

La esperanza defraudada

España no fue ajena a la fiebre del ferrocarril que padeció Europa en el siglo XIX. La construcción del trazado ferroviario desde Boadilla (Salamanca) hasta Barca d'Alva, en Portugal, obra épica cuyos resultados no colmaron las expectativas, es un reflejo de ello. La novela *Los túneles del paraíso* recrea aquella ciclópea construcción. Por Luciano G. Egido

EL HISTORIADOR salmantino Manuel Villar y Macías saludaba, entusiasmado, en 1886, con la retórica propia de la época, la inauguración oficial de la Línea del Ferrocarril de Salamanca a la frontera portuguesa de Fuentes de Oñoro, con destino a Lisboa, al igual que el otro ramal a la frontera, con destino a Oporto, por La Fregeneda, que se inauguraría al año siguiente: "Serán nuevas fuentes de vida, que la darán grande a Salamanca y su provincia, como las líneas proyectadas de esta ciudad directamente a Ávila y la transversal de Malpartida de Plasencia a Astorga; llamada está, pues, Salamanca, después de tan larga postración, a un porvenir inmenso, que añada a las antiguas las modernas glorias, entrando en el civilizador movimiento del siglo". El diario *La Unión* de Madrid, del día 5 de septiembre de 1883, escribía, enardecido, por el inicio de las obras del tramo final de la Línea de Salamanca a Portugal: "Desde el momento en que despertó nuestra España a la nueva vida de los pueblos modernos, que se simboliza con el movimiento del vapor y la locomotora, en todas las provincias de nuestro país se pensó en realizar esa vida y en realizarla muy pronto... El ferrocarril va... a ponernos en contacto inmediato con nuestra hermana la nación vecina, y en la provincia de Salamanca acrecentará muy mucho su importancia y riqueza; las producciones de su feraz suelo obtendrán facilísima salida y, sin disputa, su industria mejorará muy de veras".

No era, sino otra prueba más del optimismo provocado en toda Europa por el invento del ferrocarril, que, se pensaba, cambiaría la historia, mejoraría las condiciones de vida, llevaría la prosperidad a todos los rincones

de la tierra y aseguraría la paz y la solidaridad entre las naciones. Representaba la novedad del siglo, la vanguardia de la revolución industrial, que estaba cambiando la sociedad. Políticos y hacendistas se volcaban en su defensa y tenía todos los signos de una nueva panacea universal al alcance de todos. Como una demostración fáctica de este clima de euforia, que alcanzaba a todas las capas sociales, son conocidas las especulaciones de Balzac, con sus inversiones económicas en la construcción de ferrocarriles, que no siempre fueron afortunadas, o los grandes beneficios del marqués de Salamanca, en este negocio. Se puede hablar con propiedad de fiebre del ferrocarril, que, por aquellos años, padeció todo el continente.

En esta misma cuerda, el ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, Manuel Seijas Lozano, en la Real Orden de 26 de enero de 1850, se constituyó en defensor de la introducción del tren en España, con estas enervadas frases: "Sin calcular lo que habrá de suceder en una época lejana, sin considerar los fenómenos que han de realizarse de la propagación indefinida de este medio de comunicación, basta consultar lo existente para comprender que, con los adelantos que actualmente se hacen en este orden en casi todas las naciones de Europa, la que por desgracia suya no los siga ni llegue a construirlos habrá de sufrir necesariamente tal quebranto en su riqueza, que apenas podrá salir de su postración y no le será fácil reponerse". Así que tonto, el último. Curados de

la bobaliconería tecnológica, hoy esta palabra nos suena a ingenuidad decimonónica. Pero, en aquel tiempo, eran un acto de fe y una afirmación de esperanza.

