

CUADRANTE



UN HOME DO XIX:

DON RAMÓN DEL VALLE-INCLÁN BERMÚDEZ

UN HOMBRE DEL XIX:

DON RAMÓN DEL VALLE-INCLÁN BERMÚDEZ

Nº 1

Amigos
Valle-Inclán

Vilanova de Arousa

CUADRANTE



Revista cultural da
“Asociación Amigos de Valle-Inclán”

Un home do XIX: don Ramón del Valle-Inclán Bermúdez
Un hombre del XIX: don Ramón del Valle-Inclán Bermúdez

Amigos
Valle-Inclán.

Vilanova de Arousa

CUADRANTE

Director:

Gonzalo Allegue

Consello de Redacción:

Ramón Torrado López

Víctor Viana

Ramón Martínez Paz

José María Leal Bóveda

Francisco Charlín Pérez

Xaquín Núñez Sabarís

Secretaría de Redacción:

Carmen Charlín Pérez

Redacción e Administración:

Casa da Cultura, Vilanova de Arousa.

Apartado de Correos nº 66

Secretario de Administración:

Ángel Varela Señoráns

Ilustracións:

Marcela Santórum (págs. 30, 70, 73)

Eugenio de la Iglesia (Cabeceras de capítulos)

Imprime:

Gráficas Salnés, S.L.

Dep. Legal: PO-4/2000

I.S.B.N.: 84-87709-99-0

Cuadrante non manterá correspondencia sobre orixinais recibidos e non solicitados.

A responsabilidade das opinións verquidas pertence exclusivamente ós autores o mesmo que o respecto á propiedade intelectual, recaíndo sobre eles calquera acción xudicial no caso de producirse plaxio.

SUMARIO:

Presentación.páx. 5

X. L. Axeitos

“Un adverbio moi expresivo”.páx. 7

Gonzalo Allegue:

“¿Quién fue don Ramón del Valle Bermúdez?”.páx. 12

Xosé Manuel Cerviño:

“Notas literario-etnográficas arredor da Arousa de Valle Bermúdez”.pax. 22

Alfonso Mato:

“Relacións entre Manuel Murguía e Ramón del Valle-Inclán Bermúdez”.pax. 29

Xaquín Núñez Sabarís.:

“Os textos de Ramón del Valle Bermúdez. Reseña e análise”.pax. 33

Francisco Charlín Pérez e

Anselmo Menéndez Villalva:

“O ferrocarril compostelano e Ramón del Valle Bermúdez”.pax. 44

Víctor Viana.:

“Valle Bermúdez y el 68”.pax. 58

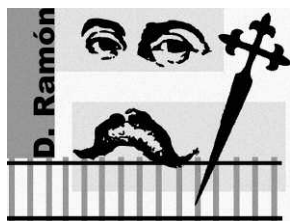
Xosé Lois Vila Fariña:

“Valle Bermúdez, político municipal”.pax. 65

Elisardo Barreiro:

“Ramón del Valle”.pax. 71

Antoloxíapax. 73



O FERROCARRIL COMPOSTELANO E RAMÓN DEL VALLE BERMÚDEZ

*Francisco X. Charlín Pérez e
Anselmo Menéndez Villalva*

Dos datos biográficos que de Ramón Valle Bermúdez (1823-1890) se coñecen, hai dous que semellan transcendentais para entender acaidamente a súa traxectoria vital.

O primeiro é a súa ubicación ideolóxica no liberalismo progresista, mais sendo tamén partícipe das teses do Provincialismo xurdido a partires da Revolución galega do 46, e máis tarde, xa no Sexenio Revolucionario, nas do seu continuador o Rexionalismo.

O segundo, a súa participación nos debates sobre os temas que, debido á súa gravidade, monopolizaban daquela a atención política e xornalística en Galicia. Estamos a nos referir ao problema da terra (os foros) e ao atraso do ferrocarril, indispensables para activar o desenvolvemento comercial e industrial dun país que estaba a quedar atrás na vertixe de transformacións técnicas e económicas que estaba a experimentar Europa. Daquel é bo exemplo a súa asistencia ás sesións do “Congreso Agrícola Gallego” que se celebrou en Santiago en xullo de 1864 e onde votou, ao lado de Manuel Murguía, a prol das teses redencionistas. No tocante ao ferrocarril, cabe sinalar non só o interese que ten nas discusións e debates que arredor do tema se plantexan —como nolo amo-

sa a carta¹ a Murguía datada en Vila-nova de Arousa o 24 de xaneiro de 1868, onde ademais de interesarse polo estado das obras², nese intre paradas, fai votos para volver a “*aque-llos paseos y aquellas reuniones tan interesantes*”—, senón tamén, e este será o noso centro de atención, a súa participación como accionista e Secretario da Sociedade do Ferrocarril Compostelano, que co treito Santiago-Carril inauguraría en 1873 o serodio ferrocarril galego.

Resulta coherente pois a súa praxe e compromiso cívico co seu ideario político. Tentaremos aquí unha aproximación a esta participación de Valle Bermúdez no primeiro ferrocarril galego, sen perder de vista os condicionantes económicos e políticos do momento e as discusións e debates que estes suscitaron na prensa da época, na que tamén el participou activamente.

O TEMPO DE VALLE BERMÚDEZ.

Xose Ramón Barreiro considera crítico³ para a economía galega o período

¹ VALLE INCLÁN Y BERMÚDEZ, Ramón: *Cartas eruditas e literarias á Murguía*. Edicións do Castro. Sada, 2000, p. 53. 1ª Ed.

² Do camiño de ferro de Santiago a Carril.

que vai de 1817 a 1856⁴. Así, á grande depresión agraria motivada pola caída dos prezos dos cereais habería que lle engadir a crise que afecta á burguesía como consecuencia da guerra da Independencia contra os franceses. Sen embargo, o máis grave ía ser o esmorecemento e final liquidación⁵ cara 1842 que acontece cos sectores protoindustriais: curtume do coiro, ferrerías da Galicia oriental e fundamentalmente o cultivo e elaboración textil do liño, que constituían a base da produción non agraria da Galicia do Antigo Réxime, e que fose por problemas técnicos ou polo raquitismo da burguesía, non se transformaron como noutras latitudes nos motores que impulsasen aquí a revolución industrial e en consecuencia económica.

