

CENTENARIO DE FERROCARRILES EN 1965

Por FRANCISCO WAIS SAN MARTIN

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Con su característica amenidad dedica el autor un recuerdo a las líneas férreas que se ultimaron en nuestro país en el año 1865, que coinciden precisamente en el alborar del Cuerpo de Ingenieros de Caminos en relación con los ferrocarriles, cuyos miembros tuvieron muy destacada actuación en los proyectos y desarrollo de aquellas líneas.

Seguían construyéndose, hace cien años, kilómetros y kilómetros de ferrocarriles, que iban recreciendo y configurando la red española. También las carreteras, muy escasas entonces en número y longitud, solicitaban la atención y el trabajo de los Ingenieros; pero su establecimiento, con los firmes elementales que Mac Adam había preconizado más de cincuenta años antes, tenía ya carácter de rutina, y estaba desprovisto de la novedad y el atractivo que el camino de hierro despertaba.

Naciera éste, de otra parte, con el aliciente de constituir un negocio para la empresa libre que lo realizase, en la cual los técnicos podían encontrar base para mayores ganancias que en las primitivas obras públicas del Estado. Se comprende, pues, bien que fuesen los ferrocarriles los que, a mediados del XIX, llamaron más la atención de los Ingenieros que por esos años acababan de salir y estaban saliendo de la nueva Escuela creada en 1836. La primera promoción fué la de 1839, y los asuntos de los nuevos caminos de hierro empiezan a ofrecer ocasión para sus trabajos alrededor de 1844.

A los veinte años de esto, en 1864 y los próximos, por abajo y por arriba, se recogía el fruto de los estudios de esos compañeros nuestros de tiempos lejanos, y se terminaban líneas que se ofrecían al entusiasmo de los pueblos por los que pasaban y a los que servían. En este en que vivimos, de 1965, podemos registrar el centenario de algunos trozos y, sobre todo, los correspondientes a dos ferrocarriles enteros de considerable importancia: el de Albacete a Cartagena, inaugurado el 27 de abril de 1865, y el de Córdoba a Málaga, el 15 de agosto del mismo año. Con tal motivo les dedicamos un recuerdo y, al propio tiempo, brevemente también, al alborar del Cuerpo de Ingenieros de Caminos en relación con los ferrocarriles.

• • •

Los proyectos de los primeros ferrocarriles de nuestro suelo fueron objeto, principalmente, de trabajos por técnicos extranjeros, que los promotores del negocio traían consigo. Tanto a ellos como a los españoles que al poco tiempo se les unieron, les apremiaba la urgencia en solicitar y conseguir concesiones del Estado, que era lo que verdaderamente interesaba, y así la prisa iba por delante y los estudios tenían que pecar no poco de ligeros; ya se irían luego corrigiendo y mejorando. Otras razones influían también en que resultase difícil realizar de primera intención un buen desarrollo de la traza y perfil del camino, como eran la carencia de buenos planos y las dificultades del terreno, con la continua sucesión de sierras y montes.

Había el plano llamado de López, y copiados de él otros mapas de España que contenían los mismos errores denunciados en varios casos. Existió el *Atlas de España*, del Comandante de ingenieros militares D. Francisco Coello, aportación valiosa a la representación de nuestro suelo. Pero no se contaba con él en 1845 y 46, ni aun en el 51, que es el año de iniciación intensa de los trabajos de nuestros ingenieros. No fué escaso el esfuerzo que éstos tuvieron que poner en juego al proyectar las grandes líneas, en un momento, además, en que por algunos se dudaba de la posibilidad de establecer aquí ferrocarriles explotables, por tierras tan accidentadas.

