

## HISTORIA DEL PRIMER TRANVÍA O FERROCARRIL DE LA SIERRA MINERA CARTAGENA-LA UNIÓN

GONZALO WANDOSELL FERNÁNDEZ DE BOBADILLA

Universidad Católica San Antonio

Cronista Oficial de La Unión

**Resumen:** El auge creado alrededor de las explotaciones ferroviarias por la aprobación de la Ley de Ferrocarriles de 1855, la gran actividad minera y metalúrgica desarrollada y la necesidad de mejorar el transporte de los minerales y del carbón provocaron que, en las décadas de 1870 y 1880, se otorgaran a la vez varias concesiones de tranvía o ferrocarril de Cartagena a La Unión, e incluso hasta el Rincón de San Ginés o el Mar Menor. Ese hecho generó una «lucha» sin cuartel entre varios propietarios, contratistas, aristócratas y políticos, por conseguir la financiación y el favor político necesario para ser el primero y el único en establecer una línea de tranvía o ferrocarril en la sierra minera Cartagena-La Unión.

**Palabras clave:** La Unión, ferrocarril, tranvía, actividad minera

**Abstract:** Il boom intorno alle operazioni ferroviarie con l'approvazione della Legge Ferroviaria del 1855, la grande attività mineraria e metallurgica sviluppata e la necessità di migliorare il trasporto di minerali e carbone fece sì che, negli anni 1870 e 1880, diverse concessioni tram o ferroviarie da Cartagena a La Unión, e anche al Rincón de San Ginés o al Mar Menor, saranno concesse contemporaneamente. Questo fatto ha provocato una «lotta» implacabile tra vari proprietari, imprenditori, aristocratici e politici, per ottenere il finanziamento e il favore politico necessari per essere il primo e l'unico a stabilire una linea tranviaria o ferroviaria nelle montagne minerarie di Cartagena-La Union.

**Parole chiave:** La Unión, ferrovia, tram, attività mineraria

## Introducción

La aprobación de la Ley de Ferrocarriles de 1855 creó un gran auge alrededor de las explotaciones ferroviarias, que generó un aumento considerable de las concesiones solicitadas, unas expectativas altísimas en los inversores y un incremento, en cierto modo artificial, del valor de las acciones de las sociedades ferroviarias que dio lugar a muchos movimientos especulativos y a una grave crisis financiera en España, a partir de 1866, cuando muchas de ellas quebraron, porque, en un país con tan bajo desarrollo económico, no había muchos pasajeros, ni mercancías suficientes para ser transportados.

La ingente actividad minera y metalúrgica que tuvo lugar en la sierra de Cartagena-La Unión en esa época hizo que, en las décadas de 1870 y 1880, el gobierno civil y los ayuntamientos otorgaran la concesión de varios proyectos de tranvía o ferrocarril desde Cartagena a La Unión, e incluso hasta el Rincón de San Ginés o el Mar Menor, que no llegaron a ponerse en funcionamiento, aunque en algunos casos si iniciaron las obras, incluso al mismo tiempo, y compitieron por terminar los primeros.

Ese hecho provocó una «lucha» entre varios propietarios, contratistas, aristócratas y políticos, por conseguir la financiación y el favor político necesario para ser el primero y el único en establecer una línea de tranvía o ferrocarril en la Sierra Minera, objetivo que solo se consiguió con la concesión original de Celestino García, que al final cayó en manos de dos compañías extranjeras, una inglesa y otra belga.

### 1. Proyecto de tranvía de García/De Castro/De Górgolas/Higgin

La obtención de la concesión del ayuntamiento de Cartagena

El 8 de mayo de 1871 el contratista Celestino García presentó al ayuntamiento de Cartagena una solicitud de concesión, según un proyecto del ingeniero Fernando María De Castro, para un tranvía con tracción animal, de unos ocho kilómetros y medio, entre Cartagena y La Unión, establecido sobre el «Camino Carretero de Cartagena a las Herrerías» que existía desde 1858,<sup>1</sup> sin acompañarla de los planos, la memoria y el presupuesto, y habiendo estudiado un proyecto de José Navarro de 1862. La corporación municipal lo pasó a informe de la sociedad constructora y

---

<sup>1</sup> Fue construido, entre 1855 y 1858, por cuenta y riesgo de la sociedad privada «Sociedad Constructora y Administradora de los caminos de Cartagena y desembarcadero de Santa Lucía a las Herrerías y Escombreras», presidida por el propietario minero y fundidor Jaime Bosch Moré. Una vez en funcionamiento la compañía estableció un portazgo para recuperar la inversión.

administradora del camino, para que se pronunciara sobre la compensación planteada en la propuesta por el uso de la carretera para el movimiento del tranvía.

Mientras la solicitud presentada por Celestino García y Fernando De Castro al ayuntamiento de Cartagena estaba siendo estudiada por la sociedad constructora y administradora del camino entre Cartagena y La Unión, durante los meses de mayo a septiembre de 1871, el propietario Antonio Martínez Bernal inició sus «ataques» a la proposición, y, sin solicitar la concesión a ninguno de los dos ayuntamientos o al gobierno civil, propuso a la sociedad constructora pagarle en el acto cuatrocientas mil pesetas, en compensación por el uso de la carretera por el tranvía que él quería construir.

Cuando ambas ofertas de contraprestación por la utilización de la carretera fueron rechazadas por la sociedad constructora, el 24 de septiembre de 1871, el ingeniero Fernando María De Castro presentó un recurso al ayuntamiento de Cartagena, que, a pesar del informe negativo de la sociedad constructora, se pronunció a favor suya y de Celestino, otorgándoles la concesión del tranvía el 5 de octubre de 1871.

Ese mismo día la corporación municipal desechó, por improcedente, una instancia de Martínez Bernal en la que pedía la anulación de esa decisión, porque él estaba negociando con algunas casas constructoras de Inglaterra cuyos nombres no mencionaba en el escrito.

