

el ferrocarril de gerona a la frontera francesa

por

JOSE ANTONIO GOMEZ SANJUAN

En un antiguo «Album» monográfico (1) se recogen tres docenas de instantáneas que, sin duda alguna, deben ser calificadas de «históricas» para el ferrocarril en España y muy especialmente en Cataluña. Hacen referencia a las obras que, a finales del siglo pasado, se llevaron a cabo para la construcción del «ferro-carril» de Gerona a la frontera francesa de Port-Bou. Todas ellas ilustran fases específicas del desarrollo de los trabajos de ingeniería, por lo que indudablemente debieron de pertenecer a un técnico que siguió de cerca su evolución. Más adelante aportaremos datos precisos al efecto de tratar de identificar a su antiguo propietario.

Una réplica de este «Album» la facilité al Colegio de Aparejadores de Gerona, al que me siento profesionalmente vinculado, en la seguridad de que era una aportación de interés para la Historia de Gerona y eso mismo quieren ser estas líneas que ahora escribo.

Los textos al pie de cada una de las fotografías (2) nos revelan que están coleccionadas con un relativo desorden cronológico. La primera del «Album», una vista general de Gerona, lleva fecha de 1 de julio de 1876, mientras

-
- (1) Las fotografías del «Album» son de dos tipos: El primero es de papel fotográfico azul. El segundo lo es de color sepia. La última es igualmente en color sepia.
- (2) Los textos de las fotografías, en el orden en que se hallan en el «Album», son los siguientes:

Grupo Primero. - «Ferrocarril de Gerona a la Frontera Francesa».

1. Gerona. - Vista tomada del terraplén de la vía. 1.º de julio de 1876.
2. Puente sobre el río Onyar. - (Puente de servicio). 1.º de julio de 1876.
3. Puente sobre el río Onyar. - Montage del cajón de la Pila núm. 1. 25 de junio de 1876.
4. Puente sobre el río Onyar. - Cajón de la Pila núm. 1 terminado. 22 de julio de 1876.
5. Puente sobre el río Onyar. - Pila núm. 1. Situación de los trabajos, el día 25 de julio de 1876.
6. Puente sobre el río Onyar. - Estado del cajón de la Pila núm. 1 y montage del de la Pila núm. 2, el día 30 de julio de 1876.
7. Puente sobre el río Onyar. Pila núm. 1. Cajón hincado. 26 de agosto de 1876.
8. Puente sobre el río Onyar. Terminación del hincado de la Pila núm. 1 y montage del cajón de la Pila núm. 2. 26 de agosto de 1876.

9. Puente sobre el río Onyar. Armadura de la parte metálica. 20 noviembre 1876
10. Puente sobre el Palagret. - Puente armado sobre el terraplén. 23 de diciembre de 1876.
11. Puente sobre el río Ter. Montage del cajón de la Pila núm. 6. 15 de diciembre de 1876.
12. Puente sobre el río Manol. Martinete de vapor hincando los pilotes de la cadena de defensa. Agosto de 1876.
13. Puente sobre el río Manol. Martinete a decliv hincando pilotes de la cadena de defensa. Agosto de 1876.
14. Puente sobre el río Manol. Armando la parte metálica sobre el terraplén. 28 de setiembre de 1876.
15. Puente sobre el río Manol. - Aspecto del puente terminado. 18 de diciembre de 1876.
16. Puente sobre el río Manol. Vista general. 28 de diciembre de 1876.
17. Puente de inundaciones. - Sobre la nueva Muga. 26 enero de 1878.
18. Puente de inundaciones. - Sobre la nueva Muga. (Vista general). 12 febrero de 1878.
19. Puente sobre el río Muga. Hincado de los pilotes de la Pila núm. 1. 24 noviembre de 1876.
20. Puente sobre el río Muga. Principio de los trabajos de mampostería. Enero 1877.
21. Puente sobre el río Muga. - Hincado de los pilotes de la pila núm. 3. Enero de 1877.
22. Puente sobre el río Muga. - Armándose sobre el terraplén. 20 marzo de 1877.
23. Puente sobre el río Muga. - Parte metálica armada sobre el terraplén. 12 de abril de 1877.
25. Puente sobre el río Muga. Vista general. 26 de febrero de 1878.
26. Viaducto de Culera. Estado del Puente en la noche del 4 de diciembre de 1877.
27. Viaducto de Culera. - Estado del Puente en la madrugada del 5 de diciembre de 1877.

