

La llegada del FERROCARRIL a GERONA bajo el signo del progreso

por Miguel Gil Bonancía

Gerona, como enlace de comunicaciones desde el exterior, tanto en cultura como en guerras de conquista, se ha visto habitada desde tiempos pretéritos por hombres que sintieron la necesidad de abrir caminos para comunicarse entre sí, en busca de nuevas tierras o persiguiendo a la caza que era su sustento.

Por ello, ha tenido primicias en este aspecto de la comunicación humana, cuando tras los primeros caminos, más o menos improvisados pero siempre siguiendo las normas que la propia naturaleza señalaba, se llegaba ya a su racionalización con las vías romanas como necesidad de los dominadores, —el general cartaginés Aníbal con sus numerosos ejércitos atravesó en el S. II a. de J. los senderos gerundenses camino de Italia—. Las vías romanas, fueron tan eficaces que actualmente, tras más de veinte siglos, existen aún vestigios de las mismas, que de hecho, seguían utilizándose en los primeros tiempos de la edad media, ya que la existencia de los puentes, facilitaban los pasos por los ríos. Ya a finales de la edad media, quedaron muchos destruidos, sin arreglo o reparación por cuanto los señores feudales se interesaban sólo por sus castillos, sus tierras y los caminos que llevaban a su residencia, y así, hasta la época de los Reyes Católicos, no volvió a trabajarse en este importante quehacer de abrir nuevas rutas o conservar las antiguas.

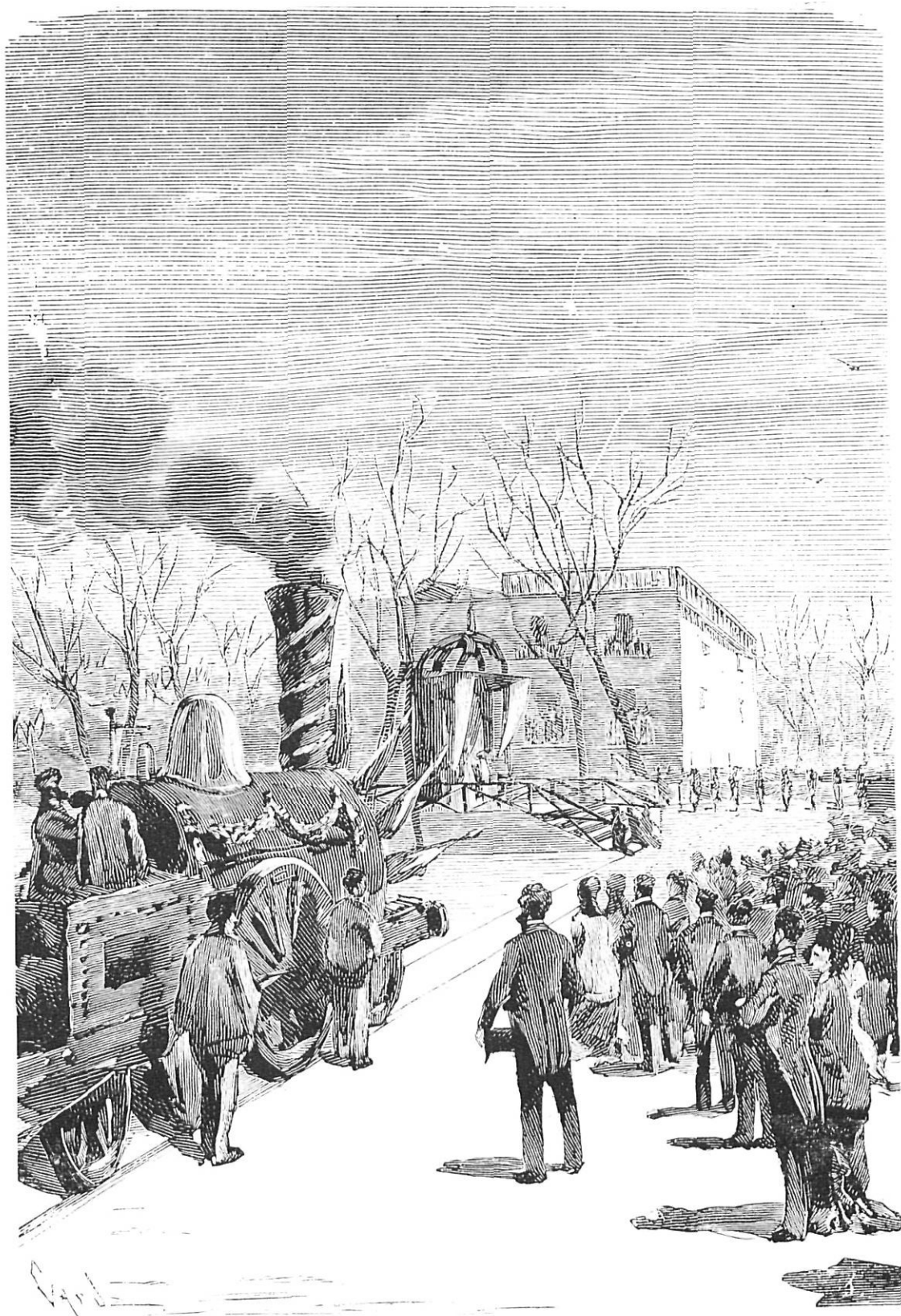
Hasta finales del S. XVII no se empezaron a construir carreteras en nuestra Patria, y por lo que respecta a nuestra provincia y a la época que hoy se rememora con motivo del centenario de la «Revista de Gerona», en 1880 se publicó un Plan de carreteras del Estado para la provincia de Gerona, con una relación de «completas», o sea las ya construidas, de «empezadas» y «en estudio», entre estas una de Rosas a Cadaqués por el litoral.

