

Deligny: Un ingeniero del siglo XIX



Asociación Amigos de Tharsis Ernesto Deligny
amigosdetharsis@gmail.com
Enero de 2011

Ernesto Deligny, un ingeniero del siglo XIX: 1820-1898

La vida de Ernesto Deligny ocupa la mayor parte del siglo XIX. Su carrera de ingeniero se inscribe en el 2º periodo de la Industrialización. Caracterizado por la variedad de sus actividades, los lugares donde se desarrolla, y los compromisos que le sustentan. Del tipo de ingenieros que formaba entonces La Escuela Central de las Artes y Manufacturas, fundada en 1829. Aunque no disponemos de toda la información que hubiera sido deseable, pensamos que era necesario hablar de esta aventura humana y técnica.

Origen y Formación: 1820-1842.

Ernesto Deligny nació el 4 de mayo de 1820 en París. Su padre, Fernando Deligny, comerciante, vivía en el nº 18 de la calle Basse de Orleáns, en el barrio San Denis. Su madre fue Margarita Ardaillon. Al menos se le conoce un hermano. En la época de su entrada en La Escuela Central, su padre es propietario en Calonges (Cantón de Autrey) en Haute-Saône. Parte de sus estudios los realiza en el Colegio de Gray, del mismo departamento, desde 1835 a 1839.

Volvió a la Escuela Central de Artes y Manufacturas el 4 de enero de 1840, después de haber superado un examen de admisión el 4 de septiembre de 1839.

De allí salió el 15 de agosto de 1842, Diplomado en la especialidad de Metalurgia. No se sabe con qué rango. La promoción constaba de 48 alumnos, de los que 29 fueron Diplomados, los otros Certificados (cualificación de menor relevancia). 120 alumnos habían sido admitidos en 1840. La selección a estos estudios había sido dura. Sus compañeros de promoción se llamaban, Arquembourg, Bishoffeim, Gouvy, Hartmann, Koechlín.

El joven ingeniero: 1842-1850

Dirigió su salida profesional hacia la industria de los ferrocarriles, que constituía en ese tiempo un camino lleno de futuro, sinónimo de progreso. Desde su salida de la Escuela en 1842, trabaja como ingeniero en el estudio del ferrocarril de Dijon a Besancon. Aquí estuvo poco tiempo, pues en 1843 se

convertía en ingeniero de los ferrocarriles de Saint-Germain y Versailles, con la categoría de Jefe de Sección; bajo las órdenes de Eugenio Flachet, quien lo había contratado. Estaba pues, integrado en un prestigioso equipo, de ideas San Simonianas. Y de notable repercusión en los ferrocarriles, la ingeniería civil asociada, y las fábricas metalúrgicas. Llegó a tratar, entre otros, con Jules Petier (1832), y Alexis Barrault (1836), quienes marcaron su época.



En 1845 simultaneaba el trabajo de ingeniero en la línea Paris-San Germain, colaborando en los trabajos del ferrocarril atmosférico de Pecq a San Germain, así como en la estructura de la estación San Lázaro. Participando en la construcción de la parte más antigua de la estación, que aún existe, formada por cerramientos y ensamblajes. O en la reconstrucción del puente de Asnieres.



En su necrológica, se lee “En 1848, Deligny fue el responsable de los trabajos de reconstrucción y mantenimiento. Demostrando su pericia para restablecer en muy poco tiempo tres vías del gran puente de Asnieres, que el 2 de marzo los barqueros del Sena habían incendiado, así como otros menos importantes. En sólo dos días presentó el proyecto y los materiales para la obra. Los trabajos se iniciaron el 4 de marzo, y 15 días después la circulación podía restablecerse. Esto fue una gran hazaña en aquella época”.

Participó a continuación en los estudios del "Puente en hoja", obra que debía estar finalizada en 1852. En el mismo año de 1848, era miembro fundador de la Sociedad Central de Ingenieros Civiles de Francia, nombre inicial de la SCI; y miembro del Comité de la Sociedad desde 1850 a 1851.

LA AVENTURA ESPAÑOLA: ferrocarriles, minas y arqueología, 1850-1869

Era imposible un desarrollo interesante de su carrera en el marco de expansión de la Cía. de Versalles, ya que no obtuvo la concesión de la línea del Oeste. Ello, y el interés que los financieros franceses habían puesto en los recursos mineros españoles, y especialmente en los carbones de Asturias, le impulsó a viajar a España. En 1850 participa como ingeniero en la construcción del ferrocarril Langreo-Gijón. Siendo director de las minas de hulla de Langreo.



Se puede pensar que los sucesos de 1851, (el golpe de estado de Luis Napoleón Bonaparte), del 2 de diciembre, y del régimen político allí instituido, han pesado en la decisión de su aventura española.