Segundo Grupo. - «Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia. - Construcción. Línea de Gerona a la Frontera».

28. Puente provisional a la salida del túnel del Molino.
29. Trinchera de salida del túnel de Grifeu.
30. Salida del túnel de la Pineda.
31. Vista general del puerto de Port-Bou.
32. Puente de Port-Bou. Frente de aguas abajo.
33. Almacenes de Port-Bou.
34. Vista de servicios en Port-Bou.
35. Entrada del túnel de Belitres.
36. (Foto sin referencia alguna).

que la última fechada es del día 5 de diciembre de 1877. No obstante siguen algunas más sin fecha, pero con datos precisos. Además de éstas una sin referencia de lugar o fecha.

Esta última fotografía representa a un grupo de caballeros elegantemente ataviados, algunos con traje blanco y bastantes con sombrero, sea de fieltro blanco o «haut-de-forme», es decir «de copa». Corresponde, si no a un día de verano, al menos a una fecha de buen tiempo, que veremos podría corresponder al mes de mayo. Se hallan colocados ante la boca de un túnel adornado con banderas (¿de Francia y España?) y escudos, entre ellos unos cuatribarrados catalanes.

Pero, antes de seguir, bueno será que aportemos unos datos generales que nos sitúen en el tiempo.

* * *

Sabido es que, tras diferentes usos de la máquina de vapor, por un lado, y de la tracción animal sobre raíles de hierro, por otro, se llegó a conjugar ambos sistemas lo que cristalizó en el primer tren de viajeros que circuló en Inglaterra, en 1826, entre las ciudades de Liverpool y Manchester.

Por lo que respecta a España, el primer tren recorría la línea construida entre Barcelona y Mataró, que fue inaugurada el día 17 de octubre de 1848. No obstante éste no fue el primer tren del Estado Español, ya que le precedió en la Isla de Cuba, a la sazón posesión española en ultramar, el que unía las poblaciones de La Habana y Güines, y siendo el primer tramo inaugurado el que mediaba entre los apeaderos de Garcín y Bejucal, el día 10 de noviembre de 1837.

La línea hasta Gerona, de unos ferrocarriles que se iban extendiendo por la «piel de toro», llegó hasta el año 1862. «La ciutat de Girona —leemos en **«Trens i Estacions»**, editado por la Generalitat en el año 1981— disposà del ferrocarril des del 3 de març de 1862 i, un cop obtinguda la concessió per a prolongar la línia fins a Figueres (1 d'agost de 1863) i a la frontera francesa (10 de maig de 1864), la Companyia dels Camins del Ferro de Barcelona a Girona passà a denominar-se Companyia dels Camins de Ferro de Barcelona a França per Figueres».

En el pie de las fotografías aludidas, sin embargo, se puede leer, en castellano por supuesto, «Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia» en el segundo grupo de aquéllas, mientras en el primero la denominación es de «Ferrocarriles de Gerona a la Frontera Francesa».

