	15			
TOTAL	989			

Destacan las que, a título personal, agrupamos como enfermedades intestinales, atendiendo sobre todo a la incidencia de la epidemia de cólera morbo asiática, pues si bien, en ningún caso, esta fue diagnosticada como causa de la muerte, la sintomatología y procesos, en su similitud, pueden ser causa de equívocos. Entre ellas destacan por el número de víctimas las colitis, las indisposiciones gástricas, las enterocolitis, las gastrointestinales y las diarreas.

De forma diferenciada hemos de destacar las fiebres tifoideas, el paludismo, el sarampión y la viruela, esta última con especial incidencia en Lumbrales.

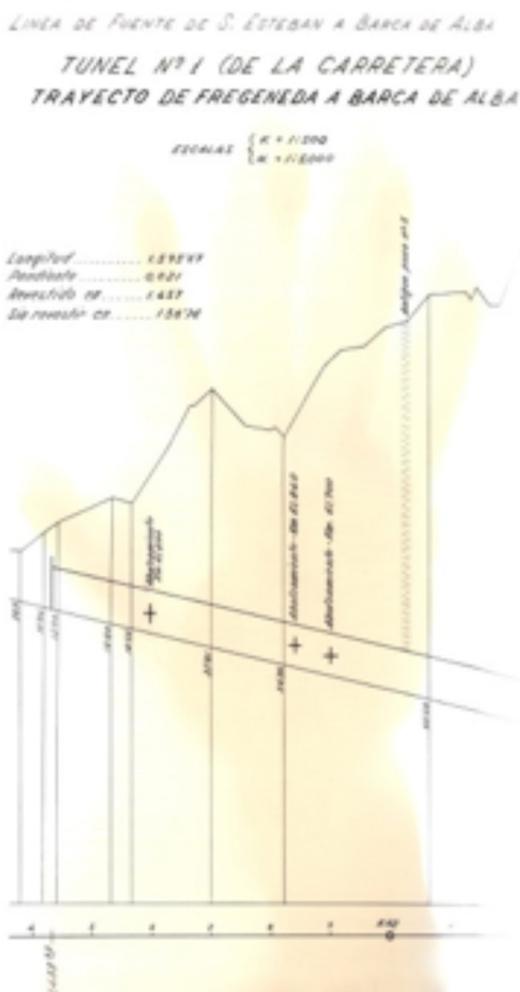


FIGURA 1.

3.1. TRABAJADORES FORÁNEOS DE LA VÍA FALLECIDOS POR ENFERMEDAD

Para completar este apartado relativo a los óbitos por enfermedad y su incidencia en la población forastera, acompañamos el cuadro 9, con la distribución por municipios. Los trabajadores en las obras del ferrocarril fallecidos por enfermedad y que además eran forasteros alcanzan la cifra de 226. El cuadro 10 ilustra el número y los lugares de procedencia de los obreros de la vía fallecidos a causa de enfermedad.

CUADRO 9. *Distribución por municipios.*

La Fregeneda	187
Hinojosa	17
Bogajo	1
Lumbrales	13
Olmedo	4
Villavieja	4

CUADRO 10. *Lugares de procedencia de los operarios del ferrocarril fallecidos por causa de enfermedad.*

Lugo	52	Burgos	2
Orense	48	Cáceres	2
Pontevedra	25	Valladolid	2
Portugal	18	Huesca	1
Coruña	15	Asturias	1
León	14	Barcelona	1
Salamanca	9	Granada	1
Zamora	5	Jaén	1
Santander	4	Logroño	1
sin precisar	4	Madrid	1
Oviedo	4	Palencia	1
Galicia, sin precisar	3	Toledo	1
Vizcaya	3	Alemania	1
Zaragoza	2	Bélgica	1
Guipúzcoa	2	Francia	1

El elevado número de originarios de Galicia (143) y de Portugal (18), nos indica que la concurrencia de estos ciudadanos en las obras fue masiva. También conviene advertir, que no en todos los casos se registraban datos relativos a la procedencia o causa de la muerte, lo que nos permite deducir que las cifras anteriores serían superiores en la realidad.

