

RONDA Y EL FERROCARRIL

Pedro Sierra de Cózar

La génesis del ferrocarril Bobadilla-Algeciras por Ronda

Si entre los muchos lemas que los historiadores han propuesto para definir el siglo XIX tuviésemos que elegir el más apropiado, sin duda nos inclinaríamos por el que lo caracteriza como “*la era del ferrocarril*”.

En efecto, ninguno de los hechos históricos ocurridos en el mundo durante dicha centuria, cualquiera que fuese su índole (revoluciones burguesas, movimiento obrero, colonialismo...), tuvo a la larga efectos tan notorios como la revolución en el transporte de mercancías y personas que significó la construcción de la red de ferrocarriles.

La “*fiebre del tren*” se propagó velozmente por España. Penetró por el sur, con proyectos como el de José Díaz Imbrechts para construir una línea entre Jerez de la Frontera y el embarcadero de El Portal, concedida por R. O. de 23 de noviembre de 1829.

Como es de suponer, los ciudadanos de Ronda no estaban inmunizados ante la fiebre del tren. También es cierto que aunque dicha fiebre afectaba a todas las capas sociales, a diferencia de otras más mortíferas alcanzaba con mayor virulencia a los miembros de la oligarquía dominante, convencidos de que el futuro de su ciudad y, por ende, el suyo propio dependían del progreso que representaba el ferrocarril.

Se trataba, pues, de una convicción casi unánime. Únicamente alzaba su voz discrepante algún terrateniente que, enamorado de su envidiable posición, temía con cierto fundamento que la construcción del ferrocarril encarecería la mano de obra de la que obtenía sus rentas.

Estas fuerzas vivas de la población poseían, además, una arraigada conciencia de la importancia de su ciudad, cuya jerarquía, acreditada a través de los tiempos, no podía decaer, como era previsible que ocurriese, si quedaba aislada de las modernas redes de comunicación. Item más, si cualquier pueblo sin historia osaba pedir que el ferrocarril llegase hasta sus puertas, ¿cómo iban a renunciar los rondeños a tal progreso?

Este sentimiento colectivo, que se detecta en todas las fuentes de información de la época, fue el que impulsó la puesta en marcha del primer proyecto y el que proporcionó los argumentos utilizados por los gestores de la idea, hasta alcanzar el objetivo final: el ferrocarril de Ronda.

Este anhelo del pueblo de Ronda debió verse reforzado por la presencia en la ciudad del ingeniero francés **Carlos Lamiable y Watrin**. Nacido en Sainte Ruffine par Moulins, en la Lorena, hacia 1828, llegó a España muy joven aún para trabajar en el tendido de la línea férrea Córdoba-Sevilla, cuya concesión habían obtenido los financieros franceses Isaac Perèire y Charles Lafitte y cuyos constructores, también franceses, fueron Savaléte y Manby.

Al comprobar la escasez que se padecía en la Andalucía de la época de ingenieros superiores decidió establecerse por su cuenta, abriendo una oficina técnica en Sevilla, ofreciendo sus servicios para *“proyectos y construcción de ferro-carriles, traídas y distribuciones de aguas potables, canales de riego, edificios públicos, aforos de manantiales y cursos de agua...”*¹

Uno de sus más tempranos proyectos fue el propuesto en 1865 al Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda para la construcción de un tranvía entre el centro de dicha ciudad y el desembarcadero de Bonanza, pasando por la estación del futuro ferrocarril a Jerez de la Frontera. En dicho proyecto se aportaban soluciones técnicas originales, tales como plataformas giratorias que permitirían giros de 90° en el trazado urbano.

Fue este un proyecto menor si lo comparamos con los posteriores. Decidido a participar en el negocio de las construcciones ferroviarias, creó su propia compañía, la “Empresa de Ferro-Carriles de Carlos Lamiable”. Actuando en su doble faceta de técnico y empresario, elaboró un proyecto de línea entre Sevilla y Huelva, obteniendo la concesión de la misma por decreto del Regente del Reino de 20 de agosto de 1869 (Gaceta de Madrid de 27 de agosto).²

Dado que la concesión incluía un ramal a las Minas de Río Tinto, el proyecto despertó la oposición de los ingleses, muy interesados en dichas minas, de las que acabarían por apoderarse.

Amparándose en una disposición de la Ley de 2 de julio de 1870, que permitía presentar nuevos proyectos de líneas para recorridos ya cubiertos por concesiones anteriores, siempre que estos nuevos proyectos renunciasen a todo tipo de subvenciones estatales, el agente inglés Guillermo Sundhein solicitó la concesión de otra línea entre Sevilla y Huelva. Se inició entonces un largo conflicto entre ambos proyectos, en cuyo detalle no es oportuno entrar aquí.

La “Compañía del Ferro Carril de Sevilla a Huelva y a las minas de Río Tinto” dirigida por Lamiable encargó la defensa de sus intereses a un grupo de letrados, entre los que figuraba Antonio Cánovas del Castillo, con el que estableció una relación de amistad de la que se benefició en el futuro. Finalmente, la Compañía transfirió su concesión y el

¹ La escasa documentación que se ha conservado sobre Lamiable, se encuentra en el archivo privado de los hermanos MIRASOL. Ronda.

² SIERRA DE CÓZAR, Pedro: “Ronda por su ferrocarril. La construcción de la línea Bobadilla – Algeciras”. CEDER. Ronda. 2003.

proyecto de Lamiable a Sundhein, acuerdo sancionado por R. O. del Ministerio de Fomento de 11 de febrero de 1876.