En sus destinos al servicio del Estado, los Ingenieros de Caminos se repartían por los *distritos* en que estaba dividido el territorio nacional, en cuanto a las obras públicas. Comenzaron siendo siete, al crearse el Cuerpo, en 1836; pasaron a diez en 1845; a trece en 1847... A sus ingenieros se les encomendó, al comenzar los ferrocarriles, la inspección del Mataró, del Aranjuez... Además, por su cuenta realizaron diversos estudios en sus respectivas zonas. Así, D. Calixto Santa Cruz, número uno de la primera promoción, la del 39, estudió, estando en Burgos, la sección del ferrocarril de Burgos a Bilbao; D. Práxedes Mateo Sagasta, destinado en Valladolid, la de esta capital a Burgos; D. José Rafo intervino en el proyecto del Alar-Santander; D. José Elduayen, en el Langreo...

Llegó, después de esto, una ocasión en que el Estado toma la iniciativa de hacer estudiar sistemáticamente a sus ingenieros los proyectos de grandes líneas para poner en marcha un plan que concibe, de construirlos por su cuenta. Es por los años de 1851 y 1852. En el primero de ellos se crea el Ministerio de Fomento. Con este nombre ya existiera, a principios de siglo, el que había sido de la Gobernación, y del Interior, tomando estas diversas denominaciones en tiempos en que se desdoblaban funciones de las anteriormente escasas Secretarías de Estado de los Monarcas del XVIII. El que en 1851 fué nuevo Ministerio de Fomento recogía los asuntos que hasta entonces se agrupaban bajo el título de Comercio, Instrucción y Obras Públicas. Dejaban éstas, al crearse el de Fomento, de ir a la zaga de las de Comercio e Instrucción, y tomaban más relieve con la dedicación a los ferrocarriles.

Para su estudio se designa buen número de ingenieros, dictándose, al efecto, la Real Orden de 29 de enero del 52. Del correspondiente al camino de hierro de Madrid a Zaragoza, se encarga D. Jacobo González Arnao, que era de los que salieron en la primera promoción, la de 1839, y a D. Angel Clavijo, de la de 1847. Al ferrocarril de Madrid a Valladolid, se dedica un ingeniero de la promoción del 44, don Máximo Perea, que luego proyectó también el de Córdoba a Málaga. Del Madrid a Talavera, con ramales a Cáceres y a Plasencia, a D. Joaquín Núñez de Prado. Otros varios ingenieros, recién salidos de la Escuela, o poco menos, se dedican a diversos proyectos más.

Hay uno de esos ingenieros que no podemos silenciar, sino referirnos a él especialmente, porque intervino en el Albacete a Murcia y Cartagena, de cuyo ferrocarril vamos a ocuparnos luego, y tuvo, además, y previamente, una actuación destacada en cuanto al Madrid a Valladolid. Es D. José Almazán, número 2 de la promoción de 1846, que tres años después, y en ocasión de que el inglés Mr. Ross proponía atravesar la sierra del Guadarrama por un túnel de unos 17 Km., demostró que sin necesidad de esa obra, en aquellos tiempos muy importantes, se podía salvar los montes por el punto que señalaba. Su solución fué patrocinada por la Comisión Parlamentaria que se creó en 1850, con motivo de una pugna entre Avila y Segovia, y años más tarde resultó ser la adoptada, de acuerdo con la opinión que Perea igualmente había sustentado. Almazán era natural de Avila, y se conocía bien la sierra.

En 1854, cuando se debatía la cuestión de las estaciones de Madrid (1), el Gobierno le encargó del proyecto de una central, para las diversas líneas, que él proponía colocar en Atocha. Era Almazán a la sazón Ingeniero Jefe de 2.^a Clase, y poco después lo vemos aparecer en una discusión sobre el trazado del ferrocarril de Albacete a Cartagena.

Cartagena fué una de las capitales que, por su puerto, se hizo notar a los que buscaron para Madrid una salida ferroviaria al Mediterráneo. Otra había sido Alicante, que se le anticipó en conseguir su camino de hierro, terminado en marzo de 1858. Sirvió de base a la formación de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (M.Z.A.), que fué la misma que se interesó al poco tiempo por la derivación de un ramal desde Albacete, en esa línea alicantina, hasta Cartagena. Su concesión tiene fecha de noviembre de 1859.

