

ALEXANDER HENDERSON FACTOTUM DE LA TRANSFORMACIÓN ALGECIREÑA DEL TRÁNSITO DEL SIGLO XIX AL XX

Juan Carlos Pardo González

A dos meses de que finalice el año 2006, en el que se han celebrado centenarios tan importantes para la ciudad de Algeciras, como han sido el de la Conferencia Internacional y el de la creación de la Junta de Obras del Puerto, y en el que hemos tenido ocasión de asistir a congresos, conferencias y demás fastos donde se conmemoraban acontecimientos tan importantes para el devenir de la ciudad, he notado sin embargo una total ausencia de menciones a quien considero que directa o indirectamente fue el que hizo posible que esos dos eventos llegaran a producirse; me refiero al británico Alexander Henderson.

En este trabajo pretendo realizar una aproximación a este interesantísimo personaje, y más concretamente adentrarme en la multiplicidad de actividades desarrolladas por él en la última década del XIX. Su intervención en actividades tales como la construcción de la línea de ferrocarril, la del hotel Reina Cristina y la puesta en marcha de una línea de vapores regulares que unía Algeciras con Gibraltar, lo convierten en el verdadero impulsor de la transformación de la ciudad que se produce a comienzos del siglo XX.

Son muchas las incógnitas que se nos plantean desde el inicio, y bastantes de ellas —adelanto resultados— se nos van a quedar sin resolver, lo cual espero que dé pie a que se siga profundizando en este tema en el futuro.

Cuando inicié esta modesta investigación, la primera sorpresa que me llevé, fue que, aunque en nuestra Comarca este personaje esté prácticamente olvidado, su presencia sigue bastante vigente.

La existencia de eficaces buscadores en internet hace que muchos de nosotros iniciemos el primer “ataque” a cualquier tema por la vía del Google. Si procedemos de esta forma, descubriremos por ejemplo que la Henderson Administration, la empresa matriz que aparecía detrás de los proyectos relacionados con la transformación de Algeciras en periodo finisecular, sigue existiendo y según parece con bastante buena salud. La Henderson Global Investors, heredera del grupo creado por Alexander Henderson, es una compañía de inversiones de carácter internacional y, según se explica en la publicidad de su página web, ofrece una amplia gama de productos y servicios financieros. La empresa maneja más de 63.100 millones



Figura 1. Alexander Henderson, el primer Lord Faringdon.
Retrato de William Orpen.



Figura 2. La sala de Burne-Jones en Buscot Park, donde se pueden apreciar algunas pinturas de la serie de la leyenda de Briar Rose.

de libras, según datos del 30 de junio de 2006, a través de toda clase de activos financieros y emplea a alrededor de 900 personas en todo el mundo. Reconozco que para mí fue una gran sorpresa.

La otra sorpresa es de otra índole y no tiene relación directa con el tema que nos ocupa, pero nos dice mucho sobre su persona y a mí como especialista en historia del arte me llama mucho la atención: se trata de su dimensión como coleccionista de arte. En la actualidad y en la que fue su residencia en Buscot Park, podemos contemplar (pagando la entrada de 7 libras) una magnífica colección de dibujos y pinturas cuyas obras de mayor importancia se adquirieron en época de sir Alexander. Allí se pueden admirar obras de artistas tan trascendentales como Rembrandt, Murillo, Reynolds..., y especialmente se puede apreciar una importante serie de pinturas de Burne-Jones sobre la leyenda de Briar Rose,¹ basado en el cuento de “La Bella Durmiente” de Charles Perrault, sobre el que Tennyson compuso un inspirado poema que tuvo mucha difusión en el ámbito anglosajón. La presencia de la hermandad prerrafaelista no termina ahí, ya que las obras de esta serie fueron

1 En 1890 Sir Edward Burne-Jones terminó su serie de Briar Rose, cuatro grandes cuadros que ilustraban la historia de “La Bella Durmiente”. Había trabajado en la serie durante casi 30 años. Las pinturas fueron compradas por la galería de Agnew e hijos por 15.000£ y se exhibieron en su sala de exposiciones, donde tuvieron un enorme éxito de crítica y público. Según las crónicas, la serie se acogió con un “entusiasmo que ascendía al éxtasis”. Los cuadros fueron comprados poco después por Alexander Henderson, que los exhibió en el salón principal de su majestuoso hogar del parque de Buscot en Oxfordshire. Cuando Burne-Jones visitó la casa acompañado del ideólogo del prerrafaelismo William Morris, no le gustó la disposición de su obra y ambos convencieron a Henderson para que Morris diseñase unos marcos de madera tallados (recordemos que él fue el precursor del movimiento artesanal de los *Art and Crafts*), mientras que Burne-Jones agregó más adelante 10 escenas de formato más pequeño que hacían que toda la sala se interconectase de modo que los cuadros formasen un friso continuo alrededor de las paredes. El artista quiso que el que contemplase la escena quedase literalmente atrapado por la historia, envuelto en la atmósfera de durmientes hechizados.



Figura 3. Fotografía antigua del descargadero de mineral de la bahía del Hornillo en Murcia.

enmarcadas en marcos diseñados por William Morris en las que se incluía un poema suyo relacionado con cada uno de los temas. Además en la colección encontramos también obras de Dante Gabriel Rossetti.

Desgraciadamente pocos datos más podemos sacar de internet. La discreción pareció presidir la vida de Alexander Henderson. Sin duda alguna fue uno de esos personajes que, a pesar de disfrutar de un considerable poder, prefieren quedarse en un segundo plano, donde gracias a esta huida del protagonismo, tendría más facilidad para componer sus movimientos y alianzas económicas. A falta de un estudio más crítico y de una investigación más profunda en el Reino Unido, la única fuente con la que contamos para recomponer su vida es un texto,² evidentemente de encargo, que mandó realizar la compañía Henderson en la década de los ochenta del pasado siglo para recordar el 50 aniversario de la muerte de Alexander Henderson.

En este texto, que al tener carácter conmemorativo es poco crítico y por tanto vamos a encontrar en él pocas líneas donde se le censure, la mención a sus actividades en España es escasísima, reduciéndose a menos de una página. Este dato, dejando aparte el carácter poco crítico del libro, lo que nos proporciona es el significativo apunte de la escasa importancia que tenían sus negocios en España dentro de la globalidad del entramado financiero de Henderson.

Alexander Henderson nació el 28 de septiembre de 1850, en el número 25 de la calle Upper Winchester en Isington, Londres. Era el segundo hijo de George y Eliza Henderson. Su padre y todos sus antecesores familiares por la rama Henderson eran de origen escocés, en concreto de la población de Langholm próxima a la costa oeste de Escocia y a pocas millas de la frontera con Inglaterra. Estos orígenes familiares escoceses³ han sido los causantes de que siempre se le haya considerado escocés,

2 Se trata de la obra de David Wainwright titulada: *Henderson. A history of the life of Alexander Henderson, first Lord Faringdon, and of Henderson Administration*. Quiller Press. London.1985.

3 Sus padres se casaron por el rito de la Iglesia anglicana de Escocia en la parroquia de St. Martin in the Fields. Poco después del nacimiento de Alexander se mudaron al suburbio de Ealing, también en la conurbación londinense, donde llamaron a su nueva casa Langholm, para señalar su devoción a su ciudad natal. *Op. Cit* pág. 14.



Figura 4. Obligación de The Algeciras (Gibraltar) Railway Company. Colección Bolufer-Mateos. Algeciras.

como probablemente lo era de sentimiento, pero, como hemos podido constatar —otra sorpresa— era inglés de nacimiento. Su padre era una persona con profundas convicciones éticas y religiosas, enormemente trabajador, lo que sin duda debió marcar a su numerosa descendencia.⁴ Este respeto por el estudio y el trabajo hizo mella en Alexander, que también tuvo tiempo en su juventud para actividades lúdicas, como tocar el violín en una orquesta amateur que dio conciertos en el East End de Londres. La situación económica de sus padres no era especialmente desahogada por lo que Alexander Henderson tuvo que dedicarse desde muy joven a actividades más rentables que las audiciones gratuitas de violín.

A los 17 años Alexander comenzó a trabajar en la City de Londres como oficinista, participando en las operaciones de contabilidad que llevaba la empresa de William Welch Deloitte. Gracias a este personaje entró en contacto con el mundo de la bolsa y las finanzas y, sobre todo, conoció a Thomas Greenwood, socio del anterior, que había trabajado en la oficina principal de la Great Eastern Railway. El joven Alexander no debió perder el tiempo, pues se ganó rápidamente la confianza de Deloitte, lo que le permitió mejorar su posición en la empresa y adquirir más responsabilidades, tanto es así que entró a formar parte de la bolsa con 22 años. La valía y capacidades de Alexander no pasaron desapercibidas para Thomas Greenwood, quien debido a una enfermedad transitoria dejó la sociedad con Deloitte y posteriormente, una vez recuperado, montó su propia compañía financiera. Greenwood contrató en un primer momento a Alexander como empleado pero en muy poco tiempo lo hizo su socio.

Esta exitosa carrera hizo que Alexander Henderson se decidiera a contraer matrimonio en 1874, su novia era hija de Edward William Davis y era cuatro años más joven que él. El matrimonio estableció su residencia en Ealing. Catorce meses después de su boda nació su primer hijo, a quien bautizaron como Harold Greenwood. Este segundo nombre muestra el respeto y gratitud que le guardaba al socio que lo había catapultado hacia el éxito en el mundo de las finanzas. Al año siguiente Greenwood & Co se trasladó a unas oficinas más amplias en el número 28 de Austin Friars en la City de Londres.

Alexander Henderson demostró desde joven ser un *broker* enérgico. Consiguió que los más importantes banqueros y distinguidos hombres de negocios invirtieran dinero en los proyectos y empresas que él les proponía. A pesar de su juventud, Henderson intentaba siempre convencer para que participaran en sus negocios a los que estaban en los más altos estamentos

4 Tuvieron nueve hijos: George (1846-1894), Alexander (1850-1934) Bernard (1852-1906), Eliza (1854-1947), Caroline (1856-1947), Frank (1858-1935), Louisa (1858), Henry William (1862-1931) y Brodie Haldane (1869-1936).

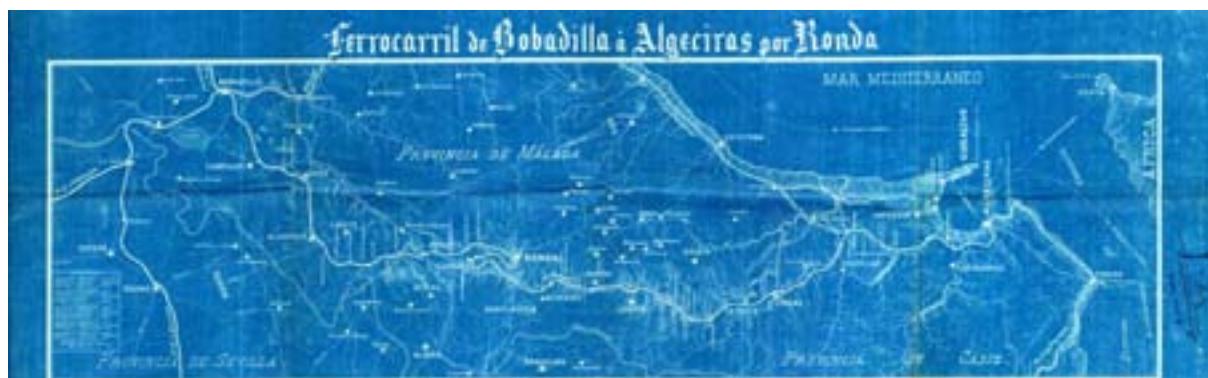


Figura 5. Plano, firmado por el Director General de The Algeciras (Gibraltar) Railway Company don Juan Morrison, en el que se muestra el recorrido de la línea de ferrocarril entre Bobadilla y Algeciras. En la zona del Campo de Gibraltar puede observarse el trayecto previsto de la línea de Málaga-Algeciras y la de Cádiz-Algeciras. Asociación de Amigos del Ferrocarril de Algeciras.

del poder financiero. Suponemos que estos a su vez intentarían por todos los medios apoyar aquellas empresas en las que depositaban su inversión.

