

#### Cómo citar este artículo:

Benítez Gallardo, Antonio. “Historia de los ferrocarriles (frustrados) del Campo de Gibraltar: I. El ferrocarril de Cádiz a Campamento”. *ALMORAIMA. Revista de Estudios Campogibraltares*, 45, octubre 2016. Algeciras. Instituto de Estudios Campogibraltares, pp. 127-137.

**Recibido:** septiembre de 2014

**Aceptado:** octubre de 2014

# HISTORIA DE LOS FERROCARRILES (FRUSTRADOS) DEL CAMPO DE GIBRALTAR: I. EL FERROCARRIL DE CÁDIZ A CAMPAMENTO

*Antonio Benítez Gallardo / Instituto de Estudios Campogibraltares.*

## RESUMEN

En la comunicación se da cuenta de los avatares de diversas propuestas para la construcción de un ferrocarril que uniera el Campo de Gibraltar con la capital gaditana por la costa. Frustradas todas, desde la primera en 1855 hasta las últimas en 1880, la historia de este proyecto es reflejo fiel del devenir histórico de una época convulsa.

**Palabras claves:** Campo de Gibraltar, Cádiz, Algeciras, Campamento, Gibraltar, prensa histórica, historia del ferrocarril español, línea de costa, proyecto, legislación, debates.

## ABSTRACT

From 1855 until 1880, several railway projects were proposed in order to reach the Algeciras bay Area by train from Cádiz, along the coastline. In this paper it is shown how political and economic interests, in a very convulsed Spanish period, had influence on the development and final rejection of these projects.

**Key words:** Campo de Gibraltar, Cádiz, Algeciras, Campamento, Gibraltar, project, railway, coastline, legal regulations, historical newspapers, Spanish railroads history.

## INTRODUCCIÓN

Aunque el primer ferrocarril construido en España lo fue en Cataluña, la historia del ferrocarril comenzó en Andalucía, concretamente en Cádiz.

Andaluz fue el primer protagonista de la historia D. José Díez Imbrechts, empresario y economista gaditano, solicitó autorización –que obtuvo por privilegio real de fecha 23 de septiembre de 1829– para construir un ferrocarril entre Jerez y El Portal, lugar sobre el río Guadalete, próximo a su desembocadura. El que podría haber sido el primer ferrocarril en la historia de España, no se construyó. La idea, porque no hubo proyecto digno de tal nombre, no prosperó por falta de financiación.

El segundo protagonista, D. Marcelino Calero y Portocarrero, nacido en Zafra (Badajoz), periodista, editor y empresario, exiliado en Londres tras el Trienio Liberal, vecino de Sevilla a su regreso del exilio, solicitó permiso –que el rey le concedió en la primavera de 1830 (*Gaceta*, 1830: 170)– para construir un camino de hierro “desde Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María, desde este a Rota, y desde Rota a Sanlúcar de Barrameda”. Calero trajo de Londres un modelo completo, a escala, del “camino de hierro y de un caballo de hierro o *locomotor* que se movía por vapor y que conduc[ía] como a remolque a toda velocidad los demás carruajes por el citado camino” (*Diario*, 1830: 2). Con él asombró al Rey y a su Corte, benefició a la Real Inclusa “exhibiéndolo en uno de los salones del Real Consulado [...] al precio [...] de dos reales de vellón cada persona” y consiguió accionistas suficientes para que, el 20 de junio de 1831, “di[era] principio la rotura y apertura del camino [cuyos] trabajos continuar[í]an con toda la actividad posible para que [...] cuanto antes [...] se to[cas]en los útiles resultados que promet[ía] tan importante empresa” (*Gaceta*, 1831: 375-376). Veintitrés años y tres días después, con más dificultades de las deseadas, la que a la sazón era la Compañía del ferrocarril de Jerez al Puerto de Santa María y Cádiz, representada legalmente por D. Luis Díez Somera, hijo de José Díez Imbrechts, inauguró la línea entre Jerez y el Puerto el 23 de junio de 1854 (*Revista*, 1855: 19-22).

Otro gaditano, el joven Cayetano Bodoy, estimulado sin duda por la trascendencia del hecho, concibió la idea de unir por ferrocarril la bahía de Cádiz con la de Algeciras. Y se puso a ello.

## 1. EL ESTUDIO

Apenas año y medio después de inaugurado el ferrocarril de Jerez al Puerto de Santa María, todavía en obras la línea entre Cádiz y Puerto Real, a finales de diciembre de 1855,

[...]“enterada la Reina [Isabel II] de una instancia de D. Cayetano Bodoy, vecino de Cádiz, pidiendo autorización para hacer los estudios de un ramal de ferrocarril que, partiendo de la línea general de Madrid a Cádiz, termin[as]e en la ciudad de Algeciras o en la población de Campamento (línea de Gibraltar), [tuvo] a bien autorizarle para dicho estudio por término de un año [...] y sin que [...] que se le confi[riese] derecho alguno a la concesión ni a indemnización de ninguna clase por los trabajos que practi[case]. (*Gaceta*, 1856: 8)

Comenzaba así la larga y ardua tarea de hacer llegar el más novedoso de los sistemas de transporte a una de las comarcas peor comunicadas del país.

