

EL ÁLBUM FOTOGRÁFICO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL BOBADILLA-ALGECIRAS

Juan Carlos Pardo González / Instituto de Estudios Campogibraltares

José Manuel Sampedro Guerrero / Asociación de Amigos del Ferrocarril de Algeciras

En esta Comunicación vamos a estudiar un álbum de fotografías existente en la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Algeciras cuyo tema, como aparece recogido en el título, es la construcción del ferrocarril Bobadilla-Algeciras. De incierta procedencia tras diversos y curiosos avatares dicho álbum llegó a las vitrinas de la Asociación gracias al interés de su actual presidente, Lorenzo Calderón Aguilar. Según éste, el álbum fue adquirido en los años 1948-50 en la papelería Gamboa, desaparecida tras la guerra civil,¹ situada en la calle Prim de Algeciras, que en ese momento se estaba saldando. El comprador de tan interesante documento fue Antonio Anula Marín. En ese momento, según parece, el documento contenía más imágenes de las que se conservan en la actualidad, dato que conocemos gracias a nuestro informante Lorenzo Calderón, que tuvo ocasión de tenerlo en su poder en calidad de préstamo durante algún tiempo. Al álbum se le pierde el rastro hasta el fallecimiento de su propietario en 1975, cuando aparece en un cubo de basura de la calle Coronel Ceballos, de lo que se deduce que probablemente los familiares de Antonio Anula no le dieran ningún valor y se desprendieran de este modo del documento. Afortunadamente para todos, el documento fue encontrado por Antonio Luque que sí le dio la importancia debida al álbum, procediendo a dotarlo de una nueva encuadernación, ya que la original estaría muy deteriorada tras pasar por tan penoso trance, y conservándolo hasta su muerte. De este azaroso cambio de propietario tuvo noticias Lorenzo Calderón en 1989, año en que la mutua pasión por el mundo del tren los pone en contacto cuando Antonio Luque se hace socio de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Algeciras. Éste le mostró su apreciado tesoro al sorprendido actual presidente de la Asociación, que reconoció el documento como el mismo que él había tenido en su poder unos años antes. Tras la muerte de Antonio Luque, su viuda, conocedora del gran interés de Lorenzo Calderón por el álbum y de la pasión de su marido por el ferrocarril, gentilmente dona el documento a la Asociación.

¹ Su dueño fue una de las víctimas de la contienda, murió fusilado en la represión que se produjo tras el Alzamiento.

El álbum actualmente tiene una encuadernación de pasta dura (cartoné) forrada de papel granulado rojo que, como hemos mencionado anteriormente, no es la original. Las fotografías están firmemente adheridas, probablemente con cola de origen animal, sobre cartulina tipo Murillo de unos 250 grs/m². Las páginas tienen un formato aproximado de 31x39 cms. y en cada hoja se presentan dos fotografías de un formato de aproximadamente 22-23 cm en su lado más largo por 16-17 cm en su lado más corto que indistintamente pueden ser verticales u horizontales. Probablemente, como era costumbre en la época, las hojas estuvieran separadas con un papel de seda del que no queda ningún rastro, aunque en algunas fotografías parecen apreciarse señales de papel de seda adherido. Las primeras hojas están arrancadas del álbum, pero, por testimonio de Lorenzo Calderón, sabemos que esas hojas todavía estaban en el álbum cuando a él se lo prestó Antonio Anula y que las imágenes desaparecidas serían en su mayoría las correspondientes a Algeciras. Las fotografías aparecen con un número identificativo de orden escrito a lápiz siendo el 17 el más bajo, por lo que al menos las ocho primeras hojas del álbum fueron arrancadas, además hay dos hojas que aparecen cortadas en su mitad inferior.

Las fotografías están reveladas en papel albúmina, realizadas con toda seguridad por el procedimiento del colodión húmedo.² Sobre el cristal de estos negativos se rayaba un número de orden que aparece en la imagen de las copias en papel. El hecho de que los números más bajos sean los correspondientes a las fotografías tomadas en los alrededores de Algeciras, los intermedios al tramo comprendido entre Bobadilla y Ronda y los más altos los que corresponden al tramo comprendido entre Jimena y Ronda, nos permite deducir que la cronología de las tomas se corresponde con la del proceso de construcción de la línea de ferrocarril que se fue construyendo e inaugurando por tramos: el primer tramo inaugurado, Algeciras-Jimena, se realizó entre 1888 y 1890; el segundo correspondiente al de Bobadilla-Ronda se inauguró en septiembre de 1891 y el último y más dificultoso comprendido entre Ronda y Jimena se inauguró oficialmente en noviembre de 1892.

Desgraciadamente en las páginas del álbum no aparece ningún texto que haga referencia a la pertenencia o autoría del documento. Si estaba en la portada se debió perder al hacer la nueva encuadernación.