Chama a atención o feito de que esta desfeita coincide no tempo coas primeiras medidas económicas, que de clara inspiración liberal, toma o goberno do Estado xa na Rexencia de María Cristina, decretando a liberdade de industria e comercio, promulgando un código civil e aprobando as leis desamortizadoras que inician o paso a unha economía de mercado, sentando as bases do que será o novo Estado liberal.

Sen embargo isto non altera a penas o período crítico polo que atravesamos

economía galega, “*con connotacións moi de seu*”⁶, que non sairá da crise ata finais da década dos cincuenta, coa reactivación que supón o negocio da emigración a América ou xa máis tarde o inicio das obras do ferrocarril. Precisamente será o retraso destas e o problema dos foros, os temas que monopolicen, xunto coa emigración, os debates que se estaban a dar tanto nas instancias políticas como na prensa da época, xa que ambos eran considerados causas do atraso no que estaba sumido o país.

Na cuestión foral, víase como a desamortización, promovida dende o goberno do Estado, ao non ter en conta a especificidade da propiedade e uso da terra en Galicia, non fixera mudar a situación. Só provocará un cambio de rentistas ao compraren comerciantes, industriais e profesionais liberais os dereitos sobre o “dominio eminente” e permanecer o campesiño como beneficiario do “útil”, frustrando a transformación do agro galego cara unha economía de mercado e propiciando a permanencia do réxime foral ata a Dictadura de Primo de Rivera, na que triunfa tarde e mal aquela tese redencionista pola que votara Valle Bermúdez no “Congreso Agrícola Gallego” de 1864.

O FERROCARRIL A DEBATE

Canto ao ferrocarril, hai que ter en conta a importancia que se lle outorga no século XIX como símbolo e motor da nova sociedade industrial. Non se concibe o progreso sen vías férreas.

³ BARREIRO FERNANDEZ, X.R., *Historia de Galicia, Edade Contemporánea* (px.68 e 141). Galaxia. Vigo. 1981.

⁴ Tamén merece esta calificación para F. RODRÍGUEZ, mais coas datas 1837-1885, na súa *Análise sociolóxica da obra de Rosalía de Castro*.

⁵ CARMONA BADÍA, Joám: *El atraso industrial de Galicia*. Ariel. Barcelona.1990. Px. 233-236.

⁶ BARREIRO FERNANDEZ, X.R., *Historia de Galicia, Edade Contemporánea* (px.141). Galaxia. Vigo. 1981

Pois ben, cómpre salientar aquí o seu carácter tardío con respecto ao do resto da Península e de Europa⁷. Os motivos de tal demora foron atribuídos ás dificultades dos trazados, á posible incapacidade do capital galego para financiarlos e sobre todo, ás liortas localistas que se deron entre as cidades pola consecución das liñas⁸.

Tanto esta demora e as súas causas como a urxente necesidade de dotar a Galicia de vías férreas acabaron convertindo o tema no grande debate da prensa, especialmente entre 1850 e 1870, como reconece o editorial de *El Eco de Galicia* en 1851 cando di que “*hoy está la veleta de la opinión hacia los caminos de hierro*”.

Así a publicación *Galicia, Revista Universal de este Reino* de 15 de novembro de 1860, facíase eco do discurso pronunciado por Nicomedes Pastor Díaz en 1846 no Liceo da Coruña no que opinaba que “*Galicia, se halla no dudarlo en uno de estos momentos críticos: turvada (sic) por una ansiedad general. La voz de su completa regeneración sonó a su oído. La hora de la acción es llegada. En el feliz éxito de la subasta de su vía férrea estriva (sic) su salvación. En la apatía de los más acomodados e influyentes de sus indivi-*

⁷ A era do ferrocarril a vapor para pasaxeiros nace en Inglaterra coa liña Liverpool- Manchester (1830). Entre 1830 e 1845 o Reino Unido, Alemaña, Francia, Italia e USA inzan o seu territorio de liñas férreas. A primeira na Península é a que uniu Barcelona con Mataró en 1848, sendo a época de grande expansión a década de 1855-1866 ano da crise financeira que paralizará e arruinará a moitas compañías. Galicia quedaría fóra deste “boom” ferroviario, tendo que esperar a 1873 para ver circular a primeira locomotora, e ata case finais de século para quedar unida á rede estatal.

⁸ Aparecendo incluso periódicos “ad hoc” como *El Ferrocarril en Pontevedra*.

duos está la cuchilla de la parca. A estos toca, pues, apresurar la muerte o consolidar la vida de un pueblo numeroso. Corresponde al gobierno atender a tan ardientes votos”. (o subliñado é noso).

No mesmo tono se expresa A. Casares cando no 1858 di en *La Esposición Compostelana*⁹ que “*estamos persuadidos que en la época actual es una necesidad que un país extenso, feraz y poblado como el nuestro tenga un ferrocarril para dar salida a sus producciones, y que anime y estimule a sus habitantes al trabajo, a la asociación y a las empresas, y que ofrezca a hombres activos e inteligentes un medio de utilizarse de la riqueza natural de nuestro suelo*”, proseguindo logo coa historia e logros económicos do ferrocarril en Inglaterra.

O ferrocarril é pois a táboa de salvación para Galicia. Máis de entre os moitos atrancos cos que se encontra, sobrancea o do localismo, ao que se ataca dende a prensa; bo exemplo disto é o manifesto da redacción de *Galicia, Revista Universal de este Reino* de 1 de xuño de 1864, titulado Unión, no que despois de sentenciar que “*La cuestión de mayor interés para Galicia es hoy la de su ferrocarril*”, xustifica que “*cada una de las provincias busca hoy el más fácil y rápido cambio de producción, no quiere quedar atrás en el camino de los adelantos*”, mais dilles que “*ancho es el camino, dejad marchar a las provincias todas: cuatro son en Galicia; bien caben por ese camino*” polo que unhas provincias non deben “*intentar privar a las otras de tan bienchora invención*”.

⁹ *La Esposición Compostelana. Periódico semanal de intereses materiales*. 9 de mayo de 1858, número 2.

