

# PROYECTOS DE TRANSPORTE ENTRE DISTINTOS NÚCLEOS DEL CAMPO DE GIBRALTAR: AÑOS 1903-1920

*M<sup>a</sup> Isabel Arroquia Rodríguez* / Lcda. en Geografía e Historia. Universidad de Madrid.

*Magdalena Soriano Galiana* / Lcda. en Filosofía y Letras. Universidad de Sevilla.

1. Proyecto de D. Carlos Larios y Sánchez.
2. Proyecto de D. Luis Ojeda y Fernández.
3. Proyecto de D. Ubaldo Aspiazú y Artazu.

En el arranque de la comunicación queremos hacer hincapié en las circunstancias políticas, sociales, económicas, internacionales, etc. que presenta el período; todo lo cual redundará, evidentemente en su desarrollo y ejecución. Globalmente nos encontramos en lo que la Nueva Historia de Cambridge, vol. XII denomina con el epígrafe "*era de la Violencia, 1898-1945*"<sup>(1)</sup>, y que en España presenta los rasgos siguientes, similares a Europa:

- a. Crecimiento a dos niveles:
  - a.1. Crecimiento demográfico (1900= 18.600.000 hab. / 1910= 19.000.000 hab.)
  - a.2. Crecimiento agrícola e industrial.
- b. Crisis social potenciada por tres factores:
  - b.1. Una estructura económica anacrónica.
  - b.2. Inercia de las clases dirigentes.
  - b.3. El recurso a la violencia por parte de los grupos enfrentados.

Desde el punto de vista político, vemos como ha llegado a su fin la Regencia de Dña. María de Austria, se ha efectuado con la solemnidad acostumbrada el día 17 de mayo de 1902 la proclamación como rey de D. Alfonso XIII, se produce una descomposición paulatina de la monarquía parlamentaria y una disolución del sistema político de la Restauración, al tiempo que se lleva a cabo la sustitución de sus líderes.

Desde el punto de vista internacional podemos enumerar los siguientes factores:

1. Tentativas para acabar con la política de aislamiento. Los documentos consultados nos avalan en la idea, al considerar pertinente el Comandante de Ingenieros de Algeciras, D. Miguel Cardona, la construcción de un tranvía eléctrico que una Gibraltar con la Estación de San Roque, con las salvedades propias de atravesar zonas polémicas del Ramo de Guerra.

Las condiciones serían textualmente las siguientes:

*1.1. "La central generadora de la energía eléctrica que deba utilizar el tranvía, deberá estar indispensablemente en territorio español y por lo menos a dos Km. y medio de la alambrada española.*

*1.2. Todos los apoyos o postes de los feeders tendrán en este trayecto cámaras en sus cimentaciones para que puedan, en caso necesario, alojarse en ellos los explosivos para su destrucción.*

*1.3. La construcción de este trayecto se llevará a cabo con la intervención por parte del Ramo de Guerra que determina el Reglamento de la Zona Militar de Costas y Fronteras.*

*1.4. La autoridad militar podrá liquidar o suprimir en todo o en parte la circulación de este trayecto cuando lo exijan así los intereses de la Defensa.*

*1.5. La misma autoridad en el caso citado podrá incautarse todo este trayecto, así como de la central generadora y proceder a la destrucción de uno y otra, sin derecho a indemnización ni resarcimiento alguno por parte del concesionario (20 de abril de 1920)."*

2. El desastre de 1898, con la liquidación del Imperio Ultramarino, obligan a una orientación en la política colonial que tiene como marco el Magreb. Las conexiones europeas de España tienen como centro la llamada "Cuestión Marroquí", que desde el año 1902 se disputan las Grandes Potencias. En este acuerdo no podemos perder de vista que estamos en la etapa denominada Imperialismo o Gran Colonialismo, que afecta a esta zona en distintos aspectos.

3. Su plasmación más evidente es la celebración de la "Conferencia de Algeciras" (1906) donde se decide el futuro de Marruecos.

4. Así mismo son destacables los dos protagonistas de esta relaciones: por una parte tenemos como protagonista al Estado que aboga por una "neutralidad exterior" y por otra, la que protagoniza la opinión pública del país, y que se significa por su beligerancia social, (por ejemplo, durante la 1ª Guerra Mundial la opinión pública se dividirá en aliadófilos y germanófilos).