En el álbum se conservan en la actualidad 84 fotografías, que aparecen, como antes hemos mencionado, con un número identificativo escrito a lápiz cuyo valor más alto es el 112. En la numeración que aparece marcada directamente sobre el negativo el número más alto que hemos encontrado es el 118, por lo que parece probable que sean aproximadamente 120 imágenes las que compusieran el número total de esta serie. En ellas aparecen las imágenes de obras de ingeniería en puntos específicos del recorrido de la línea de ferrocarril entre Algeciras y Bobadilla. Se describe pues el paisaje de los 177 Km del recorrido hace aproximadamente 120 años, deteniéndose en las principales obras de infraestructura.

La vinculación entre obra pública y fotografía se establece pronto. La transformación del paisaje por mor de los nuevos procesos tecnológicos que los ingenieros realizan en el XIX encuentra su modo de documentación más adecuado en el nuevo arte de la fotografía. Es más, en España, estas grandes obras públicas serán hasta cierto modo la excusa para que fotógrafos venidos del exterior encuentren en ella una actividad bastante lucrativa. Es el caso de Charles Clifford que nos dejó un espléndido reportaje de las obras del canal de Isabel II o el de Juan Laurent y las obras de la compañía ferroviaria MZA. A esta generación de precursores foráneos le sigue otra de fotógrafos españoles, alguno de los cuales nos dejó series tan interesantes y de tanta calidad como la José Spreafico sobre la línea de ferrocarril que conectaría con la que es objeto de nuestro estudio: la Córdoba-Málaga.

En el álbum, las fotografías aparecen identificadas con el título escrito a tinta china y plumín de acero con una preciosísima caligrafía inglesa. El texto se debía escribir primero a lápiz y se repasaba después con la pluma, ya que en algún título nuestro

² Sobre este procedimiento puede encontrarse amplia documentación en cualquier manual de historia de la fotografía. Aunque quede un tanto pretenciosa la cita de uno mismo, solo porque el medio donde apareció fue la revista *Almoraima*, diremos que el artículo de Juan Carlos Pardo González. "Memoria Gráfica Campogibraltaréna: Fotografías de J. Laurent en el Archivo Ruiz Vernacci" aparece recogido detalladamente en qué consistía el procedimiento del colodión húmedo.

calígrafo olvidó repasar el final de alguna palabra. Sin embargo a pesar de tantas precauciones los textos están plagados de errores, detalle que nos induce a pensar que el escribano era de origen británico.³

En algunas fotografías aparecen restos de tinta de un sello de caucho, lo que nos llevó a pensar que las fotos estuvieran selladas por la parte posterior. Un análisis a trasluz de las fotografías nos confirmó no solo esto sino también que en la parte de atrás de las imágenes aparecía el texto escrito a lápiz y, en las que hemos comprobado, sin faltas de ortografía. También se vislumbra un número que se corresponde con el que aparece a lápiz sobre los títulos escritos a tinta. Lógicamente la información más valiosa que tiene la parte posterior de la fotografía es el propio sello. Información que no hemos obtenido directamente ya que, como dijimos antes, las imágenes están extraordinariamente bien fijadas sobre la cartulina y hemos querido ser absolutamente cuidadosos y respetuosos con el documento. Tras un proceso que consistió en seleccionar aquellas imágenes donde aparecían más retazos de este sello invertido, debido al descuido del encargado de sellar las fotografías que sin duda las fue poniendo una encima de otra sin esperar a que la tinta, tras escanearlas e invertir los textos hemos llegado a descubrir quién fue el autor de la serie. El texto completo del sello de caucho dice así: JOSE DE HOYOS. PINTOR Y FOTOGRAFO. RONDA. Todo ello encerrado en una grácil cinta continua en que la información aparece repartida en tres renglones que se van desplazando en diagonal.

Desgraciadamente, y hasta el momento, no hemos encontrado ningún dato de este autor. Sin duda alguna forma parte de la siguiente generación de fotógrafos, en la que muchos españoles entran a saco al darse cuenta de las posibilidades del nuevo procedimiento. Es un hecho significativo que hay muchos pintores que cambian de bando ante el arranque imparable del nuevo arte. La democratización y abaratamiento del novedoso procedimiento hace que muchos de los pintores que hasta ese momento habían vivido haciendo miniaturas y retratos, se encuentren literalmente sin nada que hacer. Sólo los más capacitados —o los que explotaron nuevas formas expresivas de vanguardia (pero esto es otro tema)— lograron sobrevivir al empuje de la fotografía.