El ayuntamiento otorgó la concesión a García y De Castro porque su propuesta no causaba perjuicios a terceros, ofrecía una compensación a la sociedad constructora de la carretera que ellos consideraban suficiente y habían aceptado las siguientes condiciones:

- a) La concesión sería a perpetuidad y sin constituir monopolio.
- b) Comprometerse a entregar, antes de un mes, diez mil pesetas, como garantía del cumplimiento del contrato.
- c) Iniciar las obras antes de seis meses, salvo prórroga justificada y autorizada, a riesgo de perder la fianza, y obligarse, durante la construcción, a mantener la carretera expedita para el tránsito de toda clase de carruajes y caballerías.
- d) La apertura de la caja, la colocación de traviesas, los largueros y los carriles se haría por trozos de un kilómetro, no procediendo a la preparación del siguiente tramo hasta estar acabado el anterior y quedar despejada la carretera de todo el material usado.

- e) Los trabajos quedarían sometidos en todo momento a la inspección facultativa diseñada por el ayuntamiento, con el fin de que no se dañara la carretera.
- f) Los gastos de preparación y refuerzo de la carretera necesarios para el establecimiento del tranvía serían de cuenta de los concesionarios, que además se comprometían, una vez terminada la obra, a dejar la vía del tranvía a paso de nivel, y la carretera en perfecto estado para el tránsito ordinario de carruajes y caballerías, en todo su ancho.
- g) La recepción final de la obra se haría, antes de pasados dos años, con el tranvía en explotación, previo reconocimiento del ayuntamiento, a riesgo de caducar la concesión y perder la fianza y las obras ejecutadas, que quedarían en poder municipal.
- h) La vía entregada debía partir desde el Batel, u otro punto de la costa del puerto de Cartagena, y llegar hasta La Unión, con un ramal para pasajeros que partiera de la plaza de la Constitución (actual plaza de la Merced).
- i) Una vez que el servicio estuviera en marcha no podría pararse nunca, salvo por causas justificadas, de forma que después de un año de paralización sin justificación la empresa perdería la concesión, quedando los materiales sentados sobre el firme de la carretera a favor del ayuntamiento, que podría entregar el servicio a otra empresa.
- j) Los concesionarios se comprometían a pagar cualquier desperfecto que el tranvía causase en la carretera, a mantener la vía en perfecto estado de servicio y a quedar sujetos a las reglas de policía y seguridad en todo lo concerniente a su funcionamiento.
- k) Podrían construir los talleres, edificios de administración y los ramales que necesitasen para atender con rapidez y eficacia a las industrias minera y metalúrgica de la zona.
- l) Se les permitía ceder la construcción del tranvía, o traspasar la concesión a un tercero, siempre que cumplieran la legalidad y avisaran al excelentísimo ayuntamiento.
- m) Quedaban obligados a abonar a la sociedad constructora de la carretera de Cartagena a La Unión el mismo arbitrio que pagaban entonces, o en el futuro, los carruajes ordinarios: veinticinco céntimos de peseta por cada tonelada de mercancía que se transportara; y setenta céntimos de peseta por cada coche de pasajeros de cuarenta asientos que cruzase con cualquier número de personas, quedando exentos los vacíos.

Esa concesión a Celestino García y a Fernando María De Castro provocó que Antonio Martínez Bernal tratara de adelantarse y conseguir él la concesión del ayuntamiento de La Unión. Ese mismo mes de octubre presentó a la corporación un doble proyecto, acompañado de memoria y plano: la construcción, por un lado, de ese mismo tranvía y, por otro, la continuación de la carretera desde La Unión hasta el Estrecho de San Ginés.

Esa «guerra» llamó la atención del propietario y contratista de obras Pedro Díaz Sánchez,<sup>2</sup> que ese mismo mes de octubre decidió presentar al gobernador civil, y al ayuntamiento de Cartagena, el proyecto de un tranvía a vapor sobre el camino de Cartagena a La Unión.

Los tres proyectos se apoyaban en la importancia de unas vías de comunicación adecuadas para las industrias minera y metalúrgica. Dos de ellos consiguieron los permisos necesarios, e iniciaron una carrera por ser el primero en finalizar la obra.

Cesión de los derechos de Celestino García a los De Górgolas

Celestino García cedió su parte de la concesión a Antonio Guerola, ese mismo octubre de 1871, pero al final quedó en manos de su socio, el ingeniero Fernando María De Castro, el propietario José Valentín De Górgolas y su hijo Manuel De Górgolas Olivares, que crearon una sociedad, y fueron ellos quienes presentaron el proyecto al ayuntamiento de La Unión, el 18 de noviembre, pidiendo que se les dejara construir el tranvía usando las facultades que les confería el decreto ley de 14 de noviembre de 1868.

En una primera instancia detallaban que el tranvía seguiría la carretera de Cartagena a La Unión y pasaría por la calle Mayor, terminando, en un primer momento, en una estación y oficinas situadas en la parte opuesta de la villa. Se establecería, además, una estación en un punto céntrico de las fábricas de La Unión, desde donde arrancarían diversos ramales o una prolongación de la vía principal, con destino a otras fábricas más distantes.

La vía férrea sería del sistema llamado *Loubat*,<sup>3</sup> u otro de similares condiciones, que era impulsado por la fuerza de caballos y mulas, por el entonces llamado «motor de sangre», y resultaba fácilmente empotrable en el pavimento. Consistía en un rail con una ranura en la cabeza para alojar la pestaña de guía de la rueda, que permitía tener el rail completamente plano y al mismo nivel de la calzada, evitando que los

---

<sup>2</sup> Nacido hacia 1835. Vecino de Madrid y luego de Cartagena.

<sup>3</sup> Creado por el inventor francés Alphonse Loubat (1799-1866), que desarrolló muchas mejoras en el campo ferroviario y ayudó a poner en marcha tranvías en Nueva York y París.

adoquines o el macadán<sup>4</sup> cegaran el paso de esta pestaña. Este novedoso método contribuiría a la conservación del firme por el emparrillado que formaban las traviesas, que eran de pino y estaban embetunadas, y los largueros sobre los que descansaban los raíles. Los vagones tendrían cuarenta asientos, los destinados a carga se dividirían en cubiertos y descubiertos, y todos podrían engancharse indistintamente por sus dos frentes.

