

## UN PROYECTO FALLIDO: THE MÁLAGA & GIBRALTAR RAILWAY COMPANY

Pedro Sierra de Cózar.

### EL FERROCARRIL DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR<sup>1</sup>

La Ley General de Ferrocarriles de 1855 estableció un Plan General de líneas férreas que “*partiendo de Madrid terminen en las costas o fronteras del Reino*” (art. 2º). Siguiendo esa directriz se construyeron paulatinamente los enlaces ferroviarios con los principales puertos atlánticos y mediterráneos; en el caso de Andalucía, los trenes llegaron pronto a Cádiz y Málaga

No obstante, quedó un área geográfica en sombra en el mapa de las comunicaciones ferroviarias: la zona costera comprendida entre ambos puertos, es decir, la costa española del Estrecho de Gibraltar.

La importancia estratégica de esta comarca era indudable, especialmente desde la ocupación de Gibraltar por los ingleses en 1704, y los gobernantes de la época eran conscientes de ello; sin embargo, ni siquiera se ocuparon de construir una red de caminos carreteros que hubiese permitido el tráfico rodado entre Cádiz o Málaga y la zona de la bahía de Algeciras.

Los testimonios de los viajeros dan fe de las dificultades de estas rutas. Por ejemplo, Francis Carter, que salió de Gibraltar el 23 de septiembre de 1772 en dirección a Málaga, escribía:

*“Después de cruzar la frontera española, viajamos cinco horas por la costa del Mediterráneo, sobre terrenos áridos, unas tres leguas; entonces encontramos un río ancho y profundo, que no es vadeable en invierno...Esta carretera [de Gibraltar hasta Estepona] no se puede utilizar en invierno por la cantidad de ríos y arroyos que hay que cruzar...”*

Ciento cincuenta años más tarde, la situación descrita por Carter no había mejorado mucho. En 1922, la empresa de transportes por carretera “Portillo”, que hacía el servicio de viajeros entre La Línea y Málaga, debía atravesar el río del que hablaba Carter, el Guadiaro, en una barcaza.

En dirección opuesta las comunicaciones no eran mejores. Otro viajero inglés, Richard Ford, describió el camino entre Cádiz y Gibraltar:

---

<sup>1</sup> Ver SIERRA DE CÓZAR, Pedro: “Ronda por su ferrocarril. La construcción de la línea Bobadilla-Algeciras”. CEDER. Ronda. 2003. (De esta fuente procede la información general utilizada en esta Comunicación, a no ser que se indique lo contrario)

*“La manera más segura y rápida de ir es por vapor y el pasaje por el Estrecho es espléndido. Por tierra el viaje, ya que no hay carretera para coches en la mayor parte del camino, ha sido realizado por mensajeros comerciales en 16 horas...”*

La necesidad de solucionar este estrangulamiento, que dificultaba seriamente las comunicaciones con las plazas españolas del norte de Marruecos, en concreto con Ceuta, fue reconocida por el Gobierno español con motivo de la Guerra de África (1859-1860).

En efecto, el general O'Donnell comprobó la utilidad de los ferrocarriles para el despliegue rápido de las tropas cuando, con la colaboración de la “M. Z. A.”, pudo transportar velozmente su ejército hacia el sur. Se hizo patente entonces la falta de una línea férrea que hubiese permitido llevar el ejército a un punto más cercano, la bahía de Algeciras.

Tal necesidad impulsó inmediatamente varios proyectos. Antonio Guerola, gobernador civil de Málaga y estrecho colaborador de Jorge Loring, concesionario del ferrocarril Córdoba-Málaga, decía:

*“Por Real Orden de 7 de marzo de 1862 se concedió autorización de estudios de un ferrocarril a D. José Mazarino del Castillo para la línea de Málaga a Algeciras [aunque] no tengo noticia alguna de que se hiciese tal estudio...”*

La Ley de Ferrocarriles de 1877 vino a solucionar este problema, estableciendo en su Plan General una conexión doble con la bahía de Algeciras por medio de dos líneas, una de Cádiz al Campamento y otra del Campamento a Málaga. Muy pronto se presentaron proyectos para ambas líneas, aunque ninguna de ellas llegó a construirse. Pero en ambos casos se detecta la presencia de financieros británicos.

## **EL GOBIERNO BRITÁNICO INTENTA ENLAZAR GIBRALTAR CON LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES**

Desde el primer momento, el Gobierno británico, por razones obvias, mostró un claro interés por el desarrollo la red ferroviaria española. Es suficientemente conocida la historia de la participación de los ingleses en la financiación, construcción y explotación de parte de los ferrocarriles españoles, a lo largo del siglo XIX y primera mitad del siglo XX.

