

Bolsairo predoutoral da Xunta de Galicia

O CONDE DE PALLARES E O FERROCARRIL DE GALICIA

INTRODUCCION

Xosé Ramón Veiga Alonso

Cando un se achega por primeira vez ó estudio da evolución histórica do ferrocarril en Galicia, o primeiro que destaca é a falta de investigacións sobre o tema, o pouco que ata o momento ten importado ós historiadores do país o coñecemento, comprensión e análise da inserción ferroviaria galega na rede estatal¹. O desinterese tórnase certamente incomprendible se temos en conta que a presenza ou non de vías férreas condiciona dun xeito rotundo as posibilidades de integración galega dentro do marco estatal, xa non a nivel simplemente económico, senón tamén social, político e mesmo cultural. Se queremos ter unha visión axeitada da realidade galega na segunda metade do XIX e o seu evoluir no XX, a referencia ó ferrocarril é inexcusable: dende as crises de subsistencias do século pasado, a emigración (tanto exterior como, sobre todo, interior), a eficacia centralizadora do Estado, pasando pola exportación de gando, as folgas obreiras, a recepción de novas ideoloxías e ata chegar ás máis recentes polémicas verbo da viabilidade do entramado férreo galego, son outros tanto eidos de estudio (ós que se poderían engadir moitos máis) nos que o ferrocarril ten algo que dicir. Xa que logo, facemos nosas as palabras do profesor Quintana Garrido, que son tanto un desexo como unha chamada ó futuro: «un tema desta envergadura aínda está necesitado dun urxente e profundo estudio monográfico que o analise e sitúe con rigor nas súas coordenadas históricas»².

1.-Con carácter exclusivo céntranse no tema os traballos de, POSE ANTELO, J. M., "Aproximación histórica a los ferrocarriles gallegos", *Cuadernos de Estudios Gallegos*, n.º 98 (1982), pp. 313-344; CARMONA BADIA, X., voz "Ferrocarril", en *G.E.G.*, tomo XII, pp. 167-174; QUINTANA GARRIDO, X. R., "Reflexións históricas no centenario da integración de Galicia na rede ferroviaria española (1883-1983)", *Boletín Auriense*, XVI (1986), pp. 237-273. Este mesmo autor tense recentemente ocupado do tema en "Industria y ferrocarril en el siglo XIX", *Historia de Galicia*, fascículo 41, da colección editada polo xornal *Faro de Vigo*. A nivel estatal, o tema ferroviario, en tódalas súas diferentes vertentes, ten xa merecido abondosos estudos: WAIS SAN MARTIN, F., *Historia general de los ferrocarriles españoles. 1830-1941*, Madrid, 1967; CASARES ALONSO, A., *Estudio Histórico-Económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, 1973; ARTOLA, M. (dir.), *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, 2v., Madrid, 1978; GOMEZ MENDOZA, A., *Ferrocarriles y cambio social en España, 1885-1913*, Madrid, 1982; *Ferrocarril y mercado interior en España. 1874-1913*, 2v., Madrid, 1984 e *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Madrid, 1989; HERNANDEZ SEMPERE, T. M., *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano, 1843-1879*, Valencia, 1983; ORMAECHEA, A. M., *Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936*, Bilbao, 1989.

2.-QUINTANA GARRIDO, X. R., op. cit., p. 239.

Esta investigación, centrada exclusivamente na Galicia de «*cando non había tren*»³, non pretende nin de lonxe cargar con semellante responsabilidade, mais si contribuír a clarificar algúns dos como, os cando e sobre todo os porque da tardía e dificultosa chegada da locomotora a Galicia, facendo especial fincapé no papel xogado en toda esta historia polo ilustre vilalbés Manuel Vázquez de Parga, Conde de Pallares, quen terá, como de seguido veremos, unha actuación dabondo decisiva como para adicarlle estas páxinas.

1. OS DIFICIS COMEZOS.

En 1876 un xornal galego definía o proceso de incorporación de Galicia ó entramado férreo español como «la tristísima historia de nuestras vías férreas»⁴. O adxectivo en grao superlativo estaba moi correctamente empregado, por canto definía á perfeccion o que fora o evoluir do inexistente, pero agardado, ferrocarril galego por máis de 17 anos, os que transcorreran dende un xa lonxano 21 de abril de 1858, fausto día no que se votara a lei que prevía a construción da liña Palencia-A Coruña⁵. Comezaba entón unha peregrinaxe que se prolongaría máis do desexado por todos, por canto só tería feliz remate 25 anos despois, en 1883, os que tardou Galicia en contar con conexión férrea coa Meseta. Sen dubida, un «parto» complicado.

En realidade, o interese galego por gozar dos beneficios do ferrocarril arranxa xa de 1853⁶. É en agosto dese ano cando o ministro de Fomento, Agustín Esteban Collantes, presenta un proxecto de lei xeral de ferrocarrís co que se buscaba poñer unha pouca de orde na ata entón arbitraria e confusa lexislación do tema, proposición na que se incluía a realización dunha liña que unise Palencia co litoral galego. Era a primeira vez que Galicia non resultaba marxinada nos plans férreos deseñados dende o goberno⁷. A reacción no país diante desta oportunidade non se fai agardar, e de xeito inmediato as cidades de A Coruña e Vigo comezan unha liorta por se-lo puntos de destino da proxectada vía⁸, polémica

3.-A expresión está sacada dunha coñecida cantiga do grupo vigués "Os Resentidos".

4.-**El Heraldo Gallego**, recollido no xornal lucense **Diario de Lugo**, n.º 49, 29-XI-1876.

5.-A lei aparece reproducida na **Gaceta de Madrid**, n.º 118, 28-IV-1858.

6.-Se exceptuamos a intontona dunha compañía inglesa en 1846, a F. Alston, que tentaba a realización dun ferrocarril León-Vigo, pero que non pasou da intención. Ver, QUINTANA GARRIDO, X. R., op. cit., p. 259, nota 96. Nestes anos son moi habituais as concesións de liñas a compañías privadas que logo non chegan a realizar. Así o indica ARTOLA, M., "La acción del Estado", en ARTOLA, M. (dir.), op. cit., pp. 341 e ss.

7.-Ata 1844 o interese polos ferrocarrís fora nulo por parte do Estado. Nese ano ve a luz a primeira normativa ferroviaria (Real orde de 31-XII-1844). En 1845, o enxeñeiro Juan Subercase realiza o primeiro informe definindo a futura rede férrea española, no que Galicia quedaba claramente marxinada por canto a liña que uniría León con Vigo era definida como un simple "ramal de prolongación". Ver, HERNANDEZ MARTINEZ, T. M., op. cit., p. 28 e ss. Cando en 1850 se emprende unha información parlamentaria sobre o tema, de novo Galicia queda excluída das zonas entendidas como prioritarias. No proxecto de lei de Miguel de Reinoso (1851), só se ofrecía para a rexión galaica un "ramal secundario" que partiría de Valladolid. A deficiente actuación gubernamental en todo o asunto do ferrocarril galego será unha das causas que expliquen o tardío da súa chegada, mais non a única nin a máis importante.

8.-No empeño, Santiago apoiará a Vigo e Lugo a Coruña. Do enfrontamento inórmanos CARMONA, X., op. cit. ERÍAS MARTINEZ, A., "A chegada do ferrocarril a Betanzos", **Anuario Brigantino** (1983), pp. 85-101, ofrécemos un precioso documento verbo desta polémica, en concreto unha carta do alcalde coruñés ó de Betanzos do 25-VIII-1853, na que se sinala: "Un solo lado del país gallego recibirá la animación y todos los beneficios que ofrecen esas fáciles y rápidas comunicaciones, al paso que la mayor parte de Galicia, se verá abatida con la postergación de su industria y la costosa extracción de sus producciones (...). es asunto de vida o muerte para los pueblos de Galicia", p. 85. Nese mesmo ano, en setembro, as corporacións de A Coruña e Lugo enviarán un escrito ó goberno en apoio das súas reivindicacións. *Ibidem*, p. 86.

ca dobremente estéril por canto o proxecto de Esteban Collantes non sairá adiante. En todo caso, sérvenos a nós como ilustración palpable dunha das causas fundamentais a ter en conta á hora de establece-las trabas opostas á chegada do ferrocarril, como son as rivalidades locais, o esaxerado localismo («nacionalismo de campanario» que diría un coñecido xornalista) dos grupos burgueses das dúas cidades máis dinámicas do país. Idénticos protagonistas repetirán puxilato pouco tempo despois, como de seguido veremos.

Terá que ser nuns anos de especial efervescencia lexislativa, como son os de 1854 a 1856, cando vexa a luz a largamente buscada Lei Xeral de Ferrocarrís (xuño de 1855), formando parte dun paquete de medidas destinadas á modernización do aparello infraestructural do Estado español⁹. Ao abeiro desta normativa impulsaranse decididamente as construcións ferroviarias no Estado, participando tamén Galicia da «manía» ferroviaria que se extendía coa rapidez dun andacio¹⁰. Aproveitando que na lei de 1855 se incluía a liña Valladolid-litoral galego entre as consideradas de construción prioritaria, un grupo de «primeiros contribuíntes» coruñeses, encabezados por Martínez Picabía¹¹, deciden solicitar do goberno o correspondente permiso co obxecto de estudia-la viabilidade dunha vía que partindo da Madrid-Irún (en concreto, da localidade de S.Isidro de Dueñas) tería o seu remate na cidade herculina. Deste tronco principal saíría un ramal cara Vigo e outro cara a costa asturiana. Inmediatamente, a deputación de Lugo dispón secunda-la iniciativa coruñesa, iniciando unha cooperación que se converterá nunha constante a partires de agora¹².

Realizados con celeridade, os estudos da liña aparecen xa rematados en outubro de 1857. A lonxitude aproximábase ós 548 kms.: partindo de S.Isidro de Dueñas, pasaba por Palencia, Sahagún, León, Brañuelas, Ponferrada, Valdeorras, Queiroga, Monforte, Sarria e Lugo, para chegar finalmente a Coruña (neste primeiro estudio non se incluía o ramal a

9.-No mesmo bienio, pero en 1856, tamén se aproban as leis de Bancos de Emisión e a Sociedades de Crédito. Verbo da trascendencia da norma de 1855 ver, MATEO DEL PERAL, D. "Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)", en ARTOLA, M. (dir), op. cit., tomo I, pp. 88 e ss.

10.-Non en van, no decenio 1855-1865 sitúase o "boom" das construcións férreas españolas, con cáseque 4.800 Kms. abertos á explotación. Mago que nin un só correspondese a Galicia.

11.-Picabía tiña emigrado a Cuba uns anos antes, amasando na emigración unha considerable fortuna, e coñecendo na Illa o primeiro dos ferrocarrís construído no Estado español: o La Habana-Güines. Retornado a Galicia, e convencido da inmensa utilidade que reportaría ó país unha liña férrea que o engarzase coa Meseta, decide a formación dunha sociedade que impulsase o proxecto. Paga a pena lembra-los nomes destes pioneiros: Martínez Picabía (presidente), Eduardo Santos (vice), Benito Herce, Juan Flórez, Núñez de la Barca (vocais), Pedro Manuel de Atocha (secretario), Curricarte e Cía., Conde e Tuñón, Villarubia e Irmáns, Alvarez fillo e Pinilla, Maristany e irmáns, José Benito Español, Eusebio da Guarda, José Presas, Andrés Garrido, Francisco Ortega e Soler, Juan de Veiga, Ramón Peón, Agapito Ugarte, Gregorio Babé e José Casás (socios). Como doadamente se constata, boa parte da "flor e nata" da burguesía comercial e de negocios da Coruña do momento, sen dúbida o grupo máis directamente interesado na conexión férrea galega co Estado. Para estes e outros detalles consultar, **Boletín Oficial da provincia de Lugo**, n.º 23, 23-II-1857.

12.-En concreto, comisiona a Manuel Anselmo Rodríguez para que contacte cos coruñeses e logre que a cidade das murallas apareza como beneficiaria da rede férrea. Ver, **Actas da Deputación Provincial**, 9-VIII-1855.

Vigo), cun presuposto estimado en arredor de 480 millóns de reais¹³. Neste mesmo ano xurdían as primeiras iniciativas para logra-lo engarce férreo con Portugal. A marcha do ferrocarril semellaba imparabile¹⁴.

Consumído-los trámites administrativos habituais co visto bo da Xunta Consultiva de Camiños¹⁵, o proxecto da liña galega comeza a súa tramitación parlamentaria para converterse en lei. Diante do desinterese do goberno por propoñela, será un grupo de deputados eleixidos polas provincias interesadas no ferrocarril os que den o primeiro paso, coa presentación dunha proposición de lei en tal sentido o 1 de marzo de 1858: entre eses deputados atopábase Manuel Vázquez de Parga, recente Conde de Pallares¹⁶, quen iniciaba así o que ía ser unha relación constante cos ferrocarrís galegos e, máis en concreto, con esta liña Palencia-A Coruña. El será o encargado de redactar, como secretario da comisión dos deputados de Galicia, Asturias, León e Palencia, a mencionada proposición, convertida finalmente en lei o 21 de abril de 1858¹⁷.

Calificada como de primeira orde, a vía partía de Palencia e, atravesando León, entraba en Galicia pola ponte de Domingo Flórez; unha vez no interior do país, en Monforte («o donde se crea conveniente»), bifurcábase, cun ramal cara A Coruña e outro cara Vigo. Así mesmo, unha vía que partise desta liña chegaría á costa asturiana. Dividida en cinco seccións (Palencia-León, León-Ponferrada, Ponferrada-Queiroga, Queiroga-Lugo e Lugo-Coruña), subastarábase a súa construción o máis cedo posible, agás o tramo Queiroga-Lugo, pendente dos estudos do ramal a Vigo¹⁸. Para un presuposto de máis de 470 millóns de rs., fixébase unha subvención de case 179, que se entregaría segundo se fosen construíndo kilómetros de vía. A construción e explotación dos tramos iría a parar á empresa que na subasta ofrecese unha maior rebaixa verbo da subvención estatal. Os datos económicos da liña refléxanse no seguinte cadro:

13.-Os datos están tomados do xornal lucense **La Aurora del Miño**, n.º 24, 6-X-1857. Como se constata, a liña galega aparece como tributaria da famosa liña do Norte (a Madrid-Irún), subordinación que traerá non poucos problemas no futuro. Ó non tratarse dunha liña directa con Madrid, a vía dá numerosos rodeos, tendo cáseque 200 Kms. máis que a estrada Madrid-A Coruña. Así mesmo, e mentras que esta se articulaba como a columna vertebral das comunicacións viarias coa zona norte, aquela só era unha tributaria da mencionada liña do Norte. Para estas e outras matizacións ver, GONZALEZ LOPEZ, E., **Historia de Galicia**, A Coruña, La Voz de Galicia, 1980, pp. 646-647.

14.-Ver, MASSARELOS, B. de, **Substituição ofrecida ao (...) sobre a conveniencia do caminho de ferro de Porto a Vigo**, Porto?, 1857.

15.-Que califica ó estudio como "de los más completos y dignos de la honrosa calificación que mereció de la Junta Consultiva". Ver, **B. O. da provincia de Lugo**, n.º 139, 19-XI-1858.

16.-O título concédeselle en 1857. En abril dese mesmo ano fora eleixido por vez primeira deputado polo distrito de Lugo. Para estes e outros datos ver, **El Norte de Galicia**, n.º 2339, 13-XI-1908.

17.-Reproducida na **Gaceta de Madrid**, n.º 118, 28-IV-1858. Xunto a Pallares, os restantes parlamentarios responsables da lei de abril foron: Alejandro de Castro (deputado por Pontevedra), Juan Florez (por A Coruña), Pedro Sanjurjo (por Ourense), o Marqués de Montevirgen (por León), Agustín Esteban Collantes (por Palencia) e Francisco Bernaldo de Quirós (por Oviedo). Os datos da representación parlamentaria están sacados da **Guía de Forasteros de Madrid** do ano 1858.

18.-Estudios rematados e aprobados pola Xunta Consultiva en outubro de 1860.

PRESUPOSTOS	SUBVENCION	
Palencia-León	52.269.738 rs.	19.862.500 rs.
León-Ponf.	96.726.147	36.755.936
Ponf.-Queiroga	84.395.306	32.070.216
Queiroga-Lugo	133.994.171	50.917.785
Lugo-Coruña	102.945.165	39.119.161
TOTAL	470.330.527	178.725.598 (38%)

Varios aspectos da lei merecen ser destacados, por canto terán unha transcendencia decisiva nas dificultades que a non tardar se presentarán na construción. En primeiro lugar, e como xa sinaléi antes¹⁹, a vía galega non era autónoma nin engarzaba directamente con Madrid, senón que o seu nacemento en Palencia creáballe unha dependencia total da liña do Norte; consecuentemente, a empresa explotadora dos nosos ferrocarrís sempre estaría a mercede da propietaria da do Norte e, o que resulta máis grave, a actividade ferroviaria de Galicia (e Asturias) subordinada ós intereses da todopoderosa «Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España», concesionaria da Madrid-Irún, de inexcusable recorrido para os produtos galegos que marchasen á capital do Estado (e viceversa). Xa que logo, a comunicación férrea galega quedaba en mans non dunha, senón de dúas compañías diferentes e de intereses a miúdo contrapostos, dualidade que creará non poucos problemas no futuro.

Un segundo aspecto negativo da lei ven determinado pola non fixación de prioridades na realización das seccións, o que fará que se constrúan con preferencia as de orografía máis doada (Palencia-León e León-Ponferrada), quedando as galegas nunha situación de total marxinalidade. O outorgamento da subvención en función dos kilómetros de vía levantados (independentemente da dificultade do tramo realizado) xogará no mesmo sentido. Isto explica que unha vez feitas as seccións castellanas, en xaneiro de 1868, a construción quede practicamente paralizada²⁰. Mais ningunha destas deficiencias legais se percibía en 1858²¹, xa que o empeño tanto do conde de Pallares como de todos aqueles interesados na liña galega era acadala súa construción o máis rapidamente posible. Vexamos como.