Desde el punto de vista social serían rasgos definitorios:

1. La dicotomía social, donde el proletariado campesino ocupa más del 50% de la población activa. En el otro extremo, un excaso número de grandes propietarios, menos de 8.000 en toda Andalucía, según datos aportados por D. Pascual Carrión<sup>(2)</sup>, procedentes de la nobleza y de la gran burguesía enriquecidas por las desamortizaciones del s. XIX; ese es el caso del firmante de dos de los proyectos presentados: D. Carlos Larios y Sánchez, Conde de Rincón y vecino de la villa de Los Barrios, cuya familia, según Raymon Carr<sup>(3)</sup> "controlaba la vida de Algeciras, inicialmente fundaron una fábrica textil: dos generaciones más tarde, adquirió por matrimonio el ducado de Lerma y vendió sus instalaciones textiles a los catalanes,..." (pag. 416), como ampliaremos más adelante.

El otro proyecto es presentado por D. Ubaldo Azpiazu y Artazu y consiste en la ejecución de un tranvía eléctrico entre Algeciras y La Línea de la Concepción, del que presentaremos todos los pormenores.

2. El aislamiento físico -sin caminos- con la Plaza de Gibraltar, que decretó la Junta de Defensa del Reyno en Real Orden de 26 de agosto de 1884 consideraba que “...*Los intereses de la defensa del territorio y de los pueblos comerciales de la costa española exigen que desde Gibraltar no se pudiera ir a ninguna parte del interior con comodidad suficiente para el arrastre de grandes pesos...*”, abarca también a La Línea de la Concepción “*perjudicando al elemento sano, al trabajador*”. La razón social es esgrimida por el solicitante, para la concesión del permiso para la construcción del tranvía a tracción mecánica entre la estación de San Roque y Puente Mayorga, lugar donde situará su fábrica de corchos y tapones, trasladándola de su anterior ubicación en La Línea de la Concepción.

3. Argumenta para la concesión del permiso de construcción del tranvía, la gran cantidad de obreros que trabajan en la misma, “*la mayoría del elemento sano, trabajador de la villa*”. Añade el quebranto que para los municipios, que han arrendado sus montes, supondría la no concesión de una salida fluida a los productos de la fábrica “Industria Corchera”.

4. Por último, la construcción de tranvías eléctricos entre los años 1897-1910 aproximadamente, representa el vanguardismo de la alta burguesía y la nobleza, para sintonizar con los cambios que los avances técnicos de la IIª Fase de la Revolución Industrial trae consigo.

### BASE ECONÓMICA DEL PROYECTO

Los Larios, familia que representa a esa clase de “señoritos” burgueses, que sustituirían a los señores de ascendencia noble, habían sido pioneros en el desarrollo industrial junto con Heredia, en el campo textil, sobreviviendo a la decadencia de la siderurgia más de un siglo, desde 1846 en que se fundó, siendo la 2ª empresa en el sector del algodón, detrás de la industria barcelonesa España Industrial, aunque entre ambas había grandes diferencias. El concepto industrial de Heredia y Larios iba dirigido a reducir costes y a abastecer un mercado de demanda escasa, muy limitado por:

- a. Falta de poder económico.
- b. Un campesinado ocupado de forma temporal.
- c. Unos asalariados a un nivel de subsistencia.
- d. Una renta regional mal repartida.

La industria textil tuvo un gran impulso con motivo de la Guerra de Crimea que estimuló la exportación de productos primarios.

Los proyectos ferroviarios Córdoba-Málaga hacían pensar en una ampliación del comercio del mero ámbito regional. Desde 1858 había surgido en Málaga una industria algodonera propiedad de Carlos Larios, sobrino del director de Industria Malagueña, coincidiendo, según Nadal, el aumento de la inversión andaluza, con la recesión de las exportaciones de tejidos británicos a Gibraltar, lo que se traduce como que la producción regional frenó el contrabando.

Sólo sobrevivía en Andalucía en 1860 la Industria Malagueña, pero empieza a decaer a partir de 1865 y más aún a partir de 1880. Las causas pueden deberse a:

## Comunicaciones

- Reforzamiento del sistema arancelario que da a la Industria Española el monopolio del mercado nacional y antillano, y quizás en este aspecto los catalanes supieron aprovechar mejor la situación, por su mayor experiencia.
- También, apunta Nadal como motivo, la importación de tejidos acabados por los puertos de Andalucía Oriental.