Se dispuso pronto la Compañía de M.Z.A. a emprender la construcción del nuevo ferrocarril, que contaba con su proyecto. Seguiría, desde Albacete, la dirección de la carretera ya existente, primero por una zona poco poblada y pobre, después, en la parte baja, por la rica comarca murciana, que con sus frutos era anuncio de un tráfico provechoso. Hubo un punto de discrepancia, en primer lugar, sobre si el arranque sería propiamente en Albacete o en Chinchilla; después otro más hondo, en cuanto a gran parte del trazado. Derivó éste al aspecto técnico, aunque, en realidad, lo que motivaba las diferencias eran razones económicas.

En efecto, a la Compañía de M.Z.A., en los comienzos de su vida, no se ofrecían unas perspectivas económicas muy risueñas y, en cuanto a la construcción que acometía, de la línea de Cartagena, pensó en sacarle el mayor partido posible, en donde encontrara tráfico, esto es, por su parte baja, y prescindir de la alta, de construcción costosa y de rendimiento de explotación pobre. Eso se podría conseguir haciéndola derivar, no de Albacete o Chinchilla, sino de más abajo de Almansa, llevándola por Novelda y Orihuela, a Murcia. Era una aspiración un tanto ambiciosa y no encontró eco favorable en la representación del Estado. Pero como tampoco recibió la Compañía una negativa rotunda, y las esperanzas es lo último que se pierde, lo que hizo fué demorar el comienzo de los trabajos en la parte alta y llevarlos con actividad por la baja. Lo cual llama la atención; primero, al Gobierno; luego, a las comarcas interesadas, que protestan e incluso consiguen repercute su queja en las Cortes, que están abiertas, y en las que levanta su voz Sagasta, que ya era un político que galleaba, para pedir que se establezca el ferrocarril como fué aprobado, comenzando en Albacete. Por el mismo tiempo, D. José Almazán, ingeniero que había estudiado el proyecto, publica un folleto defendiendo su solución. Al fin, la Compañía, no sin obstinado forcejeo, tiene que rendirse, pues una R. O., de 11 de abril de 1862, que firma el Marqués de la Vega de Armijo como Ministro, desestima por segunda vez sus aspiraciones. Se pone en marcha la construcción.

El perfil es duro. Chinchilla está a 825 metros sobre el nivel del mar, y hay muchos montes que atravesar en el descenso. El túnel de Cieza tiene algo más de un kilómetro, y otros menores fué preciso abrir en terreno escarpado y rocoso. Las pendientes llegan a doce milésimas, en algún momento, a 13, y así se salva el desnivel desde aquella cota a la de 375, de Agramón. Después el perfil es más suave, y se llega a Murcia sin apartarse mucho de la carretera.

No es lo mismo, en cuanto a esto, desde Murcia a Cartagena, por donde, a través de la sierra de Carrascoy, la carretera sigue directa y el ferrocarril se desvía para

(1) Artículo del autor en el número de 1 de diciembre de 1941, de esta Revista.

contornearla. ¿Qué razón hubo para ello? ¿Fue el deseo de suavizar las pendientes, o el de encontrar, a su paso, la finca de un ex ministro influyente, como en su día se comentó por la maledicencia. Hay contestaciones para todos los gustos, pero lo cierto es, mirando la realidad a estas alturas, que el rodeo, a más de mejorar el perfil, acerca el ferrocarril a lo que luego fue el enlace, por Ohihuela, con la línea hacia Elche y Alicante, por zonas ricas en productos de la tierra.

Los años de 1862, 63 y 64 fueron de esfuerzo provechoso en la construcción, y sucesivamente se fueron terminando trozos, el último, de Agramón a Calasparra, el 27 de abril de 1865. Quedaban así en explotación un día los 227 Km. que separan Chinchilla de Cartagena.