19.-Ver nota 13.

20.-Tal e como se indica no "Dictamen del Diputado ponente acerca de los ferrocarriles de Palencia a La Coruña y de León a Gijón, o del Noroeste de España. Apéndice A. Parte histórica", p. 9, 18-1-1872. Consultado no **Museo Provincial de Lugo**, fondo "Impresos y manuscritos de carácter político y literario".

21.-Se ben xa aparecían as primeiras voces que daban conta da práctica común nas compañías constructoras de centrarse só nos tramos de máis doada feita, realizados con premura para así logra-lo rápido cobro da subvención estatal, quedando os de maior dificultade sen realizar. En tal sentido se expresaba o deputado Ortíz de Zárate en referencia á liña Madrid-Irún concedida á Cía. do Norte: "Es verdad que hay muchas obras hechas en toda la extensión desde Madrid a Irún, pero son las más fáciles y las que bastan para obtener la subvención (...) el hecho que he citado de ejecutarse las obras más fáciles primero que las más difíciles, es exacto, y se refiere no sólo a la empresa del Norte sino a todas", **Diario de Sesiones del Congreso**, 21-VI-1860, reproducido no xornal madrileño **Las Novedades**, n.º 3519, 22-VI-1860.

1.1. O imposible financiamento. Pallares e a subscripción de accións para o ferrocarril do Príncipe Don Alfonso.

Xa o 3 de febreiro de 1859 se leva a cabo unha primeira subhasta da liña Palencia-A Coruña (re-bautizada coma do «Príncipe Don Alfonso»), mais esta inicial poxa defrauda por completo as expectativas creadas, dado que é declarada deserta ó non comparecer ningún licitador interesado. A liña galega non resultaba «atractiva» para os investidores ferroviarios. Seguindo a Xan Carmona²², a incomparecencia viría motivada pola baixa subvención outorgada polo goberno (lembramos, o 38% do total presupostado), mais esta explicación, con ser válida, resulta parcial, dado que outros ferrocarrís recibían axudas similares e si eran apetecidos. Xa que logo, hai que buscar outros argumentos explicativos. Así, débese ter en conta que era a totalidade da liña a que saía a subhasta, polo que o enorme monto financeiro do negocio faría retraerse ata ós máis arriscados investidores. Tampouco hai que esquecer a negativa visión existente do Noroeste peninsular no resto do Estado, considerado como un rincón afastado e atrasado, incapaz xa que logo de soste un investimento cen por cen capitalista como era o ferroviario²³. Se a isto engadímolo estado do mercado de capitais en 1859, «enfriado» por unha mala coxuntura financeira²⁴, teremos completas as claves explicativas deste primeiro fracaso.

O tema da subvención solucionárase con celeridade, logrando incrementala ata representa-lo 50,3% do presuposto (lei do 5-VI-1859), engadindo novos atractivos ó ata entón desprezado ferrocarril galego. Contando con este poderoso aliado téntase de novo a licitación da liña. Mais agora, coa lección aprendida do fiasco na poxa anterior, adóptanse tódalas precaucións posibles que eviten unha repetición, levándose adiante unha impresionante campaña, informativa e financeira, coa que respalda-la nova subhasta²⁵. Factor clave na mesma vai a se-lo conde de Pallares.

Os esforzos despregados, como veremos de seguido, serán inxentes. Mais antes de repasalos é preceptivo preguntarse sobre as razóns que levaban a homes como Pallares a embarcarse en empresas deste tipo. Expresado doutro xeito, ¿que se agardaba do ferrocarril para merece-la xeralizada atención de que era obxecto?²⁶. De primeiras, debemos de ter en

22.-CARMONA, X., op. cit.

23.-Desta negativa visión eran plenamente conscentes os contemporáneos: "El antiguo Reino de Galicia (...) es aún para el mayor número de habitantes de ciertas provincias, la Siberia en el clima, la Irlanda de España en la pobreza", PARDO PIMENTEL, N., "Ferro-carril de Galicia", *El Correo de Lugo*, 20-V-1860, citado por SAURIN DE LA IGLESIA, M.^º R., *Apuntes y documentos para una historia de Galicia en el siglo XIX*, A Coruña, Deputación Provincial, 1977, pp. 24-25.

24.-Sobre este contexto ver, HERNANDEZ SEMPERE, T. M., op. cit., p. 205.

25.-SAURIN DE LA IGLESIA, M.^º R., op. cit., p. 208: prensa, autoridades civís e eclesiásticas, particulares... todos se uniron "en una insólita armonía de pareceres acerca de la regeneración local, cuyo punto más importante era precisamente el ferrocarril".

26.-A "manía" ferroviaria será unha realidade cotiá para os galegos da segunda metade do XIX, cunha presenza constante nos medios escritos da época. Así o sinala o profesor Barreiro Fernández: "(...) o tema ferroviario foi o máis recorrente na literatura do momento", BARREIRO FERNANDEZ, X. R., "Debates ideolóxicos e políticos en Galicia no período 1846-1868", *Actas do Congreso Internacional sobre Rosalía de Castro e o seu tempo*, Santiago de Compostela, 1986, p. 358. Nada menos que catro xornais luciron no seu encabezamento a verba ferrocarril: *El Ferro-Carril, Periódico de intereses materiales* (Pontevedra, 1853-54), *El Ferro-Carril del Príncipe Don Alfonso* (A Coruña, 1858), *El Ferro-Carril* (Vigo, 1861) e *El Ferro-Carril Gallego* (Pontevedra, 1861-62).

conta o ambiente que se respiraba na época, enchido de esperanzas cara o porvir, dun optimismo caracteristicamente decimonónico que agardaba inaugurar un futuro onde as liortas civís, os enfrontamentos e as dificultades económicas fosen só un mal soño. Xa en 1850, un xove Vázquez de Parga deixaba constancia da súa confianza na nova etapa que se estaba a inaugurar:

«Llegó la época en que España puede tratar de aplicar los adelantos que los continuos descubrimientos han ocasionado en las artes y en las ciencias, y que se ven practicados en otras naciones, que encierran menos recursos que los que ella posee»²⁷,

convicción doblemente ratificada dez anos despois xa coa mente posta no ferrocarril:

«Las provincias de Galicia pueden alimentar la esperanza de un porvenir fecundo y halagüeño [no que] la agricultura, la industria y el comercio reciban el desarrollo, a que se prestan nuestro fértil suelo, con su dilatada costa (...) y la no desmentida laboriosidad de sus habitantes»²⁸.

Polo demais, este optimismo galaico para cos anos vindeiros²⁹ non era senón a traducción do que se estaba a vivir no resto do Estado e, mesmo con anterioridade, en Portugal³⁰. En España, practicamente dende o remate da 1ª guerra carlista e, máis en concreto, dende o Bienio Progresista (1854-56), os sucesivos gobernos manifestaran un claro desexo por levar adiante unha modernización das estruturas socio-económicas en sentido capitalista e europeizante, considerada como inexcusable no proceso de construción do Estado liberal-burgués³¹. Probablemente sexa co goberno da Unión Liberal do xeneral O'Donnell (cuio «gobierno largo» transcorre entre 1858 e 1863, nun exemplo sen parangón de estabilidade na España do XIX), cando estes anxeios modernizadores se manifesten con

27.-VAZQUEZ DE PARGA, M., "Introducción", *Revista de Galicia*, entrega 1.ª, Santiago de Compostela, 1-VI-1850., pp. 1-11.

28.-Manifiesto da "Junta de suscripción para el ferro-carril" da cidade de Lugo, do 10-IV-1860, *Museo Provincial de Lugo*, fondo "Documentos sobre el ferrocarril de Galicia". Este, como tódolos documentos da citada Xunta, foi obra do Conde, como el mesmo nos aclara nunha carta dirixida a Juan Flórez do 27-IX-1860, conservada en, *ibidem*.

29.-Deste optimismo dá conta BARREIRO FERNANDEZ, X. R., "Debates...", *op. cit.*, pp. 355-356, calificándoo de "esaxerado e inconsciente": "Un dos aspectos que máis sorprende a quen se aproxima ós medios de comunicación da época, especialmente a partir de 1854, é a ficción dunha sociedade galega que entrou decididamente na modernización socio-económica".

30.-Para o Estado spañol, son numerosos os estudos que destacan esta característica para os anos medios do século. É o caso de FONTANA, J., *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Barcelona, Ariel, 1973, p. 106; DURAN DE LA RUA, N., *La Unión Liberal y la modernización de la España isabelina. Una convivencia frustrada, 1854-1868*, Madrid, Akal, 1979, p. 199; CARR, R., *España, 1808-1975*, Barcelona, Ariel, 1990 (5.ª ed.), fala tamén de "optimismo económico" na España de despois do Bienio. Do optimismo portugués danos conta LOPES VIEIRA, A. "Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro. A especulação ferroviária en Portugal en 1845-46", *Revista de Historia Económica e social*, n.º 15 (1985), p. 124.

31.-Para este contexto ver, TORTELLA CASARES, G., "La economía española, 1830-1900", en TUÑÓN DE LARA, M. (dir), *Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo (1834-1923)*, tomo VIII da *Historia de España*, Barcelona, Labor, 1993 (2.ª ed.); ARTOLA, M., *La burguesía revolucionaria (1808-1874)*, Madrid, alinaza Universidad, 1987 (1.ª ed. de 1973), especialmente pp. 58-127.

maior evidencia, emanando dende o poder un cheiro especialmente embriagador que incide nas posibilidades abertas para o desenvolvemento do país e no seu enorme, pero agachado, potencial económico³². A forza destes postulados redoblábase polo seu contacto cos principios da economía política de inspiración smithiana, facendo fincapé na idea dun desenvolvemento de signo capitalista, acumulativo e auto-multiplicador³³. Por suposto que o elemento central deste entramado modernizador, e factor clave no despegue económico hispano, serían as obras públicas e, dentro delas, as vías férreas³⁴.

Emanadas dende o poder, estas ideas espallábanse con rapidez por todo o Estado, polo que a confianza nas virtudes rexeneradoras do ferrocarril era moeda corrente nestes anos. Xa que logo, non pode estraña-la súa positiva recepción en Galicia e o «semirreligioso» entusiasmo con que se saudou a nova da posible conexión férrea galega coa Meseta³⁵. O conde de Pallares, xunto con todos aqueles que clamaban contra a «postración» do país e agardaban unha oportunidade para amosar todo o descoñecido potencial galego, por fin atoparan a fórmula para explicitalo. Dende ese momento non se regatearán esforzos para lograr que «el formidable ruido de la locomotora retumbe poderosamente en las cavernas de sus valles...»³⁶.

Instalado no país o «mesianismo ferroviario» curador de tódalas doenzas, será o ferrolán Juan Flórez³⁷ quen con máis decisión aborde a enorme responsabilidade de converter en raís, vagóns e locomotoras a lei de 1858. Escarmentado polo fiasco da primeira subhasta, o obxectivo de Flórez centrarase na formación dunha empresa con capacidade financeira suficiente como para levar adiante o tendido da liña galega. Para logralo, reclamará a mobilización de tódalas forzas vivas do país, cuxa resposta non se fará agardar. O 1

32.-Pérez Galdos recolle perfectamente isto no seu libro **O'Donnell**: "De Mendizábal aca, nadie ha pensado que España es un pobre riquísimo, un vejete haraposo, que debajo de las baldosas del tugurio en que vive tiene escondidos inmensos tesoros (...). Pues O'Donnell levantará las baldosas, sacará las ollas repletas de oro, y con ese oro le dará al vejete unos pases por todo el cuerpo, a manera de friegas, devolviéndole la juventud, la fuerza física y mental", p. 212. Citado por, FONTANA, J., op. cit., p. 136.

33.-ROMERO BALMAS, G. N., "Liberalismo y desarrollo en España. Notas sobre el programa reformador a mediados del siglo XIX", **Revista de Historia Contemporánea**, n.º 1 (1982), pp. 227-240. Homes como Borrego, o galego Colmeiro, Cánovas, Castelar, Figuerola... son outros tantos exemplos da teima economicista destes anos centrais do XIX.

34.-Ibidem, p. 232. Das responsabilidades do ferrocarril dá conta o seguinte texto: "Tenemos en construcción importantes líneas de ferrocarriles (que) darán impulso a multitud de industrias ahora nacies, vida a las transacciones mercantiles, trabajo a infinidad de brazos, desarrollo a los grandes medios que tenemos de prosperidad", en **La América**, "Revista de la quincena", v. I, 8-III-1857, p. 15. Citado por, Ibidem, p. 232.

35.-SAURIN DE LA IGLESIA, M.ª R., op. cit., p. 207. Xa en 1857 a idea do ferrocarril como elemento clave na inserción de Galicia na modernidade capitalista estaba plenamente asumida, cando non antes: "Para dar vida a Galicia, para corregir el marasmo y la inanición que pesan sobre ella, no era posible haber inventado un remedio más eficaz y poderoso que la construcción de un ferro-carril...", ROMERO, T. M.ª, **La Aurora del Miño**, n.º 31, 18-XI-1857.

36.-Ibidem. En Portugal, a confianza nas virtudes dos ferrocarrís como elementos propulsores do desenvolvemento económico eran as mesmas que se manifestaban en Galicia. Ver, LOPES VIEIRA, A., "Os caminhos...", op. cit., p. 125, nota 4.

37.-Sobre este interesante personaxe ver, COUCEIRO FREIJOMIL, A., voz "Juan Flórez", **Diccionario biobibliográfico de escritores**, Santiago de Compostela, Ed. dos Bibliófilos Galegos, 1952, tomo II, p. 90; VILANOVA RODRIGUEZ, A., voz "Juan Flórez", **Gran Enciclopedia Galega**, tomo XIII, pp. 101-102; TABOADA, L., "Don Juan Flórez", **La Ilustración Gallega y Asturiana**, n.º 3, 28-I-1880, p. 26.

de abril de 1860 chega a Lugo en busca de apoios para o seu proxecto, e logo dunha reunión cos notables da cidade, decídese a formación dunha xunta lucense para promover a subscripción de accións do proxectado ferrocarril na provincia. O conde de Pallares será o seu principal e máis destacado animador³⁸.

Demostrando unha febril actividade, Flórez logra a formación de xuntas similares en tódalas provincias galegas: a comezos de abril fórmase a coruñesa; o 22 dese mes está xa en Ourense, e a finais é Pontevedra quen recibe a súa visita. En penas un mes toda Galicia participaba da súa entusiástica idea³⁹, pregoada dende os respectivos manifestos que estas xuntas publican co obxecto da maior publicidade posible ó proxecto e atraer vontades e financiamento para facelo realidade⁴⁰.

Centrando a atención na actividade da Xunta lucense, e no que se refire ós seus integrantes, presentaba un aspecto claramente institucionalizado, dado o predominio de xentes relacionadas cos poderes públicos e integrantes dos diferentes órganos político-administrativos da cidade; xunto deles, destaca a presenza de «propietarios» (así se autodenominaba Pallares), membros de profesións liberais (médicos e avogados) e comerciantes⁴¹. Emanado desta xunta, formouse un «Centro y Comisión directiva del ferro-carril» encargado máis directamente dos traballos⁴². No manifesto de presentación redactado por Pallares, logo de presenta-la iniciativa de Flórez e destaca-los inmensos beneficios que para Galicia reportaría a presenza do ferrocarril, dase conta dos pasos inmediatos a seguir pola Xunta, resumidos nun chamamento á Deputación e concellos da provincia para que «consignen en sus presupuestos una cantidad para invertir en acciones» e nunha invitación a tódolos alcaldes para a formación de xuntas locais que promovesen a subscripción entre os particulares⁴³.

38.-A chegada de Flórez á cidade das murallas coñecémola pola carta que o gobernador, Rafael Humara, envía a Pallares, convocándoo a unha reunión co ferrolán para trata-lo tema do ferrocarril. Ver, carta de R. Humara a Pallares, 1-IV-1860, **Museo Provincial de Lugo**, fondo "Documentos...". O Conde coñecía xa a Flórez pola súa coincidencia no Congreso na lexislatura de 1857-58, na que ámbolos dous apoiaran a proposición de lei para a construción do ferrocarril galego. Sobre o papel de Pallares en relación á subscripción de accións ver nota 28.

39.-Este percorrido coñecémolo gracias ás cartas que Flórez envía a Pallares dándolle conta da súa actividade. En concreto interesan as datadas en 9-IV-1860, 22-IV-1860 e 28-IV-1860, conservadas no **Museo Provincial de Lugo**, fondo "Documentos...". Esta práctica da formación de xuntas que promovesen a subscripción de accións era habitual en toda a xeografía estatal.

40.-O manifesto da xunta coruñesa está datado o 7 de maio de 1860; o de Pontevedra é do 28 de abril dese mesmo ano. O ourensá, se é que existe, non o coñezo. Lembremos que o lucense aparece o 10 de abril.

41.-Composta de 32 membros, polo menos 18 detentaban cargos públicos; 6 eran propietarios, 5 integrantes de profesións liberais, 2 comerciantes e un "fabricante". Os datos relativos ó espectro socio-profesional están sacados do Manifesto da "Junta de suscripción para el ferro-carril", **Museo provincial de Lugo**, fondo "Documentos...", contrastados cos obtidos da consulta do "Censo de poboación de 1860", **Arquivo Histórico Provincial de Lugo**, serie Concello, sección Censos e Padróns, leg. 55. Mais numerosa era a xunta pontevedresa con 71 membros, en tanto que eran 61 os da coruñesa.