Pero lo más importante estaba por llegar.

Entre Febrero y Marzo de 1853, visitó varias minas en Andalucía, entre ellas la de RíoTinto, donde habían realizados progresos en el tratamiento de los minerales. También acudió a Portugal. Todo por encargo de Luis-Charles

Decazes, duque de Glücksberg (1819-1886), que había sido embajador de Francia en España, y Contador de Escompte. En los alrededores de los yacimientos mineros, descubrió grandes depósitos de escorias, importantes restos de explotaciones anteriores: romanas, o fenicias. En esos principios de la Geología, el recurrir a esos métodos de prospección, era un enfoque que no carente de interés. Claude Domergue nos dice que Deligny formó parte de esos ingenieros que de hecho fueron los primeros arqueólogos mineros. Inmersos en la cultura clásica, llenos de admiración por los trabajos de griegos y romanos; no dejaron de anotar en sus cuadernos los restos de trabajos antiguos, arriesgándose a menudo a reconocimientos peligrosos en zonas de dudosa estabilidad. En su entusiasmo creyó haber encontrado cerca del pueblo de Alosno las minas bíblicas de Tharsis. De hecho, es el nombre de la montaña vecina "Tarse", lo que le empujó a esta interpretación poco acertada. Pero el nombre se ha mantenido, y el de Deligny está asociado a una página española de Internet "Los amigos de Tharsis, Ernesto Deligny". Aunque cometiera varios errores por su inexperiencia minera, va a ser el primero en sentar las bases de una explotación a gran escala. Se aferró a una explotación subterránea, pero no solucionó correctamente el problema del desagüe y extracción (Ver La Sabina) Y a pesar de su experiencia en ferrocarriles, no pudo solucionar el gran reto del transporte. La primera sociedad creada para explotar las minas de Tharsis en 1853, debió ser rescatada rápidamente. Sucediéndole otra nueva en 1854: La Compañía de minas de cobre de Huelva. La actividad se desarrolló rápidamente, y en 1856 1.500 obreros trabajaban en ella.

En 1858, Decazes junto a Duclerc, futuro dirigente del Crédito Mobiliario de España, y Deligny, fundaron la Sociedad La Sabina para la explotación de Santo Domingo, en Portugal, que ya había reconocido en 1855. Esta zona, aunque separada por la frontera, era la prolongación de los yacimientos de Tharsis. Pero la salud financiera de La Compañía de minas de cobre de Huelva no era siempre buena y, en 1859, Duclerc dejó la dirección de la compañía, seguido por Deligny. No obstante pudo ser recuperada en parte, (Dirección de Mercier) pero continuando con un pésimo transporte para la salida de los minerales, y un escaso mercado.

Los ingleses penetraron en la zona llevando, gracias a una innovación técnica de la doble recuperación del cobre y del azufre, una ampliación del mercado que permitía la movilización de capitales. En 1866, la "Tharsis Sulfur and

Copper Company”, sociedad inglesa cuya sede estaba en Glasgow, retomaba la explotación de las minas constituyendo una entidad con medios financieros bastante considerables. La sociedad “Mason and Berry” fortalecía las concesiones de la Sabina (Santo Domingo en Portugal) y completaba así la presencia inglesa.

Al final de la década de 1860, Déligny crea la Sociedad de minas de cobre de Alosno, única sociedad francesa en la región, activa y próspera en 1882, donde la representaba su hijo Víctor.

A pesar del dominio de los ingleses sobre el conjunto de las minas de la zona, los intereses franceses habían sido preservados en buena parte. La acción de los pioneros franceses -pioneros desgraciados como los califica Gérard Chastagnaret,- había permitido despertar a toda una región, relanzando un sector de actividad que constituyó una fuente de riqueza. En 1878, a pesar de sus avanzados puntos de vista, la Corte de España concedió a Deligny, como recompensa por sus servicios, el título de Conde de Alosno. Pero según relata L. L. Vauthier, él no le daba importancia a este nombramiento.

En 2007, el Ayuntamiento de Huelva decidía volver a rotular una de sus calles con el nombre de Ernesto Deligny. (A petición de Amigos de Tharsis) Esta ciudad, frecuentada antes de 1850 por apenas algunos barcos pesqueros, donde no llegaba nunca un navío, se había convertido a finales del siglo XIX, en uno de los puertos comerciales más importantes de España.

LA VUELTA A FRANCIA Y SU IMPLICACIÓN AL SERVICIO DE PARÍS

Su vuelta a Francia se hizo progresivamente, con una etapa en el viñedo Bordelés, al norte de Libourne. Entre 1862 y 1866 se encuentra todavía en España, ocupado en la construcción de un muelle de carga en Huelva para el mineral de Tharsis.