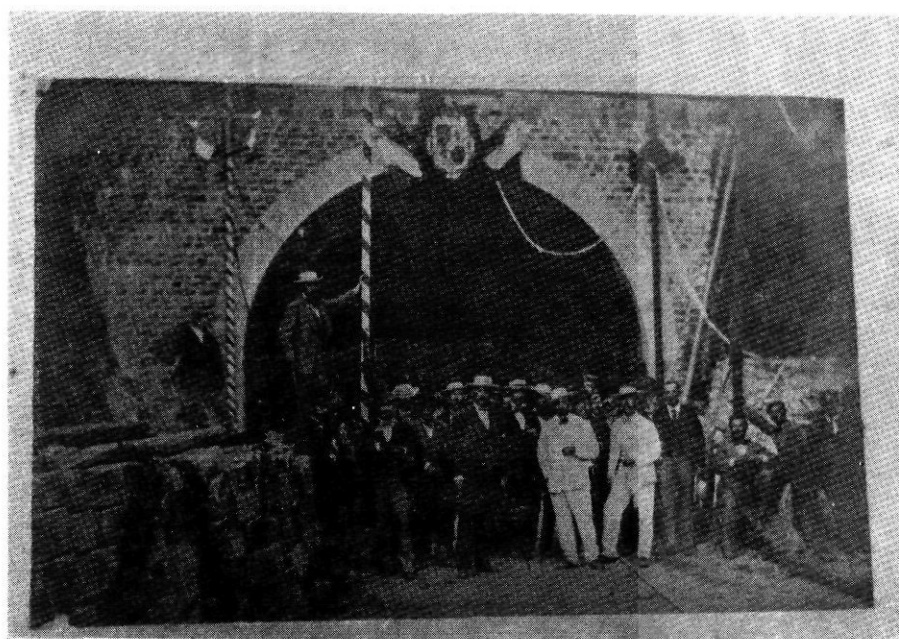
Las obras se fueron ejecutando muy lentamente. Comenzaron en octubre de 1863 y se suspendieron desde Figueras hacia Francia has-

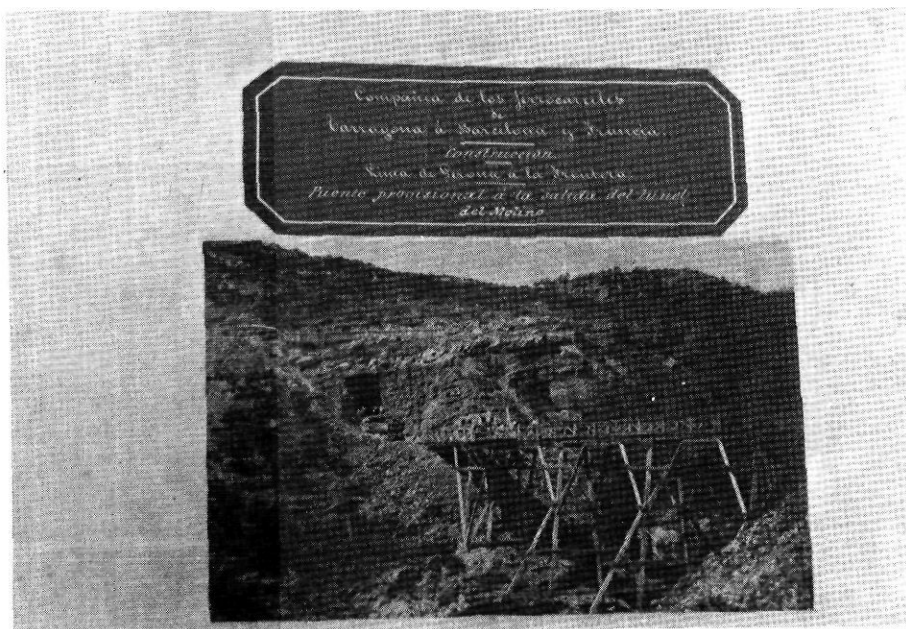


Vista de Gerona. 1 julio 1876.

Fotografía conmemorativa y última del Album.

Se puede observar, en el centro, el escudo de España y en el poste de la izquierda, al menos, las barras catalanas. En el diferente matiz de grises de los adornos de los postes y de los gallardetes, puede intuirse que unas banderas tienen una franja clara central (amarillo) y dos semejantes a sus lados (rojas), mientras que otras tienen dos matices diferentes (rojo y azul, quizá) a ambos lados de un tono claro (quizá blanco). De ser esto así, como parece, unas serían banderas españolas y las otras francesas.