El sistema *Loubat* había sido utilizado por primera vez en el tranvía de *Broadway* en 1853, y contribuyó al notable éxito del tranvía porque al no sobresalir del pavimento no se convertía en un obstáculo para el resto del tráfico humano.<sup>5</sup>

Los estudios de viabilidad hechos demostraban que la carretera de Cartagena a La Unión recaudaba por el portazgo anualmente cerca de noventa y dos mil pesetas, y desplazaba unas ochenta mil toneladas de mercancías, volúmenes que ellos consideraban más que suficientes para justificar la existencia de un tranvía rentable.

Explicaban que la única razón por la que se decantaban por la tracción animal, en lugar de la de vapor, era puramente económica. El vapor en ese trayecto tan corto y quebrado exigiría explanaciones muy costosas de algunos terrenos, y largas veredas para salvar fuertes pendientes. Esas exigencias, en un recorrido con tan diversos puntos de acumulación de carbonos y minerales, conllevarían grandes gastos adicionales que provocarían una notable subida de los costes, y lo harían inviable económicamente. Por el contrario, el tranvía con tracción animal podría asentarse con facilidad sobre la explanación que presentaba entonces la carretera.

Los tres promotores argumentaban, además, que ese sistema por tracción animal que proponían era análogo al establecido en muchos distritos mineros del extranjero para el transporte de minerales y de carbonos, y en las grandes poblaciones para la conducción de pasajeros, y que presentaba numerosas ventajas: no producía en los caminos el mismo desgaste que los vehículos ordinarios y proporcionaba un gran refuerzo al firme; un caballo podría ejercer por ese método una tracción mucho mayor que por los caminos ordinarios; permitía realizar con gran facilidad y comodidad el arrastre de las mercancías; y emplearía de forma directa a muchos trabajadores. Todos esos beneficios resultaban, en su opinión, necesarios para la Sierra Minera, dadas las dificultades y los excesivos costes de transporte en la extracción, la explotación y la fundición de minerales.

---

<sup>4</sup> Según la RAE: pavimento de piedra machacada que una vez tendida se comprime con el rodillo.

<sup>5</sup> Como si había sucedido en el primer intento de utilizar ese medio de transporte en Nueva York en 1832.

Exponían también que La Unión y Cartagena iban a ser, después de Madrid, los segundos municipios en España en contar con ese sencillo y perfecto sistema, y que el tranvía no solo «no mataría» la carretería, sino que la fomentaría, porque los mismos, o más, carreteros y propietarios de animales de carga tendrían que seguir ocupados en el arrastre entre el tranvía y el interior de la sierra.

Al final del escrito suplicaban a la corporación municipal que aprobara sin reservas su proyecto, porque no causaba el más mínimo perjuicio a terceros, y contribuiría a un mayor y mejor desarrollo de la Sierra Minera.

El pleno del ayuntamiento de Cartagena decidió pasar la solicitud a la misma comisión que estaba estudiando la propuesta de tranvía del propietario Antonio Martínez Bernal,<sup>6</sup> pero unos días más tarde se recibió una segunda instancia de Manuel De Górgolas, con fecha de 20 de noviembre de 1871, en la que puntualizaba algunos aspectos de la primera, y hacía algunos comentarios sobre la propuesta de Martínez Bernal.

En ella afirmaba que se había enterado, extraoficialmente, de que el propietario Antonio Martínez Bernal había presentado al ayuntamiento de La Unión una instancia solicitando la concesión de un tranvía que uniría el puerto de Cartagena con el Estrecho de San Ginés, y a continuación indicaba que, en caso de que eso fuera verdad, quería aclarar algunas informaciones inciertas que ese contratista podría haber transmitido, y otras que podría haber omitido, y que en su opinión eran de verdadero interés para la corporación.

Manuel De Górgolas, que ya había abonado con su sociedad la fianza de diez mil pesetas, relataba en su escrito los conflictos que habían tenido con Martínez Bernal, detallaba las condiciones de la concesión del tranvía de Cartagena a La Unión, que les había otorgado el ayuntamiento de Cartagena en 5 de octubre, y, al final, suplicaba a la corporación municipal que rechazase por improcedente la solicitud de Martínez Bernal, que había ofrecido a la sociedad constructora, para su compensación, una cantidad exorbitada que hacía inviable, en su opinión, cualquier posibilidad de negocio,<sup>7</sup> y pedía que, por el mejor interés de los vecinos de La Unión, se les otorgara a ellos la concesión.

---

<sup>6</sup> En 1871 el arquitecto José Marín Baldo practicó para el ayuntamiento los estudios técnicos necesarios para la construcción del tranvía entre Cartagena y La Unión. José María era asistente habitual a las tertulias del Casino Minero y amigo íntimo del sacerdote José Hernández Ardieta.

<sup>7</sup> Y que por pertenecer la concesión al Sr. De Castro, desde el 5 de octubre, él consideraba que ese dinero ofrecido debía tener más que ver con la compra de acciones, que con amortizar el portazgo.

Una vez recibidas las tres instancias, y antes de tomar una decisión sobre la concesión, el alcalde de La Unión, Manuel Gutiérrez Muñoz, creyó pertinente escribir de forma amistosa al alcalde de Cartagena, el 12 de diciembre de 1871, informándole de las varias instancias presentadas a la corporación municipal, e invitándole, dado que se trataba de un asunto que competía a los intereses de ambos municipios, a nombrar dos comisiones, una en el seno de cada uno, que se reunieran, estudiaran las propuestas y tomaran conjuntamente la mejor decisión para el mutuo beneficio.

### **El ayuntamiento de La Unión otorga la concesión del tranvía**

El 16 de diciembre de 1871 la corporación municipal de La Unión, basándose en el informe emitido por la comisión creada al efecto, tomó una decisión sobre las dos proposiciones. Por un lado, rechazaron la de Martínez Bernal, porque no tenía la autorización del ayuntamiento de Cartagena, y estaba claro desde el primer momento, en su opinión, que no suponía ningún beneficio para La Unión, sino solo para Cartagena.

Por otro lado, consideraban que, aunque la primera instancia de los De Górgolas y De Castro no decía nada que beneficiara al municipio, en la segunda explicitaban que contaban con la concesión del ayuntamiento de Cartagena y si especificaban que pagarían a la sociedad constructora, con quien el ayuntamiento de La Unión se consideraba en deuda por la construcción de la carretera con sus propios recursos cuando nadie quería, el mismo portazgo que pagaban en ese momento los carruajes y la caballería de ordinario.