Vese que outro problema era o do financiamento cando o redactor de *El Eco Escolar* do 2 de xaneiro de 1863 se felicita posto que *“todos los vecino de Santiago a porfía ricos y pobres, comenzando por el Eminentísimo Sr. Cardenal Arzobispo y concluyendo por el más humilde artesano, todos, sin la menor dificultad ni coacción se han suscrito al Ferrocarril Compostelano, fijándose en el más allá de esta grandiosa obra y no en el presente mezquino, como hacen los espíritus egoístas pretextando dudas sobre el porvenir para negarse a prestar su apoyo a toda obra útil y humanitaria”* (o subliñado é noso).

Destas e outras ideas extraídas dos debates da prensa progresista da época sería partícipe Ramón del Valle Bermúdez (redactor por estas mesma datas de *La Opinión Pública* editada en Santiago), quen as discutiría con Murguía *“en aquellos paseos y aquellas reuniones tan interesantes”*, como sinalamos con anterioridade.

O FERROCARRIL COMPOSTELANO

Un dos proxectos ferroviarios que se impulsaron foi o dunha vía que unira Santiago co porto de Carril. Pois ben, é

neste pioneiro proxecto onde atopamos a Valle Bermúdez participando como accionista e secretario do consello de administración da futura Sociedade do Ferrocarril Compostelano. A idea inicial partiu do membro da “Sociedad Económica de Amigos del País” José Sanchez Villamarín. Os motivos de tal proposta semellan claros se lemos a memoria que o enxeñeiro D. Thomas Rumball presentou para este proxecto, onde xustifica a súa necesidade polo movemento de persoas e mercadorías que se produce no eixo Santiago- Padrón-Carril. Este debíase ó tráfico de exportación de millo e sobre todo de gando a Inglaterra e a importación de ferro, cal e carbón —este último para o proxectado alumeado de gas de Santiago— procedentes de Inglaterra, Francia e Alemania e que, a través do porto de Carril tiñan orixe ou destino en Santiago.

Pero ademais de facilitar o intercambio comercial, víase nel o medio que impulsaría o progreso e a civilización, como podemos deducir das palabras que o gobernador provincial de Pontevedra pronunciou no seu discurso¹⁰ o 30 de maio de 1862, cando despois de



Vista xeral de Vilagarcía de Arousa, século XIX.

bastantes vicisitudes se festexa o comezo das obras cun banquete en Carril no que se aludía a esta vía como a que traería “a este país, a la vez que las ventajas en el cambio mutuo de los artículos”, tamén “el ambiente civilizador que el vapor se ha encargado de difundir en este siglo”. Ao mesmo tempo evitaría a emigración xa que os galegos terían “donde emplear” os seus “brazos al lado de las más caras afeciones sin tener que ir a buscar en apartados climas, alagados quizás con engañosas ilusiones, el bienestar para vuestras familias”.

No mesmo número felicítábase ás “afortunadas playas de Arosa” xa que “vais a ser las primeras playas de Galicia a recoger los frutos sazonados de los adelantos modernos”. “El Eco Escolar” tamén felicitaba no seu número do 2 de xaneiro de 1863 á cidade de Santiago, calificándoa de “Jerusalén de Occidente”, e “Atenas de Galicia” á par que “la ciudad más populosa de Galicia” que ademais da súa grande historia será temén “la brújula que señalará a nuestro pueblo el camino de su regeneración material, por medio de los ferrocarriles”, en alusión a ser a primeira que contara con tal medio de locomoción en Galicia.

Vexamos agora con máis detalle a historia deste proxecto e a implicación que nel tivo Ramón del Valle Bermúdez. Esta estivo condicionada polas vicisitudes que atravesou a empresa. A súa intervención na Sociedade coñecémola polas cinco accións conservadas no Instituto Padre Sarmiento, datadas o 12 de marzo de 1864, que el asina como secretario. A importancia que como tal

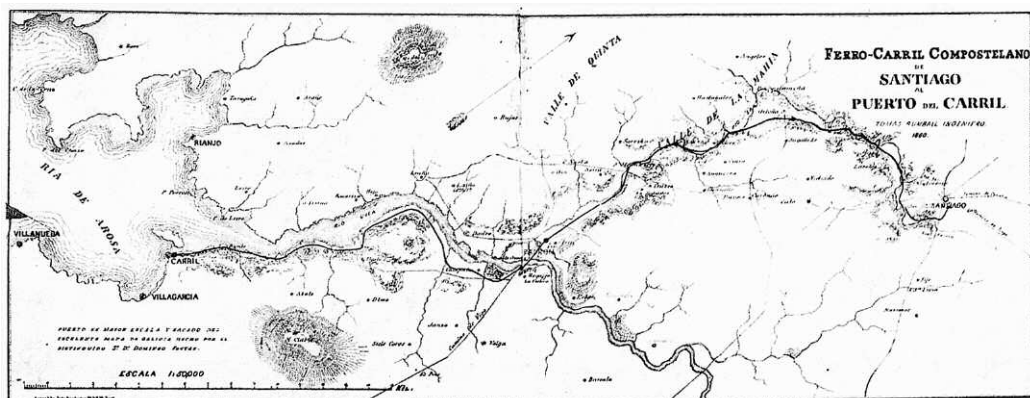
ten na sociedade analizaremola máis adiante, pero agora queremos chamar a atención sobre a comparecencia que fixo diante do Notario de Cambados o 24 de febreiro de 1864 para deixar constancia do poder outorgado ó seu favor polo administrador xerente da sociedade (Inocencio Vilardebó) o 24 de xaneiro do mesmo ano¹¹.

Do contido deste poder —seguinto as normas procesuais de representación e defensa en xuízo— non se pode afirmar a condición de letrado de Ramón del Valle, pero dadas as facultades que se lle outorgan, unidas á súa condición de secretario do consello de administración, indúcenos a pensar que si o era e que actuaría como tal a favor da compañía.