La noticia de la autorización fue recogida por la prensa de la época (*La Iberia*, 1856: 2) en la que, al poco, comenzaron a aparecer algunas informaciones relacionadas con el proyecto: en febrero, la *Revista de Caminos de Hierro* (*Gaceta*, 1856a: 3) afirmaba que algunos de los pueblos –Chiclana, Conil, Medina y Vejer– afectados por el trazado de la línea en estudio estaban dispuestos a subvencionar los trabajos con el ochenta por ciento de sus bienes de propios; en junio, el diario gaditano *La Palma* se hacía eco de la mucha animación existente “en San Roque, Algeciras y Tarifa [...] con motivo de las gestiones que esta[ba] haciendo Don Cayetano Bodoy, concesionario del estudio de un ferrocarril de Cádiz a Gibraltar” (*Gaceta*, 1856b: 8); también en junio, la *Gaceta de los Caminos de Hierro* informaba de que “Algeciras, San Roque, Tarifa

y Chiclana, no se ocupa[b]an [...] de otra cosa más que de ese proyecto que ha[b]ía de llevarles el bienestar, sacándoles del abatimiento y decadencia en que [...] se enc[o]ntra[ba]n” (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1856: 7-8); en diciembre el diario *Guadalete*, de Jerez de la Frontera, daba cuenta de que, terminados en plazo los estudios autorizados, “capitalistas de Cádiz y de Gibraltar [...] interesados en [...] una línea que, por su posición geográfica y por los ricos centros productores que comprende, esta[ba] llamada a un gran porvenir” (*Gaceta*, 1856c: 4), trabajaban activamente en la organización de una compañía que solicitase su concesión. Los interesados no lograron convencer al número necesario de socios que permitiese emprender el empeño con garantías de éxito, atraídos los posibles inversores por los beneficios, más seguros y sustanciosos, de otras líneas en curso en aquellos años, por lo que el estudio de Bodoy quedó archivado a la espera de tiempos mejores.

## 2. LA PROPUESTA

Apenas un lustro después, las penurias de todo tipo –alimenticias, higiénicas y sanitarias– que, durante semanas de espera, padeció el ejército expedicionario concentrado en el Campo de Gibraltar para su traslado a Ceuta con motivo de la guerra que enfrentó a España con Marruecos entre octubre de 1859 y abril de 1860, hicieron evidente la conveniencia de disponer de un medio moderno, rápido y eficaz para el traslado de las tropas desde sus acuartelamientos a los lugares de conflicto. Dos meses después de firmado el tratado Wad-Ras que puso fin a la guerra, el diputado por Cádiz D. José González de la Vega presentó en el Congreso de los Diputados, en la sesión celebrada el 22 de junio, un proyecto de prolongación hasta el Estrecho de la línea de ferrocarril general de Andalucía, para su debate y aprobación. En su intervención recordó que el propio duque de Tetuán, presidente del Consejo, ya había mencionado los inconvenientes de la falta de la línea que proponía, inconvenientes que, con la ejecución de su propuesta, se evitarían en adelante. Concluyó su defensa del proyecto argumentando que

[...] si tenemos intereses en África, si estamos llamados a desempeñar allí una alta misión humanitaria, ¿quién desconocerá la utilidad de que la metrópoli se ponga en pronta comunicación con las costas del Estrecho? Si mañana se necesitase enviar un ejército al África, no habría que hacer sino embarcarlo en Madrid para tenerle en pocas horas en aquellas costas (*La Iberia*, 1860a: 3).

El ministro de Fomento, presente en la Cámara, se negó a tomar en consideración la propuesta alegando que no podían someterse a la aprobación del Congreso proyectos de ferrocarriles sin aportar los estudios, los presupuestos, y los datos necesarios para ilustrar la moción, exigidos por la ley. Ante la insistencia de González de la Vega, que le acusó de desechar el proyecto sin ocuparse en estudiar su conveniencia, el ministro puso fin al debate afirmando que “el gobierno desearía un ferrocarril, si fuera posible, a todos los puertos de la Península” pero que no sabía si este de Algeciras podría hacerse “dentro de un año o de diez” y que, por tanto, no podía prometerle ocuparse inmediatamente de su estudio (*La Iberia*, 1860b: 3).

El debate entre el ministro de Fomento y el diputado González de la Vega trascendió a la opinión pública y sobre el llamado ferrocarril de Algeciras opinó favorablemente la prensa, excepción hecha de algunos periódicos de Cádiz. El diario liberal *La Iberia*, en su crónica parlamentaria, afirmó que:

[...] la conveniencia de esta línea, para nosotros que damos tanta importancia a la cuestión de África, que vemos en aquel territorio nuestro porvenir, no necesita demostrarse, como tampoco la justicia con que el señor González de la Vega se lamentó de la lenta tramitación a que en España están sujetos los expedientes de obras públicas (*La Iberia*, 1860c: 2).

Por su parte el diario gaditano *El Constitucional* mostró su frontal oposición al proyecto cuestionando la actuación de su diputado:

[...] ¿Es oportuno que un diputado por Cádiz proponga la construcción de una vía que [...] anularía el puerto de Cádiz para la navegación del Mediterráneo, [...] que disminuiría la importancia de nuestro puerto? Comprendemos que un diputado por Algeciras hubiera propuesto ese ferrocarril, no lo comprendemos en un diputado por Cádiz, a menos que no tenga fija la vista en el distrito de Algeciras (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1860a: 3).

El semanario *La Gaceta de los Caminos de Hierro*, dedicado preferentemente a ofrecer contenidos del sector ferroviario, expresó claramente su apuesta por el ferrocarril del Campo de Gibraltar y su rechazo a la postura del ministro de Fomento, proponiendo como “el mejor medio de conocer las ventajas o desventajas de verificar esta unión entre Cádiz y Algeciras [...] la publicación de los estudios que deb[ía] tener hechos el laborioso joven D. Cayetano Bodoy, que obtuvo autorización para ello en 1855” (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1860b: 3).

### 3. EL PROYECTO DE BODOY

Un mes más tarde Bodoy, “cediendo a las reiteradas instancias de varios amigos”, resolvió publicar un opúsculo en el que resumió, en ocho páginas, el resultado de los estudios realizados en 1856 para su proyecto de construcción y explotación del ramal de ferrocarril entre Cádiz y el Campo de Gibraltar, y envió un ejemplar al editor de la *Gaceta* que lo reprodujo íntegramente (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1860c: 4-6).

