

CIEN AÑOS DEL FERROCARRIL ALGECIRAS - JIMENA.

Francisco Tornay de Cózar

A mediados del pasado siglo los caminos que unían a los pueblos del Campo de Gibraltar se reducían a simples caminos de herraduras utilizados por arrieros y casi intransitables para carros de transporte, ya que las diligencias de viajeros eran prácticamente inexistentes, y las carreteras, ni trazos de ellas.

Era el resultado de una política de abandono heredada del pasado. De aquellas primitivas vías de comunicaciones escribe en 1845 Don Pascual Madoz lo siguiente: *“Los caminos son generalmente de herraduras, en muy mal estado; el que de Algeciras conduce a Los Barrios, y el de la playa hasta Gibraltar, sirven para carruajes; el que desde Tarifa guía por Vejer y Chiclana a la capital de provincia, y el que va a Algeciras, ambos son de herraduras y malos, especialmente en invierno, se pone casi intransitable, además de ser de rocas y peñascales y de hallarse en su mayor parte cubierto de monte. En él*

hay tres pequeños ventorrillos; y en la vereda, también muy mala, que va por la costa desde Tarifa a Algeciras, y se llama camino de Guadalmequí, sólo se encuentran los caseríos y cortijos pertenecientes al término de Tarifa”.

Por lo tanto, remitiéndonos a la descripción de Madoz, sólo la vía marítima entre Gibraltar, Ceuta y Tarifa constituía la comunicación más rápida y directa de estos puertos de nuestra comarca. Sólo el ferrocarril se presentaba como solución de futuro. Ya el 28 de octubre de 1848 tenía lugar la inauguración del primer ferrocarril de España, entre Barcelona y Mataró. Era evidente la urgente necesidad de construir una vía férrea o “camino de hierro” en esta estratégica comarca del Campo de Gibraltar. Mientras esto no se consiguiera, la comarca campogibaltareña estaba condenada a sufrir las negativas consecuencias del subdesarrollo, la pobreza y el atraso cultural, social y económico.

Comarca

Todos eran conscientes de la importancia que el ferrocarril representaba en la solución de tan graves problemas y la riqueza que ello traería a nuestra comarca, al comunicar por medio del ferrocarril el puerto de Algeciras con las demás poblaciones vecinas enlazando con Cádiz y en un futuro con Madrid.

En esa inteligencia, en el año 1856 y por Don Cayetano Bodoy, se presenta un proyecto de construcción de un ferrocarril, cuya redacción comienza con el siguiente texto:

“El expresado ramal es de imprescindible realización para la prosperidad y engrandecimiento de Cádiz y su provincia”. Y especifica: “Entroncando con la línea general de Cádiz a Madrid, en las inmediaciones de la primera de estas plazas de San Roque, Arsenal de la Carraca y pueblos que concurren al ferrocarril de Jerez a Puerto Real y Cádiz. El nuevo ramal comprendería Chiclana, Conil, Vejer, Tarifa y Algeciras, como pueblos inmediatos a Medina Sidonia, Alcalá de los Gazules, Paterna, San Roque, Los Barrios, Jimena, Ubrique, Puente Mayorga, Campamento, La Línea, La Atunara, Gaucín, Manilva y otros de la provincia de Málaga. También se incluía Ceuta y la plaza de Gibraltar” (2).

Sin embargo, en cuanto a la provincia de Cádiz, este proyecto venía algo retrasado, ya que por un Real Decreto de 23 de septiembre de 1829 se le concedía licencia al jerezano don José Díaz Imbrechts para la construcción de una línea férrea de Jerez a El Portal. Un año más tarde, en 1830 se autorizaba igualmente a don Marcelino Calero Portocarrero para un ferrocarril entre Jerez, Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda. Ambos proyectos no son llevados a efecto. No es hasta 1860 cuando se construye finalmente la línea Sevilla-Jerez y en 1861 la del Puerto de Santa María-Cádiz (3).

En cuanto al proyecto de Cayetano Bodoy, que también fracasó debido a sus muchos obstáculos, no por ello se perdieron las ilusiones y deseos de los campogibraltareños.

En lo que respecta a La Línea de la Concepción, cuyo municipio fué segregado del de San Roque el 20 de

julio de 1870, por las actas de sesiones de su Corporación Municipal, podemos saber que en la celebrada el 1 de diciembre de 1874 con carácter extraordinaria presidida por el alcalde don José Vázquez Soto, *“Don Juan Márquez vecino de Algeciras, ha presentado una solicitud suscrita por el representante de una Empresa capitalista extranjera, don E. S. Balignac, uno de los individuos de la misma Empresa, referente al propósito que tiene de construir y explotar un ferrocarril que, enlazando con el de Cádiz a Sevilla, en el intermedio de las estaciones de Jerez y Casas del Cuervo, en el punto llamado Cabezas de Caulina, pase por Arcos, Algar, Jimena, Castellar, San Roque hasta terminar en el punto extremo de este distrito municipal, cerca del Campo Neutral; y considerando de sumo interés y muy provechoso para esta población la proyectada vía férrea, así como las favorables proposiciones que hace la mencionada Empresa, había convocado al Ayuntamiento para que, informado del pensamiento de aquella, expresado en su exposición y bases que representa, se acuerde si conviene o no aceptar el contrato que propone para llevarlo a efecto”.*

Tras varias reuniones celebradas entre los representantes de la citada empresa y el Ayuntamiento de La Línea, y ante las grandes dificultades surgidas, tanto técnicas como financieras y burocráticas, no prospera el convenio para la construcción del ramal de este ferrocarril que hubiera enlazado a La Línea con la general Cádiz-Sevilla.

Sin embargo, por Real Orden del 4 de marzo de 1876, se otorga a don José Casado Sánchez la concesión de la que, subvencionada por el Gobierno, habría de partir de Málaga finalizando en Campamento (San Roque), que igualmente no se lleva a cabo. Pero 16 años más tarde el Boletín Oficial de la Provincia, de fecha 6 de abril de 1892, inserta una Real Orden consecuenta a instancia formulada por don José Casado *“solicitando se permita el embarque en los puertos de Arroyo Hondo, Arroyo Miel y Playa de Carbajal, de las herramientas y materiales que durante la ejecución de la vía férrea de la que es concesionario, han de emplearse procedentes de*

Málaga y de otros puertos habilitados, accediéndose a esta petición considerando la dificultad que ofrece el transporte por tierra de aquellos materiales, debida a la carencia de vías terrestres que comuniquen con los puntos en que han de ser colocados, así como favorable de los informes emitidos, estimando que con ello ningún perjuicio puede ocasionarse al Tesoro, siempre que la descarga de los repetidos efectos se haga previo despacho y autorización de la Aduana de Málaga y bajo la vigilancia del Resguardo de Carabineros”.

BALIGNAC, INGENIERO FRANCÉS
QUE PROYECTÓ EL PRIMER FERROCARRIL
ALGECIRAS - BOBADILLA.