Dicha participación, aunque realizada por el capital privado británico, estuvo en la mayoría de las ocasiones apoyada decididamente por la acción política de sus sucesivos gobiernos, movidos no sólo por intereses económicos, sino también por motivos políticos y estratégicos.

Un proyecto en el que predominan con claridad los intereses geoestratégicos sobre los económicos fue el intento de hacer llegar el ferrocarril a su colonia de Gibraltar, objetivo que pretendieron alcanzar en diversas ocasiones, pero que terminó fracasando a

causa de la decidida oposición de los gobiernos de España, que consideraron siempre dicho proyecto un peligro para la defensa nacional.

En 1981, el cónsul británico en Málaga, Alexander Finn, al informar a su Gobierno sobre la próxima finalización de las obras del ferrocarril Bobadilla-Algeciras, que construía una firma inglesa, “The Algeciras (Gibraltar) Railway Company”, exponía con claridad las ventajas del ferrocarril para la colonia de Gibraltar:

*“Cuando esté finalizado, situará a Gibraltar y área circundante en comunicación directa con la red general de los ferrocarriles españoles, incluyendo la línea a Madrid, a la frontera con Francia y con el resto de Europa, de tal forma que constituirá el camino natural para los pasajeros que llegando desde Inglaterra, América y otros países a Gibraltar, tengan la intención de visitar Granada, Sevilla, Córdoba y otros lugares de interés del sur de España...*

*El ferrocarril servirá, asimismo, para transportar los productos de las fértiles dehesas de Andalucía: aceite, vino, corcho, ganados, cerdos, frutos, etc., además de los minerales de los lugares atravesados por la línea, que podrán ser enviados por numerosos barcos a todo el mundo y convertirán a Gibraltar en un puerto de escala...”<sup>2</sup>*

La inclusión en el Plan General de la Ley de Ferrocarriles de 1877 de las líneas que debían converger en la bahía de Algeciras, hizo creer a los ingleses que alguna de ellas alcanzaría la misma frontera de su colonia. Para asegurarse de ello, decidieron intervenir.

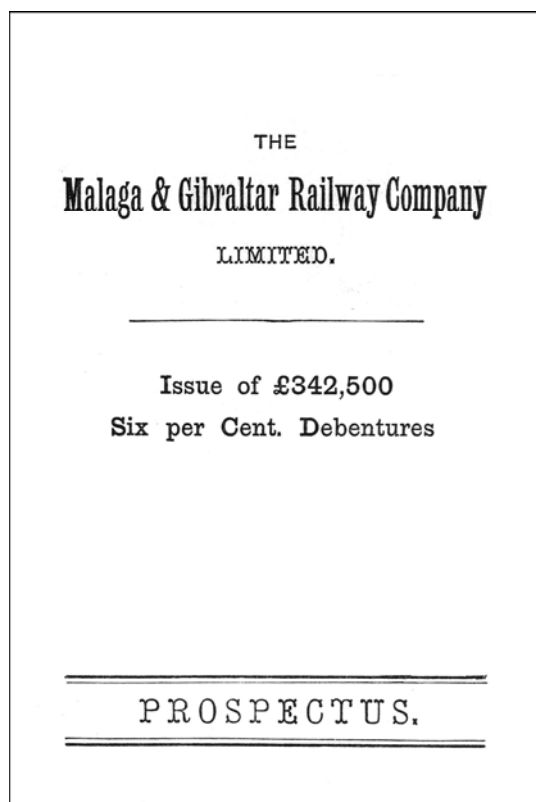
Una Real Orden de 31 de diciembre de 1877 otorgó la línea Cádiz-Campamento a Don Andrés Antero Pérez. El ferrocarril partiría de Cádiz y pasando por San Fernando, Chiclana, Vejer, Tarifa y Algeciras, terminaría en el Campamento, un lugar de la bahía, a unos 3 kilómetros al norte de Gibraltar.

Antero transfirió sus derechos a un grupo de financieros, casi todos ellos británicos, al frente del cual figuraba Don Alejandro Irvine y del que formaban parte Don Emilio Balignac (ingeniero francés, residente en Gibraltar), Don Francisco Engelbach y Don Carlos Smith. La transferencia fue aprobada por Real Orden de 10 de agosto de 1879.

Posteriormente, las escasas perspectivas económicas que ofrecía el trazado impulsaron a los concesionarios a solicitar al Gobierno el cambio del recorrido Cádiz-Campamento por otro alternativo que, partiendo de un punto de la línea entre Jerez y El Portal, finalizase en Algeciras, pasando por las inmediaciones de Arcos, Algar, Tempul, Jimena de la Frontera, Castellar, San Roque y los Barrios.