Desde la pérdida de Carlos III había quedado olvidado el fomento de las vías públicas. Las guerras del pacto de familia, la administración de Godoy en el reinado de Carlos IV, no fueron muy propicios.

Fue a la llegada al trono de Isabel II, cuando se reconoció la necesidad de vías de comunicación, por lo que en 1848 se publicó una Ley de reglamento de caminos. Las perturbaciones políticas aportaron nuevos frenos hasta la Ley de carreteras del 4 de mayo de 1877 en el que se estipulaba la creación de caminos vecinales con cargo a los municipios.

EL FERROCARRIL

Las comunicaciones, de estar al servicio de las guerras, o en gran parte de ellas, pasaron al servicio del comercio especialmente en épocas de paz.



La llegada del ferrocarril a Gerona, según el grabado publicado por Revista "La Ilustración Española y Americana".

La aparición del ferrocarril constituyó una revolución de medios, algo que venía a transformar un sistema que parecía definitivo e intocable.

Fue en 1848, reinando Isabel II que se inauguró la primera línea férrea en España, que unía Mataró con Barcelona. En enero de 1878 la línea llegaría hasta la frontera, y por lo tanto pasaría por Gerona. Señalemos que dos años después, en 1880, saldrían a la luz proyectos de vías férreas en nuestra provincia, la del Bajo Ampurdán, la de Olot a San Pedro de Torelló y la de Gerona a Olot por Anglés.

En el periódico «La Lucha», Organo del Partido Liberal de la provincia de Gerona, se daba la noticia con fecha 25 de enero de 1878, de la llegada del tren a esta ciudad, cuya noticia transcribimos:

«La fiesta internacional celebrada el domingo último con motivo de la inauguración oficial del ferro-carril de Tarragona a Barcelona y Francia, es un acontecimiento tan fausto y de tal importancia para Cataluña, que su sólo anuncio fue saludado por el pueblo catalán con viva emoción y espontáneo entusiasmo.

¿Y cómo no ser así cuando esta colosal empresa, llevada a cabo con fondos exclusivamente catalanes, abre nuevos y dilatados horizontes al comercio y a la industria nacional y une en estrecho lazo dos pueblos de común origen?

La realización de esta importantísima obra, revela la prodigiosa fuerza de voluntad, la perseverancia tenaz e inquebrantable de la compañía, al paso que con justicia le colma de gloria por este nuevo triunfo obtenido por la actividad y el genio del hombre, al vencer los obstáculos, al parecer insuperables, que la naturaleza se complace en oponer al vuelo del espíritu humano.

A las nueve de la mañana llegó a la estación de esta ciudad el primer tren que debía pisar los umbrales de la nación vecina. Se componía de cinco magníficos y lujosos coches de primera clase recién venidos de Alemania, y la locomotora que los arrastraba ostentaba orgullosa el escudo de España entre el pabellón nacional y el francés y como en señal de fiesta, se había acicalado con guirnaldas de flores y coronas de olivo.