Si dificultosa fue la construcción del Ferrocarril Algeciras-Bobadilla, más venturosa fue la vida de su ingeniero proyectista, el francés Emilio de Balignac, un idealista hijo de la Comuna de París, ganado a la causa del federalismo de Pí y Maragall. Por tal motivo participa en el movimiento cantonalista en Sevilla en 1873, reprimido por el General Pavía obedeciendo órdenes del gobierno de Castelar y Salmerón. Balignac es hecho prisionero, acusado de haber dirigido la construcción de las eficaces barricadas que tanto costó a las tropas del gobierno destruir. Estas barricadas populares se extendían desde la Fábrica de Tabacos a la Puerta de la Macarena, y las azoteas de las casas se asemejaban a puestos de artillería.

Balignac fue juzgado sumárisimamente por un Consejo de Guerra que lo condenó a cadena perpetua, pena que debería cumplir en el penal de Ceuta. Sin embargo, y mientras esperaba el traslado al Hacho africano, fue confinado en la prisión de Cádiz.

Físicamente don Emilio de Balignac era un hombre más bien delgado y no de mucha estatura, y como según Napoleón, los hombres no se miden por la altura, era éste de una amplísima cultura, juntamente con un dinamismo creativo que, unidas estas dos virtudes a su profundo convencimiento ideológico, era capaz de superar cuantos obstáculos se ponían en su camino. Era sobre todo un soñador y un luchador muy atrevido. Esa manera de ser le ocasionó muchas decepciones y disgustos.

“LA VELOZ,”



CENTRAL DEL

FERRO-CARRIL

DE

ALGECIRAS Á BOBADILLA,

EN

SAN ROQUE Y LA LINEA.

Esta Empresa, que cuenta con buenos y cómodos carruajes, y que se halla en combinación con la llegada y salida de los TRENES de la Estacion de SAN ROQUE, tiene el gusto de ofrecer sus servicios al público en la forma siguiente:

Horas de salida del Coche para la Estacion :
De La Linea, á las 6½ mañana, y 1½ tarde.
, San Roque, .. 8 id. y 3 id.

Precios:

De La Linea á la Estacion.....	2 Ptas.
„ Campamento id. id.	1'50 id.
„ San Roque id. id.	1 id.

NOTA.—Tambien se encarga esta Oficina de facturar las mercancías y conducir las en carros dedicados al efecto.

Administracion en San Roque, Calle Alameda, (Kiosko).

En La Linea, Calle Cuartel, No. 16.

San Roque 26 Diciembre 1892.

Pero por otra parte, contaba Balignac con la amistad de influyentes políticos, y a poco de entrar en la cárcel gaditana recurrió a ellas, por lo que su situación en la misma no fue muy mala. Igualmente contó desde el primer momento con los buenos oficios del Cónsul de Francia en Cádiz, lo que impidió que Balignac fuera trasladado a Ceuta, mientras en la capital de España el Embajador francés gestionaba el indulto.

Pero, pese a contar con tan valiosos padrinos, Balignac estuvo varios meses en la cárcel, donde disfrutaba de un trato de favor. No obstante se le agotaron los recursos económicos de que disponía para vivir con holgura en la prisión. Así que, para ocupar el ocio, y de paso ganar algún dinero para cuando saliera del encierro, Balignac, en su condición de ingeniero de caminos, se enfrasca en el estudio de un proyecto de línea férrea entre Algeciras y San Fernando por la costa. A tal efecto consigue del director de la prisión autorización para adquirir en Cádiz los útiles y materiales necesarios, tales como planos, libros, papel, lápices, etc.

Por fin, ya terminado el año 1874, Balignac consigue la conmutación de la pena de cadena perpetua por la de deportación fuera de España. Rápidamente se traslada a la plaza de Gibraltar, donde al parecer contaba con amistades, y en ella se establece. Balignac no pierde el tiempo, y en el Peñón reanuda con más tesón los estudios del ferrocarril pero con un planteamiento y trazados diferentes. En lugar de una línea por la costa de Algeciras a San Fernando, la inicia entre Algeciras por Jimena, Alcalá y Arcos.

UN PROYECTO VIABLE.

Aunque basado en el proyecto original de Emilio de Balignac, el nuevo trazado de la vía férrea que habría de comunicar a todos los pueblos de la provincia gaditana, no cabe duda que fue mucho más atractivo y bien acogido por los hombres de negocios. Pero aún sufriría algunas modificaciones más en cuanto al terreno por donde debería discurrir, antes de que se estabilizara con el nombre "Ferrocarril de Algeciras-Bobadilla".

En este nuevo y definitivo trazado tuvo una importantísima participación el ingeniero don Carlos Lamiable, así como el estímulo del hombre de negocio, el ex-capitán de la marina mercante de Gibraltar, don Luis Llombar. Este último, con una clara visión de futuro, estaba convencido de los grandes beneficios que supondría la construcción de un ferrocarril, tanto para la Comarca, como para el propio Gibraltar, en el orden de las comu-

nicaciones con las poblaciones vecinas y por lo tanto comercialmente.

El Sr. Llombar, armado de tan contundentes argumentos, emprende viaje a Londres en busca del capital necesario para poder llevar a cabo dicha obra ferroviaria. Y, en efecto, en la capital del Reino Unido, logra convencer a un grupo de financieros británicos y forman una Sociedad, la cual aporta el entonces fabuloso capital social de cuarenta y cinco millones de pesetas, que se habrían de invertir en la construcción del Ferrocarril Algeciras-Bobadilla.

Y en 1888 esta compañía inglesa adquiría la plenitud de sus derechos sobre la línea, cuyo plazo de construcción total debería ser cumplido en 1892. Por otra parte, logran que el Estado español subvencione esta obra con sesenta mil pesetas por cada kilómetro de vía férrea construido, unos diez millones seiscientos veinte mil pesetas, cifra considerada relativamente pequeña, pero no por ello dejaba de ser de importante ayuda para tan colosal empresa.

LONGITUD, TERRENOS, ESTACIONES Y MATERIAL MÓVIL.

TOPOGRAFÍA: El terreno por donde discurre el Ferrocarril de Algeciras a Bobadilla es de lo más accidentado y pintoresco de toda la comarca. Montañas, valles, bosques, caseríos y poblaciones, constituyendo su tramo más abrupto el llamado de "La Buitrera". La línea tiene una longitud de 177 kilómetros desde Algeciras a Bobadilla, de los cuales las dos terceras partes pertenecen a la provincia de Málaga, y la otra a la de Cádiz. Su mayor elevación sobre el nivel de mar, con 793 metros, se encuentra en Setenil (53 kilómetros pasando Bobadilla).

A pesar de lo accidentado del terreno, las pendientes máximas de la vía no pasaban del 2 por ciento, con 300 metros de radio en las curvas menores.

TÚNELES Y PUENTES

Los túneles, en número de 16, forman una cadena en los 177 kilómetros de longitud que mide toda la línea,

siendo el mayor de ellos el de "La Buitrera", con 700 m. de longitud, de los cuales, 470 metros son sin revestir.