---

<sup>2</sup> “Informes consulares británicos (1886 – 1894)”. Departamento de Historia Económica. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Málaga.



Se argumentaba que las tierras por las que discurriría el nuevo trazado estaban más pobladas y poseían mayores recursos agrícolas, ganaderos, forestales y mineros; al discurrir por el interior, la línea quedaría a salvo de posibles ataques desde el mar, y, finalmente, se aducía:

*“La vía acaba en Algeciras, donde debiera haber un buen puerto...Vendrán otras líneas a empalmar con ésta... pues la Ley de 12 de marzo de 1880 hace entrever la realización de otra vía que viniendo de Bobadilla y atravesando la Serranía de Ronda, empalmará en un punto de ésta que podría ser Jimena de la Frontera...”<sup>3</sup>*

El cambio fue autorizado por Ley de 7 de mayo de 1880 y el grupo encabezado por Irving fundó una sociedad para la construcción de la línea, la “Compañía del Ferrocarril Directo de Jerez a Algeciras y Gibraltar”, a la que transfirió sus derechos, cesión aprobada por Real Orden de 27 de junio de 1881. Según se deduce del nombre de la Compañía, se trataba de prolongar el ferrocarril hasta Gibraltar.

Se iniciaron las obras en el tramo Algeciras-Jimena, pero la Compañía fracasó. Años más tarde, en 1877, los concesionarios pretendieron recuperar el trazado inicial entre Cádiz y Algeciras bordeando la costa del Estrecho, para no perder la sustanciosa subvención estatal.

<sup>3</sup> La vía a la que se alude era el proyecto Bobadilla-Algeciras por Ronda, que pronto entró en conflicto con el de Jerez – Algeciras. Archivo Histórico Ferroviario. Fundación RENFE. Madrid. Legajo 733.

Buena parte de la responsabilidad del fracaso de estos proyectos hay que atribuírsela a la oposición de la ciudad de Cádiz, capital de la provincia, que temía con fundamento que la llegada del ferrocarril a Algeciras causaría graves perjuicios a su propio puerto. Finalmente los promotores desistieron de su empeño y el ferrocarril no se construyó.

### **PROYECTO DE ENLACE ENTRE MÁLAGA Y GIBRALTAR: “THE MÁLAGA & GIBRALTAR RAILWAY COMPANY”**

En la costa mediterránea del Estrecho, tras el estudio nonato de Mazarino, una Real Orden de 3 de abril de 1878 otorgó la concesión de un ferrocarril de Málaga al Campamento, pasando por Churriana, Fuengirola, Marbella y Estepona a D. José Casado, con arreglo al proyecto y pliego de condiciones aprobados por Reales Órdenes de 10 de agosto de 1875 y 13 de marzo de 1878, respectivamente.

Este proyecto parecía reunir todas las condiciones para arribar a buen puerto, porque detrás del concesionario José Casado estaba una poderosa Compañía angloespañola, “The Málaga & Gibraltar Railway Company”, cuya sede social estaba en Londres, en el 46 de Lombard Street.<sup>4</sup>

Como Directores de la Compañía figuraban, por parte británica, el caballero C. Fraser Mackintosh, Director del “Caledonian Banking Company Limited”; el caballero Morgan Lloyd, Director del “National Bank of Wales Limited”; Mr. James Goodson; Mr. W. Molesworth, Director de “Heston Railway Company” y Mr. Ernest Oppenheim, comerciante.

Por parte española, Don Eduardo Huelin, de la firma “Huelin y Hermanos”, banqueros, Málaga; Don Felipe Neri Casado, banquero en Málaga y de la firma “Garvey & Casado” de Nueva York; Don Manuel Calzado, Vicecónsul británico en Marbella y agente de “The Marbella Iron Ore Company”; el Excmo. Sr. Don Francisco Mitjana, fabricante, Málaga; Don Manuel Luna y Maura, contratista de obras públicas, Madrid; y Don Luis Molini, Director del ferrocarril “Almansa, Valencia y Tarragona”.

“The Málaga & Gibraltar Railway Company” fue constituida con un capital social de 600.000 libras esterlinas. Contando con una subvención del Gobierno de España de 60.000 pesetas por kilómetro, equivalente a un total de 285.969 libras, el capital acumulado ascendería a 885.969 libras.

En 1882, el Consejo de Administración decidió lanzar al mercado una emisión de obligaciones, con el fin de adquirir liquidez para obra de tal envergadura. Para dar publicidad a la emisión, editó un prospecto en el que se exponían las bondades del negocio, con el fin de convencer a los posibles inversores. Por considerarlo de interés, transcribimos sus argumentos:

---

<sup>4</sup> Toda la información sobre esta Compañía procede de un “prospectus” que perteneció a Carlos Lamiable, conservado en el archivo privado de los Hermanos Mirasol, de Ronda. Traducción de Isidoro Sierra de Cózar.