En esta fecha Lamiable se encontraba ya en Ronda. El 6 de mayo de 1875, el Ayuntamiento presidido por José M^a Jáudenes acordó convocar un concurso público para privatizar el suministro de aguas potables a la ciudad. La concesión fue otorgada a Carlos Lamiable, quien creó la “Empresa de Aguas Potables” que monopolizó el servicio hasta 1928. Este negocio vinculó a Lamiable con Ronda hasta su muerte.

La presencia un experto como Lamiable impulsó los deseos de los rondeños de incorporar su ciudad a la red de los ferrocarriles, ya que aportó los conocimientos técnicos necesarios y, algo más importante, los contactos con responsables políticos tan influyentes como Cánovas del Castillo.

Estos deseos comenzaron a materializarse el 10 de octubre de 1878, fecha en la que el Cabildo rondeño acordó:

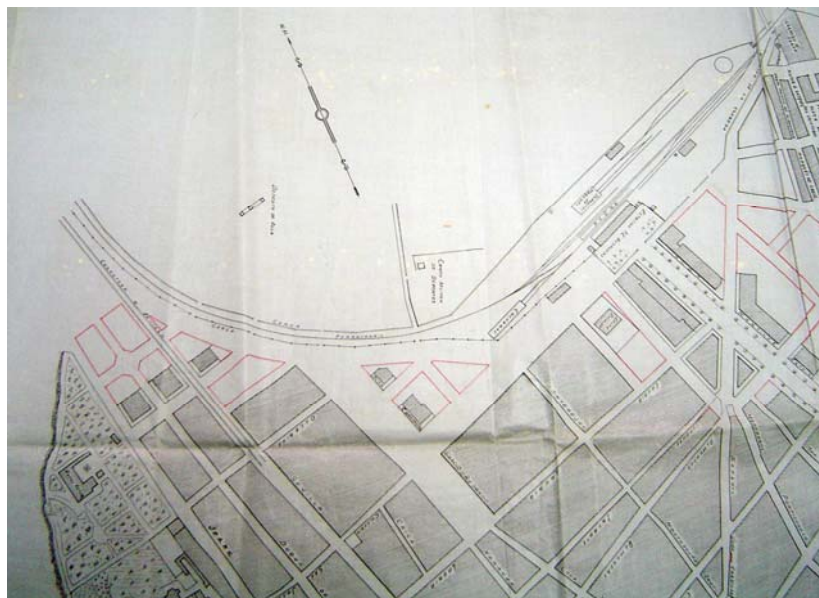
“Considerando que esta ciudad por su posición geográfica puede algún día ser de gran importancia industrial; considerando que cuenta con medios naturales para el desarrollo de industrias que puedan proporcionar el bien estar de todas las clases....considerando que cuenta con medios naturales para ello....considerando que la razón de no haberse planteado ya estas industrias es debido sin duda alguna a la falta de medios fáciles de comunicación, El Ilustre Ayuntamiento 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.”³

De inmediato ambas partes, el Ayuntamiento y Lamiable, pusieron manos a la obra. El Ayuntamiento convocó una reunión de los mayores contribuyentes, de la que salió el compromiso de constituir una sociedad sin ánimo de lucro para financiar el proyecto inicial. Lamiable, por su parte, elaboró con gran celeridad el proyecto de línea entre Ronda y Bobadilla.

Posteriores gestiones en Málaga, ante D. Jorge Loring y el Marqués del Guadiaro, dieron como resultado un proyecto más ambicioso: construir una línea entre Bobadilla y el puerto de Algeciras, pasando por Ronda.

Los de Ronda aceptaron la idea, aunque siempre insistiendo en que el futuro ferrocarril debía pasar por Ronda. El 2 de enero de 1879, el Ayuntamiento encargó a Lamiable la redacción de *“...un anteproyecto para la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Bobadilla, llegue a esta ciudad, emplace su estación en el Llano del Mercadillo y termine en el puerto de Algeciras, de acuerdo con la Ley de Ferro-Carriles de 23 de noviembre de 1877 y su Reglamento de 24 de mayo de 1878...”*

³ A(rchivo) H(histórico) M(unicipal) de R(onda). Actas Capitulares.



La estación del ferrocarril en relación con el casco urbano de Ronda

Ante este cambio, el Ayuntamiento de Ronda y su recién creada Sociedad pretendieron implicar a la ciudad de Algeciras en el proyecto. Sin embargo, los algecireños mostraron un evidente desinterés ante las propuestas de Ronda. Al parecer, dicha actitud estuvo motivada por dos razones: por una parte, la certeza de que Algeciras ya tenía su ferrocarril, la línea Cádiz-Campamento, incluida en el Plan General de 1877; por otra, la convicción de que por su condición de puerto natural en el Estrecho, más pronto que tarde el Gobierno español haría todo lo necesario para potenciarlo frente a Gibraltar.

En los primeros meses de 1880, cuando parecía que los frutos del trabajo de los de Ronda comenzaban a madurar, una grave interferencia vino a interrumpir el proceso: por Ley de 7 de mayo de 1880, el Gobierno, a instancias de los concesionarios ingleses cambió el trazado Cádiz-Campamento por una línea entre Jerez y Algeciras por Jimena, de la Frontera, cuyo trazado coincidía en gran medida con el de Bobadilla-Algeciras.

Estaba claro que, de construirse la Jerez-Algeciras, la proyectada desde Bobadilla por Ronda perdía gran parte de su valor, quedando en todo caso como una línea secundaria, cuya utilidad sería de difícil justificación.