En definitiva, la crisis de la industria textil andaluza hay que buscarla en causas internas regionales. A esta crisis se añade la del sector cerealista, la plaga de la filoxera, que destruyó los viñedos malagueños, la caída del sector azucarero en Granada, dificultades en la ganadería y sector olivarero... Toda esta crisis se enmarca en una crisis económica española, a finales de siglo y que especialmente afectó a Andalucía. Todo ello se reflejó en un retroceso demográfico, por diversas epidemias de cólera, o por emigración, y esta tendencia afectó sobre todo a las provincias de Granada y Málaga, y sólo cambiaron algo de signo a principios de siglo, lo que explicaría el interés de la familia Larios por extender sus actividades a zonas del Campo de Gibraltar, apoyándose en una base agropecuaria -en especial de la industria corchera- que no tendría razón de ser sin una buena red de comunicaciones ferroviarias, de las que esta zona carecía y que ellos podrían monopolizar.

Ya a finales de siglo, en 1883, la Industria Malagueña se había repartido en dos mitades, entre los hermanos Larios de Málaga y la "Larios Hermanos" de Gibraltar, aumentando el capital a fin de siglo de 1,2 millones de pesetas, a 8 millones. ¿Habría que buscar aquí también ciertos indicios para el interés del trazado de un tranvía eléctrico desde Gibraltar hasta la Estación de San Roque, con las posibilidades, a través de la línea Bobadilla-Algeciras, de penetrar hacia el interior del país?. El aumento de los activos sería notable en 1903 (fecha de la primera petición), y sólo empieza a disminuir entre 1907-1914.

La expansión por el Campo de Gibraltar superará en rendimientos a los de Málaga. Así las explotaciones de Guadiaro de azúcar, alcoholes, harinas y otros productos agrícolas. Tras el eclipse de la siderurgia malagueña que repercute en la industria textil, habrá que buscar en el sector primario las posibilidades de comercialización y explotación industrial, que es lo que vemos insistentemente esgrimir a D. Carlos Larios como motivo principal en su petición al Ramo de Guerra de un tendido de tranvía eléctrico.

### ¿CUÁL ERA LA SITUACIÓN FERROVIARIA EN LA REGIÓN?

Haremos un breve recorrido sobre las circunstancias y evolución, hasta la fecha de petición y presentación de los proyectos.

A partir de 1874, tanto Jorge Loring, como MZA (compañía de capital esencialmente extranjero), intentan controlar y unificar los ferrocarriles andaluces. Aprovechando años difíciles, entre 1865 y 1870, Larios, Heredia y Loring compran la totalidad de las acciones a bajo precio y las venden a la recién nacida compañía de "Ferrocarriles Andaluces" en 1878. Por este procedimiento, aprovechando la crisis de las líneas férreas de la región, esta compañía de Andaluces igualmente compró todo a precio de saldo.

A finales de los años 1879 la compañía "Andaluces" poseía más de 740 Kms., y en 1890, 1.064 Kms.

Los principales productos de la región salían por ferrocarril: el aceite de Córdoba y Jaén, los minerales y metales de Sierra Morena, las fábricas de plomo de Linares, o el carbón de Belmez y Espiel. Lo que es un hecho innegable es el papel fundamental que "Andaluces" desempeñó en la integración de la economía andaluza en los mercados y la valoración de los productos primarios.

A partir de 1892 con la crisis de la peseta, ésta, como otras compañías, entra en crisis, teniendo que ponerse en manos de banqueros franceses para obtener créditos, a cambio de cederles un importante paquete de obligaciones y de otra serie de medidas, pudiendo sanear la situación al terminar el siglo a base de ampliar el número de accionistas.

Entre 1900-1915 "Andaluces" amplía el número de acciones en un 47% y adquiere la línea Algeciras-Bobadilla entre otras, lo que también coincide en fechas con las peticiones del proyecto que presentamos de tranvía eléctrico para el Campo de Gibraltar, cuyo objetivo sería, posiblemente, el enlace con esta línea de Algeciras-Bobadilla, en la que participaban también los Larios.