Según el sello, nuestro José de Hoyos mantendría aún la doble militancia, pero desgraciadamente en Ronda se ha perdido cualquier posible rastro tanto de su actividad de pintor como de fotógrafo. Tan solo tenemos este álbum y dos fotografías sueltas pertenecientes a la colección de Marcelino Pajares, de Ronda⁴ para hacernos una idea de su forma de trabajar y de su estilo. Sin llegar a los niveles de genialidad de un Spreafico, podemos considerar su obra como bastante correcta considerando que se trataba de dejar un documento sobre cómo había sido la ejecución de una obra pública. De ese reto sale pues bastante airoso, aunque solo sea por la cantidad de documentación, ya que los tramos de recorrido que quedan sin documentar son escasísimos; tan solo los que no tienen interés desde el punto de vista de la ingeniería escapan a sus instantáneas. Además del valor documental de la ejecución de una obra pública, nuestro autor nos deja un testimonio antropológico impagable de los protagonistas callados de la magnitud de este trabajo. No solo se detiene en los técnicos, sino que en muchas de las imágenes aparecen los humildes trabajadores de nuestras sierras que encontraron una oportunidad inesperada, y tristemente fugaz, de mejorar su economía. La dureza del trazado hace que esta obra cobre una dimensión casi épica cuando observamos a los protagonistas de la transformación del paisaje: una relativamente escasa muestra de artilugios tecnológicos, bastante mano de obra y animales de tiro. El repertorio de poses nos hace descubrir por su postura quién era jefe y quién peón, un lenguaje corporal que distingue al capataz del picapedrero, cuando no es el propio movimiento el que distingue al que posa para que le hagan la foto porque es consciente de ese evento y el que no detiene su actividad y sale borroso porque sigue trabajando. Su sensibilidad de artista le hace detenerse en detalles que no son estrictamente de interés técnico, es el caso de

3 Son muchas las faltas que aparecen en los títulos, pero hay algunas como Rondo por Ronda, estrada por entrada, o la más significativa de Teta por Teba que creemos que no cometería un calígrafo nacido en España.

4 Es más que probable que pertenecieran a este mismo autor, pero de momento no podemos confirmarlo puesto que no hemos tenido oportunidad de ver personalmente las imágenes originales.

las Buitreras donde toma algunas fotos en las que las obras del ferrocarril no aparecen por ningún lado, lo que demuestra que no pudo permanecer impasible ante la belleza de este paisaje. En cualquier caso en casi todas las tomas el interés por la obra de ingeniería está acompañada de una correctísima composición. Además en casi todas las fotografías, aunque tan solo sea en algún detalle, aparece un personaje o un animal que proporcionan una escala humana a la imagen, una referencia que nos hace apreciar la dimensión exacta de la obra. Se trata pues de un recurso que por un lado consigue establecer una escala científica casi exacta y por otro, y contemplado a la distancia, retazos de la vida social, detalles tan curiosos como el caballo que transportaba el abultado material del fotógrafo, o imágenes de niños, que obviamente no permanecen quietos, acompañando a sus madres cuando llevaban la comida a los trabajadores.

Teniendo en cuenta las limitaciones que establecen estas jornadas, tanto geográficas como las relativas al número de ilustraciones, es imposible incluir todas las fotografías del álbum, por lo tanto nos vamos a centrar solo en las más significativas de entre las que hacen referencia al Campo de Gibraltar.

LOS BARRIOS. PUENTE SOBRE DE (SIC) LA CARRETERA (Figura 1)

Con este título se presenta la fotografía que ocupa el puesto 39 en la ordenación actual del álbum, que se correspondería con el 70 de la ordenación primitiva, es decir la que aparece a lápiz sobre el título y por detrás de la imagen, y que está marcada con el número 11 directamente sobre el negativo. La fotografía nos muestra el puente sobre el cual el ferrocarril cruza la antigua carretera de Algeciras a los Barrios, un espacio reconocible pero bastante distinto en la actualidad. Al puente se le ha dotado de un forro de hormigón que sin duda debe aumentar su estabilidad pero que al ser comparado con el que aparece en la imagen nos indica que su reforma resultó manifiestamente chapucera. La ausencia de árboles y la presencia de una vivienda que en la actualidad ha desaparecido contribuyen a alejarlo aún más de la imagen actual de este mismo espacio. Por aquí se celebró el acto de colocación de la primera piedra de las obras del ferrocarril que según las crónicas se realizó en el huerto de la Rosa,⁵ en el límite territorial de Algeciras con los Barrios.

ALGECIRAS. PUENTE DE RIVANCHO (Figura 2)

Esta imagen es la que ocupa el puesto 27 en el álbum, que se corresponde con la 59 de la ordenación escrita a lápiz y tiene la marca nº 9 rayada directamente sobre el negativo. Aquí se nos muestra el puente que cruza el río Palmones. Como podemos observar, la estructura del puente estaba formada por módulos metálicos que transportaban los propios vagones del ferrocarril, de hecho se establecía su longitud en función de la de los vagones que las transportaban. Según la anchura del río se situaban los apoyos de cantería que fueran necesarios, en este caso dos. Los materiales se transportaban desde la costa hacia el interior, las manufacturas británicas llegaban por mar directamente a Algeciras desde donde los vagones del propio ferrocarril las transportaban hasta su lugar de ubicación.