Describir todo lo que sucedió a continuación no cabe aquí. Diremos que el proyecto Jerez-Algeciras fracasó, lo que hizo recuperar sus esperanzas a los rondeños. De nuevo se planteó en Madrid la conveniencia de incluir en el Plan General la línea Bobadilla-Algeciras, objetivo que se logró finalmente por Ley de 5 de mayo de 1887.

En realidad, en la decisión gubernativa de aprobar la construcción de la línea influyó notablemente el interés de los británicos por acercar el ferrocarril a su colonia de Gibraltar. En este caso, fue el financiero Alexander Henderson, propietario de la firma "Greenwood y Cía." de Londres, quien obtuvo la concesión por R. O. de 6 de junio de

1888. Para la construcción y posterior explotación de la línea, Henderson fundó una nueva sociedad, “The Algeciras(Gibraltar) Railway Company”.⁴

El problema del paso por Ronda

La concesión del ferrocarril Bobadilla-Algeciras resultó ser una gran decepción, tanto para Ronda como para Carlos Lamiable.

La ciudad creía firmemente que su esfuerzo en pro de la línea sería recompensado con el establecimiento en ella de la sede de la compañía constructora, pero los ingleses se instalaron en Algeciras. Carlos Lamiable pensó que dirigiría la construcción de su propio proyecto, pero los ingleses trajeron sus ingenieros, le pagaron sus derechos y lo despidieron; no pudo soportarlo y murió meses después.

Sin embargo, las peores noticias para Ronda estaban por llegar. Los ingenieros británicos pretendieron modificar el proyecto, alegando que el obligatorio paso del ferrocarril por Ronda y el establecimiento de su estación en El Mercadillo obligaban a un trazado con fortísimas pendientes. Propusieron un trazado alternativo que alejaba unos kilómetros la estación de la ciudad.

Recordemos que el proyecto inicial preveía la construcción de un ramal entre Ronda y la estación de Bobadilla; por tanto, la estación que proyectó Lamiable *“era una estación cabeza de línea y de retroceso... con dos vías paralelas en una longitud de 700 metros...”*

La Ley de 6 de junio de 1880 aprobó la prolongación de la línea hasta Algeciras, manteniendo que debía pasar necesariamente por Ronda, por lo que Lamiable decidió mantener la estación de retroceso, tal como estaba proyectada. El 17 de febrero de 1885 el Ministerio de Fomento ordenó a Francisco Contreras, Ingeniero Jefe de la División de Ferro Carriles de Sevilla la confrontación del proyecto sobre el terreno.

En su Informe, Contreras consideraba que la estación de retroceso en Ronda debía ser suprimida. A cambio propuso que la línea se dirigiese directamente desde el cortijo del “Pantano” (km. 60) hacia el valle del Guadalcobacín, dejando a un lado Ronda. Esta variante acortaría el recorrido en 19 kilómetros, puesto que la distancia entre los puntos kilométricos 60 y 81 del trazado propuesto por Lamiable era tan sólo de 1.300 metros.

Dado que la Ley disponía que el ferrocarril había de pasar necesariamente por Ronda, Contreras sugirió que desde el “Pantano” se construyese un ramal hasta la ciudad para el servicio de viajeros; además se construiría también una estación secundaria para Ronda en el cruce de la línea principal con la carretera Ronda-Sevilla.

El Ayuntamiento se opuso frontalmente a la intención de Contreras, aferrándose a la letra de la Ley. Entonces Lamiable propuso otra solución, consistente en suprimir la

⁴ A(rchivo) H(histórico) F(erroviario). Fundación RENFE. Madrid. L. 495

estación de retroceso, sustituirla por otra de paso a una cota más baja, a 1 kilómetro de la población y salvar el desnivel existente entre dicha cota y el valle del Guadalquivir mediante una atrevida obra de ingeniería.

Esta obra consistiría en horadar dos túneles, uno de 1.100 metros de longitud bajo el casco urbano de Ronda para llegar al valle del Guadalquivir, y otro de 390 metros para salvar la divisoria de este río con el Guadalquivir a la altura del puerto de La Muela. Ambos túneles estarían enlazados por un atrevido viaducto, que salvaría el abismo del Tajo.

Cuando el director técnico de “The Algeciras” James Fforde abordó el paso por Ronda, pretendió optar por la “solución Contreras”, a la que hubo de renunciar ante la negativa de las autoridades españolas. Desechó también la opción de los túneles por las dificultades técnicas que entrañaba y su elevado coste. Finalmente, se vio obligado a levantar la estación en el sitio previsto inicialmente por Lamiable, el Llano del Mercadillo, evitando el retroceso mediante una curva de 400 metros de radio con desmontes de 14 metros de altura, hasta alcanzar el valle del Guadalquivir con un trazado de fuertes pendientes.⁵

Además del tema de la ubicación de la estación, otros motivos envenenaron las relaciones entre Ronda y “The Algeciras”. El interés de Ronda por su ferrocarril había llevado al Ayuntamiento a ofrecer subvencionar la construcción de la línea.

El paso de los años no había hecho olvidar dicho compromiso, que había llegado a ser conocido por los financieros ingleses. Incluso antes de obtener la concesión del ferrocarril, el representante en España de “Greenwood y Cía.” Enrique Borrel recordó a los rondeños su promesa de contribuir a los gastos de construcción.