Los años finales de la década de los setenta fueron fundamentales para el crecimiento de la empresa de Greenwood y Henderson, pues la prosperidad de su compañía, así como la de otros que operaban también en bolsa, se había gestado en gran medida con la financiación del ferrocarril que hasta esos años había tenido un espectacular desarrollo en el Reino Unido, pero a partir de ese momento el crecimiento se estabiliza, se construye menos e incluso muchos de los tramos ya construidos ofrecen poca rentabilidad. Henderson y Greenwood, percatándose de este cambio de tendencia, comenzaron a diversificar riesgos e invertir en proyectos en el exterior y nuevas tecnologías. Recordemos que en 1877 se ponen en funcionamiento los primeros teléfonos públicos, que un año más tarde se pone en funcionamiento el alumbrado eléctrico en Londres, aprovechando el reciente invento de la lámpara de filamento de carbono de John William Swan. En estas fechas se produce otro suceso que a la postre será determinante para el desarrollo de las actividades de Henderson, se produce el primer envío de carne congelada desde Argentina hasta Europa. Este suceso puso de manifiesto las inmensas posibilidades de negocio que se derivaban de poner en el mercado europeo las materias primas que se producían en Sudamérica. Para que se produjera este flujo de mercancías era imprescindible articular ese inmenso territorio, y es ahí donde la experiencia de Greenwood y Henderson en el ferrocarril británico será determinante, derivando capitales que anteriormente se invertían en el Reino Unido a proyectos ferroviarios de más alta rentabilidad en Argentina.

Argentina siguió el ejemplo de otros países sudamericanos que buscaron financiación exterior para construir su ferrocarril. Para fomentar el desarrollo de la red ferroviaria el Gobierno argentino garantizó el 7 % de interés anual a los inversores. Esta fórmula se aplicó con bastante éxito en la Buenos Aires and Great Southern Railway, en la que los accionistas se repartieron jugosos dividendos y el Gobierno canceló la garantía poco después, porque en poco tiempo se recuperó la inversión. Además en los años siguientes subieron enormemente las acciones de esta compañía ferroviaria que pagó dividendos del 10 y 11%. Fue en este contexto donde Henderson hizo fortuna para sus clientes y para sí mismo.⁵

Desde 1880, fecha en que las principales líneas ferroviarias de Argentina están ya construidas y son suficientemente rentables, se inicia una fase de inversión masiva en otro tipo de operaciones financieras en Sudamérica que también traerán consigo un importante éxito comercial. Esto hace que algunos de los hermanos de Alexander se trasladen o fijen su interés

⁵ Wainwright, *Op. Cit.* pág. 18.

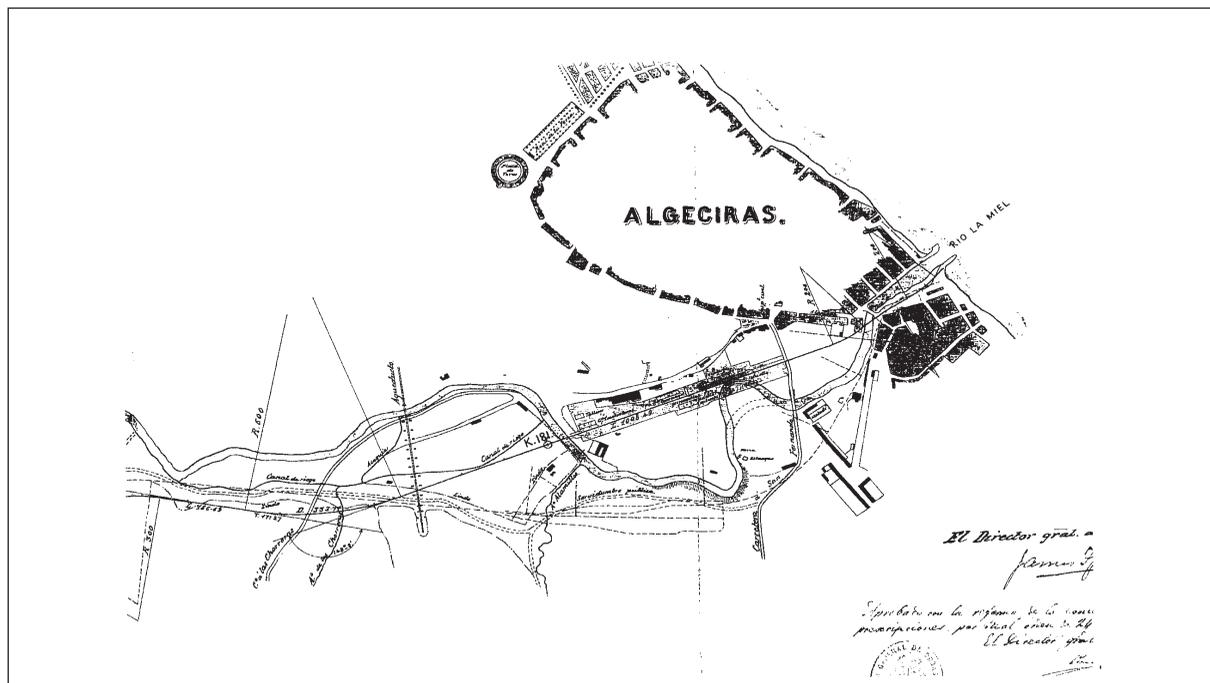


Figura 6. Plano de la estación de Algeciras. James Fforde 1889. Archivo Histórico Ferroviario. Madrid.

en el subcontinente. Su hermano Frank, ocho años más joven, que había seguido su estela en el mundo de las finanzas, decide en esas fechas trasladar su residencia a Montevideo. Una vez allí establecido pudo ver in situ las posibilidades de negocio que ofrecían Uruguay y, por la rápida conexión a través del río de la Plata, Argentina. Desde allí pudo aconsejar a su hermano, aprovechándose de su buena situación en la comunidad local lo que le proporcionaba la posibilidad de manejar una información real de primera mano.

Henry William, conocido como Harry y doce años más joven que Alexander, también mostró interés por las posibilidades de negocio del subcontinente. Al igual que su hermano comenzó a trabajar en la City con Deloitte, pero no debió estar mucho tiempo allí puesto que, cuando cumplió 19 años, su hermano se lo llevó con él a la Greenwood & Co. En 1884, año en el que Thomas Greenwood se jubila,⁶ Harry es miembro de la bolsa y dos años más tarde Alexander lo hace su socio. Cuando tan sólo tenía 29 años el capital que Harry había acumulado era espectacular, más de 120.000 libras, la mayoría de las cuales procedía de inversiones realizadas en Sudamérica. Harry tenía acciones en Argentine Land, en River Plate Fresh Meat Company Limited (una de las empresas que traía carne congelada desde Argentina hasta Europa). Tenía también acciones en empresas ferroviarias como la Taltal Railway of Brazil y la North East Uruguay Railway, y era accionista de industrias de servicios en distintas ciudades de Sudamérica: el agua y los servicios telefónicos en Montevideo, el agua y los servicios portuarios en Buenos Aires, compañía de gas en los suburbios de Belgrano, minas de oro y también teléfonos en Chile, minas en Méjico, etc. A esto había que sumar inversiones realizadas en otras partes del mundo como minas de oro en Australia (the British Broken Hill Company), campos de trigo en Canadá y Kansas..., más las inversiones que hacían

6 Greenwood era un hombre de profundas convicciones religiosas, y hasta ese año había acumulado un capital de más de 40.000 libras. Pensaba que ese dinero era más que suficiente por lo que a partir de ese momento dejó totalmente el mundo de las finanzas y se dedicó a obras asistenciales y a colaborar con algunos predicadores. *Ibidem* pág.19-21.



Figura 7. El muelle de la compañía del ferrocarril en una postal de Cumbo.

en la metrópoli y las que son específicamente objeto de nuestro interés. Sin embargo sin duda alguna Sudamérica fue la fuente de ingresos más importante para los hermanos Henderson.

El más pequeño de sus hermanos Brodie Haldane Henderson tuvo una formación distinta. Cuando nació éste, Alexander tenía ya 19 años y poco después sería una figura reconocida en el mundo de las finanzas, por lo que es más que probable que interviniera en el proceso de formación de Brodie. Éste manifestó pronto su interés por el mundo de la ingeniería, y pudo alcanzar la formación más adecuada en ese campo. Fue discípulo de James Livesey y colaboró en muchas de las empresas que su hermano financiaba, así por ejemplo fue ayudante de ingeniero durante la construcción del ferrocarril de Algeciras a Bobadilla. Pero sin duda alguna su gran obra también queda vinculada a Sudamérica, ya que participó en uno de los proyectos de más interés de la historia del ferrocarril como fue el Transandino, que unía Valparaíso en Chile con la capital de Argentina atravesando los Andes. Igualmente su presencia fue determinante en otros proyectos, relacionados con los puertos y el ferrocarril, que la compañía de Henderson acometió en las primeras décadas del siglo XX, proyectos en los que la renovación tecnológica y la sustitución del hierro por el acero resultó determinante. Pero no adelantemos acontecimientos y centrémonos en los años en que Henderson fija su interés en nuestra Comarca.

Viendo el desarrollo que hasta los años ochenta había tenido la compañía de Greenwood y Henderson es difícil establecer los motivos por los que Henderson fija su interés en España. Wainwright especula con que el motivo pudiera ser que James Livesey, que había dirigido la formación como ingeniero de su hermano pequeño, había trabajado en España en la década de los sesenta. En concreto había sido director del departamento de locomotoras en el ferrocarril de Santander a Alar del

"LA VELOZ,"



CENTRAL DEL

FERRO-CARRIL

DE
ALGECIRAS Á BOBADILLA,
EN
SAN ROQUE Y LA LINEA.

Esta Empresa, que cuenta con buenos y cómodos carruajes, y que se halla en combinación con la llegada y salida de los **TRENES** de la Estación de **SAN ROQUE**, tiene el gusto de ofrecer sus servicios al público en la forma siguiente:

Horas de salida del Coche para la Estación :
De La Línea, á las 6½ mañana, y 1½ tarde.
, San Roque, .. 8 id. y 3 id.

Precios:

De La Línea á la Estación	2 Ptas.
„ Campamento id. id.	1'50 id.
„ San Roque - id. id.	1 id.

NOTA.—Tambien se encarga esta Oficina de facturar las mercancías y conducir las en carros dedicados al efecto.

*Administracion en San Roque, Calle Alameda, (Kiosko).
En La Línea, Calle Cuartel, No. 16.*

San Roque 26 Diciembre 1892.

Figura 8. Publicidad del servicio de carruajes "La Veloz" que conectaba a La Línea de la Concepción con la estación de San Roque.

de la ley de 1855, en el que, por la inexistencia de una burguesía capitalista en nuestro país capaz de invertir en este proyecto, se recurre al capital europeo. Es el momento en que desembarcan en el ferrocarril español las compañías de los grandes capitalistas europeos: el francés Albert Prost, que con apoyos financieros británicos funda la Compañía General de Crédito de España, la familia judía de los Rothschild, que está detrás de la fundación de la Sociedad Española Mercantil e Industrial, y finalmente los Hermanos Jacob Emile e Isaac Péreire, propietarios de un importante grupo financiero francés que crean la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español, sociedades que apoyan a distintas compañías ferroviarias y

Rey.⁷ Sinceramente me parece bastante improbable que LIVESSEY le transmitiera interés en proyectos que se tendrían que desarrollar en el otro extremo de España.

