

EL FERROCARRIL SECUNDARIO DE HUELVA A AYAMONTE: ORÍGENES Y CONSTRUCCIÓN.

Manuel J. Muriel Ramírez

Resumen.

A finales del siglo XIX la sociedad civil del antiguo Algarbe andaluz ya se había movilizado, habiendo tomado conciencia de su futuro, y reclamaba un medio de transporte que era el paradigma de la modernidad y del progreso; de una revolución industrial que en Europa alcanzaba toda su magnitud y que en Andalucía también se verificaba. Si en otras latitudes del viejo continente el ferrocarril era una faceta más del maquinismo y de un modelo de acumulación basado en el carbón, en España, ante el retraso en el despegue industrial, se configuraba como un factor causal de éste.

Cuando la red española de ferrocarriles ya había adquirido su forma básica arborescente, llegaba la hora de los ferrocarriles secundarios: aquellos que debían incorporar ciudades y pueblos de menor orden a la red general. El ferrocarril, se pensaba en aquella época, llegaría a ser algo así como la red caminera, un medio de transporte casi generalista, el medio de transporte terrestre de masas por excelencia.

La línea de Huelva a Ayamonte por Gibraleón, a pesar de gestarse a finales del siglo XIX, sería un ferrocarril propiamente del siglo XX, sometido a las mismas vicisitudes y convulsiones que en esta centuria afectarían a Europa en general y a España en particular. La Gran Guerra Europea afectaría de forma particular al ferrocarril costero, de forma que las obras, cuya duración estaba prevista en tres años, se prolongarían durante más de dos décadas. La línea entró parcialmente en servicio el año de la involución de 1936, por necesidades militares, y de forma total en 1940, en un contexto de escasez extrema y represión de la demanda.

A principios de los años ochenta, en plena ola de reconversiones del primer gobierno socialista, se plantea el cierre de la línea al catalogarse como “altamente deficitaria”, lo que llegaría a ocurrir en septiembre de 1987¹. Así pues, la línea estuvo en servicio durante apenas cincuenta años, un tiempo insuficiente para el óptimo aprovechamiento y amortización de la inversión realizada; lo que *ex post* no justificaría su construcción.

1. Los antecedentes del Proyecto.

La Memoria sobre el “Ferrocarril de Ayamonte à Gibraleón” presentada a las Comisiones de los pueblos interesados, nombradas en Juntas Generales celebradas los días 10 y 11 de febrero de 1893 comienza así:

“Cuando en Abril de 1865 el Gobierno, deseoso de fomentar en España la construcción de ferrocarriles, hizo estudiar el plano general de los mismos, se indicó por la Dirección de Obras Públicas la conveniencia de que se uniera Ayamonte á

¹Muriel Ramírez, M.J. (1992): *El tren que perdimos*, La Voz de Lepe, nº 47 de julio de 1992.

Gibraleón, con el fin de atraer a las dos proyectadas líneas de Zafra á Huelva y de este punto a Sevilla el comercio del país de los Algarves, que entonces como hoy, venía á surtirse á Huelva y á Cádiz.

Pasaron los años, y sea por lo costoso de la construcción de un puente uniendo las dos orillas del Guadiana, sin el cual no se creía práctico el ferrocarril hasta Ayamonte, ó por otros motivos, lo cierto es que el vecino reino de Portugal ha construido ya el ferrocarril de Lisboa á Faro, y que en breve seguirá dicha línea hasta la importante plaza fronteriza de Villareal, mientras que en España, si bien están en explotación las dos líneas de Sevilla y Zafra á Huelva se ha dejado aislado de la Península el distrito de Ayamonte, cuya importancia tiende á crecer cada día, hasta el punto de que ya hoy constituyen, seguramente sus productos, uno de los rendimientos importantes de la floreciente línea de Sevilla á Huelva.

En fin, en 1888 la comisión encargada del estudio y clasificación de los ferrocarriles secundarios, vino á dar una satisfacción á la comarca, incluyendo la línea de Ayamonte á Gibraleón en la relación de los mismos, publicada en la *Gaceta de Madrid* del 18 de Enero último”.

El proyecto de la línea aparecerá desde muy pronto vinculado a inversores franceses, quienes a finales de siglo ya contaban con capitales, tecnología y un *savoir faire* suficientes para emprender su expansión en el sur de Europa. Así pues, la Memoria del proyecto era publicada por el representante de un Sindicato formado en París al efecto. Desde un punto de vista legal, la concesión de la futura línea había sido otorgada por las Cortes el 12 de diciembre de 1887 a los señores Francisco de Asís Ossorio, Duque de Sessa y Filiberto Abelardo Díaz.

Pensamos por ello que estamos ante un esquema típico de asociación internacional de negocios entre dos países con desigual nivel de desarrollo, en el que el socio local aporta el conocimiento sobre el terreno y sus contactos y el socio extranjero capital, tecnología y su saber hacer industrial.

Con la redacción de la Memoria, el Sindicato pretendía que las corporaciones locales de la comarca se pronunciasen sobre dos aspectos claves:

1. La garantía que eventualmente debiera hacerse efectiva y que garantizase un rendimiento mínimo al capital de los promotores.
2. El importe de la financiación ajena, vía obligaciones, que los ayuntamientos estarían dispuestos a aportar, y que vendría a detraerse de la base de capital propio a garantizar. El propio Sindicato sugería a las entidades locales que enajenasen bienes de propios “ya que ningún interés reportan” con el fin de generar liquidez para la suscripción del empréstito.

Ante la escasez local de capitales en el siglo XIX, sintomática del retaso industrial del país, la línea de Gibraleón a Ayamonte habría de requerir también del concurso de la

financiación exterior. En el conjunto del Estado ésta suponía un tercio de la inversión acumulada en ferrocarriles en 1890².

Los empresarios franceses que se interesaron en el proyecto, no estaban sin embargo sobrados de capitales. Éstos eran más bien auténticos emprendedores, y cómo tales, se caracterizaban –amén de la promoción y dirección del proyecto- por buscar financiación para sus proyectos empresariales. De esta forma, ponían todo su empeño, como se ve, en implicar financieramente a las entidades locales interesadas, en conseguir subvenciones de la Administración central del Estado y finalmente emitían empréstitos para completar sus necesidades de financiación.

La concesión de la línea no determinaba el ancho de vía; aunque los estudios estaban hechos para ancho normal (1,67 m), la decisión definitiva habría de tomarse ulteriormente, en función de los condicionantes económicos y técnicos de las alternativas.

“Tendrá 47 km 200 m de largo, y el país que atraviesa es tan poco accidentado, que la diferencia de nivel entre Ayamonte y Gibraleón no es más que de 28 metros, la pendiente ó rampa máxima no pasa en ninguna parte de 0 m 01 y la curva mínima de 400 m; el alineamiento más corto tiene 146 m”.

La Estaciones de la línea según la Memoria serían:

	<u>Habitantes</u>
Ayamonte	8.000
Isla Cristina	7.000
La Redondela	900
Lepe	6.000
Villablanca	1.770
Cartaya	5.600
Aljaraque (apeadero)	-----
Gibraleón	6.500
Total	35.000

El área de influencia de la línea, “poblaciones cuyo tráfico pasa hoy por la carretera de Ayamonte ó caminos afluentes a la misma”, a la sazón Villablanca, San Silvestre, Villanueva de los Castillejos, San Bartolomé de la Torre, etc. en España y Vila Real de Santo António, Castro Marim, Tavira, Alcoutim, etc. ascendería a 21.910 habitantes. Todo lo cual, supondría un total de 57.680 almas, o 1.200 por kilómetro de línea, que se quedarían reducidas a 900 “por lo apartado de la red de los pueblos que no tienen estación”.

En lo que a la estimación del tráfico se refiere, los promotores de la línea contemplaban con euforia cómo la cuenca minera de Río Tinto, que tenía en 1880, 30.000 habitantes, alcanzaba una década más tarde la cifra de 89.000; la provincia pasaba de 210.447 a

² Tedde, P. “Las Compañías Ferroviarias en España, 1855-1935”, en Artola, M. (ed.) (1978): *Los Ferrocarriles en España, 1844-1943*, II, Madrid, pp. 47 y ss.; citado en Gómez Mendoza, A. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*, Alianza Editorial, Madrid, p. 30.