*“El ferrocarril de Málaga a Gibraltar transcurrirá entre la importante y populosa ciudad de Málaga , donde empalmará con el ferrocarril Málaga-Córdoba, y Campamento, situado aproximadamente a 3 kilómetros al norte de Gibraltar, completando de este modo la línea de comunicación costera entre Cádiz y Jerez, por un lado y Málaga y Granada, por otro. La línea entre Gibraltar y Jerez se encuentra actualmente en construcción por una compañía inglesa.*

*Esta línea, cuya construcción ya ha comenzado, completándose un corto tramo, tendrá aproximadamente una longitud de 120 kilómetros , equivalentes a unas 74 millas, y atravesará una de las zonas más ricas de España, especialmente adaptada, por suelo y climatología, para la producción de caña de azúcar, la cual se ha venido cultivando con éxito en los últimos años.*

*Actualmente se encuentran funcionando varios ingenios a lo largo de la línea y existen más en construcción. En el valle que atravesará el ferrocarril se producen en la actualidad más de 100.000 toneladas de caña y se están roturando y preparando extensiones adicionales de terreno para esta valiosa planta.*

*Solamente la ciudad de Málaga y sus suburbios alcanza una población de unos 133.000 habitantes, que unida a la de las ciudades y pueblos que unirá la línea, incluida Gibraltar, alcanzarán los 490.000.*

*La línea atravesará también la afamada zona de minas de hierro de Marbella. La ausencia de puertos entre Málaga y Gibraltar, debido a la naturaleza expuesta de la costa, ha impedido hasta la fecha la explotación de los variados recursos de este distrito.*

*El Gobierno español, reconociendo la importancia y la utilidad pública de la línea, ha concedido una subvención de 60.000 pesetas o 2.400 libras esterlinas por kilómetro construido (3'840 libras por milla), lo que supone 285.969 libras para el total de la línea, además del derecho a importar, libre de aranceles, todo el material fijo y rodante que sea necesario para el ferrocarril.*

*La estimación de las ganancias anuales brutas, ha sido fijada por el Gobierno en 1875 en 141.621 libras; sin embargo esta cantidad es más baja que la obtenida en la práctica en ferrocarriles similares, y desde 1875 el incremento de la actividad económica en toda España y, especialmente, en la cuenca mediterránea, justifica la opinión de los Consejeros de que esos ingresos se incrementarán en un 25%. Sea como fuere, el cálculo inicial muestra ingresos suficientes para proporcionar un beneficio neto de 85.000 libras anuales, una vez deducidos los gastos de explotación.*

*“The Málaga and Gibraltar Railway Company construirá también muelles en Puente Mayorga, en el punto más septentrional de la bahía de Gibraltar; y existe la intención de solicitar autorización a las autoridades británicas y españolas para construir un ramal desde Campamento, que cruce la zona neutral y termine junto a los muros de la fortaleza.*

*Los resúmenes estadísticos del Libro Azul publicado por el Gobierno Británico proporcionan los siguientes datos sobre el aumento del tráfico de los ferrocarriles españoles. Por término medio, los ingresos de los ferrocarriles en España ascienden a 25 libras por milla y por semana, mientras que los gastos de explotación no superan el 42% de esa cifra.*

Dichas estadísticas muestran también un alto y constante incremento de los ingresos por tráfico de mercancías, y frente a un incremento del kilometraje del 11% en el transcurso de los últimos 6 años, los ingresos por dicho tráfico han aumentado más del 36% durante el mismo periodo. Muestran, además, que los ingresos por tráfico en las líneas costeras han aumentado más que los de las interiores, debido a las facilidades para la alimentación [de las locomotoras].

Comparando las estadísticas que proporciona dicha fuente oficial con las relativas a otros países europeos, se pone de manifiesto el satisfactorio progreso de España, según muestra la siguiente tabla:

	<u>Incremento del kilometraje(%)</u>	<u>Incremento del tráfico(%)</u>
Bélgica. . . . .	10	8
Francia. . . . .	16	15
Italia. . . . .	20	10
Rusia. . . . .	33	33
España . . . . .	11	36

El tráfico de pasajeros de todas las partes del mundo a Gibraltar es enorme, pero hasta ahora la falta de comunicaciones terrestres con Madrid – no hay ni siquiera una carretera- ha impedido a la mayoría de ellos desembarcar en este puerto. El ferrocarril de Málaga a Gibraltar será el camino más corto de todos los proyectados entre Gibraltar y la capital de España y, por lo tanto, acaparará la mayor parte del tráfico. De acuerdo con las estadísticas oficiales, se calcula en más de 1.000.000 de toneladas anuales la capacidad de los fletes de retorno en lastre entre Gibraltar e Inglaterra; por tanto, si se proporcionasen medios para embarcar productos en la zona de Puente Mayorga, en la bahía de Gibraltar, a 7 chelines por tonelada, con transporte por ferrocarril a menos de 3 chelines/tonelada, puede esperarse un fuerte incremento del tráfico, más allá de la actual estimación de 300.000 toneladas anuales.