En los inicios del s. XX también se notará en los ferrocarriles la distancia, a la baja, de la economía de Andalucía en comparación con la de otras zonas de España, y aunque "Andaluces" se reanimará en estos primeros años, lo hará a un ritmo inferior al de otras regiones, posiblemente por su dependencia de una economía fundamentalmente agraria. El ferrocarril, sin embargo, superará en volumen de tráfico a la circulación por carretera, fluvial o de cabotaje. A fines del siglo XIX otra compañía, la de "Ferrocarriles del Sur" entraría en competencia con "Andaluces" y MZA y tendría como objetivo fundamental el transporte de minerales, desde Sierra Morena hasta el Mediterráneo (Linares-Granada-Almería).

El poderoso y emprendedor núcleo capitalista malagueño desplegó una política con relación al nuevo medio de transporte distinta a la de otras oligarquías urbanas andaluzas. La línea Belmez-Málaga fue la meta obsesiva para sus negocios, por la importancia de la cuenca del Guadiaro (carbón), en relación a sus industrias siderúrgicas.

El clan de los Loring, Heredia, Huelin y Larios logra atraer la participación de varios ayuntamientos (relativa y engañosamente potenciados por la Desamortización de Madoz) y de pequeños grupos comerciantes cordobeses-malagueños, bajo el señuelo de las lucrativas ganancias que podían hacerse con la exportación, por el citado puerto de Málaga, de los productos agrícolas del interior. Los propios oligarcas malagueños dieron ejemplo llevando el peso financiero de la empresa. De todas formas, en el momento preciso, venden sus instalaciones a la compañía MZA, en la que, por otra parte también tenían importantes intereses.

El aspecto social, en el primer cuarto de siglo quedó configurado por:

- El caciquismo como máxima expresión nacional.
- La ruralización acentuada por la inexistencia de un proceso industrial.
- Oligarquización de Andalucía, como consecuencia, aunque con periodos favorables para la agricultura.
- La emigración como válvula de escape, con lo cual el malestar popular aumentó.

### FASES DEL PROYECTO

1. El 28 de diciembre de 1903, Carlos Larios y Sánchez presenta su proyecto de tranvía a tracción mecánica entre La Línea y La Estación de San Roque, pasando por sus fincas rurales. La finalidad, según él mismo expone, es exclusivamente el transporte de corchos y primeras materias, y productos agrícolas. Hace constar la importancia que supondría para la zona y el perjuicio en caso de no realizarse.

El 10 de marzo de 1904 se le responde al Comandante General del Campo de Gibraltar en Algeciras para que estudie el proyecto.

## Comunicaciones

El 28 de septiembre de 1904, desde la Capitanía General de Sevilla se rechaza el proyecto por las razones que aconsejan las R.O. del Ministerio, fecha 26 de agosto de 1884 y de octubre de 1894, así como la de 31 de marzo de 1892.

2. Existe un segundo proyecto de D. Carlos Larios y Sánchez para establecer un tranvía eléctrico que enlace Gibraltar con la Estación de San Roque. De este segundo proyecto resumimos con detalle el desarrollo, por parecernos interesante.

El 21 de marzo de 1907 el Sr. Comandante de Ingenieros de Algeciras informa al Subsecretario de Defensa sobre la naturaleza de la petición, puntualizando:

2.1. Que el solicitante propone que todo el personal que se utilice en la tracción, vigilancia y explotación esté formado por militares del ejército español en las condiciones que el Ramo de Guerra decida.

2.2. Que la citada Comandancia ya ha informado en el mes de octubre de 1906 de un proyecto similar, presentado por Luis Ojeda y Fernández, tranvía por tracción eléctrica desde la Estación de San Roque a la villa de La Línea de la Concepción.

2.3. Recuerda las RR.OO. de 1892-1894-1902-1903-1904, que ponen reparos a estos proyectos por motivos de seguridad.

2.4. Recuerda la R.O. de 2 de enero de 1902 por la que se niega la petición del ayuntamiento de La Línea para recomponer el camino desde la carretera provincial al norte del Arroyo Cachón de Jimena que termina en el barrio del Espigón.

En base a las R.R.O.O. de 29 de julio y 29 de agosto, se informa al Comandante General del Campo que no dé curso a la instancia que D. Baldomero Alonso dirige al Ramo de Guerra, para hacer el estudio de un ferrocarril económico a vapor desde la Estación de San Roque a la villa de La Línea. La R.O. de 14 de diciembre de 1903 desestima igualmente la instancia del alcalde de La Línea para el arreglo de la carretera entre dicha villa y la línea de centinelas ingleses.

