

LOS FERROCARRILES Y LA POLÍTICA SALMANTINA DE LA RESTAURACIÓN

MARIANO ESTEBAN DE VEGA*

RESUMEN: Este artículo analiza las estrechas conexiones entre los políticos salmantinos y las compañías ferroviarias que operaron en la provincia durante el último cuarto del siglo XIX, así como algunos de los efectos negativos derivados de esa relación. El estudio de esta cuestión particular permite comprender cómo en la España de la Restauración, al igual que en otros regímenes políticos europeos instalados en la transición del liberalismo a la democracia, la corrupción no era un ejemplo ocasional de inmoralidad, sino un elemento clave en el funcionamiento del sistema.

ABSTRACT: This article analyses the close links between politicians from Salamanca and the railway companies operating in the province during the last quarter of the nineteenth century, as well as some of the negative effects deriving from this relationship. The study of this particular question leads to an understanding of how in Restoration Spain, the same as in other European political regimes during the transition from liberalism to democracy, corruption was not an occasional example of immorality, but rather a key element in the functioning of the system.

PALABRAS CLAVE: Restauración española / Política / Ferrocarriles / Corrupción.

* Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea. Universidad de Salamanca. C/ Cervantes, s/n. 37003 Salamanca. Correo-e: maes@gugu.usal.es

(...) que esos trenes del demonche / son cosa de Satanás.
Lo hace gente extranjera, / venía de la ciudá,
no pâ traernos caudales, / pâ llevarlos acullá,
y que vayan más de priesa, / no se güelvan al lugar.
Lo primero que nus hacen / quitarnos la propêa:
quieras, u no, la tu tierra / has de ceder y entriegar,
y, aunque sea por medio el cuerpo / el carril ha de pasar.
Y tõe porque ellos se empeñan, / y lo tienes que tragar,
que el cerro-carril te mete / drento de casa un caudal.
Güenos son los que lo dicen, / abogaos de la ciudá,
pâ que los crea la gente: / maturrangas y nã más,
pâ engañar los probes charros / y dinero les sacar”

Luis Maldonado de Guevara y Ocampo, *Querellas del ciego de Robliza*, 1894.

Hace ya unos 50 años, el historiador británico sir Lewis B. Namier mostró brillantemente cómo en la Inglaterra del siglo XVIII el sistema político salido de la “gloriosa” revolución de 1688, un régimen de libertades jurídicamente regulado, pudo funcionar básicamente en virtud de su asentamiento sobre una compleja red de relaciones familiares y de amistades personales. El sistema, que Namier llamó la *old corruption*, sería el resultado de la sustitución del antiguo poder señorial por el de una nueva casta capitalista agraria y comercial que, adueñándose de los resortes administrativos y legales del Estado, aprobaba leyes y distribuía recursos atendiendo a los intereses de un reducido círculo de amigos y parientes¹.

Contra lo que pudiera pensarse, la *vieja corrupción* estuvo también presente en los Estados del continente herederos de la revolución francesa. En la propia Francia, cuando Luis Felipe de Orleans proclamaba “*jenriqueceos!*” como consigna de su reinado, estaba anunciando a la nueva clase de capitalistas y financieros que el Estado surgido de la revolución y de la guerra se encontraba, en cierto modo, a su servicio². Por supuesto, en todos los casos estos nuevos grupos sociales actuaban todavía en mercados muy limitados y protegidos: ello explica, por una parte, la capacidad de conducir sus negocios por medio de relaciones de parentesco y de clientelismo y, por otra, la directa utilización del Estado para hacerlos progresar. Sólo la ampliación del mercado y el crecimiento de la burocracia pública, acom-

1. Cfr., por ejemplo, NAMIER, Lewis B, *The Structure of Politics at the Accession of George III*. London, Macmillan, 1957; *Crossroads of Power; Essays on Eighteenth-century England*, New York: Macmillan, 1963; y, junto a BROOKE, John, *The House of Commons, 1754-1790*, New York: Oxford University Press, 1964.