Por esa razón, y entendiendo perfectamente las enormes ventajas que se producirían en las industrias minera y metalúrgica, el ayuntamiento de La Unión no tuvo inconveniente en conceder a Manuel De Górgolas, y sus socios, la concesión del tranvía con las mismas condiciones con las que se la había otorgado el ayuntamiento de Cartagena, y con otras cuatro específicas:

- 1) Se les concedía libertad de tarifas para la explotación de un tranvía con una o más vías férreas sobre la carretera vecinal que discurría desde Cartagena a La Unión, sin especificar explícitamente el tipo de tracción, pero quedando obligada la empresa concesionaria al transporte de viajeros desde la plaza de la Constitución (actual plaza de La Merced) hasta La Unión, donde atravesaría la calle Mayor, sin perjudicar para nada el tránsito de los carruajes ordinarios, y tendría una estación en un punto céntrico.

2) Las obras se iniciarían en cuanto la vía que partía de Cartagena llegase al límite de la población de La Unión, y debían terminarse en un plazo de dos años desde entonces.

3) Como los concesionarios ya habían acordado con el ayuntamiento de Cartagena que pagarían el mismo peaje que abonaban los vehículos ordinarios, se establecía que el ayuntamiento de La Unión debía ponerse de acuerdo con el de la ciudad portuaria sobre qué parte proporcional le correspondía de ese portazgo.

4) Siendo consciente de que una parte importante de la prosperidad con la que entonces contaba La Unión se debía a la comodidad y economía que proporcionó la existencia de la carretera, la corporación no quería perjudicar en lo más mínimo los intereses de la sociedad constructora. Por esa razón, pidió a los concesionarios que respetaran todos sus derechos hasta que quedase totalmente reintegrada del capital que había desembolsado en su construcción, incluyendo unos intereses del ocho por ciento.

El 13 de enero de 1872 el ayuntamiento de La Unión recibió un escrito del alcalde de Cartagena, con fecha del 29 de diciembre, en el que respondía al del alcalde Gutiérrez Muñoz. El alcalde del municipio vecino se refería a la carretera como el «camino de Cartagena a Herrerías», recordando implícitamente que existía antes que el nuevo municipio, y empezaba su carta diciendo que La Unión debía corregir el error que había cometido al creer que por el hecho de que la carretera atravesara su término municipal tenía derecho a la administración de ese camino. La carretera había sido construida bajo la responsabilidad del ayuntamiento de Cartagena y en el momento de la segregación no se había transferido al nuevo municipio derecho alguno sobre aquel camino, porque tampoco se le traspasó la obligación de repararlo, de mantenerlo o de administrarlo, ni el ayuntamiento de La Unión se había interesado nunca por ello. Por esa razón, consideraba ocioso e innecesario crear ninguna comisión que no fuera para tratar los asuntos concernientes a la policía y a la seguridad de la carretera.

La corporación municipal de La Unión contestó, el 17 de febrero, sorprendiéndose por el contenido y el tono del escrito, y asegurando que La Unión no había cometido ningún error porque le correspondían todas las atribuciones propias, dentro de la Ley de policía, y el mantenimiento de las vías públicas, las calles y las plazas incluidas en su término municipal, por mucho que hubieran pertenecido con anterioridad a Cartagena. Advertía, además, que el ayuntamiento de La Unión no se hallaba dispuesto a consentir que el de Cartagena se extralimitase del radio que

comprendía su demarcación, y que todas las acciones que llevase a cabo no tendrían validez si invadían atribuciones ajenas.

El 21 de febrero de 1872 Manuel De Górgolas volvió a escribir al ayuntamiento de La Unión confirmando que iban a tratar, con sacrificio y espíritu, de utilizar en las obras los avances de la ciencia que se daban el extranjero, y que, en ese sentido todavía dudaban en si la tracción sería por «motor de sangre» o por vapor. Pedía que la corporación municipal le reconociera el derecho a elegir en su momento entre ambos motores, porque los esfuerzos económicos en cada caso serían muy diferentes.

El alcalde le contestó confirmándole que el punto primero del acuerdo de concesión no limitaba la tracción al «motor de sangre», a pesar de que esa había sido su petición inicial, por lo que el ayuntamiento de La Unión no tendría inconveniente en que utilizaran el motor de vapor, siempre y cuando ese cambio se avisase y no produjera ningún perjuicio en el servicio público, debiendo establecerse el debido deslinde y separación de zonas por los extrarradios de la población.

### **Traspaso de la concesión a una compañía inglesa**

Pasaron los meses y los tres socios concesionarios encontraron muchas dificultades para poder obtener la financiación necesaria, razón por la que el 14 de septiembre de 1872,<sup>8</sup> acogiéndose a su derecho de traspasar la concesión, la cedieron a la compañía inglesa *The Carthage Tramways Construction Company Limited*, representada por George Higgin Windfield, y, tal y como exigía el contrato, se confirmó también ante un notario de Cartagena para dar conocimiento al Ayuntamiento de La Unión.<sup>9</sup>

La sociedad inglesa se comprometió a concluir el trazado en seis meses y, después de una dura negociación, llegó a un acuerdo para que la compañía constructora y concesionaria de la carretera entre Cartagena y La Unión hiciera el sacrificio de ceder su uso, por el bien público y el desarrollo económico de ambos municipios, permitiendo que la vía del tranvía se instalara en el tercio derecho de la carretera, siempre que se construyera un murete de separación entre ambas que evitara accidentes.

El 4 de abril de 1873 Manuel De Górgolas escribió al ayuntamiento de La Unión comunicándole que el día dos de ese mes había tenido lugar el replanteo del tranvía entre Cartagena y La Unión, realizado por los ingenieros Fernando María De Castro

---

<sup>8</sup> Ante el notario de Madrid Mariano García Sánchez.

<sup>9</sup> El 1 de mayo de 1873, ante el notario de Cartagena Facundo Tarín.

y Eduardo Bush, con la presencia de los interesados y del arquitecto municipal Carlos Mancha, de forma que en esa operación se dio a conocer, con entera precisión, el eje de la vía, marcándola en toda su longitud con banderolas.