En septiembre de 1904 se le niega a D. Carlos Larios la autorización para el estudio del proyecto de tranvía desde la Estación de San Roque a Puente Mayorga. Recuerda la Comandancia el caso del Sr. Ojeda, desestimado, y aconseja lo mismo para el Sr. Larios, respecto a su trayecto Campamento-Gibraltar.

Sin embargo desde su punto de vista, añade que poco o nada se perdería en condiciones defensivas en el Campo de Gibraltar y cree, incluso, en su utilidad, si se realiza el proyecto en las condiciones que aconseje la Junta Local de Defensa estableciendo en Buenavista un grupo de barracones, y piensa que las buenas comunicaciones entre San Roque y los poblados inmediatos facilitarían el alojamiento de las familias de los oficiales. Añade que no existe de hecho la incomunicación con Gibraltar por tierra a causa de la propia topografía del terreno y que el trayecto entre esa plaza y La Línea se puede hacer a pie, a caballo o en carruaje con más facilidad que por otras carreteras de la zona.

Así mismo informa del servicio de diligencias para los trenes correo que existe entre La Línea y la Estación de San Roque (2 viajes diarios de ida y vuelta), y del tráfico de corchos de la fábrica de los Larios y el movimiento de otras mercancías entre Puente Mayorga y La Línea. La propia Comandancia ha utilizado este camino para el envío de materiales para las obras del nuevo Cuartel de Carabineros de La Atunara, sin el menor tropiezo.

Según el mismo comandante, la prohibición afecta poco a la facilidad del tráfico, algo a la comodidad y sobre todo a la estética, por la mala impresión que los extranjeros que visiten Gibraltar puedan llevarse de los campos vecinos, por lo cual pide:

a- Se desestime la petición de D. Carlos Larios Sánchez, en la parte correspondiente a Campamento-Gibraltar, como lo contempla la ley vigente.

b- Que dado que las condiciones de defensa del Campo de Gibraltar han variado, por el aumento de guarnición y por los proyectos de acuartelamientos en las inmediaciones de Sierra Carbonera, posiblemente convendría construir caminos entre Guadarranque y el Mediterráneo.

3. En 1912 sigue otra fase de los proyectos, con la documentación y condiciones que a continuación se citan:

Escrito por el que se comunica al Excmo. Sr. Capitán General de la Región con fecha 10 de febrero, lo que el Ministerio de la Guerra, por decisión del Rey, con respecto a los proyectos ya citados:

3.1. Suprimir del proyecto presentado por D. Carlos Larios, el tramo comprendido entre Gibraltar y La Línea de la Concepción.

3.2. Se da vía libre al resto del proyecto, así como al presentado por Luis Ojeda, por las ventajas que para el Ramo de Guerra ofrecen, pero se advierte de la conveniencia de que dicha línea de transporte no llegue a la estación de ferrocarril, por las siguientes razones:

a- En el aspecto militar: por el peligro de unir la plaza de Gibraltar, por ferrocarril con la línea Bobadilla-Algeciras.

b- En el aspecto comercial: porque ello podría suponer desviar el tráfico hacia el puerto de Gibraltar, en perjuicio del puerto que se está construyendo en Algeciras.

3.3. Tampoco hay inconveniente en la aprobación del proyecto presentado por D. Ubaldo Aspiazu y Artazu, de La Línea a Algeciras, aunque deben exigirse a este peticionario concesiones para el Ramo de Guerra, análogas a las exigidas a los otros peticionarios.

3.4. Que se impondrán las condiciones expuestas ya, más las que determine el Reglamento de Zona Militar de Costas y Fronteras, y que la autoridad militar podrá limitar o suprimir la circulación, en todo o en parte del trayecto, incautarse de la línea y proceder a su destrucción cuando así lo exijan los intereses de la defensa, sin derecho de indemnización, ni resarcimiento alguno por parte del peticionario, según R.O. de enero de 1913.