42.-Xunto a Pallares, estaba integrado polo gobernador Rafael Humara, Francisco Gutiérrez Palacios (xeefe local de Fomento), Ramón Neira Montenegro (deputado a Cortes), José de la Peña (médico), Juan Pardo y Prado (propietario), Antonio de Castro Martínez (procurador síndico) e Antonio de Cora (deputado provincial).

43.-Manifesto da "Junta de suscripción para el ferro-carril", **Museo Provincial de Lugo**, fondo "Documentos...".

Pero a formación desta Xunta só era un primeiro paso. Dentro da estratexia de apoio ó ferrocarril, o pensamento de Pallares dirixíase agora á creación dunha tribuna que fose quen de actuar a modo de voceira do proxecto ferroviario. Nesta liña enmárcase a fundación do xornal **El Correo de Lugo**⁴⁴, cuido primeiro número aparece datado o 20 de maio de 1860, y penas mes e medio despois da visita de Flórez a Lugo. A súa relación coa proxectada vía galega está fóra de toda dúbida, por canto dende o artigo inaugural o seguemento que fai de todo o relacionado co ferrocarril é constante e sistemático. Ata tal punto foi sincronizada esta relación, que nada máis realizarse a subhasta da liña o xornal dou por concluído-los seus traballos⁴⁵.

Os cimentos estaban xa botados. Tanto dende a Xunta como dende o **Correo** a publicidade da liña galega estaba asegurada, mercede ós esforzos tanto de Pallares como dos seus compañeiros na difícil tarefa do tendido férreo. O xornal encargábase de dar a coñecer todo canta noticia surxía sobre a inminente subhasta, ó tempo que se adicaba con desmedida paixón a vocea-las innumerables vantaxes que para o país se derivarían da chegada das locomotoras. Pola súa banda, a Xunta tentaba recoller, en forma de subscrición de accións, os resultados desta laboura de adoutramento. Porén, as dificultades para lograr culminar con éxito a aventura eran moitas, e constituíanse en outras tantas trabas no camiño do ferrocarril. Vexamos, da man do conde de Pallares, algúns destes atrancos, nos que atoparemos claves que nos permitirán ir achegándonos á solución do problema da tardía incorporación galega á rede férrea estatal prantexado no inicio deste traballo.

Unha primeira ordenación dos obstáculos opostos ó tendido das nosas vías férreas, levaría a clasificalos en estruturais (aqueles derivados directamente da conformación socio-económica do país) e super-estruturais (dependentes dos primeiros ou relacionados con factores de tipo político, xeográfico...)⁴⁶.

No comezo da segunda metade do XIX, e paso a ocuparme agora deses primeiros condicionantes estruturais, a realidade galega viña definida por un contexto francamente desolador: unha agricultura pouco capitalizada e continuamente sangrada pola detración foral e os impostos estatais, cun desenvolvemento técnico escaso e de contactos esporádicos e pouco intensos co mercado, á que se engade unha industria case inexistente e un feble comercio, eran elementos que condicionaban, xunto á lembranza aínda moi viva da

44.-Verbo deste xornal e, mais en xeral, da actividade xornalística de Vázquez de Parga, pódese consultalo meu traballo, de próxima aparición, "Contribución ó estudio da prensa galega do XIX. O protagonismo do conde de Pallares". A redacción, presidida por Pallares, estaba integrada por José M.³ Castro Bolaño, Nicolás Pardo Pimentel, Pedro Pozzi, Dimas Corral, Nicandro García Taboada, Manuel Pardo Domínguez, Teolindo M.³ Romero, Antonio de Castro Martínez e José Jorge de la Peña. O impresor era Soto Freire.
45.-A subhasta realízase o 19 de febreiro de 1861, e o derradeiro número do xornal corresponde ó 25 de febreiro dese mesmo ano. Tamén Carré Aldao destaca o íntimo engarce entre o **Correo** e a liña Palencia-A Coruña: "A esto y a facilitar la construcción del ferrocarril gallego, tendían los muy bien escritos y profundos artículos que publicaba", **CARRE ALDAO, U., A imprenta e a prensa en Galicia**, A Coruña, Xunta de Galicia, 1991, p. 262. Insiste na sincronía **ABEL VILELA, A. de, Cousas de Lugo**, Lugo, A.V.A., p. 152. Esta relación fai que poidamos encadra-la publicación dentro do grupo que Botrel clasifica como de "empresas esporádicas relacionadas (...) con un objetivo económico concreto". Ver **BOTREL, J. F., "La prensa en las provincias: propuestas metodológicas para su estudio", Historia Contemporánea**, n.º 8 (1992), p. 207.

46.-A maioría dos autores que teñen reflexionado sobre o tema ferroviario, coinciden en sinala-la necesidade de relaciona-lo seu estudio coa configuración socio-económica da sociedade onde xurden este tipo de iniciativas. Así, **GOMEZ MENDOZA, A., Ferrocarril, industria y...**, op. cit., p. 34; **QUINTANA GARRIDO, X. R., "Reflexións..."**, op. cit., p. 254; **TOMAS CARPI, J. A., "Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano", Debats**, n.º 12 (1985), p. 24.

crise de subsistencias de mediados de século⁴⁷, un panorama certamente escuro no que o ferrocarril estaba chamado a dar algunha luz. Mais, e ó tempo que as vías férreas se entendían como solución a estes males, o baixo nivel de desenrolo, en termos capitalistas, que presentaba o país, dificultaba a atracción dos investimentos que farían posible o tendido do camiño de ferro. Deste xeito, a mesma situación de subdesenvolvemento relativo que precisaba da presenza do ferrocarril para correxirse, era a que impedía a recepción dos capitais imprescindibles para a súa construción. O paradoxo é evidente⁴⁸. Se a esta situación obxectiva de atraso comparativo con outras zonas do Estado (estou pensando en Cataluña, o País Basco, Valencia ou Andalucía), mellor dotadas en materia de infraestructura industrial e con agriculturas de exportación en expansión, lle engadimos a negativa visión que de Galicia se ten máis aló das súas fronteiras⁴⁹, teremos definido un problema de non doada solución: ¿como convencer ó capital (nacional e estranxeiro) de que investir no ferrocarril galego é un negocio rentable?

A opción pola que se apostará será a de presentar a Galicia como un diamante en bruto, como un país de enormes e descoñecidas potencialidades que só está agardando a que as vías férreas o fertilicen para da-los seus xenerosos froitos; en palabras de Pallares, «un país pobre, pero con elementos de riqueza»⁵⁰. Dende as columnas de **El Correo de Lugo**, será un activo Nicolás Pardo Pimentel quen correrá coa non doada tarefa de presentar ó mundo todo canto bo se agacha nas entrañas das terras galaicas, facéndoo nun ton hiperbólico e apaixonado raiando coa presentación apoloxética, mais perfectamente axeitado para cumprir-la misión encomendada: «vender» Galicia como a nova terra de promisión na que os capitais investidos se multiplicarían como por ensalmo⁵¹.

47.-Ver, BARREIRO FERNANDEZ, X. R., **Historia de Galicia, IV. Edade contemporánea**, Vigo, Galaxia, 1981, pp. 68 e ss. O conde de Pallares aludía a esta coxuntura depresiva cando falaba de que Galicia se atopaba "sin cosechas en casi todas las localidades vinícolas desde hace siete años y despreciados en los tres últimos sus cereales exportables", para engadir máis adiante que nos últimos anos desaparecieran "por diferentes causas, la mayor parte de las pequeñas industrias, que en otro tiempo proporcionaban a sus habitantes la holgura y bienestar de que hoy carecen", **El Correo de Lugo**, n.º 6, 15-VI-1860.

48.-O paradoxo, ampliando o marco de análise e válido para o conxunto do Estado. De feito, os propios enxeñeiros que idearon o entramado férreo español se facían as mesmas preguntas que desacougaban ós galegos de 1860: "¿Qué solución adoptar para atraer la inversión, dadas las circunstancias de atraso infraestructural y económico? (...) ¿Qué estrategia ferroviaria a seguir en un país con estructuras capitalistas inmaduras (donde) el capital era escaso y faltaba confianza en la iniciativa privada?". Recollido por, HERNANDEZ SEMPERE, T. M. e VIDAL OLIVARES, "Infraestructura viaria y ferrocarriles en la articulación del espacio económico valenciano, 1750-1914", **Hispania**, n.º 177 (1991), p. 277.

49.-Da pexorativa opinión verbo de Galicia falan ás claras estas verbas de Benito Vicetto: "Fuera de Galicia, cuando algún amigo se despide de otro para venir a ella, suelen atravesarse estas palabras: -¿A donde vas?- a Galicia, voy a civilizar aquellos bueyes", **El Pensamiento de Galicia** (Ferrol), n.º 2, 1-X-1865. Dende A Coruña tamén se criticaba esta visión por manipulada e falsa, afirmando que quen es a defendían eran inimigos xurados do ferrocarril galego e só interesados en "continuar la calumniosa atmósfera que por intereses de ciertas personas bien marcadas, se formó y difundió en otras épocas", **La Ilustración de La Coruña**, n.º 1412, 28-XI-1863.

50.-**El Correo de Lugo**, n.º 1, 10-V-1860.

51.-Pardo Pimentel adicará numerosos artigos ó tema, englobados baixo o epígrafe "Ferro-carril de Galicia". De León destacaba a súa enorme riqueza mineira; de Ourense a fertilidade dos seus vales, "los (...) más fértiles de España" onde é máis doado "contar las plantas que no hay, que las que produce". Pola súa banda, de Lugo procedían "las más suculentas y sabrosas carnes que se comen en España y aún fuera de ella". De Coruña destacaba a importancia das dúas pesquerías. Os entrecomillados proceden de **El Correo de Lugo**, n.º 15, 1-VIII-1860 e n.º 25, 20-IX-1860, respectivamente.

Gardando un contacto directo con esta problemática do subdesenvolvemento comparativo galego (máis ou menos real ou relativo, pero vivenciado como tal polos contemporáneos) e actuando como unha segunda traba no camiño do ferrocarril, atópase a cuestión da carencia de capitais⁵². Pallares resumía atinadamente a situación cando afirmaba que «en donde no hay grandes capitales no pueden improvisarse grandes industrias y es necesario atraerlos»⁵³. Tódolos estudiosos do tema en Galicia teñen xa insistido na febleza do capital nativo para abordar un investimento tan intensivo como a construción dun ferrocarril, mais tamén se ten matizado esta inexistencia privándoa da súa compoñente absoluta. Neste sentido convén non esquecer que o problema dos recursos a miúdo non está tanto na súa carencia como no seu inaxeitado emprego⁵⁴. Xa que logo, o problema na Galicia do XIX preséntase dobremente preocupante: o financiamento non sobra pero, ademais, a disposición para empregalo non é a mellor. Cando menos esta era a opinión do xornal pontevedrés **El Progreso**⁵⁵:

«¡Cuantos capitales están en las más profundas sombras! ¡Cuantos de esta clase hay en Galicia, y cuantos en Pontevedra! Doloroso es decirlo, pero puede asegurarse que en esta población entra el dinero para no salir jamás. Inmensos capitales permanecen en la inacción, cuando debieran estar dando vida a los adelantos de la civilización (...); se desea un (...) ferrocarril pero todo no pasa de un deseo; en tocando a la cuestión de cuartos... más vale callar».

Resumámo-la cuestión: o estado do país é calamitoso⁵⁶; «En Galicia no existen esos grandes capitales, indispensables para promover y fomentar las obras de utilidad pública»⁵⁷; os poucos ou moitos dispoñibles, como vimos de ver, adícanse ó consumo privado e suntuario; o descoñecemento e a visión negativa do país no exterior non facilita a recepción de investimentos... ¿que facer?. De novo dende as páxinas do **Correo** se ofrecen alternativas: ademais da presentación do ferrocarril galego como fonte de ganancias seguras, recórrase agora ás apelacións patriótico-sentimentais⁵⁸ para que tódolos bos

52.-Problema arquetípico das sociedades preindustriais e que lastra o seu desenvolvemento. Ver, TORTELLA CASARES, G. **Los orígenes del capitalismo en España**, Madrid, Tecnos, 1982 (2.ª ed.), pp. 13 e ss.

53.-**El Correo de Lugo**, n.º 7, 20-VI-1860. A importancia dos capitais, polo demais obvia, para os pensadores do momento queda clara neste párrafo: "(...) dadme capitales y nuevo los montes, y cruzo de caminos los abismos y los desiertos. ¡Capitales! se replica tristemente, ¡capitales! palabra mágica ídolo del siglo, varilla de los prodigios...", SAURIN DE LA IGLESIA, M.ª R., op. cit., p. 193.

54.-GOMEZ MENDOZA, A., **Ferrocarril, industria y...**, op. cit., p. 186: "Como suele ocurrir en las economías en vías de desarrollo, el problema no es la escasez de fondos de inversión, sino la mala asignación de éstos".

55.-**El Progreso** (Pontevedra), n.º 8, 3-IX-1865.

56.-Ás impresións xa recollidas de Pallares pódense engadir moitas outras que falan da "ruina de su propiedad viñoble, el rigor fiscal, el silencio de sus talleres, soledad en sus campos, y soledad en sus puertos", PARDO PIMENTEL, N., "Ferro-Carril de Galicia", **El Correo de Lugo**, n.º 1, 20-V-1860.

57.-Ibidem, n.º 8, 30-VI-1860.

58.-"El patriotismo) será siempre, cuando no está en los labios, sino en el corazón, el gran móvil, la palanca poderosa que eleva a las naciones, a las provincias y a los pueblos", ROMERO, T. M.ª, **El Correo de Lugo**, n.º 33, 1-XI-1860.

fillos do país contribúan co seu óbolo á grande obra da rexeneración de Galicia. Nas circulares enviadas dende a «Junta y Centro de suscripción para el ferro-carril», o conde de Pallares recalca a mesma idea, invitando a todos a segui-lo exemplo da raíña Isabel II, primeira subscriitora do ferrocarril⁵⁹.

Mais cos esforzos individuais non abondaba. O nivel de investimentos requerido era tal que se precisaban fórmulas novas que fosen quen de aporta-lo suficiente financiamento: por iso se clamaba pola asociación de capitais, único medio de acadar que tódalas fortunas, grandes e pequenas, coadxudaran no esforzo que se quería colectivo da conformación dunha gran empresa capitalista que levase a construción da liña galega a bo porto⁶⁰. Os esforzos de Pallares e demais compoñentes da Comisión subscriitora lucense irán por ese camiño, mais os resultados, como logo veremos, non serán os agardados.

Para completar esta galería de problemas estruturais derivados da formación socio-económica do país, e que inciden en forma doutras tantas dificultades postas ó camiño férreo, faltan aínda por sinalalos derivados da peculiar ordenación social da Galicia decimonónica, onde unha clase intimamente vencellada ó agro, como é a fidalguía, impregna co seu cheiro característico todo o entramado social galego⁶¹. Beneficiaria do excedente campesíño que detrae en forma de renda foral mantén, á altura de 1860, practicamente intacto o seu poderío socio-económico. O **inmovilismo** é a postura que mellor define o seu comportamento vital, tal e como corresponde a unha clase de difícil acomodo dentro dos novos parámetros capitalistas e ancorada nunha mentalidade rendista máis debedora do pasado que con proxección no porvir. O mantemento do «statu quo» é a súa máxima aspiración⁶², conscente de que calquera variación nos esquemas definidores da estrutura do país só pode traerlle prexuízos e, mesmo, a súa eliminación como clase. A postura adoptada diante do ferrocarril axústase plenamente a estes parámetros, amosando unha actitude abertamente hostil á súa chegada⁶³. Este será outro dos problemas co que terán que lidia-los promotores das nosas vías férreas, engadidos ós xa vistos derivados da falta de atractivos para os especuladores ferroviarios e da inexistencia (ou mal emprego) de capitais no país.

59.-"Nuestra augusta Reina, siempre solícita por el bien de sus pueblos, se ha dignado inscribir a S.A.R. el Príncipe D. Alfonso (cuyo nombre lleva el camino) como primer suscriptor. A tan señalada honra y protección debemos todos corresponder agradecidos, y no se duda que V. como buen patricio, se servirá cubrir la hoja de suscripción con el número de acciones que tenga por conveniente...", Circular da "Junta y Centro de suscripción para el ferro-carril" enviada a Pedro Seijo González, de Sargadelos. Conservada no **Museo Provincial de Lugo**, fondo "Doucementos...", sen data. A mesma apelación patriótica se recolle no Manifesto da xunta de suscripción da provincia de Pontevedra, datado o 28-IV-1860: "Comprendan todos que esta empresa, más que una cuestión de capital y de sacrificios individuales lo es de voluntad, de decisión y de patriotismo". Conservado en, *ibidem*.

60.-Así se suliñaba no xornal lucense **La Aurora del Miño**: "El esfuerzo colectivo es tan poderoso como pequeño e insignificante el de un individuo por más fuerte e inteligente que sea", n.º 2, 24-V-1857.

61.-Respecto da fidalguía galega e a súa caracterización existe xa unha considerable bibliografía, polo que as referencias poderían multiplicarse. Para a época en que nos atopamos o mellor é a consulta das obras de VILLARES PAZ, R., **La propiedad de la tierra en Galicia, 1500-1936**, Madrid, Siglo XXI, 1982 e **Foros, Frades e Fidalgos**, Vigo, Xerais, 1982.

62.-Como quedou demostrado con ocasión do célebre Congreso Agrícola Galego de 1864. Ver, VILLARES PAZ, R., **La propiedad...**, op. cit., pp. 274 e ss.

