

Historia de los ferrocarriles (frustrados) del Campo de Gibraltar (III). El ferrocarril de Málaga a Algeciras (I)

Antonio Benítez Gallardo / IECG

RESUMEN

El día 7 de marzo de 1862 una Real Orden autorizaba a José Navarro del Castillo, vecino de Madrid, para verificar los estudios de un ferrocarril que partiendo de Málaga —y pasando por Marbella, Estepona y San Roque— terminase en Algeciras. Hubo que esperar más de diez años para que la Asamblea Nacional autorizase al Gobierno, el 7 de marzo de 1873, para otorgar la concesión de un ferrocarril que, partiendo de Cádiz y pasando por San Fernando, Chiclana, Vejer, Tarifa, Algeciras, El Campamento, Estepona y Marbella, fuese a terminar en Málaga. El diputado José Casado Sánchez presentó un proyecto para la construcción de la sección de dicho ferrocarril comprendida entre Campamento y Málaga, aprobado en agosto de 1875. Inauguradas las obras en agosto del expresado año, la concesión caducó infructuosamente en noviembre de 1906.

Palabras clave: Málaga, Campamento, Gibraltar, ferrocarril.

ABSTRACT

On March 7, 1862, a Royal Order authorized José Navarro del Castillo, a resident of Madrid, to verify the studies of a railway that left Malaga —and passing through Marbella, Estepona and San Roque— to end in Algeciras. It was necessary to wait more than ten years for the National Assembly to authorize the Government, on March 7, 1873, to grant the concession of a railroad that departed from Cádiz and passing through San Fernando, Chiclana, Vejer, Tarifa, Algeciras, El Campamento, Estepona and Marbella, go to finish in Malaga. The deputy José Casado Sánchez presented a project for the construction of the railway section between Campamento and Málaga, which was approved in August 1875. The works began on August of the said year; however, the concession finished vainly in November 1906.

Key words: Málaga, Campamento, Gibraltar, railways.

1. INTRODUCCIÓN

A finales de agosto de 1840 la Dirección General de Caminos Canales y Puertos daba cuenta de que, con fecha 24 de junio de 1840, una Real Orden declaró “caducado el privilegio concedido por otra de 28 de Marzo de 1830 a D. Marcelino Calero Portocarrero para construir [...] un camino de hierro desde Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María” (*Gaceta de Madrid*, 1840a: 4). Frustrado el proyecto del que debió ser el primer ferrocarril de la Península, la propia Dirección General invitaba “a todos los nacionales y extranjeros [a presentar] proposiciones para la ejecución del expresado camino de hierro” (*Gaceta de Madrid*, 1840b: 4) tratando sin duda

de animar las inversiones imprescindibles para incorporar a España al desarrollo ferroviario, pujante en los países avanzados de Europa y América del Norte.

Nadie había vuelto a pensar desde entonces en la construcción de caminos de hierro, hasta que en 1843 se presentó al gobierno D. José María Roca proponiendo el establecimiento de un ferrocarril entre Barcelona y Mataró; y por real orden de 28 de agosto del mismo año se le autorizó [...]. Desde ese día, las peticiones para construir estas vías se multiplicaron extraordinariamente (*El Español*, 1845a: 3).

Tantas fueron que en poco más de dos años, entre agosto de 1843 y octubre de 1845, se presentaron 19 propuestas para construir 1127

leguas (algo más de 6250 kilómetros.) de vías férreas a lo largo y ancho del país, muchas de ellas meras declaraciones de intenciones, que el gobierno “acogió con mayor confianza de la que algunas merecían” (*El Español*, 1845b: 3).

Para poner el orden imprescindible en el desarrollo del negocio ferroviario, en enero de 1850 el Ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas presentó al Congreso de los Diputados un proyecto de ley sobre caminos de hierro. En la exposición de motivos puso en evidencia la desmesura y la falta de fundamento de las concesiones otorgadas en los años anteriores: de las 1127 leguas concedidas de agosto de 1843 a octubre de 1845, en 1849 se encontraban solo “cinco leguas en explotación y unas diez y siete en construcción” (Congreso de los Diputados, 1850: apéndice 4). En el articulado se establecieron las medidas para garantizar el interés y el rigor en las concesiones, las bases para la clasificación de los ferrocarriles, las especificaciones para su construcción, y las normas para su explotación. Urgida por el Gobierno, la Comisión del Congreso nombrada para examinar el proyecto, convencida “de la imposibilidad de resolver con premura y sin más datos ni instrucción las graves cuestiones” planteadas, acordó (sin perjuicio de presentar oportunamente su dictamen sobre la totalidad) proponer al Congreso la aprobación de un decreto de vigencia temporal con un único artículo que, hasta tanto se aprobase la propia ley, permitiese al Gobierno “hacer o ratificar concesiones provisionales” a las empresas interesadas y “garantizar a estas el interés mínimo del 6 por 100 de los capitales invertidos” con las condiciones establecidas en el propio decreto (*Gaceta de Madrid*, 1850: 1).

Tras un intento fallido en 1853, en septiembre de 1854 el ministro de Fomento del momento presentó a las Cortes un nuevo proyecto de ley general sobre ferrocarriles (Cortes Constituyentes, 1854: apéndice 3). Durante el trámite parlamentario, la Comisión encargada del dictamen, de conformidad con el Gobierno,

modificó el Capítulo I de la ley para definir y clasificar las principales líneas que habían de formar parte del sistema general ferroviario, “indispensables para enlazar los centros de producción y de consumo con los puntos de activo comercio” (Cortes Constituyentes, 1855: apéndice 6), y “que, partiendo de Madrid, terminen en las costas o fronteras del reino” (*Gaceta de Madrid*, 1855: 1).