En lo que se refiere al trayecto de tranvía eléctrico presentado por D. Ubaldo Aspiazu y Artazu, conocemos el trazado exacto, a través del documento original, que incluimos en su integridad:

*Comandancia de Ingenieros  
de  
Algeciras:*

*Capitanía General de la 2ª Región. -E.M.- Sección 2ª -Excmo. Señor.- El Excmo. Señor General, Jefe del Estado Mayor Central del Ejército, en 25 del actual me dice lo siguiente: -Excmo. Señor.- Tengo el gusto de remitir a V.E. el adjunto*



*proyecto de tranvía de Algeciras a Línea de la Concepción para que informe sobre el mismo el Ingeniero Comandante de Algeciras, el Gobernador Militar del Campo de Gibraltar y el Comandante General de Ingenieros de la Región, rogándole a la mayor brevedad posible la devolución de los referidos proyecto é informes, como así mismo el muy autorizado de V.E. -Lo traslado á V.E. con el proyecto á los efectos solicitados.- Dios Guarde á V.E. muchos años.- Sevilla 27 de Noviembre de 1.912.- Delgado.- Excmo. Señor. General, Gobernador Militar del Campo de Gibraltar.-*

*Hay un sello que dice "Gobierno Militar del Campo de Gibraltar.- Algeciras E.M.- Algeciras 2 de Diciembre de 1.912- Pase con el proyecto al Comandante de Ingenieros para que con devolución informe con urgencia.- De O. de S.E.- El Teniente Coronel Jefe de E.M.- Luis León.- Rubricado.*

*Algeciras.- Comandancia de Ingenieros.- Número 100.- Excmo. Señor.- Cumpliendo lo ordenado por V.E. tengo el honor de informar acerca de un "Proyecto de tranvía eléctrico de Algeciras á Línea de la Concepción" - Arranca el tranvía citado del muelle comercial de Algeciras y por las calles Norte del Río Miel, Alameda y Plaza de la Caridad de esta población llega á la carretera de 2º orden de Cádiz a Málaga por la que sigue hasta la inmediación de la Plaza de los Toros.- Entra en la calle del Calvario que recorre en toda su longitud hasta llegar frente al Cuartel del mismo nombre y tomando el camino carretero vecinal á Los Barrios lo sigue hasta el Mirador, donde lo abandona, continuando el trazado por el camino vecinal á San Roque, próximo á la costa; deja á este á su derecha al llegar a arroyo del Muerto buscando otra vez la carretera de Cádiz á Málaga en los Pinares y ya continua sobre esta hasta llegar al Puerto de Taraguilla, en que la abandona entrando en una servidumbre que conduce al poblado de Guadarranque, y luego próximo á la playa por la misma servidumbre, llega á Puente Mayorga cuyo poblado atraviesa y llegando á la carretera de San Roque á Campamento la sigue, hasta llegar por la playa á La Línea de la Concepción, terminando junto á la Aduana.- En los sitios en que no marcha por caminos carreteros ya construidos, comprueban los perfiles transversales presentados que los movimientos de tierra no son de gran importancia ni modifican esencialmente la constitución del terreno.- Aunque no existan actualmente dentro de esta zona, obras de defensa construidas, debe sin embargo hacerse notar, que el trazado presentado queda á vanguardia de las posiciones de Torre Almiranta, Cerro de los Adalides, Rocadillo, Zorreras y Buenavista que se fortificaron provisionalmente en 1.896 durante la guerra con los Estados Unidos y que está batido desde ellas.- No tiene enlace directo el trazado, con ninguna de las estaciones inmediatas del ferrocarril de Bobadilla á Algeciras, dejando á la de San Roque á unos mil quinientos metros y la de Los Barrios á quinientos.- En virtud de lo expuesto, y haciendo constar que no deberá accederse á la petición de construcción de ningún ramal de este trazado que tienda á unirlo con la plaza de Gibraltar ó con las estaciones de San Roque y Los Barrios en la vía férrea de Bobadilla á Algeciras, por los prejuicios que con ello pudieran tener los intereses comerciales generales y especialmente el puerto de Algeciras, opina el que suscribe que puede accederse á la construcción del tranvía que se solicita reservando al Ramo de Guerra durante su construcción y explotación los derechos de intervención y vigilancia que la superioridad estime conveniente establecer.- V.E. no obstante acordará como siempre lo más acertado.- Adjunto devuelvo á V.E. el ejemplar del proyecto que acompaña á su comunicación. Algeciras 4 de Diciembre de 1.912.- El Ingeniero Comandante accidental.- Miguel Cardona.- Rubricado.*

*Es copia*

*El Ingeniero Comandante accidental.*

4. El 30 de enero de 1913 son proyectos aprobados por el Ramo de Guerra, los presentados por D. Carlos Larios y Sánchez (tranvía eléctrico de Gibraltar a la Estación de San Roque), D. Luis Ojeda y Fernández (de la Estación de San Roque a La Línea de la Concepción), D. Ubaldo Azpiazu y Artazu (tranvía eléctrico entre Algeciras y La Línea de la Concepción). En su aprobación se hace una valoración comercial respecto al impacto que supone para el "puerto que se está construyendo en Algeciras. Desde el año 1891, se están acometiendo obras para la construcción de un puerto comercial y de refugio, totalmente en ejecución por R.O. de 2 de octubre de 1897", dato cronológico que nos parece de gran interés.