Fruto de un trabajo riguroso, la publicación comprendía:

- El trazado, con origen en línea general de Cádiz a Madrid y término en el muelle de Algeciras, pasando por Chiclana, Conil, Vejer y Tarifa.
- El ámbito de influencia, incluyendo en él al propio Cádiz y los pueblos de su bahía, a los municipios de la comarca de La Janda y del entorno de la bahía de Algeciras, a Manilva y Estepona y otros lugares de la provincia de Málaga, a Ceuta y a Gibraltar.
- Las condiciones generales de los terrenos que ocuparía el ramal.
- Un resumen del presupuesto de construcción, estimado en diez millones de reales de vellón, cuatrocientos mil de ellos, destinados a la adquisición de dos vapores para la comunicación marítima entre Algeciras, Puente Mayorga y Gibraltar.
- La financiación de la inversión mediante la creación de una sociedad anónima por acciones, la emisión de obligaciones y las subvenciones de los pueblos del trazado.
- Los resultados de la explotación de la línea, evaluados en un millón seiscientos mil reales durante el primer ejercicio económico, equivalente al 16% del capital total de la empresa, considerando “la inmensa riqueza del país que recorre, la gran importancia de las relaciones mercantiles que unen a Cádiz con Gibraltar y el inmenso comercio que sostienen Cádiz y Sevilla con el mar Mediterráneo”.
- Los gastos de explotación, valorados en ochocientos mil reales, y los de intereses y amortización del capital, calculados en cuatrocientos sesenta mil; y, finalmente, los beneficios distribuibles por valor de trescientos cuarenta mil reales.

El proyecto de Cayetano Bodoy, que superaba con creces los requerimientos exigidos por la ley –y por el ministro de Fomento tres meses antes– dio argumentos a González de la Vega para reclamar de nuevo al Gobierno que estudiase la conveniencia del ferrocarril a Algeciras. Su tesón logró que, finalmente, en la sesión de 28 de abril de 1863, el Congreso de los Diputados tomase en consideración y acordase el estudio de su propuesta, expresada en los siguientes términos:

Artículo 1º. Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública subasta [...] la concesión de un ferrocarril que prolongue la línea [...] de primer orden que actualmente llega a Cádiz, hasta terminar en las costas del Estrecho de Gibraltar por el puerto de Algeciras.

Art. 2º. La concesión se otorgará con arreglo al proyecto que definitivamente apruebe el gobierno [...].

Art. 3º. El Estado auxiliará la construcción de este ferrocarril con una cantidad que no exceda de la tercera parte de su presupuesto [...] (*La Discusión*, 1863: 2).

#### 4. LOS RECORTES

Un año más tarde, con fecha 13 de abril de 1864, para tratar de poner orden en el negocio de los ferrocarriles, las Cortes decretaron, y la reina sancionó, una ley (*Gaceta*, 1864a: 1) en virtud de la cual se concedió al Gobierno un crédito de dos millones de reales para que, con toda urgencia, completase las informaciones y estudios necesarios para la clasificación de los ferrocarriles que, con los que ya hasta entonces autorizados, debían formar la red nacional de ferrocarriles. De inmediato –al día siguiente de aprobada la ley– una real orden dispuso que, “oyendo a la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y teniendo presentes las concesiones [...] autorizadas, el plan de carreteras y los datos estadísticos relativos a la riqueza, industria y tráfico de las diferentes localidades” (*Gaceta*, 1864b: 1), se elaborase, en el plazo máximo de dos meses, un anteproyecto de la red de caminos de hierro que bastase a satisfacer las necesidades inmediatas del país, tanto en sus relaciones interiores como en las internacionales. La comisión creada a tal efecto en el seno de la Junta Consultiva presentó el 25 de junio –dentro del plazo establecido– el anteproyecto con las líneas calificadas de primera importancia que, a su juicio, satisficieran grandes necesidades y respondían a intereses bien de todo el país, bien de extensas regiones o comarcas, y a las que deberían destinarse los recursos del Estado. En él, considerando “completamente desatendida [...] la parte de la provincia de Cádiz entre esta ciudad y el puerto de refugio de Algeciras, tan interesante por su proximidad al estrecho de Gibraltar”, la comisión incluyó en su anteproyecto una línea de primera categoría –en estudio a la sazón por particulares– que “partiendo de la de Sevilla a San Fernando, fuese por Chiclana, Vejer y Tarifa a Algeciras, con un ramal a San Roque” (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1865: 7), añadiendo que, además de la importancia actual de esta línea, debería tenerse en cuenta la posibilidad de prolongarla más adelante hasta Málaga por la costa. En la propuesta final remitida al Gobierno, la Junta Consultiva propuso que la prolongación acabase no en Málaga sino en Almería.

Finalizado el anteproyecto el ministerio de Fomento abrió, durante cuatro meses, una amplia información para conocer la opinión de Diputaciones provinciales y principales Ayuntamientos, Juntas de Agricultura, Industria y Comercio, Ingenieros Jefes de las provincias y de las divisiones de ferrocarriles, así como de las demás Corporaciones, Compañías y personas interesadas, a las que se remitió un cuestionario redactado por la propia Junta Consultiva. De especial relevancia y trascendencia fue la respuesta dada por la Junta de Estadísticas que, más allá de la información solicitada en la encuesta del ministerio de Fomento, devolvió un informe paralelo que mereció el aplauso no solo del Gobierno sino también de la propia reina Isabel II que manifestó su voluntad de que se diesen “las gracias en su real nombre a la Junta y muy especialmente al vocal D. Francisco Coello y Quesada,<sup>1</sup> a quien [...] encomendó tan difícil y delicado trabajo” (*La Época*, 1866a: 3).