Aceptadas la necesidad y la urgencia de contar con el ferrocarril para remediar el endémico atraso de la economía española, para no perder el tren del progreso, nunca mejor dicho, se sucedieron, a partir del medio siglo, los planes para establecer el trazado de las redes de las vías de acuerdo con la importancia de las ciudades y de las regiones y muchas veces a instancias de los caciques locales, que, como una peste de la Restauración, dominaron la vida social y política del país. Esto dio lugar a las propuestas más disparatadas de los itinerarios más ab-

ñol: *La Correspondencia de España*, *El Imparcial*, *El Liberal*, *El Globo*, *La Unión*, *El Correo*, *El Cronista*, *El Día*, *El Progreso*, *El Porvenir*, *La Prensa Moderna*, *La Reforma Penitenciaria* y *Los Sucesos*, además, por supuesto, de los mejores periódicos portugueses, *El Correo de Oporto* y *El Diario de Noticias de Lisboa*, y los de Salamanca, *El Fomento*, *El Adelanto*, *La Liga de Contribuyentes* y *El Defensor de los Secretarios de Ayuntamiento*.

Pero la gran aventura del ferrocarril tuvo sus más y sus menos. La construcción de las vías férreas implicó un gran gasto económico, social y tecnológico de inusitadas dimensiones, que no siempre justificaron los resultados y que quizá se hubiera podido evitar o reducir al menos, sobre todo en las peque-

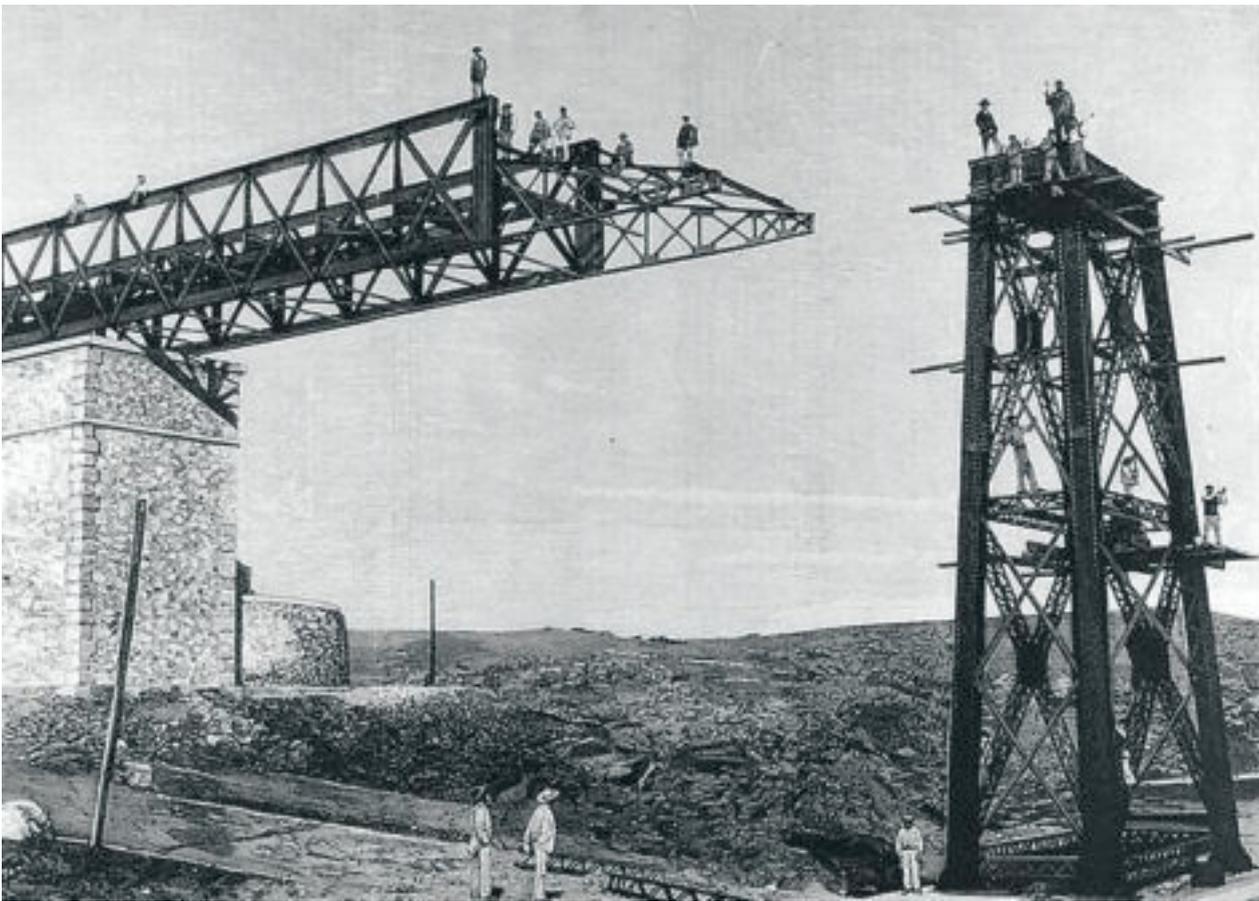
de rendía viaje la parte española de la línea. Se salvaron casi quinientos metros de desnivel y, desde La Fregeneda a la frontera se necesitaron veinte túneles y más de quince puentes, diseñados por los discípulos de Eiffel, para abrirle paso a las vías del tren, que fueron avanzando, poco a poco, penosamente, entre accidentes mortales, heridos sin cuento, inundaciones súbitas, que se llevaban por delante unos cuantos obreros, motines y asesinatos, una epidemia de cólera, que exigió tomar graves medidas de urgencia e incluso paralizar las obras en pleno verano, hasta que el frío redujo la mortalidad, y turbias historias de sexo, celos y rivalidades con los paisanos de aquellos pueblos, que aún perduran en la memoria colectiva.