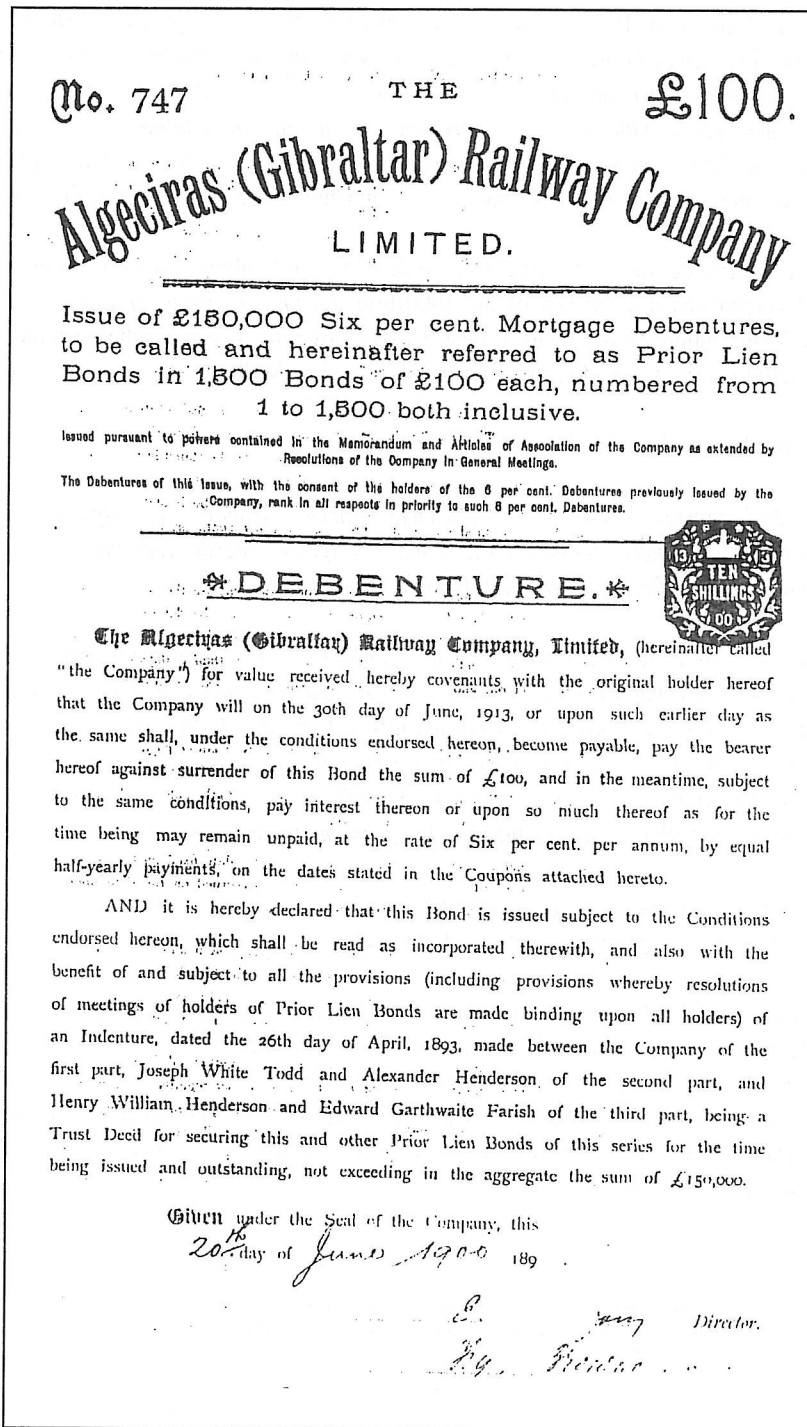


Figura 1.- Reproducción de la Acción nº747 por valor de 100£ emitida por The Algeciras (Gibraltar) Railway Company Ltd., para la construcción del ferrocarril Algeciras-Bobadilla. Fechada en 20 de Junio de 1900.