Del rigor y profundidad del estudio de Coello, de sus vastos conocimientos y su competencia en la materia, dan idea las consideraciones y la profusión de datos que, sobre la línea que nos ocupa, incluyó en su informe: más de cuatro veces la información proporcionada por el anteproyecto de la Junta Consultiva.

Lamentablemente no recomendó “su construcción sino en el caso de solicitarse sin subvención”, pese a ser conocedor de “la gran riqueza acumulada en esta parte de costa y la población reunida en ella”, aduciendo, primero, que la zona contaba “con comunicaciones marítimas, que [...] ha[bía]n desarrollado su riqueza y población” y, segundo, que la línea propuesta

<sup>1</sup> Francisco Coello y Quesada, coronel de Ingenieros, vocal de la Junta de Estadísticas.

podría ser suplida por la línea transversal más interior de Jerez a Murcia por Utrera y Granada, construida o en construcción, apenas diez o quince kilómetros más larga que la distancia desde San Fernando a Murcia por Almería y Vera. En cualquier caso, en su opinión, la parte más interesante de todo el trazado –cuyo proyecto, aún sin terminar, pudo conocer gracias a la amabilidad de su autor –, “por la importancia de las poblaciones enlazadas y por la ventaja de poder sustituir la navegación del Estrecho, muy difícil, especialmente para los buques de vela,” era la correspondiente a la sección de Cádiz al Campo de Gibraltar que describió así:

“La línea parte efectivamente de San Fernando y tocando en Chiclana y Vejer, acercándose en el intermedio a Conil, sigue por la banda meridional de la laguna de la Janda, [...], descendiendo después de Facinas a buscar la costa en la ensenada de Valdevaqueros, continuando por ella hasta Tarifa, siempre muy inmediata a la carretera en construcción, [...] no presentándose en todo este trayecto dificultades ni desniveles notables. Entre Tarifa y Algeciras [...] marcha completamente por la ribera del mar [...], debiendo en algunos puntos construirse la vía sobre escollera y cortarse en otros algunas puntas salientes [...]. Más allá de Algeciras ya la costa presenta playa, y se continúa por ella pasando a cuatro kilómetros de Los Barrios y a tres escasos de San Roque [...] terminando, después de tocar en [...] Mayorga y el Campamento, en San Felipe o La Línea, fronteriza con la plaza de Gibraltar” (*La Época*, 1866b: 3).

## 5. EL PROYECTO DE BOGUERÍN

Meses más tarde el proyecto, estudiado a expensas de una empresa particular por el ingeniero de caminos, D. Francisco Javier Boguerín<sup>2</sup>, fue presentado a la administración para su aprobación. De él se ocupó ampliamente la *Revista de Obras Públicas*, editada por la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid (*Revista*, 1867: 146-147), que no escatimó elogios para la obra y el autor, destacando el interés de la línea – “política y militarmente de la mayor importancia, [...] de interés europeo, puesto que con ella se disminuir[í]an los gravísimos inconvenientes [de] la azarosa travesía del Estrecho” – pero sobre todo la calidad del proyecto, “con razón [...] entre los más notables que en cualquier parte se puedan presentar”, desarrollado “con suma claridad y con gran riqueza de datos, cálculos y comprobaciones y [...] con precisión y buen gusto en todas sus partes”. Tras describir someramente los contenidos de la Memoria, y ponderar la claridad y exactitud de los planos topográficos, el detalle de los presupuestos y de los cálculos de rendimientos probables, el pormenor del extenso pliego de condiciones facultativas y la inclusión novedosa de un reglamento completo de explotación, la publicación incluyó los dictámenes de los organismos ministeriales sobre el proyecto:

“La Inspección en su favorable informe, después de calificarlo de un verdadero trabajo científico y artístico a la vez, manifiesta que es el proyecto más completo y mejor estudiado de cuantos ha tenido ocasión de examinar.

La Junta consultiva en pleno, aceptando los justos elogios de la División, y conforme con el parecer de la Sección 3ª acordó por unanimidad consultar al Gobierno: 1.º, que el proyecto era aprobable en todas sus partes; 2.º, que por ser este trabajo verdaderamente notable, tanto en su esencia, como por la novedad, extensión, lucidez y gran copia de datos con que se halla estudiado y redactado, el Ingeniero Boguerín se ha hecho digno de ser recomendado muy especialmente a la Dirección general de Obras públicas [...] como merecida recompensa por [...] tan importante trabajo; y 3.º, que reuniendo el proyecto cuantos requisitos y condiciones pueden apetecerse, y pudiendo por lo tanto figurar muy dignamente en la Exposición Universal, se remita a dicho concurso con los demás trabajos de esta clase que ya tiene reunidos la Comisión especial” (*Revista*, 1867: 147).

El Gobierno atendió la propuesta de la Junta Consultiva y el proyecto de Javier Boguerín figuró y obtuvo premio en la Exposición Universal de París de 1867 (*Revista*, 1886: 261).

<sup>2</sup> Ingeniero de Caminos, autor de otros proyectos de ferrocarriles, entre ellos los de Orense a Vigo y de Zaragoza a Escatrón.