O poder outorgado tamén implicaría —a parte da súa condición de letra-

¹¹ Poder conservado nun protocolo notarial do Arquivo Histórico de Pontevedra. Transcribimos literalmente o poder, aínda que sexa de modo parcial, pola importancia que supón: “...En concepto pues de tal administrador gerente cuyas funciones está representando, da todo su poder cumplido, amplio, general, especial y bastante a D. Ramón del Valle, secretario del Consejo de Administración de la misma sociedad y vecino también de este pueblo, para que representándola y al otorgante en dicho concepto, ventile amistosa o judicialmente, todas cuantas acciones, así civiles como criminales y derechos la correspondan como actora o demandante celebrará al intento los juicios verbales y de faltas y a ctos de conciliación convenientes. Presentará demanda, recurso y reclamaciones de todas clases en los Juzgados y Tribunales de la nación, contestará las contrarias, hará liquidaciones, percibirá haberes, alcances y atrasos, expidiendo recibos o cartas de pago de lo que entre en su poder, dará pruebas; oirá autos y sentencias interlocutorias y definitivas, consintiendo lo favorable, aplazando o suplicándole lo perjudicial y practicará en fin cuantas diligencias exija la naturaleza de los juicios que ventile hasta su completa conclusión;”, “...con cláusula de sustitución a favor de Procuradores”, “...obligándose y a la sociedad a quien representa, a estar y pasar por cuanto haga y reservándole de responsabilidades.”

¹⁰ “Discurso”. in Galicia, *Revista universal de este Reino*, número 8, 15 abril 1862. Px.116



Gravado do plano do Ferrocarril Compostelano, sacado do mapa de don Domingo Fontán.

do— un alto grao de confianza nel por parte da sociedade, e mais concretamente de Vilardebó. A capacidade de actuación que reflicte pon ben as claras que actuou non como mero secretario, senon como importante xestor dos seus intereses, tanto no eido xudicial como no extraxudicial.

Trala crise do 1866, Ramón del Valle quedou apartado do ámbito de decisións transcendentais da Sociedade, posiblemente de forma involuntaria; esta circunstancia podémola deducir, entre outros datos, da carta que escribiu a Manuel Murguía o 24 de xaneiro de 1868¹² datada en Vilanova de Arousa no que di: “Agradezco a usted mucho la noticia que me da sobre el ferrocarril de lo que me hicieron una indicación vaga. Dios quiera que el asunto se arregle y se acuerden de mi”.

Cómpre poñer en relación esta participación coas tres fases polas que atravesou o proxecto:

a). “Primeiros pasos”, 1861-1865, comeza esta xeira coa concesión de

Ferrocarril Compostelano e prosegue en 1863 coa contitución da “Sociedad del Ferrocarril Compostelano de la Infanta Doña Isabel de Santiago de Compostela al Puerto de Carril”.

b). “Crise”, 1865-1871, etapa na que as obras están paralizadas

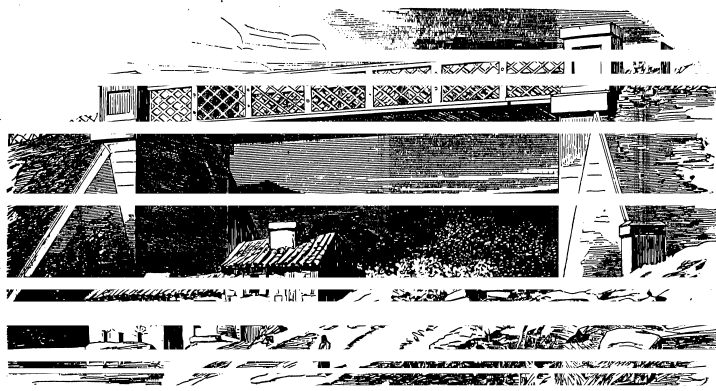
c). “Finalización”, 1871-1873, periodo de reanudación e remate da obras, coa conseguinte posta en funcionamento.

a) Primeiros pasos.¹³

Ao abeiro da Lei sobre ferrocarrís de 3 de xuño de 1855 a “Sociedad Económica de Amigos del País” traslada ao Concello de Santiago a proposta de construción dunha vía férrea, mais só de Santiago a Cesures. A presentación deste proxecto plantexaba diversas formas de financiamento entre accións, obrigacións e participación directa dos concellos afectados, ben por medio de subvencións ou mesmamente como accionistas da

¹² VALLE INCLÁN Y BERMUDEZ, Ramón: *Cartas eruditas e literarias á Murguía*. Edicións do Castro. Sada. 2000, px. 53. 1ª Ed.

¹³ Recordemos que é a Sociedad Económica de Amigos del País a que idea esta liña baseándose no tráfico xa existente de persoas e mercadorías entre Santiago e Carril.



Ferrocarril Compostelano: ponte-viaducto sobre o Sar. *La Ilustración...*

futura sociedade a constituír.

Nun primeiro momento contemplouse a posibilidade de utilizar a forza animal como tracción que movese o ferrocarril, mais foi logo desbotada a medida que ía madurando o proxecto.

O 4 de outubro de 1859 o concello de Santiago nomea unha comisión que emite un informe no que suxire á “Sociedad Económica” a constitución conxunta dunha sociedade, na que tamén participarían os concellos atravesados pola vía como accionistas e a presentación dunha solicitude de subvención á administración estatal, segundo o preceptuado na antedita Lei de ferrocarrís.

O 25 de febreiro de 1860 queda constituída a comisión mixta Concello— Real Sociedade Económica, co nome de “Junta encargada del proyecto de vía férrea de Santiago a la ría de Padrón”¹⁴, tendo como presidente a

¹⁴ POSE ANTELO, Jose Manuel. *Aproximación histórica a los ferrocarriles gallegos*. Cuadernos de estudios gallegos. Instituto Padre Sarmiento. CSIC, 1982.

Joaquín Caballero Piñeiro, por delegación do alcalde de Santiago. O 1 de abril, previa presentación pola “Junta”, o Ministro de Fomento autoriza a solicitude para verificar os estudos do ferrocarril proxectado polo prazo de seis meses, sen contemplar dereito algún á posterior concesión do camiño de ferro. Logo

noméase ao enxeñeiro inglés Thomas Rumball para que realice os estudos do trazado, sendo a partir de aquí cando xa se fala do ferrocarril de Santiago ao Porto de Carril.