⁵ El acto de colocación de la primera piedra fue el sábado 1 de septiembre de 1888 en los terrenos del huerto de la Rosa, que se corresponde con el espacio que aparece en la imagen. A las 10'45 de la mañana salieron las personalidades desde Algeciras, para comenzar el acto a las 11. A la ceremonia asistieron numerosas personalidades civiles, religiosas y militares. D. Jaime Fforde, Ingeniero Jefe de la compañía, después de un corto discurso dio por inauguradas las obras. Fforde, D. José Gámiz Maladen, Comandante General del Campo de Gibraltar, y el alcalde de Algeciras D. José Rodríguez España cerraron el acto echando unas simbólicas paladas de tierra que daban por comenzadas las obras. Para finalizar se dieron vivas al rey, a la regenta, al gobierno de la nación, a Algeciras y a The Algeciras (Gibraltar) Railway Company, y se descorcharon botellas de champán brindando por la feliz ejecución de las obras. Para ver la relación de personalidades asistentes puede consultarse: Manuel Corro García. "La primera piedra" (1) y (2).



Figura 1. Los Barrios. Puente sobre de (sic) la carretera.



Figura 2. Algeciras. Puente de Rivanchó.

LOS BARRIOS. ESTACIÓN (Figura 3)

En el álbum ocupa el puesto 37, que se corresponde con el 69 de la ordenación escrita a lápiz. Tiene marcado el número 13 sobre el negativo. En la fotografía, como indica el título, aparece la estación de los Barrios que era una de las estaciones de 3ª categoría dentro del organigrama de la empresa⁶. La referencia de escala es un personaje a caballo que contrasta con la pared de la estación y otro que se recorta en una de las entradas. En ese momento los paramentos son de cantería sin revestir, como lo eran todos los de esta línea. Aún no hay visos de las airosas marquesinas⁷ que se colocarían poco después y que mejoraron notablemente el aspecto general de las estaciones.

PUENTE DEL GUADACORTES (SIC) (Figura 4)

En este caso debido a la escasa dimensión del Guadacorte en el punto de cruce con la vía, no era necesario establecer ningún apoyo intermedio con lo que los módulos metálicos se apoyan en las dos bases de cantería del puente. Esta fotografía ocupa el puesto 15 en el orden actual, que se corresponde con la 40 de la ordenación escrita a lápiz. Tiene la marca 14 escrita directamente sobre el negativo de cristal.

SAN ROQUE. MUELLA (SIC) DE MERCANCIAS (Figura 5)

La estación de San Roque, de 2ª categoría, contó con el muelle de mercancías que aparece en la imagen, que en ese momento aún no estaría cumpliendo esa función, sino que estaría al servicio de la propia obra del ferrocarril. Los trabajadores rodean un edificio terminado también en piedra vista. Por lo que parece observarse, se aplican a labores de carpintería posiblemente fabricando las traviesas de los raíles. Según las tres clasificaciones ordinales mencionadas anteriormente esta imagen es la 73, 108, 17.

ESTACION DE SAN ROQUE. PANORAMAS (Figura 6)

Según las clasificaciones antes citadas esta foto es la 14, 39, 18. En su comparación con la imagen actual es donde más se constata la labor del tren como elemento transformador del paisaje. Vemos aquí un páramo desolado, un espacio absolutamente deshabitado que con el paso del tiempo la propia línea de tren transformó y ayudando a crear y desarrollar un nuevo núcleo poblacional.

JIMENA. ESTACION (Figura 7)

Según las tres clasificaciones es la foto 40, 71, 27. La fotografía de la estación de Jimena es una de las más interesantes del álbum, ya que la estación ofrece un aspecto muy bullicioso. Muchas personas esperan la llegada del tren, entre ellas, además de elegantes damas con sombrilla mezcladas con humildes señoras de luto riguroso, se vislumbra una banda de

6 Fueron 21 las estaciones construidas a lo largo de la vía, con diferentes categorías: Algeciras y Ronda son de 1ª clase; Bobadilla, Campillo, Cortes y San Roque, de 2ª; Teba, Almargin, Cañete, Setenil, Parchite, Arriate, Montejaque, Benaoján, Jimena, Gaucín, San Pablo, Castellar y Los Barrios, de 3ª categoría; y de 4ª La Almoraima. Francisco Tornay de Cózar. *Cien años de ferrocarril Algeciras-Jimena*. Pág. 67.

7 Según Ana Mª Aranda Bernal y Fernando Quiles García en *Historia urbana de Algeciras* pág.137 en 1890 se proyectaron las marquesinas de viajeros para todas las estaciones de la línea.



Figura 3. Los Barrios. Estación.



Figura 4. Puente del Guadacortes (sic).



Figura 5. San Roque. Muella (sic) de Mercancías.



Figura 6. Estacion de San Roque. Panoramas.

música por lo que quizás pueda tratarse del día de la inauguración. Ese glorioso día muchos de los municipios por los que pasaba el tren se volcaron ofreciéndole agasajos.⁸ Según el padre Martín Bueno:

La línea se abrió por sectores. El primero, de Algeciras a Jimena, el 6 de Octubre de 1890. A las diez de la mañana de aquel día memorable se roció con agua bendita la primera formación. El pitido de aquel tren decimonónico rompió, estridente, el antiguo silencio de nuestras campiñas.