En cuanto a los puentes, éstos suman 20, miden desde 10 metros hasta 135 de largo. Tres están contruidos de sillería y arcos de medio punto con diez metros de luz, los restantes son de vigas metálicas apoyadas en estribos de piedras de sillería. Con respecto a los que pasan sobre los ríos Guadarranque y Palmones, son de pilares tubulares con una longitud de 135 metros. Cabe destacar por su belleza el viaducto que pasa sobre el Malillo, con 80 metros de largo por 33 de altura. Descansa sobre una pila central de celosía de hierro de gallarda figura. El que cruza el río Hozgarganta tiene una longitud de 54 metros, y se sostiene sobre un pilar central de sillería. Los restantes cuatro puentes, que cruzan el río Guadiaro por diferentes sitios, están contruidos por una sola viga de 30, 40 y 45 metros de largo, y sostenidos en estribos de sillería. Todos los tramos metálicos de estos puentes están calculados para soportar cargas de un peso superior al máximo.

ESTACIONES

Son 21 las estaciones contruidas a lo largo de la vía, con diferentes categorías: Algeciras y Ronda son de 1ª clase; Bobadilla, Campillo, Cortes y San Roque, de 2ª; Teba, Almargen, Cañete, Setenil, Parchite, Arriate, Montejaque, Benaolan, Jimena, Gaucín, San Pablo, Castellar y Los Barrios, de 3ª categoría; y de 4ª La Almoraima.

MATERIAL MÓVIL Y DE TRACCIÓN

Cuando entró en servicio la línea, en noviembre de 1892, su material móvil se componía de siete locomotoras fabricadas en Inglaterra por la Compañía Beyer en 1890, que corrían poco más de 30 kilómetros por hora, con una potencia de 61 caballos. Estas máquinas fueron numeradas del 11 al 17 y bautizadas con los nombres de: "Algeciras", "Teba", "San Roque", "Málaga", "España", "Guadarranque" y "Palmones". Diez años más tarde, en 1902, se incorporó un nuevo tipo de locomotoras, numeradas del 301 al 310, que en 1928 fueron reemplaza-

das por máquinas de fabricación española en los talleres de Euskalduna, con los números asimismo del 301 al 310.

En cuanto a los vagones de pasajeros y mercancías, los coches eran de madera y dos ejes, con un pasillo lateral, de 1ª, 2ª y 3ª clase y mixto. Carecían de comunicaciones entre ellos, y su alumbrado nocturno era de faroles de aceite. En cuanto a los vagones o plataformas de mercancías, éstos sólo tenían capacidad para 10 toneladas de carga.

Sin embargo, por otros datos publicados por el periódico "Diario de La Línea", cuyo director, don M. J. Bonelo, asistió al viaje inaugural del Bobadilla-Algeciras, el 27 de noviembre de 1892, al referirse a las locomotoras y coches escribe lo siguiente: *"Inmejorable. Las locomotoras son de las más perfectas que se construyen hasta ahora. Los coches de ocho ruedas, como los de cuatro, son, sin duda alguna, mejores que los que existen en los ferrocarriles de España, y desde luego se observa que los coches de 3ª clase son tan buenos como los de 2ª de cualquier línea férrea. Están contruidos con verdadero lujo, y todos los coches van provistos de sus correspondientes frenos automáticos."*

La dirección de las obras del ferrocarril ha estado encomendada, durante los cuatro años que ha durado su construcción, al ingeniero civil don Jaime Forde, quien ha dado pruebas de poseer una gran inteligencia. La bondad de su carácter y el hallarse tan bien compenetrado con nuestras leyes y costumbres, le han valido las simpatías de las autoridades y particulares de los pueblos por donde cruza la línea.

Ha sido bien secundado por el ingeniero sub-director don Guillermo Thomson, que ha demostrado también condiciones excepcionales para la construcción de vías férreas. Para abrirse la línea al tráfico público sólo se espera la autorización del Gobierno. Todos los demás requisitos están cumplidos y, como ya se ha dicho, no habrá festejos de ninguna clase por parte de la Compañía."

DEBATES EN LA PRENSA NACIONAL Y LOCAL SOBRE EL FERROCARRIL BOBADILLA - ALGECIRAS

En el año 1891, cuando aún no se había terminado la construcción de esta vía férrea, ya La Línea de la Concepción preveía el futuro e importancia que este medio de comunicación y transporte representaba para su desarrollo industrial, comercial y social. Las autoridades municipales, Diputación Provincial de Cádiz y toda la población en pleno, elevaron una petición al Gobierno de Madrid, para que se construyera un ramal que uniera la Estación de San Roque (llamada "Del Loro"), con La Línea de la Concepción, por carecer ésta de carretera alguna para comunicarse con las vecinas poblaciones. Su única vía de comunicación era la orilla de la playa de Poniente, por donde transitaban los carruajes tanto de viajeros como de mercancías, o los caminos de arrieros como los de San Roque y Estepona. Para ir a Algeciras había que utilizar los vapores que hacían la travesía por la bahía con salida del puerto de Gibraltar.

Sin embargo tan justas peticiones, como comprobaremos, jamás fueron tenidas en cuenta o en su lugar denegadas por el Gobierno de Madrid. Tanto la prensa local como la nacional de la época se ocuparon del tema con enconada persistencia, una en defensa del derecho y la otra oponiéndose tercamente, con maliciosos comentarios, para que La Línea no pudiera beneficiarse del ferrocarril. En ese tono negativo se manifestaba el diario madrileño "El Correo" de fecha 27 de junio de 1891:

"LA ZONA MILITAR DE COSTA Y FRONTERAS. Con motivo de una proposición de ley que va a apoyarse en el Congreso para que se proyecte la construcción de un ferrocarril de La Línea a San Roque, que dará salida para el interior de España a los productos del puerto de Gibraltar; y como por otra parte, el celo de los señores diputados por sus respectivos distritos, les obliga a presentar proyectos de carreteras y ferrocarriles, con el fin de favorecer el comercio, la industria y a todo género de intereses materiales, sin tener en cuenta el Real Decreto que el mes de marzo de 1891 fue dictado sobre la zona militar de cos-

tas y fronteras de la nación, el General Ochoa, en la sesión de anteayer, rogó al señor Presidente del Consejo para que ya que en el Real Decreto referido se exige que en ciertas zonas no se puedan estudiar proyectos o construir obras sin oír antes al ramo de la guerra, influya con el Parlamento, por si éste juzga conveniente que se ponga cortapisa que sirva de defensa a los altos intereses nacionales, o, por lo menos, que se establezca que antes de darse dictamen sobre propósitos de ley referente a un ferrocarril o a una carretera que está comprendida dentro de una zona militar, se tenga presente el informe de la Junta de Guerra, en la inteligencia de que la Junta de Defensa, en la que tiene intervención el ministro de Fomento, no se ha de oponer sistemáticamente a ningún proyecto que sea de verdadero interés ni a otros que no se perjudique a la defensa."

En réplica al Diario madrileño, se expresaba así el "Diario de la Línea" el 27 de junio de 1891:

"Será casual, e indudablemente guiado del más puro patriotismo, cuanto combate nuestro ilustre e importante colega madrileño; pero cualquiera que con asiduidad siga el curso de sus recientes campañas en pro de los intereses defendidos en sus columnas, podrá imaginar que todo cuanto tiende al más directo perjuicio del bienestar y porvenir de Cádiz, lo acoge "El Correo" con el mayor placer.