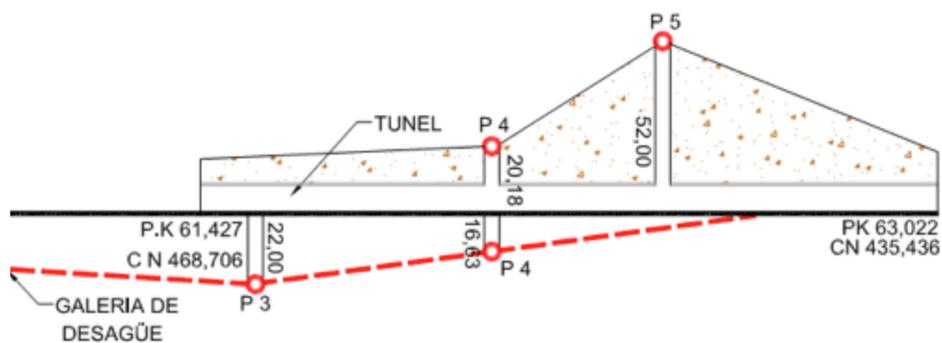


FIGURA 2.

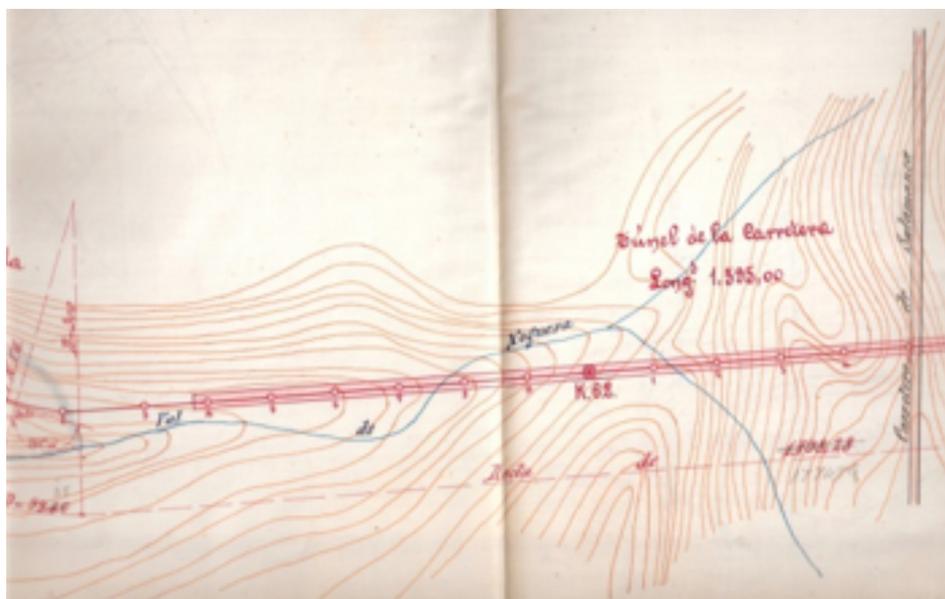


FIGURA 3.

3.2. FAMILIARES DE TRABAJADORES FORÁNEOS FALLECIDOS POR ENFERMEDAD

En algunos casos, los operarios encargados de la construcción del ferrocarril a la frontera portuguesa, vinieron acompañados de su familia. Los más afectados por los procesos epidémicos fueron los niños, como queda patente en los cuadros 11 y 12. Es de advertir que no siempre se registraba su naturaleza en los adultos.

CUADRO 11. *Familiares de trabajadores ferroviarios fallecidos por enfermedad*

Causa de la muerte		
Paludismo	6	hijos de operarios de la vía
Enterocolitis	2	Ídem.
Sarampión	2	Ídem.
Bronquitis	3	Ídem.
Gastroenteritis	3	Ídem.
Tifoideas	1	Ídem.
Otras	6	Ídem.

CUADRO 12. *Localidades*

La Fregeneda	12	hijos de operarios de la vía
Hinojosa	11	Ídem.

4. TRABAJADORES FALLECIDOS POR ACCIDENTE LABORAL

La construcción del ferrocarril exigió un dramático tributo en vidas humanas. Hemos registrado un total de 71 víctimas, la gran mayoría se ocasionaron en el trayecto Hinojosa-Puente Internacional, el más abrupto y complicado de toda la línea. Solamente se han considerado los fallecidos en el acto del accidente, sin tener en cuenta los que como secuela del mismo fallecieron a posteriori. El cuadro 13 nos indica la evolución anual, donde resalta el año 1885, ejercicio en que, además de encontrarse los trabajos en plena actividad, ocurrieron los siniestros de más gravedad.