63.-SAURIN DE LA IGLESIA, M.ª R., op. cit., p. 190: "(...) por extraño que hoy parezca, exitían prevenciones arraigadísimas en algunos elementos de la población rural que podían hacer fracasar aquellos propósitos. La cerrazón mental de ciertos estratos sociales, atrincherados en un inmovilismo misoneista que ignoraba el transcurso del tiempo, abominaba de todo lo que pudiese hacer llegar aires de novedad a Galicia".

A negativa postura da fidalguía non só vai privar de financiamento á común empresa do ferrocarril (como de seguido veremos, os «imperfectos» propietarios galegos a penas se subscribirán accións), senón que adoptará unha postura de «indiferencia activa» facendo propaganda contraria ás liñas férreas⁶⁴, empregando o argumento de que con elas o país se vería anegado de grao castelán. Como atinadamente respostou Antonio de Castro Martínez dende o **Correo de Lugo**, o argumento era falaz, dado que na situación do labrego galego, obrigado a satisfacerlo foro e uns impostos que non fixeran senón aumentar nos últimos anos, pouco era o grao de que podía dispor para a súa comercialización⁶⁵. Ben diferente era a situación da fidalguía rendista, gran acaparadora de excedentes cerealícolas percibidos vía renda foral, e que mantiña en Galicia unha situación de semi-monopolio mercede ás enormes dificultades e o elevado custo de importar cereais do exterior, configurándose así como a gran beneficiada do illamento do país. O ferrocarril viría a distorsionar tan «idílico» panorama, polo que non pode estraña-la súa oposición á conexión férrea coa Meseta. Ademais, a postura contraria ó camiño de ferro non se sostiña só pola potencial ameaza que este podía constituír para os seus intereses económicos, senón que o perigo que se buscaba conxurar era máis ameazante. O conde de Pallares ponnos na pista deste temor fidalgo á modernización das infraestructuras galegas cando, falando das dificultades para a chegada de capitais, afirma que «a esa atracción se opone la organización de nuestra propiedad territorial»⁶⁶, é dicir, o sistema foral. Se a isto engadímolas manifestacións que no xornal por el dirixido se facían reiterando a relación ferrocarril-reforma estrutural da propiedade da terra, teremos identificado o porqué da oposición fidalga: xa non é que estivese en xogo o mantemento dun mercado protexido e ata entón usufrutuado case en solitario, senón o propio alicerce da súa existencia como clase. E isto era moito máis do que a fidalguía estaba disposta a aturar⁶⁷.

Falla de atractivos polo atraso comparativo do país e a súa posición periférica verbo doutras zonas do Estado, deflación de capitais, oposición fidalga... preséntanse como algunhas das trabas na empresa ferroviaria. Mais xunto delas, podemos aínda definir outras que como caterva inesgotable se opoñen á feliz consecución do soño férreo galego.

64.-BARREIRO FERNANDEZ, X. R., "Debates...", op. cit., pp. 357-358, dá conta deste posicionamento frontalmente oposto ó tendido do camiño de ferro, así como das respostas que suscitaba na prensa do momento: así, o xornal santiagués **El Correo de Galicia**, calificábaa como propia de fillos espurios de Galicia por antepoña-los seus intereses ós do conxunto do país, mentras que o xornalista pontevedrés Antonio Magín Plá, lles enviaba anatemas similares.

65.-CASTRO MARTINEZ, A. de, **El Correo de Lugo**, n.º 6, 15-VI-1860.

66.-CONDE DE PALLARES, **El Correo de Lugo**, n.º 7, 20-VI-1860.

67.-"(...) es síntoma fatal para las naciones, que por la comodidad de los opulentos, se destruya el porvenir de los pobres, e incuestionable que sin la agricultura es no menos efímero el poder del Estado, y que ésta progresa más, cuando se une a la propiedad del cultivo la propiedad de la tierra. Hay que desengañarse; aunque no viésemos los caminos de hierro, la propiedad tendría que cambiar de formas y de rumbo en su manera de existir", MARTINEZ, A. de C., **El Correo de Lugo**, n.º 6, 15-VI-1860. No artigo inaugural deste mesmo xornal (20-V-1860) aludíase ás reformas, "perentorias e indispensables" a levar a cabo en Galicia previas á chegada do ferrocarril para así aproveitarse mellor das súas vantaxes. Tamén no **Correo**, Castro Bolaño estaba a publica-los seus artigos referidos ás cargas da propiedade territorial galega, optando pola redención das pensións forais. Todo se xuntaba para rematar de convencer ós fidalgos de que a chegada do ferrocarril sería o preludio de cambios profundos no seu "modus vivendi", e non precisamente para mellor.

Lugar común na literatura da época vai a se-la mención da orografía galega como o condicionante negativo máis recorrido á hora de dar unha explicación ó retraso no tendido das vías⁶⁸. Porén, e como indica Tortella⁶⁹, as liñas férreas en España remataron por ser construídas; xa que logo, os obstáculos xeográficos, con existir, non eran en absoluto determinantes, cando menos comparados cos referidos un pouco máis arriba. Tanto Pallares como os seus compañeiros no **Correo** foron plenamente conscentes desta posición subsidiaria das barreiras xeográficas, adicando moi poucos esforzos a rebate-los argumentos que as sinalaban como as maiores trabas opostas ó tendido dos raís. Se se lograba interesar ós investidores no ferrocarril galego e obter financiamento suficiente, as «formidables» montañas galegas salvaríanse sen dificultade⁷⁰. Non obstante isto, tampouco se perdía ocasión para situar nos seus xustos termos as consideradas como faraónicas obras do camiño de Galicia, e así o facía Pardo Pimentel sinalando que a liña de Galicia se podía realizar "sin obra alguna de extraordinarias dimensiones"⁷¹.

Maíor preocupación causaba o tema das rivalidades locais, ó que xa me teño referido neste mesmo traballo. Como vimos, naquela ocasión o enfrontamento referírase ó hipotético punto final dunha aínda máis hipotética liña galega, pero non tivera maior trascendencia por canto o proxecto caera rapidamente no esquecemento. Agora, a finais de 1860, a cuestión será ben distinta, por canto a liña novamente emprendida, e cos mesmos protagonistas de entón, si terá unha repercusión directa na sorte do ferrocarril. Todo ten a súa orixe nos sempiternos problemas financeiros do camiño de Galicia. Con ocasión do anuncio da súa subhasta para o 19 de febreiro de 1861, a deputación de A Coruña, temendo unha repetición do fiasco anterior cando ningún constructor acudira á poxa, decide ofrecer unha subvención de 20 millóns de rs. a aquela compañía que cargue coa responsabilidade da construción, pedindo ás súas homónimas galegas un esforzo similar. Inmediatamente a oferta é respostada positivamente pola de Lugo⁷², mais non así polas de Pontevedra e

68.-BECERRO DE BENGUA, R., **De Palencia a la Coruña**, Palencia, 1883. Obras deste tipo, nas que se fai mención das enormes dificultades xeográficas que houbo que salvar para o tendido da rede galega, sentaron cátedra en autores posteriores, que non dubidaron en empregar este argumento como explicación universal e ontolóxica en todo o referido ó ferrocarril. É o caso mesmo de autores modernos, que non dubidan en realizar afirmacións tan categóricas como esta: «(...) la adversa configuración geográfica fue el principal y más serio obstáculo como factor de encarecimiento de las construcciones [ferroviarias] y su retraso en la realización», CASARES ALONSO, A., op.cit., p.141. É difícil atopar maior determinismo xeográfico.

69.-TORTELLA CASARES, G., op.cit., p.165.

70.-Tampouco esquezámo-la confianza ilimitada, e un tanto inxenua, destes homes respecto da técnica moderna, que cada día despregaba diante dos seus ollos obras inconcebibles só uns anos antes, á hora de valorar esta despreocupación pola tortuosa orografía do país: «¿Qué cosa puede haber difícil? ¿qué imposible? cuando en breve un camino de hierro cruzará los Alpes, después de horadado el Mont-Cenis y cuando se intenta unir la Francia con la Inglaterra, por medio de un túnel submarino?», **La Aurora del Miño**, nº31, 18-XI-1857.

71.-PARDO PIMENTEL, N., «Ferro-Carril de Galicia», **El Correo de Lugo**, nº25, 20-IX-1860.

72.-Ver, **Actas da Deputación Provincial**, 16-I-1861. As razóns que a corporación provincial aduce para contraer semellante carga son as seguintes: -a pesares do incremento da subvención ata o 50%, ningún licitador se ten interesado pola liña, en función do baixo dos seus presupostos; -a revisión dos presupostos suporía perder un tempo precioso e do que Galicia non dispón; -aumenta-los presupostos suporía, ademais, incrementa-la participación da Deputación na subvención do Estado, xa que debía contribuir a ela coa 3.^a parte; -Galicia non pode seguir sen vía férrea (e menos a provincia lucense, beneficiada con 190 Kms. de ferrocarril).

Ourense, que rexeitan frontalmente a proposta coruñesa⁷³. Na prensa a reacción é similar: os xornais coruñeses, así como **El Correo de Lugo**, saúdan alborozados a proposta, xusto o contrario de como a reciben **El Miño**, **Faro de Vigo**, **El Orensano** ou a **Revista Económica de Santiago**, adicándolle epítetos como «irritante impuesto», «innecesario», «ruinoso» ou «inconveniente». Os opositores sinalan que a subvención só sería proveitosa para as provincias da Coruña e Lugo, as máis directamente beneficiadas pola vía Palencia-A Coruña, non sendo lóxico que fose toda Galicia a que cargase co peso do seu financiamento⁷⁴. Pola contra, os defensores da axuda definían como boa para toda Galicia, xa que se ben aceptaban que o tramo Monforte-Ourense-Vigo podía facerse sen recorrer a arbitrios extras, non pasaba o mesmo co Ponferrada-Queiroga, vital para a conexión coa Meseta e precisado de axudas a maiores: de pouco serviría o levantamento da liña entre Vigo e Monforte «sin llevar a cabo las secciones de Ponferrada a Lugo, que motivan precisamente la subvención a que se niegan aquellas dos provincias»⁷⁵. A discusión chegou ó punto de que a Sociedade Económica de Santiago enviou un escrito ás Cortes manifestando a súa oposición á subvención provincial...⁷⁶. Carente de apoios, o proxecto quedará esquecido, demostrando ás claras a incapacidade dos promotores férreos galegos para actuar baixo fórmulas de consenso, preferindo a división e o enfrontamento das súas escasas forzas.

Xa para rematar con esta auténtica carreira de obstáculos en que se ía convertindo o tendido dos nosos ferrocarrís, hai que referirse a un novo factor, neste caso esóxeno, que actúa no mesmo sentido. Sabido é que entre 1855 e 1865 as peticións de liñas férreas chegadas ó Ministerio de Fomento foron moi numerosas, xerando verdadeiros problemas á hora de evitar solapamentos e agravios comparativos entre os solicitantes⁷⁷. A simple noticia de que determinada zona pretendía a construción dun ferrocarril xeraba a inmediata reacción por parte daquelas outras que se consideraban prexudicadas por tal actitude, como xa vimos no caso de Coruña e Vigo, polo que non podía faltar unha polémica na que estivese envolta a liña Palencia-A Coruña. O problema prantexarase respecto dos intereses vallisoletanos, que pretendían o inicio da citada vía na cidade do Pisuerga, marxinando a Palencia⁷⁸. O tema chegará a preocupar seriamente tanto a Pallares como a Juan Flórez, non dubidando en empregar-lo xornal dirixido polo primeiro como tribuna dende a que clamar contra da inxerencia vallisoletana, que podía dilatar innecesariamente o inicio do ferrocarril

73.-Ibidem, sesión do 14-V-1861. Sen dúbida que nesta decisión pesou decisivamente a posibilidade ofrecida a ourensáns e pontevedreses de contar cunha conexión férrea coa Meseta polo sur de Galicia, coa vía Vigo-Ourense-Zamora. De feito, xa en 1855 Eduardo Chao solicitara permiso para estudar unha liña Valladolid-Vigo. Ver, **Boletín Oficial del Ministerio de Fomento**, tomo XV, 1855, p. 407.

74.-Entendían que a sección Monforte-Ourense-Vigo podía facerse contando só coa subvención do goberno, sen recorrer a axuda extraordinaria ningunha.

75.-CORRAL, D., **El Correo de Lugo**, n.º 51, 1-II-1861.

76.-Na actitude de Santiago sen dúbida influiu o feito de que a cidade do Apóstolo estaba xa por entón embarcada no seu propio proxecto férreo de Santiago ó porto de Carril. Sobre as vicisitudes deste ferrocarril pode consultarse a obra de POSE ANTELO, J. M., **La economía y la sociedad compostelanas a finales del siglo XIX**, Santiago de Compostela, Servicio de Publicacións da Universidade de Santiago, 1992.

77.-Un simple vistazo ó **Boletín Oficial del Ministerio de Fomento** confirma o noso aserto respecto da inflación de solicitudes de novos ferrocarrís.

78.-Ver, ibidem, tomo 30, 1859, pp. 84-85.

galego⁷⁹. O tema non pasará a maiores, sendo finalmente Palencia a cabeceira da liña galega, mais non será esta a última vez que se prantexe un conflito de intereses deste tipo.

Con esta última incidencia exterior queda completo o conxunto das dificultades opostas, arredor de 1860, á actividade dos promotores férreos galegos. O panorama non invitaba certamente á esperanza diante do cúmulo de circunstancias desfavorables, mais non por iso desmaiara o seu ánimo. Nin as escasas expectativas levantadas polo noso ferrocarril no exterior nin a frouxa dispoñibilidade de capitais interiores os desanimará; tampouco o fará a cada vez máis visible postura contraria da fidalguía galega, nin por suposto os obstáculos orográficos ou a teima localista da burguesía do país; nada disto será suficiente para desalentalos, lanzándose decididamente á aventura imposible do ferrocarril galego. Sigámoslos na súa andaina.

Como vimos unhas páxinas atrás, o obxectivo tanto de Juan Flórez como da xunta de subscrición lucense animada por Vázquez de Parga (así como das súas homónimas das restantes provincias) era a creación dunha empresa coa entidade suficiente como para atender á construción e explotación do ferrocarril, facendo unha chamada á colaboración do conxunto da sociedade galega nesta aventura: apelábase ás deputacións (que respostarán positivamente), ós gobernadores civís⁸⁰, ós alcaldes, ós poderosos locais, ás autoridades eclesiásticas⁸¹ e, por fin, ó conxunto das clases populares⁸². Todo era pouco para acadalo obxectivo perseguido por Flórez dunha subscrición «verdadeiramente popular», botando mao unha vez máis das páxinas do **Correo** para explica-las características da subscrición,

79.-O artigo de Flórez, titulado "Relación histórica del ferro-carril de Galicia", e prologado polo propio Vázquez de Parga, publícase en **El Correo de Lugo**, n.º 6, 15-VI-1860. Nada menos que cinco correspondencias de Flórez se dirixen ó Conde en relación con este tema, datadas en 8-VI-1860, 11-VI-1860, 11-VI-1860, 14-VI-1860 e 18-VI-1860, demostrando unha preocupación non pequena por este contratempo. Todas conservadas no **Museo Provincial de Lugo**, fondo "Documentos..."

80.-Por exemplo, o de Lugo, no **B. O. da provincia** do 11-IV-1860, instaba ós alcaldes a crear xuntas locais, formadas polos primeiros contribuíntes da localidade, para fomenta-la subscrición de accións entre tódolos veciños. Conscente da moita influencia dos cregos no mundo rural, recomendaba a presenza dalgún eclesiástico nestes organismos. O mesmo facía o gobernador civil de Pontevedra, Victoriano Granados, nunha circular ós alcaldes datada o 10-V-1860. Conservada no **Museo Provincial de Lugo**, fondo "Documentos..."

81.-Os bispos galegos colaborarán na campaña de subscrición remitindo circulares ós seus subalternos instándoos a facerse eles mesmos con accións e a recomenda-la subscrición entre os fregueses. As circulares foron publicadas en **El Correo de Lugo**: as dos titulares das sedes de Mondoñedo e Lugo no n.º 4, 5-VI-1860. Cóstanos-la amizade entre o bispo mindoniense, Ponciano de Arciniega e o conde de Pallares, como demostran as cartas cruzadas entre eles, conservadas no **Arquivo Histórico Provincial de Lugo**, serie Xeral, documentación do conde de Pallares, leg. 9. Sen dúbida que esta relación influirá na importante subscrición dos eclesiásticos da cidade do Masma.

82.-Este carácter popular que se quería para o proxecto ferroviario faise ben explícito no Manifesto feito público pola comisión do ferrocarril da cidade de Pontevedra: "Allí donde haya un labrador o un pequeño propietario a quien su limitada fortuna, o sus numerosas necesidades no permitan tomar por completo una acción, procuren las comisiones que aquel se asocie con otros (...) Muchos miles de habitantes habrá en toda Galicia que puedan para este objeto adelantar 100 reales al año, y he ahí que asociados dos o tres de estos entre sí pueden inscribirse con una acción". Conservado no **Museo Provincial de Lugo**, fondo "Documentos..."

as súas vantaxes e beneficios así como as facilidades outorgadas para garantir que todo aquel que desexase participar no negocio puidese facelo⁸³.