En una primera impresión es más fácil pensar que las condiciones generales establecidas en las leyes generales de ferrocarriles de 1855 y 1877 hicieran atractiva la inversión en nuestro país. En estas leyes se ofrecían las máximas garantías para los inversores, ya fuera por medio de subvenciones, ya asegurando los capitales invertidos y la obtención de un interés mínimo. Además se ofrecían otro tipo de privilegios y exenciones generales a las empresas concesionarias: las compañías podían ocupar los terrenos de dominio público que ocupaban la vía y sus dependencias, asimismo podían aprovecharse de la leña y los pastos en igualdad de condiciones con los vecinos de los pueblos, tenían también la facultad de explotar canteras y fabricar cal, yeso o los ladrillos necesarios para la obra, y una ventaja más, y especialmente atractiva para las compañías extranjeras, era que tenían exención del arancel de aduanas. Según la ley estas compañías quedaban exentas de los aranceles "que deban satisfacer las primeras materias, efectos elaborados, instrumentos, útiles, máquinas, carruajes, madera, coque y todo lo que constituya el material fijo y móvil que deba importarse del extranjero y se aplique exclusivamente á la construcción y explotación del ferrocarril concedido...". Esta exención se aplicaría durante la construcción y los 10 años siguientes.⁸ Además de todas estas ventajas la ley determinó que las concesiones se otorgarían por un periodo de 99 años, tras los cuales las líneas y sus dependencias pasarían a dominio público.

Esto fue lo que ocurrió en otras líneas de ferrocarril en España. Tras un primer momento en que solo entran en el ferrocarril especuladores que pretenden hacerse ricos con la venta de las concesiones, hay un segundo momento, tras la publicación

⁷ Ibidem pág. 37.

⁸ Pedro Sierra de Cózar. *Ronda por su ferrocarril. La construcción de la línea Bobadilla Algeciras*. Pág 48.



Figura 9. Postal de principios de siglo XX que muestra la zona que servía de andén en las proximidades del muelle de madera.

que están pensadas especialmente para participar en ese negocio.⁹ Como ya he mencionado, la ley de 1855 proporcionaba una serie de ventajas económicas a los promotores de líneas férreas, en forma de las mencionadas franquicias arancelarias para la libre importación de material ferroviario extranjero. Desafortunadamente no se prestó la más mínima atención al fomento de la producción de material de origen español, lo que hubiese permitido que alguno de los intrépidos proyectos industriales que por entonces comenzaban su difícil singladura prosperasen. Tan sólo hubiera sido necesario que el Gobierno español los apoyase mediante disposiciones legales que canalizasen el ahorro y la inversión hacia esas industrias y se les asegurase un mínimo de participación en el inmenso mercado que representaba la construcción de las líneas férreas. Cuando se quiso hacer, ya era demasiado tarde; pues hasta 1896 no se promulgó una ley que elevaba de forma considerable las tarifas aduaneras de material ferroviario, con lo que se pretendía animar la producción de materiales tan básicos como los raíles. Sólo entonces la industria nacional estuvo en condiciones de competir en la fabricación en serie de raíles de hierro.¹⁰ Tarde como casi siempre, porque entretanto en Europa ya se había dado el salto a los de acero y la construcción de la red española estaba concluida. Lo más grave de esta política de las franquicias arancelarias para la libre importación de material ferroviario fue que se perpetuaba por varias razones: la primera, porque debido a la modesta progresión de la industria patria, consecuencia de la propia franquicia, era imprescindible seguir recurriendo al material extranjero; en segundo lugar, porque los lazos existentes entre el capital foráneo, dueño de las líneas férreas españolas, y las grandes fábricas de construcciones mecánicas presionaban duramente contra cualquier intento de suprimir las franquicias por parte del gobierno de turno; y finalmente porque los propios ministros y dirigentes políticos de nuestro país estaban en los con-

⁹ David Lentisco. *Cuando el hierro se hace camino. Historia del ferrocarril en España*. Pág 180.

¹⁰ *Ibidem* pág. 218.



Figura 10. Postal del recién construido Hotel Reina Cristina.

sejos de administración de dichas empresas. (A modo de ejemplo diremos que el consejero en Madrid de la compañía que vamos a estudiar fue don Emilio Castelar).

El panorama de alta rentabilidad del capital invertido en ferrocarril cambia en España, al igual que en otros países, en la década de los ochenta. Las líneas que ofrecían un lucro más evidente estaban ya construidas, pero en muchos lugares faltaba cerrar la tela de araña que pretendía ser la red ferroviaria española. Lógicamente eran esos tramos en los que la rentabilidad era más dudosa o inexistente. Las concesiones se habían otorgado un tanto arbitrariamente, satisfaciendo más a las empresas que buscaban los trazados de mayor facilidad constructiva y más rentables, que a los intereses generales del Estado cuya preocupación fundamental debía haber sido articular correctamente el territorio.

Pero dejemos estas especulaciones y centrémonos en la llegada del capital de Henderson a nuestro país. Su aparición va a estar centrada en dos espacios a los que aún no había llegado la infraestructura ferroviaria, justamente porque su rentabilidad era más que dudosa y de orografía complicada. Se trataba de áreas de gran interés para la administración porque articulaban zonas distantes de la capital pero importantes desde el punto de vista estratégico. Veremos cual fue la respuesta de la compañía de Henderson en esos dos espacios.

En fechas similares a la intervención que se produjo en nuestra comarca, la compañía de nuestro protagonista (entonces y todavía durante un buen número de años siguió denominándose Greenwood & Co), centró su interés en un amplio proyecto que pretendía seguir el recorrido de la red litoral del mediterráneo que entonces terminaba en Murcia, un ferrocarril que conectaría el levante español con Andalucía. Originariamente adjudicado a una compañía de capital inglés tras la cual estaba Greenwood & Co, se trataba de The Great Southern of Spain Railway Ltd.

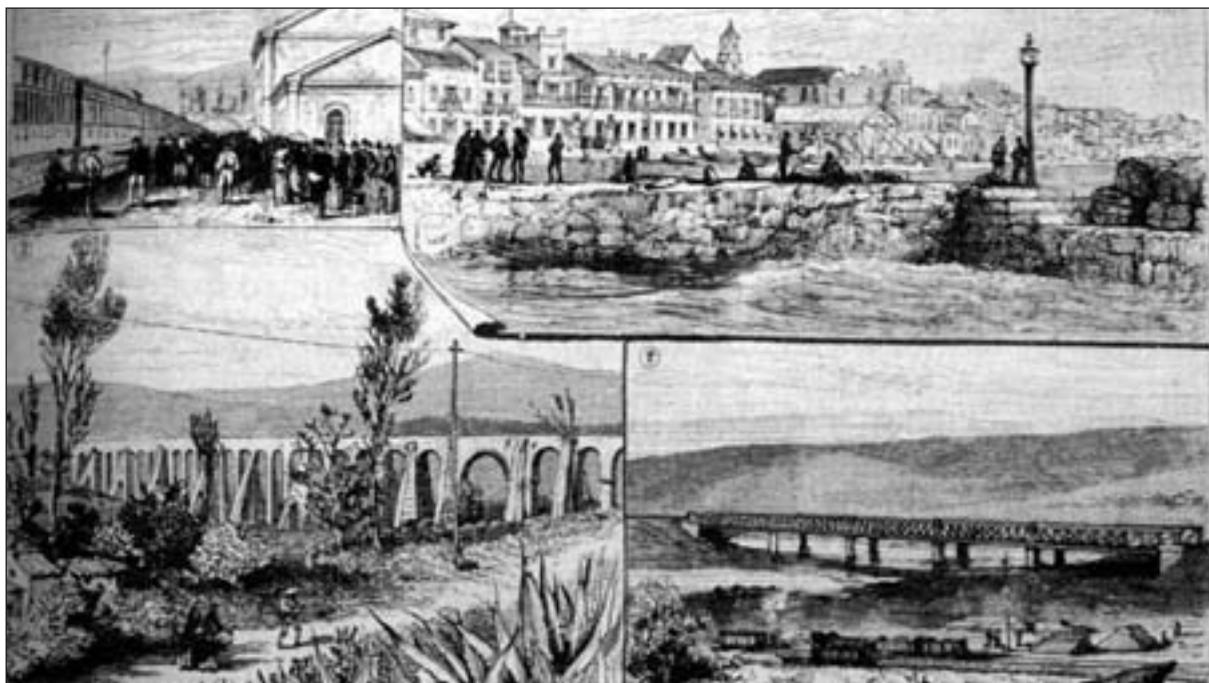


Figura 11. Xilografía del The Illustrated London News del 11 de octubre de 1890 Colección De Vicente-Ojeda. Algeciras.

La compañía rápidamente vio que la construcción de la línea Murcia-Granada no era rentable en términos económicos, por lo que abandona este macroproyecto y se restringe a una zona muy puntual con el proyecto más concreto ligado especialmente a la explotación de las minas de mineral de hierro. Esta línea explotada por concesión por el Great Southern se inició con el tramo Almendricos-Águilas de 30,6 kilómetros inaugurado en 1890, posteriormente se inaugurarían distintos tramos: Almendricos-Lorca (1890) Almendricos-Huércal-Overa (1891), el enlace en Lorca de 171 metros con la línea Alcantarilla-Lorca y el tramo Huércal-Overa-Zurgena (ambos en 1892), el Zurgena-Almanzora (1893), Almanzora-Purchena, Purchena-Serón y Serón-Baza (todos en 1894) y por último el Águilas-Puerto de Águilas en mayo de 1896, que completaba los 168 kilómetros de línea y una inversión de 54 millones de pesetas. Éste es el motivo por el que poco después cambiaría su denominación por la de Ferrocarril de Lorca a Baza y a Águilas (L.B.A.), que reflejaba más fielmente el área geográfica en la cual se iba a desenvolver su explotación ferroviaria. La base de la compañía, tanto a nivel administrativo como de mantenimiento de material, se encontraba en Águilas.

El detalle de más interés de este trazado fue realizar la construcción del ramal y el muelle del Hornillo, que fue una iniciativa de Gustavo Guillman, director del Ferrocarril entre 1897 y 1911. El objetivo de la instalación era dar salida marítima a los minerales extraídos en la sierra de Bacaes. De esa obra de ingeniería nos quedan detalles de gran interés. La obra que ejecutan los británicos es un ramal de vía de 1.157 metros de longitud que supera un desnivel del 20%¹¹ y que atraviesa

11 El perfil de la línea exigía triple tracción –dos locomotoras en cabeza y una por cola– entre Zurgena y Huércal-Overa y desde Huércal-Overa hasta “Los Cabecicos” (punto kilométrico 38), doble por cola también. Para hacer más ágil la explotación entre Zurgena y Los Cabecicos, en 1907 se adquirieron en Leeds (Reino Unido) a la firma Kitson tres locomotoras articuladas serie 50/52 de 1.345 caballos, conocidas como las “Gordas de dos chimeneas” que fueron las más grandes en su tiempo. Las “Gordas”, las únicas de su tipo que circularon en Europa, estaban destinadas en la reserva de Zurgena y ayudaban a la titular del tren en el trayecto entre su base y el punto kilométrico 38. Estas locomotoras fueron enviadas al Depósito de Córdoba en 1941 y desguazadas en 1953. Ángel Luis Rodríguez. “El embarcadero de “El Hornillo” cumple cien años”. En revista *Vía Libre*. Número 462, del mes de marzo de 2003.



Figura 12. Postal de 1912 en la que aparecen las grandes mansiones construidas junto a la playa del Chorruelo.

la rambla de las Culebras mediante un puente metálico de 40 metros formado por cuatro tramos de 10 metros cada uno. El ramal termina en una obra que muestra un gran despliegue técnico: el embarcadero del Hornillo, que también fue construido por la compañía.