CUADRO 13. *Fallecidos por accidente*

1883	0
1884	10
1885	46
1886	11
1887	4
TOTAL	71

Dos accidentes muy importantes destacan sobre todos los demás, el ocurrido el 8 de febrero de 1885, motivado por el hundimiento de una trinchera en el Arroyo del Lugar, que costó seis vidas y el sucedido el 15 de junio del mismo año, al anegarse, por causa de una tormenta, el denominado túnel grande o túnel de La Carretera, donde se ahogaron 28 operarios, algunos de los cuales tardaron en ser rescatados 23 días. Los restantes accidentes, muy numerosos, fueron causados en gran parte por explosiones de barrenos, desprendimientos y caídas al vacío. El cuadro 14 recoge una relación detallada de las fechas y causas de los accidentes habidos.



FIGURA 4.

Para la ejecución de los trabajos, el túnel fue dividido en tres secciones de 155, 441 y 994 metros, a cuyo efecto se perforaron dos pozos, el pozo número 4 (P4), ubicado sobre el eje del túnel a 155 metros de la boca norte, que desde la cima del monte alcanzaba una profundidad de 20,18 metros. Un segundo pozo, número 5 (P5), fue perforado a 441 metros del anterior, con una profundidad de 52 metros desde la cima. Este pozo distaba de lo que habría de ser la salida sur 994 metros. En cada sección actuaban dos tajos, uno en cada dirección. (Figura 1)⁵. Estaba previsto un avance diario de 1,10 metros por tajo, con lo que, considerando la sección más larga (994 metros), era previsible culminar la perforación en 452 días

La sección 1, entre la boca norte y el pozo P4, 155 m, se inicia el 15-VI-1884, concluyendo el 23-IX-1884, a las 11 de la noche, momento en que se produce el encuentro con el equipo de trabajo procedente del P4. Ambos han realizado perforaciones de 126 y 29 metros respectivamente. El inicio de los trabajos desde el P4 con dirección norte tuvo lugar el 16-V-1884. Destacar las abundantes filtraciones y los constantes desprendimientos.

La sección 2, desde el P4, con dirección sur, inicia la perforación el 09-III-1884, totalizando 291 m hasta el encuentro con el grupo que asciende desde el

5. Adif, Salamanca, sin fecha.

P5 lo que tiene lugar el 15-II-1885 a las siete de la tarde, esta brigada excavó 150 m habiendo iniciado los trabajos el 25-V-1884. Al no estar finalizada la galería de agotamiento, se suspendieron los trabajos en sentido norte-sur, desde 05-V-1884 hasta 15-VII-1884.

La sección 3 comenzó la perforación desde el P5 el 16-V-1884. Este tajo fue víctima de la inundación, el 15-VI-1885, cuando llevaba excavados 295 m. El calado de la sección, que lo era también del túnel se produjo el 05-VII-1885, cuando los compañeros de los siniestrados consiguieron perforar el último tramo, a fin de evacuar las aguas y rescatar los cadáveres pendientes.

Finalmente resaltar que se utilizaron más de 4.600 barrenos y que cada brigada de trabajo estaba integrada por 6 mineros que a su vez contaban con el apoyo de transportistas, boyeros, aguadores, carpinteros etc.⁶

Artur Guimaraes, ingeniero director de la excavación, detectó que en razón a la geología del farallón, que salva la obra, la parte norte de la galería era proclive a filtraciones y acumulaciones indeseadas de agua, concluyendo que era de urgente necesidad establecer medios de agotamientos fáciles y eficaces. Para conseguirlo diseñó una galería de cuatro metros cuadrados de sección, por debajo de la base del túnel, que partiendo del valle (terrenos ocupados posteriormente por la explanación de la estación de Fregeneda), ascendiera con una pendiente del 0,002 por ciento hasta el interior del túnel a 356 m de distancia de su boca norte, proporcionando así el desagüe de esa primera parte más propicia a la afluencia de las aguas⁷. (Figura 2)

Para su ejecución la galería fue dividida en seis lotes, precisando por ello la construcción de nuevos pozos, los cuales, al tiempo, habrían de servir de aliviaderos tanto en el túnel como en la trinchera. El P4 era prolongación del excavado para el propio túnel. En total se completaron 843 m de galería de desagüe, de los que 102 discurrían a cielo abierto y 356 por debajo del túnel.