En un principio el Ayuntamiento de Ronda mostró su intención de cumplir su compromiso. El 22 de abril de 1888, en sesión conjunta de la Corporación y los mayores contribuyentes, se acordó encargar a una comisión negociar con los ingleses los aspectos concretos. Se alcanzó un acuerdo para la concesión de la subvención cuyas condiciones fueron, en síntesis, las siguientes:

- 1ª) El Ayuntamiento aportaría una subvención de 600.000 pesetas, que se obtendrían con la venta de los montes de propios en el término de Cortes de la Frontera.
- 2ª) Si no se alcanzaba dicha suma en la subasta de los montes, la empresa constructora no podría reclamar la diferencia.

Por su parte, “Greenwood y Cía. Se comprometía a:

- 3ª) Obtener efectivamente la concesión de la línea férrea.
- 4ª) Una vez recibida la subvención acordada, entregar al Ayuntamiento de Ronda un lote de acciones de la Compañía del Ferrocarril por un valor nominal igual a la suma recibida.

⁵ A.H.F. Fundación RENFE. Madrid. L.503.

5ª) No reclamar cantidad alguna hasta que no finalizasen las obras de la estación de Ronda, “*que se emplazará en las inmediaciones de esta población, a menos de 1 kilómetro de distancia...*”

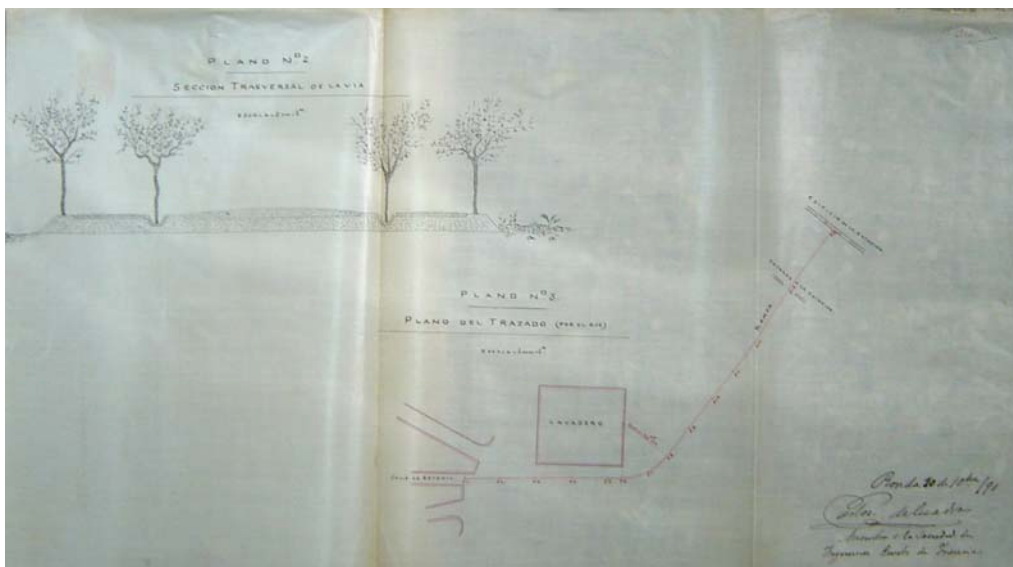
No obstante, la posterior decisión de los ingleses de establecer la sede de la Compañía en Algeciras debió convencer a los rondeños de que era una ingenuidad perder su patrimonio en beneficio de quienes no lo merecían. Tras varias peripecias, el conflicto quedó sin resolver y, afortunadamente, el Ayuntamiento de Ronda conservó sus dehesas.

El impacto del ferrocarril en la trama urbana de Ronda

Los continuos enfrentamientos envenenaron las relaciones entre Ronda y “The Algeciras”. Desde que comenzaron las obras, el Ayuntamiento no cesó de colocar chinias en los zapatos de la compañía constructora, decretando sucesivas suspensiones de las mismas con cualquier pretexto: extracciones de áridos, aperturas de pozos, ocupación de las vías pecuarias, cortes de caminos...

El último motivo de enfrentamiento fue el de la ocupación de terrenos comunales por parte de la Compañía. El 25 de julio de 1891, el Ayuntamiento decidió por enésima vez suspender las obras, alegando que aún no había sido resuelto el expediente de expropiación forzosa. Dicha medida originó recursos sin fin. “The Algeciras” continuó las obras, aunque en ocasiones fuese necesaria la protección de la Guardia Civil.

En un clima enrarecido y a pesar de estos problemas, se completó el tendido de la vía hasta Ronda y se remató la construcción de la estación. El 3 de septiembre de 1891, el Ministerio de Fomento autorizó la apertura del tramo Bobadilla-Ronda, y “The Algeciras” comunicó al Ayuntamiento que el viaje inaugural tendría lugar el lunes siguiente, día 7.



Proyecto de enlace entre la estación de Ronda y la calle Setenil

Declarando una tregua, el Alcalde convocó un Pleno con el fin de aprobar un programa de festejos. Además de los consabidos pasacalles, conciertos, iluminación extraordinaria, ornato de fachadas y reparto de 1.000 hogazas de pan entre los menesterosos, los actos incluían una Misa solemne y Tedeum en Santa María la Mayor y una procesión cívica hasta el Ayuntamiento.

Tras ese momento de júbilo colectivo, los rondeños regresaron a la realidad. La ciudad ya tenía el ferrocarril por el que tanto había luchado; pero el resultado final defraudó todas las esperanzas.

Además de integrar Ronda en la más moderna red de comunicaciones de la época, el ferrocarril aportó a la ciudad un elemento que influiría decisivamente en su posterior desarrollo. La vía férrea trazó una frontera, antes inexistente, entre el núcleo urbano y su entorno rural inmediato.