Fotografía tipo del grupo segundo de éstas, las que llevan la denominación de "Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia".

ta finales de 1868. Las dificultades, sin duda alguna financieras, sólo terminaron al constituirse la «Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia», hecho que tuvo lugar el día 18 de octubre de 1874, fusión que cristalizó en noviembre de 1875, pasando a ser conocida por sus siglas «T. B. F.».

Los trabajos se reanudaron el día 10 de julio de 1876, con la presencia del general Martínez Campos. El día 17 de diciembre de 1877 tuvo efecto, tras la circulación previa de trenes de prueba, la inauguración de la línea de Figueras, desde Gerona; el día 20 de enero de 1878 tuvo lugar la del tramo desde Figueras a la frontera. El primer tren que circuló hasta la población francesa de Cerbère lo hizo el día 15 de mayo de 1878. ¿Es esta la fecha que corresponde a la fotografía solemne antes comentada? ¿Son aquellas las autoridades reunidas para tan importante acontecimiento? Estamos por asegurarlo, sin tener, ello es cierto, más fundamento que la intuición.

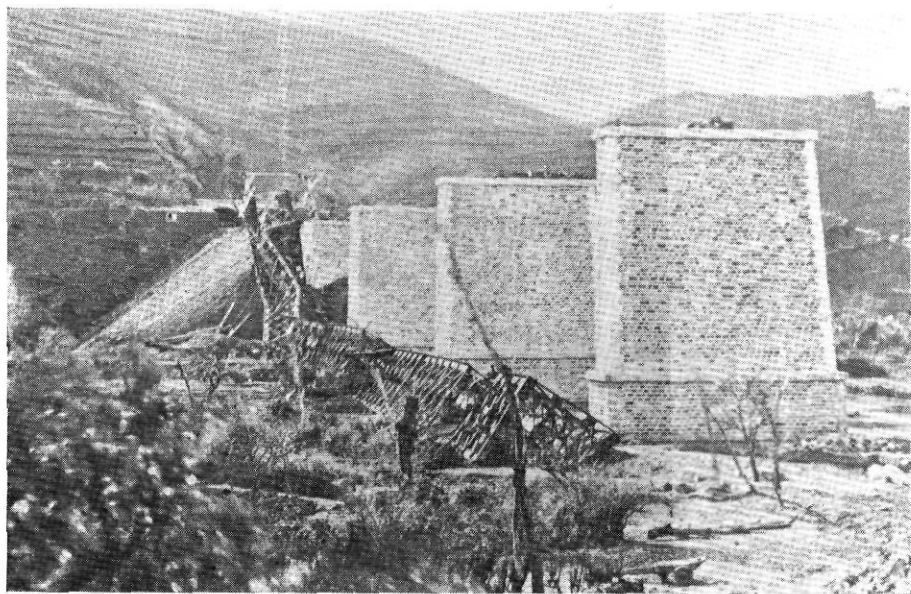
Con todos estos datos podemos ir componiendo el interesante «puzzle» histórico de la construcción del ferrocarril. Y nuestro «Album» comprendería desde el día 25 de junio de 1876 hasta el día 15 de mayo de 1878.

Pero, dentro de la colección hay dos fotografías especialmente singulares: Una tomada el día 4 de diciembre de 1877 y que ofrece la imagen de un puente metálico sobre el Culera, y otra del mismo lugar, obtenida al día siguiente, 5 de diciembre, en la que se nos muestra aquel puente, ahora derribado en el fondo de la riera. ¿Qué había ocurrido?

A esta pregunta no responde el «Album», así que recurrimos a la prensa del tiempo, en el Archivo en Barcelona del «**Diario de Barcelona**», que en el ejemplar correspondiente al día 6 de diciembre de 1877, y en su página 13,748, nos informa de que «el señor Ingeniero Jefe de la división de ferrocarriles del Este ha remitido a la superioridad el acta de recepción de las obras de la línea de Gerona a Figueras, único trámite que faltaba para proceder desde luego a la explotación de aquel trayecto». Y sigue el reportero: «En las obras del trayecto hasta Francia ha ocurrido el percance. Ayer se recibió un telegrama anunciando que el tramo metálico que estaba montándose en Culera, última población de la línea, en el terraplén inmediato al puente y que luego debía correrse sobre todas las pilas, ha sido tumbado por la fuerte tramontana que reinó durante la noche anterior, sin haber sufrido lo más mínimo la obra de fabri-