Así pues, la evacuación de aguas mediante la galería ofrecía las siguientes salidas: en la trinchera exterior, P2 a 93 m de la boca norte y P1 alejada a 243 m. En el interior del túnel los sumideros eran P3 a 7 m de la entrada, P4 sito a 155 m y el punto de entronque establecido a 356 m del inicio del subterráneo.

Con el desarrollo de los trabajos, tanto los pozos como la galería de desagüe encontrarían eficaz aplicación para el fin con que se construyeron. El P4 actuaba como aliviadero de las filtraciones sobrevenidas durante la excavación. A este respecto Guimaraes anota que el 18 de abril de 1884 se abandonaron los trabajos desde el P4 con dirección norte en virtud de la «*abundancia de agua y naturaleza*

6. Guimaraes, A., Revista de OO.PP e Minas, tomo XIX, nº 223 y 224: 219-231, Lisboa 1888.

7. Guimaraes, A., Revista de OOPP, Tomo VI, num 21 y 22-III-1888, pp. 332-336 y 349-352, Madrid 1888.

del terreno, con grave riesgo para la vida de los trabajadores», Esta circunstancia obligó a entibaciones reforzadísimas e insuficientes, en opinión del ingeniero⁸.

Los pozos P0, P1 y P2 evacuaban las aguas de la trinchera, las ocasionales de la pluviometría y las del Valdenoguera, cuyo irregular curso discurría junto a la boca norte y su trinchera de acceso (Figura 3)⁹. El pozo P3 estaba destinado a impedir el acceso de aguas desde el exterior al túnel.

La perforación del túnel se realizó con el método belga, para lo cual, los mineros iban horadado una galería de avance próxima a la clave del túnel, de entre 3 y 7 metros de sección. El grupo de trabajo posterior se encargaba de los ensanches laterales (unos 3 metros de sección), finalmente un último equipo de operarios ampliaba la galería excavando hasta la base prevista del túnel. En todo caso la sección libre era de 25,837 metros cuadrados. Este método permitía la ejecución de los hastiales por medio de bataches cercanos a la excavación¹⁰.

4.1. LA CATÁSTROFE

El Progreso, en su edición de 18 VI 1885, informó de lo sucedido publicando el telegrama oficial dirigido por el alcalde de Fregeneda al Gobernador Civil: «Doce y media noche, 15, Alcalde Fregeneda, Gobernador. Tormenta horrorosa descargada término municipal cinco tarde desbordó arroyo Valdenoguera inundando túnel y cerrando salida a obreros pereciendo abogados. Se ignora número de víctimas. En el puente de los Poyos aire huracanado derribó andamio viaducto hiriendo gravemente a tres obreros. Río Águeda arrastró dos portugueses pereciendo abogados. Necesario disponer de fuerzas para extraer cadáveres».

El ingeniero Jefe de la construcción también había cursado telegrama a la primera autoridad provincial: «Hoy (15) a las cuatro treinta minutos tarde se inundó la boca norte del túnel por efecto de una tormenta. Hay que lamentar varias desgracias, suponiendo que todos los mineros del avanzamiento y algunos de los ensanches se han abogado. Informaré a Vd. de lo que vaya observando»¹¹.

El mismo informativo señala que en la tarde del día 15, una tormenta que descargó sobre la cuenca del arroyo Valdenoguera, inundó el denominado túnel largo (de La Carretera), fluyendo las aguas por la boca norte, después de salvar los escombros amontonados en su proximidad. Se habla de una superficie anegada de unos 500 metros y entre 40 y 70 víctimas. 17 fueron extraídas, en las primeras

8. Guimaraes, A., Revista de OO.PP e Minas XIX, 219-231, Lisboa 1888.

9. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Norte, sección fotográfica, Madrid

10. MELIS MAYNAR, Manuel; JIMÉNEZ VEGA, Miguel y CUELLAR VILLAR, Domingo, Madrid, 1998, en *Inventario de Túneles Ferroviarios de España*.