Ya en el siglo XVIII, Ronda había conseguido salvar el mayor obstáculo para su crecimiento y comunicación con el exterior, el Tajo, con la construcción del Puente Nuevo, abierto el 6 de noviembre de 1787. Ahora debía resolver el problema creado por el ferrocarril, que cortó todos los caminos que salían de la ciudad hacia el norte y el oeste.

Sin embargo, esta frontera no representó un problema perentorio, sino a largo plazo, ya que hasta muy entrado el siglo XX no alcanzó el crecimiento urbano dicho límite. En cambio, el efecto inmediato de la construcción de la vía férrea fue el de polarizar la dirección de la expansión urbana y convertirse en foco de atracción para la localización de actividades de índole diversa: industrias, transportes, hostelería, etc.

La Estación y su conexión con el casco urbano

La obra que inició toda una serie de transformaciones urbanísticas fue la propia Estación, que ocupó una considerable extensión de terreno en el ejido municipal. En este espacio se levantó el edificio central, que no alcanzó la monumentalidad del que había proyectado Carlos Lamiable, pero que, dadas las circunstancias, fue un edificio digno y de considerables proporciones.

De líneas sobrias, con un cuerpo central de dos plantas y otros dos laterales de una, albergaba todas las dependencias necesarias para su función, incluyendo una fonda y una cantina. La fachada se orientó hacia la ciudad y, a sus espaldas, el andén de viajeros se cubrió con una airosa marquesina de tipo colonial, sobre esbeltas columnas de hierro colado⁶.

La Estación se completaba con almacenes para mercancías, cocheras, depósito de máquinas y plataforma giratoria, talleres, depósitos de agua y combustible y viviendas

⁶ A.H.M.R. L. 488.

para los empleados. Del mobiliario inicial apenas se conservan algunas muestras, como una campana de avisos, soportes de lámparas y aparatos telegráficos.

La Estación estaba separada físicamente de la ciudad por unos 250 metros de descampado. Inmediatamente, el Ayuntamiento se planteó la conveniencia de habilitar un acceso, “...en atención a que en tiempo lluvioso se hace intransitable por el mucho barro y baches que se forman...”. Dos meses después de la llegada del primer tren, la Corporación encargó al ingeniero Carlos de la Cuadra un proyecto de empalme con la Estación desde la calle Setenil, aprobado el 19 de diciembre de 1891.

El enlace consistió en una vía arrecifada de unos 400 metros, que debió trazarse en curva a causa del obstáculo que representaba el edificio del lavadero público. La vía tenía 6 metros de ancho para carruajes, bordeada por dos andenes de 2’50 metros para peatones, cunetas empedradas y 4 líneas de árboles. Todo ello por un presupuesto de 1.759’80 pesetas⁷.

La construcción de la vía de enlace no originó posteriores modificaciones en la zona, al menos de manera inmediata. En “El Liberal Rondeño” de fecha 30 de julio de 1904, su director José Riquelme escribía:

“¿No se podría hacer igualmente un gran parque en el Llano de la Estación?...La conveniencia de esto no podrá ser discutida por nadie. Primero, porque se embellecería el lugar de obligado tránsito para los forasteros que llegan a esta ciudad por ferrocarril, evitándoles la desoladora primera impresión que en la actualidad sufren al contemplar aquellas inmundas escombreras y aquellas indecorosas casucas del callejón de Infantes, calle Setenil y calle Portichuelo...”

El Hotel “Reina Victoria”

Pocos años más tarde, las ruinas y suciedad que denunciaba Riquelme debieron ser la primera visión que tenían de Ronda los viajeros que llegaban con la intención de alojarse en el Hotel “Reina Victoria”.

La idea de construir un hotel en Ronda hay que atribuirla a sir Alexander Henderson, propietario de “The Algeciras(Gibraltar) Railway Co.”. De origen escocés, Henderson pasó de trabajar como jefe de contabilidad en “Greenwood y Cía.” a propietario de la misma. Amasó una gran fortuna con sus inversiones en el cono sur de América: ferrocarriles, industrias agroalimentarias, servicios de aguas y telefonía, etc⁸.

A partir de 1885, Henderson realizó notables inversiones en los ferrocarriles españoles. Concedor del interés del gobierno británico por conectar su colonia de Gibraltar a la red ferroviaria europea, Henderson decidió hacerse con la concesión de la línea Bobadilla-Algeciras.

⁷ id. L. 488.

⁸ WAINWRIGHT, David: “HENDERSON. A History of de life of Alexander Henderson, firts Lord Faringdon, and Henderson Administration”. Quiller Press Ltd. London. 1985.



Plano del Hotel Reina Victoria (1906)

Ante la decidida oposición del gobierno de España a permitir un ramal que desde San Roque alcanzase la línea fronteriza, Henderson se vio obligado a instaurar un servicio marítimo de enlace entre la estación término en Algeciras y Gibraltar, por medio de dos barcos, “Margarita” y “Aline”, nombres de una de sus hijas y de una sobrina.

Para completar la atención a los viajeros decidió fundar otra sociedad, “The Iberian and Mediterranean Hotels Company”, que se encargó de construir y explotar dos hoteles, el “Reina Cristina” en Algeciras y el “Reina Victoria” en Ronda.

Las primeras gestiones para la construcción del hotel rondeño se iniciaron en 1893, cuando el Ayuntamiento acordó enajenar con ese propósito una parcela de 20.880 metros cuadrados de terreno público, entre el final de la calle Jerez y el borde del Tajo. El comprador fue Enrique Guillermo Henderson.