Fotografía del hundimiento del puente sobre la riera de Culera o Colera. En ella omitimos el rótulo: corresponde a las fotos del grupo primero en las que se lee "Ferrocarril de Gerona a la frontera francesa".



ca. El señor Ingeniero Jefe salió ayer para dicho punto al objeto de establecer un paso provisional interín se arregla el definitivo a fin de no demorar la apertura total de la línea» (3).

Como curiosidad adicional daremos un cuadro con las condiciones metereológicas reinantes en esos días, bien es cierto que correspondientes a Barcelona:

Día	Hora	Temperatura	Presión
3	22	10° 00'	765 mm.
4	7	9° 08'	736 mm.
4	14	16° 00'	756 mm.
4	22	9° 02'	756 mm.
5	7	6° 04'	761 mm.
5	14	17° 00'	762 mm.

Por lo que respecta a los vientos, en esos días se consideraban como «flojos».

(3) Otra noticia de interés del «Diario de Barcelona» es la que nos dice: «Revista Tarrasense, 2 de diciembre de 1877. El Director General de Ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona va a adquirir terrenos para el ensanche de la Estación».

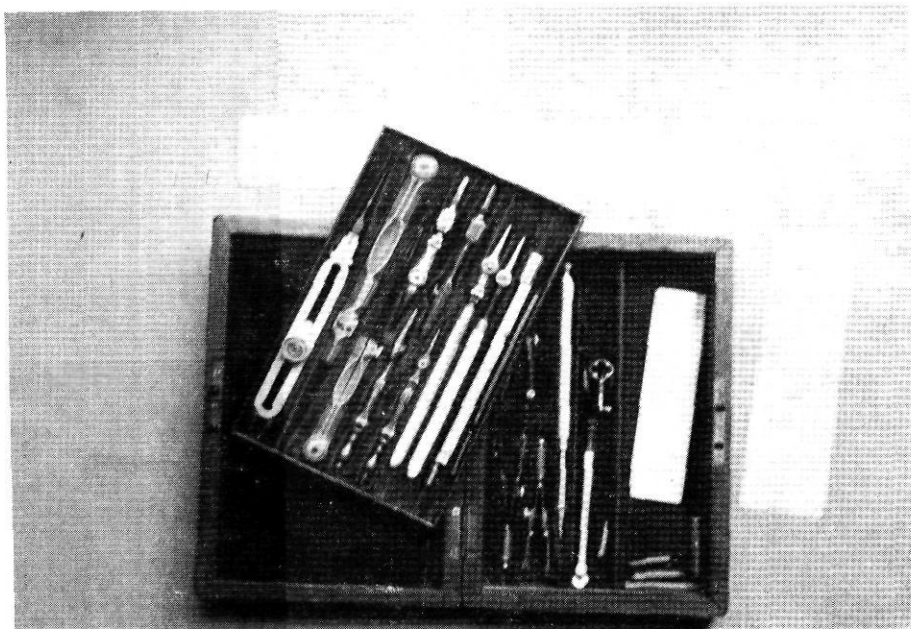
Aunque tampoco hace relación directa, transcribiremos unos extractos de noticias que aparecen en ese mismo diario: «Desde el día 17 de los corrientes se hará el servicio de trenes de viajeros hasta la estación de Figueras en la forma siguiente... etc.». y el «Aviso» aparecido el día 15, del mismo mes y año, que decía así: «...el producto de la sociedad del ferro-carril de Tarragona a Barcelona y Francia... etc.». Texto que omitimos por salirse del tema.

Pero, hay otra cuestión que aunque aparentemente es ajena a lo que estamos estudiando, es del mayor interés. Se trata de una colección de instrumentos, en nuestro poder, que vamos a describir:

— Un estuche de dibujo, en madera y terciopelo, con su correspondiente instrumental, construido en metal, acero y marfil. Fabricado por «Pastorelli & C^o. Piccadilly. London».