Aún dura todavía su enérgica oposición a cuanto se ha relacionado con el astillero que se construye en la bahía de Cádiz por los beneméritos gaditanos señores "Vea-Murguía", para la construcción de buques con destino a la Escuadra Nacional.

La provincia de Cádiz es tan digna como cualquiera otra de la protección del Estado, y en su regeneración están interesados aquí todos los partidos.

Pues ahora que se proyecta, porque la necesidad lo exige y todo el que por el decoro nacional se interesa debe apoyarlo con decisión y entusiasmo, construir un pequeño ramal de ferro-carril que une a La Línea con la Estación de San Roque, para poner a nuestra localidad en comunicación directa con la línea general del Ferrocarril de Algeciras a Bobadilla y, en su consecuencia, con las demás



Estación de Los Barrios, 1915.

vías férreas de la nación, ya "El Correo", invocando un mal entendido patriotismo, dice que afecta acaso a la defensa de nuestro territorio y que debe estudiarse y meditar-se cual si se tratara de alguna línea férrea internacional.

Desde luego "El Correo" no debe conocer esta región, y menos las condiciones del pequeño trozo de vía de que se trata, porque sólo así se comprende que diga cosas que por aquí sólo causan asombro a los que las leen, a la vez que profundo disgusto por el inmenso daño que puedan ocasionar a importantísimos intereses. Raya en lo inconcebible y toca en lo ridículo, el que pretenda considerar que pueda afectar o no a la defensa nacional dicho corto ramal.

La línea Algeciras-Bobadilla, hasta su paso por la estación mal llamada de San Roque, dista de Gibraltar por los más apartados puntos, de diez a doce kilómetros, como decimos a la vista y a la puerta de Gibraltar. En serio, no es posible, ni aún imaginar siquiera, que no esté a merced de lo que en Gibraltar pudiera contra ella intentarse cuando la ocasión se pudiera presentar. Tales discusiones no cabe más que, desconociendo esta región, su situación topográfica, su absoluta carencia de toda clase de defensas terrestres y marítimas, el completo abandono en que yacen sus grandes e importantísimos intereses, la mancilla que con ello sufre el decoro nacional ante una plaza extranjera constantemente visitada por infinidad de viajeros de todo el mundo.

Ningún temor puede existir entre la defensa nacional por el itismo de Gibraltar, mientras no haya una declaración de guerra con la vecina nación inglesa, y como en tan desgraciado caso habría que proceder a efectuar las obras de defensa que las circunstancias aconsejaran, también se destruiría todo lo que estorbara o pudiera comprometer la integridad del territorio español, y con suma facilidad lo sería la pequeña línea férrea de que nos ocupamos, cuando por virtud del terreno ninguna obra de fábrica necesita.

Los productos del puerto de Gibraltar -que ignoramos cuales sean- para ser transportados al interior de nuestra península para nada necesitan de este tramo de vía. Los que hayan de salir, salen y saldrán con vía o sin ella, pues bástales con Algeciras para ello, y con la misma Estación de San Roque.

Que "El Correo" defienda, cual es justo, los intereses materiales de esta abandonada zona sin olvidar los de La Línea de la Concepción".

DOS PALABRAS

"Llenos de gozo podemos hoy exclamar ¡Eureka!. Y están realizados los sueños de los que viven en los pueblos del Campo de Gibraltar. Ya no estamos aislados con el resto de la Península. Dentro de breves días se salvarán las grandes distancias que nos separan de las grandes poblaciones de España en un espacio de tiempo relativamen-

te corto. El fatigoso y monótono viaje hecho en pesadas Diligencias, cambiárase por el cómodo y pintoresco que nos ofrece el ferro-carril. El comercio y la industria son, en primer lugar, los que se hallan de enhorabuena. Lo que produce la fértil campiña que atraviesa el tren, será conocido y apreciado por todos los mercados del mundo, y su transporte se hará en las más ventajosas condiciones para vendedor y comprador. El pescado, que en los pueblos de esta costa constituye su principal riqueza, se exportará en buenas condiciones de conservación, y en general cuanto produzca esta región, hasta hoy ignorada, será llevado a todas partes con la prontitud y economía que el comercio requiere.

El correo, que tantos perjuicios proporciona a los comerciantes por la inseguridad con que se recibe y el retraso que el mal tiempo le obliga a traer, llegará ahora con puntualidad y economizando un tiempo precioso, que sólo el comercio sabe apreciar. Todos, pues, debemos estar llenos de satisfacción con la nueva vía férrea, porque a todos nos beneficia y sus efectos han de ser también para la vida de este Campo muy favorables por las razones antes apuntadas. Para el continente europeo se abre un nuevo mercado: Marruecos. Sus productos pueden hoy en pocas horas llegar a cualquiera de los estados de Europa, economizando mucho tiempo y dinero que es lo que el comercio requiere.

Lo accidentado del terreno que cruza esta vía, lo pintoresco de sus montañas, valles, caseríos y poblaciones;



Estación de Jimena de la Frontera que con las de Algeciras, Los Barrios, San Roque y Castellar, fueron las primeras en entrar en servicio el 13 de diciembre de 1890.

lo abrupto del paso Las Buitreras, y la situación topográfica de la ciudad de Ronda con su admirado Tajo, hacen que el viajero recorra extasiado todo el trayecto y que apenas se dé cuenta de la extensión recorrida. Pero el sitio donde más se siente la poesía, es cuando el tren penetra en los bosques de La Almoraima. Nada más hermoso, ni nada que recree más la vista del viajero. Todo es luz y vida. El tren, más que por un camino de hierro, parece que camina por un túnel de árboles. El mar también se presenta a nuestra vista, dibujándose allá a lo lejos pequeñas embarcaciones, que asemejan a móviles puntos blancos. Todo es bello y digno de ser cantado por nuestro coronado Zorrilla”.

INAUGURACIÓN DE LAS TRES SECCIONES DEL FERROCARRIL BOBADILLA-ALGECIRAS: 1890-1891-1892

El día 10 de diciembre por R. D. se faculta al Gobierno Civil de la Provincia para que autorice el tránsito público por la línea Bobadilla a Algeciras por Ronda entre las estaciones de Jimena y Algeciras, sin perjuicio de que se terminen las obras que faltan, con arreglo a lo aprobado, dentro del plazo señalado por la empresa constructora. En cumplimiento de dicho plazo el día 13 de diciembre de 1890 se procede a la inauguración de su primer tramo entre Jimena y Algeciras. Sobre esta inauguración, pero con diferencia en el día y mes, el historiador Don Martín Bueno Lozano, en un capítulo de su libro “El Renacer de Algeciras” titulado “Llegan la Diligencia y el Tren”, escribe lo siguiente: ...“La línea se abrió por sectores. El primero, de Algeciras a Jimena, el 6 de octubre de 1890. A las diez de la mañana de aquel memorable día se roció con agua bendita la primera formación. El pitido de aquel tren decimonónico rompió, estridente, el antiguo silencio de nuestras campiñas. En Jimena hubo gran fiesta. Repicaron, la tarde anterior, todas las campanas; se iluminaron las fachadas; por dos horas, a la noche, tocó la banda; hasta el mediodía siguiente volvieron los repiques; se corrió un toro, cuya carne se repartió entre los pobres a medios kilos con media libra de pan; a su hora, entró el tren por las agujas a los acordes de la

banda; y a las comisiones, que acompañaban al tren, se les obsequió con un refresco en la sala de espera...”