As primeiras semanas da campaña de subscrición sáldanse positivamente. Con Flórez en Madrid tentando axiliza-los trámites para sacar a subhasta a liña galega, as corporacións públicas do país acudían ó chamamento tomando un número elevado de accións⁸⁴. Mais a tendencia logo varía: unha vez completada a toma de accións nas capitais de provincia, a subscrición languidece, e as primeiras campás de alarma soan xa, diante da posibilidade de que as 40.000 accións que Flórez pensaba situar en Galicia non se cubrisen⁸⁵. Na estreita marxe de dous meses a confianza inicial dera paso á maior das incredulidades; só sesenta días abondaran para que o capital galego amosase a súa enorme febleza. Nin sequera as boas novas que chegaban da toma de accións fóra do país podían enche-lo baleiro deixado polo fracaso da subscrición nativa⁸⁶. Un fracaso, por fin, ó que tamén contribuíra o propio Pallares, «alma mater» da xunta subscriptora lucense, se ben indirectamente, pois como el mesmo recoñece a súa marcha para Vilalba (onde estará todo o mes de agosto) provocara que a xunta non lograra situar nin unha soa acción máis⁸⁷.

O non lograr colocar no país os 80 millóns de rs. que Flórez calculara, condicionaría totalmente a súa actuación. Carente do apoio financeiro necesario para solicita-la subhasta da totalidade da liña Palencia-A Coruña, só poderá facelo para o primeiro tramo (Palencia-León); a reacción en Galicia será de sorpresa e indignación, e o propio Vázquez de Parga se sinceraba co promotor ferrolán indicándolle que «he quedado tambien medio atontado al ver la separación del primer trozo, o sea la substancia del negocio, del resto de la línea, o del

83.-O valor nominal de cada acción é de 2.000 rs., a desenvolver longo de 6 anos, a razón dun 15% anual (agás o primeiro pago, que sería fixado polo goberno); o interese anual de cada acción é do 6% en tanto o camiño esté en construción; rematado este, cada accionista participará nos beneficios en proporción do número de accións que posúa; satisfeito o 30% do nominal da acción, esta convértese nun título ó portador, negociable e enaxenable. Flórez destaca que ningún investimento actual producía un interese tan elevado, engadindo que a posibilidade de satisfacer o pago da acción en sucesivos prazos era unha fórmula cómoda e pouco onerosa; ademais, na realización destes pagos axudaba o interese que dende o primeiro ano se percibía. Prevíase a posibilidade de que varios individuos puidesen adquirir unha soa acción, e mesmo se falaba de que o 15% do nominal a satisfacer cada ano, poidese dividirse en cómodos prazos para o seu pago. Como se ve, todo eran facilidades para lograr unha subscrición popular e maioritaria. Estas bases foron publicadas en *El Correo de Lugo*, n.º 3, 1-VI-1860.

84.-En carta dirixida ó conde de Pallares, Flórez manifestaba o seu optimismo dado o entusiasmo espertado polo proxecto. Neses momentos estaba xustificando: a *Deputación lucense* tiñase subscrito por 2.500 accións (5 millóns de rs.), mentras que o concello tomara 500 (1 millón); as noticias que chegaban do resto de Galicia tamén eran positivas: a primeira reunión celebrada en Vigo saldárase con "75.000 duros", mentras que na Coruña capital, a comezos de maio, recaudáranse máis de 8 millóns de rs. Os datos na carta de Flórez a Pallares do 28-IV-1860, conservada no *Museo Provincial de Lugo*, fondo "Documentos..."

85.-Nunha dramática carta manifesta a Pallares os seus temores, e pídelle redoble os seus esforzos na xunta lucense para lograr incrementa-lo ritmo de subscrición. Ver, carta de Flórez a Pallares, do 18-VII-1860, conservada en, *ibidem*.

86.-En Cuba, chegárase ós 9 millóns de rs. ós poucos días de iniciada a subscrición, mentras que en Madrid, a fins de xuño, reunírase 1 millón. Os datos en, *El Correo de Lugo*, n.º 15, 1-VIII-1860 e n.º 9, 1-VII-1860.

87.-Ver, carta de Pallares a Flórez do 27-IX-1860, conservada no *Museo Provincial de Lugo*, fondo "Documentos..."

hueso, como V. mismo le llamaba»⁸⁸. Como se ve, tanto Pallares como Flórez eran plenamente conscientes das dificultades que entrañaban os tramos galegos respecto dos casteláns, confiando nunha proposición de construción que abrazase toda a liña como a única que garantiría a realización dos galegos. Velaquí a razón do «atontamento» do Conde.

Unha raiola de luz se introducirá neste xa pouco despexado panorama en forma de enxeñeiros ingleses quenes, comisionados pola casa «Morton Petton», percorreren o futuro tendido da vía galega co obxectivo de valora-la posibilidade de tomar parte no negocio mais, e a pesares do bo recibimento que se lles dispensou por cantas vilas galegas pasaron, o seu informe será negativo, entendendo inviable a construción en función dos baixos presupostos fixados para a mesma e, consecuentemente, da subvención gubernamental ofertada. Mobilizando os seus contactos políticos, Flórez conseguirá retrasa-la subhasta ata o 19 de febreiro de 1861, pero non ampliara para os tramos galegos. Logo de tantos esforzos, só os tramos castelanos (Palencia-León e León-Ponferrada) saían á poxa. Galicia quedaba, polo de agora, sen ferrocarril⁸⁹.

88.-Ibidem. Engadía Pallares que sería difícil convencer á opinión pública galega de que o ferrocarril podía construírse a pesares desta separación. O mesmo temor se abrigaba dende a **Revista Económica** de Santiago, que por esas mesmas datas informaba do desánimo na subscrición ó ver que os capitais galegos só servían para o tendido da liña por terras castelanas. A subhasta deste primeiro tramo quedara fixada para o 21 de novembro de 1860. Ver, **Boletín Oficial del Ministerio de Fomento**, n.º 35, 1860, p. 350.

89.-As dúas derradeiras cartas cruzadas entre Flórez e Pallares reflexaban a accedume por este resultado, queixándose Flórez de comportamento dalgúns comisionados galegos dos que afirmaba loitaban por intereses diferentes ós do ferrocarril de Galicia. Datadas o 20-XI-1860 e 25-XII-1860. Conservadas en, *ibidem*.

En frios números, o resultado da subscrición na provincia de Lugo fora o seguinte:

	SUBSCRICIÓN CONCELLOS	ADQUIRENTES PARTICULARES	NÚMERO ACCIONES	TOTAL rs.
Lugo*	50	90	232	5.570.000
	2.500			
	3			
Mondoñedo	10	50	135	290.000
Ribadeo	12	39	80	184.000
Monforte	25	25	50	150.000
Sarria	10	22	46	112.000
Viveiro	15	2	35	100.000
Queiroga	24	-	-	48.000
Madrid	-	3	21	42.000
Pantón	15	-	-	30.000
Cervo	6	7	8	28.000
Vilalba	10	3	4	28.000
Valdouro	2	1	10	24.000
Láncara	8	-	-	16.000
Santiago	-	2	8	16.000
Poboa do Brollón	3	4	4	14.000
Cospeito	4	3	3	14.000
Castro de Rei	4	3	3	14.000
Sober	6	-	-	12.000
Rendar	6	-	-	12.000
Carballedo	5	-	-	10.000
O Saviñao	3	2	2	10.000
Alfoz	2	2	3	10.000
Outeiro de Rei	4	-	-	8.000
Cervantes	4	-	-	8.000
Palas de Rei	3	-	-	6.000
Friol	3	-	-	6.000
O Páramo	-	2	2	4.000
Lourenzá	2	-	-	4.000
Begonte	2	-	-	4.000
Ourol	2	-	-	4.000
Xermade	2	-	-	4.000
Barreiros	2	-	-	4.000
Foz	2	-	-	4.000
Trasparga	2	-	-	4.000
O Cebreiro	1	-	-	2.000
Triacastela	1	-	-	2.000
Paradela	1	-	-	2.000
Portomarín	1	-	-	2.000
Samos	-	1	1	2.000
Neira de Xusá	-	1	1	2.000
Rivas de Miño*	-	1	1	2.000
S. Román de Mao*	-	1	1	2.000
Patriarca das Indias*	-	1	10	20.000
Conde de Fontao	-	1	15	30.000
G. Igrexias Barcones	-	1	10	20.000
TOTAL	2.765	267	685	6.900.000

*En Lugo inclúese a subscrición do concello, deputación e Sociedade de Socorros Mutuos.

* Rivas de Miño e S.Román de Mao non son concellos, senón parroquias, mais descoñezo o concello en concreto ó que pertencen.

*Descoñezo a residencia destes tres individuos.

Elaboración propia a partir de datos recopilados do xornal *El Correo de Lugo* ó largo de 1860.

No cadro adxunto destaca a presenza deses seis concellos (Lugo, Mondoñedo, Ribadeo, Monforte, Sarria e Viveiro) que marchan á cabeza da subscrición, cousa que nada ten de estraña tendo en conta a configuración socio-económica da provincia lucense a mediados do XIX⁹⁰. Un segundo aspecto a reseñar ven marcado por unha omisión, cal é o elevado número de concellos nos que non se colocou nin unha soa acción: nada menos que 26, é dicir, o 41% dos 64 en que estaba dividida a provincia⁹¹. Todos eles teñen en común, ben o seu alonxamento da vía (caso dos do norte da provincia), ben a súa situación nos lugares máis deprimidos da montaña lucense (caso do Courel ou Navia de Suarna). É claro que a medida que nos distanciamos da liña e penetramos na Galicia «profunda», na Galicia dos señores dos pazos, sen presenza de burgueses, comerciantes ou representantes das profesións liberais, a actitude cara ó ferrocarril adquire visos de total indiferentismo. Sen dúbida que nesta postura a influencia da fidalguía contraria, como xa vimos, á inserción férrea galega coa Meseta, foi decisiva.

Serve tamén a relación para constata-la febleza da sociedade civil galega, destacando sobremaneira as aportacións dos organismos públicos por enriba das dos simples particulares. O seguinte dato confirma isto plenamente:

- subscrición de organismos públicos (deputación e concellos)= 2.765 accións (5.530.000 rs.),

- subscrición de particulares= 685 accións (1.370.000 rs.).

De feito, só este interese «oficial» pola vía (e o desinterese dos grupos máis poderosos economicamente destas circunscricións, léase propietarios fidalgos) explica que en Queiroga, Pantón, Chantada, Lán cara, Sober ou Carballedo só a correspondente corporación municipal se decidise a adquirir títulos do ferrocarril, en tanto nin un só particular o fixo, sen que a lonxanía da vía (só relativa) poida xustificar esta total ausencia.

Se nos achegamos a algúns casos concretos (Lugo, Mondoñedo e Ribadeo) podemos constatar mellor esta diferenciación social en canto ós tomadores de accións:

90.-O liderazgo de Lugo explícase polo seu carácter de capital provincial, se de diferentes servizos burocrático-administrativos e residencia de numeroso rendistas. Na cidade actúan tamén un bo número de avogados e médicos, que se amosarán moi activos na subscrición. Conta así mesmo con abundante funcionariado, que pulula arredor do Bispado, Deputación, Goberno Civil... Por último, podemos atopar na cidade un grupo de comerciantes de nivel superior ó simple tendeiro, moi interesado no ferrocarril.

No caso de Mondoñedo, o feito de ser sede episcopal axuda a explica-la súa señeira posición. Tampouco hai que esquecer-la capitalidade oficiosa que a cidade do Masma exercía verbo da comarca mariñán, eco tardío do seu carácter de antiga provincia. Pola súa banda, as cidades costeiras de Viveiro e Ribadeo representan o exemplo máximo (aínda que ben modesto) de vilas comerciais e mercantís da provincia. Residencias de comerciantes ultramaríños, nada ten de estraño o seu interese polo ferrocarril.

A presenza de Sarria e Monforte resposta a motivacións diferentes, xa que neste caso a proximidade da futura vía férrea xogou un papel decisivo (o mesmo ocorre con Queiroga e Pantón).

91.-Segundo o **B. O. Extraordinario da provincia de Lugo** do 1-XII-1857.

	N ^o A.	I.%	P.%	P.L.%	C.%	O.%
LUGO	91	59(65)	8(13)	28(47)	11(19)	12(20)
MOND.	51	47(92)	5(11)	5(11)	11(23)	26(55)
RIBAD.	39	24(61)	4(17)	2(8)	11(46)	7(29)
TOTAL	181	130(72)	17(13)	35(27)	33(25)	45(35)

*N^oA.=número adquirentes; I.=identificados; P.=propietarios; P.L.=prof. liberais; C=comerciantes; O.=outros.

Elaboración propia. Os datos de Ribadeo, tomados da relación de subscritores publicada en *El Correo de Lugo*, nº8 e 9 (25-VI-1860 e I-VII-1860), completados coa consulta do *Arquivo Municipal de Ribadeo*, «Padróns e Censos de habitantes» de 1857 (legs. 1289, 1290), 1863-67 (leg.1291) e 1867-80 (leg.1727). Para Mondoñedo, os datos están sacados de *El Correo de Lugo*, nº11 e 12 (10-VII-1860 e 15-VII-1860). Para Lugo, recurrir ó *Arquivo Histórico Provincial de Lugo*, «Censo de población» (1860), leg.15, e «Registro del censo electoral» (1865), leg.57, da serie «Concello. Censos e Padróns».

Considerados globalmente, o máis rechamante é que sexa o grupo de «outros» o que marche á cabeza da subscrición. A explicación hai que buscala na especificidade do caso mindoniense, onde só os eclesiásticos (que se engloban nesta categoría) supoñen o 32% dos subscritores. Pero máis aló desta circunstancia, o interesante é que teñan que ser funcionarios, é dicir, xentes ligadas ó aparello burocrático do Estado, os que carguen con boa parte da subscrición, corroborando así a impresión de «oficialidade» que se desprendía do abrumador predominio dos organismos públicos na toma de accións e a febleza das aportacións procedentes da sociedade civil.

Profesións liberais e comerciantes, interesados no ferrocarril por diferentes motivos (os primeiros porque comprenden a súa imprescindibilidade no camiño de progreso que teñen deseñado para o país, e os segundos por puro interese mercantil) marchan parellos, podendo ser considerados como os grupos máis activos no proceso, por canto son eles os que lideran cantas iniciativas xurden no común empeño de dotar a Galicia de ferrocarrís⁹². Por último, a posición de cola ocupada polos propietarios (as fontes non se refiren a eles como fidalgos, máis a realidade que personifican é a da fidalguía) correspóndese coa actitude reservada e mesmo belixerante que manteñen verbo do ferrocarril, símbolo dos novos tempos tan denostados por todo o que supuñan de superación do marco do A.Rexime e das formas de vida e reprodución social que lles eran propias.

En definitiva, profesións liberais, burgueses-comerciantes e funcionarios públicos (na acepción máis ampla do termo) constituiranse nos apoios do ferrocarril galego, mentras que o grupo de propietarios-fidalgos exemplificará a postura de «indiferencia activa» cara as vías férreas. Probablemente non sexa unha simple casualidade que cando Galicia se integra na rede férrea do Estado, en 1883, a fidalguía inicie o seu paseniño pero definitivo esmorecemento.

Acabamos de ve-los resultados da campaña de subscrición de accións do ferrocarril propiciada por J.Flórez e o conde de Pallares na provincia de Lugo⁹³. Os 2. penas 7 millóns de rs. reunidos (ós que, evidentemente, habería que suma-los xuntados no resto do país e

92.-É moi significativa deste liderazgo a Real Orde de 30-VI-1855 que autoriza a Picabía "y otros comerciantes de La Coruña" a realización dos estudos da liña galega. Ver, *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, tomo 15, 1855, p. 56.

93.-Lamentablemente, descoñecezo polo miúdo a resultante da campaña noutras provinciasm dato que sen dúbida axudaría a unha mellor comprensión do problema e a unha análise máis axcitada desta intentona ferroviaria.

fóra del) en absoluto permitían solicita-la subhasta da totalidade da liña, polo que só os tramos castellanos saen á poxa. Celebrada o 19 de febreiro de 1861⁹⁴, a oferta gañadora será a do grupo «Miranda e hijo», ofrecendo unha rebaixa sobre a subvención oficial de case 18 millóns de rs.⁹⁵. Para Galicia, a loita continuaba.

2. OS ANOS PERDIDOS, 1861-1876.

Os 15 largos anos que transcorren entre estas dúas datas van a estar marcados, no referente á historia férrea galega, por unha soa palabra: inactividade. É certo que en 1864 se subhastarán os tramos de Ponferrada a Coruña, e que en 1875 se abrirá á explotación a sección Coruña-Lugo (mesmo antes, en 1873, inaugurarase a primeira liña férrea do país, a Santiago-Carril), mais é esta unha bagaxe demasiado pobre como poder definir doutro xeito un período tan dilatado de tempo.

Deixabamos unhas páxinas máis atrás ó conde de Pallares e a Juan Flórez absolutamente desolados logo do fracaso colleitado no seu común empeño de dotar a Galicia de ferrocarril. A pesares dos inxentes esforzos, a liña só chegaría ata Ponferrada polo que, en termos estrictos, todo estaba como nos inicios da loita. Xa que logo, o inmediato obxectivo era lograr sacar a subhasta os tramos galegos, cousa que só se podía facer contando cun amplo respaldo financeiro.

Será en 1863 cando a intentona se retome, mais agora o protagonismo recae nas deputacións de Coruña e Lugo. A comezos dese ano, o coruñés V. Braña, como representante da casa francesa «Guilhon», propón á deputación coruñesa a posibilidade de negociar un empréstito co que facer fronte á construción das liñas⁹⁶. Trasladada a proposta á de Lugo, decide inmediatamente subscribila por enteiro⁹⁷. Só faltaba un punto por arranxar: para que as deputacións puidesen subscribi-lo empréstito precisaban do permiso do goberno, cousa que acadarán pola lei 10-VI-1863⁹⁸. Xa que logo, todo estaba en orde para

94.-*Boletín Oficial del Ministerio de fomento*, tomo 36, 1860, pp. 404-420. Especificanse polo miúdo as condicións en que a liña debía de ser construída e explotada.