Apeados los expedicionarios, pudimos contar entre ellos a los señores del consejo de administración de la Compañía, gobernador civil de Barcelona; Planas, director gerente de la Compañía; Aramburu, Figuerola; brigadier López Vera; Miret, Bosch y Labrús, Puig, Gibert, Arnús, Benet y Colom, Aran de Benito, Amer y otros y representantes de todos los diarios de la capital del principado.

En la estación esperaban para unirse a la comitiva los señores Lagunilla, gobernador civil de la provincia; López Clarós, gobernador mili-

tar de la misma; Heras de Puig, presidente de la Diputación Provincial; algunos magistrados de la audiencia de Barcelona que habían llegado a ésta el día anterior; el coronel de ingenieros señor Barraques; Vicario general, Arcipreste de la Iglesia Catedral; coronel Buil; juez de primera instancia, el teniente de Alcalde Viñas, otros que no recordamos, y un representante de **La Lucha**.

Frente las cocheras de la estación y sobre un pequeño tablado, se había levantado un altar en el que se celebró el santo Sacrificio de la misa.

Después de dada la bendición por el sacerdote celebrante, el señor Vicario general bendijo en la forma prevenida por el ritual, la línea y los coches del tren expedicionario.

Concluida la ceremonia, fue servido por el dueño del restaurante del carril, un excelente desayuno, y enseguida reanudó su marcha el tren hasta Figueras, en cuya estación se hizo un pequeño descanso durante el cual, una sociedad coral nos obsequió cantando a voces solas algunas escogidas piezas.

Incorporados a la comitiva el excelentísimo señor capitán general del principado que había pernoctado en la capital del Ampurdán el gobernador militar del castillo, señor Delsa y otros jefes, el juez señor Nogués y el alcalde señor Jordi, siguió el tren su marcha que no ofreció novedad importante para el viajero hasta que la locomotora penetró en el gran túnel de Vilajuiga, cuya latitud no baja de mil doscientos metros y en el cual se tuvo la buena idea de colocar peones de trecho en trecho, con teas de bengala, no sabemos si con idea de que pudiésemos admirar la obra, o con el de dar un aspecto fantástico a aquel paso.

Desde Llansá hasta Port-Bou, el paisaje que se ofrece a la vista es de lo más encantador y soberbio que puede imaginarse. A la derecha el mar, lamiendo silencioso las rocas que formando una bahía natural, sujetan su furia y a la izquierda las montañas cultivadas por la laboriosidad de nuestros campesinos.

En la estación de Culera se incorporó a la comitiva la música del regimiento de San Quintín y una compañía del propio cuerpo con bandera. Culera es la estación inmediata a Port-Bou; ayer una empinada montaña, hoy un llano como la palma de la mano. Frente su estación en mitad de la vía se levantaba un arco de triunfo formado con verde boj y rematado con banderas francesas y españolas.

A los pocos momentos de descender del tren, el silbido de la locomotora nos anunció la presencia del francés que conducía a las autoridades de aquea nación, y el cual fue saludado por los acordes de la marcha real.

Apeadas las personas que en él venían, fueron recibidas por nuestras autoridades mien-

tras que, por el cónsul de España en Perpignan, señor García, se procedía a la presentación de franceses y españoles.

Entre los primeros recordamos a los generales Du Barry y M. Formi de la Blanchetée; monseñor Carraguel obispo de Perpignan; M. Filippini, en representación del gobierno francés; M. Tartu, ingeniero jefe de puentes y calzadas; M. Lancilin, en representación de M. Hugot director general del ferro-carril del Mediodía; los jefes del servicio de dicha línea, M. Chacón, Monsieur Les Barrières, M. Andrieux, M. Millet, M. Dufaure y M. Goguel; M. Varenne, jefe de Obras públicas; M. Picas, presidente del tribunal civil; M. Reiné, ingeniero jefe de la línea de Porvendres y otros.

Después de cambiados los saludos de respeto, se pasó a uno de los salones de la estación adornado convenientemente con grupos de banderas francesas y españolas confundidas, en donde se sirvió un banquete.