## Comunicaciones

5. Es en Sevilla a 11 de agosto de 1920 cuando se da vía libre a todo el proyecto, ya que *“existe en 1920 una carretera en perfecto estado que une la plaza de Gibraltar y la Estación de San Roque, por ella discurren caballerías, vehículos de todas clases y carruajes automóviles rápidos y pesados que hacen servicio de viajeros y mercancías entre la Estación de San Roque y La Línea... además, la producción, siempre creciente de carruajes automóviles, que hacen que tengan precios relativamente económicos, ha hecho que su adquisición y su uso se extienda. Su uso da facilidad y rapidez entre Gibraltar y cualquiera de las poblaciones españolas...”* (Informe del Comandante de Ingenieros Jacobo García).

Los proyectos en materia de transportes en el Campo de Gibraltar, también contaron con iniciativas en el propio Gibraltar, como lo prueba el proyecto de ferrocarril del año 1900 de la *Algeciras (Gibraltar) Railway Company*, que tenemos en proceso de estudio y del que adjuntamos a modo de avance, uno de los bonos que se vendieron como acciones del citado proyecto, y que hemos tenido la suerte de adquirir (gracias a D<sup>a</sup>. Angelina Melle).

Reales Órdenes por las que discurren los proyectos presentados:

1. *Real Orden de 26 de agosto de 1884 por la Junta de Defensa del Reyno que considera que los intereses de la defensa del territorio y los de los pueblos comerciales de la costa española exigen que desde Gibraltar no se pudiera ir a ninguna parte del interior con comodidad suficiente para el arrastre de grandes pesos.*

2. *R.O. de 31 de marzo de 1892 que, como ampliación a la R.O. de 24 de octubre próximo pasado y considerando perjudicial a los intereses del país se permita ni al presente, ni en ningún tiempo, la construcción de vías férreas que enlacen los ferrocarriles de Algeciras a Jerez, Ronda o Málaga con la Plaza de Gibraltar. El Rey (q.D.G.) y en su nombre la Regente del Reino, de acuerdo con el Consejo de Ministros, se ha servido disponer manifieste a V.E. con tal motivo, la conveniencia de que por el Ministerio de su digno cargo, no se admita proposición alguna que tienda al referido objeto, ni permita el principio de ninguna especie de trabajos que conduzcan a la ejecución de ese ferrocarril.*

3. *R.O. de 9 de octubre de 1894 que niega la construcción de una carretera entre Cachón de Jimena y La Línea, así como la recomposición del trozo comprendido entre el citado Cachón y el Campamento.*

4. *R.O. de 21 de marzo de 1902 donde se expresa la prohibición de construcción de un ferrocarril que enlace con los ferrocarriles de Algeciras a Jerez, Ronda a Málaga, con la Plaza de Gibraltar.*

5. *Informe de 13 de noviembre de 1912 donde se plantea la derogación tácita de la R.O. de 9 de octubre de 1894 al incluir en el Plan General de Carreteras del Estado por Ley de 24 de agosto de 1910, la carretera de La Línea de la Concepción a la Estación de San Roque.*

### BIBLIOGRAFÍA

- Fondos documentales de los archivos de la Comandancia de Obras del Campo de Gibraltar en Algeciras.
- (1) Ubieto, A. Reglá, J. Jover, J. M<sup>a</sup>. *“Introducción a la Historia de España”*. Ed. Teide S.A. Barcelona.
- (2) Carrión, P. *“Los Latifundios en España”*. Madrid 1932.
- (3) Carr, R. *“España, 1808-1975”*. Ed. Ariel Historia. 1982.
- Jiménez Quintero, J. A. *“Mentalidad empresarial y acumulación de capital de la casa Larios de Málaga”*. Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales. (1979) 236-8.
- Morilla Critz, J. *“Gran capital y estancamiento económico en Andalucía. Banca y ferrocarril en Málaga en el siglo XIX”*. Córdoba, Instituto de H<sup>a</sup> de Andalucía, 1978, 174-177.
- Tusell, J. *“Oligarquía y Caciquismo en Andalucía (1890-1923)”*. Madrid.