302.000 almas y Huelva “casi reconstruida de nuevo” veía aumentar su población desde 12.000 a 21.000 vecinos. Se afirma en la Memoria que “Es en España [Huelva] la única provincia, con la de Vizcaya, que da ejemplo de tan halagüeños progresos”. Y todo ello gracias al maquinismo, a una revolución industrial que en la provincia se manifestaba principalmente en el sector terciario de la economía, los servicios (transporte ferroviario), y el primario o extractivo, la minería.

En este contexto, y tomando como base las tarifas de la línea de Huelva a Sevilla, los ingresos por transporte de viajeros se estimaban en 108.396,45 Ptas. al año, consecuencia de “11.000 viajeros ordinarios al año”; unos 5.500 jornaleros agrícolas portugueses que entran dos veces cada año por Ayamonte; y el tráfico ocasionado con motivo de la Feria de Sevilla: unos 4.500 portugueses y en torno a 1.750 viajeros de la comarca. Es de reseñar que por esta fecha cuatro diligencias hacían diariamente el servicio entre Huelva y los pueblos de la comarca, con 48 asientos disponibles, de los cuales se ocupaban 30.

En lo que al tráfico de mercancías se refiere, uno de los epígrafes de ingresos que se tenían por más importantes era el de pescado fresco; en 1892 Ayamonte e Isla Cristina habían producido 9.500 toneladas de pescado fresco. En aquel momento, una media de 10 carros llevaban diariamente durante nueve meses al año, unos 1.500 kilos cada uno para reexpedir por las estaciones de Gibrleón o Huelva al resto de España.

Considerando unas tarifas inferiores en un tercio a las de la carretería, por aquel entonces de unas 40 Ptas. entre dichos puntos, se obtenían unos ingresos de 85.252 Ptas. Todo lo cual configuraba un mercado comarcal de transportes terrestres, de viajeros y mercancías, de una magnitud de 193.648,45 Ptas., a gran velocidad y con abstracción hecha de los envíos de dinero en efectivo, valores mobiliarios, “encargos” (paquetería) y suplementos de equipaje.

Tras evaluar el mercado de transporte de pescado fresco en la comarca, o “tráfico conocido”, se procede a estudiar el mercado del resto de servicios de transporte, o como se denomina en la Memoria el “tráfico probable”. Para ello se sigue una metodología de cuño propiamente francés, no en vano el Sindicato promotor estaba sito en París, que consistía en la evaluación por partida doble.

Por una parte se infiere la demanda de servicios de transporte, aplicando para ello las fórmulas de los ingenieros Michel, Cossmann, Baum y Picard; y por otra se evalúa la producción de estos mismos servicios siguiendo las reglas al uso en Francia. De esta forma, resulta una demanda de 79.628 Tm en 1892, y una oferta de 82.012 Tm para ese mismo año. Ante la similitud de los datos, se toma el cálculo por cuadrado.

Estas toneladas constituían un mercado total de 2.216.315 Ptas.; 1.715.000 en servicios de carretería y 501.315 en fletes marítimos. Suponen los promotores que la futura línea puede conseguir una cuota de mercado en “tráficos probables” del 25 por ciento, lo que resultaría en una cifra de negocio de 248.531 Ptas., el resultado de transportar 45.000 Tm, con un recorrido medio de 33 km y a unos precios medios de 0,17 Ptas. por Tm y km.

La suma de los tráficos totales, el “conocido” y el “probable” configuraba una línea con un producto por kilómetro y año de 9.212 Ptas., cantidad por debajo de la que en 1892 obtenían las líneas de Huelva a Zafra, 12.500 Ptas., y de Sevilla a Huelva, 18.000 Ptas.; un volumen de ingresos que sin embargo, un cuarto de siglo más tarde, se mostraría muy por encima de las posibilidades del negocio.

Mientras que los ingresos de la futura línea eran claramente sobrestimados, el coste de la inversión, 4 millones de Ptas. a vía normal según los estudios de los ingenieros Urrutia y Ponnisky, “que no es exagerado por su baratura”, se mostraría ulteriormente que efectivamente sí lo era. Muy alejado de esas cifras se encontraba el precio medio por kilómetro de los ferrocarriles españoles de ancho ibérico, estimado por el Ministerio de Fomento en unas 321.000 Ptas., cifra que décadas después se revelaría como la acertada para el camino de hierro de 47 km.

Para la pequeña línea de Gibraleón a Ayamonte existen tres anchos de vía posible: de 1,67 m (ancho ibérico o normal), de 1 m (como la línea de Tharsis) y de 0 m 60 cm. Cada una de los cuales llevaría aparejado una inversión diferente y unos cuadros de explotación igualmente distintos. El ancho ibérico presentaba la ventaja de la compatibilidad con las de Zafra y Madrid, lo cual permitiría expediciones de pescado fresco y vagones completos sin transbordo, siempre y cuando –en un futuro- ésta fuese comprada por otra compañía. Por contra, el ancho normal presentaba un resultado de explotación (sin incluir amortizaciones) de 4.624 Ptas., insuficiente para retribuir los capitales, propios y ajenos, y las amortizaciones a 89 años. Así, eran de esperar pérdidas de 23.074 o 59.624 Ptas., dependiendo de que la financiación ajena fuese de origen español o extranjero. En lo que respecta a la vía a 1 metro, el representante del Sindicato expone lo que sigue a las comisiones de los pueblos:

“Las Compañías de Tharsis, de Buitrón y de Río Tinto cruzan la provincia de Huelva y tienen un tráfico tan importante como el que podrá tener la de Ayamonte, y es inútil extenderse sobre resultados que diariamente tienen los pueblos a la vista. La ventaja de este ancho vía, a más de su baratura, sería poner en comunicación Ayamonte con todos los pueblos servidos por las dos Compañías de Tharsis y Buitrón.

La de Río Tinto no hace el servicio de pasajeros; sin embargo, lo hará seguramente en cuanto la proyectada línea de Bélmez á Fuente de Cantos esté terminada; pues con pocos kilómetros más podrá ponerse directamente en relación por dicha línea con toda España, y sobre todo con las cuencas carboníferas que para las minas de cobre son de la mayor importancia. [...]

La prolongación de la línea de Ayamonte a Gibraleón que se estudia ahora por el Sindicato irá por Trigueros al Sur de toda la cuenca minera de Tharsis, Odiel, Río Tinto, etc., cuya población pasa de 89.000 habitantes, y será el canal natural por donde habrán de circular todos los productos procedentes de dicha región, una de las más ricas de España, ó con destino a la misma”.

Además de que la comunicación con la red portuguesa se realizaría en igualdad de condiciones que en el caso de ancho normal, el Sindicato expone en favor de esta alternativa una inversión inicial del 75 por ciento y unos resultados positivos: de 24.438

o 48.940 Ptas., dependiendo de que la financiación ajena fuese de origen extranjero o español. Advertirá el lector que esta red de ferrocarriles que se proponía hubiese modificado sensiblemente la estructura de las interrelaciones de los pueblos de la comarca en favor de una orientación norte-sur y en detrimento de la capital, cosa diferente de lo que finalmente ocurriría. Por último,

“Inspirándose el Sindicato en el deseo manifestado por los pueblos de que, de no ser á vía normal el ferrocarril, conviene el más económico, con tal de que sea adecuado a las necesidades del país, se ha pensado en la posibilidad de la construcción de una vía á 0 m 60 de ancho”. [...] Llama especialmente la atención esta vía, la facilidad de instalaciones de empalmes industriales, es, en una palabra, por sus cortos radios que la permiten pasar de una calle á otra sin entorpecer la circulación, el único que puede llamarse el *ferrocarril á domicilio*.”

Esta alternativa representaba un coste inicial estimado en 2.750.000 Ptas., y unos resultados, según el caso, de 42.205 o 66.989 Ptas. El Sindicato finaliza su exposición llamando nuevamente la atención de las comisiones sobre la forma “de contribuir á la construcción del ferrocarril con parte, el 80 por ciento, de sus bienes de propios.” Curiosamente, en ningún momento se mencionan los capitales propios que el Sindicato está dispuesto a aportar.

2. La Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios (SEFS).

Una de las primeras compañías ferroviarias que, ya en el siglo XX, llegaría a interesarse por la línea férrea de Huelva a Ayamonte sería la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), que en 1877 era la primera compañía ferroviaria española y desde ese mismo año era concesionaria de la línea de Huelva a Sevilla³.