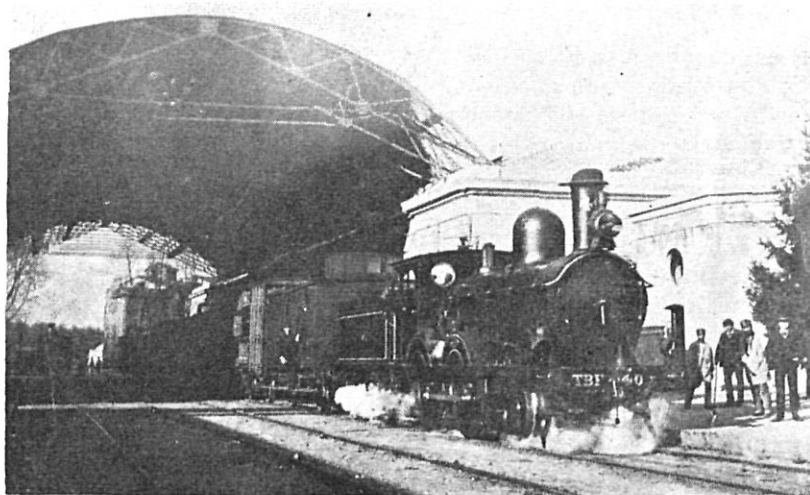
Brindó el general Blanco por Mac-Mahon, y porque la inaugurada línea férrea, estreche más y más los lazos de amistad de dos pueblos amigos.

El general Barry, lamentó no poderse expresar en el armonioso idioma de Cervantes, y brindó por el bizarro ejército español y por el general Blanco.

El Sr. Vicario general de esta diócesis, brindó porque el cielo otorgue su protección a la nueva línea.

El Sr. Lagunilla, brindó por el mariscal Mac-Mahon, por el Rey y por la prosperidad de la compañía del ferro-carril de Tarragona a Barcelona y Francia.

El Sr. Obispo de Perpignan, dijo que en la unión de Francia y España como en la de Francia e Italia, veía la mano de la Providencia que realizaba la asociación universal de todos los hombres, hijos de una misma familia.



La primitiva estación de Gerona.

La presidencia de la mesa fue ocupada por el general Blanco teniendo a su izquierda al general Barry y al Sr. Marcet, presidente del Consejo de Administración del ferro-carril de Tarragona a Barcelona y Francia, y a su derecha monseñor Garraguel y al Gobernador Civil de esta provincia, Sr. Lagunilla.

Al saltar los tapones del champagne, inició los brindis el Sr. Marcet, haciéndolo por el Rey, por el general Blanco, por el obispo de Perpiñán y Vicario general de esta diócesis; por las autoridades superiores de Barcelona y Gerona, por los ingenieros del ferro-carril del Este, por los representantes del país, por la prensa y por las autoridades francesas, terminando con un ¡Viva la paz!

M. Damas, individuo del Consejo de la Compañía del Mediodía, brindó por la prosperidad de Francia y España.

M. Filippini, prefecto de Perpignan, brindó también por la prosperidad de ambas naciones, por el mariscal Mac-Mahon y por don Alfonso XII.

El Sr. Miret, brindó por la unión de Francia y España y por la prosperidad de una y otra compañía.

El Sr. Arnús, brindó también por las dos compañías y por el pueblo francés.

El Sr. Delfabro, brindó por la gran obra llevada a feliz término para bien del país y del Ampurdán especialmente.

El señor Heras de Puig, presidente de la Diputación provincial, estableció un paralelo entre la falta de comunicaciones en tiempos antiguos con los modernos y brindó por la Diputación de los Pirineos Orientales.

El Sr. Viñas, teniente de Alcalde de Gerona, brindó por la prosperidad de la nueva línea y por Perpignan.

El Sr. Sandoval, magistrado de la Audiencia de Barcelona, después de felicitar al Director gerente de la Compañía señor Planas, por la realización de tan grande obra, dirigió un brindis a la magistratura francesa.

El cónsul de España en Perpignan, señor García, brindó por la paz de ambas naciones.

El Sr. Jordi, alcalde de Figueras, brindó por el Consejo de Administración de la compañía, por las autoridades y por el Rey.

El Sr. Baró, director de La Crónica de Cataluña dio las gracias al consejo de administración de la Compañía, por las atenciones y deferencias que siempre le ha merecido la prensa y terminó brindando porque el silbido de las balas no apague nunca el silbido de la locomotora.

El Sr. Arán, brindó por la unión y armonía de las dos compañías.

El poeta Sr. Amer, leyó una poesía alusiva al acto.

El Sr. Maspons, brindó por cámara francesas.

El Sr. Cornet, representante del Diario de Barcelona, brindó por la feliz terminación de una obra que había constituido durante años el sueño dorado de Cataluña.