En Jimena hubo gran fiesta. Repicaron, la tarde anterior, todas las campanas; se iluminaron las fachadas; por dos horas, a la noche, tocó la banda; hasta el mediodía siguiente volvieron los repiques; se corrió un toro, cuya carne se repartió entre los pobres a medios kilos con media libra de pan; a su hora, entró el tren por las agujas a los acordes de la banda; y a las comisiones, que acompañaban al tren, se les obsequió con un refresco en la sala de espera...⁹

Como detalle curioso mencionaremos que ese tren inaugural en el que viajaban las personalidades más relevantes de la comarca atropelló a una vaca, por lo que hubo de parar el tren para retirarla.¹⁰ Todo un síntoma de la velocidad y peligrosidad de los nuevos tiempos. La foto parece describir en ambiente festivo de ese día. Como detalles adicionales se aprecian en primer término una edificación cubierta con chapas metálicas y el hueco de la placa giratoria que en la actualidad no puede contemplarse ya que está soterrada.

AYUNTAMIENTO DE ALGECIRAS (Figura 8)

Esta fotografía es una de las más interesantes del álbum. Aparece en una de las páginas que están partidas por la mitad, razón por la que ha perdido el título, del que tan solo quedan algunos trazos que impiden aventurarlo. En la imagen aparece el salón de plenos del ayuntamiento de Algeciras y ocupando el centro de la estancia una gran mesa de reuniones rodeada por sillas. Al fondo aparece con bastante nitidez un cuadro, según parece sería el titulado “Colón” de Arturo Álvarez Coder. Sobre este cuadro y este autor se publicó un interesante artículo en *Almoraima*¹¹ de Ana M^a Aranda Bernal y Fernando Quiles García en el que sus autores, manejando amplia y rigurosa documentación, afirmaban que ese cuadro había sido regalado por el autor al ayuntamiento¹² en 1904. Este detalle hace que la fotografía se desvincule del resto de la serie ya que, según nuestra hipótesis la serie estaría realizada a partir de 1890, poco antes de la inauguración del primer tramo, puesto que en las fotos de esta parte del recorrido se ven las obras prácticamente concluidas. En las fotografías del último tramo se ven muy poco avanzadas, mientras que en las realizadas en Ronda, lugar de residencia de José de Hoyos, se muestran distintas fases del proceso de construcción, razón por la que pensamos que la serie debió realizarse durante los años 1890 y 1891. La fecha pues de la fotografía que analizamos se sale completamente de estos parámetros. Si nos fijamos en otros detalles como que el formato es ligeramente mayor y, sobre todo, que el virado a sepia de la emulsión tiene un tono distinto al del resto de la serie, podemos afirmar con bastante certeza que esta fotografía es de otro momento y probablemente de un autor

8 Es el caso de San Roque, la Corporación municipal mandó arreglar el camino que llevaba hasta la estación. Aunque su estación era intermedia, el Ayuntamiento también colaboró en los festejos del día de la inauguración. En este municipio la Corporación municipal acordó que se satisficiera del “Capítulo de imprevistos del presupuesto corriente, las ochenta pesetas que había costado la banda de música de esta ciudad el día seis del corriente y solemnizará con su asistencia el acto de inauguración de aquella en el trayecto de Algeciras a Jimena”. Libro 70 Actas Capitulares del Ayuntamiento de San Roque.

9 Martín Bueno Lozano. *El renacer de Algeciras (a través de los viajeros)*. Pág. 178.

10 Sobre este viaje inaugural puede consultarse: Manuel Corro García. “El tren llega a Algeciras” (I) y (2), *Europa Sur* 19 y 20 de enero de 2000.

11 Ana M^a Aranda Bernal y Fernando Quiles García. “Pintura e historia en la Algeciras del tránsito del XIX al XX”. En revista *Almoraima* n^o 14 octubre 1995.

12 Con fecha del 22 de julio de 1904 Álvarez Coder remite un escrito al Ayuntamiento con el que manifiesta sus intenciones de regalarle el cuadro. Se acordó por unanimidad aceptarlo, colocándolo en la sala de sesiones, y que se dieran las gracias al interesado por su generoso desprendimiento “tanto más de apreciar cuanto que su obra revela una serie de trabajos y esfuerzos dignos del mayor encomio”. Además acordó a propuesta de Trelles y Castillo “como demostración de gratitud al par que como estímulo y ayuda para que el señor Álvarez Coder pueda continuar sus estudios pictóricos” señalarle una pensión de 1 peseta diaria. Archivo Municipal de Algeciras, Actas Capitulares, leg.5, pt. 6^o, fol. 148r.



Figura 7. Jimena. Estacion.



Figura 8. Ayuntamiento de Algeciras.