• • •

Algo más tarde que esta fecha de abril, fue la de 15 de agosto, en que se terminó el Córdoba a Málaga, otra de las líneas con centenario en este año en que vivimos.

Es este ferrocarril el primero de los de la zona occidental de Andalucía, como lo fue de la oriental el de Sevilla a Cádiz. Ambos tienen unos antecedentes lejanos, que llevan una misma trayectoria, cuando en 1852 se prodigan las concesiones provisionales, después de los estudios ordenados por el recién creado Ministerio de Fomento, a que antes hemos aludido. Eran todas ellas concesiones para construcción por cuenta del Estado, otorgadas en forma un tanto irregular, y las apetencias e incidencias a que su aplicación dió lugar produjeron abusos, creadores de una situación que trasciende a las Cortes, dando lugar a un debate muy movido en el Senado, en abril de 1853, con intervención de ilustres oradores, entre ellos el Duque de Rivas, que, con un discurso muy literario, arrancó aplausos de la tribuna pública. Recordamos esta contienda parlamentaria porque, aparte de lo llamativo del caso, los asuntos de ferrocarriles siguieron teniendo actualidad en los meses de política borrascosa que se sucedieron, y no parece, incluso que fueran ajenos al motín popular que estalló en Madrid, el 17 de julio de 1854, al salir el público de la plaza de toros, y que, entre otros estragos, produjo el asalto a varios domicilios particulares. El del Marqués de Salamanca resultó ser uno de ellos.

Pues bien, todos estos sucesos trajeron la anulación de ese tipo de concesiones, como les aconteció a las del Sevilla-Cádiz y Córdoba a Málaga. Esta había sido conseguida por D. Martín Larios, en representación de las corporaciones malagueñas, y, al ser promulgada la Ley General, de junio de 1855, que fue la que abrió el cauce al amplio desarrollo de los ferrocarriles españoles, y estar libre la licitación de esa línea, recayó nueva concesión, esta vez a favor de D. Jorge Loring, y según Real Orden de 19-XII-1859. Esta es la que habría de ser definitiva, si bien no rápida la preparación de la empresa y construcción del camino. Se constituye en 1861 la *Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga*, y las obras empiezan a continuación. Se contaba con el proyecto de D. Máximo Perea, que se estimó necesario modificar en la parte alta, con la idea de un nuevo trazado por los Gaitanes. Mucho dió que hacer la elección de variante, en el deseo de conjugar la mayor recogida del tráfico con la posibilidad de unas obras que tenían que dominar profundas quebradas del terreno y perforar grandes montañas. Pero los trabajos fueron adelante, y el 16 de septiembre de 1863 se termina el trozo de Málaga a Alora; de Alora a Córdoba, el 15 de agosto de 1865.

Era el momento en que, por aquellos tiempos, comenzaba en Málaga la famosa *vendeja*, esto es, la recolección de frutos y su exportación por el mar. El caluroso verano y otras circunstancias restaron repercusión de la fiesta. La Reina se encontraba en Zarauz, y el Rey, en El Escorial, para asistir al entierro de su padre, el Infante don Francisco de Paula Antonio. Sólo el Ministro de Fomento asistió en Málaga a la inauguración, y al regreso, acompañado del Director General de Obras Públicas, visitó las obras del trayecto de Córdoba a Manzanares, a las que la Compañía de M.Z.A. dió fin al año siguiente.

La del Córdoba a Málaga empezaba su vida de explotación, que, económicamente, no fué muy feliz, a pesar de las derivaciones que su línea fué ganando, hacia Granada y alguna otra dirección. Más tarde habían de pasar, tanto éstas de la zona oriental, como las de la occidental, a integrarse en la más amplia "Compañía de los Ferrocarriles Andaluces". Pero esto no ocurre hasta 1877.