11. *El Progreso*; Salamanca, día 18-VI-1885: Catástrofe del túnel de La Fregeneda. Día, 21, día 25: *Lo de Fregeneda*.

horas, siendo imposible el rescate de las demás hasta no conseguir perforar la totalidad del túnel.

El Gobernador Civil designa delegado facultativo al doctor don Cristino Cebrián, quien de inmediato se desplaza a la zona a fin de disponer las medidas sanitarias precisas. Una de ellas sería autorizar el entierro de víctimas en las proximidades de la obra.

En jornadas sucesivas la prensa va ampliando detalles de lo sucedido. Destaca que la galería de desagüe no pudo evacuar las aguas por hundimiento. El doce de julio publica que el día cinco se completó la perforación, habiéndose realizado exploraciones en la parte afectada. Los obreros se niegan a colaborar pese a las importantes retribuciones que ofrece la compañía: un duro por hora de trabajo y 10 por cadáver. Algunos voluntarios llegan a cobrar 250 pesetas por cadáver rescatado. A través del pozo 5 se han extraído a las últimas víctimas¹².

En la tarde del accidente una brigada compuesta por seis operarios se encontraba en el frente de ataque sito en el PK 62,323 a 295m del pozo P5, en ese tramo laboraba un número indeterminado de trabajadores, que a tenor de las informaciones periodísticas y las víctimas resultantes, puede evaluarse en unos sesenta, parte de ellos logró salvarse a través de dicho pozo (52m de profundidad). La conclusión es que unos treinta mineros quedaron atrapados en el interior del túnel.

Una semi recta encajonada en profunda trinchera da acceso a la boca norte del túnel. (Figura 4). La cima de esta boca, situada a unos diez metros de los carriles, está ubicada exactamente en el ángulo de la vertiente que conforma el mencionado arroyo. La cota más alta, a la derecha de su curso, registra una altitud de 579 metros, muy próximo al lugar denominado Pinar. Desde allí desciende bruscamente hasta la cota 468,706 en que está asentada la vía. Por su lado izquierdo, el punto más alto es un montículo próximo al lugar designado como La Cruz de San Pedro, que alcanza una elevación de 563 metros. También en este caso el descenso es muy brusco y encauzado hacia la boca norte del túnel.

Como se ve, los ingenieros habían dispuesto correctamente las cautelas necesarias para evitar lo que finalmente sucedió. ¿Qué pudo ocurrir realmente? Nos movemos en el terreno de las hipótesis, pero algunas referencias periodísticas hablan de acumulación incorrecta de escombros en la boca del túnel, lo que bien pudo propiciar el acceso intempestivo de las aguas¹³.

En resumen, estamos ante una tormenta con importante precipitación, causando de la inundación del túnel, donde, a tenor de los acontecimientos, es factible suponer que, aquellos que se hallaban más próximos a la salida, a través del P5, lograron su salvación, otros menos afortunados perecieron junto a la base del pozo. Todos los obreros que en la profundidad de la excavación acometían el

12. *El Progreso*, Salamanca, día 19-VII-1885.

13. *El Progreso* (23-VII-1885) atribuye esta responsabilidad al ingeniero señor Zaborouski.

avance, encontraron allí la muerte, no pudiendo ser rescatados hasta los primeros días del mes de julio¹⁴.