95.-Na subhasta, a liña adxudicábase a aquel constructor que presentase unha maior rebaixa na subvención ofrecida polo goberno. Neste caso, a axuda elevábase a case 77 millóns de rs. Presentáronse cinco propostas: a de J. Flórez, que tomaba a vía con esa subvención; a do Sr. Cámara, que ofrecía unha rebaixa de case 2 millóns de rs.; a do Ferrocarril do Norte, que a tomaba cunha subvención de 71,4 millóns; a de Zugasti (66 millóns)e, finalmente, a de Miranda, que toma a liña cunha subvención de só 59 millóns. O Estado aforraba case 19. Como veremos, será un aforro totalmente ficticio.

96.-O crédito ascendía a 60 millóns de rs., suficientes para que o organismo provincial se decidise á formación dunha empresa constructora. Con este aval poderíase proceder á emisión de accións e obrigacións que permitirían acada-lo financiamento preciso para o levantamento dos tramos galegos. Tódolos detalles da proposta de Braña poden consultarse nas **Actas da Deputación Provincial de Lugo**, do 8-III-1863.

97.-**Actas da Deputación Provincial**, 9-III-1863. Non obstante, os deputados lucenses matizan que as condicións da operación non son especialmente favorables e que a casa crediticia recibirá unha "buena ganancia". A pesares disto, a urxencia por dotarse de ferrocarril e a ausencia de alternativas obrigaban a aceptala.

98.-Fora en febreiro deste ano cando os deputados galegos presentaron o proxecto, no que se prevía a posibilidade de que as deputacións galegas subscribisen un empréstito por valor de 110 millóns de rs. con destino a calquera ferrocarril que se construíse no país. Esta iniciativa demostra que logo do fracaso de 1860-61 dominaba a idea de que fosen as deputacións quen es corren coa responsabilidade da construción. Iniciativa similar toma a Deputación de Oviedo. Ver, **Diario de Sesiones de las Cortes. Congreso de los Diputados**, 19-II-1864 e 2-III-1864.

levar adiante a proposta dos franceses. Porén, a proposición quedará en proxecto pois nada se fará⁹⁹. A mesma sorte correrá a proposta dun dos máis coñecidos especuladores financeiros do XIX español como é o marqués de Salamanca, que en novembro de 1862 se dirixira ós deputados galegos ofrecéndose como constructor das liñas²⁰⁰. O seu ofrecemento pasaba porque se aceptasen unha serie de modificacións de tipo técnico en canto ó radio das curvas e ás pendentes da liña, mais logo dunha breve discusión a deputación galega en Cortes rexeitará o proxecto por inviable¹⁰¹.

Semellaba que o ferrocarril galego tiña entrado definitivamente nunha vía morta (e nunca mellor empregada a expresión) da que lle resultaba moi difícil saír. Os intentos de poñelo de novo en circulación sucedíanse, mais o expediente do noso ferrocarril parecía condeado a seguir dormindo o soño dos xustos nos arquivos do ministerio de Fomento. Sen embargo, a situación dá un xiro radical a finais de 1863, e de novo Pallares se atopa no medio da solución proposta. Dende outubro dese ano o Conde está a desempeñar o que é a súa segunda experiencia parlamentaria¹⁰², e dende os escaños do Congreso, xunto a Plá y Cancela, Romero Ortiz, Saavedra Meneses, Augusto Ulloa, Constantino de Ardanaz e Alejandro de Castro, xestionará diante do ministro de Fomento, Alonso Martínez, a inmediata licitación dos tramos de Ponferrada a Coruña¹⁰³.

Como xa vimos ó falar da compañía inglesa interesada en 1860 polo camiño galego, a principal causa que a retraera de formar parte do negocio foran os excesivamente baixos presupostos que para a liña estaban fixados, dos cales se derivaba unha subvención así mesmo reducida (non en porcentaxe, pois supuña máis do 50%, senón en cantidades absolutas). Hai que lembrar que os presupostos foran calculados en 1857, polo que co paso

99.-As razóns do fracaso hai que buscalas na pretensión da casa francesa de que os 60 millóns que as deputacións de Coruña e Lugo pensaban tomar se adicasen á subscripción de accións da empresa que se comprometese na construción do ferrocarril, mais só no caso de que na subhasta realizada ó efecto fose a casa francesa de Guilhon a afortunada. É dicir, o que buscaban os franceses era a garantía das deputacións de que só se farían con accións no caso de ser eles os agraciados na poxa. Evidentemente, Guilhon quería evita-lo risco de concede-lo empréstito e que logo fose outra empresa constructora a que se beneficiase del. Ó negarse as deputacións a esta exclusividade, o proxecto quedará aparcado. Para todo este complicado asunto ver, **Actas da Deputación Provincial**, 30-VI-1863. Tamén é útil a consulta de **La Ilustración de La Coruña**, do 4-XII-1863 e 28-I-1864.

100.-Sobre este popular e interesante personaxe ver, HERNANDEZ GIRBAL, F., **José de Salamanca. Biografía**, Madrid, 1963.

101.-Salamanca propuña curvas de só 250 metros de radio e pendentes de ata 45 milésimas, condicións que abarataban extraordinariamente a construción mais imposibilitaban a posterior explotación. Así llo farán saber dende as páxinas da **Revista Económica de Santiago**, n.º 52, 30-XII-1862 e n.º 53, 15-I-1863. Estaba claro que Salamanca simplemente pretendía obte-la contrata de construción das liñas, coa que poder acadar beneficios en base a manobras especulativas, mentras que a futura explotación era algo que lle traía por completo sen coidado.

102.-Neste caso polo distrito de Mondoñedo.

103.-A iniciativa presentouse o 14-XII-1863 e coñézoa por dous vieiros diferentes. Por un lado, gracias ó discurso do deputado coruñés Plá y Cancela (**Diario de Sesiones de las Cortes. Congreso de los Diputados**)

do 25-I-1864 no que se alude a ela, e tamén porque entre a documentación de Pallares (**Archivo Histórico Provincial de Lugo**, serie Xeral, documentación do conde de Pallares, leg. 9) se atopa unha citación recibida polo Conde a fin de asistir a unha reunión preparatoria da iniciativa suliñada. Nesta nota aparecen como asistentes os reseñados, mais non podo asegurar que fosen estes os que finalmente tramitaran a petición diante de Alonso Martínez.

dos anos tiñan sufrido as consecuencias da inflación, quedando totalmente obsoletos¹⁰⁴. Deste problema era plenamente consciente Vázquez de Parga, polo que tanto el como os seus compañeiros presionaban diante do goberno para lograr unha rectificación á alza dos mesmos e así poder saca-la liña a subhasta pública, cun atractivo renovado polo conseguente aumento da subvención produto do incremento presupostario¹⁰⁵. Será Plá y Cancela o encargado de defender no Congreso estas ideas:

«Pues bien: para que podamos conseguir lo primero [a rectificación do presuposto] ante todo lo que debe hacerse es señalar nueva subasta para las secciones desde Ponferrada a la Coruña, y si se ve que ningún capitalista hace proposiciones, que no se presentan licitadores, será prueba evidente de que la subvención señalada no es bastante, que hay necesidad de alzarla un poco...»¹⁰⁶.

De inmediato, as deputacións de Lugo e Coruña apoian a proposta¹⁰⁷, e o 25 de abril de 1864 os tramos galegos saen de novo a subhasta, que unha vez máis se salda cun fracaso completo, dado que ningún licitador acude á poxa. Quedaba xa claro que a única solución era a reforma dos presupostos, tal e como defendían Pallares e os restantes deputados galegos¹⁰⁸. Esta modificación levarase a cabo por lei do 16-VI-1864, en boa medida gracias a que na última remodelación ministerial resultara nomeado ministro de

104.-O problema dunha inflación galopante que deixaba invalidados presupostos calculados só uns anos antes pola suba dos prezos das materias a empregar, é sulñado por varios autores como unha das causas das dificultades financeiras das compañías férreas. Ver, por exemplo, CASARES ALONSO, A., op. cit., p. 109.

105.-Nas cartas cruzadas entre Pallares e o deputado provincial coruñés Benigno Rebellón, insístese constantemente na necesidade desta revisión: "Plá piensa pedir al Gobierno que se anuncie la subasta de la línea, como medio de conseguir en su día la revisión de los presupuestos, que dará por resultado un aumento de la subvención del Estado de 30 o 40 millones, con lo cual será un buen negocio (...) lo que en el día es un mal negocio. Cambiando las condiciones económicas del Camino, haciendo bueno lo que en el día es malo, no dude V. que sobrarán capitalistas que se disputen la concesión de la línea, sin que las pobres provincias de Lugo y Coruña tengan que hacer sacrificios alguno extraordinario". Carta de B. Rebellón ó conde de Pallares, 20-X-1863, conservada no **Arquivo Histórico Provincial de Lugo**, serie Xeral, doc. do conde de Pallares, leg. 9.

106.-**Diario de Sesiones de las Cortes. Congreso de los Diputados**, 25-I-1864, p. 817.

107.-A de Lugo enviando un comunicado a Fomento en respaldo da iniciativa dos deputados galegos, comunicado redactado seguindo as instrucións do conde de Pallares: "(...) por el correo de hoy va la exposición de la Diputación al Ministerio de Fomento sobre nuestro dichoso Ferro-carril, en la forma que V. indica". Carta de Nicasio Gegunde ó conde de Pallares, sen data, **Arquivo Histórico Provincial de Lugo**, serie Xeral, doc. do conde de Pallares, leg. 10. Pola súa banda, a deputación coruñesa decide conceder unha subvención de 33 millóns de rs. á empresa que se interese na construción. Ver, **La Ilustración de La Coruña**, 24-I-1864. Logo dalgunhas dúbidas, a de Lugo sumarase a esta iniciativa con 7 millóns máis. Ver, **Actas da Deputación Provincial**, 8-IV-1864. O propio gobernador civil informa a Pallares desta decisión en carta do 12-IV-1864 (**Arquivo Histórico Provincial de Lugo**, serie Xeral, doc. do conde de Pallares, leg. 10). Como se ve, o ascendente do noso Conde verbo dos deputados provinciais lucenses era importante.

108.-Desta nova subhasta coñezo polos comunicados do concello de A Coruña dirixidos á Raíña e ó ministro de Fomento pedindo unha urxente solución para o malfadado ferrocarril galego. Conservados no **Museo Provincial de Lugo**, fondo "Impresos y manuscritos de carácter político y literario". Trátase de dúas exposicións datadas o 26 e 27 de abril de 1864.

Fomento o lucense Augusto Ulloa, sempiterno deputado polo distrito da Fonsagrada¹⁰⁹. Deste xeito, a situación dos tramos de Palencia a A Coruña quedaba como segue:

SECCIONS DE PONFERRADA A A CORUÑA

	1861	1864
Presupostos	321.334.642 rs.	414.333.861 rs.
Subvención	161.631.339(50,3%)	202.039.157(48,8%)

Elaboración propia a partir dos datos reproducidos en *El Correo de Lugo*, nº50, 25-I-1861 e do «Estado de las obras de los ferrocarriles subvencionados de Galicia y Asturias...», **Museo Provincial de Lugo**, fondo «Documentos...

O obxectivo tan teimosamente perseguido acadárase por fin. Os tramos galegos xa podían presentarse en sociedade precedidos dunha subvención que superaba amplamente os 200 millóns de rs. O conde de Pallares e tódolos demais «históricos» do ferrocarril agardaban o inicio dunha nova etapa no que todo sería gozo e felicidade vendo avanzar raudo e veloz o ferrocarril cara Galicia. Pouco imaxinaban que as preocupacións e os traballos continuarían aínda por moitos anos.

2.1. De prórrogas, aprazamentos, especulacións e demais manexos.

Celebrada a subhasta da recentemente «maquillada» liña de Galicia, é José Ruiz de Quevedo quen se fai coa concesión, ofertando unha rebaixa respecto da subvención do goberno de nada menos que 42 millóns de rs., polo que esta quedaba reducida a 160, ¡menos que os case 162 que se viñan ofrecendo dende 1859!. Resultaba paradoxal que logo de tanto traballo por aumentar unha subvención considerada baixa, agora as liñas se tomaban aínda cunha axuda menor que a ofertada dende había anos¹¹⁰. Como logo se demostrará, por aquí comezaban os problemas que a non tardar aparecerán na construción. O ferrocarril debía de estar rematado e listo para a explotación en setembro de 1869.

Practicamente sen solución de continuidade, Ruiz de Quevedo (quen tamén viña de adquirirla liña León-Gijón en decembro de 1864¹¹¹) cede os seus dereitos a favor da Cia. «Miranda e hijo», concesionaria dos tramos Palencia-León e León-Ponferrada, constituíndose unha nova empresa que toma o nome de «Cia. de los Ferro-Carriles de Palencia a la Coruña y de León a Gijón, o del Noroeste de España». Deste modo, a unidade da vía Palencia-A Coruña, rota pola subhasta de 1861, retomábase agora, catro anos despois.

109.-A reforma dos presupostos en, *Gaceta de Madrid*, n.º 169, 17-VI-1864. A revisión dos presupostos facíase tomando como tipo os establecidos para a liña Ourense-Vigo, que xa fora subastada o 2 de marzo de 1863 e adxudicada ó noso vello coñecido J. Flórez. Este, nunha manobra especulativa habitual na época, a cederá inmediatamente á Cía. de Medina del Campo a Zamora, supoño que a cambio dunha sustanciosa prima. Sobre destes detalles ver, *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, tomo II, 1863, p. 239 e ibidem, tomo III, 1863, p. 309. A historia desta liña será tan azarosa como a da Palencia A Coruña que é a que historia este traballo.

110.-Os pormenores da subhasta en, *Gaceta de Madrid*, n.º 271, 27-IX-1864.

111.-*Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, tomo VII, 1864, p. 270. A subvención deste ferrocarril ascendía a 190 millóns de rs.

CIA. DOS FERROCARRIS DO NOROESTE. 1865.

	Lonxitude	Presupostos	Subvención
Palencia-Ponf.	243 kms.	38.248.971 pts.	14.750.000(38,5%)
Ponf.-Coruña	311	103.583.465	40.000.000(38,6)
León-Gijón	195	96.978.152	47.500.000(49)
TOTAL	749	238.810.588	102.250.000(42,8)

Elaboración propia, a partir do «Estado de las obras de los ferrocarriles subvencionados de Asturias y Galicia...», **Museo Provincial de Lugo**, fondo «Documentos...».

Os retrasos na construción van a iniciarse a penas seis meses despois de realizada a subhasta, como demostra a seguinte cita:

«Pasan los días, pasan las semanas, pasan los meses, y hay trazas de que pase un año, y no se hace nada en la cuestión del ferrocarril, ni por parte de la empresa, que está faltando a un contrato solemne, ni por parte del país, que tolera que no se cumpla este contrato»¹¹².

Era evidente que a mala coxuntura financeira de 1866 comezaba a afectar de cheo á recién creada compañía, que nese ano só logra poñer en explotación os 52 kms. que separan León de Astorga. En Galicia os traballos brilaban pola súa ausencia. A comezos de 1867 recibía o primeiro anticipo a conta da subvención gubernamental: 9.250.000 pts¹¹³, que lle servirán para adianta-las obras na liña León-Gijón (ábrense 60 kms. ó largo de 1868) e para iniciais na sección Coruña-Lugo¹¹⁴. Entre tanto, o tempo transcorría veloz achegándose o fatídico mes de setembro de 1869 no que o ferrocarril debía de estar rematado. Consentes de que só cun supremo esforzo tal obxectivo se podería cumprir, as deputacións e a prensa do país poñen mans á obra, elevando peticións ó ministerio de Fomento a fin de obrigar á empresa a axiliza-las obras¹¹⁵.

112.-"Ferro-Carril. ¿Nos movemos o no nos movemos?, **El Avisador** (A Coruña), n.º 626, 19-IV-1865. O pretexto oficial para os xustifica-lo retraso era a necesidade de varia-lo trazado entre Ponferrada e A Coruña. Na **Revista Económica de Santiago** rexeitábase de plano esta modificación (A. C., "Observaciones sobre el ferrocarril del Príncipe Don Alfonso", n.º 23, 10-XI-1864). Respecto da transferencia das liñas de Quevedo á Cía. do Noroeste, a prensa amosaba serias reticencias e non había moitas esperanzas que coa nova concesionaria os traballos avanzasen máis rápidamente. Ver, **El Progreso** (Pontevedra), n.º 20, 15-X-1865.

113.-Real Decreto 19-XII-1866. A cantidade confírmase coa consulta do "Dictamen del Diputado ponente acerca de los ferro-carriles de Palencia a La Coruña y de León a Gijón, o del Noroeste de España", 18-I-1872, p. 7. Conservado no **Museo Provincial de Lugo**, fondo "Impresos y...".

114.-**El Avisador** (A Coruña), n.º 46, 17-III-1867.

115.-A Deputación de Lugo faino xa en abril de 1868. Ver, **Actas da Deputación Provincial**, 20-IV-1868. Ademais, nomeábase unha comisión para vixiar de perto a marcha dos traballos. Composta por: Bolaño Rivadeneira, Ramón Pardo Montenegro, Antonio Camba, Waldo Gómez Quiroga, Pedro Pozzi, Juan Manuel Pardo del Monte e Pascual Silveiro. Polo bando da prensa destaca a proposición de **El Brigantino** (Ferrol), n.º 111, 13-VI-1868: esixe un maior control das actividades da empresa e a formación dunha comisión que faga vale-lo contrato. De non cumprir-la empresa cos seus compromisos, pide a rescisión da contrata.