2. Véase BÉRTIER DE SAUVIGNY, Guillaume de, *La révolution de 1830 en France*, Paris, PUF, 1970, o CARON, Jean-Claude, *La France de 1815 à 1848*, Paris: Armand Colin, 1993.

pañados por la extensión del voto a todos los ciudadanos y el establecimiento de la responsabilidad política de los diputados ante sus electores, hicieron disfuncional la reproducción de las prácticas clientelistas y nepotistas, poniendo fin a aquella *vieja corrupción*. A partir de entonces, no es que no existiera la corrupción, sino que las instituciones ya no podían ser como tales, en su estructura y en su funcionamiento, *old corruptas*³.

En España las cosas marcharon durante mucho tiempo por un camino similar. A falta de un pujante capitalismo agrario y comercial como el británico, o de una burguesía de negocios como la francesa, el moderno Estado liberal español se cimentó en aquellas realidades que Costa definió como “oligarquía” y “caciquismo”. Caciques políticos locales, en conexión con un puñado de oligarcas, falsificando los resultados electorales, administrando discrecionalmente los recursos públicos en favor de sus más allegados, constituyeron el tipo de vieja corrupción que dio origen el Estado liberal español, durante el moderantismo, y pervivió en gran medida durante la Restauración. La inseguridad de los funcionarios, la multitud de cesantes pedigüños, la miseria misma de la sociedad civil, hicieron de la Administración del Estado el centro de una red en la que primaban los vínculos familiares y de amistad política.

La historiografía reciente sobre el régimen político de la Restauración ha venido precisamente a descartar las viejas explicaciones del caciquismo como instrumento de dominación de clase, así como aquéllas que concedían una relevancia central a los elementos de control económico. Por el contrario, el caciquismo tiende hoy a observarse sobre todo como una relación entre patrones y clientes. El carácter extraeconómico de esa relación, el predominio del aspecto político, la desmovilización general del electorado, el peso de los componentes rurales frente a los urbanos, la diversidad de la naturaleza de las relaciones y los intercambios según los distintos lugares y momentos, constituyen los principales elementos de esta interpretación del sistema político restauracionista⁴.

La pléyade de estudios locales, provinciales o regionales de los últimos años ha proporcionado además un conocimiento bastante detallado de los mecanismos de representación, de la relación entre élites locales y poder político, de las tensiones y equilibrios entre el poder central y el poder local durante esta época. Igualmente, disponemos ya de muchos datos sobre la presencia de las relaciones de parentesco en la vida política, sobre la forma en que el patronazgo y el clientelismo se extendían por el conjunto del Estado y la administración. Algunas ocasiones venían, sin embargo, a mostrar con la mayor claridad ese carácter clientelar de la política, la vigencia de los mecanismos de vieja corrupción que permitían el funcionamiento del Estado. Una de ellas fue, sin duda, la construcción de los ferro-

3. La argumentación procede de JULIÁ, Santos, *Vieja corrupción*. *El País*, 14 de junio de 1989.

4. SUÁREZ CORTINA, Manuel, “La Restauración (1875-1900) y el fin del imperio colonial”, en SUÁREZ CORTINA, Manuel (ed.), *La Restauración, entre el liberalismo y la democracia*, Madrid, Alianza, 1997, pp. 41-50.

carriles. Con la excepción de Inglaterra, los Estados europeos desempeñaron siempre un papel fundamental en el fomento de una infraestructura cuya importancia económica, e incluso estratégica y política, se consideraba vital. Las obras del tendido ferroviario requerían, en efecto, inversiones extraordinarias, de las que únicamente el Estado podía ser garante. En estas condiciones, el ferrocarril dio origen, sobre todo inicialmente, a un fuerte negocio especulativo, que en muchos casos se convirtió en abierta corrupción. Algunas manifestaciones de esta confusión entre lo público y lo privado, traducida en verdaderos escándalos financieros, han pasado incluso a la memoria popular a través de figuras como la del marqués de Salamanca, en los primeros años de construcción del ferrocarril en España.

Estos casos de corrupción no deben ser entendidos, sin embargo, como ejemplos ocasionales de inmoralidad, atribuibles a un cierto déficit en el control de los asuntos públicos. Su verdadera naturaleza hay que buscarla, por el contrario, en ese sistema de *old corruption*, en el que el Estado funcionaba básicamente a través de un entramado de redes amiguistas y familiares. El examen de la presencia de los intereses ferroviarios en la política de las primeras décadas de la Restauración, que acometeremos a continuación a través de algunas de sus manifestaciones en la provincia de Salamanca, puede servir como testimonio del alcance de este proceso.