El 23 de enero de 1905, José Fernando de Sousa, Vocal Secretario del Consejo de Administración de los *Caminhos de Ferro do Estado* de Portugal, envía una misiva a Gustavo Bäuer, Administrador Delegado de MZA, en la que muestra su entusiasmo sobre la conveniencia de extender una línea férrea de Huelva a Ayamonte; toda vez que su compañía pensaba finalizar ese mismo año la línea de Faro a Vila Real de Santo António.

“En nombre del Consejo de Administración, de que soy Vocal-Secretario, ruego á V.E. se digne estudiar el asunto, al cual da particular oportunidad la próxima terminación de nuestra línea y el establecimiento de carreras de Vapores. Cierto estoy de que ese estudio demostrará á V.E. que existen razones para esperar que el capital invertido en la construcción del trozo de Huelva á Ayamonte no quedará sin remuneración”.⁴

³Sindicato de París (1893): *Memoria sobre el “Ferrocarril de Ayamonte à Gibraleón”*. Archivo Histórico Ferroviario (AHF), Madrid, legajo D/319/6.

⁴de Sousa, J. F., (1905), AHF, Madrid, legajo D/319/6.

Poco después, MZA elabora un informe⁵ sobre las posibilidades de negocio de una línea de Huelva a Ayamonte por Gibraleón, la cual, ya figuraba entre los proyectos acogidos a la Ley de 30 de julio de 1904 sobre Ferrocarriles Secundarios. La Jefatura de Obras Públicas de Huelva, que proponía la línea, la entendía justificada por la población de la zona y la extensión de sus términos, en los que se producía pescado, conservas, salazones, higos, vinos, maderas, almendras, naranjas, cal y en el Algarve portugués, carnes, aves, huevos y quesos (*sic*).

El tráfico anual por la carretera se estimaba en 28.000 Tm y el de viajeros en 20.000. Según el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Huelva, la importancia de esta línea se justificaba “en el hecho de que uno de los más constantes y pingües ingresos de la línea férrea de Huelva á Sevilla lo constituye el transporte de pescado procedente de Ayamonte é Isla Cristina y las salazones y conservas del Algarve portugués.”

Concluye el informe diciendo que “no cabrá hacerse grandes ilusiones sobre el rendimiento habida cuenta del terreno poco fértil de la zona llamada á ser servida por aquella nueva vía de comunicación; del escaso tráfico comercial entre Portugal y Andalucía y de la influencia que ha de ejercer siempre la acción marítima [la competencia del fletamiento por mar]”. El coste de la línea se calculaba por MZA en 100.000 Ptas. por kilómetro, 6 millones en total, y los ingresos en 7.850 Ptas. por kilómetro y año.

El 17 de septiembre de 1907, el Presidente de la Cámara de Comercio de Ayamonte, entidad que jugaría un papel destacado en la materialización del proyecto, dirige una carta⁶ a la dirección de la compañía hispano francesa en la que le pide que se interese por el ferrocarril secundario de la costa. A ésta, responde el Director de la Compañía exponiendo un balance previsional donde los ingresos se redondean a la baja y los costes de explotación al alza, arrojando un déficit de explotación de 73.000 Ptas.; y termina diciendo que “Ante estas apreciaciones comprenderá V. que á pesar de toda nuestra buena voluntad, no nos es posible ocuparnos de este negocio.”

Unos meses después, por Ley 26/3 de 1908, se aprobaría el Plan de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, desarrollada por la Real Orden (R.O.) 14/1 de 1909, la cual contemplaba expresamente el ferrocarril costero. La respuesta de MZA no desanimaría por consiguiente al Presidente de la Corporación ayamontina, Miguel Pérez Barroso, quien el 31 de octubre de 1908 dirigía un oficio al Ayuntamiento de Huelva, conminándolo a aprobar una subvención para el futuro ferrocarril, y a participar en la campaña de suscripción de acciones de la empresa concesionaria y aportación gratuita de terrenos para el tendido de la vía.

La Comisión bipartita de Ayamonte, en la que la Cámara participaba con el Ayuntamiento, había conseguido ya que éste consignase una subvención de cien mil pesetas y que en el pueblo se suscribiesen acciones por valor de 251.000 Ptas. El 18 de

⁵Fuente: R. Anes Álvarez (1978), pp. 485-486. Citado por Muñoz Rubio, M. *et al.* (1999) en *Siglo y medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Ed. Muñoz Rubio, M. *et al.*, Madrid, p. 275.

⁶Dirección de MZA (1907): *Carta al Presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Ayamonte*. AHF, Madrid, legajo D/319/6.

abril de 1909, una fecha en que el ferrocarril se encontraba ya en avanzado estado de gestación, y en relación con el oficio de la Cámara de Ayamonte, Diario de Huelva escribirá:

“Entendemos que la construcción del ferrocarril de Huelva á Ayamonte, es de suma importancia, no sólo para Ayamonte y demás pueblos que la línea ha de atravesar, sino también para nuestra capital, pues es indudable, que los 20.000 pasajeros que circulan ahora en ambas direcciones entre Huelva y Ayamonte y las 28.000 toneladas de mercancías que hacen el mismo recorrido, aumentarán de una manera enorme teniendo en cuenta los datos prácticos de Mr. Jules Michel...”

Igualmente citaba el rotativo onubense la subvención que Portugal, un firme defensor de la línea desde el primer momento, estaría dispuesto a aportar en caso de que se construyese en ancho ibérico. Diez días más tarde, este mismo medio informaba de la visita a Lepe de Eusebio Donate y algunos de sus colaboradores con motivo de los estudios que venían haciendo para el trazado de la línea férrea. En breve, informa el diario, se espera al Director gerente de “una poderosa Compañía extranjera”, Mr. Louis Broussoux, la cual era respaldada por el Gobierno portugués, la Cámara de Comercio de Ayamonte y los ayuntamientos de los pueblos de la línea; todos unidos en pro de una causa común.

El domingo 15 de agosto del mismo año, la Cámara de Comercio y el Ayuntamiento de Ayamonte organizan un banquete en honor de Maxime Dubois, Broussoux⁷ y Eusebio Donate en el teatro de dicha ciudad a las doce de la mañana, según informa Diario de Huelva en su edición del jueves siguiente. De este clamoroso acto, en el que se dieron lugar las principales autoridades y fuerzas vivas de la ciudad, cabe destacar la emotiva intervención de Maxime Dubois, quien profundamente agradecido por el afectuoso recibimiento del que habían sido objeto, así como por la honra dispensada esperándoles en el camino que conduce a la ciudad, declaraba:

“Hombres de negocio somos, poco acostumbrados á semejantes demostraciones y les damos las más expresivas gracias, estando profundamente impresionados al ver el cariño y los esfuerzos desinteresados de todas las autoridades de la ciudad para el bien de esta hermosa región. Por nuestra parte, haremos todo cuanto sea necesario para no desmerecer y dar la completa satisfacción á las esperanzas y aspiraciones de esta ilustrada ciudad de Ayamonte y demás poblaciones que ha de atravesar el ferro-carril proyectado, el cual no cabe duda, dará un inmenso desarrollo a la riqueza de la región. Nosotros, firmes en nuestro propósito y contando con vuestra ayuda, esperamos comenzar las obras del ferro-carril en el próximo mes de Octubre.”

Las obras, no obstante, aún tardarían unos años en comenzar. El concurso para la construcción de la línea, aún no había sido convocado por el Ministerio de Fomento, quien lo haría por Real Orden (R.O.) 30/12 de 1909. Y en la primera quincena de enero de 1910 Maxime Dubois y Eusebio Donate ya habían previsto acudir al Ministerio de Fomento, junto con una representación de las ciudades y pueblos interesados, para

⁷Como el lector podrá apreciar, dieciséis años después de presentarse la primera Memoria del ferrocarril, también en Ayamonte, la conexión francesa seguía tan viva como entonces.

presentar el proyecto de la Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios (SEFS) y hacer el depósito establecido por ley. Antes, sin embargo volverían a Ayamonte, donde el Ayuntamiento y la Cámara de Comercio habían organizado diferentes festejos en honor de “tan ilustres huéspedes”, incluyendo un banquete para sesenta comensales en el Teatro Ibérico, antes de marchar hacia Madrid.⁸

3. La Compañía del Ferrocarril Huelva a Ayamonte (CFHA).

En una entrevista con el entonces director de la SEFS publicada en Diario de Huelva el 13 de julio de 1910, el Ingeniero Jean Chatain pone de manifiesto que no alberga falsas ilusiones de negocio con la línea, afirmando que

“...si bien en la actualidad el tráfico entre Ayamonte y Huelva no responde á las necesidades de una línea férrea, espera que la facilidad de comunicación la aumente considerablemente en cuanto á mercancías, determinando al propio tiempo una gran corriente de turismo, por la rapidez de comunicación entre Portugal y Sevilla.”