El 7 de Septiembre de 1891 tiene lugar la apertura de su segundo tramo entre Bobadilla y Ronda. Un año más tarde, el 27 de Noviembre de 1892, se inaugura la totalidad de la línea entre Algeciras y Bobadilla. Por otra parte el 16 de Septiembre de 1893 es prolongado este ferrocarril con un ramal de 857 metros hasta el puerto de Algeciras.

UN VIAJE DE PLACER

De la solemne inauguración de toda la línea férrea de Bobadilla a Algeciras también tenemos la suerte de contar con el testimonio personal del periodista linense don M. J. Bonelo e Infante, director del “Diario de La Línea”, quien nos ha legado la siguiente crónica: “Un tren especial compuesto de una locomotora, furgón de cabeza, dos coches con salón de primera en su centro y uno de segunda clase a cada extremo, de alta novedad y comodidad, lujosamente decorado. Los asientos están dispuestos en forma que con suma facilidad y prontitud conviértense en espaciosas camas. El centro de cada salón está ocupado por dos largas mesas, que se reducen a una sola en el momento que se desea. En uno de los extremos tiene un gabinete con espejo y lavabo con grifo, con un departamento destinado a retrete. Tanto los extremos como los costados del coche-salón están cerrados de cristales, lo que proporciona al viajero fácil medio de recrearse con toda comodidad en los variadísimos y hermosos paisajes que ofrece de continuo el tránsito por la línea. La mesa del coche-salón, convenientemente dispuesta para obsequiar a los expedicionarios con un confortable y exquisito “lunch”.

Los periodistas que de Gibraltar y La Línea de la Concepción salimos del puerto de Gibraltar a las 11,35 de la mañana a bordo del elegante y magnífico vapor “Elvira” de la compañía del ferrocarril, arribamos a Algeciras a los 20 minutos. Y una vez en tierra nos dirigimos a la Estación, donde tomamos el tren ya antes citado. Entre las personalidades que nos recibieron se contaban Mr. Fford, director de la Compañía e ingeniero, quien dirigió

la línea férrea Zafra-Huelva; don Guillermo Thompson, subdirector de la misma; Mr. Morrisson, jefe de explotación y Mr. Galvino, secretario-jefe de la explotación; Sr. Montero, abogado de la Compañía; Mr. Anderson de Glasgow, director del Ferrocarril de Caledonia, que vino expresamente a visitar a Mr. Morrisson; el capitán de la guarnición de Gibraltar Mr. Caird y su esposa; don Luis A. Llombard, socio de la Agencia de la Compañía Ferroviaria en Gibraltar y Algeciras, conocida bajo la razón social de “L. H. Fava y Compañía”.

Significativa fue la ausencia de representantes de las autoridades españolas. La expedición con que ha obsequiado a la prensa la Empresa del nuevo ferrocarril que nos ocupa, es digna por todos los conceptos de su buen nombre y de su floreciente estado económico del enorme capital empleado en la construcción de la línea, que luego, aun cuando a la ligera, describimos, pues la índole de los trabajos periodísticos no nos permite la extensión que de buen agrado daríamos a estos apuntes. Para formar parte de dicha expedición nos honró la Empresa haciéndonos invitación especial, a la cual, gustosos, concurrimos”.

LA COMPAÑÍA INGLESA DEL FERROCARRIL BOBADILLA A ALGECIRAS EN 1896

El 6 de junio de 1888 el Gobierno español autorizaba la concesión a la “Algeciras-Gibraltar Railway Cia.” para la construcción de una línea ferroviaria entre Bobadilla y Algeciras, cuyo domicilio social radica en Algeciras. Por el anuario de ferrocarriles correspondiente al año 1896, cuyas fotocopias nos ha facilitado amablemente don Antonio Riquez, funcionario de RENFE, hoy podemos presentar la organización de la citada Compañía.

COMITÉ DE LONDRES

Presidente: Mr. J.W. Todd. Vocales, Mr. H.H. Dobbree y Mr. J.M. Morgan. Secretario, Mr. F.G.D. Browne. Consejero en Madrid, Excmo. Sr. Don Emilio Castelar. Representante en Madrid, Don Enrique Borrel.

DIRECCIÓN GENERAL EN ALGECIRAS

Director General, Don Juan Morrisson. Secretario y cajero, Don José A. Galbarino. Jefe de Contabilidad,

Mr. H.G. Churchill. Idem de la intervención, Don Manuel Rivero Pree. Movimiento y reclamaciones, Jefe Don D. Cameron. Vías y Obras, Ingeniero Jefe Mr. C.J. Albrecht. Segundo Ingeniero, Mr. I.R. Blacker. Material y tracción Ingeniero Jefe, Mr. S.G. Brittain. Contencioso Director jurídico, Don Francisco V. Montero. Secretario, Don F. Orellana. Perito, Don M. Sainz.

Almacenes Jefe, Don Juan Rios. Principales agentes en trenes y estaciones. Inspector de contabilidad, Mr. Roberto Lawson. Agentes de intervención, Don Enrique Pearson y Don Carlos Risso.

Jefes de estación: Bobadilla, Don Juan Ruiz. Campillos, Don Francisco Herrero. Teba, Don José Luque. Almacén, Don Atanasio Álvarez. Cañete, Don José González. Setenil, Don Antonio Melgar. Parchite, Don Antonio Abella. Ronda, Don Joaquín Peinado. Arriate, Don Miguel Ruz. Montejaque, Don Mariano Lapiere. Benaolan, Don Eleuterio Tapia. Jimera, Don Adolfo del Nido. Cortes, Don Servando Estrugo. Gaucín, Don Nicolás García. San Pablo, Don Antonio Solano. Jimena, Don Antonio Cubillo. Castellar, Don Manuel Valentín. Almoraima, Don Enrique Álvarez. San Roque, Don Santiago Guadalupe. Los Barrios, Don Modesto Olarte. Algeciras, Don Pedro Pando.

NÚMERO DE AGENTES

Dirección y servicios generales	40
Vía y obras, incluyendo obreros y guardiabarreras	320
Material y tracción, con los operarios de talleres	260
Movimiento, incluyendo personal de mozos suplem.	190
Total	810

KILÓMETROS EXPLOTADOS DURANTE

EL AÑO 1894=177

Productos en año 1893	873.869,00 ptas.
Productos en 1894	892.279,30 ptas.
Gastos en 1894	1.212.247,00 ptas.