1. UNAS RELACIONES MUY ESTRECHAS

Al comienzo de la Restauración, Salamanca era una de las escasas provincias españolas que no disponía aún de ferrocarril. Aunque la concesión de la línea entre Medina del Campo y Salamanca se había otorgado en 1864, estando prevista su conclusión para 1873, las obras estuvieron suspendidas durante siete años y sólo comenzaron a ejecutarse cuando las Cortes votaron una ley que ordenaba su inclusión en el plan general del Estado; de ese modo, con la constitución en 1871 de la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca, de capital francés, con las subvenciones del Estado, de la provincia y de los pueblos, en abril de 1875 la máquina de vapor llegó a Cantalapiedra y, por fin, el 9 de septiembre de 1877 a Salamanca. A partir de entonces, en las dos décadas siguientes, la provincia se dotó de casi toda la infraestructura ferroviaria que ha sobrevivido hasta hace unos años. Primero, el ferrocarril a la frontera portuguesa por Fuentes de Oñoro —construido por una compañía integrada por el empresario francés Henry Burnay y por un sindicato de banqueros y comerciantes portugueses— entra en explotación el 25 de mayo de 1886. Paralelamente, entre agosto de 1883 y el 8 de diciembre de 1887, se construye el ramal entre Boadilla y La Fregeneda, que conectaba en Portugal, desde Barca d'Alva, con la línea del Duero hasta Oporto. El 30 de mayo de 1894 se abre la línea —erigida inicialmente con capital de procedencia británica— entre Salamanca y Peñaranda de Bracamonte, aunque habría que esperar a la Dictadura de Primo de Rivera para que se prolongara hasta Ávila. Finalmente, tras un asendereado proceso de construcción, el 21 de junio de 1896 entra en funcionamiento

el Ferrocarril Transversal a Béjar y Plasencia, que se continuaría después hacia Zamora y Astorga⁵.

Fue, pues, en el último cuarto de siglo cuando la provincia de Salamanca asistió a su particular “boom” ferroviario, con la llegada a ella de un notable volumen de capitales, aplicados primero a las expropiaciones de los terrenos necesarios y, a continuación, a la construcción del tendido, y con la contratación a veces —así sucedió especialmente en las obras de La Fregeneda⁶— de varios miles de trabajadores. Para entonces, las estrechas relaciones entre los políticos españoles y los Consejos de Administración de las compañías ferroviarias eran una realidad muy consolidada⁷, de la que enseguida empezaron a beneficiarse los políticos salmantinos. En efecto, en el Consejo de Administración de la compañía Salamanca-Frontera Portuguesa, que presidía Montero Ríos, se integraron tanto Adolfo Galante Rupérez, diputado conservador por Vitigudino, como Clemente Sánchez Arjona, senador fusionista por Ciudad Rodrigo⁸. El diputado conservador por Sequeros y luego Senador por Salamanca, Fermín Hernández Iglesias, fue director del Ferrocarril Medina del Campo-Salamanca⁹. Jerónimo Rodríguez Yagüe, diputado liberal por Béjar, fue también consejero de la compañía del Ferrocarril Transversal, según confesaba un portavoz, “creyendo que así podría velar mejor por los intereses de los pueblos que le confiaron su representación”¹⁰.

5. Cfr. COMÍN COMÍN, Francisco, MARTÍN ACEÑA, Pablo, MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier, *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles. Vol I. La era de las concesiones a las compañías privadas*, Madrid: Anaya, 1998, pp. 174-176. De los primeros tiempos del ferrocarril en Salamanca se ocupan varios trabajos recogidos en el número especial de *El Adelanto* publicado el 22 de agosto de 1958.

6. A finales de 1883, por ejemplo, el ferrocarril a la Frontera Portuguesa empleaba a nada menos que 7.000 obreros. En *El Fomento*, 2-XII-1883

7. Por citar un ejemplo de empresas con intereses en la provincia de Salamanca, las conexiones de la Compañía del Ferrocarril Transversal con algunos líderes de la política española eran especialmente destacadas. Según *La Legalidad*, 30-VI-1889, Pablo Rózpide, yerno del entonces ministro de Hacienda Venancio González, era abogado consultor de la compañía, mientras que su hermano Juan Rózpide, yerno de Segismundo Moret, actuaba como gerente de la misma. La poderosa Compañía del Norte, que en 1891 adquirió la línea Medina-Salamanca, tenía como vicepresidente de su Consejo de Administración a José Elduayen, a la sazón ministro de la Gobernación.