Con lo que demostraba a las claras que era alguien con sólidos conocimientos sobre la industria del ferrocarril. Al concurso se presentaría también otro proyecto, que firmado por el Ingeniero José Abelda y presentado por Juan Martín Cordero, presentaba sensibles diferencias con el del Ingeniero Juan Cervantes, presentado por la SEFS.

El proyecto que lideraba el Ingeniero Chatain⁹, magnífico en su exposición de motivos, descripción del trazado y cuenta de resultados provisional, cumplía además escrupulosamente lo establecido por la R.O. 30/12 de 1909 que anunciaba el concurso, es decir, “que la línea y especialmente las obras de fábrica deberán estar al abrigo de los fuegos procedentes de escuadra enemiga”. No era para menos si tenemos en cuenta que esta línea era de interés estratégico para la defensa de la costa y del río Guadiana, motivo por el cual había sido comprendida en el plan de ferrocarriles estratégicos del Gobierno.

En el apartado de consideraciones generales se exponen las características del sistema ferroviario de la provincia de Huelva, que en ese momento disponía de una red de 290 kilómetros, la mayor parte mineros aún con servicio público; lo que supone un ratio de 2,86 km de línea por cada 100 km² (en el conjunto del Estado 3,1) y 11,1 km por cada diez mil habitantes (en el conjunto del Estado 8,2)¹⁰.

En lo que se refiere al trazado, se barajan varias alternativas: la primera seguiría el trazado de la carretera nacional 431, pero se dejarían a Isla Cristina y La Redondela con sus 8.000 habitantes, y lo que es peor, se perdería el tráfico de las fábricas de conservas; la segunda seguiría un trazado más al Sur de la carretera, con el inconveniente de tener

⁸Inferimos que la Cámara de Comercio de Ayamonte participaba en la organización de estos eventos a partir de la información publicada por Diario de Huelva el 9 de enero de 1910. Según informó este diario el 13 de julio, la presentación en el Ministerio de Fomento tuvo lugar ese mismo mes, antes del día 26 que era la fecha límite.

⁹Cervantes, J. (1910): *Proyecto de Ferrocarril Estratégico de Huelva á Ayamonte*. SEFS, Madrid, AHF legajo A/207/04.

¹⁰Krantz (1992), tomado de Alberto Carreras: *Los ferrocarriles en Europa: algunas experiencias históricas.*, en *Siglo y medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Ed. Muñoz Rubio, M. *et al.*, Madrid, p. 33.

que franquear los montes entre La Redondela y Lepe, tendría que pasar por el Valle de Frailes, cortado en numerosos puntos por importantes barrancos, y atravesaría el río Piedras por La Ramada, cortando el tráfico río arriba, con lo que dejaría sin servicio el puerto de La Barca, además de presentar un coste considerable por la anchura del río y sus marismas; y la tercera finalmente por La Tavirona, con el inconveniente de un mayor recorrido y menos facilidad para servir a Cartaya y Aljaraque.

El trazado siguiendo la línea de costa se desestimaba, por las razones de índole militar anteriormente expuestas, por el elevado coste que supondría un viaducto sobre el Odiel a su llegada a Huelva y por no pasar por Gibraleón. “El trazado que presentamos, es pues intermedio entre los varios extremos (...) combinado de manera a servir del mejor modo posible todas las poblaciones importantes según sus deseos, y eligiendo tanto cuanto es posible los puntos mejores de paso” se dice en la memoria. La estación de Ayamonte, proyectada a la entrada de la ciudad (donde finalmente se levantaría), tenía previsto un ramal hasta el río Guadiana.

El proyecto incidía además en la enorme ventaja que aportaría en cuanto a reducción del trayecto entre Sevilla y Lisboa, pasando de 23 o 30 horas en ese momento a 16 o 18 horas. La distancia a Barreiro (en la orilla sur del Tajo frente a Lisboa) por ferrocarril se veía reducía en 30 kilómetros desde Sevilla y en 146 desde Huelva, en relación con el recorrido por Badajoz.¹¹

Curiosamente, mientras que el Gobierno portugués apoyaba y estaba dispuesto a subvencionar esta infraestructura (en caso de hacerse en vía ancha) por lo que suponía de integración con Andalucía. El Gobierno español la consideraba con fines militares, y en particular para la defensa de la frontera en el Guadiana.

El trazado de la línea se dividía en tres secciones, cada una de ellas con la siguiente longitud:

1. De Ayamonte al río Piedras	24 km 907,50 m
2. Del río Piedras a Gibraleón	23 km 990,17 m
3. De Gibraleón a Huelva	12 km 026,33 m
Lo que supone un subtotal de	<u>60 km 924,00 m</u>

Por otra parte, había que añadir

a) Empalme del muelle de Ayamonte	920,00 m
b) Enlace con la línea de Tharsis	885,00 m
c) Enlace con la línea de Zafra en Gibraleón	380,01 m
d) Empalme con las líneas de Huelva	825,00 m
Que representan en total	<u>63 km 934,60 m</u>

Según se expone en la Memoria, la ley de ferrocarriles secundarios, a la cual la línea estaba sujeta, establece un máximo de pendiente de 20 m/m y radios de 120 m, 00 como mínimo, pero, a fin de permitir una explotación rápida e intensiva de los servicios de

¹¹MZA (1905): Apuntes sobre la construcción de una línea entre Huelva y Ayamonte. AHF, legajo D/319/6.

viajeros con destino a Portugal, no se preveían pendientes superiores a 15 m/m ni curvas de radio inferior a 400 m, procurando además obtener alineaciones largas.

En lo que a obras de fábrica se refiere, a parte de las corrientes se preveían:

- 2 tramos metálicos de 18,00 m cada uno para permitir a los barcos el acceso al muelle antiguo de Ayamonte.
- Una obra de 80,00 m en 2 tramos metálicos de 40,00 para franquear el río Piedras a la altura de La Tavirona.
- Una tramo metálico de 20,00 m para el paso del río Tariquejo.
- Una obra de 120,00 m en 2 tramos metálicos de 60,00 con otro de 40,00 al paso del río Odiel.

Se añade en el informe que ante la falta completa de piedra en toda la comarca, se ha optado por proyectar la construcción de obras de fábrica de ciertas partes con ladrillo. La plataforma por su parte, presenta un ancho en trinchera de 4,00 m entre cunetas de 0,90 de ancho en la cresta; y en terraplén de 4,00 m, salvo en el paso de las marismas donde el terraplén está previsto con 4,20 m de anchura, en previsión de los movimientos que puedan producirse. El sistema de vía tendrá un carril de 30 kg por metro lineal (el modelo 33 del catálogo de Altos Hornos de Vizcaya) y toda la vía suficientemente consolidada por placas de asiento convenientemente distribuidas en las rectas y en las curvas según los radios de las curvas. El carril va sujetado a las traviesas con tirafondos, tal como se indica en los planos.