El Sr. Planas, tras un sentido y elocuente discurso, brindó por la unión de los dos países y dedicó una lágrima a Mr. Trône, a quien, dijo se debe la realización en un plazo tan corto de la línea hasta la frontera.

El Sr. Aramburu, dedicó sus brindis al personal de la construcción de la línea, a cuya inteligencia y actividad se debe la celebración de tan importante suceso.

Se hacia tarde, y el Sr. Marcet, después de dar las gracias a cuantos habían aceptado la invitación de la Compañía, anunció que los trenes esperaban.

En el andén de la estación despedimos a las autoridades y demás personajes de la nación vecina y, al ponerse en marcha el tren francés, la música de San Quintín dejó oír los ecos de la marcha real.

La comitiva española ocupó luego el tren para regresar a Barcelona, deteniéndose en las estaciones de Figueras y de Gerona, en donde se aparearon las autoridades respectivas.

El día 20 de enero de 1878 será una fecha memorable para la patria. Desde este día dos

cintas de hierro salvan las fronteras que nos separaban de Francia y verifican la unión de dos países hermanos.

La explotación de esta línea, que tantos beneficios ha de reportarnos, porque indudablemente ha de imprimir un vigoroso impulso al progreso y desarrollo de nuestra industria, fuente de todas las riquezas, al pro que constituirá un nuevo y poderosísimo elemento de vida y civilización para nuestra amada patria, ha llenado de entusiasmo todos los pechos catalanes, porque hace concebir grandes y fundadas esperanzas para la prosperidad de nuestro rico suelo.

Nosotros nos asociamos a este noble entusiasmo general y después de enviar desde las columnas de nuestro periódico la más cordial felicitación al digno Consejo de Administración de la Compañía de los ferro-carriles de Tarragona a Barcelona y Francia, hacemos fervientes votos porque el más lisongero de los éxitos corone sus laudables y nunca bastantes bien ponderados esfuerzos».

Por su parte, la revista madrileña «La Ilustración Española y Americana» de fecha 30 de enero de 1878, publicaba en artículo de un enviado especial sobre esta inauguración. Y no sólo literario, sino que asimismo había desplazado a un dibujante quien, sobre la marcha esbozó unos croquis del acontecimiento, uno de los cuales reproducimos.

REVISTA DE GERONA

En la primitiva «Revista de Gerona», el acontecimiento fue ampliamente comentado por J. Botet y Sisó, en un trabajo titulado «De Gerona a Francia», que se publicó a lo largo de tres números, a que analizaba las diversas incidencias del hecho, a la par que ofrece datos históricos, geográficos, monumentales, etc., de los lugares y poblaciones que se hallan en su itinerario. Trabajo de gran interés para quienes deseen conocer los diversos aspectos. Aquí, vamos a reproducir solamente el referido a la inauguración, que dice así:

«El día veinte y tres de Enero último abrióse al público el ferro-carril de Gerona á Francia, después de más de veinte y nueve años de inaugurada la línea de Barcelona á Mataró, de la cual puede decirse es continuación. No nos proponemos investigar las causas que han retardado la unión de las vías férreas del Oriente de España con la red francesa; limitase hoy nuestro objeto á dar cuenta del trazado de aquel y enumerar sus obras más importantes. Mide la línea desde Gerona hasta la frontera francesa 68.471 metros y se cuenta en ella elevados terraplenes, grandes desmontes, seis túneles y ciento noventa y seis obras de fábrica repartidas en esta forma: puentes y viaductos 20, ponto-

nes y pasos superiores é inferiores 71, tagas y alcantarillas 113. Ignoramos su coste total, pero de los datos publicados por la Compañía resulta que esta llevaba invertidos en dicha línea hasta el día 31 de diciembre de 1877 más de ciento veinte y siete millones de reales; faltando aún, además de otros trabajos construir casi todas las estaciones definitivas y la gran aduana de Port-Bou. Veamos ahora qué comarcas atraviesa y cuáles son las poblaciones que sirve directamente, anotando de paso los detalles de las obras de mayor monta.

