

#### Cómo citar este artículo:

Antonio Benítez Gallardo. “Historia de los ferrocarriles (frustrados) del Campo de Gibraltar II. El ferrocarril de Jerez a Algeciras-Gibraltar”. *Almoraima. Revista de Estudios Campogibraltareses*, 48, octubre 2018. Algeciras. Instituto de Estudios Campogibraltareses, pp.11-23.

Recibido: septiembre de 2016

Aceptado: octubre de 2016

# HISTORIA DE LOS FERROCARRILES (FRUSTRADOS) DEL CAMPO DE GIBRALTAR: II. EL FERROCARRIL DE JEREZ A ALGECIRAS-GIBRALTAR

*Antonio Benítez Gallardo* / Instituto de Estudios Campogibraltareses

## RESUMEN

A finales de 1875 un grupo de comerciantes ingleses inició las gestiones para construir por su cuenta un ferrocarril que, saliendo del Campo de Gibraltar, empalmase con la línea general de Sevilla a Cádiz en las proximidades de Jerez. La proposición de ley autorizando el proyecto, presentada al Congreso a finales de 1878, no fue tomada en consideración. Un año más tarde, en agosto de 1879, las Cortes aprobaron el cambio de trazado del ferrocarril de Cádiz a Campamento (autorizado en 1873 y sin actividad alguna desde entonces por falta de inversores) por uno nuevo entre Jerez y Algeciras –pasando por San Roque, Jimena, Algar y Arcos– que favorecería la explotación y la comercialización de la riqueza agrícola, forestal y minera existente en la zona del nuevo trazado. Para la realización del proyecto se constituyó en 1880 la Compañía del Ferrocarril de Jerez a Algeciras-Gibraltar, que inició los trabajos aquel mismo año. En 1885, agotado el capital de la sociedad en las obras realizadas entre Algeciras y Jimena, la demora en la concesión de las subvenciones previstas hizo que los promotores del proyecto desistieran de la construcción de la vía a Jerez, optando por la de Ronda que uniría Algeciras con dicha ciudad y Bobadilla.

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

## **ABSTRACT**

In late 1878, a number of English traders decided to build a railroad on their own, allowing the Campo de Gibraltar to join the railway Seville-Cadiz in the vicinity of Jerez. The bill authorizing the project, submitted to Congress in late 1878, was not taken into consideration. A year later, in August 1879, the Parliament approved the change of railway line from Cadiz to Camp (authorized in 1873 and \*no activity since then due to lack of investors) with a new one between Jerez and Algeciras –through San Roque, Jimena and Arcos y Algar–. This one favor the exploitation and marketing of agricultural, forest wealth and existing mining in the area of the new route. For the project, was established in 1880 the Jerez to Algeciras-Gibraltar Railway Company which began the works that year. In 1885, exhausted the capital of the company in the works carried out between Algeciras and Jimena, the delay in the granting of subsidies provided made the project promoters desist from the construction of the road to Jerez, opting for Ronda that would link Algeciras and Bobadilla with that city.

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

## **1. INTRODUCCIÓN**

En su número del día 2 de noviembre de 1874, el diario madrileño *La Correspondencia de España* insertaba una noticia, fechada en Algeciras el día 30 de octubre, que daba cuenta de que pocos días antes había llegado a la ciudad un individuo, al parecer francés, que dijo ser el empresario del proyectado ferrocarril de Cádiz a esta ciudad. Se le recibió con aprecio y se le obsequió con esplendidez; pero ayer vino una orden del gobernador de Cádiz para que fuese preso aquel individuo, por ser uno de los comprometidos en el alzamiento cantonal de Sevilla. Así se efectuó, quedando a disposición de aquella autoridad (*Correspondencia de España*, 1874: 1).

El corresponsal del diario no identificó al individuo pero de la información que del mismo facilita –y de la disponible en la bibliografía consultada– cabe concluir que se trataba, sin duda, del ingeniero civil, francés, Emilio Sabathé Balignac, acusado de haber tomado parte activa en la sublevación que proclamó el Cantón Andaluz de Sevilla en julio de 1873. Condenado por el consejo de guerra celebrado en aquella ciudad, una vez sofocada la intentona por las fuerzas del general Pavía, recurrió la sentencia en alzada ante el tribunal supremo de Guerra (*Correspondencia de España*, 1873: 2) lo que no impidió su condena a veinte años de presidio, que pasó a cumplir en Ceuta (*Correspondencia de España*, 1873a: 4). A mediados de agosto de 1874, el consejo de ministros “acordó conmutar la pena [...] al Sr. Balignac, por quien se viene interesando desde hace tiempo su gobierno. La pena que ahora se le impone es la de extrañamiento perpetuo de España y sus posesiones” (*Correspondencia de España*, 1874a: 3). Consta que el extrañado fijó su residencia en Gibraltar por lo que su presencia en Algeciras meses después, quebrantando la condena impuesta, significó su detención y puesta a disposición de la máxima autoridad civil de la provincia, aunque no por mucho tiempo.

## **2. LOS RUMORES**

Apenas un año después de la detención de Balignac en Algeciras, en los primeros días del otoño de 1875, la prensa gaditana –*El Comercio* (1875: 2) en la capital y *El Guadalete* (1875a: 3) en Jerez de la Frontera– y la prensa nacional especializada (*Gaceta de los caminos de hierro*, 1875b: 11) reproducían la noticia, publicada en el *Guardian* de Gibraltar, en la que anunciaba que

una compañía inglesa ha determinado construir por su cuenta un ferrocarril que, partiendo de la Villa de La Línea, empalme con el de Jerez, pasando por San Roque, Castellar, Algar y Arcos. La obra está valuada en 200 millones de reales. [...] Los trabajos ya están empezados y se aguarda muy pronto material para la construcción. La estación de La Línea irá situada al Norte, en línea recta con la calle San Pablo, á fin de que los viajeros tengan la entrada por el centro de la población. [...] Este nuevo trabajo al par que empleará muchos brazos, ha de dar un gran impulso á nuestros vecinos pueblos, tan decaídos en nuestros días.