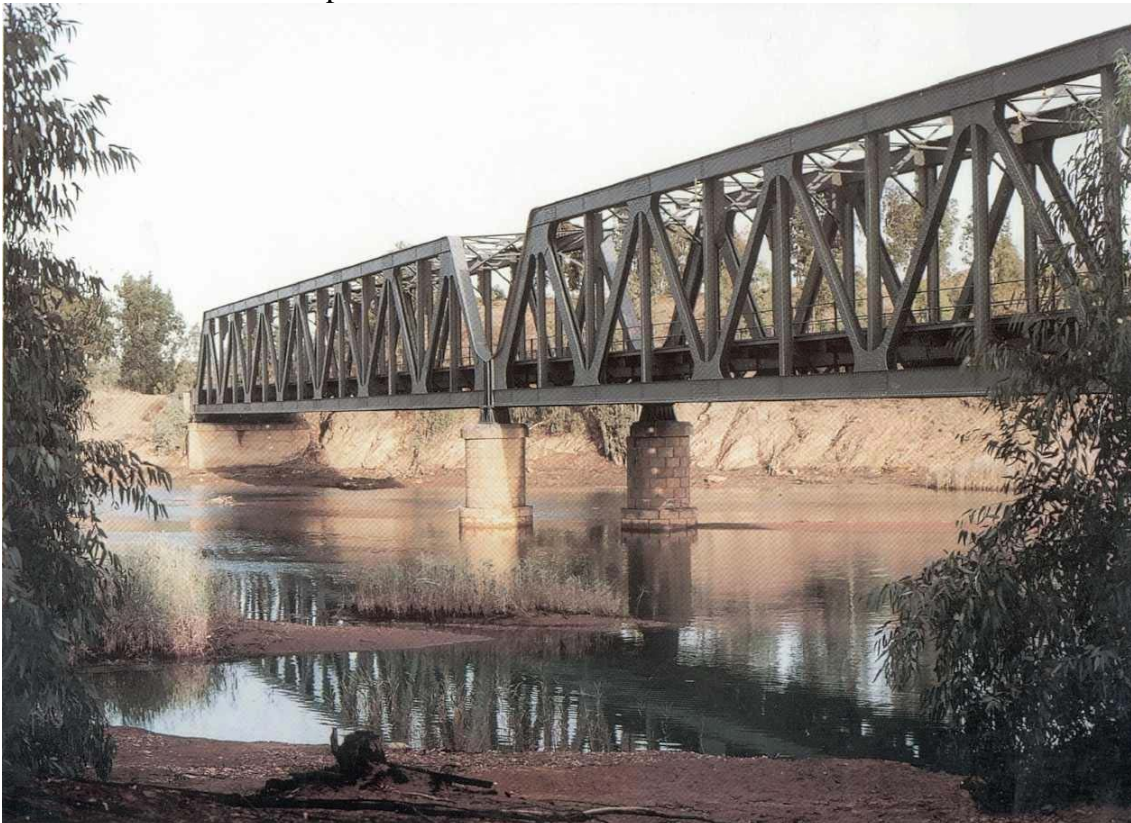


Foto M. Muriel y J.A. Palanco: Puente sobre el río Odiel, destruido en la riada de 1997 tras haber sido manipulado para la vía verde.



Foto M. Muriel: Puente de La Tabirona, fabricado en 1931 por la antigua sociedad comanditaria “Pedro Duro y Cía.”

3.1 Estado de explotación provisional de la línea.

Para el cálculo de los ingresos por tráfico de viajeros, la Memoria del proyecto considera un mercado objetivo de 45.000 habitantes, de un total de 65.524 que poseía la comarca considerada en un sentido amplio, incluyendo el Andévalo suroccidental, Vila Real de Sto. Antón y Castro Marim; que cada habitante (en función del tráfico de líneas similares y de “las condiciones del país”) hará un recorrido anual de la mitad de la longitud de la línea, es decir, 30 kilómetros; que los viajeros se repartirán el 15 por ciento en 1ª clase y el 85 por ciento restante en 2ª clase, lo que aplicando unas tarifas de 0,10 y 0,06 Ptas. por kilómetro ofrece un resultado de 22.500 viajeros kilométricos y unos ingresos de 1.485 Ptas. por kilómetro. A ello restaría por añadir el tráfico por tránsito de viajeros procedentes de las líneas de Zafra, Tharsis y Sevilla, que se estima puede incrementar los ingresos anteriores en un 40 por ciento, resultando pues unos ingresos de 2.040 Ptas.

Para el cálculo de los ingresos por tráfico de mercancías, se supone que cada habitante da lugar a un transporte anual de ½ tonelada sobre la mitad de la línea, comprendiendo toda clase de transportes en grande y pequeña velocidad. Así pues se obtiene una cifra de 675.000 toneladas, que aplicando la tarifa de 0,15 Ptas., resulta en unos ingresos de 1.687,50 Ptas. por kilómetro y año. A esta cifra, resultante de una fórmula al uso en la industria, se le aplica un factor de corrección al alza del 40 por ciento, con lo que resultan unos ingresos por mercancías de 2.360 Ptas.; y junto con los ingresos por viajeros un total 4.400 Ptas. por kilómetro.

Los gastos de explotación por kilómetro se calculan como sigue:

• A. Conservación de la vía	-	800	
• B. Gastos de explotación	-	800	
• C. Gastos de tracción	-	1.728	
• D. Reparación de material	-	300	
• E. Gastos generales	-	363	[(A + B + C + D) × 0,10]
Total		3.991	(redondeando 4.000 Ptas.)

En esta evaluación no están incluidos “los imprevistos”, las amortizaciones ni los intereses de los capitales ajenos. De esta forma se llega a un coeficiente de explotación del 90 por ciento, y se considera que “con una buena explotación” nunca llegaría a ser inferior al 86 por ciento. Poniendo de manifiesto una vez más que este proyecto era de cuño francés, y ante la dificultad de aplicar una fórmula genuinamente española, el Ingeniero Juan Cervantes dice que “hemos considerado con la atención que se merecen las fórmulas de explotación concedidas en Francia en estos últimos años, por ser estas concesiones el resultado de una práctica de 30 años, durante las cuales el criterio de la Administración [francesa] ha tenido que variar muchas veces hasta acertar con las fórmulas actuales”.

La fórmula en cuestión para el cálculo de los gastos totales (en pesetas) es $G_T = 1.200 + 2/3 R$, donde R (*revenus*) son los productos brutos por kilómetro y los sumandos del segundo miembro corresponden a los gastos fijos y variables respectivamente; igualándose ambos miembros con un producto de 3.600 Ptas. por kilómetro. Así pues, haciendo uso de esta fórmula y la cifra de ingresos anteriormente determinada como variable independiente, se obtienen unos gastos kilométricos de 4.133 Ptas.

Con estos datos el autor del informe es tajante, afirmando que con un gasto dentro de esa horquilla (4.000 pesetas por un lado y el valor resultante de la fórmula por otro) no se obtiene un beneficio ordinario, pues aún restan por cubrir los intereses de la inversión realizada, las amortizaciones y las dotaciones al fondo de reserva. No obstante, precisa que “esa fórmula es más favorable que las admitidas para proyectos anteriores, porque induce al concesionario á aumentar el tráfico, contrariamente á lo que sucede con las otras fórmulas”.

Como decíamos, también se presentaría a este concurso el proyecto firmado por el Ingeniero José Abelda. No era para menos, después de todo el ferrocarril de 60 km estaba llamado a ser un negocio, con poco riesgo; el Estado garantizaba una rentabilidad mínima del 5 por ciento a los capitales invertidos en la línea y su construcción ofrecía, como era normal en estos casos, un margen nada despreciable.

Este proyecto competía a la baja con el de la SEFS, presentando un trazado de sólo 53 kilómetros y un coste de unos cinco millones de pesetas; mientras que aquel ascendía a unos trece. Pretendía quizá, con ello, ganarse el favor de una Hacienda pública tan falta de recursos como era la española. Pero la superioridad técnica y argumental, la

experiencia de los promotores y el intenso *lobbying* que éstos venían realizando en el país, y particularmente en la comarca, se mostrarían finalmente decisivos.

A principios de 1912 una Comisión *ad hoc*, en representación de los pueblos interesados, sometería a la aprobación del cabildo onubense un informe que, dirigido al Ministerio de Fomento a través del Gobernador Civil, no dejaba dudas sobre el proyecto preferido por la sociedad civil de la provincia. El informe ponía de manifiesto todas y cada una de las deficiencias del proyecto del Ingeniero Abelda: primeramente la escasez documental del expediente sometido a información pública, sin Memoria ni detalles del proyecto; segundo que aún pasando por el término de Gibraleón lo hace a quince kilómetros del pueblo, la distancia a este de la Estación “Gibraleón Dehesilla”, desvirtuando por tanto las condiciones del concurso; tercero que la línea discurre por la costa, lo que la expone al fuego de una escuadra enemiga; cuarto que las estaciones de Lepe y Cartaya se encuentran muy cercanas entre sí y a gran distancia de los pueblos; y quinto que cruza a la línea de Tharsis “por debajo de Corrales”, al final casi de su recorrido, lo que alargaría la distancia con la comarca minera.