Entre las líneas de primer orden incluidas en el dictamen del Congreso figuraba la de Madrid a Cádiz, con ramal a Málaga.

2. EL FERROCARRIL DE MÁLAGA A ALGECIRAS

Más de seis años después de aprobada la ley general, a principios de marzo de 1862, “accediendo S. M. la REINA (Q. D. G.) a lo solicitado por D. José Navarro del Castillo, vecino de Madrid, ha tenido a bien autorizarle, por el término de seis meses, para verificar los estudios de un ferrocarril que partiendo de Málaga y pasando por Marbella, Estepona y San Roque, termine en Algeciras” (*Gaceta de Madrid*, 1862: 1).

No hay evidencia alguna de los estudios realizados por Navarro ni noticia siquiera de que los realizase. Sin embargo, el interés por la línea no decayó en modo alguno: poco más de un año más tarde, con fecha 29 de abril de 1863, un grupo de diputados andaluces,¹ considerando de la mayor importancia unir Málaga con Algeciras, presentó al Congreso una proposición de ley que, en su artículo único, autorizaba al Gobierno “para que, oyendo al Consejo de Estado, pueda conceder en subasta pública una línea férrea que partiendo de Málaga termine en Algeciras pasando por Marbella y Estepona, subvencionándola con el importe de la carretera que debe construirse en el mismo trayecto” (Congreso de los Diputados, 1863: apéndice 2).

En la sesión del Congreso de 30 de abril de 1863, el diputado José Casado,² primer firmante de la propuesta, argumentó en defensa de la línea que

1 José Casado y Sánchez (Motril); José G. Villanova (Orgiva); Francisco de P. Candau (Osuna); Marqués de Premio-Real (Sanlúcar la Mayor); José López Domínguez (Coín); José del Río González. (Gaucín); Antonio Cánovas del Castillo (Málaga).

2 José Casado y Sánchez del Castillo (1821-1906?), malagueño, comandante de infantería a la sazón, diputado a

era de aquellas que, como decía muy bien mi amigo el Sr. González de la Vega al apoyar la proposición relativa al ferrocarril de Cádiz a Algeciras, se recomiendan por sí mismas; [...] tiene, además de la misma ventaja que la de Cádiz a Algeciras de ahorrar el peligroso trayecto del estrecho de Gibraltar, la de no costarle nada al Estado, toda vez que lo que únicamente se hace es transformar la que va a ser carretera de aquellas fértiles cuanto olvidadas comarcas en un ferrocarril” (Congreso de los diputados. *Diario de sesiones*, 1863: 818).

El pleno del Congreso acordó tomar en consideración la proposición. Pocos días más tarde, quedó enterado del nombramiento de los miembros de la comisión que había de informarla, de la que formaba parte como secretario el propio proponente. No hubo tiempo para más porque el día 6 de mayo un real decreto puso fin al período de sesiones.

3. LA MORATORIA

La afluencia de proyectos de ley al Congreso solicitando concesiones de ferrocarriles en los últimos días de la legislatura recién acabada (hasta catorce, entre ellos los de la línea de Málaga a Algeciras y de la de Cádiz al Estrecho de Gibraltar por el puerto de Algeciras) fue objeto de atención por parte de la prensa especializada que, movida por el interés que el hecho había despertado en la opinión pública, estudió “con algún detenimiento [...] los gastos que imponen al Estado, los peligros que ofrecen a las empresas ya constituidas y el interés [...] del país en su pronta aprobación” (*Gaceta de los caminos de hierro*, 1863: 1) considerando que los estadistas se habían alarmado sin fundamento en presencia de esta diversidad de proyectos. No obstante, meses después de constituidas en noviembre de 1863 las nuevas Cortes, a mediados de abril de 1864 el Congreso decretó, y la Reina sancionó, una proposición de ley por la que se concedía al Gobierno un crédito de dos millones de reales para completar con urgencia “las informaciones y estudios [...] necesarios para la clasificación

de los ferrocarriles que, con los que ya se hallan autorizados, deben formar por ahora nuestra red de caminos de hierro” (*Gaceta de Madrid*, 1864a: 1). Con los datos así obtenidos, el Gobierno debería presentar a las Cortes “el proyecto de ley para la clasificación, determinando el orden de preferencia de las diferentes líneas; los períodos en que hayan de construirse, y las subvenciones que en su caso se hayan de satisfacer” (*Gaceta de Madrid*, 1864b: 1).

Al tiempo que la ley, la *Gaceta de Madrid* publicó asimismo una real orden disponiendo que la Dirección General de Obras Públicas, oyendo a la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y teniendo presentes las concesiones de líneas férreas, el plan de carreteras y los datos estadísticos relativos a la riqueza, industria y tráfico de las diferentes localidades, elaborase “en el preciso término de dos meses, un anteproyecto de la red de caminos de hierro que baste a satisfacer las necesidades del país” (*Gaceta de Madrid*, 1864c: 1). Para dar cumplimiento a lo aprobado, la junta consultiva constituyó en su seno una comisión³ (*Gaceta de los caminos de hierro*, 1864a: 4) que, a finales de agosto, concluyó su dictamen mostrando el estado en que quedaría la red ferroviaria con las líneas concedidas y autorizadas hasta la fecha y las que se proponían (*Gaceta de los caminos de hierro*, 1864b: 4). En el dictamen, la comisión incluyó

una línea de primera categoría, que partiendo de la de Sevilla a San Fernando, vaya por Chiclana, Vejer y Tarifa a Algeciras, con un ramal de este punto a San Roque. Además [...] debe tenerse en cuenta la posibilidad de prolongarla más adelante hasta Málaga por la costa (*Gaceta de los caminos de hierro*, 1865a: 7).