Pocos días después *El comercio* (1875c: 3) reproducía la información aparecida en *El Último Telegrama*, de Algeciras, que afirmaba: “El replanteamiento, que así se llama el trabajo que se está efectuando en la Línea de la Concepción para el ferro-carril, sigue adelante y muy entusiasmados los vecinos de dicha población”; a finales de noviembre la prensa nacional se ocupaba del proyecto de construcción de “un ferrocarril desde Algeciras a la línea de Sevilla a Cádiz” (*La Correspondencia de España*, 1875d: 2); y, en los primeros días de diciembre, el diario jerezano *El Guadalete* anunciaba a sus lectores que el ministerio de Fomento había autorizado a una compañía francesa a realizar los estudios necesarios “para la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Algeciras y pasando por Los Barrios, empalm[ase] con la línea de Sevilla a Cádiz” e informaba de que, en lo alto del puerto de Galis, se encontraba la comisión de ingenieros que realizaba los estudios del ferro-carril “que partiendo de Gibraltar [...] venga a terminar en Jerez, [...] llama[do] á ser el gran centro [...] de la vasta zona cuya inmensa riqueza existe casi inexplorada por falta de una gran vía de comunicación” (*El Guadalete*, 1875e: 2). Por estas fechas, Emilio Balignac, de nuevo en Algeciras, esta vez como responsable del proyecto del ferrocarril del Campo de Gibraltar a Jerez, “proponía [al Ayuntamiento] la creación de una comisión que considerase con la empresa la construcción del ramal hasta esta ciudad” (Ocaña Torres *et al.*, 2001: 150).

En enero de 1876, al tiempo que publicaba la noticia de que, tres meses después de iniciados, se habían dado por terminados los estudios y trabajos previos a la construcción del ferrocarril, el diario jerezano *El Guadalete* reclamaba, una vez más, “la atención del Excmo. Ayuntamiento sobre este importantísimo proyecto” (*El Guadalete*, 1876: 3). Por su parte, a principios de marzo, el diario *El Comercio* reproducía en su primera página una carta del corresponsal en Andalucía del periódico gibraltareño *El Guardián*, en la que, “a la vista [...] del contrato de la empresa de esta nueva vía férrea con los municipios de las seis poblaciones del trayecto, que son La Línea, San Roque, Jimena, Algar, Castellar y Arcos,” proponía un trazado alternativo que,

atravesando campiñas feraces entre los términos de Alcalá y Medina, enlazase pueblos importantes y permitiese [...] comunicarse algún día con Chiclana [...] y San Fernando. [...]. Esta reforma modifica ventajosamente el proyecto, enlazando más puntos productivos al campo de Gibraltar, tan necesitado de acercarse a los centros agrícolas y mercantiles que lo saquen de la postración en que desgraciadamente yace ha muchos años (*El Comercio*, 75: 1).

La finalización de los estudios y trabajos preliminares dio paso a una larga etapa de silencio –más de dos años– en torno al ferrocarril en proyecto. Entre el 7 de marzo de 1876 y el 14 de abril de 1878, solo en un par de ocasiones dio la prensa noticias puntuales: la primera, en octubre de 1876, publicada por *El Último Telegrama* de Algeciras, y reproducida por la prensa nacional, que aseguraba que “en breve empezarán los trabajos del ferrocarril desde el sitio llamado La Tunara” (*La Correspondencia de España*, 76: 1); la segunda, en septiembre de 1877, aparecida en el diario madrileño *El Globo* en la que se informaba de que los estudios del ferrocarril estaban ya terminados y que “casas francesas e inglesas acaban de mandar allí a sus delegados para tratar su construcción” (*El Globo*, 1877: 3).

### 3. LA PRESENTACIÓN EN SOCIEDAD

En la primavera de 1878 hicieron acto de presencia en Madrid los promotores del ferrocarril. En su número del 14 de abril de aquel año, el diario madrileño *La Correspondencia de España* informaba a sus lectores de que, la noche anterior, aquellos señores

obsequiaron con un banquete en la fonda de Lhardy a los Sres. Castelar, Sedano, Bermejo, conde de Foxá, Polanco, Olías, Cossío<sup>1</sup> y otras personas [a las que] 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 a 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*: 78, 3).

Al día siguiente, el diario *El Globo* reproducía la noticia dada por *La Correspondencia de España*, ponderando además la exposición del ingeniero de los señores Fletcher y Smith que, “en un luminoso discurso [...] procuró con noble esfuerzo que los asistentes se convencieran de todas las ventajas que en España, y en Andalucía especialmente, habrán de realizarse el día en que funcione la vía férrea entre Jerez, Algeciras y Gibraltar” (*El Globo*, 1878: 2). Ocho meses después, el día 29 de noviembre, el algecireño Antonio Ruiz Tagle, diputado en Cortes por el distrito de Algeciras, presentó al Congreso, en su nombre y en el de otros seis diputados,<sup>2</sup> una proposición de ley sobre la construcción de un ferrocarril “de utilidad más que demostrada porque ha de recorrer una zona riquísima, falta de caminos, y [...] unir con el interior de España la grande, la histórica bahía de Algeciras, destinada [...] a ser emporio de riqueza y gloria del estrecho de Gibraltar”. Las dificultades del trazado, el carácter de vía internacional que había de tener y su importancia estratégica, hacían “justa, equitativa y necesaria la subvención por parte del Estado”, y los “considerables gastos realizados en el estudio de tan importante proyecto” justificaban la propuesta de adjudicación directa a sus promotores. Conforme a las consideraciones mencionadas, el artículo primero de la ley propuesta autorizaba a

D. Emilio Balignac, D. Alejandro Luis Irvine, D. Francisco Engelbach y D. Eugenio Rull, para construir un ferro-carril directo que, partiendo del de Sevilla á Cádiz, en su kilómetro 99, [...] cerca de Jerez, pase lo más próximo que sea posible por Arcos, Algar, Tempul, puerto de Galis, Jimena, Castellar, San Roque, llegue a Torre Rocabillo (antigua Carteia), empalmando allí con el ya conocido de San Fernando a Algeciras y La Línea, conforme á los proyectos, planos y condiciones facultativas y económicas que apruebe el ministerio de Fomento (Congreso de los Diputados, 1878: apéndice 13) y el artículo tercero reclamaba la ayuda del Estado a la construcción del ferrocarril pidiendo “una subvención de 60.000 pesetas efectivas por kilómetro, equivalente aproximadamente á la cuarta parte del coste de la línea”.