Comercio de Gibraltar durante los años indicados, excluyendo oro y piedras preciosas

<u>Años</u>	<u>1875</u>	<u>1876</u>	<u>1877</u>	<u>1878</u>	<u>1879</u>
Exportaciones (libras)	111.965	49.918	70.038	34.685	35.969
Importaciones (libras)	1.111.203	1.207.541	736.711	778.056	739.665

El tonelaje embarcado en el puerto de Gibraltar en 1878, sin tener en cuenta el tráfico de cabotaje, ascendió a 5.128.685 toneladas, de las que 4.165.345 en barcos británicos y 968.340 en barcos extranjeros.

Por lo que respecta al tráfico general de mercancías con puertos españoles, los extractos del Libro Azul nos muestran los datos siguientes:

Entradas y salidas desde y hacia los puertos españoles en 1860 y 1872

Entradas en 1860 (sólo cargueros).....1.106.053 toneladas

Entradas en 1872 “ “ .....1.738.343 “

Incremento: 57%

Salidas en 1860 (sólo cargueros) ..... 912.574 “

Salidas en 1872 “ “ .....2.093.837 “

Incremento: 129%

*Las últimas estadísticas oficiales españolas muestran un constante incremento de importaciones y exportaciones entre las fechas anteriores, como puede verse en la “Gaceta de Madrid” de 12 de febrero de 1882.*

*Ha sido firmado un contrato para la construcción y equipamiento del ferrocarril con la “Compañía de Ferrocarriles y Obras Públicas”, que ha aceptado como parte del pago 600.000 libras esterlinas en acciones ordinarias a la par de nuestra Compañía. Los planos, estimaciones y especificaciones han sido sometidos al análisis independiente de Mr. F. C. Stileman, de cuyo informe se desprende que el proyecto no presenta especiales problemas de ingeniería.*

*Según el contrato de construcción, el ferrocarril estará terminado y abierto al tráfico en un plazo de cuatro años, pero se espera que la línea se acabará en un plazo más corto y se prevé abrirla y que opere por secciones.*

*La concesión y otros documentos relacionados con la constitución de la Sociedad, junto con los contratos de construcción y el informe de Mr. Stileman pueden consultarse, solicitándolo a los señores G. S. & Brandon, 15 Essex Street, Strand, Londres.*

Sobre las bases expuestas, “The Málaga & Gibraltar Railway Co.” lanzó la citada emisión de obligaciones al 6%, por un importe de 342.500 libras esterlinas, la mitad de la cantidad autorizada por sus Estatutos, garantizada por una primera hipoteca sobre el ferrocarril y sus ingresos, deducidos los gastos de explotación.

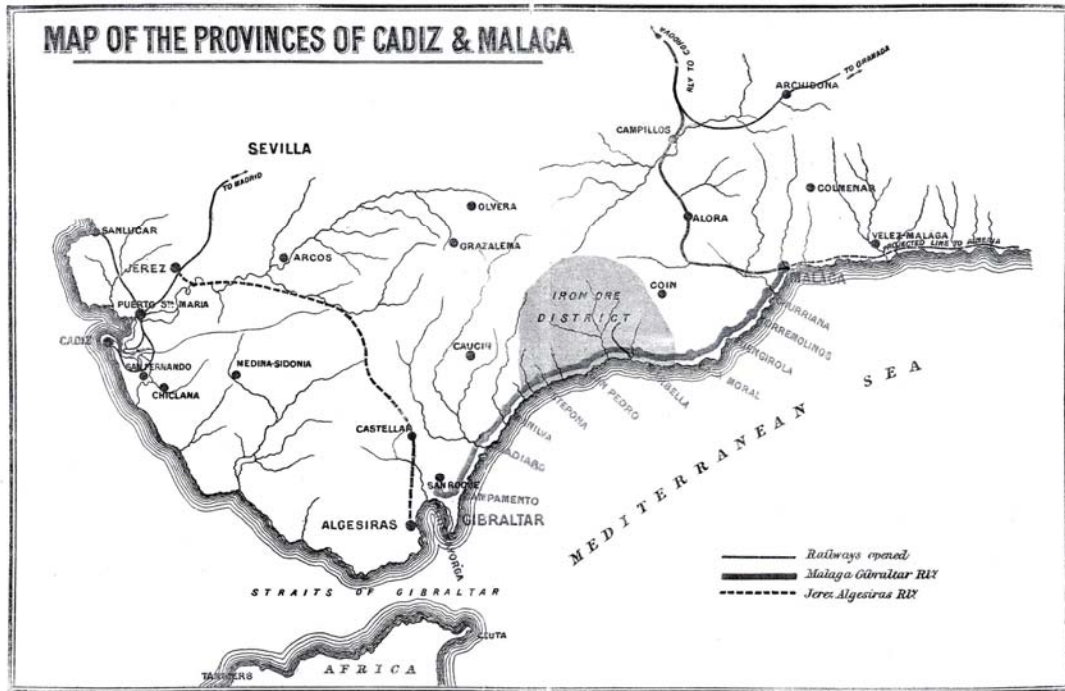
Fueron nombrados fideicomisarios de la emisión el Muy Honorable Lord Roosmore, el Muy Honorable Conde de Yarmouth y el caballero John Young, de la firma “Turquand, Young and Co.”, Londres.