Llegó a haber dos mil hombres, procedentes de media España, trabajando en aquella obra épica, sumidero de desgraciados, desechos de tiena, indeseables, ex presidiarios, huidos de la justicia, desgarramantas, desaharrados, desesperados y pobres de solemnidad. Logró, por fin, terminarse en diciembre de 1887, dejando una secuela de tullidos, lunáticos, enfermos con los pulmones picados y el vientre a paseo y tifoideos a perpetuidad. Entró en servicio en el mismo mes. Los resultados de beneficios económicos se hicieron esperar años, hasta bien entrado el siglo XX, y nunca colmaron, ni mucho menos, las expectativas creadas. En 1900, la Exposición Universal de París animó los viajes de la línea, que volvió a caer después en la misma apatía de los años anteriores. Los trenes cruzaban aquella región subdesarrollada sin que su paso despertara ni entusiasmo ni rechazo, tan sólo indiferencia e incluso el temor por los posibles daños producidos por las chispas de las locomotoras, hasta que se extendió la obligación

de los cortafuegos. Para colmo, algunas reses murieron al paso del tren. Aquellos beneficios sociales carecieron en el proyecto de la empresa no llegaron nunca. La región mantuvo los niveles de su estancamiento económico. El tráfico de mercancías, cereales, cueros, lana, aceite de oliva, carbón vegetal, maderas y cabezas de ganado fue creciendo lentamente, sin excesivas alegrías, y los viajeros fueron siempre escasos, con vagones semivacíos y los de primera de adorno. Santander le ganó la partida como puerto de exportación de los productos agrícolas de Castilla y León.

En un informe técnico de 2006, sobre la línea, se decía que "su explotación nunca fue rentable y provocó continuos déficit a las cuentas de la Compañía". Sin embargo, "se puede contar entre los más impresionantes ejemplos de la ingeniería ferroviaria a escala mundial". El Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984 tomó el acuerdo de suprimir, a partir del 1 de enero de 1985, cuando faltaban dos años para que cumpliera un siglo, aquella línea, que tantos sacrificios humanos, tantos adelantos técnicos y tantos recursos financieros había necesitado para su realización y puesta en marcha. Una simple firma burocrática terminó con los vestigios de la leyenda de su épica construcción y con los testimonios fehacientes de su ajetreada biografía. •

Luciano G. Egido (Salamanca, 1928) ha publicado recientemente *Los túneles del paraíso*. Tusquets. Barcelona, 2009. 400 páginas. 20 euros.