Cuatro días más tarde, la prensa especializada publicó íntegramente la proposición de ley, cerrando la transcripción con un comentario breve y contundente, en el que expresaba su opinión de que “con subvención, con franquicias y sin subvenciones, nos parece muy mal este proyecto” (*Gaceta de los caminos de hierro*, 78a: 6). Del mismo parecer debió ser el Congreso porque la única mención al ferrocarril propuesto que aparece en la reseña de los trabajos ejecutados en dicha Cámara durante la legislatura de 1878 da cuenta de que la proposición de ley del señor Ruiz Tagle no había

1 Emilio Castelar, ex presidente de la República y diputado por Barcelona; Carlos Sedano, diputado en el Congreso por el distrito de Órgiva (Granada); Luis Polanco, director del diario *El Imparcial*; Joaquín Martín de Olías, director del diario *El Globo*; Leandro Pérez Cossío, diputado por el distrito de Grazalema, ex gobernador civil de Cádiz

2 Eduardo Garrido y José Cayetano Adorno, diputados por Cádiz, distritos de Arcos y Jerez; Federico Villalva por Canarias, Saturnino Esteban Collantes por Baleares, Práxedes Mateo Sagasta por Zamora y Emilio Castelar por Barcelona.

sido apoyada (Congreso de los Diputados, 1878: 160). Las noticias, poco alentadoras, sobre la falta de apoyo a la proposición de ley en el Congreso obligaron a los promotores –y a sus valedores– a buscar de otro modo la ayuda financiera del gobierno de la nación a su proyecto. Con fecha 6 de agosto de 1879, tras las negociaciones mantenidas con Balignac, D. Andrés Antero Pérez, concesionario del ferrocarril de Cádiz al Campamento (Gibraltar), promovió instancia al Ministerio de Fomento “solicitando, en unión de D. Alejandro Luis Irvine, D. Emilio de Balignac, D. Francisco Guillermo Engelbach y D. Carlos Smith, [...] la transferencia [...] de la concesión de la dicha línea, con [...] todos los derechos y obligaciones a la misma anexos” (*Gaceta de Madrid*, 1879: 518), a favor de los demás solicitantes, transferencia que fue aprobada por Real Orden cuatro días más tarde.

La decisión del Ministerio de Fomento devolvió el interés de la prensa nacional por las noticias relacionadas con el ferrocarril del Campo de Gibraltar: a mediados de septiembre, la *Gaceta de los caminos de hierro* publicaba que, “según anunciaba un periódico de Gibraltar, [...] han debido empezar cerca de Jerez, los trabajos para el ferrocarril que [...] terminará por ahora, en Algeciras, desde donde se proyecta un ramal hasta La Línea” (*Gaceta de los caminos de hierro*, 79: 4); *El Imparcial* decía que “se espera en Jerez a los ingenieros que han de proceder á los trabajos del ferro-carril de aquella ciudad á Algeciras” (*El Imparcial*, 79: 3); el *Diario de Córdoba*, informaba de que “en el término de dos años y medio estará construido el camino de hierro de Jerez a La Línea y Gibraltar” (*Diario de Córdoba*, 79: 3); *La Época* daba cuenta de que se calculaba que “dentro de un mes empezarán en grande escala, y en cuatro puntos distintos, los trabajos para la construcción del ferro-carril de Jerez á Algeciras, cuyos fondos facilitará el «Crédito Lyonés»” (*La Época*, 79: 4). Un mes más tarde, el diario jerezano *El Guadalete* dio cumplida información sobre la línea proyectada en una serie de artículos publicados, en primera página, entre los días 4 y 11 de octubre, comentando, extractando y, en su caso, transcribiendo la notable memoria del proyecto, redactada por el Sr. de Balignac, “cuyo último y definitivo trazado [...] será sometido, dentro de este mes, al ministerio de Fomento para, una vez obtenida la aprobación, poder comenzar seguidamente las obras (*El Guadalete*, 79: 1).

A finales de año, la *Gaceta de los caminos de hierro* revelaba que los nuevos propietarios de la concesión del ferrocarril de Cádiz a Campamento –“dos señores ingleses establecidos en el mismo Gibraltar, y otro señor, inglés también, que se ocupa del comercio de vinos en Jerez”– se encontraban en Madrid, junto con el responsable de la dirección facultativa del negocio, el ingeniero Emilio Balignac, para gestionar ante el gobierno la aprobación del cambio de trazado que pretendían (*Gaceta de los caminos de hierro*, 79: 3).

A mediados de febrero de 1880, el ministro de Fomento presentó a la aprobación de las Cortes un proyecto de ley que autorizara el cambio de trazado del ferrocarril de Cádiz a Campamento, en cuyo preámbulo afirmaba que los nuevos concesionarios del ferrocarril,

en la Memoria y plano que acompañan a la instancia, demuestran las ventajas que tanto bajo el punto de vista militar como bajo el punto de vista comercial y económico han de obtenerse con la adopción del nuevo trazado [...]. Sobre las primeras ha emitido favorable opinión el Ministerio de la Guerra, fundándose en que la nueva línea atraviesa terrenos de más fácil defensa por su naturaleza; las segundas resultan patentes con solo indicar que el nuevo trazado, penetrando más en el interior de la provincia, servirá mayor número de poblaciones con mayor número de habitantes, y que a la vez podrá beneficiarse y fácilmente transportarse la valiosa riqueza así minera como forestal que existe en la zona correspondiente al trazado solicitado (*Gaceta de Madrid*, 80: 455).

Cinco días más tarde, la Comisión encargada de dar dictamen,<sup>3</sup> mostrándose “en un todo conforme con los motivos expuestos por el Gobierno en el razonado preámbulo que [lo] precede”, acordó someter a la aprobación del Congreso el proyecto de ley propuesto por el ministro de Fomento en los siguientes términos:

Artículo 1º Se autoriza al Gobierno para que, previa la aprobación del correspondiente proyecto, sustituya el trazado que sirvió de base á la concesión del ferrocarril de Cádiz al Campamento (Gibraltar), por otro trazado que partiendo de la línea de Jerez al Trocadero en las inmediaciones de Jerez, se dirija á Algeciras, pasando por las inmediaciones de Arcos, Algar, Tempul, Jimena, Castellar y San Roque.

Art. 2º La subvención que, como anticipo reintegrable, tiene asignada esta concesión por la Ley de 7 de marzo de 1873 se reducirá proporcionalmente al número de kilómetros que se construyan [...] y en ningún caso podrá exceder de la suma que corresponda con arreglo al proyecto que sirvió de base á la concesión (Congreso de los Diputados, 1880: apéndice 2).