Argumenta la Comisión especial que no desean un ferrocarril por las marismas, que esta es una de las razones de su bajo coste, sino uno que realmente preste servicio a los pueblos interesados y sus industrias, aunque para ello tenga que atravesar tierras de labor. Concluyen resumiendo “Que siendo de indudable valor el proyecto del Sr. Abelda y de agradecer á tan distinguido Ingeniero sus importantes trabajos realizados sin auxilio ajeno, con el laudable fin de dotar de una vía férrea á esta región, no obstante, dadas las condiciones del concurso y lo expuesto anteriormente, estimamos debe concederse la preferencia al proyecto de la Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios, autorizado por el Sr. Cervantes”.

En su edición de 24 de enero de 1913, “El Liberal” de Sevilla escribe:

“Los ímprobos esfuerzos que desde hace muchos años se vienen realizando para dotar á la región ayamontina de una vía férrea que la ponga en comunicación con Huelva, dando así salida al importante tráfico que desenvuelven las numerosas industrias salazoneras y á los productos variados de todos los pueblos comprendidos en esa línea, parece que pronto van á tocar á su término, iniciando felizmente, una era de prosperidad para aquella comarca. [...] ...las cosas van á cambiar.

Según nuestros informes, la subasta del ferrocarril de Ayamonte en breve plazo va á ser un hecho, y la resolución del asunto será obra, á lo sumo, de unos meses. En el proyecto aprobado, que es el de la Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios, se comprende alternativamente un trazado de vía estrecha y otro de vía ancha, siendo indudable que la construcción de esta última es la más útil y conveniente para los intereses públicos. [...]”

Por R.O. de 22 de marzo de 1913 el Ministerio de Fomento aprueba el proyecto de la SEFS, y 13 de mayo, la Dirección General de Obras Públicas acuerda señalar el 16 de agosto para la subasta pública de la concesión; advirtiendo que, con todos los derechos y obligaciones que ello supone, la SEFS es la peticionaria de la concesión.

El pliego de condiciones particulares, aprobado por R.O. de 9 de mayo de 1913,¹² establece en su Artículo 5º que el capital de construcción máximo garantizado es de 14.916.625, 56 pesetas; con sujeción no obstante a lo dispuesto en la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 23 de febrero de 1912. Y establece así mismo la fórmula por la que habrán de calcularse los gastos de explotación: $G = 640 + 0,25 P + 1,5 N$ ¹³

Como lector adivinará, en la subasta resultó ganadora la SEFS, a quien se adjudicó la concesión por R.O. de 21 de agosto de 1913.¹⁴ Sin embargo, antes de que comenzasen las obras, debido a la composición de su Consejo de Administración y para cumplir con lo dispuesto en la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos sobre la nacionalidad y residencia de los consejeros de estas sociedades, la adjudicataria constituyó la Compañía del Ferrocarril de Huelva a Ayamonte (CFHA), a quien transfirió la construcción y explotación de la línea.

4. La intervención del Estado en el Proyecto.

Las obras comenzaron con celeridad el 17 de diciembre de 1913, y desde un primer momento la CFHA tenía previsto finalizarlas antes de la fecha establecida en el pliego de condiciones particulares,¹⁵ pero en agosto de 1914 “estalló la guerra de Alemania con Francia, Bélgica, Rusia é Inglaterra y acordadas por algunos Gobiernos las moratorias de las obligaciones contraídas por sus súbditos, la Compañía del Ferrocarril de Huelva á Ayamonte se vio privada de los capitales que debían contribuir á la concesión, facilitados por la Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios, ...”¹⁶

Así pues, privada de fondos, en agosto de 1914 la Compañía de Recoletos ¹⁷ paralizó las obras, despidió al personal obrero y a la mayor parte del administrativo, levantó los tramos portátiles tendidos de raíles y vagonetas para el transporte de materiales y vendió la mayor parte de las traviesas y otros materiales acumulados; “demostrando todos estos detalles desde el primer momento, como después desgraciadamente se ha confirmado, que la suspensión de esas obras sería definitiva”. De esta forma se expresa consternado Antonio García Gutiérrez, Alcalde de Ayamonte, en misiva dirigida al Ministro de Fomento el 23 de mayo de 1916.

Ante la entidad y duración que adquirirían la Gran Guerra Europea, que llegaría a perturbar seriamente los mercados del viejo continente, y entre ellos los de capitales, vio la SEFS que no podría terminar las obras del ferrocarril; cosa que por contra si había podido hacer con la línea de Ríoseco a Palanquinos. En esta tesitura, la dirección en Francia decidió contactar al comité de París de MZA, en la persona de su presidente, el Sr. Griolet, a fin de ofrecerle el negocio de Andalucía.

¹²Publicada en la Gaceta de Madrid Nº 134 de 14/05/13, pp. 358-361.

¹³En el segundo miembro “P” son los ingresos brutos por kilómetro y “N” los trenes kilométricos por km de línea.

¹⁴ Publicada en la Gaceta de Madrid del día 27 de agosto.

¹⁵De Cuadra y Raoul, L.A. (1917): *Carta al Ministro de Fomento*. AHF legajo: C/215/28.

¹⁶*Ibidem*.

¹⁷La CFHA tenía su domicilio social en el número diez del madrileño Paseo de Recoletos.

En las obras se habían invertido ya un millón y medio de pesetas (el 10 por ciento del total), y si no era posible terminar el ferrocarril costero, había que recuperar entonces esa inversión de la mejor forma posible. Griolet pidió que se le hiciese el ofrecimiento por escrito para estudiar con detenimiento el *affaire*, a pesar de lo cual no llamaba a engaños a nadie, pues “es evidente que la época más que problemática en que vivimos desaconseja cualquier iniciativa [por parte de ellos]”...¹⁸

En el informe remitido a MZA,¹⁹ la matriz francesa de la CFHA exponía que la vía habría de ser de ancho ibérico; que estaban previstos diversos empalmes, como en Ayamonte hasta el muelle del Guadiana y en Huelva hasta el puerto y las estaciones de Zafra y Sevilla; que ya se había llegado a un acuerdo de servicios combinados con la compañía de Zafra a Huelva; que también había previsto un servicio combinado con los ferrocarriles del Algarbe portugués; que habían realizado licitaciones para la construcción de la línea y el suministro de material fijo y rodante, pero que los acuerdos firmados habían sido suspendidos o anulados con el estallido de la conflagración bélica; que el contrato más importante era el firmado con el contratista “Sociedad General de Cementos Portland de Sestao”, que ya había ejecutado obras por valor de 670.000 pesetas y ahora había presentado una reclamación por los daños y perjuicios ocasionados por la paralización de las obras; que el puente de 120 m del Odiel ya estaba terminado y desmontado en fábrica, y que los materiales para el de La Tavirona ya estaban aprovisionados, habiendo sido encargados ambos a Constructora Gijonesa; que con Altos Hornos de Vizcaya se había concluido un acuerdo para el suministro de la mitad de los raíles y accesorios, que a precios de antes de la guerra suponían –de ser exigidos actualmente– una ventaja considerable; y que ya se habían pedido cuarenta vagones de los setenta y ocho previstos a la “Sociedad de Material para Ferrocarriles y Construcciones” de Barcelona.

En el informe, por otra parte, se depositan muchas ilusiones en la nueva Ley de Ferrocarriles Secundarios, en aquel momento en trámite parlamentario, previendo que sería aprobada en el mejor de los supuestos: concediendo una prórroga igual a la duración prevista de los trabajos y autorizando el empleo de material fijo y rodante usado; se expone lo ventajoso de la fórmula de explotación aprobada; se dice que los ingresos, habida cuenta de las potencialidades de la comarca, podrían alcanzar rápidamente las 6.000 Ptas. kilométricas, con lo que ofrecería a la compañía unos beneficios de 62.400 Ptas.; y se explica el negocio que resultaría la construcción de la línea, que con un presupuesto oficial fijado finalmente en 15.010.272,78 Ptas. y unos costes de construcción (teniendo en cuenta las rebajas obtenidas en el contrato de construcción y los diferentes pedidos) estimados en 9.965.712,38 (exceptuando gastos generales e intereses) ofrecería un margen del 33,6 por ciento.

No obstante reconoce que, de reanudarse los trabajos, el considerable aumento de los precios en diversos capítulos del presupuesto reducirá sustancialmente el beneficio de la construcción. Por último, no olvida citar que con la nueva Ley, “que seguramente será aprobada en breve”, los concesionarios podrán pedir que el Estado pague directamente los intereses y amortizaciones de las Obligaciones emitidas con garantía de una línea

¹⁸Lisle, R. (1917): *Carta a E. Maristany de MZA*. AHF legajo: C/215/28. La traducción es mía.