Según lo dispuesto, el anteproyecto fue sometido a información de los organismos de la Administración del Estado (Gobernadores, Diputaciones, Ayuntamientos, Juntas de Agricultura, Industria y Comercio, Ingenieros Jefes de las provincias y de las divisiones de ferrocarriles), y también a las compañías y personas interesadas. Reunida así la información

Cortes por Motril durante cuatro legislaturas consecutivas entre diciembre de 1858 y junio de 1864.

3 Formada por Carlos María de Castro y Jacobo González, Inspectores Generales de 2ª clase, vocales de la Sección Tercera (Ferrocarriles); Calixto Santa Cruz, Director de la Escuela Superior de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; y Gabriel Rodríguez, Ingeniero Jefe de 2ª clase, como secretario.

suficiente, se sometió a la consideración de la comisión especial⁴ creada para proponer “el número y clasificación de las líneas que, con las ya acordadas, han de comprender la red de caminos de hierro en [la] Península” (*Gaceta de los caminos de hierro*, 1865a: 4).

Durante más de tres años no hubo noticia alguna de los trabajos de tal comisión. Solo a principios de mayo de 1868, en respuesta a una petición de información por parte de los secretarios del Congreso, el Ministerio de Fomento remitió los datos solicitados adjuntando, “de orden de S. M. la Reina, [...] 24 ejemplares impresos de los ante-proyectos y Memoria formulados para el plan general de ferrocarriles” (Congreso de los Diputados. 1868: 1114).

Meses después, forzada por la revolución de septiembre, la reina destronada emprendía el camino del exilio.

4. EL FERROCARRIL DE CÁDIZ A MÁLAGA

Para impulsar el desarrollo ferroviario del país, el día 2 de julio de 1870 (*Gaceta de Madrid*, 70: 1), las Cortes Constituyentes, en uso de su soberanía, decretaron y sancionaron una ley del Ministerio de Fomento concediendo autorización al Gobierno para otorgar en pública subasta la concesión de diez nuevas líneas (de manera inmediata las de aquellas cuyos proyectos estuviesen aprobados; las restantes cuando los proyectos, elaborados bien por el Estado o bien por particulares, lo fuesen) estableciendo las subvenciones previstas para auxiliar a su construcción; para auxiliar igualmente a la finalización de las obras, en el plazo fijado, a otras cinco líneas. Asimismo, para completar el plan general de ferrocarriles, se autorizaba al Gobierno para otorgar en pública subasta la concesión de otros quince nuevos ramales, una vez finalizadas las obras en las líneas de su origen o destino.

Dos años después, la comisión del Congreso encargada de dictaminar sobre los auxilios a los ferrocarriles en construcción de Madrid a Malpartida de Plasencia y de Mérida a Sevilla, considerando “la importancia económica, política y aun estratégica, del ferrocarril de Cádiz a Málaga, [...] que enlaza con la red general el primero de nuestros puertos de refugio, que recorre riquísimas comarcas del Mediodía” (Congreso de los Diputados. 1872: apéndice 1), propuso a la Cámara que también se le aplicaran los auxilios previstos para las líneas mencionadas.

Nueve meses más tarde los diputados de la Asamblea Nacional de la República, en uso de su soberanía, declararon comprendido en la ley de 2 de julio de 1870 el ferrocarril que,

partiendo de Cádiz y pasando por San Fernando, Chiclana, Vejer, Tarifa, Algeciras, El Campamento, Estepona y Marbella, vaya a terminar en Málaga, quedando autorizado al Gobierno para otorgar, juntas o separadas, [...] la concesión de las dos secciones de dicha línea [...] sirviendo de base para la primera sección declarada ya de utilidad pública y que llega hasta El Campamento, el proyecto que existe aprobado; y para la segunda el que se forme y obtenga también previamente la superior aprobación (Asamblea Nacional. 1873: apéndice 8).

5. EL FERROCARRIL DE CAMPAMENTO A MÁLAGA

En mayo de 1874, Casado Sánchez, como concesionario del ferrocarril de Málaga a Algeciras, presentó un proyecto para su reforma y solicitó su aprobación. La Dirección General de Obras Públicas dispuso que si este había de servir para la segunda sección del ferrocarril de Cádiz a Málaga era preciso hacer que terminase en el Campamento, armonizando sus primeras alineaciones y rasantes con las últimas de la primera sección del Proyecto de Cádiz al Campamento. Con fecha primero de marzo de

⁴ La comisión especial estuvo formada por el Sr. Gutiérrez de la Concha, Presidente del Senado, como presidente; García Barzanallan, senador vitalicio y ex-ministro, como vicepresidente; y como vocales los señores Durán y Pando, del Real Consejo de agricultura, industria y comercio; Ambiard, director general de impuestos indirectos; Mansilla, cónsul del tribunal de comercio de Madrid; Areitio, de Castro, Santa Cruz, del Valle, Martínez de Velasco, Elcoro, Núñez de Prado, Ardanaz y Retortillo, todos del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; Sivila del cuerpo general de la Armada; Burriel, brigadier, y Sierra, coronel del cuerpo de ingenieros del ejército; y Salamanca, Bertrán de Lis, Campo, de Olea, Miranda, Loring, y de la Gándara, en representación de empresas concesionarias de ferrocarriles.