La noticia fue leída con satisfacción en las poblaciones próximas al Campo de Gibraltar (*Gaceta de los caminos de hierro*, 80: 7); con inquietud fue conocida en Ronda cuyo Ayuntamiento y mayores contribuyentes remitieron instancia al Congreso pidiendo que el proyecto no se aprobase “hasta tanto se remitan al Gobierno los estudios de otro proyecto de ferro-carril que partiendo de Bobadilla termine en Algeciras, y puedan deducirse las consecuencias a favor de uno y otro” (Congreso de los Diputados, 1880: 2179).

Con gran preocupación la recibió el algecireño José González de la Vega –diputado por la circunscripción de Cádiz– que, en la sesión de pleno del Congreso convocada el día 9 de marzo, abierta discusión sobre la totalidad del dictamen, pidió la palabra para votar en contra, en defensa de los pueblos del trazado que el proyecto anulaba: Cádiz, San Fernando, Chiclana y Conil, a los que representaba, y también Alcalá, Vejer y Tarifa, cuyos “intereses el Gobierno y la Comisión han desconocido”. En su intervención (Congreso de los Diputados, 1880: 2285-2289) –que inició manifestando que nunca se había “levantado con más repugnancia a tomar parte en un debate”– recordó a los presentes las condiciones de la concesión del ferro-carril de Algeciras a Cádiz, llamado de la Costa, señalado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos como una de las vías de servicio general de primer orden, con una subvención anticipada de 60.000 pesetas por kilómetro, puesto que “beneficiaba una población de 321.000 almas y una riqueza de 82 1/2 millones de reales”; recordó asimismo que contaba con el informe favorable del Ministerio de Guerra que “manifestó su conformidad, añadiendo que era un proyecto estratégico é importante”; denunció que fue tanta la negligencia y falta de interés mostradas en la tramitación del expediente para la concesión del proyecto que, “no obstante haber habido tres proposiciones para hacer la vía, se entorpecieron en tales términos, que no fue posible hacer nada hasta que vino la concesión á manos de Mr. Balignac”; hizo notar la “actividad asombrosa en los altos centros” a partir de aquel momento y censuró que el Ministro de Fomento, “sin [...] más que unos planos, por cierto sin escala, del mismo Balignac,” sin informe alguno de la Junta Consultiva, “requisito indispensable en un caso de esta naturaleza, acepta[se] la llamada sustitución” y pidiese que se otorgase “á Mr. Balignac, con la subvención del ferro-carril de la Costa, el ferro-carril sustituto”; cerró su intervención pidiendo a la Mesa que, “para el caso de que el proyecto no fuese retirado”, tuviese por presentada su enmienda anunciada al artículo primero del proyecto, en la que mostraba su disposición a contribuir a su desarrollo siempre que se declarase “subsistente la concesión del ferro-carril desde San Fernando á Algeciras por la costa, de modo que no se perjudicarán los intereses de otras poblaciones que, privadas del ferro-carril, van á ser condenadas á no tener comunicación ni con el Campo de Gibraltar ni con la capital.”

3 Presidida por Emilio Castelar y formada por José Cayetano Adorno (diputado por Jerez), Antonio Hernández y López (diputado por Guadalajara), Nicanor Alvarado (diputado por Pontevedra), Antonio Ruiz Tagle (diputado por Algeciras), Pedro J. Muchada (diputado por Orense) y Eduardo Garrido Estrada (diputado por Jerez), secretario.

En nombre de la Comisión respondió a González de la Vega su secretario, Garrido Estrada, afirmando que si el Sr. Balignac había pedido la variación del trazado era “porque el antiguo proyecto de la costa no era viable, porque sobre sus productos no podía fundarse una empresa, porque la antigua población se refería a pueblos pequeños que no podían suministrar productos suficientes para el tráfico” y reiterando las ventajas que habían de obtenerse con la adopción del nuevo trazado, expuestas por el ingeniero Balignac en su Memoria y por el Gobierno en el preámbulo del proyecto presentado a la Cámara.

En su intervención, el ministro de Fomento, Fermín Lasala, reprochó a González de la Vega que,

al hablar de intereses particulares y aun al hacer algunas calificaciones [...] sobre el proyecto de ley, no se hacía cargo de [...] que en este banco que tengo detrás están sentados no uno, sino varios Diputados de la provincia de Cádiz, [ni] en quien está sentado á la cabeza de este banco, estando yo defendiendo el proyecto de ley. [...] Extraños intereses particulares serian los que nos uniesen en el día de hoy al Sr. Castelar y á mí, pero si el Sr. Castelar y yo opinamos de la propia manera, es precisamente porque defendemos, quizá con error, pero con completa convicción, intereses generales.

Por alusiones intervino el presidente de la Comisión, Emilio Castelar, que tras recordar su pertenencia “a una oposición radical, radicalísima, irreconciliable”, afirmó que no ya el Gobierno sino la Nación tenía en las costas del Estrecho, entre otros intereses,

el de [...] hacer de Gibraltar un peñón de tal suerte improductivo y estéril que no haya interés de ninguna especie en Inglaterra para conservarlo; [...] no podemos, no debemos, no queremos renunciar de ninguna suerte á reivindicar á Gibraltar, tanto más, cuanto que en la Nación inglesa [...] un partido radical presidido por un hombre ilustre [...], Gladstone, se presenta ante sus electores con el programa de ceder á Gibraltar. Pues bien; yo digo y sostengo que una de las mayores necesidades de la estrategia española, una de las mayores necesidades de la economía española, una de las mayores necesidades de los intereses españoles para conjurar el contrabando [...] [es] hacer un puerto en Algeciras, [...] y para hacer el puerto de Algeciras, y para comunicarle aceleradamente con Madrid, no hay línea [...] como la línea que se debate en estos momentos. En consecuencia, [...] en el momento mismo en que yo he venido aquí, he venido por móviles generales; [...] diez años hace que pertenezco á esta Cámara, [...], he tenido todas las responsabilidades del Gobierno, y me habrán podido decir mis enemigos de todo género que me he equivocado en asuntos políticos, pero nadie se ha atrevido á decirme, ni el señor González de la Vega tampoco, que yo haya venido nunca á defender más intereses que los intereses de la democracia, de la libertad y de la Patria.