Al partir la línea de la estación de Gerona después de trazada una pequeña curva diríjese en línea recta al río Onyar, teniendo a un lado la ciudad y al otro el magnífico paseo de la Dehesa, del que le separa el riachuelo Güell con su nuevo cauce. Junto á la confluencia de éste con el Onyar se levanta el puente metálico echado sobre este último río y sobre el Galligans, los que atraviesa en dirección oblicua. Este puente tiene 194'16 m. de luz recta y cinco tramos dos de ellos de 35'52 m. de longitud y de 41'04 m. los tres restantes, siendo su altura de 8 metros proximadamente; el primer estribo y tres de sus pilas han sido fundadas por el sistema de aire comprimido. Pasado este puente sigue la vía hacia el arrabal de Pedret, atravesando la carretera general frente y junto á la puerta de Francia y corriendo paralela á ella por detrás de las casas de Pedret hacia el barrio de Puente Mayor. Al dejar este barrio y pasado un pequeño desmonte, cruza la carretera de Palamós, entrando en el llano de Campdurá, separándose así definitivamente del antiguo camino de Francia que no vuelve á encontrar hasta las cercanías de Figueras.

Al terminarse dicho llano y en la angostura que forman las laderas de S. Julián de Ramis y de S. Miguel, pasa la vía tocando por su derecha la carretera de Palamós y por su izquierda el río Ter, habiendo sido preciso construir en este punto, conocido por el **Congost**, un gran muro para preservarle de las aguas, el cual, siguiendo las sinuosidades del río, dibuja dos curvas unidas en forma de S. la mayor de 600 metros de radio, y la otra de 350. Este muro, cuyo coste ha subido á la cantidad de doscientas noventa y tres mil pesetas, tiene unos 518 metros de longitud por 10 de elevación y cubica muy cerca de 10.000 metros, alcanzando á 6 metros la anchura de sus cimientos en algunos puntos.

Preséntase luego á la vista el gran llano de Bordils, probablemente el **pagum julianum** mencionado en las actas del Obispo S. Poncio, rico de vegetación y regado por las aguas del Ter, en el cual se hallan las estaciones de Celrá, Bordils (con Juyá y Madremanya) y Flassá ó la Bolla. Esta última es la más importante pues á ella afluyen todo el pequeño Ampurdán y gran número de poblaciones, como: La Bisbal, Palafrugell, Palamós, Calonge y Bagur, notables tanto por el número de sus habitantes, como por el

gran desarrollo que en muchas de ellas tiene la industria taponera.

Saliendo de Flassá se atraviesa un desmonte en roca viva y se presenta enseguida el puente del Ter, el más largo de la línea, por el cual entra esta en territorio del antiguo Condado de Ampurias. Tiene este puente más de 16 metros de altura y 301'50 m. de longitud total, con siete tramos metálicos, dos de ellos 37'31 m. y cinco de 45'37 m.; las tres últimas pilas se han fundado, por el sistema de aire comprimido. Desde dicho puente se ven á la derecha las montañas de Foxá, en cuyos bosques refiere la tradición murió en una partida de caza el rey D. Juan I, y el pequeño pueblo de S. Lorenzo de las Arenas que perteneció en otros tiempos a los caballeros del Temple, y a la izquierda el pequeño lugar de Subiránegas. Pasado el puente del Ter y el desmonte de Subiránegas se llega al llano de S. Jordi, único pueblo que tiene al presente estación definitiva, desde el cual se descubre gran parte del llano del bajo Ter y las montañas de Torroella; pero la estación que sirve á esta importante villa, al pueblo del Startit y á los fuertes de las islas Medas es la de Camallera, inmediata siguiente, á la que se llega después de un prolongado desmonte. Malamente hemos dicho que la estación de Camallera sirve aquellas poblaciones, pues para que así sea en realidad será preciso construir una carretera que está en proyecto, ya que los caminos que ahora existen no merecen el nombre de tales.

Pasado un bosque en el que dominan los arcornos ofrécese á la vista del grande Ampurdán y atravesada una trinchera se llega al valle del Fluviá, frente al pueblo de San Miguel que posee una bella iglesia bizantina consagrada en el siglo XI, con su campanario del mismo estilo, cuyo río cruza la vía por medio de un puente de 160 metros de luz con cuatro tramos metálicos, de ellos dos de 39'40 m. de longitud siendo de 40'60 m. la de los dos restantes; las pilas segunda y tercera se han fundado por el sistema de aire comprimido y tienen 8 metros de profundidad. La altura de este puente, uno de los más notables de España por su elevación, es de 21'50. Además de otras poblaciones menos importantes concurre á la estación de S. Miguel la villa de La Escala sita junto a las ruinas de la antigua ciudad de Ampurias, capital de Ampurdán en los tiempos antiguos y del condado de su nombre en la edad media.