8. El dato procede de *El Progreso*, 8-X-1885. Según *La Liga de los Contribuyentes de Salamanca*, 30-X-1883, Adolfo Galante había sido uno de los representantes del Sindicato de Oporto y, por tanto, encargado de las expropiaciones para la línea. Adolfo Galante fue incluso secretario del Consejo de Administración, así como representante del Sindicato de Oporto propietario de la línea (*El Fomento*, 25-V-1886). Es en este sentido en el que pueden entenderse sus esfuerzos “a fin de conseguir que se orillasen las dificultades que existían para la terminación de la línea férrea a Salamanca”, cfr. CARASA, Pedro (dir.), *Élites castellanas de la Restauración. I. Diccionario Biográfico de Parlamentarios castellanos y Leoneses (1876-1923)*, Valladolid, Junta de Castilla y León-Caja Duero, 1997, p. 271.

9. “*El Fomento*”, 11-III-1886.

10. Las palabras entrecomilladas proceden del periódico *La Crónica* de Béjar, tal y como fueron reproducidas por *El Adelanto*, 19-XI-1888. La actuación de Rodríguez Yagüe en la Compañía Transversal dio origen a una denuncia judicial, cuando el periodista Domingo Blanco (“Don Coblán”) acusó al político bejarano de que “como diputado había hecho o pretendido hacer negocios”, haciendo refe-

Las conexiones entre las compañías ferroviarias y los políticos salmantinos no se agotaron, desde luego, en los diputados a Cortes y senadores. La Diputación Provincial fue también un enclave decisivo. El diputado conservador Cecilio González Domingo, quien no tardaría en merecer el sobrenombre de “amo de la Diputación” por su larga permanencia en ella, actuaba en 1883 como representante del Sindicato de Oporto copropietario de la línea Salamanca-Frontera Portuguesa, encargándose de las expropiaciones previas a su construcción¹¹. Sin embargo, el caso sin duda más notable fue el del catedrático de Derecho Procesal Manuel Herrero Sánchez, también diputado provincial sempiterno, a veces incluso vicepresidente de la Comisión Provincial, que ejerció en estos años como abogado de la compañía del ferrocarril Medina del Campo-Salamanca, de la Sociedad Financiera de la línea Salamanca-Frontera Portuguesa y de la compañía del ferrocarril Salamanca-Ávila; en todas estas empresas, Herrero disfrutó de notables poderes ejecutivos, e incluso en alguna de ellas alcanzó el cargo de gerente¹².

Podemos encontrar también algunos ejemplos relativos a la política local, a veces teñidos de cierto patetismo. Así, la Compañía del Ferrocarril Transversal empleó como médico al alcalde de Salamanca, Florencio Pollo Martín. Durante su mandato, el Ayuntamiento aprobó una subvención a la compañía de 100.000 pesetas, así como la cesión gratuita de terrenos comunales para la construcción de sus talleres. Pero ello no impidió que pocos meses después de haber sido relevado de la alcaldía, Pollo Martín fuera despedido de su trabajo en la compañía ferroviaria¹³.

rencia velada a un intento por quedarse con la contrata de las obras del ferrocarril Transversal (*El Adelanto*, 12-XI-1888). Según *La Crónica*, erigida en portavoz de los Rodríguez Yagüe, no sólo sería falsa la acusación, sino que el sueldo que percibía por ese cargo lo destinaba a obras de beneficencia. *El Adelanto* estimaba que con su denuncia Blanco evitó que la Transversal se llevara injustamente el dinero de los pueblos (30-VIII-1889). El proceso terminó finalmente con la absolución del periodista (*El Fomento*, 9-IX-1889). La propia compañía del Ferrocarril Transversal tenía también en nómina al diputado marqués de Guadalquivir, hermano del diputado liberal por Salamanca marqués de Castel Moncayo (*La Legalidad*, 31-VII-1889).