No habiendo ningún otro diputado que pidiera la palabra sobre la totalidad del dictamen, se pasó á la discusión por artículos, rechazándose la enmienda al artículo primero presentada por González de la Vega. Revisado por la Comisión de Corrección de estilo, y hallándose conforme con lo acordado, “se votó y aprobó definitivamente el proyecto de ley sobre sustitución del trazado del ferro-carril de Cádiz al Campamento (Gibraltar) por otro de Jerez á Algeciras”.

El mismo día 9 de marzo, el Congreso remitió el proyecto de ley aprobado al Senado. Y al Senado llegaron en días sucesivos exposiciones de ayuntamientos y contribuyentes de los pueblos de la provincia gaditana interesados en el asunto, reclamando unos – la mayoría – la aprobación en el Senado del cambio de trazado y pidiendo otros – algunos de los municipios incluidos en el trazado de la de la costa – que se desechase. Discutido el proyecto en las sesiones celebradas los días 5 y 6 de abril fue aprobado definitivamente y presentado a la sanción real doce días después, publicándose como ley el día 8 de mayo (*Gaceta de Madrid*, 80: 334).

#### 4. LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DIRECTO DE JEREZ A ALGECIRAS

Apenas un mes después, el día 4 de junio de 1880, los titulares del proyecto comparecieron ante el notario de Madrid José del Peral y González para formalizar el documento de constitución de una sociedad anónima, a la que denominaron *Compañía del ferrocarril directo de Jerez a Algeciras-Gibraltar*, “con objeto de llevar a término el indicado ferrocarril”. En el mismo día, y ante el mismo notario, se levantó acta de la constitución legal de la Sociedad una vez determinado que habían sido suscritas las acciones exigidas para ello y verificado el pago del 25 por 100 de su valor nominal (*Gaceta de Madrid*, 80a: 757). En el documento de constitución de la nueva sociedad se incluyeron los Estatutos (*Gaceta de Madrid*, 80b: 757) por los que había de regirse, de cuyo articulado cabe destacar, entre otros, los artículos que disponen la transferencia de los Sres. Balignac, Irvine, Engelbach y Smith a favor de la Sociedad “en plena propiedad y sin reserva ni restricción alguna todos los derechos que como concesionarios [...] les corresponden así como las obligaciones que han aceptado” (art. 6º); el acuerdo de otorgar “una escritura pública que formará parte integrante y sustancial de los estatutos, en la que consignarán el contrato de construcción y sus condiciones” (art. 8º); el compromiso de la Sociedad de “entregar a Sres. Balignac, Irvine, Engelbach y Smith “la cantidad líquida, fija e invariable de 1.600.000 pesetas, [...] como reembolso de los anticipos hechos para la adquisición de la concesión y para los gastos de los estudios y planos del nuevo trazado” (art. 10.2).

En la disposición transitoria primera de los Estatutos, contenida en su artículo 68º, se determinó que “mientras se construyan las obras del ferro-carril y se pone en explotación en toda su longitud, formarán y seguirán formando el primer Consejo de Administración de la Compañía los Sres. Castelar, Reina, Carvajal, Villalba, Esteban Collantes, León Castillo, Pérez San Millán y Josiah T. Smith” (*Gaceta de Madrid*, 80c: 757).<sup>4</sup>

Presidido por Emilio Castelar, el consejo de administración celebró su primera reunión el día 20 de junio en la que se dio cuenta y lectura de los estatutos, aceptados y ratificados, tras lo cual se procedió a determinar la retribución fija de sus miembros y las retribuciones anuales de los cargos directivos, aprobar las cuentas de los gastos de constitución de la Compañía y aprobar, asimismo, el proyecto de contrato para la construcción de las obras y suministro del material fijo y móvil necesarios para la debida explotación del ferro-carril.<sup>5</sup>

#### 5. LA AUTORIZACIÓN DE LAS OBRAS

En su número del día 17 de junio *El Último Telegrama* decía:

El martes último llegó á esta ciudad procedente de Cádiz el señor coronel de ingenieros D. Federico Mendicuti; el miércoles siguiente, de Gibraltar, D. Emilio Balignac; y ayer el ingeniero civil de la provincia Sr. Terán, los cuales en unión del Sr. Lezcano, coronel comandante de ingenieros del Campo de Gibraltar, componen la comisión mixta que, de orden del gobierno, ha de formar el estudio del trozo de esta ciudad á Jimena, comprendido como zona militar en el trazado del ferro-carril [...] Sabemos [...] que, hasta que se hagan estos estudios y se aprueben por la Dirección y la Junta Consultiva, no podrán empezarse las obras (*El Comercio*, 80:3).

4 En el momento de su designación, los siete primeros nombrados eran diputados en Cortes, y miembros de la alta administración del Estado en diferentes etapas de sus vidas excepción hecha de José de Reina, militar, nombrado mariscal de campo en 1864 y miembro del Consejo de Estado desde 1879. Josiah Timmis Smith, ingeniero civil inglés, era director general de la Barrow Hematite Steel Company, importante productora de hierro y acero de Inglaterra entre 1860 y 1960, y miembro fundador del Instituto Británico del Hierro y el Acero, del que fue presidente de 1881 a 1883.

5 *Gaceta de Madrid* núm. 202, 20/7/1880, página 199. En el proyecto de contrato aprobado se hacía constar que, mientras tanto no se pudiese en explotación la vía férrea en toda su longitud, quedaba de cuenta y riesgo de los señores de Balignac, Irvine, Engelbach, y Smith el cumplimiento del pliego de condiciones acordado por el Gobierno para la construcción y recepción de las obras y del material fijo y móvil de la línea.