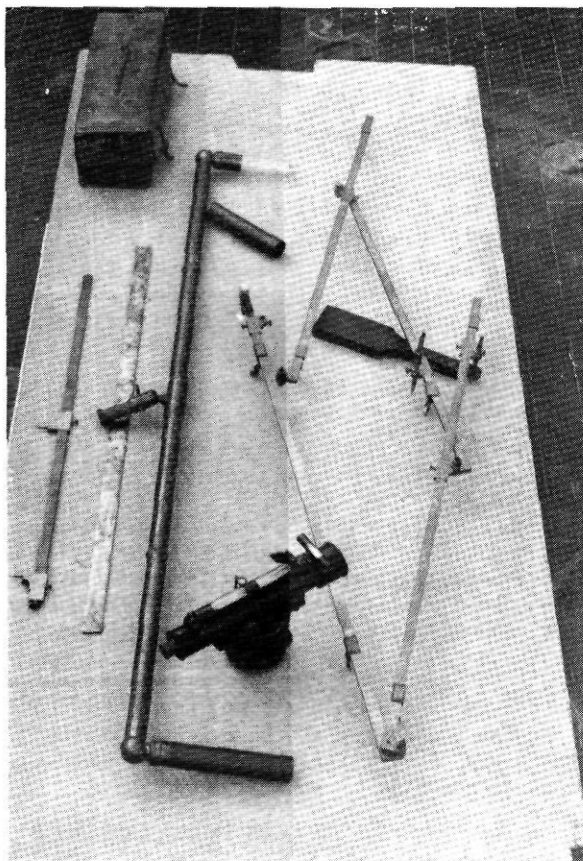
— Un pantógrafo en latón sobredorado y marfil, con algunas piezas de hierro, fabricado por «Adrien Gavard. 70, Quai des Orfevres. París» y con su correspondiente estuche de madera.

— Un nivel de agua, en latón y cristal con su trípode de madera y su estuche, asimismo de



Estuche de dibujo fabricado por Pastorelli & C.^o de Londres, y tres reglas de martil.

Conjunto de instrumentos de dibujo y topografía. Entre el compás de puntas y el nivel de agua se puede observar la regleta de tres pies castellanos.



madera y su estuche, asimismo de madera, sin referencias de fabricación.

— Un nivel de anteojo, con retícula y brújula, en latón, en parte pavonado de negro, con su estuche de madera y funda de cuero y su trípode de madera. Fabricado por «Troughton & Simms. London».

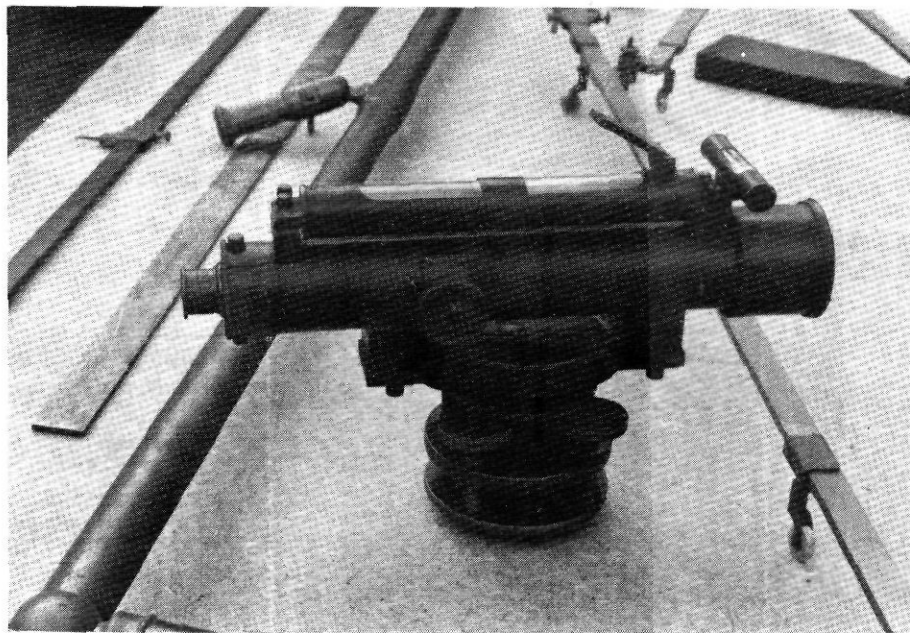
— Una mira telescópica de 4 m. y un jalón de sección circular, desmontable y con cantos de latón, además de graduado. Todo en maderas nobles.