11. *La Liga de los Contribuyentes de Salamanca*, 30-X-1883.

12. Su condición de abogado de la Sociedad Financiera del Ferrocarril Salamanca-Frontera Portuguesa fue objeto de debate en la sesión de aprobación de actas de la Diputación Provincial de 7 de noviembre de 1880 (cfr. *El Eco de Salamanca*, 14-XI-1880 y *Boletín Oficial de la Provincia de Salamanca*, 3-V-1881). En 1888, un artículo del periodista “Samuel” reconocía en Herrero “competencia jurídico-administrativa” y “experiencia”, pero le recomendaba “que vuelva al buen camino y se desentienda de una vez de esos asuntos de las compañías que, si le han producido algún interés pecuniario, en cambio le han ido cercenando poco a poco el merecido prestigio del que antes gozaba”; La prensa de Salamanca. Una victoria, en *El Fomento*, 17-IX-1888. En 1890, Herrero recorría los pueblos de la provincia “reclutando láminas de propios” para la compañía del ferrocarril Salamanca-Peñaranda-Ávila, entonces prácticamente en quiebra (Tiró el diablo de la manta..., *La Legalidad*, 31-I-1890). Aún en 1892, en la sesión de la Diputación Provincial en que se decidió suspender una subvención a la compañía del Ferrocarril Transversal, Manuel Herrero defendió en solitario el pago de la misma (*La Legalidad*, 20-XI-1892).

13. Cfr. *La Legalidad*, 20-XII-1890 y 31-III-1890.

Algunos cuerpos y sectores de la Administración se vieron también salpicados por el negocio ferroviario. En algún caso, el problema quizá podría considerarse anecdótico: por ejemplo, la compañía Salamanca-Frontera Portuguesa tenía el hábito de regalar al presidente de la Audiencia de lo Criminal de Ciudad Rodrigo, el señor Luna, los billetes que precisase¹⁴. Otras veces la confusión entre lo público y lo privado emergía con toda claridad: ingenieros que realizaban los estudios de campo por cuenta de la compañía de Salamanca a la Frontera Portuguesa eran también los encargados de verificar la comprobación oficial de dichos estudios¹⁵; uno de los ingenieros del Estado en la provincia de Salamanca, el señor Faure, servía también oficialmente a la compañía del Transversal, interviniendo en los expedientes de expropiaciones en concepto de representante de la misma¹⁶.

2. UNOS EFECTOS INDESEABLES

Los canales por los que aflúa el dinero público hacia las compañías ferroviarias eran muy diversos. Además de las subvenciones directas o indirectas instrumentadas por el Estado, las instituciones provinciales y locales contribuían también notablemente a la construcción de las líneas: subvenciones de la Diputación Provincial; transferencias de capitales e intereses de inscripciones de la deuda pública procedentes de la venta de bienes de propios, convertidos muchas veces en acciones de dichas empresas; entrega de terrenos de propios y comunes para la expropiación de las fajas de terreno necesarias; cooperación de los pueblos en el pago de expropiaciones, de los edificios de las estaciones, de puentes, etc., empleando arbitrios municipales, fondos de depósitos, de fundaciones benéficas... Dadas las estrechas relaciones entre las autoridades políticas y las compañías ferroviarias, no es de extrañar la existencia de un abultado catálogo de irregularidades por parte de éstas, así como de frecuentes tratos de favor y permisividad de las instituciones, los políticos y los funcionarios encargados de contrarrestarlas.

Los problemas solían plantearse desde el inicio de las expropiaciones. No era infrecuente que los agentes de las compañías intentasen que los pueblos les entregasen terrenos comunales o de propios gratuitamente, o que los ayuntamientos pagasen a los particulares expropiados, bajo la intimidación de modificar el trazado o de dejar de construir una estación¹⁷. En alguna ocasión, funcionarios de Hacienda

14. Así lo denunció en las Cortes el general Luis Manuel de Pando y Sánchez, diputado por la provincia cubana de Pinar del Río, pero natural de Ciudad Rodrigo, para quien "la magistratura viaja gratis en los Ferrocarriles cuyas compañías tienen la fortuna de que sus litigios se resuelvan siempre en su favor". La intervención del general Pando fue replicada por el diputado por Ciudad Rodrigo Sánchez Arjona, quien defendió a la Audiencia y a su presidente aun confirmando que se beneficiaba de ese regalo de la compañía. Cfr. "Ya escampa", en *La Legalidad*, 31-I-1889.