Los intereses serían abonados semestralmente en Londres, los días 1º de enero y 1º de julio, y el capital invertido sería amortizado a la par, mediante sorteo anual, en 33 años. El precio de la emisión, del 92’5%, sería abonado por los inversores de la forma siguiente: un 5% al tiempo de la solicitud, un 20% a la adjudicación, un 20% el día 1 de octubre de 1883, un 25% el día 1 de diciembre de 1883, y el 22’5% restante el día 1 de febrero de 1884. Además, la Compañía abonaría un 4% adicional sobre los pagos que se efectuasen por adelantado.

Las obligaciones serían emitidas por valores nominales de 20, 100, 500 y 1.000 libras, a petición de los suscriptores. Los Bancos designados para la operación, “Union Bank of London Limited”, “Capital & Counties Bank Limited” y “Huelin y Hermanos” de



Málaga, entregarían certificados de depósito intercambiables por las obligaciones que, en el caso de no conseguirlas, serían devueltos sin descuentos.



Desconocemos si esta operación financiera tuvo éxito. Por esta y por otras fuentes sabemos que las obras del ferrocarril comenzaron, pero sin progresar demasiado. Años más tarde, en 1894, un testigo fiable, el vicecónsul británico en Marbella, miembro de la Dirección de la Compañía, informaba:

*“Ferrocarril desde Málaga a Campamento. Unos 17 años han pasado desde la concesión de este ferrocarril por el Gobierno Español. Desde entonces, numerosas dificultades y problemas contribuyeron al lento desarrollo de este proyecto, siendo una de ellas la obstinación de los concesionarios en pretender llevar adelante el proyecto sin ninguna ayuda económica, más allá de la subvención gubernamental.*

*A pesar de esta pérdida de tiempo, puede considerarse una gran fortuna el haber conseguido una ventajosa renovación de la concesión por un periodo de 4 años más, a contar desde el 24 de abril de 1894, fecha en la que finalizó el plazo...*

*Hasta la fecha sólo está terminado un kilómetro junto a Málaga, y varios diques de tierra en las cercanías de Fuengirola; no obstante, se realizan los trabajos preparatorios para la construcción de un túnel de 400 metros de largo entre Estepona y Manilva.”<sup>5</sup>*

“The Málaga & Gibraltar Railway Company” fracasó en su intento. No obstante, otros proyectos vinieron a sustituir al de la compañía inglesa. En 1908 el ingeniero Leopoldo

<sup>5</sup> Ver nota nº 2.

Werner y Martínez del Campo, que había trabajado en la División de Ferrocarriles de Sevilla, elaboró un proyecto entre Castellar y Málaga, como parte del ferrocarril estratégico entre Málaga y San Fernando (Cádiz).

En 1912 hubo otro intento de línea férrea Málaga – Algeciras – Cádiz, cuya concesión obtuvo José Nagel, que tampoco fructificó. Finalmente, se aprovechó el trazado entre Málaga y Fuengirola de alguno de estos proyectos para la construcción de un ferrocarril de vía estrecha entre ambas poblaciones, que entró en funcionamiento el 7 de septiembre de 1916.

### **EL INTENTO DEFINITIVO: EL FERROCARRIL BOBADILLA – ALGECIRAS POR RONDA**

Los ingleses no cedieron en sus pretensiones de llevar el ferrocarril hasta Gibraltar. De nuevo aparecen sus financieros tras un nuevo proyecto: la línea Bobadilla – Algeciras por Ronda.