Porén, os derroteiros irán por outros camiños. A «Gloriosa» revolución de setembro de 1868 dará á Cia. do Noroeste un importante respiro, xa que a estreita relación entre os protagonistas do experimento democrático do 68 e o mundo dos negocios¹¹⁶ fará que se lle conceda unha prórroga no referente ó remate das liñas, ó tempo que se lle outorgan novas axudas do goberno: a lei 18-X-1869, coñecida como «ley de auxilios», atrasaba ata novembro de 1873 a entrega das liñas, favorecendo á empresa cunha axuda de case 30 millóns de pts.¹¹⁷. Con estas aportacións confirmábase o que viña sendo unha realidade dende a súa constitución en 1865: era a compañía máis subvencionada de cantas operaban en España¹¹⁸.

Recollida a nova no país con grande euforia¹¹⁹, de pouco van a servi-la prórroga e os novos auxilios, pois rapidamente a situación volta á normalidade, é dicir, á exasperante lentitude das obras. Será o conde de Pallares, revivido para a actividade política coa súa elección como deputado polo distrito de Vilalba en 1871, quen saque ó tema do camiño de ferro galego do solpor no que se atopaba, dando lugar ás primeiras explicacións que no Congreso dou o concesionario, aínda que fosen pouco satisfactorias¹²⁰. Durante toda esta lexislatura, e ó largo da de 1872, o Conde fustigará tanto á compañía constructora como ó propio goberno (actitude facilitada polo seu carácter de deputado da oposición), destacando o escaso avance das obras, as numerosas interrupcións dos traballos e a non adecuación entre a subvención percibida e os kilómetros de vías tendidos. Este último punto dará lugar a que Pallares esixa do ministro de Fomento, Echegaray, un estado demostrativo das obras realizadas dende 1869, que logo empregará para demostrar as fraudulentas actividades da constructora. Así mesmo, esta documentación demostra os nulos avances habidos na construción, xa que entre outubro de 1869 e agosto de 1872, só se comezaran obras en 42 kms.¹²¹. Por estas mesmas datas, concretamente en xaneiro de 1872, Plácido Jove y Hevia, deputado poñente da «Comisión de información parlamentaria acerca del estado de las sociedades mercantiles», facía público un informe no que se deixaba clara a penosa

116.-FONTANA, J., op. cit., p. 116 e 123. A politización dos negocios ferroviarios será unha constante da Europa do XIX, como demostra para Francia LECLERCQ, Y., "L'Etat, les entreprises ferroviaires et leurs profits en France (1830-1860)", *Histoire, Economie et Société*, París (1990), pp. 39-55.

117.-*Gaceta de Madrid*, n.º 293, 20-X-1869.

118.-Ver, "Estado que comprende el importe del capital realizado...", *Gaceta de Madrid*, n.º 99, 9-IV-1874. Só M.Z.V., con 72,5 millóns de Pts., se achegaba ós 102,5 da Cia. do Noroeste.

119.-A Deputación de Lugo mesmo ordeará festexala con foguetes de artificio. Ver, *Actas da Deputación Provincial*, 7-X-1869. Non obstante, a opinión dun contemporáneo dos feitos é ben diferentes: "Grande fue el clamor de las provincias de Galicia y Asturias cuando se promulgó la antecedente ley de auxilios, pero clamor en verdad inútil, porque ya no tenía remedio lo hecho en contra de aquellos pobres países...", GOMEZ QUINTERO, L., *Justicia para Galicia y Asturias en la cuestión del ferrocarril del Noroeste y de Orense a Vigo*, Madrid, 1874, p. 12.

120.-Así o afirma o propio Pallares no xornal da súa propiedade, *El Eco de Galicia*, n.º 260, 28-III-1873.

121.-Estos estados son os seguintes: "Estado de las obras de los ferro-carriles subvencionados de Asturias y Galicia...", conservado no *Museo Provincial de Lugo*, fondo "Documentos..." e "Ferro-Carriles de Palencia a Ponferrada y a La Coruña. Importe de lo acreditado en la Relaciones valoradas expedidas por el Ingeniero Jefe de la división de León, con arreglo a la ley de auxilios de 18 de octubre de 1869", conservado no *Arquivo Histórico Provincial de Lugo*, serie Xeral, doc. do conde de Pallares, leg. 11, correspondencia de 1872.

situación financeira na que se atopaba a Cia. do Noroeste¹²². A actividade do Conde non pasaba desapercibida para a prensa do país, que lle adicaba cumpridos eloxios:

«Nuestros diputados, excepción hecha de nuestro correligionario Cándido Salinas, y del conde de Pallares, los demás no dicen esta boca es mía»¹²³.

Polo demais, a labourea lexislativa do Conde terá a súa continuidade nas columnas do xornal **El Eco de Galicia**, fundado en agosto de 1872, propiedade del mesmo e no que, ademais, exercía funcións de director e asiduo redactor. A pesares do seu carácter eminentemente político (voceiro do alfonsismo lucense) será tamén empregado a modo de tribuna dende a que acosar á empresa constructora, denunciando os seus abusos e reclamando a caducidade da concesión.

Mais toda esta actividade servía de moi pouco. Os traballos seguían paralizados, a liña non avanzaba e novembro de 1873 (teórico «plazo improrrogable» para a entrega do ferrocarril) estaba cada vez máis perto. Diante da sorpresa do país, cando estaba a piques de cumprirse o prazo fixado na lei do 69, e en lugar de procederse á declaración de caducidade da concesión, a compañía obtén un novo aprazamento¹²⁴, que non obstante debería de ser confirmado na seguinte reunión de Cortes. Rematado o experimento republicano federal, o novo goberno do xeneral Serrano confirmaba a gracia concedida á empresa: era a terceira prórroga¹²⁵. Unha vez máis se sucedían as mostras de desaprobación en Galicia, e ata un Pallares ata entón moderado no tema da rescisión do contrato estallaba diante de tan reiterados incumprimentos da empresa:

«(...) la prudencia exagerada es a veces la deshonra (...). Basta ya; que el rostro enrojece al recordar tanta continuada burla. Esperemos hasta el 30 de Junio; ni un día más»¹²⁶.

122.-JOVE Y HEVIA, P., "Dictamen del Diputado ponente acerca de los ferro-carriles de Palencia a La Coruña y de León a Gijón, o del Noroeste de España", 18-I-1872. Conservado no **Museo Provincial de Lugo**, fondo "Impresos y documentos de carácter político y literario".

123.-**El Avisador** (A Coruña), 9-VII-1871. Son tamén numerosas as correspondencias recibidas loubando a súa actividade. Ver, por exemplo, as cartas de Felipe Viñas e José Pardo Bazán, datadas respectivamente o 9-VII-1871 e 18-X-1871, conservadas no **Arquivo Histórico Provincial de Lugo**, serie Xeral, doc. do conde de Pallares, leg. 11.

124.-Dos pormenores do aprazamento dá conta GOMEZ QUINTERO, L., op. cit., pp. 29 e ss.

125.-Decreto do 15-III-1874, reproducido na **Gaceta de Madrid**, n.º 77, 18-III-1874. Os novos prazos fixados para a entrega das liñas eran os seguintes: Palencia-Ponferrada, 31-XII-1875; Sarria-A Coruña, 30-VI-1874; Ponferrada-S. Clodio, 31-XII-1875; S. Clodio-Sarria, 31-XII-1876; Vigo-Tui, 31-III-1875; Tui-Ourense, 31-III-1876; os tramos asturianos a rematar, o derradeiro, o 31-XII-1877.

126.-CONDE DE PALLARES, "La empresa del ferro-carril", **El Eco de Galicia**, n.º 258, 24-III-1874. O 30 de xuño era o día fixado para a chegada da locomotora a Sarria. As reaccións das deputacións, sempre moi sensibilizadas no tema férreo axústanse perfectamente a estas coordenadas. Así, a Deputación coruñesa elevaba ó ministro de Fomento un comunicado no que reclamaba a inmediata rescisión do contrato si, como era de prever, a Cia. do Noroeste tampouco podía coa nova prórroga remata-las liñas. Reproducido en , ibidem, n.º 278, 2-V-1874. Da unánime opinión contraria a esta nova gracia dá conta GOMEZ QUINTERO, L., op. cit., p. 52.

Nos meses seguintes, a práctica totalidade dos xornais galegos van a levar adiante unha auténtica ofensiva co obxectivo de evitar por tódolos medios que, diante dun novo fiasco de Noroeste, o goberno puidese te-la tentación de continuar coa súa habitual política permisiva. O que se reclamaba xa unanimemente era a ruptura, vía caducidade do contrato, de calquera relación entre a empresa e os camiños de ferro galegos. O propio Pallares non dubidaba en esixir do ministro de Estado, o lucense Augusto Ulloa, unha actuación en tal sentido¹²⁷.

Como vimos¹²⁸, en 1869 a Cia. do Noroeste beneficiárase das estreitas relacións existentes entre o mundo da política e o dos negocios para obter unha primeira prórroga; a finais de 1873, as Cortes republicanas outorgábanlle un novo aprazamento, logo ratificado polo goberno Serrano; semellaba como se os contactos políticos da compañía non tivesen fin: fosen gobernos monárquicos ou republicanos, federais ou unitarios, todos parecían coincidir na xustiza das prórrogas. Evidentemente, a Cia. do Noroeste, como as restantes actuantes no Estado, contaban con apoios nas Cortes, que se coidaban de garantir un trato favorable para as súas protexidas¹²⁹, mais a razón de tan repetidas concesións non era só esta. O verdadeiro motivo descansaba na incapacidade financeira do Estado español para suplantar, como constructor, ás compañías privadas¹³⁰. Vázquez de Parga resumía perfectamente o porqué desta actitude gubernamental e das reticencias a impoñe-la caducidade ás empresas que tan reiteradamente fallaban nos seus contratos, sinalando o temor a unha dilación nos traballos e a posibilidade de que ningunha compañía se interesase polo camiño de ferro galego; se isto ocorría, o ferrocarril quedaría totalmente paralizado, dada a insolvencia das arcas estatais para proseguir-las obras polos seus propios medios¹³¹. Deste xeito, os sucesivos gobernos vían pender sobre si unha permanente «espada de Damocles», polo que na disxuntiva de aplica-la lei e anula-las concesións ou condescender con novos prazos, resolvían sempre seguindo esta segunda alternativa.

Toda esta reflexión ven a conto por dúas razóns: primeiro, porque axuda a comprender-las sucesivas gracias concedidas á empresa do Noroeste e, segundo, porque explica así mesmo que de novo en febreiro de 1875 (e agora cun goberno monárquico-restaurado) se conceda outro aprazamento, que facía xa o número catro¹³². Como expresaba, non sen certo humor negro, un anónimo redactor do xornal dirixido por Pallares, as obras do ferrocarril galego xa se ían semellando ás da catedral de Sevilla, que duraran... 107 anos!!¹³³. A apertura, en outubro de 1875, da sección Coruña-Lugo (115 kms.) a penas se servirá para consolar a un país desilusionado e desencantado cunha constructora que dera mostras

127.-CONDE DE PALLARES, "Un recuerdo", *El Eco de Galicia*, n.º 290. 30-V-1874.

128.-Ver páxina correspondente deste traballo.

129.-A nómina de políticos de prestixio presentes nos consellos de administración das empresas ferroviarias abondaría para encher máis dun libro: Serrano (Cía, do Norte), Sagasta (no Sevilla-Jerez e na propia Cía. do Noroeste), Nicolás M.ª Rivero (Almansa-Valencia-Zaragoza), Cánovas (M.Z.O.V.), Martos (M.Z.O.V.), Barzallana (Ferrocarril de Langreo), Montero Ríos (Santiago-Carril)... son só algúns exemplos. Polo demais, a situación prolongarase no s. XX: JUEZ GONZALO, E-P, *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*, Madrid, Universidad Complutense, 1992, p. 55, asegura que en 1912, nada menos que 64 deputados e senadores percibían soldos dalgunha compañía ferroviaria.

130.-HERNANDEZ SEMPERE, T. M., op. cit., p. 182.

131.-CONDE DE PALLARES, "La empresa del ferro-carril", *El Eco de Galicia*, n.º 263, 4-IV-1874.

132.-*Gaceta de Madrid*, n.º 51, 20-II-1875. En realidade, tratábase dunha prórroga colectiva de dous anos que beneficiaba a unha serie de compañías, entre as que se atopaba a do Noroeste.

133.-*El Eco de Galicia*, n.º 311, 18-VII-1874.

sobradas da súa incapacidade histórica para levar adiante o traballo encomendado. 115 kms. en 11 anos non era, certamente, a mellor tarxeta de visita. A cantidade resultaba ridícula pero é que, ademais, o peor aínda estaba por facer: o tramo entre Lugo e A Coruña era o de máis doada construción, todo o contrario dos que transcorrían entre a cidade das murallas e Ponferrada, de orografía sinuosa e difícil, e nos que as obras nin sequera escomenzaran¹³⁴.

Contando con esta realidade, un grupo de deputados galegos vai a propor un proxecto de lei polo que, dunha vez por todas, se solucione o tema da construción. A comisión encargada de tal menester estará presidida polo conde de Pallares, acompañado nos seus traballos por Linares Rivas, José de Torres Valderrama e A. de Capua. O 8 de xuño de 1876 presentan no Parlamento o resultado das súas deliberacións, que servirán de base para a lei do 12 de xaneiro de 1877. Con ela comezaba a albiscarse a fin desta procelosa historia.

A primeira vista estamos en presenza dun novo aprazamento dos traballos, xa que unha vez máis os prazos de entrega das liñas resultan ampliados, pero agora a cousa é diferente¹³⁵: se nun tempo de seis meses a compañía non executaba obras por valor de catro millóns de pts. «quedará rescindida la concesión de toda la línea en que esto suceda, la cual pasará desde aquel momento a ser propiedad del Estado, y el Gobierno se incautará de ella en el acto, sin otro trámite ni procedimiento». O ultimatum era claro e, diante da incapacidade de Noroeste para cumprilo, o goberno, non sen algunhas vacilacións, decide poñelo en efecto en febreiro de 1878: 13 anos despois da súa adquisición pola Cia. do Noroeste a liña de Galicia pasaba a ser propiedade do Estado¹³⁶. Nesta inédita solución o papel do conde de Pallares fora, unha vez máis, determinante:

«Por lo demás nos consta, como consta a Galicia entera, que a la actividad y celo del señor conde de Pallares se debe en gran parte el resultado obtenido»¹³⁷.

¿Pero cales foran as causas que fixeron adoptar tan drástica solución? ¿Que foi o que imposibilitou á Cia. do Noroeste para construí-las liñas galegas? No comezo desta investigación quedaron reseñados algúns dos puntos clave a ter en conta á hora de explica-las dificultades que, en orixe, se presentaron en Galicia dilatando o seu «despegue» férreo (a súa imaxe de zona atrasada sen nada que ofrecer ós posibles investidores, a carencia de medios financeiros, os nulos apoios da fidalguía, as rivalidades locais...), razóns que poden ser válidas ata 1864, mais unha vez con constructor a liña galega o problema adquire unha nova connotación. Agora a responsabilidade xa non é tanto do país como da empresa encargada de trae-lo camiño de ferro. Xa que logo, se logramos desentraña-los porqués do seu fracaso, terémonos achegado á solución do problema que nos prantexabamos no inicio do noso traballo verbo da tardía, traumática, difícil e largamente agardada conexión férrea de Galicia coa Meseta.

De modo xeral, dúas razóns explican a reiterada incapacidade de Cia. do Noroeste para cumprir cos compromisos adquiridos: por unha banda, careceu en todo momento dos

134.-Ver, "Dictamen de la comisión relativo al examen del expediente del ferrocarril del Noroeste de España", publicado en *El Herald Gallego*, n.º 149, 14-VI-1876.

135.-Reproducida na *Gaceta de Madrid*, n.º 13, 13-I-1877.

136.-O Real Decreto de incautación das liñas pode consultarse no *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, tomo V, 1878, p. 98.

137.-*Diario de Lugo*, 2-II-1877.

recursos financeiros precisos; pola outra, o emprego que fixo das subvencións estatais e demais axudas outorgadas foi inaxeitado (por non dicir abertamente fraudulento). Presentados en sinopse, cinco son os apartados a ter en conta a fin de explica-las afirmacións anteriores. Vexámolos.

1.- A responsabilidade do goberno no tema das subastas. Como é sabido, as liñas galegas foron outorgadas a aquel puxante que ofreceu unha maior rebaixa na subvención fixada polo Estado. Con este sistema o que se buscaba era un aforro para as arcas do Estado, mais non sempre foi así. É un criterio economicista, sen dúbida derivado da crónica insuficiencia das arcas estatais, que non ten en conta outros aspectos que indubablemente inflúen, ou deberían de influír, nunha poxa, tales como a capacidade técnica, organizativa, de medios humanos e económicos dos puxantes¹³⁸. O resultado, no caso que agora nos ocupa, foi desastroso: a casa «Miranda e hijo», antecedente inmediato da Cia. do Noroeste, perdeu na subasta de 1861 para facerse cos tramos Palencia-León e León-Ponferrada, nada menos que 18 millóns/rs.¹³⁹, o 23% dos auxilios gubernamentais. Como di Jove y Hevia: «Nacieron estas líneas con debilidad ingénita...»¹⁴⁰.

Pero a cousa non para aí. Cando en 1865 nace propiamente a Cia. do Noroeste gracias á cesión das liñas Ponferrada-Coruña e León-Gijón por parte de Ruiz de Quevedo, a rebaixa da subvención na primeira superaba os 42 millóns de rs.¹⁴¹ (dos 202 ofrecidos polo goberno ós 160 recibidos), se ben a da segunda só era de 5 millóns¹⁴². Deste xeito, a nova empresa nacía co lastre económico das rebaixas feitas para facerse coa concesión das liñas. E todo por un sistema de subasta falazmente aforrador que prefería as compañías máis arriscadas e especuladoras a aquelas outras que ofrecesen verdadeiras garantías respecto da realización das liñas.