1875, dando cumplimiento a lo dispuesto, el concesionario presentó a la Administración, modificado, el que ya era proyecto del ferrocarril de Campamento a Málaga. Fue aprobado, con prescripciones, por una real orden de 10 de agosto de 1875 (AHF Madrid: A-0042-013).

5.1. El proyecto

Según su diseño, el trazado se iniciaba en la que en el plano general del proyecto reformado se denomina Estación de San Roque y Campamento, de 2ª categoría, situada en el punto de encuentro de las dos secciones de la línea de Cádiz a Málaga, próxima al mar, entre el río Guadarranque y el arroyo Mayorga, frente a Puente Mayorga, pedanía de San Roque, a 119,6 kilómetros de Málaga. En su recorrido por el Campo de Gibraltar, cruzaba el arroyo Mayorga y se dirigía al interior para salvar los altos de los Fuertes a través del túnel nº 7 del proyecto, entre los kilómetros 118 y 117; se aproximaba de nuevo a la costa atravesando los túneles nº 6, bajo el alto del Chaparral en el kilómetro 111, y nº 5, bajo el alto de Guadalquitón, entre los kilómetros 108 y 107; alcanzaba la estación de Guadiaro, en el kilómetro 104, cruzando el río de ese nombre un kilómetro después. A partir del kilómetro 100 la línea circulaba por la costa malagueña, en la que aparecían previstas hasta diez estaciones: de poniente a levante, Punta Europa y Manilva, ambas de 4ª categoría; Estepona, de 3ª; San Pedro de Alcántara, de 4ª; Marbella, de 2ª; Fuengirola, de 3ª; Arroyo de la Miel, Torremolinos y Churriana, todas de 4ª; y finalmente Málaga, de 1ª categoría.

Del progreso de las gestiones realizadas por Casado ante la administración se congratulaba la publicación malagueña *Revista de Andalucía*, cuyo editor y director-propietario escribía, en los comienzos del año 1877, “vemos con gusto que adelanta mucho el proyecto de construir una línea férrea desde Málaga a Gibraltar, poniéndonos en comunicación con los ricos e importantes pueblos de nuestra costa de Poniente” (*Revista de Andalucía*, 1877: 191), algunos de cuyos ayuntamientos, los de Torremolinos y Estepona, acordaron ceder “gratuitamente al concesionario [...] los terrenos de propios que atraviesa la línea” (*Diario de Córdoba*, 1877: 2). En abril de 1878, reconocido por el Ministerio de Fomento

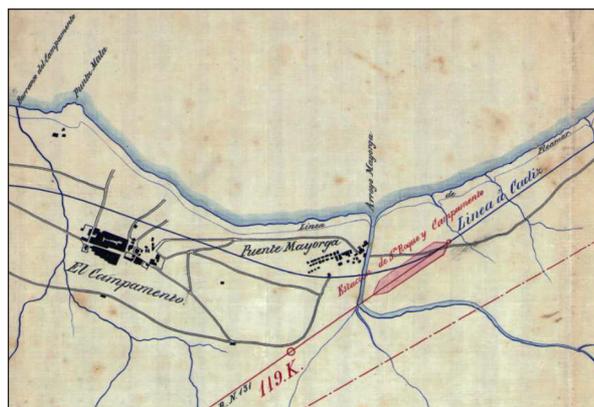


Lámina 1. Proyecto reformado del ferrocarril Málaga-Campamento. Trazado final en el Campo de Gibraltar y unión con la línea Campamento-Cádiz (Signatura AHF A-0042-013)

el derecho de Casado a la concesión, y aceptado por este el pliego de condiciones, una real orden del Ministerio de Fomento acordó “otorgar a D. José Casado la concesión del ferrocarril del Campamento (Gibraltar) a Málaga, pasando por Estepona, Marbella, Fuengirola y Churriana, cuyas obras deberán ajustarse con arreglo al proyecto y pliego de condiciones aprobados” (*Gaceta de Madrid*, 1878: 1).

5.2. Las obras

De que el comienzo de las obras era inminente se hicieron eco diversas publicaciones periódicas de ámbito regional y nacional. Meses después de concedida la línea, a finales de julio, los diarios madrileños informaban de que era muy probable que “el día 1º de agosto se verificara la inauguración oficial de los trabajos del ferrocarril de Málaga al Campo de Gibraltar” (*El Siglo futuro*, 1878: 1) y, en los primeros días de agosto, algunos diarios andaluces daban cuenta de la llegada a Málaga del “inspector facultativo de los caminos de hierro de Andalucía, don Luis Gracián, con objeto de asistir a la inauguración de las obras del ferrocarril de Málaga al Campo de Gibraltar” (*Crónica Meridional*, 1878: 3). También en agosto la prensa especializada daba cuenta de que el Ministerio de la Guerra había trasladado al de Fomento “la conveniencia de que el cuerpo de ingenieros militares estudie el trazado del ferrocarril del río Guadiaro a Algeciras” (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1878: 4), considerado zona militar dada su proximidad a la colonia inglesa de Gibraltar. Atendiendo la sugerencia,

una Real orden, fechada el 3 de septiembre del mismo año, dispuso que una Comisión Mixta de Ingenieros del Ejército y de Caminos, Canales y Puertos estudiara nuevamente el trazado entre el río Guadiaro y Algeciras (AHF Madrid: A-0105-002). A la espera de la intervención prevista, la única actividad relevante de la que se tuvo noticia fue la presentación de una instancia del concesionario solicitando al Ministerio de Hacienda “la habilitación de la playa de San Andrés, en Málaga, para la descarga y despacho de los materiales [...] que se destinen a la construcción y conservación de ferrocarriles” (*Gaceta de Madrid*, 1879: 3), que le fue concedida en junio de 1879.