Por motivos diversos, entre los que no fue el menor la dedicación de “The Iberian” a la construcción del Hotel “Reina Cristina”, el proyecto se paralizó hasta 1906, fecha en la que Juan Morrison, director de “The Algeciras” y apoderado de “The Iberian”, se dirigió a la Corporación Municipal diciendo:

“La Compañía citada hace mucho tiempo viene negociando la construcción de un Hotel de primera clase que responda á la importancia de la hermosa Ciudad de Ronda y que al par que atraiga á ella turistas extranjeros proporcione á la población mayores prosperidades y al ferrocarril mayor movimiento de viajeros, con provecho y ventaja para todos...”

Con fecha 17 de septiembre de 1906, Juan Morrison presentó el proyecto. El edificio ocuparía solamente 733 metros cuadrados de los 20.880 que tenía el solar; el resto sería dedicado a paseos y jardines, cercados con verjas de hierro.

En la Memoria se decía: *“El edificio será de proporciones adecuadas al objeto a que se destina y su aspecto, de forma arquitectónica y de condiciones estéticas que responden al más esquisito ornato y a las mejores circunstancias de higiene y confort...”*⁹

Los planos originales fueron trazados por los arquitectos T. E. Collcut y Stanley Hamp, cuyo estudio se encontraba en Londres, 36 Bloomsbury Sq., en abril de 1906. Tras el preceptivo informe del arquitecto municipal Pedro Alonso, el Ayuntamiento concedió la licencia para la construcción, que fue dirigida por Manuel Delgado, Maestro de Obras, residente en Algeciras.

A pesar de tratarse de un edificio muy “inglés”, por su situación al borde del Tajo y rodearse de un gran espacio ajardinado, siempre ha tenido un cierto aire romántico, muy apreciado por todos los ilustres visitantes que se han alojado en sus estancias a lo largo del tiempo.

El “Paseo de los Ingleses”

La ubicación un tanto alejada y excéntrica del “Reina Victoria” obligó a la realizar simultáneamente unas obras complementarias.

La distancia que lo separaba de la Estación del Ferrocarril era demasiado larga como para obligar a los viajeros a recorrerla a pie. De modo que, antes de comenzar la construcción del Hotel, Juan Morrison se dirigió al Alcalde exponiéndole que: *“... como base esencial e imprescindible para comenzar la obra, se impone la necesidad de construir una vía para carruajes que partiendo del paso a nivel, una la Estación con el proyectado Hotel como camino de acceso al mismo, por las últimas casas del pueblo, a conveniente distancia de ellas...”*

Morrison solicitó la correspondiente autorización para construir dicha vía de acceso, que debía ocupar terrenos de dominio público. El Ayuntamiento concedió el permiso requerido por acuerdo de 6 de junio de 1906 y la Compañía construyó una vía arrecifada para carruajes, cuyo trazado coincide con el de la actual **Avenida Victoria**.

⁹ A.H.M.R. L. 466.

Una vez iniciada la construcción del Hotel y su enlace con la Estación, era necesario afrontar la integración del establecimiento con la Ciudad. El “Reina Victoria” fue proyectado con una doble finalidad: como lugar de descanso especialmente pensado para los cuadros directivos militares y civiles de la colonia de Gibraltar y, sobre todo, como oferta residencial dirigida a un turismo de calidad, burgueses y aristócratas de los países ricos de Europa.

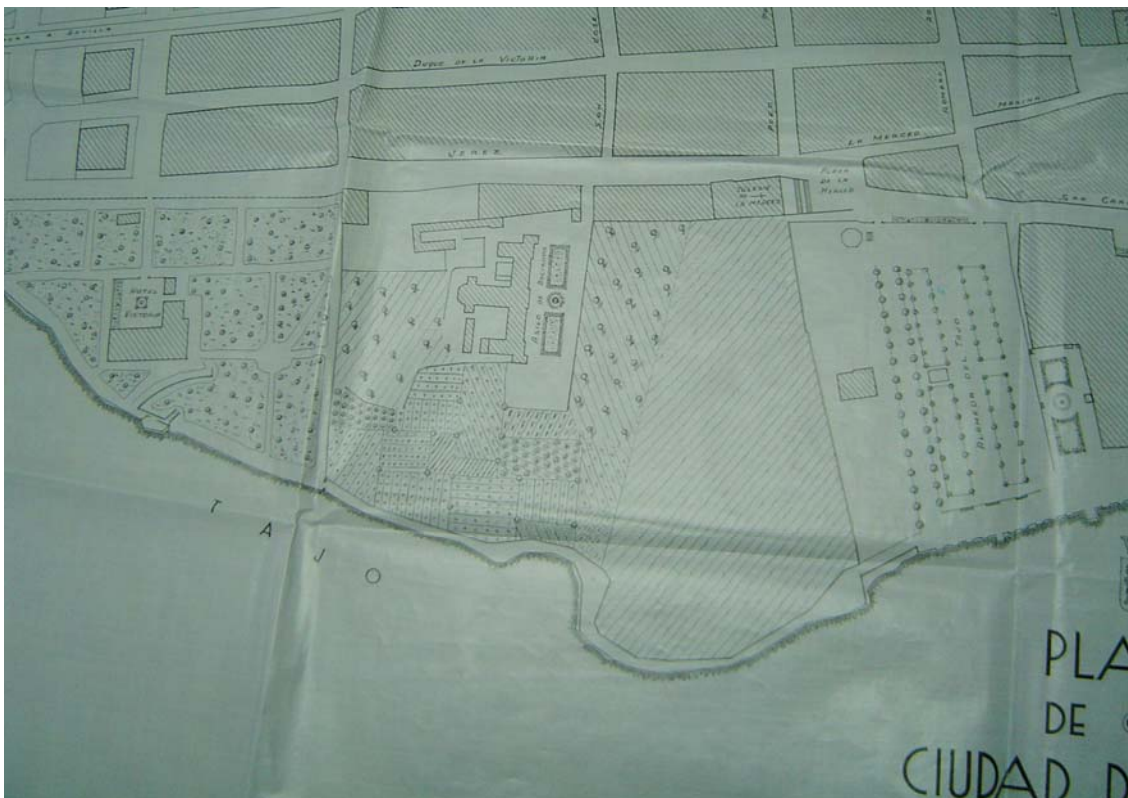
En efecto, las bellezas monumentales y naturales de Ronda habían sido ampliamente ensalzadas por los escritores-viajeros europeos, especialmente franceses y británicos (Merimée, Gautier, Davillier, Carter, Ford...). Para cualquier viajero europeo que se preciase, una visita a Ronda era etapa inexcusable y el Hotel les garantizaba que ya no tendrían que sufrir las incomodidades de fondas y posadas.