— Una regleta de acero, en la que nos hemos de detener un poco más extensamente.

Se trata de una regla de acero con sección de 27 x 4 mm. y de 836 mm. de longitud. Se Cara «a»: Divisiones de 1/4, de 1/2 y de 1/3 halla graduada con incisiones por ambas caras. de su longitud. Cara «b»: Divisiones en 1/3 y, una de éstas, en 1/18. Además una incisión central con un 9 grabado.

Debe saberse que el ancho de vía para los ferrocarriles españoles se fijó en seis pies castellanos, que era el equivalente de 1'6718 metros, en el momento de implantarse este nuevo sistema de medidas en nuestro país. Ello tuvo lugar por la Ley de 19 de julio de 1848. (El complemento para el Sistema Decimal se estableció con la introducción monetaria de la peseta en virtud de un Decreto del Gobierno de fecha 19 de octubre de 1868). Este ancho de vía lo determinaron los Ingenieros de Caminos D. Juan Subercase (de la antigua Escuela), D. Calixto de

Detalle del nivel de anteojo fabricado por Troughton & Simms, de Londres.



Santa Cruz (número uno de la promoción de 1839) y D. José Subercase (número uno de la promoción de 1840).

Por lo tanto: La regleta que hemos descrito corresponde exactamente a tres pies castellanos, es decir a la medida de la mitad del ancho de vía del ferrocarril español. Instrumento que, sin duda nos correlaciona todos los elementos de nuestro «puzzle». Y que, además, nos lleva a un nombre concreto: Don José María Gómez

En efecto. Obra en nuestro poder una inscripción bautismal familiar que dice así: «José María de los Angeles Gómez Suárez. Hijo legítimo de don José María Gómez Guijón, Caballero de la distinguida Orden Española de Carlos Tercero y de la de San Fernando, Arquitecto por la de Nobles Artes de San Fernando e Ingeniero del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona...» (4). Esta inscripción lleva fecha de 14 de diciembre de 1858.

- (4) Los datos completos de la inscripción bautismal de 14 de diciembre de 1858 son: José María Gómez Guijón era natural de Madrid, hijo de D. Sebastián Gómez, natural de Cartagena, y de D.^a María Guijón, natural de Santa Cruz de la Zarza. Su esposa, D.^a Amalia Suárez, natural de Madrid, era hija de D. Juan Suárez, natural de Barcelona, y de D.^a María de los Dolores Plou, natural de Cádiz. Cuando nació su hijo D. José María de los Angeles Gómez Suárez, vivían en Madrid, en la calle Ancha de San Bernardo, núm. 17.

Por lo tanto estamos seguros de que debe relacionarse a Gómez Guijón, Arquitecto e Ingeniero con los ferrocarriles catalanes.