Después de algunos desmontes que abren paso á la vía al salir de San Miguel de Fluviá, recorre ésta hasta Figueras la llanura del grande Ampurdán, hallándose en este trozo las poco importantes estaciones de Tonyá y Vilamalla y el puente sobre el río Manol, de unos 5 metros de altura por 119'76 de longitud, dividida en cuatro tramos dos de 27'05 y dos de 32'80. En el desmonte más inmediato a San Miguel hallanse en gran abundancia fósiles marinos.

La estación más importante de la nueva vía es sin duda la de Figueras, de cuya ciudad ya nos hemos ocupado al hablar de la carretera. De Figueras a Francia la dirección del ferrocarril es totalmente distinta de la de dicha carretera, formando con ella un ángulo cuyo vértice es aquella ciudad y cuyos extremos son por un lado el Coll del Portús y por otro el de Balitres *sito junto al mar en la terminación oriental de los montes Pirineos*. La distancia de Figueras a la Frontera, por el ferrocarril, es de 27.185'25 metros y esta sección que es de seguro la más costosa de la línea es al propio tiempo la más pintoresca. Junto a Figueras atraviesa la vía la carretera de Castellón de Ampúrias y Rosas y, dejando á la derecha el pueblo de Vilabertrán con su insigne colegiata y sus claustros bizantinos, dirígese a la villa de Perelada la cual llega después de haber salvado el paso de la Muga por medio de dos puentes, el primero, llamado de Inundaciones, tiene 100 metros de luz y descansa sobre pilotes de rosca, sistema Mitchel, y el segundo de 121'37 m. de longitud, tiene cuatro tramos metálicos, dos de 27'81 m. y los otros dos de 32'87 m. Fué la vila de Peralada capital del Condado de su nombre en los primeros tiempos de la reconquista, perteneciendo á los *Condes de Ampúrias*, más tarde, pasó á ser Señorío propio de la casa de los vizcondes de Rocabertí y, finalmente, Felipe III, á principios del siglo XVII, restableció el título de Condes de Peralada a favor de los descendientes de esta antigua familia. Conserva la villa el palacio de los Condes con su magnífica fachada de sillarejo y en la actualidad se está restaurando la fachada posterior.

Cerca de seis kilómetros más arriba de Peralada se encuentra la estación de Vilajuiga, junto á la cual abandona la vía definitivamente el llano del Ampurdán, al que parecen vigilar las ruinas del castillo de Carmançó, tantas veces citado en las continuadas discordias que tuvieron los Condes de Ampúrias con los de Barcelona, el cual se levanta aislado sobre un montículo al Noroeste de aquel pueblo.

A partir de Vilajuiga la vía cambia totalmente de aspecto; no encuentra a su paso grandes ríos ni discurre como hasta aquí por terreno llano y ligeramente accidentado, sino que, por el contrario, se introduce en el corazón de los Pirineos, formando una série no interrumpida de túneles, considerables desmontes y elevadísimos terraplenes levantados en los pequeños y estrechos valles en que aquella cordillera se divide al hundirse bruscamente en el mar. Preséntale el primer obstáculo el ramal del Pirineo que termina en las grandes montañas de Roda y en el cabo de Creus, sobre cuya más alta cumbre el conde Ponce Hugo de Ampúrias edificó el castillo de San Salvador a últimos del siglo XIII, debajo del cual y en la vertiente Norte de la montaña se levantan los restos del que fué bellissimo monasterio de San Pedro de Roda. Sál-

vale la vía por medio del túnel de Cañellas, abierto en la roca y perforado con auxilio de máquinas del mismo sistema que se empleó en la apertura del tan celebrado del Mont-Cenis Para hacer ménos pesado nuestro trabajo, continuamos en un cuadro de dimensiones de este túnel y de los que le siguen por su orden, con expresión de los metros cúbicos que han debido desplazarse para abrirlos, siendo de advertir que el último ó de Balitres, tiene casi el doble de las dimensiones que se marcan, aumentó que corresponde á Francia.