Pero al salir del Hotel para visitar el Puente Nuevo o la Plaza de Toros, el viajero se tropezaba con un panorama deprimente. El camino obligado hacia el centro de la ciudad era la calle Jerez, cuyo lamentable estado se denunciaba en un escrito dirigido al Ayuntamiento el 17 de enero de 1908, firmado por Manuel Sainz, en el que se advertía a los concejales:

“Los propietarios del Hotel piensan inaugurarlos en la segunda quincena del mes de febrero, invitando al efecto a una parte de la buena sociedad algecireña y las más sobresalientes personalidades de la vecina colonia inglesa, gestionando además la asistencia de alguna persona Real ó cuando menos la representación de la Augusta Soberana con cuyo nombre se honra este Hotel...”

A continuación denunciaba *“...el lamentable estado de la calle Jerez, que carece de aceras, de arrecife y de empedrado y en cambio abundan las inmundicias y materias fecales...con un cebadero de cerdos cuyas fétidas emanaciones constituyen un foco de infección...¿Qué concepto se formarán de Ronda y sus autoridades [los huéspedes del Hotel] a la vista de estas miserias”¹⁰.*

¹⁰ id. L. 464.



El Paseo de los Ingleses entre el hotel Reina Victoria y la Alameda del Tajo

En este mismo escrito, Sainz comunicaba al Ayuntamiento la disposición de varias personas a colaborar económicamente con la urbanización de la calle, entre las que se encontraba naturalmente Juan Morrison, quien ofreció 500 pesetas.

La Corporación, consciente de la necesidad de la obra, encargó el proyecto al arquitecto municipal Santiago Sanguinetti, quien con fecha 20 de febrero de 1808 presentó un proyecto para urbanizar la calle en una longitud de 334'50 metros y una anchura de 8'35 metros. El proyecto contemplaba la construcción de una madrona central, cunetas, aceras y arrecifado. Finalmente la calle fue urbanizada.

Ante este panorama, en previsión de que las obras en la calle Jerez se eternizasen, Morrison ideó una salida alternativa para los huéspedes del “Reina Victoria”: habilitar un camino que, bordeando el Tajo, condujese desde el Hotel hasta la Alameda de San Carlos, en pleno centro urbano.

En efecto, el 6 de diciembre de 1907 Morrison pidió permiso al Ayuntamiento para construir dicho camino, que discurriría por terrenos adquiridos previamente a la Comunidad del Asilo de Ancianos, y abrir una puerta de acceso a la Alameda. Una vez sometida la propuesta a la Comisión de Ornato, el Ayuntamiento, en sesión de 24 de enero de 1908, concedió el permiso pertinente, con las siguientes condiciones:

“Primera: ...que la concesión será solo temporal, o sea limitada al tiempo que el edificio construido esté destinado a recibir y albergar viajeros, pues desde el momento en que se dedique á otros usos o á vivienda particular quedará extinguida la concesión...

Segunda: la puerta llevará una cancela de hierro...quedando la llave de ella en poder del jardinero o encargado que el municipio tenga en el Paseo...

Tercera: que el concesionario ha de hacer á su costa un paseo de cinco metros de ancho...y construir el muro que sirva de barrera al Tajo... en condiciones que respondan al ornato público y ofrezca seguridad al vecindario.

Cuarta: ...el concesionario ha de permitir, sin limitaciones ni restricciones, el derecho del público á disfrutar... del paseo que trata de construir.

Quinta: que el alumbrado, entretenimiento y conservación del paseo serán de cuenta del concesionario¹¹.

Tras la construcción del camino, el Hotel pudo ofrecer a sus clientes la posibilidad de acceder al centro de la ciudad, contemplando el espectacular paisaje cantado por los escritores y asomarse al abismo exclamando sin cesar: *¡My God!, ¡Mon Dieu!*

Tanto las autoridades municipales como Morrison, eran conscientes del placer que vecinos y forasteros sentirían al recorrer un camino, al que la imaginación popular bautizó inmediatamente como **“Paseo de los Ingleses”**.

El ferrocarril como problema

Queda dicho que en las primeras décadas tras su construcción, la vía férrea no originó mayores problemas para los vecinos de Ronda, ni siquiera tras la aparición de los primeros vehículos automóviles.