No ano 1861 súmase a Deputación de Pontevedra coa suscripción de 200 accións e as Cortes aproban finalmente o proxecto.

O arranque do que posteriormente sería a sociedade do Ferrocarril Compostelano data do 7 de abril de 1861, xa que foi outorgada a concesión que recaeu finalmente nos señores Joaquín Caballero y Piñeiro, Domingo Fontán e Inocencio Vilardebó Vilomara¹⁵.

px.316. Polo interese que vai presentar o coñecemento dos membros desta xunta pasamos a relacionalos: como titulares, e en nome do Concello de Santiago, figuraban os Sres. Luis de la Riva, Nicolás Pérez Santa Marina e José A. González; como suplentes: Sres. Ramón Santaló e Vicente Varela Luaces. Pola Real Sociedade Económica: Sres. Domingo Fontán, José Sánchez Villamarín e Patricio Moreno como titulares; como suplentes: Sres. Julián Obaya e Conde de San Juan.

¹⁵ Neste intre non estaba creado o instrumento xurídico que artellaría a construción do ferrocarril, unicamente había uns concesionarios que deberían de

Os inicios foron titubeantes, a falla de capital propio fixo que os concesionarios buscasen os apoios económicos máis aló dos recursos locais da zona de influencia do ferrocarril, dirixíndose fundamentalmente ao capital estranxeiro e ás axudas estatais¹⁶.

Entre o ano 1861 e o ano 1862 houbo varias propostas para a formación do capital da sociedade a crear. Así, o 15 de outubro de 1861 Sánchez Villamarín, escribía¹⁷: “...los representantes de una casa respetable francesa, se han extendido las primeras estipulaciones para llevar a cabo el pensamiento. La casa entra en la empresa bajo el carácter de concesionaria y constructora, y en este supuesto se hace solidaria con los accionistas del país en la explotación de la línea.

Como concesionaria, concurre con un capital respetable... Por último ofrece también la casa dar principio a los trabajos den-

buscar os medios, tanto económicos como legais, para que a empresa tomara forma de sociedade, para comezar as obras.

¹⁶ Os constitucionalistas Jordi Solé Tura e Eliseo Aja na súa obra “*Constituciones y períodos constituyentes en España (1808-1936)*” afirman na páxina 54, dentro do período titulado “Política reaccionaria y variaciones constitucionales:1856-1868”: El boom de los ferrocarriles y las facilidades al capital extranjero significaron un auge de la actividad económica, extendida al textil y el comercio colonial catalán, y el inicio de la industrialización en el norte. Sin embargo, no se logró crear la base de una industrialización nacional, tanto por la primacía del capital extranjero en las minas y ferrocarriles como por el sistema de privilegios que precisaba toda intervención importante. Sirvió mas bien para consolidar a la oligarquía –unas 500 familias se decía– compuesta por latifundistas, banqueros, especuladores y, en parte, industriales cuya representación política desempeñaban los abogados famosos y los generales con fortuna política.”

¹⁷ Galicia, Revista Universal de este Reino, número 26, 15 outubro 1861. Px.416

tro de dos meses, o antes tan pronto como el Gobierno otorgue la conceción para la que está facultado por la ley ya sancionada... Felicitemos a Santiago y demás pueblos de la línea, y en esta mejora trascendental que se inaugurará al entrar el año proximo”.

Na mesma publicación, o 15 de novembro do ano 1861, Francisco María de la Iglesia, o seu editor, dicía: “*Sentimos una viva satisfacción en unir nuestra voz a la de nuestro colega Santiagués, la Revista Económica, para que los diputados de la nación y el gobierno de S.M. que tanto se interesan y desvelan por el creciente desarrollo y prosperidad nacional, se dignen atender y proteger como se merece el proyecto de enlazar la ciudad de Santiago con el puerto del Carril por medio del Ferrocarril Compostelano, tan íntimamente unido a la prosperidad de Galicia.*”

O 15 de febreiro Sánchez Villamarín fai unha extensa referencia á aprobación dos estudos do Ferro-carril Compostelano e, en concreto, á concesión ós Sres. Caballero, Fontán e Vilardebó, outorgando un papel principal a este último: “*La misión del Sr. Vilardebó ha llegado á su fin y ansiado término*”. Fai mención tamén ós enxeñeiros Sres. Rodon e Rumball.

O inicial proxecto —con algunha modificación relativa á redución de pendentos do trazado e tarifas de prezos— culminou coa súa presentación por parte de Vilardebó, e coa aprobación de S.M. la Reina, comunicada dende Madrid por Jose Juan Uría a Vilardebó en data de 13 de decembro de 1861.

Finalmente a constitución da empresa do ferrocarril Compostelano foi o 10 de febreiro de 1863 cando as escrituras, nas que se inclúen as bases do contrato

foron elevadas a definitivas mediante o Real Decreto de 11 de agosto de 1863¹⁸.

Será aquí cando entra en xogo Ramón del Valle, primeiramente como Secretario do Consello de Administración da Sociedade e logo, como máis que probable letrado encargado dos asuntos da mesma.

Mais, para entender cabalmente esta participación analizaremos algúns datos que podemos extraer dos estatutos da sociedade. Son os seguintes:

1) A configuración da “empresa” que se fai no artigo 2º, establecendo unha estrutura que determinará parte das futuras problemáticas: os concesionarios do ferrocarril son tres persoas físicas (Joaquín Caballero y Piñeiro, Domingo Fontán e Inocencio Vilardebó) que ceden a concesión á Sociedade de conformidade co convenio asinado entre Vilardebó e o empresario constructor-accionista D. Juan Stephenson Mould¹⁹.

2) O capital social, dada a comentada falla de fondos propios, está constituído por accións e obrigacións. A diversidade de accionistas, produto do inicial entusiasmo que provocou a empresa entre as persoas con inquiredanzas explican, en parte, os posteriores problemas

¹⁸ Parte final do Real Decreto: “vengo en autorizar la constitución de la referida compañía con el título de Sociedad del Ferro-carril Compostelano de la Infanta D^a Isabel, a la que se le transfiere la concesión de la espresada línea, señalándole el plazo de 30 días para que de principio á sus operaciones. Dado en San Ildefonso á 11 de Agosto de 1863. Está rubricado de la Real Mano, El Ministro de Fomento, Manuel Alonso Martínez.” Este decreto veu precedido dunha real orde de 8 de xullo de 1863, comunicada polo Gobernador da Provincia de A Coruña o 21 de xullo do mesmo ano.