Dos meses y medio después, a principios de octubre, el diario de Madrid *El Imparcial* informaba de que el ministro de la Guerra había remitido al de Fomento “varias comunicaciones dando cuenta de los trabajos ejecutados por la comisión mixta” (*El Imparcial*, 80: 3), pero añadía que “los estudios se habían suspendido por falta de recursos”. En su edición de la tarde del mismo día *La Correspondencia de España* hacía referencia a la noticia desmintiendo la suspensión, pero afirmando que “quizás habría habido necesidad de interrumpirlos, si la Compañía no hubiese estimado conveniente facilitar, para la conclusión de los estudios, algunos fondos de que por el momento no podía disponer la administración” (*La Correspondencia de España*, 80: 2). A finales de noviembre el diario *La Iberia* reproducía la noticia publicada por *La Crónica de Jerez* en la que, citando fuentes fidedignas, se afirmaba que, a principios de 1881, empezaría en Jerez los trabajos pues “la empresa del ferrocarril, a pesar de las contrariedades habidas, se halla animada de los mejores deseos y dispuesta á llevar adelante obra de tanta importancia” (*La Iberia*, 80: 2). Pese al optimismo del periódico jerezano, las dificultades encontradas por la comisión mixta para el desarrollo de su labor demoraron la conclusión del informe de rectificación del trazado, impidiendo en consecuencia la puesta en marcha del proyecto. A la espera del informe definitivo, el año 1881 finalizó por tanto sin más noticias de interés que algunas relacionadas con aspectos contables, jurídicos y organizativos de la empresa: una, fechada el 13 de marzo, anunciando que la junta general de accionistas de la compañía había aprobado su balance de situación al 31 de diciembre de 1880 (*Gaceta de los caminos de hierro*, 81: 12); la segunda, publicada el 6 de julio, notificando que el Gobierno había autorizado –más de un año después de solicitada– “la transferencia del ferrocarril de Cádiz al Campamento, denominado posteriormente de Jerez a Algeciras, [de] los actuales concesionarios [...] a la Compañía” (*Gaceta de Madrid*, 81: 48); y una tercera, aparecida en agosto, según la cual ya estaban organizadas todas las oficinas de la empresa en Jerez y en Algeciras, dedicadas a la preparación de trabajos de puesta en marcha (*Gaceta de los caminos de hierro*, 81: 6).

Tras casi un año sin noticias, en mayo de 1882, el diario londinense *The Times* publicó un extenso comunicado de la Compañía en el que, tras dar cuenta a los lectores de la emisión de obligaciones,<sup>6</sup> se les proporcionaba abundante información sobre la organización de la empresa, las características del proyecto, la importancia de la región recorrida, el volumen de mercancías y pasajeros a transportar, informes estadísticos de los resultados de la actividad ferroviaria en España y los ingresos brutos semanales estimados de la explotación de la línea. Por último, comunicaba que la Compañía había firmado un subcontrato con la firma londinense Eckersley, Bayliss y Gripper, para la construcción y equipamiento del ferrocarril (*The Times*, 82: 13).

Confirmando lo anunciado, a partir de julio, de manera continuada, la prensa dio noticias sobre las actividades imprescindibles previas a la puesta en marcha de las obras: a mediados de julio la *Gaceta de los caminos de hierro* se hacía eco de una noticia aparecida en el semanario algecireño *El último telegrama*, según la cual “la cuestión del ferrocarril de Jerez a Algeciras parece que empieza a moverse”, confirmada por las noticias procedentes de Madrid, atribuidas al consejo de administración de la empresa (*Gaceta de los caminos de hierro*, 82: 6); a principios de agosto el diario madrileño *El Día* informaba de la presencia en Algeciras del ingeniero jefe del proyecto, Mr. Gripper (*El Día*, 82: 3); el día 25 del mismo mes *La Época* publicaba un aviso –reiterado a diario hasta el 19 de septiembre– de la empresa constructora del ferrocarril en el que se participaba á quienes pueda convenir, que la Empresa ejecutará por contratos el movimiento de tierras y las obras de la parte del trazado comprendido entre Algeciras y el río Guadarranque [...]. Desde el 11 de septiembre se hallarán [...] en las oficinas de esta Empresa, sitas en la calle *Irish Town* de esta ciudad los [...] antecedentes y datos necesarios, así como el pliego de condiciones generales a los cuales habrán de ajustarse las proposiciones que [...] deberán presentarse en estas oficinas antes del día 20 de dicho mes (*La Época*: 82: 4).

6 Se emitieron 312.500 libras en obligaciones al portador –cada una por valor de 20 libras (500 pesetas)–, la mitad de las autorizadas por los estatutos de la compañía, con un 6% de interés, garantizadas por un primer cargo sobre el ferrocarril y sus ingresos, amortizables a la par por sorteo anual durante 49 años a partir de la terminación de la línea, siendo el precio de emisión el 97½ por ciento de su valor.

A principios de septiembre la *Gaceta de los caminos de hierro* publicaba otro aviso, copiado del *Gibraltar Guardian*, esta vez anunciando que, en las oficinas del ferrocarril, se admitían proposiciones para la descarga de buques que conduzcan á esta ensenada los materiales necesarios para la construcción [...] de dicho ferro-carril, en su parte de Algeciras [...]: ocho locomotoras, descompuestas en partes, siendo la más pesada de ellas, de unas 40 toneladas; 50 coches y vagones; 3.000 toneladas de raíles y unas 80.000 traviesas, todo lo cual deberá ser desembarcado y puesto sobre la playa, en las embocaduras de los ríos Guadarranque y Palmones. Las proposiciones [...] deberán presentarse hasta el 16 del corriente, á los Sres. Eckersley, Bayliss y Gripper (*Gaceta de los caminos de hierro*: 82, 6).

Una semana más tarde, el mismo semanario, citando la misma fuente, informaba de que “siguen ejecutándose las operaciones de replanteo [...] entre Algeciras y el cortijo de la Menacha, así como las del plano parcelario, preliminar de la expropiación” (*Gaceta de los caminos de hierro*: 82a, 5); y, el día 20, *El Liberal* daba cuenta de que había llegado a Algeciras “el vapor que conduce las traviesas para inaugurar los trabajos del ferrocarril de aquella ciudad a Jerez” (*El Liberal*, 1882: 2).

En octubre se adjudicó a los Sres. Fava y Lombardo, de Gibraltar, el desembarco de herramientas, traviesas, raíles, vagones y locomotoras, etc., que “ya han llegado á Algeciras, procediéndose al desembarco en la playa de Guadarranque, [...] y a los Sres. Baglieto hermanos la construcción del primer puente de hierro sobre el río Guadarranque” (*Gaceta de los caminos de hierro*: 82b: 4). En noviembre el contratista de Málaga, Sr. Almansa, fue elegido para la construcción de “los dos primeros trozos de la línea comprendidos entre Algeciras y el río Guadarranque. Los trabajos [...] darán ocupación á bastantes jornaleros de las provincias de Málaga y Cádiz, que harto lo necesitan” (*La Época*, 1882a: 3).