Nombre	Longitud	Volumen m ³
Cañellas	1.224'95	54.497'625
Molino	146'55	7.464'750
Gífreu	586'40	30.978'040
S. Antonio	359'80	18.001'480
La Pineda	816'80	43.265'960
Balitres	591'50	31.510'660

Pasado el pequeño túnel del Molino y atravesada por medio de un puente la rambla de Llansá, llégase a la estación de esta villa, renombrada como toda la comarca por sus excelentes vinos, y se acerca la vía a la orilla del mar de cuya vista no se aparta hasta la frontera francesa. Después de Llansá se encuentran la **playa de los muertos**, lugar poetizado por la tradición, y los *túneles de Grifeu y San Antonio* entre los cuales se halla la playa de Garbet, salvando la vía el valle de este nombre por medio de un terraplén de 19 metros de altura. Sigue este último túnel el valle y pueblo de Culera el cual atraviesa la vía mediante un viaducto de 19 metros de elevación por 187'61 de longitud, con cinco tramos metálicos, dos de ellos de 31 metros y de 41'04 los tres restantes.

Saliendo de la estación de Culera y pasado el largo túnel de Pineda llega la vía al pequeño valle de Portbou, última estación española, completamente transformado por la vía férrea. Para dar lugar á la estación y aduana internacionales y al establecimiento de los empalmes con la línea francesa hánse tenido que desmontar muy cerca de 500 000 metros cúbicos de montaña, formando una explanación de 90.000 metros cuadrados superficiales en los que se han emplazado diez kilómetros de vía: la altura de este inmenso terraplén es de más de 22 metros y hay en él un gran puente de mampostería para dar conveniente salida a las aguas del valle. Portbou había sido hasta ahora un insignificante vecindario, formado por una media docena de casuchos: en adelante su importancia será relativamente considerable, a pesar de los muchos obstáculos que á su desenvolvimiento opondrán la naturaleza y estrechez del lugar en que está situado. Al extremo opuesto del túnel internacional de Balitres, que sigue inmediatamente á Portbou, se halla la población fran-



Estación de Gerona, se construyó al prolongarse la línea de Mataró, que fue la primera de España.

cesa de Cerbére, ahora como en tiempos antiguos límite entre España y Francia;

«Cervaria locus finis Galliæ». (1)

Antes de dar por terminado nuestro trabajo permítasenos una sola reflexión.

Dijimos que la carretera de Gerona á la frontera francesa media 61.263 m. y como desde la frontera hasta Perpiñán se cuentan 32.000, resulta una distancia total entre las dos ciudades, pasando por el Coll del Portús, de 93.463 metros. Ahora bien, el ferrocarril mide entre las mismas poblaciones unos 110 Kms.; esto es, 17 más que el antiguo camino, diferente que sería aún bastante mayor si se hubiese construido la vía férrea por el mismo Coll del Portús ó por su inmediato el de Panissars. Además de la mayor extensión del trayecto, que deducidos los 4 kilómetros de más que hay de Gerona a Figueras por el ferrocarril, será siempre cuando menos de 13 kilómetros, el coste de la vía desde esta última población á la frontera francesa se habría disminuido extraordinariamente; así lo comprueba, prescindiendo del hecho de ser este como hemos demostrado el camino más natural y por ende el seguido en to-

dos tiempos, lo que se lee en el informe dado por la Comisión nombrada por el Gobierno español para formar el plan general de ferrocarriles que recomienda el trazado por el Coll de Panissars, del cual, según los datos por dicha Comisión recibidos, resultaba en la construcción una economía de cuatro ó cinco millones de escudos. Por otra parte, ningún centro comercial ni productivo de regular importancia se encuentra en el nuevo trayecto, por la parte de España, que justifique la utilidad ó conveniencia de su adopción.

¿Qué razón plausible pudo tener, por consiguiente, el Gobierno español para adoptar un trazado gravoso por la empresa constructora y contrario a los intereses de los viajeros y del comercio en general, por el aumento que importa en el precio de los pasajes y de los transportes? No existe otra probablemente que la de no disgustar al Gobierno francés, empeñado años hace infructuosamente en dar vida é importancia comercial al puerto militar de Portvendres». Esto es parte de lo que dice Botet y Sisó.

Una nueva etapa, en los transportes de viajeros y mercancías, se abrió en aquel año 1878, cuando las entonces humeantes locomotoras hicieron su aparición, ante el esupor e incluso miedo de algunos. El proceso de evolución, seguía.

(1) Pomponio Mela, *De situ orbis*, lib. II, cap. VI.

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA
DE BARCELONA
FACULTAD DE
HUMANIDADES Y
LETRAS
DEPARTAMENTO DE
HISTORIA DE GERONA