Algo más de un año después, en agosto de 1880, la prensa informó de que una comisión mixta de ingenieros civiles y militares iniciaría “en breve [...] el estudio del trazado del ferrocarril de Algeciras a Guadiaro, línea de Málaga” (*La Raza Latina*, 1880a: 4) y de que dicha comisión sería la misma que había finalizado el del “trazado de la línea férrea de Jerez a Algeciras en su parte de esta ciudad a Jimena”⁵ (*La Raza Latina*, 1880b: 4). A la espera de los resultados de los estudios emprendidos por la Comisión Mixta, el Ministerio de Fomento, por Reales órdenes de 7 de mayo de 1881 y 20 de enero de 1882, resolvió que no empezarían a contarse los plazos para la terminación de las líneas del Campamento a Málaga y de Jerez a Algeciras hasta que se aprobase y entregase a los concesionarios el proyecto que la comisión mixta habría de elaborar.

En mayo de 1883 el proyecto volvió a ser noticia: se supo que “muy en breve darán principio las obras de la línea férrea de Málaga al Campo de Gibraltar” (*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 1883a:4). De mayor trascendencia fue la información aparecida, a mediados de agosto de aquel año, en el semanario algecireño *El último Telegrama*, reproducida y comentada por la prensa de la provincia, que decía así:

Tenemos delante uno de los prospectos de la compañía que se ha formado para la construcción de esta vía férrea, y que circulan en Londres, invitando la suscripción. Los directores de la compañía son varios señores ingleses, y Don Eduardo Huelin, Don Felipe Casado, Don M. Calzado, Don Francisco Mitjana, Don Luis Molini, de Málaga y D. Manuel Luna Maura, de Madrid.⁶

Capital accionario de la compañía, libras: 600.000
Subvención del Gobierno: 285.969
Total: 885.969 Libras

La suscripción a la que se invita es de libras 342.500 que viene a ser una mitad de los bonos autorizados por la compañía, cuyos bonos devengarán el 6% de rédito pagadero en Londres el 1.º de Enero y de Julio, y redimibles a la par en el período de 33 años.

De los datos que presenta el prospecto a la consideración de los suscritores, entreveamos los que más pueden interesar a nuestros lectores.

Arranca la vía de la ciudad de Málaga y termina en el Campamento, situado a unos tres kilómetros al Norte de Gibraltar. Esta vía, que está ya empezada, tendrá unos ciento veinte kilómetros de longitud, y atravesará uno de los distritos más ricos y productores de España, especialmente adaptado por su suelo y clima al cultivo de la caña, de la cual ya hay extensas plantaciones. Más de 100.000 toneladas de caña produce anualmente el valle que deberá atravesar la vía y nuevos y extensos trozos de tierra se roturan actualmente para el referido plantío. La ciudad de Málaga, con sus afueras, contiene una población de 133.000 habitantes, al tanto que los pueblos cercanos al trayecto de la vía incluso Gibraltar cuentan unas 490.000 almas. También pasa la línea por las minas de hierro de Marbella; y la falta de puertos entre Málaga y Gibraltar, ha impedido hasta aquí el desarrollo de los variados recursos del distrito. Reconociendo el Gobierno Español la utilidad pública y la importancia de la vía de la línea, otorgará una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro, lo que es igual a 285.969 libras por toda la línea, además

5 En su informe la Comisión había incluido, en la sección tercera entre Guadarranque y Jimena, para facilitar el empalme con la línea de Málaga a Campamento, el paso por el punto conocido como Boca-leones, lugar del término de Castellar de la Frontera, cercano a Jimena.

6 Eduardo Huelin Reissig, empresario e industrial.; su primo hermano Felipe Neri Casado y Reissig; Francisco Mitjana, miembro de la Sociedad Económica de Amigos del País; Luis de Molini Martínez; Manuel Luna Maura, secretario de la Junta directiva de la Asociación de Contratistas de Obras Públicas, de Madrid

del derecho a introducir libre de impuestos todos los materiales para la construcción. Esta empresa construirá también muelles en Puente Mayorga, situado al norte de la bahía; y la misma empresa se propone gestionar cerca de las autoridades inglesas y españolas el permiso para construir un ramal que partiendo del Campamento atravesase el terreno neutral y termine bajo las murallas de Gibraltar.

Se ha efectuado un contrato para la construcción de la vía con la Compañía Constructora de Ferrocarriles y Obras públicas de Londres, la cual tomará las 600.000 libras de capital ordinario de la compañía en acciones a la par.

Los planos han sido inspeccionados por el ingeniero Mr. F. C. Shelman, por cuyo informe podrá verse que las obras que se proponen no ofrecen mayores dificultades. Según el contrato, la vía deberá quedar terminada y abierta al tráfico dentro de un período de 4 años; pero se espera que quedará concluida en mucho menos tiempo (*El Guadalete*, 1883a: 1).

Transcrito el texto, el periodista reflexionaba sobre las verdaderas intenciones de los promotores:

Tales son las principales declaraciones del prospecto, presentadas con el arte a que en estos casos se recurre, para el mejor éxito en la suscripción. Sobre este extremo no tenemos interés en decir más; pero sí manifestaremos que el objeto de esta empresa es, con el pretexto de Puente Mayorga, el de llevar el ferrocarril a Gibraltar y dar mayor importancia a la colonia extranjera, siempre a costa de España.