El puerto de Águilas era incapaz de soportar el creciente volumen de mineral procedente de la sierra almeriense, por lo que el ingeniero inglés Gillman proyectó la construcción de un embarcadero metálico en la bahía de el Hornillo. Para ello, aprovechando el propio relieve que ésta presentaba, adaptó los depósitos de mineral, así como el propio embarcadero a ese terreno. Los depósitos de mineral fueron construidos entre dos lomas, con una base de mampostería de piedra apoyada en las laderas de las mismas, y dejando en su parte inferior tres túneles por los que circularían vagonetas, bien para la carga directa a los barcos, o bien para recargar de los depósitos superiores por medio de vertederos situados en las bóvedas de los túneles. De los tres túneles, dos comunicaban el embarcadero con la estación de Águilas, mientras que el tercero, era un túnel ciego, cuya única finalidad era la de cargar los vagones con el mineral de los depósitos. Estos depósitos tenían en su parte superior varias vías para descargar el mineral de los vagones en los depósitos cuando no había barco. Esta maniobra se hacía fácilmente, ya que en las vías había unos vertederos situados a la misma distancia que las bocas de las tolvas de los vagones, por lo que una vez situado el convoy convenientemente, se podían descargar todas las tolvas sin necesidad de moverlas, con el consiguiente ahorro de tiempo y dinero que esto suponía a la compañía. El embarcadero fue inaugurado el día 18 de agosto de 1903, pero para su pleno funcionamiento hubo que esperar a 1904 cuando se terminaron una serie de mejoras realizadas sobre su concepción inicial. Este embarcadero de mineral fue declarado bien de interés cultural por la Consejería de Cultura, Educación y Turismo de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el día 27 de marzo de 1992.

El otro punto de contacto en territorio español se produce con el proyecto de venida del ferrocarril al Campo de Gibraltar. No voy a extenderme en las dificultades que tuvo la llegada del ferrocarril a Algeciras, ya que sobre este tema puede encontrarse



Figura 13. Postal en la que aparece el proyecto del Gran Casino de Algeciras.

amplia documentación en el artículo publicado por nuestro compañero en el Instituto de Estudios Campogibraltareños, el estimado Paco Tornay¹² y el completísimo estudio del igualmente estimado Pedro Sierra de Cózar mencionado en una nota anteriormente; pero es evidente que en 1885, momento en que Henderson decide financiar el proyecto, se sabía que esa línea, en especial con el trazado vía Ronda, no iba a ser rentable. Había un interés incuestionable por parte del gobierno para que el ferrocarril llegara hasta este extremo del territorio nacional, en especial cuando se pusieron de manifiesto las ventajas que tenía en un rápido traslado de tropas. La política africanista desarrollada por nuestro país en esos años hacía necesario tener en el extremo sur de la península un punto al que las tropas pudieran llegar rápidamente en tren para poder desde allí ser embarcadas para África. Así lo entendieron los algecireños que en esos años esperaban que el tren les llegase por tres sitios distintos (Hoy después de más de un siglo seguimos esperando que aparezca por los otros dos). No fue así en Ronda, que en esos años prácticamente duplicaba la población de Algeciras, y donde se veía que sin una muy activa movilización se quedarían fuera de la retícula de tela de araña ferroviaria, símbolo del progreso y de un futuro esperanzador. La movilización de esta población fue decisiva, tanto es así que el ayuntamiento se implicó económicamente en el tema, pagando proyectos y gastos de gestión sacando fondos de sus arcas municipales. Esto resultó a la postre determinante para que el trayecto elegido fuese por Ronda, y más aún para que tuviera estación en la propia ciudad a pesar de las dificultades técnicas que entrañaba.

Lo que me gustaría dejar claro es que en 1885 se tenían datos para saber que este trayecto tenía una complicada viabilidad económica, y sin embargo Greenwood & Co se metió de lleno en el proyecto a pesar de las muchas dificultades que se le pusieron.

12 Francisco Tornay de Cózar. "Cien años de ferrocarril Algeciras-Jimena" En revista *Almoraima* nº 3 Abril 1990.



Figura 14. El edificio del Kursaal.

Creo que Henderson en estos años inicia un proceso en el que ya no le importa tanto el ganar dinero. Su capital estaba bien invertido en empresas de gran rentabilidad y sus conocimientos del mercado y de la situación política internacional le hacían mover ficha de forma rápida, por lo que era difícil que sus inversiones tuvieran un traspés. Una vez bien cubiertas sus espaldas puede iniciar lo que creo que podría llamarse como un proceso de “ennoblecimiento personal”; Muy poco después es cuando compra la mansión de Buscot Park e inicia también sus contactos con la política. En definitiva, es un momento en que su situación está tan bien respaldada que puede iniciar proyectos cuya rentabilidad no esté tan clara.

El hecho de que se construya una línea de ferrocarril de Algeciras a Bobadilla es de gran interés para el gobierno español, pero también para el gobierno británico. Al Reino Unido le interesaba la conexión de Gibraltar con el resto de Europa a través del ferrocarril y por una vez parecía que el interés del gobierno británico y del español iban por el mismo camino, o casi, porque, como veremos, el proceso de construcción estuvo plagado de dificultades.

En 1885 se daba una situación de bloqueo en los tres recorridos que pujaban por llegar a Algeciras: por Jerez, Ronda y Málaga. En un principio parecía que la línea procedente de Jerez sería la que conseguiría hacerse con el trazado, pero, como antes mencionamos, la presión de Ronda será determinante para obligar el paso del ferrocarril. Desde hacía unos años el ingeniero Carlos Lamiante había estado realizando proyectos tendentes al paso del ferrocarril desde Bobadilla a Algeciras pasando por Ronda, proyectos que parecían haber caído en saco roto hasta que las gestiones del diputado rondeño por el partido conservador Lorenzo Borrego consiguen, aprovechando la presidencia del gobierno del también conservador Cánovas del Castillo, que la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento ordenase a la División de Ferrocarriles de



Figura 15. El Margarita, uno de los barcos que realizaban el servicio entre Algeciras y Gibraltar.

Sevilla realizar la confrontación sobre el terreno del proyecto de Lamiable para la línea Bobadilla-Jimena.¹³ Los rondeños habían conseguido su propósito, pero faltaba lo fundamental, el capital necesario para construir el ferrocarril.

Una vez realizada la confrontación sobre el terreno por Francisco Contreras ingeniero jefe de la división de ferrocarriles de Sevilla, en noviembre de 1885 Lamiable se trasladó a Madrid para seguir la marcha del proyecto, que estaba en fase de información en la Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos. Aprovechando su estancia en la capital, continuó sus gestiones para la búsqueda de financiación para la construcción de la línea, entablado negociaciones con John Stephenson Mould, representante en España de Greenwood & Co. Como resultado de estas conversaciones, en el mes de febrero de 1886 se trasladó a España James Livesey, para estudiar sobre el terreno, acompañado por Mould y Lamiable, la futura línea. Sus conclusiones debieron ser positivas, ya que Mould regresó en agosto a Madrid con un mandato de Greenwood & Co. para negociar con Lamiable, negociación que cristalizó en un contrato privado entre ambas partes el 18 de septiembre de 1886.¹⁴

Días después Carlos Lamiable informó al Ayuntamiento de Ronda, reunido en sesión extraordinaria el 15 de noviembre de 1886, del contenido del contrato¹⁵ firmado con Greenwood & Co. Diversos acuerdos parciales fueron corroborando este

13 Pedro Sierra de Cózar. *Op. Cit.* Pág. 94.

14 *Ibidem.* Pág. 95.

15 Los términos del acuerdo eran los siguientes: 1º) A la vista de que la empresa concesionaria del ferrocarril Jerez-Algeciras se había visto obligada por razones técnicas y económicas a abandonar su concesión, se acordó pedir al Gobierno que suprimiese del Plan General de Ferrocarriles el tramo entre Jerez y Jimena de la Frontera de dicha línea; el resto de la misma, es decir, el tramo Jimena-Algeciras, sería respetado y se uniría a la línea Bobadilla-Jimena y de este modo completar una línea definitiva entre Bobadilla y Algeciras por Ronda, otorgando a toda la línea la subvención correspondiente. 2º) En el supuesto de que las condiciones anteriores se cumpliesen, Lamiable cedería su proyecto Bobadilla-Jimena a Greenwood & Co., quienes se obligaban a tomar la concesión de la nueva línea y ejecutar las obras en un plazo de 4 años, comprometiéndose asimismo a abonar a la Compañía del Jerez-Algeciras el importe de las obras ya ejecutadas. 3º) El proyecto y los derechos legales sobre la línea Bobadilla-Jimena fueron valorados en 375.000 pesetas, que cobraría Lamiable tras deducir las 32.500 pesetas aportadas por los accionistas de Ronda. 4º) Ambas partes se comprometían a gestionar todo lo acordado ante el Ministerio de Fomento. Actas Capitulares del Ayuntamiento de Ronda 15 de noviembre de 1886.

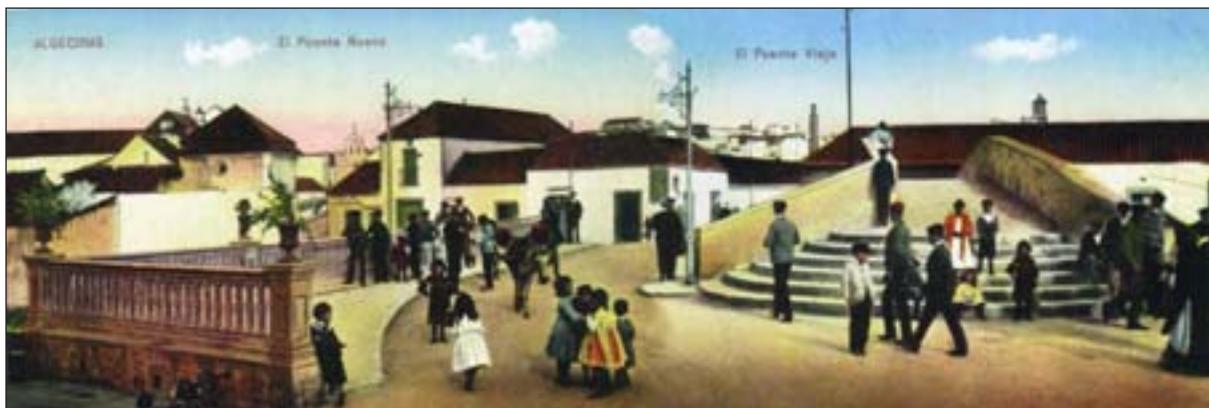


Figura 16. Fotocomposición con postales de la época en la que aparece el puente de la Conferencia y el Viejo.

contrato privado. El Ayuntamiento de Ronda ratificó lo acordado por Lamiable, le expresó su agradecimiento y le renovó sus poderes. Por otra parte Henderson llegó a un acuerdo con los dueños de la concesión de la línea Jerez-Algeciras. El representante de ésta, el banquero Mr. Dobree (hijo), y él mismo se trasladaron a España y tras recorrer personalmente el trazado que había de seguir el ferrocarril Bobadilla-Algeciras, llegaron a un acuerdo sobre la liquidación del proyecto de Jerez. Henderson, antes de regresar a Londres, depositó 424.500 pesetas como garantía de su intención de hacerse cargo de la construcción de la línea y para abonar la fianza del 1% del presupuesto que se aprobase con carácter definitivo.¹⁶

Sin perder el tiempo, en diciembre de 1886, Juan Stephenson Mould dirigió una instancia al ministro de Fomento, exponiéndole las líneas básicas del acuerdo y solicitando la presentación ante las Cortes del pertinente proyecto de ley que sancionase el mismo. Mientras tanto Lamiable, de acuerdo con Mould, presentó el proyecto modificado del ferrocarril Bobadilla-Algeciras por Ronda en Fomento el 13 de enero de 1887. Con el inestimable apoyo del diputado Borrego, se consiguió que el gobierno acelerase los trámites. El ansiado proyecto de ley se votó a principios de marzo en el Congreso de los Diputados y en los primeros días de abril en el Senado, convirtiéndose en Ley Especial de concesión del ferrocarril desde Bobadilla a Algeciras por Ronda.¹⁷

La resolución definitiva se produjo cuando la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos informó sobre el proyecto definitivo (aprobado por Real Orden de 25 de septiembre de 1887), valorando en ese informe las obras realizadas en el trayecto Jerez-Algeciras en 1.018.069,06 pesetas, y tasando el proyecto existente del recorrido Bobadilla-Algeciras por Ronda en la cantidad de 175.947,35 pesetas, una tasación que perjudicó seriamente los intereses de Carlos Lamiable, que a partir de entonces se verá relegado en el proyecto. Una vez aprobado el expediente por el Consejo de Ministros el 16 de enero de 1888, se publicó el pliego de condiciones para la subasta (R. O. de 6 de febrero de 1888, Gaceta de Madrid de fecha 14 de febrero de 1888). Como estaba previsto, Greenwood & Co. solicitó la concesión y le fue adjudicada la línea por R.O. de 6 de junio del mismo año, con una subvención de 10.900.220 pesetas, correspondientes a una longitud total de 181'670 kilómetros,¹⁸ longitud que luego se vería levemente reducida.