Después de construir el enlace de la ciudad con la estación, pasaron 40 años antes de que se realizase otra obra relacionada con el ferrocarril: la apertura de la Avenida Martínez Astein.

Sobre el descampado que rodeaba la estación, se trazó una amplia avenida ajardinada, a cuyos lados se construyó una colonia de viviendas unifamiliares con jardín, del más puro estilo inglés. La construcción de la colonia y la avenida fue una iniciativa empresarial de un rondeño, Martínez Astein, que emigró a Londres, ciudad en la que hizo fortuna. Al parecer, recordando sus miserias anteriores, decidió invertir su dinero con el fin de proporcionar trabajo a los jornaleros de su tierra.

Desde el punto de vista urbanístico, la Avenida Martínez Astein resultó un hallazgo, tanto por sus proporciones como por sus cuidados jardines. Fue trazada perpendicularmente al edificio de la estación, al que proporcionó una prestancia de la que antes carecía, y ponía en comunicación el ferrocarril con la calle principal de la ciudad, la popular calle de La Bola. [En el momento de redactar estas líneas, la noble

¹¹ id. Actas Capitulares.

Avenida ha sido destrozada para construir en sus entrañas un estacionamiento subterráneo]

La ciudad continuó con su lento desarrollo hasta pasados los años 50 del siglo XX. El ferrocarril era una barrera, pero todavía no se había convertido en un problema. Las escasas construcciones de nueva planta se orientaron hacia el norte, donde había terreno libre suficiente para absorber la escasa demanda en una ciudad empobrecida y con menor población que 20 años atrás.

El 27 de septiembre de 1948, el Ayuntamiento aprobó un “Proyecto General de Ordenación de la Ciudad de Ronda”, en cuya “Memoria” se planteaban los inconvenientes que presentaría el ferrocarril a la hipotética expansión de la ciudad:

“Los ensanches de Ronda se han previsto forzando la vía del Ferrocarril, en la loma que ocupan hoy parcialmente el depósito de agua, el Cuartel y el Cementerio. Se ha procurado para ello adaptarse lo más posible al terreno, previendo un ordenado conjunto con un Centro Cívico y una Parroquia, enlazándose esta zona con el Barrio del Mercadillo a través de una zona industrial que envuelva el centro ferroviario”¹²

El paso de los años demostró que estas palabras no eran sino una declaración de intenciones. Veinte años más tarde, el Ejército había abandonado el Cuartel, en lugar del Centro Cívico y la Parroquia se levantó un Instituto de Enseñanza Media, y el único negocio que prosperó fue el Cementerio.

En la década de los 70 se aceleró en progresión geométrica el crecimiento del espacio urbanizado gracias, sobre todo, a la actuación de la Caja de Ahorros de Ronda, que se convirtió en la gran empresa inmobiliaria de la ciudad. Las promociones de viviendas de la Caja, en gran medida anárquicas, evitaron el obstáculo del ferrocarril, haciendo crecer la urbe hacia el noreste, a pesar de los problemas que representaba un suelo con arcillas expansivas.

Este crecimiento descontrolado alertó a las autoridades municipales, que intentaron fijar unas normas básicas con un Plan de Ordenación Urbana aprobado en 1975¹³.

Sin embargo, respecto al tema que nos ocupa, el Plan pasa de puntillas, sin ofrecer soluciones para el aprovechamiento del suelo en la zona del Fuerte, dentro del lazo del ferrocarril. Pocos años después, la necesidad de suelo para la instalación de un polígono industrial, forzó al Ayuntamiento, que no disponía de suelo público en otro lugar más adecuado, a ofrecer los terrenos de su propiedad al norte de la Estación, a pesar de los problemas de acceso a dicha zona para el tráfico pesado, por dos pasos a nivel estrechos y peligrosos.

¹² id. L. 830.

¹³ RUIZ CAÑESTRO, Francisco: “Primer Plan de Ordenación Urbana de Ronda: el Plan de 1975. En “La Evolución Urbana de Ronda” (VV. AA.). Asociación “Izna Runda” y CEDER. Ronda. 2005.

En 1990 se publicó el avance de un nuevo Plan General de Ordenación. Sus autores, cuando se ven obligados a tratar el tema del ferrocarril, utilizan una expresión curiosa y significativa: “*el trazado del ferrocarril como permanencia patológica*”. Más adelante, en el capítulo de propuestas, dicen:

“La estratégica situación que ocupan los terrenos de la Estación en el nuevo orden urbano de la ciudad de Ronda, plantean la necesidad de desarrollar una propuesta que sea capaz de recomponer la relación funcional y ordenación espacial de los propios suelos de la Estación, y de sus canales ferroviarios ...

La propuesta global que el Plan General plantea en este sector, tendrá como objetivo fundamental recomponer y potenciar la relación urbana ‘ciudad-ferrocarril’ entendida en su doble vertiente: por un lado el reconocimiento del papel que el ferrocarril juega en la ciudad, y por otro la oportunidad de equilibrar la funcionalidad urbana que debe existir entre el ferrocarril y la ciudad.”¹⁴

Tras la lectura de estos párrafos farragosos, sólo nos queda pensar que no sabían qué decir. Tal vez piensan que la mejor solución sería recuperar el “Plan Contreras” y alejar el ferrocarril de la ciudad.

¹⁴ VARIOS: “Ronda: Plan General de Ordenación y Plan Especial del Casco Histórico. Avance”. Ayuntamiento de Ronda. 1990. (página 56)