15. *El Eco de Salamanca*, 23-I-1881.

16. *La Legalidad*, 4-IX-1889.

17. Denuncias en este sentido, en relación con el Ferrocarril Transversal, en Tiró el diablo de la manta, *El Fomento*, 24-XII-1888; Y se descubrió el pastel, *El Adelanto*, 27-XII-1888; y *La Legalidad*, 20-V-1889.

colaboraron con las compañías amenazando a los propietarios con denunciar las ocultaciones del valor de sus fincas si no permitían que éstas realizaran las expropiaciones a su gusto¹⁸.

Durante las obras de construcción del tendido ferroviario, las compañías disfrutaron habitualmente de un margen de discrecionalidad muy notable. Para empezar, el incumplimiento de los convenios firmados con la Diputación Provincial o con algunos ayuntamientos, especialmente en lo relativo a los plazos de construcción de las líneas, fue algo habitual. Pese a ello, el dinero público siguió llegando a las compañías, e incluso a veces la Diputación instó a los ayuntamientos a que pagasen las subvenciones comprometidas con independencia de la actitud de las empresas ferroviarias¹⁹; en algunas ocasiones llegó a sospecharse que la interrupción de las obras era un medio de presión con el que obtener nuevas subvenciones²⁰. Las colisiones entre las compañías y algunos ayuntamientos, generalmente en torno a ocupaciones ilegales de terrenos, fueron resueltas frecuentemente por los gobernadores civiles en favor de los intereses de las empresas²¹. Nadie impidió tampoco que —como sucedió durante las obras de construcción del ferrocarril de Ávila a Salamanca— las compañías se apoderaran prácticamente de las carreteras, interceptándolas casi a su antojo²².

Las deficiencias en materia de seguridad y las irregularidades de carácter laboral durante la construcción de las líneas, fueron también muy abundantes. Ni las compañías constructoras ni las autoridades solían prever la creación de alojamientos adecuados para los obreros y menos aún de hospitales o dispensarios de emergencia²³. Los accidentes laborales, algunos —como el que en junio de 1885 produjo en un túnel de la Fregeneda 29 víctimas— de especial gravedad, se sucedieron con frecuencia, a veces tras la realización de obras defectuosas que habían recibido

18. *La Legalidad*, 31-VII-1889.

19. En octubre de 1888 la Diputación Provincial concedió a la compañía del ferrocarril de Salamanca a Ávila una subvención de 2,5 millones de reales, pagadera en 12 plazos anuales, con la condición de que la línea quedase finalizada en un plazo de tres años. Transcurrido dicho plazo, y pese a la prolongada paralización de las obras, la Diputación siguió pagando la subvención prevista; cfr. *El Adelanto*, 7-II-1890 y *La Legalidad*, 10-I-1892. El 23 de enero de 1889 el ayuntamiento de Salamanca decidió, a instancias de la Diputación Provincial, abonar las 20.000 pesetas de subvención consignadas en el presupuesto en beneficio de la compañía Medina-Salamanca, pese a que, de acuerdo con las palabras de un concejal, la compañía no reconocía al ayuntamiento de Salamanca su derecho a tomar parte como accionista en las asambleas de la sociedad; *El Fomento*, 24-I-1889.

20. “Los ferrocarriles de la provincia”, en *El Memorándum*, 20-XII-1892.

21. En 1892, el gobernador civil forzó al ayuntamiento de Salamanca a alcanzar un acuerdo con la compañía del Transversal, tras la ocupación ilegal por ésta de terrenos pertenecientes a las servidumbres pecuarias y al común de vecinos, utilizando el argumento de la “crisis obrera” que podría producirse en la ciudad caso de paralizarse las obras; *La Legalidad*, 20-II-1892, 29-II-1892 y 20-III-1892.

22. *La Legalidad*, 10-VIII-1889.