Los primeros pasos para la construcción de esta línea fueron el resultado de una iniciativa del Ayuntamiento de Ronda, cuyo objetivo era sacar la ciudad del secular aislamiento a que la había sometido la Naturaleza.

En efecto, el 10 de octubre de 1878, el Cabildo rondeño acordó *“estudiar si sería factible establecer una línea férrea que partiendo de esta Ciudad llegue a Bobadilla, estación de la línea de Córdoba a Málaga y que se comisione de ello al ingeniero Don Carlos Lamiable y Watrin.”*<sup>6</sup>

La presencia en Ronda del ingeniero francés Carlos Lamiable debió influir decisivamente en la puesta en marcha de esta iniciativa, ya que era un experto en construcciones ferroviarias que, entre otros, había proyectado el ferrocarril de Sevilla a Huelva y a las Minas de Río Tinto, del que fue concesionario.

Las autoridades rondeñas, asesoradas por Lamiable, se pusieron en contacto en Málaga con el Marqués del Guadiaro y con Jorge Loring, concesionario de la línea Córdoba – Málaga. De esta reunión salió la idea de cambiar el ramal Ronda – Bobadilla por un proyecto mucho más ambicioso: un ferrocarril que partiendo de Bobadilla y pasando por Ronda llegase hasta Algeciras.

Muy pronto el proyecto Bobadilla – Algeciras entró en colisión con otros intereses. El Plan General establecido por la Ley de Ferro-Carriles de 1877 incluía la construcción de las líneas costeras Cádiz – Campamento y Campamento – Málaga. Como hemos visto anteriormente, los concesionarios de la línea Cádiz – Campamento consiguieron autorización gubernativa para cambiar ese trazado por otro desde Jerez a Algeciras, pasando por Jimena de la Frontera (Ley de 7 de mayo de 1880).

---

<sup>6</sup> Archivo Histórico Municipal de Ronda. Actas Capitulares.

Pero el tramo entre Jimena y Algeciras coincidía prácticamente con el tramo final de la línea que proyectaban los rondeños. Ante esta situación, el Ministerio de Fomento optó por una solución salomónica: por Ley de 12 de junio de 1880, se declaraba de servicio general *“el ferrocarril que arrancando de la estación de Bobadilla...y pasando necesariamente por Ronda, empalme en el punto que se juzgue más a propósito de la línea de Jerez a Algeciras...”*

Poco tiempo después, los concesionarios de la Jerez – Algeciras se vieron obligados a abandonar su proyecto, cuando ya habían tendido varios tramos entre Algeciras y Jimena. Este abandono hizo renacer el proyecto inicial de Carlos Lamiable, quien entabló personalmente negociaciones con John Stephenson Mould, representante en España de la casa “Greenwood y Cía” de Londres, cuyo propietario era Alexander Henderson.

Como resultado de estas conversaciones, en febrero de 1886 se trasladó a España James Livesey, ingeniero consultor de Henderson, para estudiar sobre el terreno, acompañado de Lamiable, la futura línea. Tras largas negociaciones, se consiguió la promulgación de una nueva Ley Especial de Concesión del Ferro Carril desde Bobadilla a Algeciras por Ronda, el 5 de mayo de 1887.

La Ley obligaba al futuro concesionario a indemnizar a la Compañía del Jerez-Algeciras por los tramos construidos. Como estaba acordado, “Greenwood y Cía.”, solicitó la concesión y obtuvo la adjudicación de la línea por Real Orden de 6 de junio de 1888, con una subvención de 10.900.220 pesetas para una longitud total de 181’670 kilómetros.

Acto seguido, Alexander Henderson fundó una nueva sociedad, “The Algeciras(Gibraltar) Railway Company”, a la que transfirió la concesión obtenida por “Greenwood y Cía.”. ¡Otra vez Gibraltar figurando en el nombre de la Compañía!

Todo estaba preparado para iniciar los trabajos de construcción de la línea. Aunque el acuerdo con Lamiable obligaba a los ingleses a respetar el proyecto de éste, muy pronto lo marginaron tras pagarle sus honorarios; meses después Carlos Lamiable, el alma de este ferrocarril, falleció.

Henderson nombró director general de “The Algeciras” al ingeniero James Fforde, que fue el firmante de todas las modificaciones introducidas en el proyecto inicial, aunque la dirección técnica fue encargada a otro ingeniero, William Thomson. Juan Morrison fue director-gerente y el abogado español Francisco Vicente Montero el asesor legal.

El día 1 de septiembre de 1888 se iniciaron las obras, que avanzaron sin demasiados sobresaltos. El ferrocarril fue puesto en explotación por tramos. El día 13 de diciembre de 1890 se abrió al tráfico el tramo Algeciras – Jimena de la Frontera; el 7 de septiembre de 1891, el tramo Bobadilla – Ronda, y el 27 de noviembre de 1892, el Ronda – Jimena, el de mayor dificultad.