¹⁹SEFS (1917): *Note sur le Chemin de Fer Stratégique de Huelva – Ayamonte*. AHF legajo: C/215/28.

abierta a la explotación, con un límite del 85 por ciento de la garantía del capital inicialmente establecida.

El comité de MZA en Île-de France, René Lisle, hizo llegar la oferta recibida al Comité de Madrid de la compañía para su oportuna evaluación e informe. En respuesta remitida por éste el 5 de marzo de 1917, se desmontan uno por uno los argumentos de la SEFS, poniendo de manifiesto la dificultad que supondrá pretender revivir los contratos inicialmente celebrados y los precios vigentes en el momento actual, que harán que no se pueda ejecutar la obra con el margen señalado. Se precisa que el mencionado proyecto de Ley es tan sólo eso, un proyecto, que cuenta además con la firme oposición en el Congreso del diputado La Cierva; con lo cual se desvanecen las ayudas adicionales que podrían obtenerse, la necesaria prórroga de tres años, la posibilidad de emplear material usado y la de emitir obligaciones pagaderas por el Estado, como se propone en el proyecto de la nueva Ley de Ferrocarriles Secundarios.

En cuanto al previsible resultado de explotación de la línea, se dice que el beneficio esperado no es muy elevado, y que por contra, de adquirir MZA la línea, tendría que igualar las condiciones salariales con el resto de personal de la compañía. Pone además de relieve que a una gran compañía no le permitiría el Estado ciertas deficiencias que pueden ser más fácilmente toleradas en el caso de una empresa más modesta (como era la CFHA); que las ventajas que puede aportar la nueva línea como afluente las tendrán en cualquier caso; que ellos tienen los mismos problemas que en su día tuvo la SEFS con lo establecido en la Ley de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios sobre la nacionalidad y residencia de los consejeros de estas sociedades. Así pues, afirma E. Maristany que “La impresión que ha formado sobre el asunto no es favorable...” y que ya en 1906 y 1907 les había sido ofrecida la línea “y también en aquella ocasión consideró la Compañía que no le convenía”.

Tan pronto como tuvo conocimiento de la respuesta de MZA, Luis Antonio de Cuadra y Raoul, Marqués de Guadalmina y Presidente de la CFHA, enviaría una carta al Ministro de Fomento que, firmada en Madrid con fecha del día 22 del mismo mes, argumenta que la prórroga máxima de un año debe entenderse exclusivamente para los supuestos de *fuerza mayor* contemplados en las Leyes de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1908 y 1912, y reglamentos que las desarrollan, entre los que no está incluido el ferrocarril andaluz.

El cual estaría sujeto a lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley de Ferrocarriles 23/11 de 1877, de carácter supletorio a las anteriormente citadas; pues las consecuencias económicas y financieras de la que sería I Guerra Mundial eran un supuesto de fuerza mayor claramente excepcional. Por todo ello solicita al Ministerio de Fomento que, acogiéndose a la Ley de 1877 y previa audiencia del Consejo de Estado en pleno, se le conceda una prórroga de tres años a fin de terminar la construcción del ferrocarril estratégico.

El Ministerio, por oficio de 1 de mayo de 1917, pediría informe a la administración periférica correspondiente, la IV División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles, con sede en Málaga al igual que la Compañía de Andaluces, la tercera empresa de ferrocarriles de España por aquel entonces (y quizá como resultado de ello). El

ingeniero informante expone que, sin duda, los motivos de la suspensión de las obras son de carácter económico (la falta de pago de los dividendos pasivos de la CFHA), agravados por la extraordinaria elevación de precios de los materiales de construcción en el mercado nacional, y a la imposibilidad de importar éstos a causa de la guerra mundial. Estima por ello que las causas aportadas como prueba son bastantes para justificar la prórroga; pero que ésta, de acuerdo con lo establecido en las Leyes de Ferrocarriles Secundarios Estratégicos y reglamentos que las desarrollan, no debería en ningún caso concederse por un plazo superior a un año.

Seis años después de haber comenzado las obras, la CFHA batallaría algún tiempo más para conseguir salirse del proyecto con el menor quebranto posible. En enero de 1920 Ruy de Albuquerque, Ingeniero Civil y director de la compañía de Recoletos 10, pediría al Ministro de Fomento que se dignase a aplicar el beneficio de la revisión de precios a las obras en curso de los ferrocarriles secundarios y estratégicos. Que procediese pues como lo había hecho el Gobierno de S.M., que había promulgado los R.D. 31/3 de 1917 y 26/8 de 1918 para atajar los graves efectos que la elevación de precios había producido en las obras públicas en curso.

Según su director, la CFHA había realizado un gasto en esa línea de 2.718.651 pesetas y, habiéndosele devuelto ya la fianza, sufriría unas pérdidas de ese mismo importe. Afirmando que “Lógico sería que se extendiese el beneficio de la revisión de precios á las obras de este ferrocarril, pues en definitiva la línea en construcción no podrá terminarse con el presupuesto y cuadro de precios aprobados,...”; y que de no ser esto posible, declare la caducidad por *fuerza mayor* sin culpa con la condición de que el Estado, o en su caso el nuevo concesionario, abone a su compañía las obras ejecutadas, según el presupuesto que sirvió de base a la concesión.

A la altura de 1922 la sociedad civil de la provincia se encontraba luchando por reanudar las obras abandonadas del ferrocarril con el mismo entusiasmo y determinación que diez años antes lo había hecho por su inicio. Se barajaba cualquier alternativa que pudiera suponer la reactivación del proyecto, no se quería que éste llegase a fenecer, que corriese la misma suerte que tantos otros ferrocarriles españoles que nunca llegaron a ser concluidos. Así pues, el diario La Provincia escribiría el 11 de mayo de 1922 que

“La Cámara de Comercio [de Huelva] ha realizado en este asunto una gestión meritísima que sólo elogios merece así como el entusiasta diputado por Huelva nuestro querido amigo don Manuel Burgos Domínguez, que en Madrid ha revuelto el cielo con la tierra para recabar del Estado las necesarias facilidades que permitiesen proseguir la obra abandonada. [...] Pero hay que hacer constar que todos los entusiasmos de la Cámara de Comercio, del digno diputado onubense y de nuestro periódico, se hubieran estrellado contra la rutinaria apatía que nos caracteriza, si no hubiese surgido el hombre en condiciones para proseguir la construcción la construcción del ferrocarril.”

El hombre en cuestión era Ernest Ingram, director de la Compañía de Zafra a Huelva, quien según el rotativo onubense había manifestado el firme propósito de terminar las obras del camino de hierro, de “hacer por sí sólo aquello que no han querido hacer los

puentes de los pueblos que han de beneficiarse con el ferrocarril ayamontino”. El interés de Ingram arranca de la propuesta que le había hecho el vizconde de Escoriza, consistente en la terminación de las obras si la citada compañía se prestaba a la explotación del ferrocarril.

Al parecer, y según señala Tomás Domínguez Ortíz, vocal del corporativo Consejo Provincial de Fomento allá por 1924, en una moción presentada en este órgano periférico de la Dictadura, de la que se hace eco Diario de Huelva en su edición de 23 de agosto de ese año, sería el mismísimo Chatain quien “en una hábil combinación pirotécnica” estaba detrás de los movimientos del vizconde y de Ingram. Defendía el onubense la caducidad de la concesión y la terminación de las obras por el Estado hasta Gibraltor, y su posterior entrega a la Compañía de Zafra a Huelva, con lo cual se ahorraría de tener que construir el tramo hasta Huelva. Afirmaba también que

“En todo el Algarve existe un interés extraordinario por la construcción de este ferrocarril que pondría en comunicación directa a Lisboa con Sevilla, con mucha más facilidad que el proyectado tendido de la Sierra de Aracena. Además, en el Algarve aspiran a que el puerto de salida de sus mercancías sea Huelva, porque carecen de un puerto en condiciones de recoger el enorme tráfico de que es capaz aquella hermosa región, la más rica de Portugal.”