¹⁹ Obsérvese a coincidencia cos membros e presidente da primitiva “Junta” constituída en 1860. (nota 14).

de iliquidez. Entre outros, hai accionistas dos que poderíamos considerar como “indianos”, a meirande parte de eles residenciados en La Habana.

3) Entre os subscritores deste capital atopamos a Ramón del Valle, que pola súa condición de Secretario do Consello de Administración tiña, canto menos, 20 accións ó seu nome. Esa contribución, calquera que fora a cantidade, estaría en consonancia co pensamento dunha persoa preocupada polas necesidades claves que no seu tempo afectaban de modo determinante ó noso país.

As funcións do Secretario, reflectidas no artigo 28 dos estatutos, son as habituais de calquera sociedade anónima: expedición de certificados, redacción das actas e custodia do arquivo. Dada a enorme transcendencia económica da Sociedade, estas funcións implican un alto grao de responsabilidade para a figura do Secretario, polo que é difícil imaxinar que este cargo fora encomendado a unha persoa que non fora polo menos coñecedora das leis, cando non experta nas materias de dereito mercantil, civil e administrativo (materias que afectarían de modo directo ó desenvolvemento da Sociedade).

Temos que ter en conta que, dependendo da propia personalidade do conselleiro que ostente o cargo de Secretario dun consello de administración, o seu peso específico dentro da Sociedade, pode variar sensiblemente, con independencia da estricta representación accionarial. A traxectoria intelectual e social de D. Ramón del Valle, a súa preocupación polos temas de interese común, xunto coas facultades recollidas no poder que lle foi outorgado,

son argumentos suficientes para afirmar que xogou un papel, canto menos, de certa relevancia.

4) No tocante ó órgano executivo da Sociedade, o Consello de Administración, sorprende o preceptuado no art. 20 dos estatutos: “...se reunirá sempre que lo exijan los intereses de la Sociedad y al menos una vez á la semana”. Non é usual que un consello de administración como o que nos ocupa se reúna con tanta frecuencia, o que denota o interese na pronta realización das obras do ferrocarril.

O primeiro consello de administración, de carácter provisional, ten unha misión primordial: a posta en marcha da sociedade. Esta realízase a través do Real Decreto de 11 de agosto de 1863, que ordena o prazo de 30 días para dar comezo as actividades. Nese momento tería que nomearse un novo consello de administración²⁰.

Chama a atención que o número de conselleiros que forman o consello provisional é inferior en un ó número que esixe o artigo 11 dos estatutos. Neste consello non vemos a figura de Ramón del Valle, aínda que puidera ser que ese noveno membro ó que se refire o artigo 11 fora o Secretario²¹.

²⁰ O consello de administración provisional estaba formado polos señores: Conde de la Torre, Luis de la Riva, Joaquín Rodríguez Fereiro, Benigno Artime, Manuel M^a Puga, Inocencio Vilardebó, Braulio Martínez e Juan Stephenson Mould. Obsérvase a coincidencia con algún membro da antigüa “Junta”, e a aparición dos auténticos protagonistas da Sociedade: Vilardebó e Stephenson. Da documentación obrante no Arquivo Histórico de Galicia, non podemos averigüar a composición dos posteriores consellos de administración.

²¹ No Arquivo Histórico de Galicia na Coruña non atopamos dato algún que confirmara esta circunstancia.

5) Respecto ao órgano soberano da Sociedade, a xunta xeral de accionistas, temos que salientar que para a asistencia con voz e voto cumpría estar en posesión de 10 accións, a mais doutros requisitos. Polo tanto Ramón del Valle, que tiña canto menos 20 accións, podería asistir con voz e voto á xunta xeral, a parte de intervir como Secretario. ó día de hoxe non estamos en condicións de precisar con exactitude o número de accións que tivo Ramón del Valle e en que momento se desfixo ou non das mesmas.

Na mesma data de 10 de febreiro de 1863 acompañáronse ós estatutos as bases do contrato asinadas entre Vilardebó e Stephenson. Este documento é tamén clave para entender as desavinzas entre a Sociedade e o constructor-accionista²².

Os índices de contaduría de libros de sociedades comencan a partires do ano 1886, e polo de agora non atopamos a documentación correspondente á Sociedade que quedou constituída con anterioridade, como sabemos, en 1863. No libro rexistro de comerciantes e libro rexistro de documentos relativos ós mesmos que comencan a partires do ano 1829 (promulgación do Código de Comercio) non atopamos ningunha referencia á sociedade que estamos a estudar.

²² Do contrato podemos destacar os seguintes puntos:

a) O constructor-accionista comprométese á construción da liña férrea, da súa conta e con suxeición ós orzamentos e demais estipulacións que se sinalan de modo concreto, de conformidade co proxecto aprobado o 13 de decembro de 1861.

b) A empresa pagará ó constructor-accionista 23.400.000 reais vellóns. Este pago artellarase a través de metálico, accións e obrigacións da sociedade.

c) Stephenson comprométese a facer un primeiro desembolso contra ás accións que subscribe. As accións do constructor-accionista deberán quedar depositadas na Sociedade como garantía do cumprimento do contrato.

d) Stephenson obrígase á explotación da liña polos dez anos seguintes a partires da posta en funciona

Nestas bases, a Sociedade comprometéase a entregarlle ó constructor tódolos estudos feitos por Rumball e Rodon, así como calquera outra información de utilidade para “*la mas pronta y mas perfecta construcción de la vía y sus dependencias*”. O prazo de remate das obras sinalábase en dous anos.

A principal característica que se pode destacar deste contrato é a dobre condición de constructor e accionista de Stephenson. El é o constructor e ademáis fai unha contribución de capital considerable; acórdase que parte dos pagos que se lle fan en concepto das obras realizadas sexan en accións e obrigacións da Sociedade. Esta peculiaridade, xunto coa complicación de certas estipulacións do contrato, deixarán vía aberta ós futuros conflitos entre Stephenson e a Sociedade.