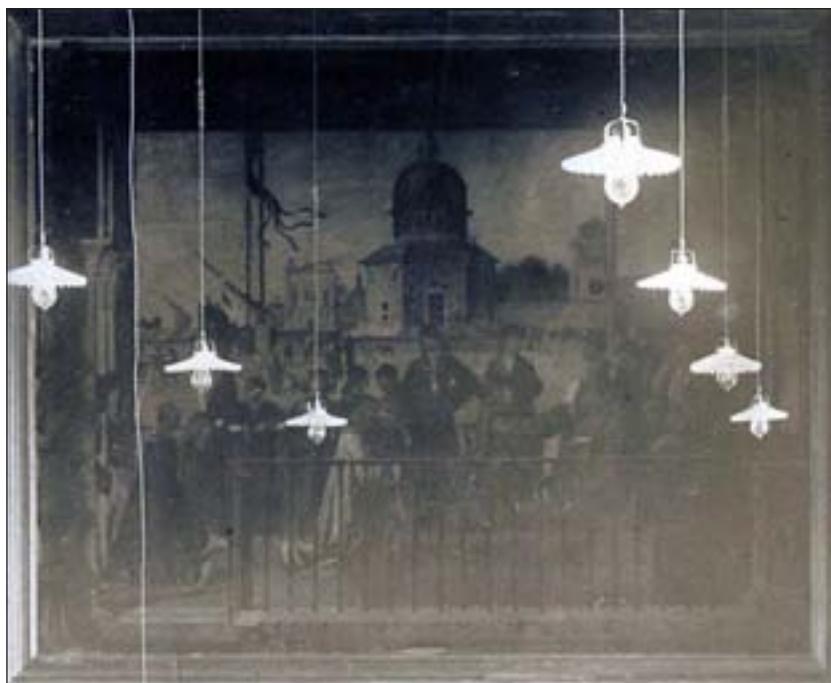


Figura 9. Ayuntamiento de Algeciras (detalle).

diferente al del resto de las que aparecen en el álbum. Pensamos que el dueño del álbum la incorporó al mismo a causa de la celebración de la Conferencia Internacional, que, como sabemos, tuvo lugar en este espacio, motivo por el que el salón de plenos fue reproducido en fotografías para que quedara como recuerdo del evento.

La sala aparece llena de lámparas colgantes con bombillas que, suponemos, en esos años darían al espacio impresión de modernidad, puesto que la luz eléctrica hacía poco tiempo que había llegado a Algeciras. La bombillas parecen estar encendidas, lo que hubiera sido todo un alarde técnico en esas fechas, en que prácticamente no existen fotografías tomadas con luz artificial. En realidad creemos que tan solo es el reflejo de la gran cantidad de luz que entra por las ventanas, lo que nos indica que la fotografía fue realizada a las primeras horas de la mañana¹³ con la luz solar penetrando tangencialmente en la sala.

Volviendo al cuadro, los autores antes mencionados relacionaban esa pintura con los motivos arquitectónicos que aparecían como fondo en el renacimiento italiano. A nosotros también nos dio esa sensación pero diferimos a propósito del cuadro de referencia en el que Álvarez Coder se pudo haber inspirado, ya que, como se puede constatar es cuadro es una copia de la “Despedida de los embajadores” de Vittore Carpaccio. El original fue pintado entre 1490 y 1496, y formaba parte de los nueve lienzos con escenas de la vida de Santa Úrsula, realizados por encargo de la Cofradía de Santa Úrsula (Scuola di Sant’Orsola). La composición de estas pinturas está relacionada con el teatro sacro de la época. En la “Despedida de los embajadores”, la escena tiene lugar en un pabellón abierto, dividido en tres partes de las que Arturo Álvarez copia la central. La lectura iconográfica del original va de derecha a izquierda hacia el fondo, como en una especie de palco escénico dividido en varios momentos sucesivos. A la derecha, en un interior, se desarrolla el coloquio entre la santa y su padre. Santa Úrsula está sentada sobre el primer escalón de una escalera que conduce al interior, donde se encuentra la nodriza.

¹³ Recordemos que los ventanales de esta sala están orientados hacia el este.



Figura 10. Despedida de los embajadores de Vittore Carpaccio.

En el centro se encuentra la escena con la entrega de la carta y la despedida de los embajadores y, al fondo a la derecha, la partida de los mismos. En el espacio central, al fondo, hay un templo de planta central y otros edificios imaginarios que recuerdan la arquitectura veneciana. A la derecha, a través de los soportales del patio, se ve un paisaje marino con galeones. En la esquina inferior izquierda, el hombre vestido con una toga roja puede ser una alusión a la figura del Festaiolo, es decir, el narrador que en el teatro de la época presentaba y comentaba las representaciones, habitualmente disfrazado de ángel. El Festaiolo permanecía en escena durante todo el desarrollo del espectáculo como intermediario entre el público y los sucesos representados. Entre los espectadores se reconoce a algunos personajes con las insignias de la Compagnia della Calza, encargada de organizar fiestas y espectáculos con ocasión del Carnaval o de fiestas solemnes.