16 Pedro Sierra de Cózar. *Op. Cit.* Pág. 96.

17 La ley fue promulgada el 5 de mayo de 1887. En resumen, la ley disponía: a. La sustitución de la línea Bobadilla-Jimena por la de Bobadilla a Algeciras, pasando necesariamente por Ronda, Jimena y Bocaleones (art. 1º). b. Se autoriza al Gobierno para subastar dicha línea (art. 2º). c. Se otorga a la misma una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro, así como la exención de aranceles para la importación del material durante la construcción y los 10 primeros años de explotación (art. 3º). d. Se fija un plazo de 4 años para su finalización (art. 4º). e. El concesionario abonará a la Compañía del Ferro-Carril de Jerez a Algeciras lo construido hasta la fecha (art.5º). *Ibidem.* Pág. 96.

18 *Ibidem.* Pág.97.



Figura 17. Fotografía de una de las sesiones de la Conferencia de Algeciras de 1906.

A partir de ese momento Alexander Henderson fundó una nueva sociedad The Algeciras (Gibraltar) Railway Company a la que transfirió la concesión obtenida por Greenwood & Co subrogándose todos los acuerdos, derechos y obligaciones. Todo estaba preparado para iniciar los trabajos de construcción de la línea y parecía que todas las dificultades estaban solventadas, pero el proceso de construcción de la línea de ferrocarril aún no había comenzado, las complicaciones solo habían comenzado.

No voy a relatar todas las peripecias del proceso de construcción que está magníficamente narrado en el libro de Pedro Sierra que hemos seguido y al que hemos hecho referencia en un buen número de ocasiones. Pero me gustaría destacar algunas de las dificultades que entorpecieron más el desarrollo del proyecto. Las que probablemente causaron más quebraderos de cabeza a la compañía fueron las que se derivaron de la decisión de situar la sede de The Algeciras (Gibraltar) Railway Company en Algeciras. No sabemos si los británicos valoraron convenientemente la decisión, pero lo que estaba claro era que los materiales en su mayor parte se traerían por mar hasta la bahía de Algeciras, y obviamente su principal interés, por la proximidad de Gibraltar, estaba en esta zona. Esta decisión sin embargo fue poco menos que una ofensa personal a los rondeños, que a partir de entonces cambian totalmente de actitud en cuanto al ferrocarril y todo lo que antes eran facilidades se torna en dificultades. El Ayuntamiento de Ronda había ofrecido en su día subvencionar la obra con 600.000 pesetas, cantidad que nunca se llegó a ingresar aduciendo que no se había respetado el proyecto de Lamiable en lo que hacía referencia a la estación de Ronda. A pesar de que el trazado definitivo hizo la increíble S que posibilitó una estación próxima a la ciudad, desde el Ayuntamiento no se quiso entender la decisión considerando que la estación estaba distante al centro de la población.

Más dificultades causaron aún las decisiones de esta institución en lo referente a los terrenos que había que expropiar para comenzar las obras. No sólo no dio permiso para iniciar las obras sin esperar los trámites de expropiación forzosa, sino que además se inflaron los precios de los terrenos por los que había de pasar la línea. Además el ayuntamiento no cesó de

decretar continuas suspensiones de la obras con cualquier pretexto: extracciones de áridos, apertura de pozos, cortes de caminos..., eventualidades que estaban resueltas en las leyes generales de ferrocarriles de 1855 y 1877. Ante las continuas interrupciones, a la “Algeciras” no le quedó más remedio que recurrir ante el gobernador civil de Málaga. Mientras que se solucionaban los recursos la compañía intentó continuar los trabajos, aunque para ello en ocasiones fue necesaria la protección de la Guardia Civil. El dictamen pericial fue a favor de la compañía. La prensa local rondeña a pesar de su posicionamiento a favor del ayuntamiento no pudo dejar de reconocer que en este tema algunos de los concejales había intentado actuar en beneficio propio, lo que explicaría el fracaso de la manifestación convocada por el consistorio para protestar contra The Algeciras (Gibraltar) Railway Company. Así en El Eco de la Serranía del 12 de julio de 1891 se puede leer:

Sabemos que allá, en la capital de la provincia, se había formado un pésimo juicio de la actitud del actual Ayuntamiento con relación al ferrocarril, desde el instante en que los concejales de mayor significación están interesados en la expropiación, dejándose pedir algunos de los más conspicuos 40.000 pesetas por lo que apenas vale 5.000... Nosotros creemos que perdida por ésta u otras causas la influencia moral, los acuerdos que adopte la corporación municipal no han de encontrar eco, ni en la opinión, ni en los centros superiores...

La otra gran fuente de quebraderos de cabeza se sitúa en el Campo de Gibraltar y va a estar relacionada con la posible llegada de un ramal de ferrocarril a Gibraltar o sus proximidades, un objetivo prioritario para los intereses de la compañía y creo que la razón última por la que Henderson se implicó tan decididamente en el proyecto, un asunto que sin duda le hizo ganar réditos en la sociedad británica. Recordemos que con el paso de los años Henderson consiguió finalmente el título de *lord*; no cabe duda de que entre los muchos méritos reconocidos a nuestro personaje para que alcanzara el título de Lord Faringdon estaba éste de la mejora de las comunicaciones de Gibraltar.

En el asunto de la llegada del ferrocarril hasta Gibraltar existieron dos tipologías de protesta, por un lado los que aducían criterios de defensa y estrategia nacional para que no se acercase la vía del ferrocarril a Gibraltar, y por otro los que se escudaban en esos intereses para defender conveniencias localistas. Sobre este tema hubo una virulenta campaña, en la que por una parte estaban los intereses de la compañía, los de San Roque y especialmente los de la joven población de La Línea de la Concepción que lógicamente querían que el ferrocarril llegase hasta la colonia o en su defecto hasta La Línea; y por otra un gran bloque entre los que se encontraban los Ayuntamientos de Algeciras, de Sevilla, Cádiz, Málaga... además de Cámaras de Comercio, etc. que se negaban a que el ferrocarril se acercara a Gibraltar. Pero en definitiva la argumentación que tuvo más peso fue la objeción presentada por el ministerio de la Guerra, que impidió taxativamente que se construyera ese ramal y además obligó a cambiar el trazado de la línea en las proximidades de Algeciras cuando ya se había descartado el acercamiento a Gibraltar. Se obligó a un alejamiento de la línea de costa aduciendo que podía ser bombardeada desde el mar.¹⁹ Esta decisión hizo que se cambiara la posición de la estación de Algeciras que en un principio se había colocado en las proximidades de la plaza de toros, en la “entrada noble” de la ciudad en esos años. Esta decisión benefició a la postre a la compañía, ya que, al rodear la ciudad por el oeste y bajar la línea de cota de la estación hasta el río, se posibilitaba por una parte un fácil acceso de los materiales necesarios para la construcción del ferrocarril que llegaban por barco hasta la bahía, y por otra hizo que se resolviera de modo brillante la pugna entre el interés nacional y los intereses de The Algeciras (Gibraltar) Railway Company. Así el último tramo inaugurado fue el construido entre la estación de Algeciras y el muelle de madera que prolongaba la orilla derecha del río de la Miel, desde donde partía un servicio de ferrys creado por la propia compañía. Originariamente se destinaron a él dos barcos de vapor movidos por aspás laterales que recibieron los nombres de *Margarita* y *Aline* en honor a las hijas de Alexander y de Harry Henderson. Este servicio de ferrys reducía notablemente el

¹⁹ No debe extrañarnos esta decisión ya que la obsesión del bombardeo de Algeciras desde la costa por medio de artillería instalada en barcos enemigos estuvo muy presente en esos años. Muy poco tiempo después se destruyó la torre de los Adalides, argumentándose que podía servir de punto de referencia en caso de ataque desde la costa. Sucedió durante el conflicto con los Estados Unidos de 1898.



Figura 18. Fotografía familiar de Alexander Henderson con su hija, su nieto y su bisnieto.

tiempo que se necesitaba para coger el tren desde Gibraltar. Media hora en barco era lo que se necesitaba para el transporte desde Gibraltar a Algeciras, lo que se contraponía con las dos horas y media que necesitaban los carruajes de la compañía La Veloz, según reza en su publicidad de 1892, para llegar de La Línea a la estación de San Roque.

Esta nueva ubicación de la estación no les pareció adecuada a muchos de los algecireños de estos años. Parece ser que la articulación de la estación con el resto de la ciudad no quedó resuelta. Tanto es así que Santacana en su discurso de intenciones, pronunciado en su primer periodo de alcalde en 1893, propuso que se derribasen las casas que se encontraban en los alrededores del hospital de la Caridad, porque estorbaban la salida de la ciudad por la antigua puerta de Tarifa en dirección a la estación. Esta propuesta se llevó a cabo, entre otras cosas porque se basaba en un camino que ya existía, pero realizó otra propuesta de nueva calle que sin embargo no se llevó a cabo. Santacana consideraba interesante que existiera una conexión directa con el centro de la ciudad de la estación, para lo cual propuso la creación de una nueva vía que las conectara desde la desembocadura de la calle General Castaños en el Secano. A pesar de sus argumentadas razones y de tentar a los propietarios del terreno con el argumento del incremento del valor de sus propiedades²⁰ el proyecto no se llegó a realizar. Creo que ésta fue la causa de que en muchas ocasiones la parada principal del tren en Algeciras no se realizara en la estación sino en la margen derecha del río, entre el mar y el hotel Anglo Hispano. En esta zona se construyó un andén descubierto con una vía doble para posibilitar más desahogo en la carga y descarga de mercancías y pasajeros en el muelle de madera. Indirectamente lo facultaba también como estación alternativa en una zona “más noble” de la ciudad, y de

20 El párrafo que hace alusión a esta propuesta dice así: “Otro camino llamado a abrirse, es uno que atravesando una huerta del Secano, ponga a la calle del General Castaños en comunicación directa con la estación, acortando de este modo la distancia para los que de la parte alta de Algeciras tengan que servirse del ferrocarril. Para nadie tanto como para los dueños de los terrenos en donde se proyectan estas dos vías es de interés su apertura; porque lo que hoy puede considerarse terreno poco productivo, adquiriría una importancia y un valor que nunca habrá de tener en su estado actual”. Angelines Melle Navalpotro y Andrés Bolufer Vicioso. *La nueva casa consistorial de Algeciras*. Pág. 61.

hecho allí se recibían a los viajeros notables y demás personajes influyentes. Esta dualidad de estaciones en el casco de Algeciras se consolidó a la larga. Así, unas décadas más tarde, cuando el ferrocarril hacía años que se había desvinculado de la compañía de Henderson y se había desviado su recorrido por la orilla norte del río, se creó una estación marítima en el puerto. Al final también se supeditaron los horarios del ferrocarril a la llegada de los barcos, circunstancia que creo que todos los usuarios del tren hemos padecido hasta tiempos muy recientes, pues el ferrocarril lejos de respetar el horario oficial de salida esperaba hasta la incorporación de los viajeros que venían en barco desde Ceuta.

Las inversiones de Henderson en Algeciras no se restringen al ferrocarril y los vapores hasta Gibraltar. Entre los proyectos que realiza en Algeciras, hay uno que le da un carácter novedoso a lo que había sido su trayectoria hasta ese momento. Algo de este espacio debió impactar a Henderson hasta el punto de plantearse un proyecto global que tenía en su origen un concepto muy novedoso en la zona, la explotación turística. La segunda mitad del siglo XIX se caracteriza por un gusto por el descubrimiento en todos los ámbitos, y sobre todo en lo que se refiere a los pueblos, las naciones, los lugares y los paisajes, reforzado por la llamada del exotismo, por una extrema sensibilidad hacia lo pintoresco, por el expansionismo colonial y en definitiva por la moda del turismo. Todo ello se conectará con un nuevo concepto que se implanta también en estos años, las vacaciones, que se impondrán como un cambio necesario de actividad y de género de vida. El reposo y los beneficios de la naturaleza se establecen como contrapartida del nuevo modo de vida urbano e industrial. Esta necesidad, que en principio solo afectaba a las clases pudientes de las ciudades de los países más desarrollados, se irá extendiendo poco a poco, actuando en general como válvula de escape de la cotidianidad. Además numerosas revistas, muchas de ellas ilustradas con fotografías, contribuyen a avivar el deseo de conocimiento de otros lugares y en definitiva el deseo de viajar.