Cuando el primero de febrero de 1883 se presentó a aprobación por la junta general de accionistas el balance de situación de la empresa al 31 de diciembre de 1882, los gastos en gestiones de contratación y de compra y acopio de materiales consignados en el activo del balance alcanzaban un total de 1.240.500 pesetas.

## 6. LOS TRABAJOS PREVIOS

En la sesión del Senado celebrada a principios de mayo de 1883 el ministro de Fomento, respondiendo al ruego presentado por el Sr. Lasala Collado,<sup>7</sup> hizo historia de las vicisitudes administrativas habidas por la comisión mixta encargada de acordar el trazado de la línea entre Algeciras a Jimena que obligaron a suspender, “por una real orden de mayo de 1881, el plazo de construcción [...] mientras la Administración no trazara definitivamente el camino”; ratificó que, finalmente, “la comisión mixta ha dado su informe, y este es el momento en que la Administración resolverá sobre el trazado definitivo [...] [y] el plazo empezará a correr”; terminó su explicación confirmando que se habían hecho “algunos, muy pocos, trabajos en un pequeño período de tiempo, durante el cual estaba la compañía concesionaria autorizada para trabajar, sin perjuicio de las rectificaciones del trazado” (Senado, 1883: 1978).

La autorización tácita para realizar obras en zonas del trazado no cuestionadas en el informe de la Comisión animó a los responsables de la empresa a iniciar, a su propio riesgo, algunos trabajos en el tramo comprendido entre el río Guadarranque y Algeciras. Durante el verano de 1883 se construyeron los puentes sobre los ríos Palmones y Guadarranque y empezaron las obras de la estación de Algeciras (*El Liberal*, 83: 2), se hicieron progresos en la construcción de los tramos entre Algeciras y río Palmones y entre los ríos Palmones y Guadarranque, y nuevos vapores desembarcaron en los puertos de Algeciras y Gibraltar herramientas, repuestos de equipos, traviesas de madera, y otro material diverso, necesarios todos para realizar el tendido de la línea férrea (*La Iberia*, 83: 3).

<sup>7</sup> Senador vitalicio, ministro de Fomento entre diciembre de 1879 y 1881, bajo cuyo mandato se aprobó el cambio de trazado del ferrocarril.

## 7. LA PARALIZACIÓN DE LAS OBRAS

La tardanza en resolver sobre el trazado definitivo provocó de nuevo la paralización de las obras. Excepción hecha de la noticia del fallecimiento repentino de Charles F. Gripper, ingeniero jefe de la empresa constructora del ferrocarril (*El Liberal*, 83a: 2), no hubo información alguna sobre el ferrocarril hasta julio de 1884. En la sesión del Senado celebrada el día 18, a la petición de información sobre las obras solicitada, una vez más, por el senador Lasala, respondió otro ministro de Fomento que, a la exposición de las peripecias del proyecto por los despachos de la administración del Estado, ya expuestas en su día por su antecesor, añadió la única novedad habida en el último año, diciendo que el 30 de noviembre se aprobó definitivamente el trazado de la primera sección [entre Jerez y Tempul], y el de las tercera [entre Jimena y el río Guadarranque] y cuarta [entre el río Guadarranque y Algeciras], éstas últimas con arreglo a lo propuesto por la Comisión mixta,<sup>8</sup> y se mandó reformar el de la segunda [...]. La compañía ha presentado ya el proyecto de dicha sección [...] que pende de informe de la Junta Consultiva. En las secciones tercera y cuarta, aunque poco, se ha trabajado [...] teniendo en conjunto 17 kilómetros explanados y 22 obras pequeñas de fábrica hechas (Senado, 1884: 617). A finales de noviembre los responsables del proyecto remitieron los planos definitivos “al ministerio de Fomento [...] para que, una vez aprobados [...] se continúen las obras con la actividad que requiere un asunto de tanta importancia” (*La Época*, 1884: 2). Pese a ello las obras no se reanudaron, esta vez por cuestiones financieras. Las dificultades habidas para la aprobación del proyecto, la falta de continuidad en el trabajo, la escasa entidad de las obras realizadas, mermaron la confianza de los inversores. Entre agosto y diciembre de 1883 las obligaciones al 6%, del ferrocarril se depreciaron en la Bolsa de Londres alrededor de un 25% (*The Times*, 83: 9), depreciación que en febrero de 1884 llegó a ser un 30% (*The Times*, 84: 4). La necesidad de disponer de recursos suficientes para acelerar los trabajos, y devolver con ello la confianza a los mercados, hizo imprescindible plantear a la administración la entrega del anticipo reintegrable que la construcción del ferrocarril tenía concedido. Puesto que el pliego de condiciones para la concesión establecía que el anticipo no podría hacerse efectivo hasta que una disposición legislativa determinase el tiempo, modo y forma de hacerlo, el ministro de Fomento, para dar respuesta a la Compañía, presentó en mayo a la aprobación de las Cortes un proyecto de ley en el que proponía, en equivalencia del anticipo, abonar una subvención de 40.000 pesetas por kilómetro, en metálico, sin deducción alguna y sin necesidad de reintegrarla (*Gaceta de Madrid*, 1885: 537). El proyecto de ley fue aprobado por el Congreso de los Diputados, sin debate, el día 9 de junio y remitido al Senado el día 10 (Congreso de los Diputados, 1885: apéndice 4) Un mes más tarde, la Comisión nombrada para dar dictamen acerca del proyecto se mostró conforme en todo con lo acordado por el Congreso y acordó someterlo a la deliberación del pleno, sin cambios, con el voto particular de uno de sus miembros, que propuso modificar la ley para declarar nula la concesión, abonar al concesionario los gastos realizados y anunciar de inmediato subasta pública para la adjudicación de la línea (Senado, 1885: apéndices 14 y 15). Terminadas las sesiones de las Cortes de la legislatura el 11 de julio, los debates del dictamen y del voto particular quedaron aplazados para su discusión en el siguiente período legislativo.