1864 foi ano de obras, tal como reflicten as crónicas periodísticas do seu tempo²³ que daban conta do normal avance das mesmas, facendo fincapé nas dificultades do primeiro tramo da liña dirección Santiago-Carril, cunha orografía accidentada que obrigaba a perforar varios túneles. En varios artigos de prensa faise mención a extraordinaria pluviosidade do ano en curso e á lentitude dos procedementos de expropiación consecuencia do minifundismo.

O mellor resumo deste ano é a memoria lida na xunta xeral da Socie-

mento, garantindo á Sociedade o 40% dos ingresos brutos.

e) Queda establecido un sistema de arbitraje para caso de conflito entre as partes.

²³ *Galicia, Revista Universal de este Reino*, números 15, 22, 23.

dade o 5 de marzo de 1865²⁴ Sobre o proxecto inicial plantexáronse algunhas reformas, comezando os primeiros desencontros entre o constructor e a sociedade²⁵. Fronte a parcial falla de liquidez, presentouse como un éxito a consecución dun crédito asinado coas Sociedade Crédito Cántabro por importe de dous millóns de reais vellóns. Fála-se de dificultades pero sen amosar gravidade nas mesmas²⁶. Dan conta do próximo vencimento do prazo de remate das obras, o 4 de agosto de 1864, data que xa estaba prorrogada por lei de 22 de maio de 1864, recoñecendo que, pese a boa marcha das obras, será necesaria unha nova prórroga.

Presentan como gran noticia que a liña fora tomada en conta no plan xeral dos ferrocarrís da Península, considerándoa como base transversal que se establece entre os portos de Vigo e A Coruña. Por último deciden centrar tódolos esforzos no treito dende Santiago a

²⁴ *Galicia, Revista Universal de este Reino*, 15 de abril de 1865, px 123-126.

²⁵ Neste punto acudiuse o sistema de arbitraje previamente acordado, non antes sen que mediará unha terna de letrados (Montero Ríos, Jacobo Gil e Pablo Zamora). Como árbitros interviñeron Eugenio Reuera y Pardiñas, pola Sociedade e Manuel Rodríguez Cobian, por Stephenson. A solución final pasou pola elaboración dun novo orzamento. A Sociedade comezaba a aumentar a súa débeda con Stephenson.

²⁶ *Galicia, Revista Universal de este Reino*, 15 de abril de 1865, px 125:“El día 26 de setiembre del año último, el consejo, á instancias del constructor señor Mould, hizo una visita a las obras...” segue decindo “se invitó á la Excm. Corporación municipal de esta ciudad, y á la Sociedad Económica de Amigos del País, promovedores de esta empresa, así como al iniciador de ella, D. José Sánchez Villamarín, á los señores diputados provinciales, residentes en la población y á los señores Abogados consultores”. Esta visita rematou con grandes loubanzas por parte dos invitados respecto á marcha das obras.

Cesures, ó considerar que podería ter utilidade de seu, con independencia do remate da liña ata Carril²⁷.

b) Período de crise.

Dunha lectura detida da acta do exercicio do 1864 (exposta en xunta xeral de accionistas o 5 de marzo de 1865) podemos concluír que xa estaban sentadas as bases para o que sería o posterior período de crise. O optimismo con que presentan a situación os membros do consello de administración²⁸ non vai evitar que a Sociedade entre en crise e, consecuentemente, se paralicen as obras a comezos de 1866²⁹.

²⁷ Galicia, *Revista Universal de este Reino*, 15 de abril de 1865, px 127: "...siempre proporcionará algunos rendimientos, auxiliada por el río Ulla, que matendrá provisionalmente el tráfico con el puerto de Carril."

²⁸ Galicia, *Revista Universal de este Reino*, 15 de abril de 1865, px 125 "... el estado de los asuntos mercantiles se presentaba entonces bastante lisongero, aunque ya se presagiaba sin embargo la crisis que sumió al comercio de la Península en un serio conflicto, cabiéndole al Consejo la fortuna de haber obrado con acierto en esta operación, que le prestó un poderoso elemento para sobrellevar sus atenciones en el período más comprometido, evitando, que como acaeció á otras empresas, hubiese, ya que no suspender, disminuir algún tanto el impulso dado á las obras de esta línea, lo cual hubiera sido siempre sensible".

²⁹ POSE ANTELO, Jose Manuel. *Aproximación histórica a los ferrocarriles gallegos. Cuadernos de estudios gallegos*. Instituto Padre Sarmiento.CSIC, 1982: "A principios del año 1866 los trabajos se interrumpieron debido a la falta de recursos económicos de la Cía, alcanzada, quizá, por la crisis general que tan profundamente afectó por entonces al sector. Unicamente una más copiosa y entusiasta concurrencia



Este período tamén tivo o seu seguimento na prensa. Como mostra do sentir periodístico desta etapa transcribimos parte dun artigo que saíu a luz o 1 de novembro de 1865³⁰: "*Todas son desgracias. Quebró la empresa de la sección de Orense á Vigo. La de la Coruña á Ponteferrada, ni quiebra ni anda más de lo dicho.*" ... "*La sección de Orense muerta, la de Santiago, ayúdeme V. á sentir; la de la Coruña, ya bastante hemos hablado; sobre todo, el ayo consabido, ¿Qué le resta a Galicia? Echarse á nadar por esos mares porque, eso si, las líneas por agua las tiene explotables en todas las direcciones y remando, remando puede enlazar con todos los ferrocarriles de la tierra, sin necesidad de túneles, ni puentes,*

de los inversores locales podría haber salvado la difícil situación financiera por la que atravesaba la empresa del Compostelano. Pero las circunstancias políticas y económicas por las que atravesaba el país no favorecían tal concurrencia y esta no se produjo". (o subliñado é noso).

³⁰ Galicia, *Revista Universal de este Reino*, número 21.1 de novembro de 1865, px 334.

ni desmontes ni tampoco subastas.” (os subliñados son nosos).