Construcción, en los años ochenta del siglo XIX, de un viaducto en la línea Salamanca-Portugal Ilustración Española y Americana / Museo del Ferrocarril

surdos de los ferrocarriles. Práxedes Mateo Sagasta, jefe del Partido Liberal, ingeniero de Caminos, que había trabajado en la construcción de la línea entre Valladolid y Palencia, con su sentido pragmático, criticó con dureza y sin pelos en la lengua este trenzado de redes caprichosas: "Habéis designado líneas que se rechazan, que se oponen absolutamente; allá se ve un punto insignificante, servido por tres o más líneas importantes; acullá se ve una línea imposible de realizar; y de lo que resulta acá y allá y acullá hay un conjunto hasta repugnante". Pero lo que estaba fuera de duda era la idea de una red radial que partiera de la capital del país. Lo que defendía también Sagasta: "Aquí tenéis trazadas esas grandes líneas, que... se reúnen en Madrid, como para concentrar sus fuerzas, a fin de atraer uno y otro más al centro de la monarquía". De 1851 a 1877 se hicieron ocho planes, entre grescas y polémicas, que se fueron rectificando unos tras otros. Pero, mientras tanto, las vías férreas aumentaron sus kilómetros y, en diez años, desde la ley del 3 de junio de 1855, se abrieron 4.756 kilómetros de vías.

La noticia de la inauguración de las obras del último ramal de la línea de Salamanca a la frontera portuguesa fue servida por un gran despliegue informativo de los periódicos de Madrid y de Portugal. Estuvieron presentes los enviados especiales de todos los medios de comunicación madrileños, lo que da idea de la importancia concedida a aquella línea del lejano Oeste espa-

ñas líneas periféricas. En mi novela *Los túneles del paraíso*, 2009, he contado los avatares de la construcción, de 1883 a 1887, del ferrocarril a la frontera portuguesa desde Boadilla (Salamanca) hasta Barca d'Alva, en Portugal. Fue una obra ciclópea, por las grandes dificultades de su trazado, debido a la complejidad geológica del terreno y a sus características orográficas, a la escasez de

Logró terminarse en diciembre de 1887, dejando una secuela de tullidos, lunáticos, enfermos con los pulmones picados y el vientre a paseo y tifoideos a perpetuidad

mano de obra cualificada, a la precariedad de medios y a la enorme envergadura del proyecto. Se tardaron cuatro años en cubrir los veinte kilómetros que hay desde el final de la penillanura salmantina, en el pueblo de Hinojosa de Duero, hasta llegar al río Águeda y su confluencia con el Duero, don-



Proyecto Iberoamericano de Divulgación Científica
Comunidad de Educadores Iberoamericanos para la Cultura Científica

Ficha de catalogación

Título:	La esperanza defraudada
Autor:	Luciano G. Egido
Fuente:	<i>El País</i> (España)
Resumen:	Los sueños de progreso económico y de vertebración social estuvieron asociados en las últimas décadas del siglo XIX al desarrollo del ferrocarril. Los caminos de hierro iban a unir regiones y países haciendo posible el fin de su aislamiento. Una de esas costuras en la península ibérica se cosería en medio de un territorio tan hermoso como hostil a los requerimientos topográficos del ferrocarril. Se trata de la frontera entre La Fregeneda, en España, y Barca D'Alva, en Portugal. La envergadura de la empresa acometida a finales del siglo XIX nunca fue compensada por el éxito económico y comercial. Tras su cierre en 1984 los raíles corroídos de los viejos puentes y túneles en medio del paisaje agreste de la frontera hispano-lusa son el testimonio del fracaso de aquel sueño tecnológico.
Fecha de publicación:	26/09/09
Formato	<input type="checkbox"/> Noticia
	<input checked="" type="checkbox"/> Reportaje
	<input type="checkbox"/> Entrevista
	<input type="checkbox"/> Artículo de opinión
Contenedor:	<input type="checkbox"/> 1. Los retos de la salud y la alimentación
	<input type="checkbox"/> 2. Los desafíos ambientales
	<input type="checkbox"/> 3. Las nuevas fronteras de la materia y la energía
	<input type="checkbox"/> 4. La conquista del espacio
	<input checked="" type="checkbox"/> 5. El hábitat humano
	<input type="checkbox"/> 6. La sociedad digital
	<input type="checkbox"/> 7. Otros temas de cultura científica
Referencia:	5ACH01