## 8. EL PRINCIPIO DEL FIN

El nuevo aplazamiento, tras más de dos años perdidos, acrecentó la incertidumbre sobre la construcción del ansiado ferrocarril en Inglaterra y en España: en octubre de 1885, la cotización de las obligaciones de la Compañía en la bolsa londinense alcanzaba apenas el 50% de su valor nominal (*The Times*, 85: 4); a finales de noviembre, según opinión del diario jerezano *El Guadalete*, había dudas de que el Senado aprobase la subvención propuesta ni que la compañía del ferrocarril la considerase suficiente (*Gaceta de los caminos de hierro*, 86: 6); en marzo de 1886, el semanario

<sup>8</sup> Para facilitar el empalme con la línea de Málaga a Campamento, la Comisión en su informe incluyó, en el trazado de la sección tercera, el paso por el punto denominado Bocaleones.

algecireño *El Último Telegrama* lamentaba que las obras del ferrocarril a Jerez continuasen paralizadas, “causando considerables perjuicios a la empresa concesionaria y a los intereses generales de la región” (*Gaceta de los caminos de hierro*, 86a: 5); en octubre, se anunciaba, en la *Gaceta de Madrid* y en *The Times*, de Londres, la convocatoria de celebración de junta general extraordinaria de accionistas acordada por el consejo de administración de la compañía, a celebrar el día 22 de noviembre, “para resolver acerca de proposiciones de interés” que le habían sido presentadas.

El día 15 de noviembre el diario madrileño *La Época* informaba, en primera página, de que “en Málaga, Ronda, Jerez y Cádiz ha circulado el rumor, procedente de Londres, de que los capitalistas ingleses que costean las obras del ferrocarril á Algeciras, abandonarán el proyecto de Jimena á Jerez, aceptando el enlace con la línea de Bobadilla á Ronda” (*La Época*, 86: 1). Dos semanas después el rumor se confirmaba: según *El Último Telegrama*, los responsables del proyecto

al ver que sus gestiones cerca del gobierno para obtener la subvención prometida no daba resultado al cabo de tantos años, y que se había agotado en las obras [...] de Jimena á Algeciras, en personal y en material adquirido la crecida suma aportada en Londres, han desistido de la construcción de la vía á Jerez, optando por la de Ronda, que unirá á Algeciras con esta ciudad y con Bobadilla (*Gaceta de los caminos de hierro*, 86: 5).

## 9. EPÍLOGO

Los esfuerzos de los diputados de Cádiz por reactivar la construcción del ferrocarril de Jerez a Algeciras resultaron baldíos. En la sesión del día 24 de enero de 1887, el Congreso de los Diputados acordó tomar en consideración dos proposiciones de ley del diputado por Cáceres, Sr. Cepeda, una autorizando la concesión de un ferro-carril de Bobadilla a Algeciras en sustitución del de Bobadilla por Ronda, a empalmar con el de Jerez a Algeciras y otra sustituyendo el ferro-carril de Jerez a Algeciras por el de Cádiz a Algeciras ( de los Diputados, : ). Pero esas son ya otras historias.

## 10. FUENTES DOCUMENTALES

Congreso de los Diputados. *Diario de sesiones*. Índice de la Legislatura de 1878.  
Congreso de los Diputados. *Diario de sesiones*. Legislatura 1878. 4/12/78. Núm. 141.  
Congreso de los Diputados. *Diario de sesiones*. Legislatura 1880, 3/3/1880. Núm. 116.  
Congreso de los Diputados. *Diario de sesiones*. Legislatura 1880, 9/3. Núm. 121.  
Congreso de los Diputados. *Diario de sesiones*. Legislatura 1885. 10/6/1885. Núm. 169.  
Congreso de los Diputados. *Diario de sesiones*. Legislatura 1886. 24/1/1887. Núm. 7.  
*Diario de Córdoba*, 14/09/1879.  
*El Comercio*, 22/6/1880.  
*El Comercio*, 23/9/1875.  
*El Comercio*, 26/9/1875.  
*El Comercio*, 7/3/1875.  
*El Día* (Madrid. 1881), 5/8/1882.  
*El Globo* (Madrid 1875) 15/4/1878.  
*El Globo* (Madrid, 1875) 7/9/1877.  
*El Guadalete*, 11/12/1875.  
*El Guadalete*, 24/9/1875.  
El Guadalete, 4/1/1876.  
*El Guadalete*, 4/10/1879.  
*El Imparcial*, 14-9-1879.

- El Imparcial*, 2/10/1880.  
*El Liberal* (Madrid. 1879), 2/11/1883.  
*El Liberal* (Madrid. 1879), 20/9/1882.  
*El Liberal* (Madrid. 1879), 28/7/1883.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 16/07/1882.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 28/12/1879.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 13/03/1881.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 14/08/1881.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 29/11/1885.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 29/02/1880.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 03/10/1875.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 10/09/1882.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 14/09/1879.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 22/09/1878.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 12/08/1878.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 28/11/1886.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 28/03/1886.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 03/09/1882.  
*Gaceta de los caminos de hierro*. 13/08/1879.  
*Gaceta de Madrid*, núm. 225 de 13-8-1879.  
*Gaceta de Madrid*, núm. 50, de 19/2/1880.  
*Gaceta de Madrid*, núm. 187, 6/7/1881.  
*Gaceta de Madrid*, núm. 129, de 8/5/188.  
*Gaceta de Madrid*, núm. 177, de 25/6/1880.  
*La Correspondencia de España* (Madrid 1859), 2/11/1874.  
*La Correspondencia de España*, 03/10/1873.  
*La Correspondencia de España*, 18/08/1874.  
*La Correspondencia de España*, 05/11/1873.  
*La Correspondencia de España*, 12/10/1876.  
*La Correspondencia de España*, 14/04/1878.  
*La Correspondencia de España*, 02/10/1880.  
*La Correspondencia de España*, 28/11/1875.  
*La Época* (Madrid. 1849) 14/11/1882.  
*La Época* (Madrid. 1849) 15/11/1886.  
*La Época* (Madrid. 1849) 18/11/1884.  
*La Época* (Madrid. 1849) 15/08/1882.  
*La Época*, 25-9-1879.  
*La Iberia* (Madrid. 1868). 4/8/1883.  
*La Iberia*, 30/11/1880.  
OCAÑA, M.; SÁEZ, Á.; DEL CASTILLO, L. A.; TORREMOCHA, A.; GÓMEZ, M.; DE VICENTE, J. I.; PARDO, J. C. y TÉLLEZ, J. J. (2001). *Historia de Algeciras*, Tomo 2. Cádiz.  
Senado. *Diario de sesiones*. 18/7/1884. Núm. 38.  
Senado. *Diario de sesiones*. 4/7/1885. Núm. 163.  
*The Times* 5/5/1882.  
*The Times*, 20/12/1883.