

# Apuntes

## La línea de ferrocarril inglesa Algeciras-Bobadilla

**Francisco Tornay de Cózar**

Miembro del Instituto de Estudios Campogibaltareño

Pascual Madoz, a mediados del siglo XIX, señalaba que uno de los problemas más acuciantes de la población de Algeciras, para desarrollar su potencial geográfico y comercial, era la falta de una infraestructura viaria que la comunicara con Cádiz, el interior de Andalucía y con la serranía de Ronda. Para paliar esta precaria situación, se concibió la creación de una línea de ferrocarril que la uniera con Cádiz y Málaga. Con este fin son redactados varios proyectos, el de Cayetano Bodoy, en 1856, el de José Casado Sánchez, en 1876, y el del ingeniero francés, Emilio de Balignac, en la década de los setenta, que, a pesar de ser aprobados los dos primeros por el gobierno central, ninguno llegó a materializarse.

Mayor fortuna tuvo el realizado por el ingeniero Carlos Lamiar que, basado en los estudios realizados por Balignac, modificó el trayecto original, Algeciras-Jerez de la Frontera, llevando la línea ferroviaria a Bobadilla, uniéndose así con los ramales procedentes de Madrid, Sevilla, Cádiz y Málaga. Dicho proyecto fue respaldado por el capitán de la marina mercante de Gibraltar, Luis Llobar, quien consiguió, tras varios viajes a Inglaterra, crear la Algeciras-Gibraltar Railway Cia, con un capital social de cuarenta y cinco millones de pesetas. En 1888, el gobierno español autoriza la realización y explotación de la misma, subvencionando cada kilómetro construido con setenta mil pesetas. Las obras se realizaron con gran rapidez, inaugurándose el 13 de diciembre de 1890 el tramo Algeciras-Jimena, el 7 de septiembre de 1891 el de Bobadilla-Ronda y el 17 de noviembre de 1892 todo el recorrido. La obra se completó al año siguiente, con un tramo de 857 m, que enlazaba la estación de Algeciras con el puerto.

La rentabilidad del ferrocarril Algeciras-Bobadilla se incrementó al crear la compañía su propia línea de transporte marítimo entre Algeciras y Gibraltar. Ésta contó con cuatro vapores, el Elvira, de ruedas laterales y el primero en entrar en servicio, y los Ayudante, Margarita y Enrique.

Para mayor comodidad de los viajeros y ofrecer un mejor servicio, la compañía construyó dos grandes hoteles, el Reina Cristina, en Algeciras, y el Reina Victoria, en Ronda, inaugurándose respectivamente en 1902 y 1906. El primero se sitúa en el casco viejo, de espaldas al puerto y cercano a la estación del tren, teniendo un aspecto palaciego, llegando a constituir la meca de los turistas del mundo entero en aquellos tiempos de principios del siglo XX. Dicho establecimiento hotelero fue una pieza clave al crearse, en 1912, el Morrocco Express. Éste salía desde París, los lunes y miércoles, llegando a Algeciras, donde por la combinación con los vapores, sus viajeros continuaban el viaje hacia Tánger y Ceuta.

En 1913, la Compañía de Ferrocarril Bobadilla-Algeciras se incorpora a la Compañía de Caminos de Hierros del Sur, siendo incautada en 1936 por el gobierno y entregada a la Compañía del Oeste. Cinco años más tarde, en 1941, pasa a depender de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.

### Descripción técnica de la Línea Ferroviaria Algeciras-Bobadilla

> **Topografía.** El terreno por donde discurre el Ferrocarril de Algeciras a Bobadilla es de lo más accidentado y pintoresco de toda la comarca,

constituyendo su tramo más abrupto el llamado de "La Buitrera". La línea tiene una longitud de 177 km desde Algeciras a Bobadilla, de los cuales las dos terceras partes pertenecen a la provincia de Málaga, y la otra a la de Cádiz. Su mayor elevación sobre el nivel del mar, con 793 m, se encuentra en Setenil, a 53 km antes de Bobadilla. A pesar de lo accidentado del terreno, las pendientes máximas de la vía no pasaban del 2 por ciento, con 300 m de radio en las curvas menores.

> **Túneles y puentes.** Los túneles, en número de 16, forman una cadena en los 177 km de longitud que mide toda la línea siendo el mayor de ellos el de "La Buitrera" con 700 m de longitud, de los cuales, 470 son sin revestir. En cuanto a los puentes, suman 20, miden desde 10 m hasta 135 de largo. Tres están construidos de sillería y arcos de medio punto con 10 m de luz. Los restantes son de vigas metálicas apoyadas en estribos de piedras de sillería. Con respecto a los que pasan sobre los ríos Guadarranque y Palmones, son de pilares tubulares con una longitud de 135 m. Cabe destacar, por su belleza, el viaducto que pasa sobre el Malillo, con 80 m de largo por 33 de altura. Descansa sobre una pila central de celosías de hierro de gallarda figura. El que cruza el río Hozgarganta tiene una longitud de 54 m y se sostiene sobre un pilar central de sillería. Los restantes cuatro puentes, que cruzan el río Guadiaro por diferentes sitios, están construidos por una sola viga de 30, 40 y 45 m de largo, y sostenidos en estribos de sillerías.

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

> **Material móvil y de tracción.** Cuando entró en servicio la línea, en noviembre de 1892, su material móvil se componía de siete locomotoras, fabricadas en Inglaterra por la Compañía Beyer en 1890, que corrían poco más de 30 km/h, con una potencia de 61 caballos. Estas máquinas fueron numeradas del 11 al 17 y bautizadas con los nombres de Algeciras, Teba, San Roque, Málaga, España, Guadarranque y Palmones. Diez años más tarde, en 1902, se incorporó un nuevo tipo de locomotoras, numeradas del 301 al 310, que en 1928 fueron reemplazadas por máquinas de fabricación española en los talleres de Euskalduna, con la misma numeración.

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

### Nota

Para la elaboración de esta contribución se ha utilizado básicamente el artículo TOR- NAY DE CÓZAR, Francisco: "Cien años del ferrocarril Algeciras-Jimena". Almoraima. Revista de estudios campogibaltareños, nº 3, 1990, pp. 63-78