(1913) LA COMPAÑÍA BOBADILLA - ALGECIRAS DEJA DE SER INGLESA

A punto de ser incorporada la Compañía del Ferro-

carril Bobadilla a Algeciras en 1913 a la Red de Andaluces española que en 1916 pasaría a llamarse *Compañía de Caminos de Hierro del Sur*, la empresa inglesa aún se encontraba bajo la dirección del Excmo. Sr. Don Juan Morrisson, y su número de empleados era tan solo de 411. Veintitrés años más tarde, o sea el 9 de Mayo de 1936, la *Compañía de Andaluces* es encautada por el Estado español, que la entrega a la *Compañía del Oeste*, que aunque con participación de capital privado, estaba dominada por los gobiernos de turno.

El 24 de enero de 1941 se dictaba la "Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera, fijándose la fecha de 1 de febrero de aquel mismo año, para la consolidación de la plena propiedad por el Estado de todas las líneas férreas de ancho normal. El coste del rescate supondría para el Estado sólo DOS MIL MILLONES DE PESETAS. En esa fecha precisamente nacía la Red Nacional Ferroviaria Española (RENFE), y la línea de Algeciras a Bobadilla pasa a ser la 3ª Zona de RENFE.

AVISOS DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL ALGECIRAS-BOBADILLA A PARTIR DE SU INAUGURACIÓN

"ALGECIRAS.- A partir del sábado 26 del corriente las horas de llegada y salida de los trenes en Algeciras, serán las de Madrid, que tienen un adelanto de diez minutos sobre las de Gibraltar y de este distrito. Algeciras 25 de noviembre de 1892. Por Orden."

"Para comodidad del público, y al objeto de que tengan suficiente tiempo para el reconocimiento de sus equipajes en la Aduana de esta ciudad, queda modificado este día seis de Diciembre de 1892 el servicio del vapor de la Compañía en los viajeros siguientes:

Vapor que sale de Algeciras a las 7'40 saldrá a las siete en punto de la mañana. El que sale de Gibraltar a las 8'20, saldrá a las ocho en punto de la mañana. El Director General. Juan Morrisson."

"Esta nueva línea que va desde Algeciras (frente a Gibraltar) a empalmar en Bobadilla con los Ferrocarriles Andaluces, ha quedado abierta al servicio público, en

toda su extensión, para el transporte de viajeros, mercancías y ganado desde el 26 de noviembre de 1892. A partir de dicha fecha y hasta nuevo aviso, la marcha de los trenes será la siguiente:

TREN CORTO Núm. 1.- Sale de Ronda a las 7'10 de la mañana y llega a Bobadilla a las 9'27.

TREN DIRECTO Núm. 3.- Sale de Algeciras a las 9'20 de la mañana y llega a Bobadilla a las 3'35 de la tarde.

TREN CORTO Núm. 5.- Sale de Algeciras a las 4'15 de la tarde y llega a Ronda a las 8'07 de la noche.

TREN CORTO Núm. 2.- Sale de Ronda a las 6'10 de la mañana y llega a Algeciras a las 4'48 de la tarde.

TREN DIRECTO Núm. 4.- Sale de Bobadilla a las 10'40 de la mañana y llega a Algeciras a la 4'44 de la tarde.

TREN CORTO Núm. 6.- Sale de Bobadilla a las 4'35 de la tarde y llega a Ronda a las 6'59.

LOS PRECIOS SON LOS SIGUIENTES: De Algeciras a Ronda: Primera clase, pesetas 13'45. Segunda clase, pesetas 10'20. Tercera clase, pesetas 6'10

De Algeciras a Bobadilla: Primera clase, pesetas 22'40. Segunda clase, pesetas 16'80. Tercera clase pesetas, 10'20. El Jefe de la Explotación. Juan Morrisson".

"La Compañía del Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras tiene el honor de participar a los señores comerciantes y a quienes convenga que están arregladas las tarifas especiales locales a precios reducidos, con aplicación al servicio combinado para las mercancías siguientes: Paja, harinas, patatas, cereales, granos, semillas, sal común, sulfato de sosa y sales de sosa, aceite de oliva, aceitunas verdes, pescados frescos o salpados, en escabeche, ostras y mariscos, carbones minerales, etc. Por Orden: D. General: Juan Morrisson. Algeciras 2 de enero de 1893".

PRIMERAS AVERÍAS Y CHOQUES DE TRENES.

"A consecuencia de las torrenciales lluvias la vía ha quedado interceptada en diferentes puntos entre Jimena y Ronda, viéndose por lo tanto obligada esta Compañía a suspender el servicio de trenes entre Algeciras y Jimena, y entre Ronda y Bobadilla continuará de acuerdo con las horas establecidas en el cuadro de marcha vigente. Se espera que dentro de uno o dos días quedará restableci-



Don Emilio Castelar, Consejero en Madrid de la Compañía.

do el servicio si el tiempo mejora. Algeciras 12 de enero de 1893."

"Los desperfectos ocasionados recientemente en la vía a consecuencia de las torrenciales lluvias, quedarán lo suficientemente reparados el lunes próximo por la noche, para poder conducir viajeros por el tren que a las 9,20 de la mañana sale de Algeciras con destino a Bobadilla y por el que sale de Bobadilla para Algeciras a las 10'40 de la mañana del martes 17 del corriente. Hasta nuevo aviso queda suspendido el tren de las 6 y 10 de la mañana entre Ronda y Jimena y el de las 5'34 de la tarde entre Jimena y Ronda. Algeciras 4 de enero de 1893".

"El domingo, en la estación de Bobadilla, y al hacer un cambio de vía, ocurrió un choque entre los trenes procedentes de Málaga y de Ronda.

No hubo, por fortuna, desgracias personales que lamentar. La máquina y varios vagones de la Compañía del



La estación de Algeciras en 1910.

Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras sufieron grandes desperfectos”.

“Ya han empezado a circular los trenes sin ningún transbordo entre Jimena y Ronda”.

“Los desperfectos que últimamente sufrió dicha línea son de gran consideración. Entre el trayecto de Jimena a San Pablo (Buceite) han tenido desperfectos los kilómetros 94, 95, 100, 103, 105, 107, 120, 123, 125 y 128. En el kilómetro 123 se corrió un terraplen de 1.400 metros de extensión, habiéndose efectuado otro corrimiento en la trinchera que llaman de Benaoján. Algeciras 27 de enero de 1893”.

LÍNEA DE VAPORES ALGECIRAS-GIBRALTAR, DEL FERROCARRIL ALGECIRAS BOBADILLA

La creación de esta línea de vapores tenía mucho que ver, no sólo con la Compañía inglesa del Ferrocarril,

sino también con el puerto de Algeciras que, en 1874, pretendía que este tren partiera de Campamento, en San Roque, y que el puerto se construyera en Puente Mayor. A ello se opusieron, tanto el Ayuntamiento de Algeciras, como los generales Martínez Campos y don Carlos Detenre y Garnier, éste último gobernador militar del Campo de Gibraltar.

El proyecto de construcción del puerto de Algeciras arranca de los años 1854, 1860 y 1899. Sin embargo, su primera piedra no fué colocada hasta el 24 de mayo de 1913 por el entonces Ministro de Fomento don Miguel Villanueva, con el nombre de Alfonso XIII.