El acto de inauguración de las obras tuvo lugar el 11 de mayo de 1873, a las 11 de la mañana en la Ronda de Pares,<sup>10</sup> y la compañía inglesa invitó a los dos alcaldes.

Las relaciones entre ambos no eran buenas debido a sus discrepancias sobre los derechos de administración del trozo de carretera que cruzaba el término municipal de La Unión, y al ultimátum de pocas horas que el ayuntamiento de Cartagena había hecho, ese mismo mes, para que el de La Unión retirase un fielato establecido en terrenos que consideraba suyos en el collado de Herrerías, al que no se hizo caso. A pesar de ello, ambos regidores participaron en la inauguración. Ese día la empresa inglesa confirmó a los asistentes que ya estaban en su poder casi todos los materiales necesarios, incluidas las traviesas traídas de Bayona, y que la primera locomotora sería entregada el último día de ese mismo mes.

### **Problemas en la construcción del tranvía**

Las obras no empezaron con buen pie, hubo retrasos en la entrega de materiales, manifestaciones de protesta de los dueños de diligencias que veían peligrar su negocio, y, sobre todo, sufrieron de lleno los acontecimientos de la sublevación cantonal, que las pararon totalmente hasta febrero de 1874. El día 24 de ese mes ya se estaba nivelando la carretera y trabajando en la estación y los depósitos de Santa Lucía, y el 23 de marzo ya se había instalado un pequeño tramo y se hicieron pruebas de una de las locomotoras, con resultados magníficos.

Los trabajos continuaron con muchas dificultades, y con opiniones muy encontradas en la prensa, a favor y en contra de su necesidad y utilidad. El 20 de junio de 1874 varios vecinos de La Unión<sup>11</sup> presentaron una instancia al ayuntamiento en la que pedían al alcalde Antonio Moreno Gallego que denunciase y parase las obras, porque la compañía inglesa construía un tranvía de vapor, no de tracción animal, que era lo solicitado, según se deducía de los folios 8 y 9 del expediente de la concesión, e inutilizaba el tránsito de la carretera, al ocupar una tercera parte del camino con una pared divisoria, sin estar facultada para ello.

---

<sup>10</sup> Aunque en un principio estuvo prevista para el día 8.

<sup>11</sup> Mariano Cantalapiedra, Juan Gómez, Eusebio Madrid y otros.

Ante esa denuncia la corporación municipal nombró una comisión<sup>12</sup> que debía ir a Cartagena, reunirse con el abogado Manuel Rodríguez de Neva y proponer a la corporación municipal diferentes vías de actuación con arreglo a la ley.

El 27 de junio de 1874, después de comprobar que todos los términos de la queja eran ciertos, y que era una obra declarada de interés público por el ayuntamiento de Cartagena, pero no por el de La Unión en la parte comprendida dentro de su término municipal, la corporación decidió intervenir. Envío a varios dependientes del ayuntamiento, ayudados por las fuerzas públicas del orden, a parar unos trabajos que, en su opinión, acabarían por destruir la carretera, perjudicando los derechos de la empresa que la construyó, y a entregar una carta a la compañía inglesa en la que se le exigía que utilizara el «motor de sangre», y derribara la pared que cortaba el tránsito dentro del término municipal.

En julio el gobernador civil se quejó con fuerza de esa decisión al alcalde Antonio Moreno, y le ordenó que permitiera su continuación. El alcalde envió al día siguiente una comisión municipal<sup>13</sup> a visitar al gobernador civil para confirmarle que iban a aceptar su decisión, lo que provocó nuevas quejas de los vecinos, y a explicarle que habían parado las obras en junio al considerar que tenían el deber, y el derecho, de velar por la conservación y el uso público de la carretera de Cartagena a La Unión.

El gobernador civil comprendió las razones de la corporación municipal, pero la instó con fuerza a llegar a un acuerdo a tres bandas con la compañía inglesa y con la sociedad constructora de la carretera para que las obras pudieran continuar sin novedad.

Después de una dura negociación se acordó que la sociedad inglesa podría construir, sin obstruir la carretera, el tranvía con motor a vapor, comprometiéndose a constituir unos meses más tarde una nueva compañía que reflejara ese hecho en su nombre: *The Carthage and Herrerías Steam Tramways Company Limited*.<sup>14</sup>

### **Inauguración del tranvía de Cartagena a La Unión**

Las obras se terminaron finalmente, con mucho retraso, y el tranvía se inauguró y partió, el 14 de octubre de 1874, de la que había sido batería de Marina de Santa Lucía, con la presencia del alcalde de Cartagena. En La Unión fue recibido por el primer teniente de alcalde, el conservador Antonio Cánovas. Se organizó una

---

<sup>12</sup> Formada por Juan Lizana Rodríguez, Julián Crispín y Ginés Castañol.

<sup>13</sup> Formada por Mariano Cantalapiedra, diputado provincial, Teodoro Campillo y José Lizana Rodríguez.

<sup>14</sup> Se creó el 21 de diciembre de 1874, en Londres, con un capital de 150.000 libras en 15.000 acciones.

corrida de toros en Cartagena para celebrarlo, y la compañía inglesa donó dinero a varias instituciones de beneficencia.

El servicio al público se inauguró el 19 de octubre, con un tranvía con tres locomotoras con motor a vapor, y seis servicios de pasajeros diarios en ambos sentidos, con un coste de 4,6 reales de vellón en primera clase y 2,4 en segunda, que resultaban muy caras, aunque los menores de siete años pagaban la mitad y los de pecho no. Los pasajeros tenían limitado el transporte de mercancía a diez kilogramos, bajo la inspección del conductor y a riesgo del viajero, pagando por el exceso.

A pesar de que la intención inicial de la concesión no era esa, la línea inaugurada por la compañía inglesa solo desplazaba viajeros, y no parecía que tuviera interés en transportar minerales, carbones u otros materiales necesarios en las industrias minera y metalúrgica.