Como Bernal y Quiles habían señalado, se podría interpretar como una escena en la que Colón rinde pleitesía a un alto personaje en un ambiente urbano. Probablemente intentaría que se vinculase a un acto de presentación ante los monarcas. El hecho de que aparezcan mástiles y velas sitúa el espacio en una ciudad próxima al mar, lo que nos orientaría al tema de Colón recibido por los reyes Católicos en Barcelona. En ese supuesto el autor, de haber querido aplicar cierto rigor histórico al cuadro, debería haber puesto como fondo la plaza del Rey en Barcelona, que además habría constituido una excelente escenografía para esta representación con la torre del rey Martí y los magníficos arcos del Salón del Tinell, ya que allí supuestamente fue recibido Colón por los Reyes Católicos al regreso de su primer viaje. Especulaciones vanas pues como vemos el autor copia descaradamente el cuadro de Carpaccio; que el plagio sea tan evidente nos lleva a pensar si no es posible que existiera otro cuadro de este mismo autor con el tema antes mencionado, y que este fuese un encargo específico que realizara la corporación municipal para que presidiera este espacio durante la Conferencia, ya que el tema (embajadores presentando credenciales) era absolutamente congruente y adecuado para presidir el evento. Lamentablemente es difícil seguir debatiendo sobre este tema puesto que el cuadro se conoce por esta fotografía y por la que utilizaron los autores antes citados (que es ligeramente distinta) ya que el cuadro ha desaparecido, desconociéndose en la actualidad su paradero.

CONCLUSIONES

Aunque es difícil hacerse una idea exacta del valor de este documento contemplando tan solo algunas de sus imágenes, trataremos en estas últimas líneas de aportar y reforzar algunas ideas a modo de conclusión. La primera reflexión que se nos ocurre, y más teniendo en cuenta las dificultades que la mayoría de las empresas tienen en la actualidad para cumplir los plazos de ejecución de las obras públicas en España y lo que se dilata en el tiempo la construcción de las grandes obras de infraestructura, es la velocidad con que se ejecutó esta obra con grandes dificultades de trazado especialmente en su último sector construido. Cuando vemos en estas fotografías la dificultad del proceso, la obra cobra ante nuestros ojos características épicas. Eso sin tener en cuenta las muchas trabas administrativas que también se le pusieron a esta línea.¹⁴

Otro detalle que nos ha llamado profundamente la atención en muchas imágenes ha sido el paisaje no solo despoblado, sino además totalmente desprovisto de vegetación. Lo que nos llevaría a reconocer que, aunque muchas veces nos quejemos de la fatídica intervención del hombre como destructor del paisaje, en muchas de estas zonas el paso del tren acompañado del hombre lo ha transformado en algo más grato, más ameno, hasta el punto de que realizando el trayecto entre Algeciras y Bobadilla por la actual ruta del ferrocarril podríamos encenrar más de un *locus amoenus*, por el que suspiraban los poetas latinos.

Un aspecto que nos ha resultado bastante desconcertante es el absoluto desorden con el que están dispuestas las fotografías en el álbum. A pesar de las fotos que han desaparecido, se trata de un documento bastante completo, pero las fotos están dispuestas sin seguir ninguna pauta, esto nos lleva a pensar que no se tratara de un álbum oficial de la Compañía. Es posible, dado que la fotografía es un medio de reproducción múltiple, que en algún archivo británico se encuentre ese álbum oficial ordenado correctamente y conservado en mejores condiciones que el que nos ocupa. Creemos que estas fotografías pudrían haber pertenecido a algún directivo de la Algeciras (Gibraltar) Railway, que las recopiló sin mucho criterio quizás como recuerdo de las obras a las que le había dedicado su tiempo. Seguramente sería de alguno de los que permaneció en Algeciras hasta su muerte (Morrison, Thomson, Churchill...) y probablemente tras su óbito el documento terminase en una librería que vendía libros de segunda mano.

Nuestra Comunicación ha pretendido fundamentalmente, además de dar a conocer un documento hasta el momento inédito, digitalizar estas fotografías con objeto de que, en cierta medida, quedasen estabilizadas en formato digital, ya que su estado de conservación es precario. Las sales de plata de las fotografías son muy sensibles y tienen a degradarse más rápidamente cuando se encuentran en un ambiente húmedo como es el de Algeciras. No estaría de más pues que alguna institución colaborase con la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Algeciras para conseguir que las condiciones de conservación de este precioso documento fuesen las idóneas.