¿Es este el resultado de la comisión de ingenieros militares, que en varias ocasiones recorrió el terreno desde Guadiaro [...] a fin de variar el trazado, con el objeto de alejarlo de los cañones de Gibraltar? ¿Qué habrá pasado entre los ingenieros y la compañía para que esta se explique en el prospecto de la manera que lo hace? [...]

Quizás el digno cuerpo de ingenieros no sepa nada acerca del asunto, y se reservará para dictar oportunamente lo que mejor convenga, por más que no deja de causar extrañeza, que después de tanto estudio para variar el trazado, este resulte ser el primitivo.

Si el gobierno de España sabe defender sus intereses y atender a lo que conviene a la nación, deberá oponerse a este trazado y hacer que esta vía empalme con la de Jerez Algeciras, viniendo a

terminar a un puerto español y no bajo los cañones de la colonia inglesa para favorecerla más aun de lo que la hemos favorecido en todos tiempos con desdoro para nosotros (*El Guadalete*, 1883b: 1).

Una semana más tarde, el diario madrileño *El Día* ponderaba la información ofrecida por *El último Telegrama* y recordaba:

en Abril último [...] hacíamos constar que [Gibraltar] tiene para los ingleses dos importantísimos aspectos: el militar y el comercial; «si no podemos hoy atacar el primero, decíamos, rebajemos la importancia del segundo colocándole al lado quien le dispute la primacía, y así, al paso que conseguimos hacer menos ventajosa su posesión, lograremos un beneficio directo para nuestro país.» En esta consideración, unida a las excelentes condiciones de Algeciras para la construcción del puerto, fundábamos nuestra defensa del mismo. Y para lograr este fin, puede servir principalmente el trazado que, apartándonos de Gibraltar, lleve la línea férrea hasta Algeciras.

Al hacer nuestros los patrióticos razonamientos del periódico algecireño, creemos que no necesitará el Gobierno de muchas excitaciones para dar la razón a los que piden la alteración del trazado. Podrán haber pasado los tiempos de los odios internacionales y de los proyectos belicosos; pero sería excesiva humildad contribuir a enriquecer y mejorar la situación de una colonia extranjera enclavada en nuestro territorio, llevándole hasta sus puertas los medios de prosperidad y hacerlo colocando la nueva vía al alcance de sus cañones (*El Día*, 1883d: 1).

Apenas tres meses después, el Gobierno dio respuesta a las cuestiones planteadas por *El Último Telegrama*. El 30 de noviembre una real orden del Ministerio de Fomento dio su aprobación a los trazados estudiados y propuestos por la Comisión Mixta entre Jimena y Algeciras, de la línea de Jerez a Algeciras, y entre el río Guadiaro y Algeciras, de la línea de Campamento a Málaga, y dispuso que la construcción y explotación del trozo de Bocaleones a Algeciras, común a las dos líneas, pertenecería a una de ellas. En 21 de marzo de 1884, por Real orden del Ministerio de Fomento, se dieron instrucciones al ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles de Sevilla para que fijara un plazo prudencial a los concesionarios de ambas líneas para manifestar su parecer. El concesionario de la línea de Campamento a Málaga dejó transcurrir el mes

que se le señaló para que expusiera lo que creyera conveniente a su derecho sin ni siquiera acusar recibo de la comunicación en la que se le daba cuenta de dicho plazo; con su silencio renunció tácitamente al trozo común, dejando al Gobierno en libertad de resolver como estimase conveniente (AHF Madrid: A-0105-002).

6. EL FERROCARRIL DE BOCALEONES A MÁLAGA

Vista la falta de actividad en la línea de Campamento a Málaga, en la que desde el comienzo de las obras solo se trabajó “lo suficiente para completar la insignificante suma de 34.129 pesetas necesarias para devolver la fianza” (*Gaceta de Madrid*, 1885a: 1), se hizo evidente que, para garantizar la continuidad de los trabajos, era imprescindible entregar al concesionario el anticipo reintegrable previsto en las leyes de concesión: 60.000 pesetas por kilómetro, en metálico o en obligaciones de ferrocarriles que no se podría hacer efectivo hasta que se dictase “una disposición legislativa que determine el tiempo, modo y forma en que ha de entregarse” (*Gaceta de Madrid*, 1885b: 1). Para ello, en mayo de 1885, el ministro de Fomento presentó a la aprobación de las Cortes un proyecto de ley en cuyo artículo 1º establecía que, “en equivalencia del anticipo reintegrable [...] se abonará la subvención de 40.000 pesetas por kilómetro, en metálico, sin deducción alguna y sin necesidad de reintegrarlas” (*Gaceta de Madrid*, 1885c: 1); en el artículo 7º y último se disponía que, para todos los efectos legales, “la línea del Campamento a Málaga se entenderá [...] limitada a la longitud comprendida entre Málaga y el empalme de BocaLeones con la de Jerez a Algeciras” (*Gaceta de Madrid*, 1885d: 1). El 11 julio se dieron por terminadas las sesiones de las Cortes sin finalizar el trámite parlamentario del proyecto.