Observemos que el ferrocarril de Pamplona a Zaragoza, y siguiendo la «**Historia de los Ferrocarriles Españoles**» de Francisco Wais, fue inaugurado en tres tramos sucesivos: De Pamplona a Caparrosa (10-9-60), a Tudela (15-5-61), a Casetas (18-9-61) y finalmente a Zaragoza (1-10-61). «El proyecto del Zaragoza-Pamplona había estado a cargo de tres ingenieros de caminos distinguidos: D. Jacobo González, D. José Echevarría y D. Angel Clavijo. La Reina lo aprueba con fecha 8 de agosto de '857 y seguidamente anuncia la subasta, a la que acude (D. José de) Salamanca». Y, continúa este autor: «Salamanca, dueño de la concesión, empieza seguidamente a construir con valentía». Se entiende, pues, que las obras darían comienzo en fecha posterior, pero no lejana, a la del 9 de noviembre de 1957, que es el de la adjudicación. En diciembre, ya avanzados los trabajos, constituye Salamanca una sociedad con capitalistas franceses, que se denomina «Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona». Esto nos concreta que los trabajos comenzaron sin lugar a dudas, entre finales de 1857 y finales de 1859; y sin duda alguna mucho más cerca de la primera fecha que de la segunda. «Los ingenieros de Salamanca son ahora (finales de 1859) los de Caminos D. Angel Retortillo y D. Eusebio Page». Entre los que, obviamente, no se halla Gómez Guijón, siendo la fecha en que este

nombre aparece la del 14 de diciembre de 1858.

No debe causar sorpresa, por otra parte, que se encuentre como «ingeniero» de ferrocarriles a un técnico con el título de «Arquitecto». Sabemos que, tras unos intentos previos, quedó constituido el Cuerpo de Ingenieros Civiles por el Real Decreto de 30 de abril de 1835. Este se componía de dos grupos: Ingenieros de Minas (cuya Escuela había sido recientemente inaugurada) e Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Sabemos asimismo que la primera promoción de estos últimos salió de la Escuela en el año 1839, por lo que estos ingenieros citados, no podían aún contar con veinte años de vida profesional.

Debe saberse que antes de ello las obras públicas las atendían los Arquitectos o técnicos llamados «Profesores Arquitectos». Tenemos, como ejemplo, que el canal de Tamarite era construido a través de un concurso en el que se pedía taxativamente a un «Profesor de Arquitectura». De todas formas, los Ingenieros Militares eran una profesión que ya venía de antiguo (5).

Así que, no puede sorprender que nuestro Arquitecto fuera Ingeniero de la construcción del Zaragoza - Pamplona. Y, tampoco podría sorprendernos que lo hubiera sido del de Gerona a Figueras. La diferencia de veinte años que separan la construcción de éste de la fecha en que aparece como padre del recién nacido, no es desmesurada, como hemos podido ya comprobar.

Por cierto, y como curiosidad que debe ser con todo cuidadosamente comprobada, diremos que ese recién nacido, José María Gómez Suárez, capitán de caballería, casó con D.^a Adriana de Arce. Y precisamente D. Aniceto de Arce, embajador que fue de su país en Madrid, y luego Presidente de la República de Bolivia, fue el que introdujo los ferrocarriles en aquella nación sudamericana. Tenemos evidencias de posible parentesco... pero esto debe ser objeto de otro estudio bien diferente. De todos modos la hipótesis de trabajo es sugerente...

Y con ello cerramos este capítulo de la Historia de los Ferrocarriles gerundenses, que no está carente de interés, a nuestro entender.

(5) «Historia de los Ferrocarriles Españoles» de Francisco Wais, Editora National. Madrid, 1974.

(6) Aniceto Arce (Tajira, 2-12-1824), ministro plenipotenciario en París, Londres y Madrid («La Ilustración Española y Americana» 8-12-1868), tras serlo en Argentina, Paraguay y Brasil. Ex-Ministro de Hacienda, abogado, rico hacendado, candidato a la Presidencia (1868), alcanzó la más alta magistratura de su país en 15-8-1888, manteniéndose en ella hasta el 10-8-1892.

Adquirió gran fortuna en la explotación de la plata en Huanchaca. Quiso dotar a Bolivia de un puerto en el Pacífico, sin lograrlo. Construyó la primera línea férrea entre Antofagasta (Chile) y Oruro. Está considerado como un propulsor de su país; René Zavaleta, dentro de la historiografía marxista («Bolivia, crecimiento de la idea nacional», Montevideo-La Habana, 1965), lo considera como un internacionalista, forjador de la actual Bolivia.