Las dificultades económicas y la inestabilidad política de los últimos años del reinado de Isabel II impidieron el normal desenvolvimiento de las Cortes y, con ello, el debate en profundidad y la necesaria aprobación del estudio definitivo del plan general de ferrocarriles. En medio de una crisis generalizada, concesionarios y municipios reclamaron la intervención del Gobierno, los primeros solicitando auxilios a la construcción de los ferrocarriles ya concedidos y los segundos la concesión de nuevas líneas. Pendiente, como otros muchos otros proyectos, de la decisión gubernamental, el ferrocarril de Cádiz al Campo de Gibraltar continuó siendo noticia en la prensa madrileña y en la de la capital de la provincia: en enero de 1868 el diario progubernamental *La España*, al tiempo de manifestar su satisfacción por las mejoras anunciadas para el puerto de Algeciras, mostraba su deseo de que “se llev[as]en a término brevemente” tanto tales mejoras “como el ferrocarril que ha de unir aquella localidad con Cádiz, cuyos estudios se verificaron hace bastante tiempo” (*La Nueva Iberia*, 1868: 2); a finales de abril el diario *El Comercio de Cádiz* informaba del interés renovado por el proyecto que, según la noticia, tendría “estaciones en Facinas, Casas del Porro, Guadalmesí y Puente Mayorga” (*El Imparcial*, 1868: 2), además de las de Chiclana, Conil, Vejer, Tarifa y Algeciras y la de su término en la línea de Gibraltar. A principios de julio “el celoso gobernador de Cádiz, [en] un extenso y luminoso informe, dirigido al señor Presidente del Consejo de Ministros” incluyó en el relato de sus actuaciones que había “alentado el pensamiento de una “línea férrea que termin[as]e en el campo de Gibraltar” (*La España*, 1868a: 2); también en agosto, apenas a diez días del levantamiento que puso fin al reinado de Isabel II, el diario *La España* publicó un artículo de opinión –reproducido sin más en periódicos madrileños de diversas tendencias políticas– en el que D. José Casado Sánchez<sup>3</sup>, colaborador habitual del periódico, “para prevenir la revolución pero sobre todo el hambre que amenazaba a las provincias del interior del país”, proponía al Gobierno un ambicioso plan de obras públicas: construir, sobre todo, carreteras “que deb[ía]n terminar en las estaciones de las vías férreas ó en caminos que á ellas condujer[an] directamente”; construir también puertos de comercio y de refugio “en nuestras desabrigadas costas”, el primero de ellos, en Algeciras cuya importancia sería extraordinaria pues

[...] como puerto de refugio, estaría situado sobre el estrecho de Gibraltar, paso forzoso y difícil, lleno de peligros, [...]; como puerto militar sería un centinela en el Estrecho que, a más de vigilarlo y amparar nuestros buques [...], casi anularía el que los ingleses tienen establecido en Gibraltar: como puerto mercantil, su importancia sería suma en cuanto se construyese el ya estudiado ferrocarril de Cádiz a Algeciras (*La España*, 1868b: 2).

## 6. LA CONCESIÓN

Triunfante la revolución anunciada, las Cortes Constituyentes, además de ocuparse de dar fundamento legal a la nueva etapa de la vida política de la nación, dedicaron también su atención a los problemas económicos y sociales pendientes de solución, entre ellos el de la delicada situación del sistema ferroviario.

En noviembre de 1869, para evitar el embargo y la quiebra de las compañías concesionarias de las líneas en funcionamiento, las Cortes aprobaron la llamada Ley de Auxilios a los Ferrocarriles (*Gaceta*, 1869a: 1), cuyo artículo tercero establecía que “por ninguna acción judicial ni administrativa podría interrumpirse el servicio de explotación de las vías férreas”; dos meses después aprobaron la ley (*Gaceta*, 1870a: 1) que autorizaba la subasta del primer ferrocarril subvencionado por el Estado desde abril de 1864, cuyo artículo adicional único obligaba al gobierno a presentar a las Cortes en un breve plazo un proyecto de ley para obtener autorización para subastar la concesión de líneas subvencionadas que pusieran en comunicación todas las capitales de provincia y centros productores más importantes con las líneas generales ya construidas o autorizadas; en junio de 1870, cumpliendo el compromiso adquirido, el Ministerio de Fomento remitió a las Cortes una proposición de ley de ampliación de la red de ferrocarriles, cuya aprobación autorizaría al gobierno a subastar las concesiones de nuevas líneas, todas ellas subvencionadas con un máximo de 60.000 pesetas por kilómetro construido, y a contribuir con idéntica subvención a la terminación de las líneas en ejecución (*Gaceta*, 1870b: 1). Durante el debate en pleno el diputado madrileño

<sup>3</sup> Coronel de Infantería, ex diputado por Motril, concesionario de la sección de la carretera Cádiz Málaga entre esta ciudad y Algeciras.

D. José Elduayer<sup>4</sup> defendió una enmienda para pedir la inclusión en el dictamen final de la comisión el ferrocarril de Cádiz al Campo de Gibraltar, que figuraba en el proyecto del Gobierno, argumentando que:

[...] la línea era una de las más importantes bajo todos los aspectos que se la consider[as]e, y [tenía] en su favor la autoridad de Cortes anteriores y la de la comisión nombrada en 1864, que [...] la declaró [...] de primera necesidad; opinión en que ha[bia]n estado [...] conformes el señor ministro de Fomento y sus compañeros de Guerra y Marina, porque para todos ha[bía]n en ella razones muy poderosas que la hac[ía]n digna de atención preferente (*La Época*, 1870: 1).

En su respuesta el ponente manifestó que si bien “era verdad que en el proyecto del gobierno venía la línea, cuya importancia [...] no descono[cía],” no era menos cierto que, en opinión de la comisión, no cumplía las condiciones impuestas por la ley de 21 de enero de aquel año para ser incluida en el proyecto que se dictaminaba. Consultada la Cámara, no tomó en consideración la enmienda por lo que el ferrocarril de Cádiz a la comarca no se incluyó en la ley finalmente aprobada (*Gaceta*, 1870: 1).