Año y medio después, en enero de 1887, “en vista de la declarada imposibilidad en que se halla la Compañía concesionaria del ferrocarril de Jerez a Algeciras de llevar a cabo la construcción del mismo” (Congreso de los Diputados, 1887: apéndice 10), el diputado por Cáceres Ramón Cepeda presentó una proposición de ley para la sustitución del ferrocarril de Bobadilla por Ronda a empalmar con el de Jerez a Algeciras, ya

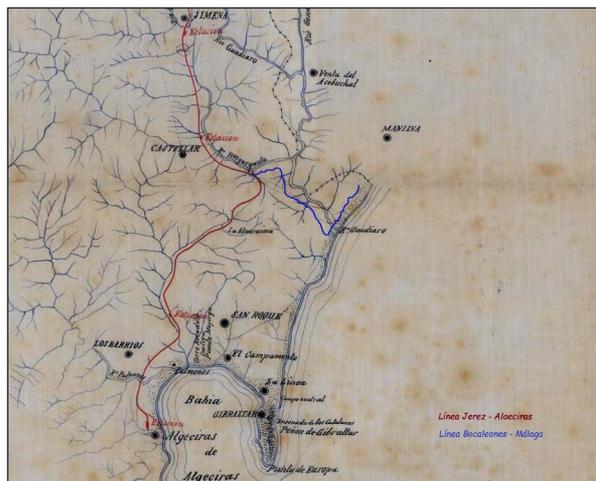


Lámina 2. Conexión, en Bocaleones, de las líneas de Málaga a Campamento y de Jerez a Algeciras (Signatura AHF A-0119-008 Mod.)

concedido, por el de Bobadilla a Algeciras, pasando por Jimena y BocaLeones. Superados los trámites parlamentarios, el día 5 de mayo, la Reina Regente, en nombre de su hijo Alfonso XIII, sancionaba lo decretado por las Cortes autorizando al Gobierno a otorgar en pública subasta la concesión de dicho ferrocarril que “disfrutará [...] la subvención de 60.000 pesetas en efectivo por kilómetro, y además la exención de los derechos de Aduanas para el material de su construcción y de diez primeros años de explotación” (*Gaceta de Madrid*, 1887: 1). Un mes más tarde las mismas Cortes acordaron que el ferrocarril de Campamento a Málaga recibiera “28.800 pesetas por kilómetro de subvención [...] pagadas en metálico y sin reducción alguna” (Senado, 1887: apéndice 15), acuerdo sancionado un mes después por la misma reina regente.

Asignado, por ley, el tramo de Bocaleones a Algeciras al ferrocarril sustituto del de Jerez a Algeciras, una real orden de 20 de octubre resolvió que:

el ferrocarril de Campamento a Málaga tendrá su origen en la línea de Bobadilla a Algeciras, en el sitio denominado Boca-Leones y seguirá por la traza del estudio de la Comisión mixta [...] hasta el río Guadiaro en donde enlazará con el trazado que sirvió de base a la concesión de la línea, continuando por el mismo hasta Málaga (AHF Madrid: A-0105-002).

Resolvió asimismo que se hiciera entrega al

concesionario de la parte del proyecto de la Comisión mixta referente al trazado de Bocaleones al Guadiaro, junto con copia autorizada de diversa documentación técnica, “en la inteligencia de que el plazo de cuatro años fijado para la línea empezará a contarse desde el día en que se entregue” (AHF Madrid: A-0105-002). Casado Sánchez acusó recibo al cabo de un mes, excusando su demora por la espera de otros documentos del estudio que finalmente no había recibido.

7. EL PRINCIPIO DEL FIN

Poco más hubo que contar. El interés de los inversores en el proyecto disminuyó en gran medida con el progreso de los trabajos del nuevo ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, que permitieron inaugurar el tramo entre esta ciudad y Jimena en octubre de 1890. Solo algunos trámites administrativos ocuparon los años finales de la aventura de José Casado Sánchez y su ferrocarril de Málaga a Algeciras.

A los pocos meses de empezar a correr el plazo de ejecución de las obras, a finales de febrero de 1888, Casado se dirigió al Ministerio de Fomento solicitando que dictase una resolución expresa que diese fe de que las obras que se iniciaban estaban subvencionadas por el Estado con 28.800 pesetas en metálico por kilómetro construido, entregadas mensualmente, “para que así lo comprendan las personas con quienes ha de contratar la construcción, las cuales de otra manera no aceptarán compromisos en este asunto” (AHF Madrid: A-0220-005). El ministerio remitió el escrito de Casado al Consejo de Estado que resolvió conforme a lo solicitado.

Hasta pasados cuatro años no hubo noticias de actividad alguna en la línea férrea. Prorrogada por cuatro años la concesión, en los primeros meses de 1892, Casado pidió autorización para desembarcar “en los puertos de Arroyo de la Miel, Arroyo Hondo y Playa de Carbajal las herramientas y materiales que durante la ejecución de aquella vía férrea han de emplearse, procedentes de Málaga y de otros puertos habilitados” (*Gaceta de Madrid*, 1892: 1), que le fue concedida por una real orden del ministerio de Hacienda de 3 de abril de aquel año.

En la primavera de 1894, el corresponsal en Málaga del diario madrileño *La Correspondencia de España*, informaba de la reunión mantenida

por el diputado a Cortes por Gaucín, Andrés Mellado, también director del mencionado diario, con “los señores presidente del Consejo y ministros de Fomento y de la Gobernación, con objeto de que se activasen las obras públicas [...] pendientes en su distrito” (*La Correspondencia de España*, 1894a:2), especialmente las del ferrocarril de Málaga a Campamento, cuya situación conocía de boca del propio concesionario. Según Casado “tan pronto como se ultime el expediente darán principio las obras, pues ya hay cuatro trozos replanteados y expropiados [...] cuyos contratistas tienen depositadas las fianzas correspondientes” (*La Correspondencia de España*, 1894b: 2).