Recién inaugurado el ferrocarril Algeciras-Bobadilla, esta Compañía pretende construir su propio muelle, en principio de madera, para el servicio de sus vapores y para el carboneo de las locomotoras.

ALGUNAS CURIOSIDADES RELACIONADAS CON LA LÍNEA DEL FERROCARRIL

“Desde el miércoles día 24 de marzo de 1893 han empezado las obras por la Compañía del Ferrocarril del puente sobre el Río de la Miel, por donde ha de pasar la locomotora, al muelle que tiene proyectado dicha empresa. Todas estas obras ya aprobadas por la superioridad, serán llevadas a cabo con la mayor rapidez posible”.

Otros de los logros de la Compañía de Ferrocarril de Bobadilla a Algeciras fué la creación de su propia línea de transporte marítimo de viajeros entre Algeciras y Gibraltar, para el enlace de los trenes que llegaban a Algeciras.

El primer vapor que entraba en servicio, *“El Elvira”*, realizaba sus servicios en combinación con el horario de los trenes.

En efecto, *“El Elvira”* era un vapor de ruedas laterales, al que luego se le unían *“El Ayudante”*, *“El Margarita”* y *“Enrique”*.

Este servicio de vapores estaba combinado con el horario de los trenes, y su horario era el siguiente: Algeciras-Gibraltar a las 8'15 y 11 de la mañana. Gibraltar-Algeciras a las 2 y 6 de la tarde y 9'45 de la noche. En cuanto a sus pasajes, costaban en 1ª clase-cámara, 1,50 ptas, y en cubierta, 1 peseta.

Suponemos que la heredera de esta primitiva línea de vapores, entre Algeciras y Gibraltar, fue la *“Compañía de Vapores Punta Europa”*, ya que hasta el año 1913 la *“Algeciras-Gibraltar Railway Company”* no fue transferida a la Compañía de Andaluces, a la que perteneció hasta la creación de la RENFE el 24 de Enero de 1941.

La *Compañía de Vapores Punta Europa*, estuvo prestando servicio hasta Junio de 1969 con los vapores o motonaves *“Aline”* y *“Punta Europa”*, fecha en que el Gobierno español ordenó cortar todas las comunicaciones con Gibraltar, a causa del contencioso hispano-británico sobre el Peñón.

“A las 8 de la mañana siguiente un bote nos llevó, por 1,50 ptas., hasta el vapor “Elvira”, que atravesó la

bahía en cuarenta minutos. En Algeciras atracó en un muelle de madera, alto y prolongado. En la misma Aduana tomamos el tren, recibiendo ya sentados, un billete de 20 céntimos, como en los tranvías, por el trayecto hasta la Estación, donde me apeé, y mediante 31,75 ptas. tomé billete para Málaga, en cuya dirección salimos a las 9'20 de la mañana”.

Ramón Martínez García, 4 de Mayo de 1897.

HOTELES DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL ALGECIRAS-BOBADILLA

Una vez en servicio la línea del ferrocarril entre estas dos estaciones a partir del mes de noviembre de 1892, esta empresa inglesa, de acuerdo con sus proyectos de dar el mayor servicio y confort a sus usuarios, inicia la construcción de dos emplazamientos hoteleros de gran categoría. El primero en Algeciras con el nombre de *Hotel Reina Cristina* y el segundo en Ronda con el nombre de *Reina Victoria*. Se dice que el promotor fue un escocés, Sir Alexander Henderson, que había construido un ferrocarril en Argentina, hombre adinerado y con el título de Lord, juntamente con el Sr. Don Juan Morrison.

Estos hoteles se harían famosos, tanto en Europa como en África. El *Hotel Reina Cristina* de Algeciras fue inaugurado en 1902. Esta señorial estancia, enclavada en el antiguo casco de la Villa Vieja, con espalda al puerto y cercana a la estación del tren, tiene aspecto de palacio de cuento de hadas, con sus gráciles torrecillas y múltiples chimeneas. Parques y jardines semitropicales, amplios salones, espléndidos comedores y su magnífica piscina, llegó a constituir la meca de los turistas del mundo entero en aquellos tiempos de principios de nuestro siglo.

El Hotel Reina Cristina alcanzó su mayor gloria y fama, con motivo de la histórica *Conferencia Internacional*, llamada de Algeciras, celebrada en el edificio del Ayuntamiento entre el 16 de enero y el 7 de abril de 1906, y cuyos representantes se alojaron en tan regio hotel como el Cristina.

El Hotel Reina Cristina también fue pieza clave del establecimiento de los servicios combinados entre vapo-

res y trenes que tiene lugar en 1912, al crearse el “*Morocco Express*”, tren que salía de París todos los lunes y miércoles de cada semana para Algeciras, combinando los vapores que hacen la travesía a Tánger y Ceuta sin que los turistas tengan que ocuparse de sus equipajes en las fronteras, cambios de estaciones y embarques. La compañía ferroviaria se encargaba de todo, algo ya novedoso en aquellas fechas en la que Algeciras fue pionera del turismo internacional en España.

“Yo he visto a más de ciento cincuenta soldados ingleses de la guarnición de Gibraltar, que habían ido de excursión a Ronda, y seguramente habrían gozado de un precio especial, incluyendo guías, manutención, etc. Los encontré sentados a la mesa en el andén de la estación de Ronda tomando el desayuno, mientras otros hacían sus abluciones”. (Elías Bos en la *Guía del Norte de África y Sur de España*, 1917).

En 1928, siendo director del Hotel Cristina don Guillermo Thompson, el hotel sufrió un devastador incendio del que sólo se salvaron sus muros y hubo de ser reconstruido en su totalidad.

En el Hotel Reina Cristina también se hospedaron ilustres personalidades y famosos personajes como S.M. el Rey de España Alfonso XIII, los generales Petain y Charles De Gaulle, Winston Churchill, Edward Heath, Lord Mouthbatten.

Durante la Segunda Guerra Mundial, en los salones del Hotel Cristina, como en una zona neutral, alternaron oficiales alemanes, italianos e ingleses de la guarnición de Gibraltar, y agentes secretos y del espionaje.

En 24 de julio de 1940 un comité de militares alemanes que estudiaban el proyecto de la “Operación Félix”, para la conquista de Gibraltar, se alojaron en el Hotel Cristina. El célebre almirante Canaris, jefe del Servicio de Información de la Abwehr, juntamente con el coronel Hans Piekenbrock, jefe de la Sección de Espionaje de la Abwehr, el teniente coronel Mikosch y el capitán Hans-Jochen Rudloff. Reunidos con el jefe de la Abwehr en Madrid, el capitán de la fragata Leissner, deciden trasladarse a Algeciras con objeto de estudiar directamente el



Las motonaves “Aline” y “Punta Europa” que hacían la travesía entre Gibraltar y Algeciras, atracados en el muelle de esta ciudad. (Foto Tornay).

escenario de la “Operación Félix”. (“Gibraltar Decidió la Guerra” de David Jato. 1978. Ediciones Acervo. Barcelona).