Dificultado el normal desenvolvimiento de las tareas de gobierno por las discrepancias habidas para lograr un acuerdo en el nombramiento de Amadeo de Saboya como rey constitucional de España, la inestabilidad política de su corto reinado y la lucha contra un nuevo levantamiento armado del carlismo, sólo hasta dos años más tarde no volvieron a ocuparse las Cortes del desarrollo de la red ferroviaria: en junio de 1872 la comisión creada para pronunciarse sobre una proposición de ley otorgando los auxilios previstos en la ley de 2 de julio de 1870 a los ferrocarriles de Madrid a Malpartida y de Mérida a Sevilla formuló su dictamen favorable, aceptando dicha proposición y haciéndola extensiva “a la línea de Málaga a Cádiz, pasando por Algeciras y San Roque” (*La Correspondencia de España*, 1872: 3). En marzo de 1873, recién proclamada la Primera República española, su Asamblea General, dando conformidad al dictamen de las Cortes, decretó y sancionó la ley que incorporó a la red general del país

[...] el ferrocarril que, partiendo de Cádiz y pasando por San Fernando, Chiclana, Vejer, Tarifa, Algeciras, El Campamento, Estepona y Marbella, [fuese] a terminar en Málaga, quedando autorizado el Gobierno para otorgar, juntas o separadas, [...] la concesión de las dos secciones de dicha línea, [...] sirviendo de base para la primera sección declarada ya de utilidad pública, y que llega hasta El Campamento, el proyecto que existe aprobado (*Gaceta*, 1873: 831-832).

En abril del año siguiente una orden (*Gaceta*, 1874: 77) del Ministerio de Fomento “aprobó definitivamente el proyecto del ferrocarril de Cádiz al Campamento (Gibraltar), presentado por D. Juan Sixto Pérez”.<sup>5</sup> “Retirado de la política, entregado a ocupaciones de índole muy diversa y muy dado al estudio y a la meditación, [sin] ocios que dedicar á los negocios públicos” (*La Época*, 1869b: 2), tampoco debió disponer de tiempo para atender sus negocios privados, al menos no para los ferroviarios, porque en otoño de 1877 ya había traspasado la propiedad del proyecto a D. Andrés Antero Pérez,<sup>6</sup> sin haber llevado a cabo gestión alguna para obtener la concesión pertinente. Si se preocupó de ello el nuevo propietario del proyecto que, de inmediato, reclamó a la Administración su derecho a la concesión que le fue reconocido en una Real Orden del Ministerio de Fomento en noviembre de aquel mismo año (*Gaceta*, 1878a: 77). Un mes más tarde otra Real Orden (*Gaceta*, 1878b: 77) aprobó el pliego de condiciones a que había de ajustarse dicha concesión, disponiendo al propio tiempo que no se otorgaría hasta que el peticionario lo aceptase en todas sus partes, cosa que Andrés Antero hizo al día siguiente. Finalmente, el 31 de diciembre de 1877, veintidós años y dos días después de iniciado su estudio,

4 Ingeniero de Caminos, diputado por Pontevedra entre 1857 y 1879, consejero del Consejo de Ministros.

5 Diputado a Cortes por Alicante entre el 3/4/1867 y 6/12/1868.

6 Andrés Antero Pérez García de la Prada, empresario, con propiedades en Elche (Alicante).

S. M. el rey (Q. D. G.) [...] otorg[ó] a D. Andrés Antero Pérez la concesión del ferrocarril de Cádiz al Campamento (Gibraltar), pasando por San Fernando, Chiclana, Vejer, Tarifa y Algeciras, cuyas obras deber[í]an ejecutarse con arreglo al proyecto y pliego de condiciones aprobados por orden de 16 de Abril de 1874 y real orden de 28 del actual (*Gaceta*, 1878c: 77).

De conformidad con las condiciones particulares acordadas para la concesión –otorgada por noventa y nueve años– las obras necesarias para la construcción del ferrocarril, subvencionadas con sesenta mil pesetas por kilómetro construido, deberían dar comienzo dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha de la concesión y la línea estar enteramente concluida y disponible para su explotación a los cuatro años de la fecha citada; la explanación y las obras de fábrica se harían para una sola vía y se establecerían estaciones en San Fernando, Chiclana, Conil, Vejer, Retín, Facinas, Casas del Porro, Tarifa, Guadalmequí, Algeciras, Los Barrios, el Campamento y La Línea; el material móvil mínimo para toda la línea estaría formado por seis locomotoras para trenes de viajeros, doce para trenes mixtos y ocho para trenes de mercaderías, diez coches de primera clase, dieciséis mixtos de primera y segunda, veinticinco de segunda, cincuenta y seis de tercera, doce furgones para equipajes, ciento treinta y cinco vagones para el transporte de mercancías y veintiocho para el de ganado. A las condiciones particulares acompañaba una tabla con las tarifas máximas por kilómetro recorrido, correspondientes a cada uno de los tipos de transporte que ofrecería la línea.

## 7. EL PRINCIPIO DEL FIN

Aún se ocupaba Andrés Antero Pérez en las gestiones iniciadas para conseguir la concesión de la línea de Cádiz al Campo de Gibraltar, cuando el diario madrileño *El Globo* informaba a sus lectores de que en Gibraltar se volvía a hablar con entusiasmo del proyecto de construir un ferrocarril que enlazase, cerca de Jerez, con la línea de Madrid a Cádiz, puesto que “según *El Guardian* de aquella plaza, poderosas casas francesas e inglesas acaba[ba]n de mandar allí sus delegados para tratar de su construcción” (*El Globo*, 1877: 3). A sólo quince días de cumplirse los cuatro meses al cabo de los cuales deberían dar comienzo las obras del ferrocarril del que Andrés Antero era ya concesionario, el diario de la capital *La Correspondencia de España*, publicaba:

Anoche obsequiaron con un banquete en la fonda de Lhardy los Sres. [Fletcher] y Smith a los Sres. Castelar, Sedano, secretario de la embajada inglesa, [...] Olías,<sup>7</sup> [...] y otras personas. Aquellos señores manifestaron [...] su propósito de emplear un capital considerable en la construcción de una vía férrea que una a Gibraltar con el interior de España, atravesando la parte alta de la provincia de Cádiz. Al terminar la comida pronunció el Sr. Castelar algunas palabras para aplaudir la idea. El Sr. Sedano se adhirió á lo dicho por el Sr. Castelar, y el señor secretario de la embajada inglesa dio las gracias, en nombre de sus compatriotas, a todos los concurrentes (*La Correspondencia de España*, 1878: 3).