Al principio todo fueron halagos y asombro, pero pronto hubo muchas protestas de los propietarios de diligencias, por el miedo a perder su negocio, y de los usuarios, por los numerosos accidentes, incluso mortales, con viandantes, por el elevado precio del billete y por la impuntualidad del servicio, reflejadas en ocasiones en la prensa.<sup>15</sup>

En septiembre de 1875 la carretera entre Cartagena y La Unión se encontraba en un estado penoso, los usuarios no querían pagar el portazgo, y el ayuntamiento de Cartagena no tenía dinero para arreglarla. Por esos motivos, y ante las continuas presiones del ayuntamiento de la ciudad portuaria, la «Sociedad Constructora y administradora de los caminos de Cartagena y desembarcadero de Santa Lucía a las Herrerías y Escombreras», que la había construido y la gestionaba, cedió, el 20 de ese mes, su derecho de explotación a la compañía inglesa *The Carthage & Herrerías Steam Tramways Company Limited*, que inmediatamente redujo un tercio el portazgo, y todo volvió a la normalidad con la protección del ayuntamiento.

El funcionamiento del tranvía continuó sin novedad, y en septiembre de 1878 su director concedió permiso al ayuntamiento de La Unión para derribar un trozo de la pared divisoria del tranvía para poder acceder al terreno en el que se iba a edificar el muro del nuevo cementerio de Nuestra Señora del Rosario. Posteriormente se construyó un paso a nivel en ese lugar, justo frente a la entrada del camposanto, que fue causa de muchos incidentes y molestias, porque su empleado se descuidaba muchas veces, y no abría oportunamente el candado que cerraba su cadena, por lo

---

<sup>15</sup> El Eco de Cartagena, 3 de noviembre de 1874, pág.3.

que los desfiles mortuorios tenían que interrumpir su marcha y esperar más tiempo del prudente.

En 1880, varios propietarios mineros y fundidores y el ayuntamiento de La Unión se asociaron y presionaron a la compañía inglesa para que iniciase el transporte de los minerales y el carbón en el tranvía, con el fin de eliminar la barrera logística que suponía el transporte deficitario y costoso de los minerales y el carbón, por la carretera de peaje, en tartanas, carruajes o acémilas, que en grandes reatas recorrían los caminos de la Sierra Minera que unían las minas con las fundiciones.

Con ese objetivo se construyeron unos depósitos en La Unión, junto a las vías, para la carga de la mercancía sobre los vagones, que luego eran descargados en Cartagena y su contenido llevado en carros a los muelles. Con el tiempo se habilitó el ramal que se dirigía a los talleres y depósitos del tranvía en Santa Lucía, que se había inaugurado en 1873, para el transporte de minerales, y los empresarios mineros instalaron en el puerto sus propios depósitos de recepción y despacho a donde eran llevados en carros. Muchos propietarios construyeron más tarde ramales desde los depósitos de Santa Lucía hasta sus muelles, como el marqués de Villamejor en 1886, los herederos de Valarino en 1887, Estaliso Rolandi también en 1887 o Pedreño-Aznar en 1890.

Prolongación del tranvía hasta el Rincón de San Ginés, Cabo de Palos y la Manga

El 21 de noviembre de 1881, bajo la presidencia del liberal Antonio Moreno Gallego, la corporación municipal concedió a la compañía inglesa un permiso, que había pedido a través del gobernador civil,<sup>16</sup> para prolongar la concesión del tranvía a vapor desde la estación término en La Unión, hasta el Rincón de San Ginés, Cabo de Palos y la Manga del Mar Menor.

La autorización exigía la renuncia de la compañía inglesa al derecho de expropiación de los terrenos que tendría que atravesar el tranvía, lo que la obligó a alquilarlos a sus propietarios a precios desorbitados, y su compromiso a cumplir siete condiciones:

1. El paso a nivel de la calle del Ángel o de los Morenos, y el extremo de la que le seguía en dirección este, debía cerrarse en ambos lados de la vía con una verja de un metro de altura, con el fin de evitar las desgracias en personas y caballerías.

---

<sup>16</sup> Y cuyo expediente se había abierto bajo la presidencia del anterior alcalde, Gregorio Sánchez Valero.

2. La verja debía tener tantas puertas como fueran necesarias para la comunicación expedita de todos los caminos y calles transversales de la vía, cuya vigilancia estaría a cargo de los dependientes de la compañía inglesa, que cuidarían de su conservación.
3. La vía debía desviarse en El Descargador a la parte del medio día, al objeto de no entorpecer en nada el camino carretero, salvo donde hubiera de hacerse el cruce.
4. Construir un muro de un metro de altura por lo menos, por lado y lado de la vía, hasta la salida de La Unión o donde se creyera necesario.
5. Levantar en las ramblas, y demás pasos de agua que atravesasen la vía, las alcantarillas necesarias, sin que ninguna de ellas estrechase el cauce.
6. La velocidad de los trenes en el trayecto que abrazaba la parte de la población debía ser igual a la que empleaba un carruaje tirado por fuerza animal, debiendo avisar previamente de su llegada, su recorrido y su salida.
7. Cumplir, además, todas las condiciones que imponía la Ley y el reglamento de ferrocarriles, y cuantas otras disposiciones rigieran en la materia.

El 29 de abril de 1882 la corporación municipal concedió permiso a la compañía inglesa,<sup>17</sup> para que las obras que había comenzado de prolongación del tranvía hasta el Estrecho de San Ginés cruzaran la calle del Ángel o de los Morenos y una servidumbre pública o camino que en parte era carril y en parte calle, que arrancando en la calle Mayor se dirigía a la sierra de Norte a Sur. Dos meses más tarde el propietario minero y fundidor Estaliso Rolandi, que se veía perjudicado, porque la vía cruzaba también un camino privado que conducía a su fundición «San Fernando», presentó una reclamación al gobernador civil contra esa decisión. Rolandi argumentaba que, aunque el nacimiento de La Unión era reciente, ya existían caminos y vías de comunicación, que tenían el carácter de servidumbre pública, cuando era una población de Cartagena dedicada en gran parte al cultivo de tierras y cría de ganados. La reclamación fue desestimada en julio de 1882, pero él puso un pleito judicial que siguió todo su recorrido hasta que el Tribunal Supremo dio la razón al ayuntamiento en abril de 1885.