“El único hotel en un radio de varios kilómetros, el Reina Cristina, no solamente sirvió de alojamiento para los visitantes alemanes, sino que sus balcones se convirtieron en excelentes puntos de observación de la Roca”. (Del suplemento ABC “*II Guerra Mundial*”. Editado por Prensa Española S.A.).

También se dice que el almirante germano Wilhelm Canaris, estuvo a punto de ser raptado por un comando del *Intelligence Service* inglés y trasladado a Gibraltar, pero que su gobernador lo desautorizó, ya que Canaris les era más útil junto a los alemanes que prisionero, ya que, como luego se demostró, conspiraba contra el propio Hitler y por ello fué ejecutado.

OTRO ILUSTRE HUÉSPED DEL REINA CRISTINA

“Desde que llegué a Algeciras, sentí que ya no me encontraba completamente en España. No descendí de la estación sino a la entrada del muelle, a un paso del Hotel Anglo-Hispano y del Hotel Reina Cristina, dos establecimientos ingleses. El tren llega allí para comodidad de los ingleses. Desde luego la línea férrea entre Bobadilla y Algeciras es propiedad de una compañía inglesa. En el Hotel me encuentro con que todo el mundo es inglés. En el salón de lectura casi todos los diarios son de Londres. Alguien me asegura que desde el Hotel Reina Cristina, que está construido en una altura y en el cual se eleva un largo

mástil, se hacen señales semafóricas con Gibraltar".
(Rubén Darío en *Algeciras 1903-1904*)

HOTEL REINA VICTORIA DE RONDA

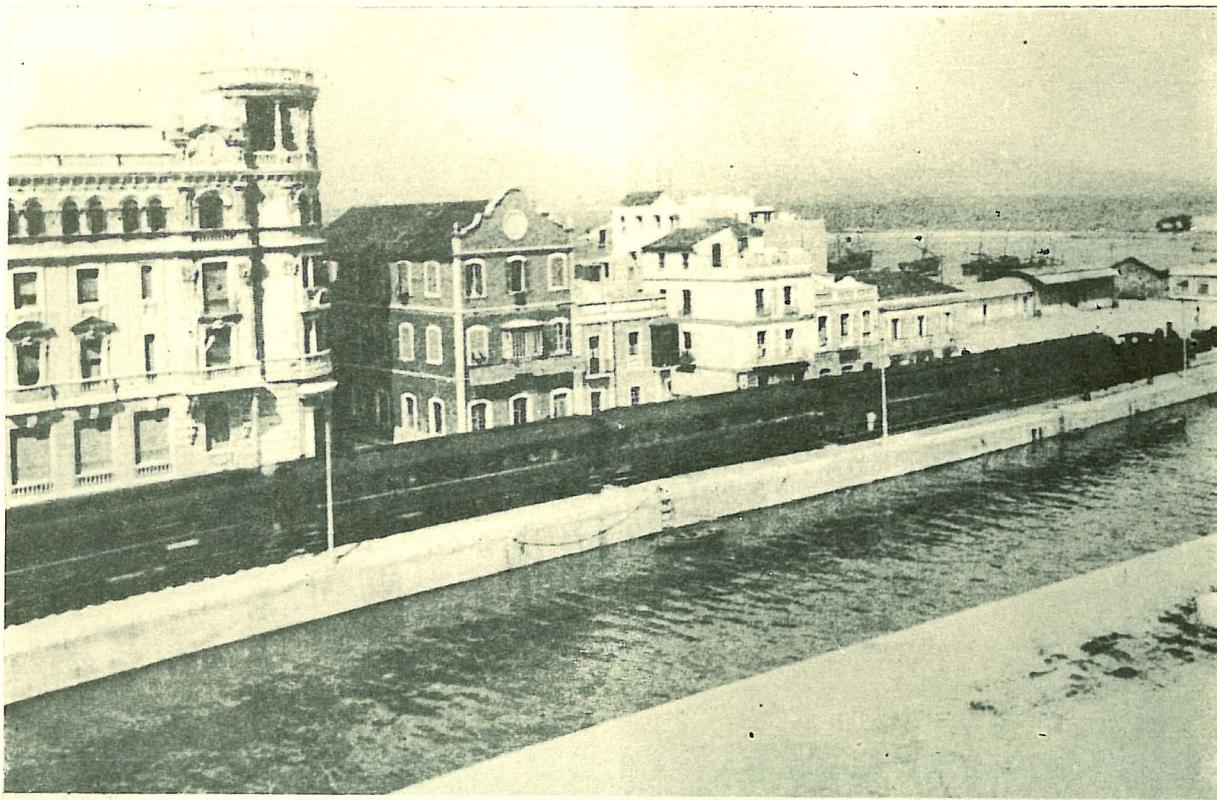
En 1906, cuatro años después de entrar en servicio el Hotel Reina Cristina de Algeciras, fue inaugurado el Hotel Reina Victoria de Ronda, de la misma Compañía Ferroviaria Algeciras-Bobadilla y de la mano de don Juan Morrison. Muy pocos datos tenemos sobre su historia. Sin embargo, podemos aportar algunos testimonios de personajes históricos tales como el poeta checo Rainer Maria Rilke, el político británico Lloyd George y el charlista Federico García Sanchiz.

El 9 de diciembre de 1912 llega a Ronda procedente de Toledo el poeta Rilke, donde permaneció más de dos meses. En Ronda el Hotel construido por los ingleses, el Reina Victoria, reunía todas las comodidades.

El 19 de diciembre, en carta escrita a su protectora la princesa María Von Thurn und Taxis, le dice como el paisaje espléndido que divisa cada mañana desde el balcón del hotel, asomado sobre la roca, no le conmueve lo más mínimo.

Por su parte don Federico García Sanchiz, en su libro *"El Viaje a España"*, 1929, escribe: *"Muchos turistas caen por Ronda. Ingleses en su mayoría. Lloyd George ha sido uno de los visitantes, el de menos comprensión. La falange británica suele instalarse en un apacible hotel, ya en despoblado, con floridas cretonas y con chimeneas, fregoteado como un yacht, reflejando en su pulimentado pavimento perros de capricho, pródigo en saloncitos de té, y en cuya atmósfera se respira el olor del tabaco de hebra y de los tomillos serraniegos.*

Rodea al Hotel Victoria un parque con jaulón gran-



El ferrocarril Algeciras-Bobadilla a su paso por el río de La Miel.

Comarca

jeril, con arriates y con túneles de emparrado, donde será oportuno el idilio a través de las ya ociosas raquetas de tenis.

Su galería, en el jardín, que desborda hacia el precipicio del valle, enfrenta la serranía, la escala de cumbres, según la distancia, inmaterializadas hasta la transparencia”.

... de la galería, en el jardín, que desborda hacia el precipicio del valle, enfrenta la serranía, la escala de cumbres, según la distancia, inmaterializadas hasta la transparencia”.

... de la galería, en el jardín, que desborda hacia el precipicio del valle, enfrenta la serranía, la escala de cumbres, según la distancia, inmaterializadas hasta la transparencia”.