8. EL DESENLACE

En enero de 1896 se consumó el fracaso del proyecto ferroviario de Casado, en circunstancias lamentables. Sin recursos y sin solvencia, dejó de satisfacer “deudas sagradas a varios honrados padres de familia”; y quedaron “totalmente paralizados los trabajos [...] y sin ocupación los numerosos braceros que en ellos se empleaban” (*Heraldo de Baleares*, 1896: 3).

El día 3 de diciembre de 1906, fallecido ya Casado, resultando acreditado que “durante los veintiséis años que lleva de existencia la concesión del ferrocarril del Campamento a Málaga sólo se han realizado obras insignificantes que han podido realizarse en menos de seis meses” (*Gaceta de Madrid*, 1906: 2), el Consejo de Estado en su dictamen concluyó que procedía declarar la caducidad de la concesión, resolviendo el rey como el dictamen propuso.

9. EPÍLOGO

La inercia de la Administración hizo posible que durante años continuaran celebrándose las subastas previstas en las leyes aplicables para la adjudicación de la concesión caducada. La tercera y última, naturalmente sin postor alguno, tuvo lugar el día 5 de julio de 1916.

10. FUENTES DOCUMENTALES

- Archivo Histórico Ferroviario, signatura A-0105-002.
- Archivo Histórico Ferroviario, signatura A-0105-002.

- Archivo Histórico Ferroviario, Signatura A-0105-002.
- Archivo Histórico Ferroviario, Signatura A-0220-005.
- Archivo Histórico Ferroviario, Signatura A-0220-005.
- Archivo Histórico Ferroviario. Sig. A-0042-013.
- Asamblea Nacional. *Diario de sesiones*. Legislatura 1873. 7/3/1873. Núm. 18.
- Congreso. *Diario de sesiones*. Legislatura 1863/64. 29/4/1863. Núm. 55.
- Congreso. *Diario de sesiones*. Legislatura 1863/64. 30/4/1863. Núm. 55.
- Congreso. *Diario de Sesiones*. Legislatura 1867-68. 9/5/1868. Núm. 77.
- Congreso. *Diario de sesiones*. Legislatura 1872. Segunda. 10/6/1872. Núm. 35.
- Congreso. *Diario de sesiones*. Legislatura 1887. 20/1/1887. Núm. 4.
- Cortes Constituyentes. *Diario de sesiones*. Legislatura 1854-56. 23/9/1854. Núm. 25
- Cortes Constituyentes. *Diario de sesiones*. Legislatura 1854-56. 20/3/1855. Núm. 110..
- *Crónica Meridional* (Almería, 1860) 3/8/1878.
- *Diario de Córdoba* (Córdoba, 1849). 27/2/1877.
- *El Día*, Madrid, 15/9/1883.
- *El Español* (Madrid, 1835). 22/11/1845.
- *El Guadalete* (Jerez de la Frontera, 1852) 21/8/1883.
- *El Siglo futuro* (Madrid, 1875) 26/7/1878.
- *Gaceta de los caminos de hierro* (Madrid, 1856). 17/5/1863.
- *Gaceta de los caminos de hierro* (Madrid, 1856). 18/8/1878.
- *Gaceta de los caminos de hierro* (Madrid, 1856). 28-8-1864.
- *Gaceta de los caminos de hierro* (Madrid, 1856). 29-4-1865.
- *Gaceta de los caminos de hierro* (Madrid, 1856). 29-5-1864.
- *Gaceta de los caminos de hierro* (Madrid, 1856). 6/5/1883.
- *Gaceta de los caminos de hierro* (Madrid, 1856). 8/1/1865.
- *Gaceta de Madrid* núm. 2123, 24/8/1840.
- *Gaceta de Madrid* núm. 106, 15/04/1864.
- *Gaceta de Madrid* núm. 106, 16/4/ de 1878.
- *Gaceta de Madrid* núm. 126, 06/05/1887.
- *Gaceta de Madrid* núm. 144, 24/05/1885.
- *Gaceta de Madrid* núm. 5685, 22/02/1850.
- *Gaceta de Madrid* núm. 75, 16/3/1862.
- *Gaceta de Madrid* núm. 886, 06/06/1855.
- *Gaceta de Madrid* núm. 94, 03/04/1892.
- *Gaceta de Madrid*, núm. 07/07/1870.
- *Gaceta de Madrid*, núm. 169, 18/06/1879.
- *Gaceta de Madrid*, núm. 337, 03/12/1906.
- *Heraldo de Baleares*, 04/01/1896 (Palma de Mallorca, 1896).
- *La Correspondencia de España* (Madrid, 1859). 25/04/1894.
- *La Raza Latina* (Madrid, 1874) 15/8/1880.
- *Revista de Andalucía* (Málaga, 1874). 01/01/1877, nº 7.
- Senado. *Diario de Sesiones*. Legislatura 1887. 25/06/1887. Núm. 125. Ap. 15°.

Antonio Benítez Gallardo

Consejero de número de la sección primera del IECG

Cómo citar este artículo:

Antonio Benítez Gallardo (2019). "Historia de los ferrocarriles (frustrados) del Campo de Gibraltar (III). El ferrocarril de Málaga a Algeciras (I)". *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños* (51), diciembre 2019. Algeciras: Instituto de Estudios Campogibaltareños, pp. 47-56