O ton sarcástico empregado neste artigo culmínase cunha cantiga atribuída a Marcos da Portela que di o seguinte:

*Canta rula, canta rula,
Canta rula naquela souto:
Coitadiño do que espera
Polo que está na man d'outro.*

Parece clara a referencia dos versos á posible causa do fracaso da Sociedade: a dependencia de capitais alleos aos intereses galegos.

Sen embargo e pese a todo o antedito a afirmación condicional de Pose Antelo: *“los trabajos se interrumpieron por la falta de recursos económicos de la Cía., alcanzada, quizá, por la crisis general que tan profundamente afectó por entonces al sector”* (referencia completa na nota a pe de páxina número 30) puidera dar lugar a entender que a crise da Sociedade tivo causas propias diferenciadas das xerais do sector³¹.

³¹ Do estudo dos procedementos xudiciais nos que se viu envolta a Sociedade, principalmente a suspensión de pagamentos presentada ó abeiro da Lei de 2 de novembro de 1869 (sobre quebra das Compañías de ferrocarrís, canles e demais obras públicas) e o preito presentado por Stephenson que tivo resolución estimatoria para os seus intereses na sentenza en apelación da Audiencia Provincial de A Coruña de 26 de outubro de 1877 (consérvase no Arquivo do Reino de Galicia na Coruña), podemos concluir sen medo a equivocarnos, que a crise do Ferrocarril Compostelano tivo causas propias que, inda que conectadas coas que deron lugar a situación xeral de crise, determinaron o retraso da posta en marcha do primeiro ferrocarril galego.

Na nosa opinión dúas foron as principais causas propias da crise do Ferrocarril Compostelano: 1) A orixe da súa constitución: o contrato asinado o 10 de febreiro de 1863. Por mor deste contrato a Sociedade, despois de unha chea de operacións do que hoxe dase en chamar enxeñería financeira (cesións de créditos,

Da posible intervención de Ramón del Valle nesta etepa non temos máis que noticias negativas, a través das mencionadas cartas dirixidas a Murguía, nas que lle transmitía a súa preocupación polo tema do ferrocarril e a súa saudade polos tempos pasados en que a causa da empresa do ferrocarril era o motivo de agradables reunións. Nos preitos³² que se desenvolveron en posteriores datas entre Stephenson e a Sociedade, figura como letrado da Sociedade Jacobo Gil e como procurador Narciso Devesa, sen que apareza referencia algunha a Valle Bermúdez. Non podemos tampouco afirmar con rotundidade ó seu desvinculamento total do Ferrocarril debido a difícil localización de este tipo de documentación.

c) Finalización.

De conformidade co exposto por Pose Antelo, a solución da situación financeira da Sociedade do Ferrocarril

procesos de descapitalización, etc...), quedou á mercede do constructor e, posteriormente, en mans da sociedade de crédito inglesa Credit Company, que, polas referidas operacións, chegou a quedar confundida a súa personalidade xurídica coa mesma Sociedade do Ferrocarril.

2) A segunda causa que apuntamos, con máis reservas que a anterior, é a posible falta de dilixencia na defensa dos intereses da Sociedade ou, si queremos ver o problema dende outra perspectiva, a habilidade e persistencia na defensa dos seus intereses do Sr. Stephenson Mould fronte á Sociedade. Neste sentido o dictame emitido o 5 de xuño de 1879 por Montero Ríos, Manuel Silvela e Faustino Rodríguez San Pedro, si o comparamos cos feitos da referida sentenza de 26 de outubro de 1877, deixa plantexadas moitas dúbidas atinxintes ó caso que, pola natureza e complexidade específica, non procede a súa exposición neste momento.

³² Conservados parcialmente no Arquivo do Reino de Galicia na Coruña.

veu pola vía dunha subvención de 5.270.000 reais por parte do estado en xullo de 1870 que, xunto coa boa disposición do Sr. Mould e algunhas achegas particulares, permitiron continuar as obras en 1871, inaugurándose o 15 de setembro de 1873, na primeira República. Temos coñecemento que a posta en marcha da vía férrea dende Santiago a Carril non supuxo o fin das liortas entre o constructor e a Sociedade. A cláusula pola que o Sr. Stephen Mould obrigábase a explotación da liña nos dez primeiros anos trouxo novas controversias que se resolveron en sede xudicial dun xeito favorable para o constructor.

Pasando os anos, en 1880, a compañía foi rexentada por Mr. John Trulock, avó de Camilo José Cela, e en 1886 pasou a denominarse “The West Galicia Railway Company”³³.

Esta liña férrea posibilitou que nunha hora, —tempo asombroso, se o comparamos co que empregaban as dilixencias tiradas por cabalos que era daquela a única alternativa —persoas e mercadorías foran transportadas dende a capital de Galicia ata a súa saída natu-

ral ao mar. Contribuíu ao desenvolvemento industrial e comercial do eixo Carril-Vilagarcía, tamén convertido nun concorrido centro de veraneo a comezos do século vinte, consolidando este espacio como porto e praia de Compostela.

Estes efectos beneficiosos xa eran patentes sete anos máis tarde para o propio Valle Bermúdez cando nun artigo en *La Ilustración Gallega y Asturiana* titulado “Vilagarcía”, se refería a esta como “*la que más rápido acrecentamiento ha tenido de unos pocos años a esta parte*” e a que nos meses de verán era “*muy concurrida de forasteros que acuden de diferentes puntos del interior atraídos, no solo por la necesidad de bañarse en el mar sino por la frescura del ambiente que allí se respira y la incomparable belleza del país*”.

Pese a todo, a non construción dende este porto da saída central ferroviaria de Galicia a través de Monforte, xunto a outras motivacións políticas e económicas coutaron as posibilidades dun crecemento acorde coas ilusións que se puxeran neste proxecto no século pasado no que as palabras ferrocarril e progreso ían irremediamente unidas.

³³ Información facilitada pola Asociación de Amigos do Ferrocarril Compostelano a través da páxina web aberta en Internet (acaf@es). Segundo Joám Carmona (*El atraso industrial de Galicia*. Ariel. Barcelona. 1990) a nova denominación da compañía sería a de “Coruña and Santiago Railway Company”.