En este contexto tendríamos que situar la llegada del ferrocarril a Algeciras, a partir del cual se desarrolla un proyecto turístico de enorme envergadura, que suponemos que en cierto modo pretendía rentabilizar los gastos del proyecto. La construcción del hotel Reina Cristina dominando el promontorio de la Villa Vieja, no fue una inversión aislada, el paquete turístico era más amplio, pues existía otro hotel en Ronda, planteado también como complemento de la línea de ferrocarril y destinado a descubrir el atrayente paisaje de la serranía, el hotel Reina Victoria, de características similares, que se inauguraría unos años más tarde. Ambas construcciones estaban planteadas con un concepto hasta entonces desconocido en los establecimientos encargados de acoger a los viajeros. Comodidad, refinamiento y lujo, serán su carta de presentación. La presencia del hotel hizo que poco después se urbanizara el litoral costero del lado sur de la Villa Vieja con un paseo que conectaba el hotel con la ciudad y el muelle. En este lugar de la costa se situó además una zona de baños: la playa del Chorruelo, que se incluía también en este paquete de atracciones turísticas de la Algeciras del cambio de centuria.²¹

De que son nuevos tiempos da testimonio también el que se organice una campaña publicitaria en toda regla, en la que participa la revista ilustrada más importante de la época, *The Illustrated London News*, señal de que el grupo de Henderson

21 Santacana describe con admiración la política de inversiones de Alexander Henderson, que plantea en Algeciras un ambicioso plan no exento de riesgos: "Comprendiéndolo así la compañía del ferrocarril, y en legítima defensa del cuantioso capital que en él tiene invertido, toma fecundas iniciativas con la mira de atraer hacia su línea el mayor tráfico posible. Al efecto, empezó por construir un muelle, al que atracan preciosos y cómodos vapores, que á la vez que conducen viajeros en combinación con el tren, han facilitado de una manera extraordinaria el pasaje entre ésta y Gibraltar; emprende luego una campaña de propaganda y publicidad basada en las bellezas de Ronda y de la Serranía que el tren atraviesa, y por último, como Algeciras es el término de la línea y ofrece grandes atractivos naturales, adquiere en las alturas de la villa Vieja un terreno, en cuyo centro se está labrando un hermoso y amplio Hotel, que ha de montarse con todas las comodidades y refinamientos de la época. Este establecimiento de lujo, se verá rodeado de extensos jardines, donde los huéspedes podrán respirar aires puros y admirar las magnificas vistas de mar y tierra que desde ellos se dominan; y para su fácil acceso se ha construido una sólida carretera-paseo á lo largo de la playa del Chorruelo, que, al enlazar con el andén del muelle, comunica también con las calles de la población. El objeto que con ello se propone la compañía, es, el de aprovechar las bellezas del país y la benignidad de su clima, para atraer en el invierno á los adinerados de tierras más inclementes, que buscan la salud en la templada temperatura del Mediodía; y en el estío, á los que desean bañarse en el mar, para lo cual, se proyecta hacer una cómoda instalación en la arenosa playa que al pié del Hotel se extiende". Emilio Santacana y Mensayas. *Antiguo y moderno Algeciras*. Pág. 161

no escatimaba medios ni influencias. En ella se dedican amplios reportajes ilustrados a la inauguración del ferrocarril y pretende crear en los lectores la necesidad de viajar hasta esta zona.

Todo esto traerá como consecuencia que se urbanice en la antigua Villa Vieja de Algeciras con un nuevo criterio, convertirla en una zona residencial de lujo. Santacana testigo de excepción de estas transformaciones las narra de forma elocuente:

Estas importantes obras, unidas á las del muelle del ferrocarril, han operado un efecto sorprendente. Lo que antes se hallaba poco menos que abandonado en el barrio Sur del Río y tenia escaso valor en venta, hoy se ve solicitado con empeño y con aumento considerable en precio. Por todas partes se acaparan pedazos de terreno y casas ruinosas. Los propietarios pudientes, al columbrar el porvenir que á dicho barrio se presenta con la construcción del Hotel y la carretera, restauran sus fincas y se aferran á ellas; mientras que otros más necesitados, han vendido bien las suyas á vecinos del Peñón. Estos últimos, estimulados sin duda por la iniciativa de la Compañía y la fácil comunicación, muestran marcada tendencia á adquirir propiedades en Algeciras que les sirvan de residencia temporal ó definitiva, como agradable cambio frente á las estrecheces en que viven y las trabas de una plaza de guerra; y algunos de ellos, han empezado a edificar casas de recreo en las alturas del Chorruelo que quedan fuera de los terrenos del Hotel, y que igualmente brindan con hermosas perspectivas y frescas brisas en el verano. Aquellos antes incultos barrancos se urbanizan, al cubrirse de vistosas viviendas y risueños jardines que hermocean su aspecto mirado desde el mar.²²

Surgirán a partir de entonces las grandes mansiones de la calle San Nicolás y las construcciones en terraza que daban al paseo del Chorruelo, construcciones que no tienen nada que ver con la tradición constructiva local, sino que son edificios en los que se imponen las formas constructivas británicas. Los nuevos criterios de edificación, la introducción de jardines privados en estas residencias y especialmente la introducción de un concepto prácticamente desconocido en la España de entonces, el del confort, hicieron que toda esta zona tuviera en su día un aire inequívocamente colonial, a lo que contribuía la presencia de un buen número de foráneos, especialmente gibraltareños, habitando esas magníficas residencias.

En fin, en esta década de finales de siglo se produce una auténtica metamorfosis de la ciudad, que trae como consecuencia el fin del aislamiento tradicional de Algeciras. La mejora de las comunicaciones supone una mejora en todos los ámbitos, que produce como corolario la expansión de la ciudad por el sur. Santacana narra esta transformación que prácticamente en todos los casos tiene como detonante una intervención de Henderson:

Hoy, la situación es muy distinta. La perfeccionada aplicación del vapor á la navegación y el transporte terrestre, así como el empleo de la electricidad, todo lo ha cambiado, llevando á los pueblos el estímulo y la actividad en todas las esferas, que si bien crean necesidades y encarecen la vida, es porque aumenta la riqueza. El antiguo camino de herradura, se ve convertido en cómoda carretera; las infranqueables fragosidades de la Serranía de Ronda, han sido rotas y perforadas, y la locomotora las atraviesa poniéndonos en comunicación directa con la red de ferrocarriles de España y de Europa; y por la vía marítima, grandiosos vapores, verdaderos palacios flotantes, tocan en esta rada, que ofrecen cómodo pasaje á los diversos países del globo.

Como consecuencia de tan estupendo cambio, se van notando indudables mejoras en Algeciras; porque sus vecinos viajan ya, y quieren para su pueblo algo de lo bueno que en otras partes han visto. Las calles, van poco á poco adormándose. El alumbrado, que antes era de aceite y luego de petróleo, es ahora eléctrico; y al antiguo y pestilente velón, ha sucedido el elegante reverbero y la limpia y brillante lámpara eléctrica. Se va pensando más en la higiene y saneamiento de la población y las viviendas, y se introducen algunas mejoras en el enmadronado. Se hermosea el caserío con nuevas construcciones y con reformas del antiguo, porque el vecindario aumenta y es mayor el valor de la propiedad. El pequeño y derruido muelle que antes había, por el que con grave riesgo se desembarcaba y que casi exclusivamente servía para el trájín de los faluchos con Gibraltar, se ve hoy recompuesto y ampliado, siendo ya insu-

22 Ibídem. Pág. 162.

ficiente para las mercancías que, con destino á ésta ó de tránsito, desembarcan los vapores costeros que hacen escala tres ó cuatro veces por semana, así como para la gran cantidad de corcho en plancha ó labrado que de aquí se expide para Cataluña y el extranjero, pues ya llegan al puerto vapores que expresamente vienen a recibir la citada mercancía y llevarla al norte de Europa.

Con motivo de la apertura en 1892 de la línea del ferrocarril de Bobadilla, y las exigencias del servicio marítimo con Gibraltar, se ha construido por la Compañía un cómodo muelle provisional de madera, al que atracan preciosos vapores de la misma Empresa que hacen la travesía varias veces en el día, y al que llegan los trenes que conducen viajeros para Gibraltar, ó mercancías para su salida por mar, principalmente corcho, Todo esto ha llevado la vida al decaído barrio del Sur del río, mejorando considerablemente el valor de la propiedad, que antes era muy exigua.²³

Como hemos visto anteriormente y corroboraremos después, Henderson se vincula afectivamente a este espacio, y el proyecto correspondiente al hotel es más ambicioso de lo que parece en una primera lectura. En Algeciras se levanta el hotel “mejor y más caro de España”,²⁴ a juicio de sus contemporáneos. El Reina Cristina aparece aislado en la parte central de la meseta de la Villa Vieja. Su intención de separarlo de la ciudad, está unida al hotel desde su concepción misma, ese aislamiento es totalmente intencionado, ligado a una idea de descanso que se complementaba con los amplios jardines, que reforzaban aún más ese carácter. El hotel era pues en sí mismo un polo de atracción, por tanto no tenía que aproximarse a puertos, estaciones o zonas de paso, como otros establecimientos hoteleros. El Reina Cristina no lo necesitaba, estaba en otra categoría. La planta del edificio primitivo, recordemos que el hotel se quemó en 1928, fue variable en los primeros años, y se le fueron añadiendo alas a medida que se fueron necesitando.

En las proximidades del hotel se iba a instalar el Gran Casino de Algeciras, cuya majestuosa traza conocemos por una postal que editó la empresa que pensaba construirlo, pero que se quedó solamente en la fase de cimentación. Sí se realizó en cambio, usándose como casino, otra interesante edificación construida, a modo de gran palafito, sobre el mar, junto al acantilado del camino de acceso al hotel Reina Cristina, se trataba del Kursaal. Su disposición espacial, lo curioso de su estructura y su espectacular emplazamiento me llevó en su momento a poner en duda si este espacio fue concebido primeramente como casino. Apunté la posibilidad, de que dentro del ambicioso plan de espacios de ocio y de infraestructuras desarrolladas en torno al hotel, el primer proyecto de casino estaba situado en otro sitio, siendo a su vez más lógico que este espacio del que hablamos estuviese planteado como club de actividades náuticas, con salón de baile, restaurante, etcétera. Todo ello contemplando las aguas de la Bahía, con una idea de fondo, de desarrollo de deportes náuticos, en fin todo muy fino y sobre todo muy exclusivo. Lo ambicioso del proyecto inicial del gran casino debió obligar a adaptar este espacio para un uso, que si bien no era exactamente el previsto, tampoco hubo mayores problemas para asumirlo.²⁵

No sabemos si fue como consecuencia de esta presencia de población de procedencia extranjera o de la envergadura de los proyectos de la Henderson Administration, pero el caso es que hasta 1892 no aparecieron las primeras ordenanzas municipales para regular la vida municipal algecireña. Estas ordenanzas de Policía Urbana y Rural, se aprobaron siendo alcalde don

23 Ibidem. Pág. 144-6.

24 Esta afirmación la hace el periodista Alfredo Vicenti en *El Liberal* el 17 de enero de 1906. El párrafo completo es como sigue: “Allí se levanta el soberbio hotel ‘María Cristina’, el mejor y más caro de España, donde el más modesto hospedaje cuesta una libra esterlina, con su precioso parque, su confort puramente británico, sus espléndidas vistas a la bahía de Algeciras y al Estrecho, sus carreteras que semejan alamedas, lugar hoy tan de moda como las estaciones invernales de Egipto, y tan solicitado en este tiempo por la aristocracia inglesa, que en pocos años ha sido preciso construir otro edificio igual al primitivo, aún hoy se proyecta levantar uno nuevo de análogas dimensiones, para el próximo invierno”.