El 3 de junio de 1882 la corporación municipal concedió también a la compañía inglesa una licencia de obras para construir una estación de tranvía en unos terrenos de su propiedad, en lo alto de la rambla de Porras, en un paraje llamado del Ciego, justo detrás de la lonja. La casa, de estilo ecléctico, con planta rectangular, contaría

---

<sup>17</sup> Concretamente a Gerard Philip Torrens, que era su director administrativo en Cartagena.

con dos alturas y tejado a dos aguas de teja, utilizándose el primer piso para vivienda de un operario y la planta baja para su uso como cantina y estación. Al ser destinada al servicio público debió sujetarse a un régimen especial que exigía un aislamiento total del edificio de veinte metros alrededor, de forma que no podría haber ninguna otra construcción en ese espacio.

Desde el primer momento esa estación se convirtió en un punto de paso y de recreo, porque era el sitio de entrada y salida de las personas que visitaban o abandonaban La Unión, y el lugar donde los carruajes esperaban la llegada del tren, siendo, por tanto, un punto estratégico que conectaría con gran parte de la población a través de la prolongación de la calle Bailén hasta la calle Mayor, que había sido aprobada por la corporación municipal en diciembre del año anterior, según un proyecto del alarife Fernando Egea. El gran movimiento de la estación y la acumulación sin orden de carruajes provocaban, en muchas ocasiones, que el tránsito por ese punto fuera difícil y peligroso.<sup>18</sup>

Las obras continuaron, el 1 de junio de 1883 se inauguró el nuevo tramo de ochocientos tres metros entre la estación término de La Unión, que pasó a llamarse «La Unión vieja» y la nueva estación llamada «La Unión Mercado»; y finalmente, y después de muchas vicisitudes, se abrió el nuevo tramo, pero no hasta el Mar Menor, sino solo mil ochocientos metros entre la estación «La Unión Mercado» y El Descargador.<sup>19</sup>

Seis años después, en octubre de 1890, la compañía inglesa se quejó<sup>20</sup> de que el contratista Pedro Díaz Sánchez estaba construyendo un ferrocarril desde Cartagena hasta el Rincón de San Ginés, sin que ninguna autoridad le hubiera hecho concesión de ninguna clase, y escribió al ayuntamiento de La Unión pidiendo que se tomaran las disposiciones necesarias para que no pudiera seguir adelante con esas obras, que se estaban haciendo en flagrante ilegalidad y eran muy perjudiciales para sus intereses.

### **Prolongación desde El Descargador hasta Los Blancos**

En 1891, la compañía inglesa vio una oportunidad comercial en el caserío de Los Blancos, un paraje rodeado de minas ricas en hierro y manganeso, sin vías de comunicación adecuadas para el transporte de los minerales y las materias primas necesarias para las fábricas de fundición, por lo que en octubre de ese año obtuvo la

---

<sup>18</sup> La Antorcha, 23 de abril de 1885, pág. 1.

<sup>19</sup> La compañía pidió reducir la concesión a ese tramo y fue aceptado por RO de 26 de enero de 1893.

<sup>20</sup> A través de su director gerente Enrique Almond.

concesión de la prolongación hasta allí desde El Descargador, de unos cinco kilómetros de ferrocarril, sin seguir la carretera, que permitiría la explotación de minas hasta entonces poco rentables, por el excesivo coste del transporte hasta los puntos de embarque y desembarque.

Los problemas financieros de la compañía inglesa no le permitieron hacer las grandes inversiones necesarias por lo que el inicio de las obras se retrasó, y al final se vio obligada, en abril de 1895, a vender la concesión, por seis mil libras y dos locomotoras, a una empresa belga denominada *Compagnie du Chemin de Fer de la Sierra de Carthagene*, repartiéndose ambas los beneficios.<sup>21</sup>

La compañía belga contrató la construcción a la *Société Internationale des Travaux Publics* y las obras se iniciaron a principios de 1896, procediéndose primero a expropiar los terrenos necesarios para la construcción del ferrocarril, que aparecieron publicados en el Boletín Oficial de la Provincia de Murcia (BOPM),<sup>22</sup> dando un plazo a los propietarios para nombrar a un perito que fijara un justiprecio.

La empresa constructora tuvo que hacer una modificación del proyecto, porque se habían construido muchas casas, pozos y minas en los terrenos a cruzar, y había acumulaciones de escorias y profundas depresiones por hundimiento de algunas galerías de minas.

La construcción de ese ferrocarril generó un conflicto con el alcalde conservador Adolfo Ceño. El 22 de febrero de 1897 la corporación recibió, extraoficialmente, un croquis de la rectificación de las cunetas de la carretera en El Descargador, que se estaban haciendo como consecuencia de su cruce por el ferrocarril, y un informe del maestro de obras municipal, José Méndez Martínez, en el que se exponían los perjuicios y peligros que ese cruce ocasionaría al tránsito público y al paso de las caballerías. El asunto se pasó a informe de la comisión de obras públicas, y el 15 de marzo la corporación no permitió a la compañía belga invadir la calzada en El Descargador, impidiéndole hacer ninguna obra hasta que no se resolvieran los expedientes de expropiación en marcha.

El gobernador civil, también conservador, intervino a favor de la empresa y después de varias acusaciones mutuas y de un recurso de alzada de la compañía belga contra el alcalde, el episodio terminó con la destitución de Adolfo Ceño por el gobernador civil, junto con nueve concejales, y el nombramiento, el 21 de abril de 1897, de

---

<sup>21</sup> La compañía inglesa ejercería de concesionaria de la vía durante ochenta y cinco años y debía entregar toda la recaudación a la belga hasta la cantidad de 125.000 francos, quedándose el resto, hasta 250.000, repartiéndose el dinero entre las dos a partir de esa cantidad.

<sup>22</sup> N°251, de 2 de mayo de 1896.

Jacinto Conesa para su segundo mandato durante lo que quedaba del bienio 1895/97. Además, ese mismo día el gobernador civil resolvió el recurso de alzada a favor de la compañía belga y pidió a la corporación municipal que se abstuviera de destruir ninguna de las obras hechas.

Al final el nuevo tramo se inauguró el 7 de julio de 1897 con el nombre de ferrocarril «de la Sierra de Cartagena».