Proyecto Iberoamericano de Divulgación Científica
Comunidad de Educadores Iberoamericanos para la Cultura Científica

Propuesta didáctica
Actividades para el alumnado

1. Señala cuáles de las siguientes afirmaciones son verdaderas y cuáles falsas teniendo en cuenta lo que se dice en el texto *La esperanza defraudada*:

1. A finales del siglo XIX los periodistas españoles tenían una visión muy pesimista sobre las ventajas que suponía la construcción de líneas de ferrocarril.	V	F
2. En cierto modo, el ferrocarril simbolizó a finales del siglo XIX el progreso de las naciones.	V	F
3. Manuel Seijas Lozano era el ministro que tenía a su cargo los temas relacionados con la educación y las obras públicas en España a mediados del siglo XIX.	V	F
4. Ningún ministro español creyó en las posibilidades del ferrocarril hasta las primeras décadas del siglo XX.	V	F
5. Los primeros proyectos de redes ferroviarias en España estaban caracterizados por la racionalidad y el sistematismo de los trazados.	V	F
6. Tras la aprobación de la ley de 1855, en diez años se abrieron en España casi 5.000 kilómetros de vías de ferrocarril.	V	F
7. Debido a lo accidentado del terreno, se tardó veinte años en construir cuatro kilómetros de la línea entre Salamanca y Portugal.	V	F
8. En la línea entre La Fregeneda y la frontera con Portugal llegaron a trabajar 2.000 hombres en condiciones muy duras.	V	F
9. El éxito de la línea durante las primeras décadas del siglo XX compensó sobradamente los esfuerzos realizados para su construcción.	V	F
10. Hoy la línea entre La Fregeneda y Barca D'Alva se ha reformado totalmente por que por ella circulan trenes de alta velocidad.	V	F

2. Partiendo del contenido del texto comenta qué motivaciones y qué concepciones ideológicas llevaron a la decisión de construir esa línea de ferrocarril entre España y Portugal por un territorio tan accidentado.

3. Averigua en qué estado se encuentra actualmente la línea entre La Fregeneda y Barca D'Alba y qué alternativas hay sobre su futuro.

4. Busca información sobre los orígenes del ferrocarril en tu país. Averigua también que características tiene el trazado de sus líneas ferroviarias y qué proyectos se plantean para el futuro.

5. ¿Hay líneas de ferrocarril abandonadas en tu región o país? ¿Qué se hace con ellas? ¿Qué se podría hacer?

6. ¿Cuál es el ancho de las vías de ferrocarril en tu país? ¿Qué motivos técnicos y políticos se dieron para justificar la decisión de que el ancho de vía español fuera diferente al de Francia y otros países europeos? ¿Por qué Portugal adoptó el ancho de vía español y no el francés?

7. Imagina que fueras el responsable del ministerio de Obras Públicas en tu país y tuvieras que decidir entre ampliar el trazado de autopistas por todo el país o ampliar el trazado de líneas de ferrocarril. ¿Qué alternativa te parece más adecuada? Para tomar esa decisión ten en cuenta y

comenta los efectos ambientales, los riesgos para los viajeros, las consecuencias para el comercio, el impacto en las ciudades y las formas de vida que implica cada una de esas alternativas.

8. Sobre cada frase de la siguiente quiniela señala tu postura de acuerdo, desacuerdo o duda. Selecciona dos o tres frases de la quiniela que te parezcan destacables (estés o no de acuerdo con lo que dicen) y redacta un comentario sobre ellas.