CUADRO 14

LA FREGENEDA: ACCIDENTES CON CAUSA DE MUERTE	
1884.3.31	ruptura de cráneo ocasionada por la piedra de un barreno el día anterior
1884.4.7	falleció en el sitio de La Porrera a consecuencia de la rotura de dos costillas
1884.7.11	por aplastamiento por el golpe de una piedra
1884.7.30	accidente. Orden del juez municipal
1884.8.23	herida recibida en las obras del ferrocarril
1884.12.12	rotura de todo el fémur
1885.1.7	a causa de un golpe en la cabeza en las obras de la fuente de San Martín
1885.1.12	golpe recibido en el túnel de los Bernani
1885.1.14	lesión en el cerebro producida por una piedra desprendida en el arroyo del Lugar
1885.1.20	accidente, lesión cerebral
1885.2.8	asfixia por hundimiento de tierras en la trinchera del Arroyo del Lugar
1885.2.8	asfixia por hundimiento de tierras en la trinchera del Arroyo del Lugar
1885.2.8	asfixia por hundimiento de tierras en la trinchera del Arroyo del Lugar
1885.2.8	asfixia por hundimiento de tierras en la trinchera del Arroyo del Lugar
1885.2.9	asfixia por hundimiento de tierras en la trinchera del Arroyo del Lugar
1885.2.9	asfixia por hundimiento de tierras en la trinchera del Arroyo del Lugar
1885.2.24	caída en el muro de la garganta de San Martín
1885.3.21	fractura doble de una pierna
1885.3.31	fractura doble de una pierna
1885.4.3	falleció el día 1 por desprendimiento de un peñasco por el cual murió aplastado
1885.4.5	caída de una piedra en los trabajos del Risco
1885.4.17	caída del muro de Portela, lesiones en la cabeza
1885.5.5	golpe de piedra por un barreno, recibido en la cabeza en las obras de Poyo Rubio
1885.6.17	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.17	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande

14. *El Progreso*, Salamanca, 12-VII-1885. El día 28 publica el rescate de otros dos cadáveres que no hemos podido confirmar.

LA FREGENEDA: ACCIDENTES CON CAUSA DE MUERTE	
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.6.19	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.7.8	ahogado la tarde del 15.VI en el túnel grande
1885.7.8	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.7.8	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.7.8	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.7.8	ahogado la tarde del 15.VI en el túnel grande
1885.7.8	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.7.8	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.7.8	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.7.8	ahogado la tarde del 15 en el túnel grande
1885.12.17	fractura de pierna (Falleció)
1885.12.28	lesiones en la cabeza y cavidad torácica
1886.1.20	por derribo de un peñasco en las obras del túnel de Los Riscos
1886.1.23	por derribo de un peñasco en las obras del túnel de Los Riscos
1886.2.4	derrame producido por el golpe de una piedra en las obras de la vía
1886.2.4	delito por arma de fuego, disparos de soldados portugueses en Vega Terrón
1886.3.2	destrozado por un barreno en las obras del túnel grande, a las cinco de la mañana
1886.3.12	heridas producidas por la explosión de un barreno en el túnel grande
1886.4.1	desprendimiento en la cantera entre Poyo Rubio y Poyo Valiente
1886.6.9	quemaduras producidas por la explosión de un polvorín
1886.7.5	contusiones y heridas en las obras de la vía
1886.12.8	accidente. Orden del Juez de Instrucción (Portugal, Oporto)
1887.1.28	caída del puente Poyo Rubio
1887.4.5	desprendimiento de piedra, de un puente
1887.7.10	caída del viaducto Poyo Valiente
1887.8.2	ahogado en el Duero

HINOJOSA: ACCIDENTES CON CAUSA DE MUERTE	
1884.3.2	traumatismo producido por la explosión de un cartucho
1884.5.12	traumatismo producido por un golpe de piedra tras la explosión de un barreno
1884.7.14	lesión producida por un desprendimiento de una piedra en el túnel

LUMBRALES: ACCIDENTES CON CAUSA DE MUERTE	
1884.8.30	a consecuencia de la voladura de un barreno

VILLAVIEJA: ACCIDENTES CON CAUSA DE MUERTE	
1885.7.21	por chispa eléctrica

5. FALLECIDOS POR CAUSA DE DELITO

En la construcción del ferrocarril participaron mayoritariamente trabajadores procedentes de otras provincias que literalmente invadieron las localidades de Fregeneda e Hinojosa. Este hacinamiento provocó conflictos sociales de diversa índole, propiciado además por los limitados recursos de las fuerzas de orden de las localidades,

En el cuadro 15 recogemos los fallecimientos habidos por causa de delito.