2.- Os párrafos anteriores lévannos directamente á seguinte cuestión. Aparte de que as subvencións recibidas sempre foron menores das orixinalmente fixadas, o certo é que o estado económico da compañía nunca foi boiante, nin sequera nos seus inicios¹⁴³ como concesionaria dos tramos de Palencia a Ponferrada. Sen dúbida que esta mala situación é a que a leva a tentar unha fuxida cara adiante adquirindo a Quevedo os tramos ata Coruña e Gijón, agardando que coas subvencións que traían apareladas e a nova emisión de obrigacións que estas anexións permitían facer se solucionasen os problemas económicos. Nada disto sucedeo como demostran os datos aportados pola Comisión presidida por Pallares: cun capital nominal de 98,5 millóns de pts., ingresara en caixa por emisión de accións un efectivo de 19,5 millóns, mentras que polas obrigacións o recollido en caixa fora

138.-A diferenza respecto de Francia, onde se prefería ás compañías que desen maiores garantías do pronto remate das obras, é evidente. Ver, GOMEZ MENDOZA, A., **Ferrocarril, industria y...**, op. cit., p. 41.

139.-**El Correo de Lugo**, n.º 56, 25-II-1861. En **La Ilustración Gallega y Asturiana** (n.º 3, 28-I-1880) un anónimo redactor rememorando estes feitos falaba de "la extraordinaria y poco meditada rebaja que se hizo de la subvención en la subasta".

140.-JOVE Y HEVIA, P., "Dictamen del...", op. cit., p. 7.

141.-"Dictamen de la comisión...", op. cit., p. 364.

142.-JOVE Y HEVIA, P. "Dictamen del...", op. cit., p. 13. Non estou certo de que esta sexa a rebaixa da subasta, dado que non puiden consulta-la **Gaceta** onde ven recollida.

143.-En xaneiro de 1864, e cando era simplemente a Cia. dos ferrocarrís de Palencia a Ponferrada, os traballos de construción xa estaban paralizados, debido á falta de financiamento. Desta situación dá conta o ministro de Fomento Claudio Moyano no Congreso. Ver, **Diario de Sesións de las Cortes. Congreso de los Diputados**, n.º 25-I-1864. O mesmo opinaba Jove y Hevia (op. cit., p. 7): en maio de 1862, e contando a empresa cun capital social de 248 millóns de rs., só tiña realizados 8.

penas 19 millóns; xa que logo, un total de aínda non 39 millóns, demasiado pouco para presupostos que superaban os 233 millóns de pts.¹⁴⁴. Simplemente, a Cia. do Noroeste carecía de solvencia financeira para levar adiante as obras.

3.- Xa temos visto como a primitiva compañía de Palencia a Ponferrada se convertía, en 1865, na Cia. do Noroeste, gracias á cesión das liñas a Coruña e Gijón que fixera Quevedo. Estas cesións non foron en modo algún gratuítas, senón tremendamente onerosas. No principio, hai que aclarar que Quevedo non queda á marxe da nova empresa, senón que mantén ligado a ela como constructor xeral, obtendo deste xeito pingües ganancias. Como? Dun modo ben simple: aumentando os presupostos establecidos para a súa consorcio. Deste xeito, o custo da León-Gijón elevábase a 26 millóns de rs. e o da Ponferrada-Coruña, a 164 (a primeira pasaba dun presuposto orixinal de 388 millóns/rs. a 414, mentras a segunda o facía de 414 a 578). O incremento global nas dúas liñas ascendía a 190 millóns/rs. Esta era a ganancia que obtiña Quevedo pola cesión das liñas, mercede a unha manobra especulativa pola que, obtendo en 1864 unhas liñas e cedéndoas un ano despois, se facía cunha plusvalía de case 200 millóns¹⁴⁵. Negocio redondo para o constructor e nova carga a engadir no haber da Cia. do Noroeste.

4.- Redución importante das subvencións por efecto das subastas, escasos recursos propios, «prima» millonaria concedida ó constructor..., todo se xuntaba para converter a empresa do Noroeste nunha auténtica ruína financeira. Pero é que ademais, por se todo non abundase, vaise a ver afectada de cheo pola crise de 1866, á que ten que facer fronte a penas un ano despois de constituirse¹⁴⁶, e que lle impedirá colocar ventaxosamente as accións e obrigacións emitidas. O conde de Pallares reconecía isto cando afirmaba:

«A esta insuficiencia de recursos propios se agregaron (preciso es reconocerlo), como elemento contrario a la prosperidad de la compañía las circunstancias del mercado [por la] dificultad de levantar fondos, por el estado general de los negocios en Europa»¹⁴⁷.

5.- Mais a pesar de todos estes problemas (algúns achacables á lexislación estatal en materia de subastas, outros á especulación arredor das liñas e outros derivados dun contexto francamente desfavorable), a Cia. do Noroeste dispuña dunha axuda do Estado non negable en forma de subvencións e auxilios entregados polos sucesivos gobernos, que efectivamente empregados quizais tivesen permitido un maior adianto nas obras. A comi-

"Dictamen de la comisión...", op. cit., p. 364. Dos deficientes resultados da emisión de papel resultaría un dato: o total líquido obtido pola negociación das obrigacións (18,9 millóns de pts.) é inferior ao resultado polo mesmo concepto por compañías como M.Z.O.V. (60,8), Córdoba-Málaga (21,8) ou la-Bilbao (34,2), todas elas con capitais nominais moi inferiores ós da Cia. do Noroeste. Ver, "Estado comprende el importe del capital realizado y de la subvención recibida en 31 de diciembre de 1872 por una de las Compañías concesionarias de Obras Públicas que a continuación se expresan", *Gaceta de Madrid*, n.º 99, 9-IV-1874.

Tódolos detalles da operación en, JOVE Y HEVIA, P., "Dictamen...", op. cit., p. 7. Tamén se pode ver isto "Dictamen de la comisión...", op. cit., p. 364.

Esta coxuntura crítica ten sido estudiaada xa con precisión, e a súa relación cos negocios ferroviarios estudiaada por tódolos analistas. Así, FONTANA, op. cit., p. 107; TORTELLA CASARES, G., op. cit., p. DURAN DE LA RUA, N., op. cit., p. 194.

"Dictamen de la comisión...", op. cit., p. 364.

sión que Pallares encabezaba calculaba estes auxilios, á altura de 1876, en case 137 millóns/pts, unha aportación en absoluto desdeñable¹⁴⁸. Establecendo a proporción entre presupostos e subvención, esta debería de oscilar entre o 57,7% e o 62,2%¹⁴⁹: calquera outra variación significaría un emprego fraudulento das axudas, como así sucedeo:

	VALOR DAS OBRAS EXECUTADAS E DO MATERIAL ADQUIRIDO	ABOADO POR SUBVENCIONS E ANTICIPOS
Palencia-Ponf.	30.303.892 pts	15.649.783
Ponferrada-Coruña	33.789.802	38.859.548
León-Gijón	30.975.736	44.465.928
TOTAL	103.175.868*	96% 98.975.259

Cadro reproducido no «Dictamen de la comisión...», op.cit., p.365.

* É evidente que a suma está errada, pois o resultado correcto é 95.069.430. Só se explica por incluí-la Comisión algunha partida non especificada no cadro.

¿Como fora posible que a compañía constructora recibise unha subvención moi superior á que, en función das obras feitas, lle correspondía? Simplemente, aproveitando os valeiros legais da norma e a escasa homoxeneidade da lexislación estatal, que sometía o pago das axudas a fórmulas cambiantes e variacións continuas¹⁵⁰. Así, na lei de concesión da liña de Galicia, establecíase a entrega da subvención en función do número de kms. construídos, mentras que dende 1869 esta entrégase mensualmente segundo o valor das obras realizadas; combinando habilmente estas dúas opcións, a compañía lograba sempre cobra-la maior subvención posible: cando se trataba de construír tramos doados, elixíase o pago seguindo o primeiro sistema (cantos máis kms. construídos, máis axuda recibida); se, pola contra, había que afrontar zonas difíceis e de obras moi custosas, preferíase o pago polo segundo dos sistemas (ó se-lo valor das obras feitas alto, a subvención cobrada tamén o era). O conde de Pallares explica moito mellor ca nos:

«(...) la compañía, cobrando los trozos de menor coste por el sistema de grupos de a cuatro kilómetros concluidos, y los costosos por el sistema de relaciones valoradas de obras ejecutadas mensualmente, ha llegado ha percibir en alguna época y en casos determinados (...); sumas que dan un 110 por 100 recibido con relación a lo gastado»¹⁵¹.

148.-Ibidem. Os nosos propios cálculos elevan esas axudas ata 145,6 millóns de pts.

	PRESUPOSTOS	SUBVENCIÓN
Palencia-Ponf.	38.248.971 pts.	19.239.233
Ponf.- Coruña	103.583.465	57.891.911
León-Gijón	96.978.203	68.516.117
Dereitos aduanas	13.399.217	
TOTAL	252.209.856	145.647.261

Elaboración propia a partir de "Estado de las obras de los ferro-carriles subvencionados de Asturias y Galicia...", 4-X-1872, Museo Provincial de Lugo, fondo "Documentos..."

149.-A segunda porcentaxe segundo os cálculos da comisión dirixida por Pallares, e a primeira en función dos meus propios, a partir dos cálculos reproducidos na nota 148.

150.-Así o recoñecía o conde de Toreno, ministro de Fomento, en 1876. Ver, MATEO DEL PERAL, D., "Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)", ARTOLA, M. (dir.), op. cit., tomo I, p. 157.

151.-"Dictamen de la comisión...", op. cit., p. 365.

Deste xeito resulta doado comprender como, en 1877, e faltando por construílos tramos máis custosos (de Ponferrada a Sarria), a subvención xa estivese practicamente esgotada. A empresa lograra cobrala sen face-las obras correspondentes. E todo isto sen saírse o máis mínimo dos cauces da lei... A responsabilidade dos gobernos, como no caso das subastas, é evidente, tanto por non correxi-lo defecto legislativo como por non poñer coto ós manexos da compañía. Así mesmo, e a partir deste cúmulo de datos, tamén se pode obter unha segunda conclusión: o verdadeiro negocio da compañía concesionaria dos ferrocarrís galegos non estaba nunha futura explotación, senón nas múltiples manobras que permitía a súa construción. Por exemplo, cobrar subvencións moi cuantiosas sen a penas traballar no tendido das vías¹⁵². A grande prexudicada será, como non, Galicia: unha mistura de actuación gubernamental deficiente + febleza económica da Cia. do Noroeste + manobras especulativas arredor das liñas + un contexto económico desfavorable + emprego fraudulento das axudas deron como resultado unha enorme dilación nos traballos do tendido e, finalmente, a caducidade da concesión.

3. EPILOGO (1877-1883)

Deixabamos unhas liñas máis atrás ó ferrocarril de Galicia en maos dun Consello de Incautación nomeado polo goberno para a prosecución das obras na liña. Separada definitivamente a Cia. do Noroeste do camiño galego, todo facía prever que por fin tiñan rematado as preocupacións de Pallares e de todos cantos, dende a xa moi lonxana data de 1858, viñan loitando pola súa construción. Mais o futuro aínda deparaba algunhas sorpresas.

Nada mais comeza-lo Consello a súa actividade vaise a atopar cunha crónica deficiencia de fondos que lle impedirá levar adiante o seu cometido a plena satisfacción¹⁵³, obrigando de novo a Pallares a ocuparse do asunto dende o seu flamante posto de senador vitalicio: nas sesións do 26 e 30 de marzo de 1878 reclamaba do goberno que dotase ó Consello do financiamento preciso para a continuación dos traballos na liña. Fose ou non resultado directo desta e doutras intervencións de representantes galegos reclamando o mesmo, o certo é que o goberno decide a presentación dun proxecto de lei co que dotar ó Consello de 60 millóns de pts. para as súas necesidades. Dictaminado rapidamente tanto no Congreso como no Senado (de cuia comisión Pallares formaba parte¹⁵⁴), en xullo dese mesmo ano o proxecto facíase lei¹⁵⁵.

Todo semellaba disposto para que fose o propio Estado quen se encargase do remate da liña galega, mais a historia discorrerá por outros vieiros. A pesares de que en toda Europa, a estas alturas do século, comezaba a prender con forza a idea de que fosen os

152.-A esta mesma conclusión chega HERNANDEZ SEMPERE, T. M., op. cit., pp. 85-86.

153.-Linares Rivas, membro do Concello, falando no Congreso dos deputados o 22-VII-1879 culpaba desta situación directamente ó ministro de Fomento, conde del Torenó.

154.-Antonio de Medina, gobernador de Lugo, comentaba estes traballos de Pallares en termos moi eloxiosos: "(...) ya me presumía yo que había V. de cargar con el trabajo en la comisión del ferro-carril del N.O.; pero eso es una garantía para que se despache el asunto en favor del país". Carta de A. de Medina a Pallares, 21-VI-1878, *Arquivo Histórico Provincial de Lugo*, serie Xeral, doc. do conde de Pallares, leg. 15.

155.-Reproducida na *Gaceta de Madrid*, n.º 193, 12-VII-1878.

mesmos Estados-queenes corresen coa construción e explotación das redes férreas, o certo é que no contexto da monarquía española restaurada a existencia dunhas liñas propiedade do Estado e sustraídas da iniciativa privada non cadraba ben có principio da mínima intervención estatal na vida económica. Esta incómoda posición, xunto á mellora da situación económica que dende 1875 se estaba a detectar¹⁵⁶, fará que dende finais de 1878 se comece a acariña-la idea da re-privatización das liñas do Noroeste. É nesas datas cando un grupo francés se dirixe ó goberno interesándose pola situación das liñas¹⁵⁷, aproveitando entón o conde de Pallares para apoiar tal iniciativa:

«(...) ¿No es lógico esperar que el Gobierno saque a subasta las obras bajo las bases más ventajosas, a fin de que esta u otra compañía termine en las mejores condiciones los tan deseados ferrocarriles?»¹⁵⁸.

Atendendo a estas reclamacións, o ministro de Fomento, conde de Toreno presenta, en xuño de 1879, un proxecto de lei para a volta das vías galegas a maos privadas. A discusión no Congreso será tremendamente acalorada¹⁵⁹, mais finalmente acadará estatuto legal o 19-XII-1879¹⁶⁰: na lei establecíase que a liña galega sería adxudicada por concurso e non por subhasta e que, xa que logo, sería o goberno quen discrecionalmente decidiría a que proposición outorga-las liñas. Celebrado o concurso o 21 de xaneiro de 1880, das dúas proposicións presentadas (a primeira dun consorcio francés que agrupaba varias entidades financeiras nas que se incluía a todopoderosa Cia. do Norte, e a segunda do marqués do Campo, coñecido especulador ferroviario¹⁶¹) o goberno preferirá a francesa. Como non podía ser menos tratándose do noso ferrocarril, a decisión estará chea de polémica, mais o goberno manterase firme¹⁶²: a penas dous anos despois da incautación polo goberno das liñas, estas volvían ó regazo do capital privado. Finalmente, e non sen mediar algunha polémica máis de por medio que terá como protagonistas ós antigos acreedores da fenecida

156.-HERNANDEZ SEMPERE, T. M. e VIDAL OLIVARES, J., "Infraestructura...", op. cit., p. 232.

157.-*La Época*, 19-VI-1879, facendo unha breve historia da liña galega, recolle a existencia deste interese francés pola vía galega.

158.-CONDE DE PALLARES, "Ferro-Carril del Noroeste", *La Ilustración Gallega y Asturiana*, n.º 5, 20-II-1879. Os deputados galegos, vendo o redobrado interese que polas liñas se tiña levantado, decidirán a formación dunha comisión para segui-lo tema: xunto do imprescindible Pallares, estaba composta por Romero Ortiz, Ruiz Gómez, Elduayen e Bugallal. Ver, *Diario de Lugo*, n.º 812, 18-VI-1879.

159.-Pode seguirse polo *Diario de Sesiones de las Cortes. Congreso de los Diputados*, dos días 22, 23, 24 e 25 de xullo de 1879.

160.-Pode consultarse no *B. O. da Provincia de Lugo*, n.º 154, 25-XII-1879.

161.-Sobre este interesantísimo personaxe pódense ve-las páxinas que lle adica HERNANDEZ SEMPERE, T. M., op. cit.

162.-O *Diario de Lugo*, incansable loitador a prol dos ferrocarrís galegos, recibía a nova con enorme tristura: "(...) la victoria de la proposición de Donon -o sea, como dice *El Imparcial*, la Empresa del Norte- representa, a nuestro juicio, la mayor de las contrariedades que pudiera experimentar la cuestión de que se trata", n.º 994, 28-I-1880. Das numerosas controversias que na prensa madrileña xenerará o polémico concurso ver, ALVAREZ, J. T., *Restauración y prensa de masas. Los engranajes de un sistema (1875-1883)*, Navarra, Universidad de Pamplona, 1981, pp. 311-316.

empresa do Noroeste¹⁶³, á Cia. dos ferrocarrís de Asturias, Galicia e León lle caberá a honra de logra-la conexión galega coa rede férrea nacional. Corría o ano do noso señor de 1883... 25 largos veráns tiñan pasado dende que se votara a lei. Esa noite o conde de Pallares xa podía dormir tranquilo. O obxectivo tan longo tempo acariñado cumprírase por fin.

163.-Sobre este tema ver, "Memoria presentada por el Consejo de Administración de la Compañía de los Ferro-Carriles de Asturias, Galicia y León, a la Junta General Ordinaria de señores accionistas, celebrada el 7 de mayo de 1881".