23. 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. Salamanca. Diputación, pp. 9-23.

el visto bueno de los ingenieros del Estado²⁴. Las grandes concentraciones de mano de obra, sobre todo en verano, produjeron la aparición de enfermedades infecciosas como el paludismo, el cólera, las fiebres tifoideas, la viruela, etc.²⁵. Los retrasos en los pagos de jornales, debidos generalmente a los contratistas con los que las compañías acordaban la construcción de los tramos, fueron origen también de varias huelgas y de algunos conflictos de orden público²⁶.

Finalmente, las compañías disfrutaron de una notable permisividad de las autoridades ante el funcionamiento irregular de las líneas ya en explotación. Retrasos espectaculares en los horarios, inexistencia de salas de espera en las estaciones, alteraciones del recorrido ante la llegada de algún “personaje”, ausencia de empleados en las estaciones, etc., contrarias a las cláusulas de explotación, rara vez fueron objeto de sanción gubernativa²⁷.

.....

Desde la perspectiva actual, los testimonios que hemos ido acumulando en las páginas anteriores presentan un carácter abrumador, del que convendría sin embargo no extraer conclusiones apresuradas. La Restauración no fue, como veíamos al principio, un régimen político singular dentro de la Europa de la época. Por otro lado, debe tenerse en cuenta que la existencia de esta *old corruption* agarrada como una lapa a la política salmantina, nos es conocida sobre todo, como habrá podido advertirse, por las denuncias de una prensa que operaba en un marco bastante abierto de libertad y pluralismo, y por ello, pese a la debilidad de sus bases empresariales, con un cierto margen de independencia. El control del aparato político mediante el ejercicio de la libertad de prensa era precisamente —también lo señalábamos al principio— una de las condiciones que permitirían romper progresivamente con esa situación.

Es por esta vía por la que nos encontramos con algunos de los elementos que permiten acceder a una comprensión más cabal de la naturaleza política del sistema de la Restauración. Instalado en la lenta transición desde el liberalismo oligárquico a la democracia, durante la época a la que aquí nos hemos referido —el

24. Apuntes para los ingenieros del Estado, en *El Adelanto*, 17-VI-1889. Y Accidente desgraciado, en *El Fomento*, 29-VI-1889. Sobre la catástrofe del túnel de La Fregeneda, producida por una gran tormenta y el consiguiente desbordamiento del río Águeda, véase *El Progreso*, 18-VI-1885; y Lo de Fregeneda, en *La Liga de los Contribuyentes de Salamanca*, 21-VI-1885.

25. Así, por la abrupta orografía de la zona, que obligó a construir 20 túneles y 9 puentes, en los 19 kilómetros de trayecto entre La Fregeneda y Barca d'Alva, entre 1883 y 1887, se acumularon a veces más de 2.000 trabajadores. Sobre la aparición de brotes epidémicos entre los trabajadores del ferrocarril, véanse los informes del médico Cristino Cebrián, por ejemplo, en *El Progreso*, 1-X-1885 y *El Fomento*, 16-I-1886. También Suicidios lentos, en *El Adelanto*, 27-XI-1889.

26. Por ejemplo, Lo que pasa en Fregeneda, en *El Fomento*, 26-VI-1886, 16-XI-1886, 4-XII-1886; y *El Progreso*, 13-III-1887.

27. Ferrocarril de la frontera portuguesa. En *La Legalidad*, 20-XI-1888.

último cuarto del siglo XIX— convivían en él muchos de los ingredientes esenciales del primero con algunos de los que caracterizarían a la segunda. No obstante, dicha transición nunca llegaría a culminarse, como es bien conocido, dentro de la monarquía restaurada. La crisis social y política del primer tercio del siglo impediría la efectiva consolidación de un régimen democrático y, tras la fracasada experiencia republicana y la guerra civil, la trayectoria española, hasta entonces asimilable a la de la mayoría de los países occidentales, siguió durante décadas un camino radicalmente diferente. Mientras nuestros vecinos europeos experimentaban un proceso de internacionalización del mercado, convertían sus Estados en administradores racionales de recursos y democratizaban su sociedad mediante el establecimiento de la responsabilidad política de los cargos públicos, España consolidó un mercado protegido, una sociedad de amigos y un Estado que ejercía como una especie de gigantesca agencia de favores y colocaciones, de subvenciones y empleos. Podría decirse, pues, que lo característico de España no ha sido el origen *old corruption* de su Estado contemporáneo, sino su prolongada permanencia durante la mayor parte del siglo XX.