25 En la solicitud de terrenos y autorización, se expresaba ese matiz “náutico”; en el escrito de Mr. Jorge Croiséé B'Ancourt en 1910 se solicitaba al Ayuntamiento permiso para construir un Casino Balneario en la playa del Chorruelo. El régimen de explotación era bastante beneficioso para la ciudad ya que al término de los primeros ocho años de explotación el edificio y todos sus enseres y mobiliario pasaría a ser de la libre propiedad del Ayuntamiento, quien a su vez, lo arrendaría a la sociedad representada por Mr. Jorge Croiséé durante el periodo de doce años más, por el precio de mil pesetas anuales en estos seis primeros años y mil quinientas pesetas también anuales los seis siguientes. Pérez-Petinto, *Historia de Algeciras*. Pág. 174 (del mecanografiado original).

Rafael del Muro.²⁶ Hasta estas fechas no se plantea tampoco la necesidad de la construcción del nuevo Ayuntamiento, que se ejecuta precisamente en la última década del XIX. El tener este espacio recién construido debió ser también un detalle determinante para su elección como sede de la Conferencia.

Además de las mejoras generales de las comunicaciones que tienen como detonante el ferrocarril, hay que añadir las obras de la carretera nacional, la conexión de la ciudad con Tarifa por un lado y con San Roque por el otro, introduciéndose de esa forma en la red nacional de carreteras, lo que supuso un avance de alcance más que considerable.

Otro de los avances más espectaculares que se produjeron en esta década fue la implantación del alumbrado eléctrico. La central y la correspondiente red se inauguraron en julio de 1891, y fue desarrollado por la iniciativa privada local. Santacana muestra en su libro su júbilo por la determinación:

El alumbrado de aceite duró por muchos años, hasta que se propagó el uso del petróleo, el cual fué adoptado por el Municipio, mejorando mucho este servicio y favoreciendo la vida nocturna de la población. Así continuó hasta 1891, año en que se inauguró la fábrica de luz eléctrica, la cual, nos ha colocado en este ramo á la altura de las capitales; teniendo Algeciras la satisfacción de haber sido uno de los primeros pueblos de España en establecerla con éxito completo. No hemos pasado por el sistema intermedio del gas, sino que hemos saltado de la relativa obscuridad del petróleo al brillante arco voltaico, debido á la iniciativa de varios de nuestros convecinos que formaron Empresa y expusieron su capital cuando todavía se dudaba del buen éxito de la luz A juzgar por lo experimentado en otras partes; pero el resultado fué satisfactorio y ya va para diez años que esta ciudad se ve alumbrada por la luz incandescente, demostrando con ello que es un pueblo que desea marchar con la época.²⁷

Tristemente, la falta de pago del Ayuntamiento²⁸ hizo que se suspendiera el servicio a finales de la década siguiente, y que para restaurar el servicio de alumbrado se utilizase gas. Se deshizo pues, el salto en los procedimientos de iluminación, dándose un paso atrás en lo que Santacana había considerado como un gran logro.

En estos años se plantea otro proyecto de gran interés por lo que suponía tanto de mejora higiénica como de comodidad para los vecinos, era el abastecimiento directo de aguas a través de una moderna red de fontanería, “con lo que concluirá la escasez con beneficio para la salud pública, pues el agua llegará como sale del manantial”.²⁹ Para ello se firmó un contrato con la compañía inglesa The Algeciras Wather Wokrs, que traía el agua desde la garganta de Botafuegos. Este primer intento de creación de una compañía de abastecimiento directo de agua resultó un fracaso, según Pérez-Petinto,³⁰ pero ya en el siglo XX, en concreto en 1914, hubo otra compañía británica, The Andalusia Water Company Limited que se convierte en la abastecedora de aguas de Algeciras. Fernández Mota³¹ vincula esta compañía también al grupo empresarial de Henderson, aunque personalmente y desconociendo la documentación que este autor ha utilizado, no sé a que atenerme, ya que justamente en esos años es cuando Henderson se desprende tanto de la compañía ferroviaria como de la de ferrys, manteniendo en cambio la propiedad del hotel.

Parece pues absolutamente evidente la influencia transformadora que los planes del grupo empresarial de Henderson ejercieron sobre la ciudad. Esta influencia se extiende también, como hemos podido constatar, a la primera década del siglo

26 Sobre este tema se publicó un artículo en *Almoraima*, Manuel Tinoco Balbuena. “Las Ordenanzas del 92”.

27 Santacana, *Op. Cit.* Pág. 271-2.

28 La deuda acumulada era de 400.000 pts, por lo que la empresa presionó para el corte de suministro. Esta medida fue considerada como un desaire por los responsables de la corporación municipal en ese año. Lo que existía en el fondo —según Pérez-Petinto— era un conflicto político, producido por ser el alcalde del partido conservador y los responsables de la compañía eléctrica del liberal. Pérez-Petinto, *Historia de Algeciras*. Pág. 270 (del mecanografiado original).

29 Santacana, *Op. Cit.* Pág. 264.

30 Pérez-Petinto, *Op. Cit.* Pág. 245.

31 Manuel Fernández Mota. *Memoria histórica de una conferencia*. Pág. 34.

XX. La construcción del Hotel Reina Cristina hará que un importante número de gibraltareños con recursos económicos de importancia eligiese esa zona para construir sus mansiones con un concepto del confort y sobre todo del espacio que no tenía nada que ver con la abigarradas y caras, justamente por la falta de ese espacio, construcciones de la colonia. El aire constructivo de estas edificaciones será lógicamente británico, por lo que esta zona tendrá unas características, tanto en cuanto a la tipología de vivienda, como en lo que se refiere al tipo de población, completamente diferentes a las del resto de la ciudad.³² Esta será la zona elegida por la mayoría de las delegaciones participantes para residir durante la celebración de la Conferencia de Algeciras de 1906. Este aire *british* también se extiende a la zona próxima a la estación y, justo por donde Santacana pretendía establecer una vía de conexión con la ciudad. Allí se construyeron villa Aline, villa Berta y villa Palma, bungalows destinados a directivos de la compañía del ferrocarril rodeados de amplios jardines. Éste era uno de los puntos de la ciudad donde la influencia anglosajona se hacía notar más. Villa Palma, situada más al norte, fue demolida a principios de los setenta para construir la urbanización del mismo nombre.

La posibilidad de celebrar una conferencia internacional en Algeciras hubiera sido absolutamente planteable tan solo 15 años antes. Fue justamente el hecho de tener ferrocarril, que posibilitaba una relativamente rápida comunicación con la capital de España, y un hotel como el Reina Cristina, que permitía acoger con las mayores comodidades a los más distinguidos visitantes, lo que hizo posible que Algeciras fuera finalmente elegida. Detrás de estas dos circunstancias imprescindibles se encontraba Alexander Henderson.

El papel del grupo empresarial de Henderson no terminó ahí, ya que el gobierno de la nación no ofreció prácticamente ninguna financiación adicional³³ para infraestructuras que posibilitara la celebración de la conferencia. Así la única obra de infraestructura de relativa importancia que se acometió, el puente de la Conferencia, se realizó gracias a la donación de materiales que realizó la compañía del ferrocarril. Sobre el río aparecen a partir de este momento cuatro puentes: el construido junto al matadero, por donde pasaba la carretera general, el del ferrocarril y, justo a su lado otros dos más, el antiguo de pronunciada pendiente construido en 1819 y conocido en estas fechas como Puente Viejo y este nuevo, casi paralelo al anterior, realizado con motivo de la Conferencia. Éste último era plano para permitir el paso de vehículos entre una parte y otra parte de la población, o mejor dicho entre el Hotel Reina Cristina y el salón de plenos del Ayuntamiento. La construcción de este puente se hizo sobre unos apoyos que ofrecían mucha resistencia a las corrientes de agua, lo que fue la causa de su posterior ruina.³⁴ La confluencia de los tres puentes en tan poco espacio lo convirtió en motivo iconográfico recurrente en las postales que sobre la ciudad se hacen en estos años.

32 Rubén Darío, que visita la ciudad en las navidades de 1903-04 se hizo eco de esta omnipresencia de lo británico en la población: “Desde que llegué a Algeciras, sentí que ya no me encontraba completamente en España. No descendí en la estación, sino a la entrada del muelle, a un paso del Hotel Anglo-Hispano y del Hotel Reina Cristina, dos establecimientos ingleses. El tren llega allí para comodidad de los ingleses. Desde luego, la línea férrea entre Bobadilla y Algeciras es propiedad de una compañía inglesa. En el hotel me encuentro con que todo el mundo es inglés. En el salón de lectura casi todos los diarios son de Londres. Alguien me asegura que desde el Hotel Reina Cristina, que está construido en una altura, y en el cual se eleva un largo mástil, se hacen señales semafóricas con Gibraltar. Al día siguiente, tomo en el muelle inglés el vapor de la misma nacionalidad, que me conduce al Peñón”. Texto recogido por Bueno Lozano, Martín. En *El renacer de Algeciras (a través de los viajeros)*. Pág. 191.

33 Hasta tal punto llegaba la escasez de presupuestos del Ayuntamiento que hubo de acudir al Duque de Almodóvar para conseguir ayuda para la nueva decoración del salón de actos. Según el acta de 16 de abril de 1906 este había cedido al Ayuntamiento un retrato del rey, las cortinas de la sala de sesiones y las del despacho del secretario, una alfombra para las escaleras, un sofá, quince sillas y veintitrés escupidores. Manuel Fernández Mota. *Memoria histórica de una conferencia*. Pág. 22.

34 No sabemos si el defecto de construcción fue debido a que se hizo la obra a la ligera y con escaso presupuesto. Esto puede deducirse de un artículo publicado en *La Época* por Javier Betegón en 1906 donde se narraban, en términos muy elogiosos, los preparativos: “El Ayuntamiento, presidido por el señor Santacana, cuida de todo, y merced a ello el aspecto de la ciudad es muy favorable. Aunque con pocos ingresos ha tenido él bastante, gastándose 7.000 duros para poner en condiciones a la población, construyendo entre otras cosas, un puente sobre el río para el paso de los coches que se dirijan al Cristina, el Anglo y demás hoteles de la playa, donde se alojan los diplomáticos. El gobierno, que encargó al municipio estos gastos, sólo ha enviado ¡4.000! pesetas”. Texto recogido por Martín Bueno Lozano. En *El renacer de Algeciras (a través de los viajeros)*. Pág.199.

Dentro del periodo de celebración de la conferencia surgió otra eventualidad que también se solucionó por la intervención de la compañía del ferrocarril. Nos referimos al alumbrado de la ciudad, recordemos que en ese momento existía un conflicto entre la compañía eléctrica encargada del abastecimiento y el Ayuntamiento, lo que motivó una supresión del servicio. Para paliar esto se volvió a recurrir al grupo de Henderson, que si bien no solucionó el alumbrado de toda la ciudad sí consiguió al menos que se iluminara la zona donde se alojaban las delegaciones y otros puntos importantes de la población. Esto es lo que afirma el periodista Alfredo Vicenti: “Toda la Villa Vieja, hoteles, muelles y carreteras están iluminados por arcos voltaicos, cuyo fluido suministra también la Compañía del ferrocarril”.³⁵

Aunque los resultados de la conferencia no fueron los apetecidos a nivel de política internacional, para la ciudad supusieron un impulso definitivo. Algeciras y su entorno se dieron a conocer y partir de entonces se puso de manifiesto la progresiva revalorización de la bahía de Algeciras como zona dotada de unas magníficas condiciones naturales y considerables recursos potenciales.