El momento político en España era desde luego el apropiado para que se produjese semejante intervención del Estado. La Dictadura era muy dada a las obras públicas, y por otra parte, se imponía cada vez más la idea de que habría de ser finalmente el Estado quien se encargase directamente de los ferrocarriles. Éstos eran un servicio público y, después de todo, cada vez era mayor el concurso financiero estatal que su construcción y explotación requerían. Incluso las propias compañías de ferrocarriles, ante el deterioro creciente de su situación financiera, veían con buenos ojos la eventual nacionalización, la cual, por otra parte, se acabaría imponiendo como modelo en Europa.

Así pues, la concesión primitiva incurriría en caducidad, se volvería a subastar nuevamente el ferrocarril y finalmente sería la Explotación de Ferrocarriles por el Estado quien concluiría, hasta Gibraltor, el ansiado proyecto. Chatain mientras tanto, celoso defensor del ferrocarril y de los intereses de su compañía, seguiría de cerca todos los entresijos de este proceso legal.

5. La explotación del ferrocarril por el Estado.

Como decíamos, las obras fueron finalmente reanudadas por el ente estatal Explotación de Ferrocarriles por el Estado, un precursor en realidad de la Renfe, y que en Huelva estaba domiciliado en el número cinco la calle Vázquez López.

El 22 de enero de 1934 la Explotación de Ferrocarriles por el Estado remitiría un oficio a la dirección general de MZA, en el que se interesaba por las repercusiones que la apertura al tráfico del ferrocarril de Huelva a Ayamonte podría tener en la misma. Sería el Jefe del Servicio Comercial en Madrid quien informaría a sus superiores sobre tal extremo, y para ello pediría su vez informe a la Agencia Comercial de Sevilla y la Inspección Comercial de Huelva.

El Agente Comercial en la capital hispalense expondría que, salvo que ocurriera algo no previsto, todo habría de suponer que el ferrocarril en construcción absorbería el tráfico que hasta ese momento transportaban autobuses, camiones y carros hasta Gibraleón en la dirección de Zafra, y hasta Huelva en la dirección de Sevilla. Precisa además que en Ayamonte e Isla Cristina influye extraordinariamente el resultado de la pesca de la sardina y el atún, que suelen experimentar grandes oscilaciones en cada año; y que en ese momento el tráfico de expediciones de los cuatro pueblos, compuesto básicamente de pescado fresco, salazones, conservas, higos secos, almendras, cereales, etc., no habría de superar las 20 / 22.000 Tm anuales. En cuanto al tráfico de importación, ascendería a 8 ó 10 mil toneladas de hojalata, plomo, harinas, vinos, artículos de consumo y varios.

La Inspección de Huelva por otra parte, responde con consideraciones más bien de tipo estratégico a la dirección comercial de MZA. Dice que la entrada en servicio del nuevo ferrocarril podría afectar a la compañía según estos supuestos:

1. Que el Ferrocarril fuera explotado por el Estado o una empresa particular.
Sostiene que habida cuenta que en la actualidad los cinco pueblos son servidos por numerosas “empresas de automóviles”, que los “coches” propiedad de exportadores son numerosos y que la carretera reúne “inmejorables condiciones”; es de esperar que los expedidores sigan prefiriendo como hasta ahora el transporte por carretera, pues evitarán así los transbordos en Gibraleón o Huelva, según se dirijan las expediciones a Zafra o Sevilla.
2. Que el Ferrocarril sea explotado por la compañía de Zafra a Huelva.
Cabe en este caso la posibilidad de que ocasione algún perjuicio a MZA, por el desvío de tráfico que en ese momento se realiza en combinación con la Compañía del Oeste.
3. Que el Ferrocarril lo explote MZA en combinación con el de Zafra a Huelva en el tramo Gibraleón-Huelva.

En cuanto al servicio de mercancías, es el único caso, a juicio del Inspector Comercial, en que la explotación pudiera resultar beneficiosa, para la comunidad y para MZA; siempre y cuando se establezca un servicio directo de trenes que permitiese intensificar los tráficos con la Compañía del Oeste por una parte, y por otra atraer tráfico de la red portuguesa.²⁰

En lo que se refiere al tráfico de pasajeros, muestra su escepticismo de que se le pueda ganar cuota de mercado a la empresa de autobuses de Arturo Damas, que tenía servicio en combinación con los caminos de hierro portugueses y disponía de unos coches “inmejorables”, gozando de gran aceptación en aquel momento. A no ser que la explotación “se hiciera por MZA”, evitando transbordos en Gibraleón y/o Huelva, el tráfico de viajeros se puede considerar nulo sostiene. Finalmente, con una frase cargada de significado y anticipándose a los tiempos, manifiesta que

²⁰Desde principios de siglo ésta llegaba ya a Vila Real de Sto. António.

“dadas las innumerables ventajas, de todos conocidas, que ofrecen hoy los transportes por carretera en cortos recorridos y que en la región que nos ocupa tienen gran importancia, estimo poco beneficioso la explotación del mencionado ferrocarril de Huelva a Ayamonte”.

Con posterioridad, el Jefe del Servicio Comercial expondrá a la dirección general de la compañía que estos informes no hacían sino confirmar la impresión que ya tenían en el Servicio Comercial; es decir, que no era de esperar que la entrada en explotación de la nueva línea ejerciese una influencia apreciable en el tráfico actual de la red de MZA.

El tiempo seguía pasando, ya hacía más de veinte años que Chatain había comenzado las obras del ferrocarril, aquellas que las consecuencias económicas y financieras de la Gran Guerra Europea habían detenido. Nubarrones de guerra, procedentes ahora de África, se cernían nuevamente sobre el país de los Algarves al este del Guadiana; en agosto de 1936 los militares rebeldes se harían con el control de un ferrocarril que ya, finalmente, había sido terminado, llegando incluso a atribuirse su puesta en funcionamiento.²¹

6. Conclusiones.

El ferrocarril de Huelva a Ayamonte, a pesar de haber sido ideado en el siglo XIX, finalmente llegaría a ser una realidad a mediados casi del siglo XX. Desde la presentación de la Memoria por el Sindicato de París ante las comisiones de los pueblos interesados, reunidas en Ayamonte en 1893, habían transcurrido cuarenta y tres años. En este lapso eran muchas las cosas que habían cambiado.

Las diligencias, carros y caballería habían perdido buena parte de su protagonismo a favor del transporte en vehículos automóviles que, utilizados por los sectores más dinámicos de la economía, revolucionarían el transporte por carretera. Así pues, este ferrocarril naciente tendrá que competir en un escenario sensiblemente diferente al de los últimos tiempos del Imperio de Ultramar. Cosa que, sin embargo, hará con éxito; gracias a la escasez de combustibles para automoción durante la larga posguerra española, la preferencia legal a favor de los servicios de transporte por ferrocarril, al estado de la carretera nacional y a un parque de automóviles aún reservado durante décadas para las elites.

Este trabajo pone igualmente de manifiesto la relevancia del capital extranjero, y particularmente francés, en la construcción de la red española de ferrocarriles; tanto la SEFS, como MZA y Norte tendrán sus respectivos comités superiores en París. Por otra parte, es ilustrativo que las obras se reanudasen durante la Dictadura de Primo, gobierno particularmente dado a las obras públicas, tal como hacía la Italia fascista en quien se inspiraba. Las obras *strictu sensu* se finalizarían sin embargo bajo el gobierno de la República Española.

Se ponen igualmente de relieve las graves consecuencias económicas de la Primera Guerra Mundial en Europa y particularmente en España, que se verá afectada por la

²¹Ruíz Romero, M. y Francisco Espinosa (2002): *Ayamonte 1936: diario de un fugitivo*. Miguel Domínguez Soler. Diputación de Huelva, p. 76.

inflación y serias perturbaciones en los mercados de capitales; causas inmediatas de la paralización de las obras, durante más de diez años, del ferrocarril de Huelva a Ayamonte. Por último, cabe poner de relieve que lo que empezó la iniciativa privada acabó terminándolo el Estado, con grave perjuicio quizá para aquella; anunciando unos tiempos en que el intervencionismo en ferrocarriles llegaría a ser algo común en Europa.

Bibliografía

- Gómez Mendoza, A. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*, Alianza Editorial, Madrid.
- Muñoz Rubio, M. *et al.* (1999): *Siglo y medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Madrid.
- Muriel Ramírez, M.J. (1992): *El tren que perdimos*, La Voz de Lepe, número 47 de julio de 1992.
- Wais, F. (1974): *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Editora Nacional, Madrid.