BIBLIOGRAFÍA

- ANÓNIMO. "El ferrocarril". En *El último Telegrama*. Nº 678, Algeciras 5 de septiembre de 1888.
- ANÓNIMO. "Realidad y esperanzas". En *El último Telegrama*. Nº 788, Algeciras 8 de octubre de 1890.
- ARANDA BERNAL, Ana M^a y Fernando Quiles García. "Pintura e historia en la Algeciras del tránsito del XIX al XX". En revista *Almoraima* nº 14. Octubre 1995.
- ARANDA BERNAL, Ana M^a y Fernando Quiles García. *Historia urbana de Algeciras*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla. 1999.
- ARROQUIA RODRÍGUEZ, M^a Isabel y Magdalena Soriano Galiana. "Proyectos de transporte entre distintos núcleos del Campo de Gibraltar". En revista *Almoraima* nº 13. Abril 1995.
- BERENSON, Bernard. *Los pintores italianos del Renacimiento*. Argos. Barcelona. 1954.
- BUENO LOZANO, Martín. *El renacer de Algeciras (a través de los viajeros)*. 2ª edición. Ed Alba. Algeciras 1988.
- CORRERO GARCÍA, Manuel. "El tren llega a Algeciras" (1) y (2), *Europa Sur* 19 y 20 de enero de 2000.
- CORRERO GARCÍA, Manuel. "La primera piedra" (1) y (2), *Faro Información* 13 y 14 de enero de 2002.

14 Sobre estas dificultades Pedro Sierra en su obra citada en varias ocasiones recoge un capítulo completo: "Un comienzo turbulento". En estas Jornadas se presenta una ponencia en la que también se narran estas dificultades "Alexander Henderson factotum de la transformación algecireña del tránsito del siglo XIX al XX".

- FONTANELLA, Lee. *La Historia de la Fotografía en España. Desde sus orígenes a 1900*. Ed. El Viso. Madrid 1981.
- FONTANELLA, L. "150 años de Fotografía: Contemplación y comprensión". En *150 años de Fotografía en la Biblioteca Nacional*. Ed El Viso. Madrid 1989.
- FRIZOT, Michel. *Nouvelle Histoire de la Photographie*. Bordas. Paris. 1994.
- KURTZ, Gerardo F. e Isabel Ortega, Coord. *150 años de Fotografía en la Biblioteca Nacional*. Ed. El Viso. Madrid 1989.
- LENTISCO, David. *Cuando el hierro se hace camino. Historia del ferrocarril en España*. Alianza editorial. Madrid 2005.
- LÓPEZ MONDEJAR, Plubio. *Las fuentes de la memoria, fotografía y sociedad en la España del siglo XIX*. Lunweg. Barcelona 1989.
- LÓPEZ MONDEJAR, Plubio. *Historia de la fotografía en España*. Lunweg. Barcelona, Madrid. 1997.
- LÓPEZ MONDEJAR, Plubio. *Viajeros al tren. Cien años de fotografía y ferrocarril*. Lunweg. Barcelona, Madrid. 1988.
- PARDO GONZÁLEZ, Juan Carlos. "Memoria Gráfica Campogibraltareña: Fotografías de J. Laurent en el 'Archivo Ruiz Vernacci' de Madrid". En Revista *Almoraima*. Nº 15. Abril de 1996.
- RÍZQUEZ, Antonio. "El Hotel "Reina Cristina" de Algeciras (1890-1990)". En Revista *Almoraima*. Nº 4. Octubre de 1990.
- SCHARF, Aaron. *Arte y fotografía*. Alianza. Madrid 1994.
- SIERRA de CÓZAR, Pedro. *Ronda por su ferrocarril. La construcción de la línea Bobadilla Algeciras*. Edinexus Multimedia. Ronda. 2002.
- SÁNCHEZ VIGIL, Juan Manuel (Coor). "La fotografía en España de los orígenes al siglo XXI". En *Summa Artis* Vol. XLVII. Espasa Calpe. Madrid. 2001.
- SOUGEZ, Marie-Loup. *Historia de la Fotografía*. Ed. Cátedra. Madrid.1994.
- SOUGEZ, Marie-Loup. "La imagen fotográfica en el medio impreso. Desarrollo de la Fotomecánica y aproximación a los inicios en España". En *150 años de Fotografía en la Biblioteca Nacional*. Ed El Viso. Madrid 1989.
- TORNAY de CÓZAR, Francisco. "Cien años de ferrocarril Algeciras-Jimena". En revista *Almoraima* nº 3. Abril 1990.
- VICENTE LARA, Juan Ignacio de. "El siglo XIX: la consolidación" en *Historia de Algeciras*. Tomo II. Diputación de Cádiz. Cádiz. 2001.
- V.V.A.A. *Fondos pictóricos municipales: del academicismo a la vanguardia en la pintura algecireña*. Catálogo de la Exposición. Algeciras agosto-octubre de 2005.
- V.V.A.A. *Ingeniería en la Época Romántica. Las Obras Públicas en España alrededor de 1860*. Servicio de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid 1983.
- YAÑEZ POLO, Miguel Angel. "Historia de la Fotografía en Andalucía". En *Historia de la Fotografía Española 1839-1986*. Sociedad de Historia de la Fotografía Española. Sevilla. 1986.