Quiniela sobre las líneas de ferrocarril			
1. Una obra como la del ferrocarril entre La Fregeneda y Barca D'Alba nunca debió realizarse. Sólo deberían abrirse líneas entre zonas en las que ya hay intercambio comercial.	1	X	2
2. Todos los países han apostado con la misma intensidad por el desarrollo del ferrocarril.	1	X	2
3. Cada país debería tener un ancho de vía diferente, así se evitan posibles invasiones de los vecinos.	1	X	2
4. Los trazados del ferrocarril deben hacerse siempre considerando que el lugar por el que deben pasar la mayoría de las líneas es la capital del país.	1	X	2
5. Los ferrocarriles de alta velocidad son ya una alternativa al transporte aéreo.	1	X	2
6. En el siglo XIX el progreso lo simbolizaba el ferrocarril, en el siglo XX lo simbolizó el automóvil.	1	X	2
7. Las vías que ya no se utilizan deberían habilitarse como sendas peatonales o para el cicloturismo.	1	X	2
8. Viajar en ferrocarril es mucho más agradable que hacerlo en automóvil.	1	X	2
9. El ferrocarril es más ecológico que el automóvil.	1	X	2
10. Si hubiera mejor transporte por ferrocarril las ciudades estarían mejor organizadas porque los automóviles y las carreteras no tendrían tanto impacto en el territorio.	1	X	2

1: De acuerdo; **X:** En duda; **2:** En desacuerdo



CENTRO DE ALTOS
ESTUDIOS UNIVERSITARIOS
CENTRO DE ALTOS
ESTUDIOS UNIVERSITÁRIOS



Agencia Española
de Cooperación
Internacional
para el Desarrollo

Proyecto Iberoamericano de Divulgación Científica
Comunidad de Educadores Iberoamericanos para la Cultura Científica

Propuesta didáctica
Sugerencias para el profesorado

- De entre las actividades propuestas conviene elegir cuáles se adaptan mejor al grupo y a sus intereses. En todo caso, antes de proponer la realización de las actividades se recomienda una lectura atenta del texto.

- La actividad 1 facilita el análisis del contenido del texto. Su revisión permitirá aclararlo y resolver posibles dudas. La actividad 2 plantea una indagación sobre las motivaciones que explican la realización de un proyecto como el que se comenta en el texto. En la actividad 3 se propone buscar información, fácilmente accesible en Internet, sobre el estado actual de esa línea, de características especialmente atractivas desde un punto de vista histórico-cultural, y las alternativas de uso que se plantean para ella. En las actividades 4 y 5 se plantea realizar una investigación sobre la historia y el papel del ferrocarril en el propio país y sobre el posible uso de los trazados ya abandonados. La actividad 6 propone una interesante investigación sobre las motivaciones políticas con justificación técnica para que el trazado ferroviario ibérico de la mayor parte del siglo XX tenga un ancho de vía diferente al del resto de Europa. En la actividad 7 se sugiere una reflexión, apoyada en las dimensiones que se señalan, que justifique la orientación en la política de transporte de un país en relación con el desarrollo de vías férreas o autovías para el tráfico de automóviles. La actividad 8 plantea cuestiones valorativas en relación con los temas generales en los que se encuadra el caso histórico que se comenta en el documento.

- Aunque las actividades propuestas están redactadas para ser realizadas individualmente, varias de ellas son especialmente propicias para ser desarrolladas en equipo o incluso en debate abierto con toda la clase. Es especialmente interesante, en este sentido, compartir y discutir las opiniones de las actividades 4, 5, 6 y 7. Sobre ésta última se podría realizar un debate entre equipos que encarnaran cada una de las alternativas que se plantean

- Podría ser oportuno registrar algunos de los comentarios y las respuestas que aparecen en el aula en torno a las actividades 5 y 7. Tales apreciaciones pueden ser útiles para entender las percepciones de los jóvenes sobre los problemas del transporte en su país y, particularmente, sobre la alternativa que supone el transporte por ferrocarril.