Pero los ingleses debieron renunciar a su pretensión de llevar el ferrocarril a la frontera, a pesar de contar con el apoyo de determinadas instituciones como el Ayuntamiento de La Línea de la Concepción, que elevó al Gobierno Español una petición para construir un ramal hasta su ciudad desde la estación de San Roque.

Esta petición provocó la oposición de los ayuntamientos de Cádiz, Málaga, Sevilla y Algeciras. El 17 de octubre de 1891 el alcalde de Algeciras, Rafael de Muro, expresaba su intención de dirigirse a las Cortes, solicitando *“que no se construya la proyectada línea desde San Roque a La Línea, ya que equivale a fomentar únicamente los intereses de una plaza extranjera, con grandísimo detrimento de la Hacienda Pública, del comercio español y hasta del desdoro de la Nación...”*<sup>7</sup>

Sin embargo, la oposición más decidida a un posible enlace ferroviario con Gibraltar fue la del Ministerio de la Guerra. Los ingenieros militares revisaron todos los proyectos de ferrocarriles para la zona del Estrecho, obligando incluso a realizar modificaciones en los trazados previstos en el Plan General de 1877. Por ejemplo, su opinión fue determinante para cambiar el punto de enlace de las líneas costeras entre Cádiz y Málaga, previsto en principio en Campamento, por otro punto más alejado de la bahía de Algeciras, en Bocaleones.

Y el trazado de entrada en la Bahía de la línea de Bobadilla fue modificado, dando un rodeo interior por el puerto del Piojo hasta Algeciras, por una comisión mixta de los Ministerios de la Guerra y de Fomento, en la que participó el ingeniero militar Marcos Cobo.

La opinión de los militares se impuso. El 21 de marzo de 1892 se publicó una Real Orden del Ministerio de la Guerra, por la que se ordenaba al Ministro de Fomento, *“...que ahora ni nunca se consienta vía alguna que ponga en comunicación la Plaza enemiga de Gibraltar con las líneas férreas españolas...”*

La ubicación definitiva de la estación término en Algeciras obligó a Alexander Henderson a realizar inversiones no previstas. Construyó un pantalán de madera en la desembocadura del río de la Miel, que se convirtió en el germen del futuro puerto, un ramal vía férrea de unos 700 metros entre la estación y el muelle, y estableció un servicio marítimo de pasajeros entre Algeciras y Gibraltar, con los barcos “Margarita” y “Aline”.

---

<sup>7</sup> Archivo Municipal de Sevilla. Expediente sobre el ferrocarril a Gibraltar. Leg. 419.



Construcción del ferrocarril Bobadilla-Algeciras junto a la cueva del Gato (1892)

Finalmente, para prestar un mejor servicio a los viajeros decidió fundar otra compañía, “The Iberian & Mediterranean Hotels Co.”, que se encargó de la construcción de dos hoteles, el “Reina Cristina”, en Algeciras y el “Reina Victoria”, en Ronda.

A pesar de todo, la opinión general de los habitantes de la zona fue siempre que, pese a no poder alcanzar Gibraltar, los ingleses habían alcanzado sus objetivos. Años más tarde, Rafael Gutiérrez, director del periódico rondeño “El Teléfono”, en un artículo titulado “Gibraltar y el ferro-carril Bobadilla – Algeciras”, de fecha 6 de enero de 1901, opinaba:

*“¿Tiene alguna participación el Estado inglés en el ferrocarril de Bobadilla á Algeciras?. La vía de Bobadilla es pura y simplemente una prolongación de Gibraltar...El ferrocarril que pasa por Ronda se ha construido sencillamente para un servicio del Estado de Inglaterra; para reconstruir las fortificaciones de Gibraltar, para aumentar la potencia defensiva del centinela del Estrecho, para convertir en plaza fuerte a la moderna la llave del Mediterráneo con los mármoles y jaspes de las canteras andaluzas.....*

*Podemos equivocarnos, pero a nuestro juicio cuando el Gobierno inglés y los hombres de negocios estaban suscribiendo las acciones para formar la Compañía de Algeciras – si es que existe tal Compañía y tales acciones – debieron denominarla ‘in pectore’ acciones del ferrocarril de las fronteras de la Plaza.....*

*No es esta ocasión de discutir si hizo o no hizo bien España otorgando permiso para construir la línea...pero sí debemos ocuparnos del modo de ser de esa Compañía, de la forma en que presta sus servicios y hasta de cómo se conducen en sus relaciones con los españoles los ingleses que aparecen al frente de la empresa...”*