Conocedor de estas noticias Andrés Antero Pérez y convenientemente informados el Sr. Smith y sus colegas de la identidad de aquel, el uno y los otros acabaron, sin duda, hablando de negocios. Y se entendieron. Un año más tarde, en agosto de 1879, la *Gaceta de Madrid* promulgó una Real Orden, en virtud de la cual,

[...] vista la instancia promovida por D. Andrés Antero Pérez, concesionario del ferro-carril de Cádiz al Campamento (Gibraltar), solicitando, en unión de D. Alejandro Luis Irvine, D. Emilio de Balignac, D. Francisco Guillermo Engelbach y D. Carlos Smith, se apr[obase] la transferencia que el primero [...] hac[ía] de la concesión de dicha línea [...] en favor de los demás solicitantes, según la escritura pública, cuyo testimonio ha[bía]n presentado, S. M. el Rey ha[bía] tenido á bien aprobar la transferencia [...], declarándose al cedente subrogado y sustituido por los cesionarios para todos los efectos a la concesión inherentes (*Gaceta*, 1879: 518).

<sup>7</sup> Emilio Castelar y Ripoll, ex presidente de la República y diputado en el Congreso por Barcelona; Carlos Sedano y Cruzat, diputado en el Congreso por el distrito de Orgiva (Granada); Joaquín Martín de Olías, director del diario *El Globo*.

Apenas un mes después de aprobada la transferencia, la prensa diaria madrileña informaba de que ya se esperaban “en Jerez a los ingenieros que ha[bía]n de proceder a los trabajos del ferro-carril de aquella ciudad a Algeciras” (*El Imparcial*, 1879: 3) y, en la misma fecha, el semanario especializado *La Gaceta de los Caminos de Hierro* comunicaba que, según la prensa de Gibraltar, “el lunes ha[bía]n debido empezar, cerca de Jerez, los trabajos para el ferrocarril que pasando por Arcos, Algar, Jimena, Castellar, Almoraima y otros pueblos, terminar[í]a [...] en Algeciras, desde donde se proyecta[ba] un ramal hasta la Línea” (*La Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1879: 4). Para dar soporte legal a estos trabajos, los nuevos concesionarios del ferrocarril de Cádiz a Campamento solicitaron al Ministerio de Fomento un cambio en su trazado para que, en lugar de partir desde Cádiz, lo hiciera desde Jerez. El Ministro de Fomento atendió la petición y presentó a las Cortes una propuesta en cuya exposición de motivos ponderó las ventajas del nuevo trazado tanto bajo el punto de vista militar – pues sobre él “ha[bía] emitido favorable opinión el Ministerio de la Guerra, fundándose en que [...] atrav[esaba] terrenos de más fácil defensa” – como bajo el punto de vista comercial y económico – porque “servir[í]a mayor número de poblaciones con mayor número de habitantes y [...] podr[í]a fácilmente transportar la valiosa riqueza así minera como forestal [de] la zona”. Minimizó en cambio los méritos atribuidos al trazado de la costa hasta hacerlos parecer inconvenientes. Con tales argumentos, el Ministro pidió a las Cámaras aprobación para un proyecto de ley que

[...] autoriza[ba] al Gobierno para que, previa la aprobación del correspondiente proyecto, sustituy[er]a el trazado que sirvió de base a la concesión del ferro-carril de Cádiz al Campamento [...] por otro trazado [que] de la línea de Jerez al Trocadero, en las inmediaciones de Jerez, se dirij[er]a a Algeciras, pasando por las inmediaciones de Arcos, Algar, Tempul, Jimena, Castellar y San Roque (*Gaceta*, 1880: 455-456).

Durante el debate en el Congreso, en la sesión de 8 de marzo de 1880 intervino el diputado por Cádiz González de la Vega que se opuso al cambio de trazado, respondiéndole el Ministro de Fomento en apoyo del proyecto y para defenderse, “con la presencia en el banco de la comisión del Sr. Castelar y de otros señores de distintas ideas políticas”, contra el cargo que pudiera desprenderse de las palabras del Sr. González de la Vega que, en su intervención, había afirmado que con el proyecto “se trataba de servir a determinados intereses particulares” (*El Imparcial*, 1880: 3). El proyecto fue aprobado. Hubo un último intento de recuperar para Cádiz la cabecera de la línea a Algeciras, sin éxito. A mediados de marzo “el Ayuntamiento gaditano acordó elevar una exposición pidiendo que no se apr[obas]e en el Senado el proyecto de ferrocarril de Jerez a Algeciras” (*El Liberal*, 1880: 3), provocando con ello que llegasen a dicha Cámara otras “exposiciones de pueblos de la provincia de Cádiz, solicitando, unos que se apr[obas]e el proyecto y otros que se negase la aprobación” (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1880: 7). Finalmente el Senado, durante la sesión celebrada el 17 de abril de 1880, en votación ordinaria, aprobó definitivamente el proyecto de ley (*La Iberia*, 1880a: 2) que, dos días después, la mesa del Senado presentó al rey para su sanción (*La Iberia*, 1880b: 3). El día 7 de mayo Alfonso XII firmó al pie la ley (*Gaceta*, 1880c: 334) que significó el final del primer capítulo de la historia de los ferrocarriles frustrados del Campo de Gibraltar.