En 1863 publicó Apuntes Históricos sobre las minas cobrizas de la sierra de Tharsis (Tartesis Bética) en la Revista Minera, texto que fue reeditado en Glasgow en 1953 bajo los auspicios de la Tharsis Sulfur and Copper Company que todavía existe. En los Apuntes relata la historia de las minas de Huelva

desde la época fenicia, y cuenta cómo y por qué acudió a inspeccionar las minas de la provincia. Su descubrimiento de lo que él llamó Tharsis, y el argumento utilizado para bautizar con ese nombre a las antiguas minas, laboradas ya por fenicios y romanos. Las concesiones solicitadas, y los comienzos de la explotación hasta 1860.

En 1864 devolvió al Museo de Artes y Oficios la rueda romana de desagüe de la mina de Santo Domingo. En esa fecha estaba domiciliado cerca de París, el nº 15 de la Vieja Carretera a Neuilly. En 1868, en el anuario de los viejos alumnos de la Escuela Central, se declara cultivador vinícola en el Castillo del Arco, por San Denis de Pile (Gironde), dando una nueva dirección en París, el nº 18 de la calle Francisco I. El Castillo del Arco fue la propiedad del padre de Luis Carlos Decazes, Elie (1780-1860) ministro de Luis XVIII y fundador de Decazeville en 1822.

Antes de 1870 es propietario y director del periódico La Tribuna de Burdeos. Habiendo estallado la guerra de 1870, fue, en 1871, miembro de la Comisión de abastecimiento para la defensa de París, lo que le valió la Cruz de Caballero de la Legión de Honor en 1891.)

Esto fue el principio de la última parte de su vida, durante la cual se consagra al servicio de París. En 1874 fue elegido consejero municipal, sin interrupción hasta 1893, del barrio de La Puerta Dauphine (en París).

Su actividad parisina merecería un desarrollo particular. De 1875 a 1878 ocupó el puesto de síndico de la Asamblea. Republicana, pero independiente. Refusó constantemente tomar parte en discusiones políticas y sólo se ocupó de cuestiones municipales, donde colaboró con L.L. Vauthier (1815-1901).

Furierista que se había ilustrado en Brasil, donde había trabajado en el desarrollo de Pernambuco (Recife) durante seis años. De vuelta a Francia, elegido diputado en 1849, implicado en los sucesos de junio de 1849, fue excluido del cuerpo de Puentes y Carreteras. Encarcelado, y después desterrado de Francia en 1855, fue amnistiado en 1859. Practicó la actividad de ingeniero civil en Europa, después en Francia. Elegido Consejero municipal en 1871, donde permaneció hasta su muerte, fue un miembro influyente de la Asamblea, interviniendo en todos los problemas técnicos que presentaba el desarrollo de una gran ciudad. Constituyó, junto con Deligny, el núcleo de consejeros con quien se podía dialogar, enfrentarse con una administración

muy poderosa, teniendo en cuenta el estatus particular de París. Redactó su reseña necrológica para la SCI.

Presidente de la Comisión de Aguas y Alcantarillado, Deligny solicitó el desarrollo del suministro del agua potable de fuentes y ríos, y su distribución en los edificios. La finalización de la red de alcantarillado, y la mejora de los muelles del Sena en la travesía de París. Votó por la creación de institutos de chicas, y por viviendas baratas. Estuvo muy implicado también en el problema del transporte: en el proyecto de la Estación Central, del metropolitano, y en el desarrollo de los tranvías. Es autor, además, de más de 18 informes sobre estos temas, entre 1883 y 1891; catalogados en la Biblioteca Nacional de Francia. Allí aparece anotado, además, su informe en 1878 sobre la cesión por la villa de París de los terrenos necesarios para la construcción de la nueva Escuela Central. Se había convertido en una voz muy respetada, tanto en el Consejo Municipal como en el Consejo General del Sena, sobre todo lo que concernía al desarrollo de París y el bienestar de sus habitantes.

Moriría en el castillo del Arco, en Gironde, el 15 de noviembre de 1898.

INGENIEROS COMPROMETIDOS Y FILANTRÓPICOS

A través de las vicisitudes y éxitos de su carrera, se puede, con un sólo examen de las acciones emprendidas y de los objetivos perseguidos, reconocer los valores que encarnaron esta existencia: creencia en el progreso material para mejorar las condiciones de vida de la población, con el desarrollo de los transportes, de la industria, de la higiene, y de la educación.

Se encuentra, con su orientación política republicana, una similitud con un hombre como Emilio Muller (1844) calificado en el momento de su muerte, en 1889, como “soldado del progreso” por Eiffel. En el Consejo municipal de París, otros Centralistas -como Eugenio Parisse (1877)- compartían en particular sus preocupaciones por la educación.