CUADRO 15. *Fallecidos por causa de delito*

1884.1.16	delito, asesinada de un tiro en la boca
1884.4.8	delito, fractura de cráneo por mano airada
1884.5.22	delito, por mano airada la noche del 22. Orden del juez de instrucción
1885.2.8	delito, herido en la cabeza por arma de fuego
1885.7.26	delito, lesiones producidas por mano airada
1885.8.31	delito, herido en el corazón
1885.9.28	delito, heridas producidas por arma de fuego
1886.2.15	delito, herida de bala
1886.6.22	delito, heridas arma blanca en cuello y costado, en la fuente Herrera
1887.8.3	delito, herida en el vientre por mano airada

6. CONCLUSIÓN

Finalizando el siglo XIX, las condiciones poco saludables de la zona, especialmente en verano, vinieron a sumarse a las concentraciones de operarios ocupados en la construcción del ferrocarril. Ambas circunstancias favorecieron la propagación de epidemias, tales como paludismo, viruela, cólera o fiebres tifoideas, a las que se hizo frente con muy limitados medios, redundantes, además, con ínfimas condiciones sanitarias.

Por otro lado, las difícilísimas condiciones de vida, trabajos pesados y peligrosos, a que estaban sujetos los trabajadores de la vía, su mala alimentación y los deplorables alojamientos de que disponían, tensaron la convivencia social, siendo causa de múltiples incidencias y delitos. En la obra se emplearon muchos

explosivos y tal vez, merced a su escaso control, algunos fueron sustraídos para ser empleados en actos delictivos.

Las duras condiciones laborales, con jornadas agotadoras y la ausencia de normas de seguridad ocasionaron múltiples accidentes con el abrumador resultado que acabamos de referenciar.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU & RIVAS 2007-ABREU, Carlos d' & RIVAS Calvo, «Estructuras singulares en la Línea Ferroviaria de La Fuente de San Esteban a Barca d'Alba», en: Praça Velha, 22, 2007, Guarda, Portugal, Câmara Municipal, pp. 55-74.
- ABREU 2005-ABREU, Carlos d', «O troço desactivado da Linha do Douro (Pocimbo-La Fuente de San Esteban): um caso de Património Arqueológico Ferroviário a defender», Actas do I Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior, Còavisão, 7, 2004, Vila Nova de Foz Côa, Portugal, Câmara Municipal, pp. 101-131.
- AHD 1885-AHD, «Investigação a cerca do desastre ocorrido num túnel em construção na linha férrea de Salamanca à fronteira portuguesa», en: Legação de Portugal em Madrid, Caixa 132, 1884-1886, Lisboa, 19.VII.1885. Maço 7, Of.º n.º 44-B, MNE.
- COMÍN ET ALII 1998-COMÍN COMÍN, Francisco, MARTÍN ACEÑA, Pablo, MUÑOZ RUBIO, Miguel & VIDAL OLIVARES, Javier, *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Anaya Grandes Obras, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1998.
- DN 1884-Diario de Noticias, «Construcções civis. O tunnel de La Carretera», n.º 6.640, Lisboa, 19.VII.1884, 2, col. 1-2.
- GUIMARÃES, Artur, «Ferrocarriles de Salamanca à la frontera portuguesa. Línea de Salamanca á Barca de Alba. Construcción del tunel de la Carretera de Salamanca», en: Revista de Obras Públicas, 36, 1888, tomo VI: (21), pp 332-336; (22) pp 349-352, Establecimiento Tipográfico de Gregorio Juste, Madrid.
- GUIMARAES, Artur, «Caminho de Ferro de Salamanca. Noticia sobre a construcção do tunnel de la Carretera de Salamanca. Linha de Salamanca a Barca d'Alva», en: Revista Obras Publicas e Minas, tomo XIX, n.os 223-224, 1888, Lisboa, pp. 209-231.
- RIVAS & ABREU 2006a-RIVAS CALVO, Emilio & ABREU, Carlos d', «El puente internacional de Baca d'Alva-La Fregeneda en el contexto de la construcción de la Línea de Douro/Duero hasta Salamanca», en Actas del II Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior (2005), Còavisão Revista de Cultura e Ciência, 8, 2006, Vila Nova de Foz Côa, Portugal, Câmara Municipal, pp. 60-89.
- SENA 1985-SENA, Enrique de, «Notas para una Historia del Ferrocarril en Salamanca. La Construcción del tramo de La Fregeneda, ocasionó graves problemas sociales y sanitarios», en Salamanca Revista Provincial de Estudios, 15, 1985, Diputación, Salamanca, pp. 9-24.