## 8. EPÍLOGO

Años más tarde, hasta en dos ocasiones, se hicieron propuestas para recuperar el ferrocarril a Cádiz, desde Algeciras: la primera en 1887, la segunda en 1908. Ambas, también frustradas, son parte de otros capítulos de esta historia.

**FUENTES DOCUMENTALES**, relacionadas en el orden de su mención.

- Gaceta de Madrid* núm. 40, de 03/04/1830, p. 170.  
*Diario de avisos*, 23/9/1830, p. 2.  
*Gaceta de Madrid* núm. 87, de 16/07/1831, pp. 375-376.  
*Revista de Obras Públicas*, 1855, 3, tomo I (2): pp 19-22.  
R. O. de 29 de diciembre de 1855. *Gaceta de Madrid* núm. 1104, de 12/01/1856, p. 8.  
*La Iberia* (Madrid, 1854), 12-1-1856, p. 2.  
Citada en la *Gaceta de Madrid* núm. 1143, de 20/02/1856, p.3.  
Citado en la *Gaceta de Madrid* núm. 1268, de 24-06-1856, p.8.  
*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 29/6/1856, pp. 7-8.  
Citado en la *Gaceta de Madrid* núm. 1438, de 11/12/1856, p. 4.  
*La Iberia* (Madrid. 1854), 23/6/1860, p. 3.  
Ibidem, p. 3.  
Ibidem, p. 2.  
Citado en la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 15/7/1860, p. 3.  
*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 8/7/1860, p. 3.  
*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 2/9/1860, pp. 4-6.  
*La Discusión* (Madrid. 1856), 29/4/1863, n.º 2.254, p. 2.  
Ley de 13 de abril de 1864. *Gaceta de Madrid* núm. 106, de 15/04/1864, p. 1.  
R.O. de 14 de abril de 1864. *Gaceta de Madrid* núm. 106, de 15/04/1864, p. 1.  
*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 8/1/1865, p. 7.  
R. O. de 28 de agosto de 1865, citada en *La Época* (Madrid. 1849), 9/1/1866, n.º 5.493, p. 3.  
*La Época* (Madrid. 1849). 16-1-1866, n.º 5.500, p. 3.  
*Revista de Obras Públicas*, de 15/6/1867. 1867, 15, tomo I (12): pp. 146-147.  
Ibidem, p. 147.  
*Revista de Obras Públicas*, 1886, 34, tomo IV (16): p. 261.  
*La Nueva Iberia* (Madrid.1868), 11/1/1868, p. 2.  
Citado por *El Imparcial*, (Madrid. 1867), 27/4/1868, p. 2.  
*La España* (Madrid. 1848), 6-7-1868, n.º 6.735, p. 2.  
*La España* (Madrid. 1848),21-8-1868, n.º 6.775, p. 2, y 22/8/1868, n.º 6.776, p. 2.  
Ley de 12 de noviembre de 1869. *Gaceta de Madrid* núm. 318, de 14/11/1869, p. 1.  
Ley de 21 de enero de 1870. *Gaceta de Madrid*, núm. 22, de 22/1/1870, p. 1.  
*Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid. 1856), 22/5/1870, p. 1.  
*La Época* (Madrid. 1849), 10/6/1870, n.º 6.962, p. 1.  
Ley de 2 de julio de 1870. *Gaceta de Madrid*, núm. 188 de 7/7/1870.  
*La Correspondencia de España* (Madrid. 1859), 10/6/1872, n.º 5.309, p. 3.  
Ley de 7 de marzo de 1873. *Gaceta de Madrid* núm. 71, de 12/03/1873, pp. 831 a 832.  
Orden de 16 de abril de 1874 (citada en la R. O. de 31 de diciembre de 1877. *Gaceta de Madrid* núm. 10 de 0/1/1878, p. 77).  
*La Época* (Madrid. 1849), 22/4/1869, n.º 6.563, p. 2.  
R. O. de 16 de noviembre de 1877 (citada en la R. O. de 31 de diciembre de 1877. *Gaceta de Madrid* núm. 10, de 10/1/1878, p. 77).  
R. O. de 28 de diciembre de 1877 (citada en la R. O. de 31 de diciembre de 1877. *Gaceta de Madrid* núm. 10, de 10/1/1878, p. 77).  
R. O. de 31 de diciembre de 1877. *Gaceta de Madrid* núm. 10, de 10/1/1878, p. 77.  
*El Globo* (Madrid. 1875), 7/9/1877, núm. 697, p. 3.  
*La Correspondencia de España* (Madrid. 1859), 14/4/1878, n.º 7.418, p. 3.  
R. O. de 10 de Agosto de 1879. *Gaceta de Madrid* núm. 225, de 13/08/1879, p. 518.  
*El Imparcial* (Madrid. 1867), 14/9/1879, p. 3.  
*Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid. 1856), 14/9/1879, p. 4.  
R. D. de 17 de Febrero de 1880. *Gaceta de Madrid* núm. 50, de 19/02/1880, pp. 455 a 456.  
*El Imparcial* (Madrid. 1867), 10/3/1880, p. 3.  
*El Liberal* (Madrid. 1879), 18/3/1880, p. 3  
*Gaceta de los Caminos de Hierro* (Madrid. 1856), 11/4/1880, p. 7.  
*La Iberia* (Madrid. 1868), 18/4/1880, p. 2.  
Ibidem, 20/4/1880, p. 3.  
Ley de 7 de mayo de 1880. *Gaceta de Madrid* núm. 129, de 08/05/1880, p. 334.