No es casual que casi inmediatamente se cree la Junta de Obras del Puerto, reivindicación largamente sostenida, y que desde mucho tiempo atrás había sido considerada clave para el desarrollo futuro de la zona; el siglo XX no ha hecho más que demostrar cuanta razón tenían aquellos que habían vislumbrado la importancia de contar con un puerto apropiado y que lo habían estado reclamando desde la refundación de la ciudad. El puerto es sin duda el elemento transformador fundamental de Algeciras —y no solo de la ciudad— a lo largo del siglo.

Fruto de este interés por la zona y de la importancia que poco a poco va cobrando la ciudad es la visita del rey Alfonso XIII en marzo de 1909. Aunque Algeciras ya había iniciado tímidas transformaciones de adecuación a sus nuevas circunstancias, esta visita supuso un acicate, pues, en ese mismo año se crea la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación y un año después la Escuela de Artes y Oficios.³⁶ Las inversiones de más importancia se hicieron esperar un poco más,³⁷ aunque propiciaron una transformación de gran envergadura: en 1913 visita la ciudad el ministro de Fomento Miguel Villanueva,³⁸ que coloca la primera piedra del muelle de Alfonso XIII, conocido después popularmente como muelle de la Galera. La mejora de las perspectivas económicas de la ciudad hace que en estos años aparezcan una sucursal del Banco de España y las primeras oficinas de los principales bancos del país.

Las nuevas infraestructuras que se crearon a partir de la intervención del grupo de Henderson exigieron que se desarrollaran otras complementarias en pocos años lo que a la postre llevará el germen de la metamorfosis de la ciudad. Este cambio radical, este poner en el mapa el nombre de Algeciras hizo posible que solo unos años más tarde fuera planteable que Algeciras se pudiese convertir en sede de una conferencia internacional. La llegada de personalidades políticas tanto nacionales como internacionales para asistir al evento supuso que conocieran in situ las posibilidades y las necesidades de la ciudad, lo que hizo que al lobby algecireño se le hiciera algún caso por primera vez en la historia.

Como hemos mencionado anteriormente en 1913 The Algeciras (Gibraltar) Railway Company desaparece. El grupo empresarial de Henderson se desprende relativamente pronto de la compañía de ferrocarril. No sabemos si con la convicción del deber cumplido o tal vez desencantados, como apunta Pedro Sierra,³⁹ por no haber podido llevar el ferrocarril hasta la propia Gibraltar. Personalmente creo que efectivamente su razón para intervenir en un ferrocarril en la zona tuvo casi exclusivamente esa finalidad, es decir, que llegase a Gibraltar, y que dicha finalidad era por supuesto más política que eco-

35 Alfredo Vicenti en *El Liberal* el 17 de enero de 1906.

36 Su primera sede estuvo en la calle Rafael del Muro.

37 De hecho existió cierto sentimiento de frustración, que recoge Pérez-Petinto, porque la visita del monarca no dio los resultados esperados. *Op. Cit.* 173.

38 Esta importante visita hizo que se bautizara como muelle Villanueva a la zona portuaria situada paralelamente a la Marina. Con posterioridad, cuando la zona fue cubierta, se le dio en su honor el nombre de Avenida Villanueva, a la banda sur del río donde comienza precisamente la Villa Vieja.

39 Pedro Sierra de Cózar. *Op. Cit.* Pág. 195.

nómica. Aún así, creo que la compañía de Henderson rentabilizó al máximo un proyecto que, a nadie debía escaparsele, era de dudosa lucratividad. Si no grandes beneficios al menos tampoco hubo pérdidas, y desde luego para el propio Henderson sí tuvo rentabilidad política.

La compañía ferroviaria y el servicio de barcos que hacía la travesía hasta Gibraltar pasan a depender de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces,⁴⁰ que en ese momento prácticamente monopolizaba el transporte ferroviario en Andalucía. Los barcos que en un primer momento también habían pasado a esta compañía hasta que en 1926 la Sociedad Anónima de Vapores Punta Europa se hace cargo de este servicio.

No ocurrió lo mismo con el hotel, como antes dijimos. Algo tuvo que sentir en este espacio para que se produjera lo que podríamos definir como una vinculación afectiva. Henderson no sólo no se desprende del hotel (tampoco del Reina Victoria en Ronda), sino que además su familia reside el él durante sus periodos vacacionales. Cuando el establecimiento primitivo se quemó por causa de un cortocircuito en 1928, Algeciras lo sintió como un desastre, y el propio Alexander Henderson vino a Algeciras para comprobar in situ la proporciones del siniestro. Una comisión ciudadana encabezada por José Soriano⁴¹ le rogó que reconstruyera el establecimiento por la importancia que había tenido para la historia de la ciudad. Las obras se llevaron a cabo con celeridad, estando de nuevo en uso poco más de un año después. De la reconstrucción se encargó el arquitecto británico Guillermo Thompson, que se convirtió después en el director del hotel y a su muerte lo sustituyó su hijo Alba Thompson. La nueva construcción se inauguró en 1932 y seguía básicamente las directrices de la antigua, aunque con un piso más. La construcción se desarrolla a partir de un patio central, decorado con motivos ornamentales islámicos, de ahí salen alas en distintas direcciones. Las dos que forman la fachada marítima se disponen oblicuamente al sentido general de la planta. Se trata de una arquitectura abierta, en la que el espacio construido es tan importante como el jardín exterior, abundando las zonas en que uno y otro se funden. Esta mezcla espacial se traduce también en el lenguaje de los elementos decorativos y constructivos utilizados. En él se funden componentes arquitectónicos basados en la más pura tradición británica con elementos específicamente coloniales y con detalles decorativos de la tradición islámico-andaluza. Es sin duda el edificio de más interés de toda la Villa Vieja, tanto por sus valores arquitectónicos, como por su importancia en la historia de la ciudad. Los descendientes de Henderson continuaron viniendo periódicamente al hotel hasta su venta en 1963.

Un personaje de la tipología de Alexander Henderson seguro que tuvo, además de las luces que hemos relatado, algunas, o muchas, sombras, pero lo que está claro es que para Algeciras y el Campo de Gibraltar su actuación fue absolutamente benéfica.

En el comienzo de otro siglo, con una visión bastante menos optimista de la ciudad que la que planteaba Santacana a comienzos del anterior, en la que Algeciras se nos aparece como el espacio de las oportunidades perdidas, donde el proceso de degradación urbana del final del franquismo no sólo no se ha detenido, como en otras ciudades españolas con la constitución de los ayuntamientos democráticos, sino que se ha seguido produciendo una depauperación y despoblación del centro urbano y una transformación de los alrededores con un criterio urbanístico absolutamente patético, donde torpes corporaciones municipales han conseguido que el, en otras épocas, bello paisaje de su espacio circundante, aparezca ahora feo, degradado y, en definitiva, mal urbanizado; donde existe un olvido absoluto de lo que era y de lo que pudo ser.

40 Las condiciones financieras del negocio, en resumen, fueron: a) El pasivo de The Algeciras se cifraba en: 1º 375.000 libras esterlinas nominales en obligaciones al 6%. 2º 718.781 libras esterlinas nominales en obligaciones al 5%. 3º 72.600 acciones de 10 libras nominales cada una. Según los términos del acuerdo, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se obligaba a comprar en Inglaterra todos los títulos de la compañía inglesa, bien en efectivo o mediante canje, y para procurarse los fondos necesarios se proponía a la Junta: 1º Emitir 45.000 obligaciones de 500 pesetas nominales al 4'5%, garantizadas por una hipoteca sobre la línea Bobadilla-Algeciras. 2º Aumentar el capital social propio en 8.000 acciones nuevas, de 500 pesetas nominales. Tras estudiar estas condiciones, la Junta General aprobó la compra, otorgando al Consejo de Administración los más amplios poderes para realizar una operación que, entre otras cosas, obligaba a modificar los Estatutos para poder proceder a la ampliación del capital social. *Ibidem*. Pág. 196.

41 Antonio Riquez. *El Hotel Reina Cristina de Algeciras (1890-1990)*. Pág. 92.

Algeciras, fiel a su trayectoria histórica, es la ciudad que se engulle a sí misma, y que en esa medida se destruye. Es pues normal que una ciudad que deprecia su pasado, desconozca a las personas que hicieron algo positivo por ella. Una calle sin rótulo, eso sí, en la Villa Vieja, es el único recuerdo que la olvidadiza Algeciras mantiene de este personaje singular, Alexander Henderson.

BIBLIOGRAFÍA

- ANÓNIMO. "El ferrocarril" editorial de *El último telegrama* nº 678. Algeciras 5 de septiembre de 1888.
- ANÓNIMO. "Realidad y esperanzas" editorial de *El último telegrama* nº 788. Algeciras 8 de octubre de 1890.
- ARANDA BERNAL, Ana Mª & QUILES GARCÍA, Fernando. *Historia urbana de Algeciras*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla. 1999.
- ARROQUIA RODRÍGUEZ, Mª Isabel y SORIANO GALIANA, Magdalena. "Proyectos de transporte entre distintos núcleos del Campo de Gibraltar". En revista *Almoraima* nº 13 Abril 1995.
- BUENO LOZANO, Martín. *El renacer de Algeciras (a través de los viajeros)*. 2ª edición. Ed Alba. Algeciras 1988.
- CORRERO GARCÍA, Manuel. "El tren llega a Algeciras" (1) y (2), *Europa Sur* 19 y 20 de enero de 2000.
- FERNÁNDEZ MOTA, Manuel. *Memoria histórica de una conferencia*. Fundación municipal de cultura. Algeciras 2001.
- LENTISCO, David. *Cuando el hierro se hace camino. Historia del ferrocarril en España*. Alianza editorial. Madrid 2005.
- LÓPEZ MONDEJAR, Plubio. *Viajeros al tren. Cien años de fotografía y ferrocarril*. Lunwerg. Barcelona, Madrid. 1988.
- MELLE NAVALPOTRO, Angelines y BOLUFER VICIOSO, Andrés. *La nueva casa consistorial de Algeciras*. Fondo municipal de cultura. Algeciras. 1997.
- PARDO GONZÁLEZ, Juan Carlos. "Arte, arquitectura y urbanismo en la Algeciras moderna". En *Historia de Algeciras*. Tomo II. Diputación de Cádiz. Cádiz. 2001.
- PÉREZ-PETINTO, Manuel. *Historia de Algeciras*. Instituto de Estudios Campogibraltares. Algeciras 2004.
- RÍZQUEZ, Antonio. "El Hotel Reina Cristina de Algeciras (1890-1990)". En Revista *Almoraima* nº 4. Octubre de 1990.
- RODRÍGUEZ, Ángel Luis. "El embarcadero de "El Hornillo" cumple cien años". En revista *Vía Libre*. Número 462, del mes de marzo de 2003
- SANTACANA y MENSAYAS, Emilio. *Antiguo y moderno Algeciras*. Establecimiento tipográfico el Porvenir. Algeciras. 1901.
- SIERRA de CÓZAR, Pedro. *Ronda por su ferrocarril. La construcción de la línea Bobadilla Algeciras*. Edinexus Multimedia. Ronda. 2002.
- TINOCO BALBUENA, Manuel. "Las Ordenanzas del 92". En revista *Almoraima*. Nº 3. Abril. 1990.
- TORNAY de CÓZAR. Francisco. "Cien años de ferrocarril Algeciras-Jimena" En revista *Almoraima* nº 3 Abril 1990.
- TORREMOCHA SILVA, Antonio & HUMANES JIMÉNEZ, Francisco. *Historia económica del Campo de Gibraltar*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación del Campo de Gibraltar. Algeciras. 1989.
- VICENTE LARA, Juan Ignacio de. "El siglo XIX: la consolidación" en *Historia de Algeciras*. Tomo II. Diputación de Cádiz. Cádiz. 2001.
- VÁZQUEZ de PRADA, Valentín. *Historia económica mundial*. Ed. Rialp. Madrid. 1964.
- V.V.A.A. *Ingeniería en la Época Romántica. Las Obras Públicas en España alrededor de 1860*. Servicio de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid 1983
- WAINWRIGHT, David. Henderson. *A history of the life of Alexander Henderson, first Lord Faringdon, and of Henderson Administration*. Quiller Press. London. 1985.