El pago de la parte proporcional del canon que la compañía inglesa abonaba al ayuntamiento de Cartagena por la concesión del tranvía y de la carretera entre ambas ciudades, en la parte proporcional que cruzaba el municipio de La Unión, generó siempre muchos conflictos, hasta que siendo Enrique Almond director gerente de la compañía inglesa se firmó, el 17 de octubre de 1898, un convenio que puso fin a las cuestiones y reclamaciones pendientes por ese asunto.

El 20 de diciembre de 1899, José Teulón,<sup>23</sup> en calidad de gerente de la compañía inglesa en Cartagena, compró unos terrenos al lado de la fábrica de gas de la ciudad portuaria para situar la estación de partida del tranvía, en el mismo lugar donde actualmente se encuentra la estación de los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).

## **2. Proyecto de tranvía de Antonio Martínez Bernal**

El 18 de octubre de 1871 Antonio Martínez Bernal, propietario y vecino de Cartagena, al ver publicado en el BOPM el proyecto de Pedro Díaz, presentó al ayuntamiento de La Unión un doble proyecto con sujeción al Decreto Ley de 14 de marzo de 1868: por un lado, un tranvía en la carretera desde el puerto de Cartagena a La Unión y por otro, la continuación de la carretera desde esa villa al Estrecho de San Ginés, con un periodo de ejecución de veinticuatro meses, basándose en la importancia de las vías de comunicación para la industria minera.

Proponía entregar al ayuntamiento de La Unión la fianza pertinente y una gran cantidad de dinero, a fondo perdido y en un solo plazo, a la sociedad constructora de la carretera, como indemnización a su uso, a cambio de recibir la concesión del tranvía y de la carretera sobre terrenos municipales y su explotación por noventa y nueve años. Las obras que quería construir sin subvención alguna se iniciarían

---

<sup>23</sup> José Teulón Bisso (Cartagena 1863). Hermano de Andrés Teulón. Entró a trabajar desde muy joven en la compañía inglesa constructora y concesionaria del tranvía a vapor entre Cartagena y La Unión, pero siempre compaginó ese trabajo con sus negocios mineros, la mayoría junto a su hermano Andrés. En 1881 era el jefe de la estación del tranvía de La Unión y fue ascendiendo hasta ser su gerente en Cartagena.

dentro de los seis meses siguientes a la fecha de la concesión y se terminarían antes de veinticuatro meses.

La vía, de sistema *Loubat*, saldría de la plaza de la Constitución de Cartagena (actual plaza de La Merced), subiría por la calle San Diego, seguiría hasta La Unión y se internaría en la Sierra Minera, terminando en el punto llamado Estrecho de San Ginés.

La corporación municipal rechazó la proposición, el 16 de diciembre de ese año, por considerar que no suponía ningún beneficio para el municipio de La Unión, solo para el de Cartagena.

### 3. Proyecto de ferrocarril de Pedro García

En octubre de 1871, Pedro Díaz Sánchez<sup>24</sup> presentó al gobernador civil y al ayuntamiento de Cartagena un proyecto, con planos y memoria, de un ferrocarril a vapor de Cartagena a La Unión, que pretendía llevar a cabo sin subvención pública ninguna, ni provincial, ni municipal. Ese mismo mes se puso en exposición pública en el BOPM por veinte días.

El 14 de junio de 1872 obtuvo el visto bueno del ayuntamiento de Cartagena por ser fuente futura de grandes beneficios para el comercio, y el 25 de junio consiguió la declaración de utilidad pública, de los terrenos por donde pasaría el ferrocarril, del gobernador civil. Pedro no creyó necesario solicitar la concesión de ninguna autoridad nacional porque, en su opinión, la Real Orden de 29 de noviembre de 1871 reconocía la libertad de proyectar y explotar obras publicas sin la intervención del gobierno, siempre que no afectasen al dominio público, y en su proyecto todos los terrenos cruzados eran de propiedad municipal o de particulares y empresas, nunca del Estado.

Una vez obtenida la declaración de utilidad pública, y dado que él creía terminado el expediente, pidió al ayuntamiento de Cartagena, el 8 de julio de 1872, la devolución del proyecto para seguir los planos en su ejecución, pero el expediente se había extraviado y aunque pidió indemnización por ello, no se le concedió por Real Orden de 26 de marzo de 1880.

Pedro tardó más de diez años en poder reunir el dinero necesario para empezar la obra, y en ese periodo realizó varios intentos para conseguir socios capitalistas. Uno

---

<sup>24</sup> Propietario y contratista, nacido hacia 1835. Vecino de Madrid y posteriormente de Cartagena.

de ellos fue cuando, en febrero de 1881, vendió sus derechos a una sociedad anónima por acciones llamada «Compañía de los ferrocarriles del puerto de Cartagena a los Distritos Mineros de Cartagena a La Unión», presidida por el profesor y político Emilio Castelar, intento que al final quedó en nada.

En enero de ese año Pedro solicitó a la corporación municipal de La Unión que iniciara el expediente de expropiación de los terrenos por donde pasaría el ferrocarril que pertenecían al procomún de los vecinos, y el nombramiento de la comisión que los justipreciara, pero la corporación no lo hizo porque no había adjuntado los planos, ni el proyecto aprobado en su día por el ayuntamiento de Cartagena, donde aparecían señalados los terrenos que debían ser expropiados.

En noviembre de 1883, debido a que continuaban sus problemas financieros, Pedro traspasó esos derechos a la sociedad *Hontart y Cía.*, quien a su vez cedió una parte a la «Compañía Metalúrgica de Asturias», traspaso que no fue aprobado por el gobernador civil por no contar Pedro Díaz con la concesión del ferrocarril por parte de una autoridad competente, y por no haber presentado los planos del proyecto, extraviados en su día, según él, por el ayuntamiento de Cartagena.

En 1884, finalmente, Pedro Díaz y sus socios de *Hontart y Cía.* iniciaron las obras, con el visto bueno de los ayuntamientos de Cartagena y La Unión. Algunos competidores suyos que tenían concesiones para el mismo tramo presentaron, en octubre de ese año, una queja contra ellos al gobernador civil, basándose en que estaban construyendo un tranvía para el que no contaban con una concesión explícita de ninguna autoridad, y el gobierno civil decidió suspender las obras mientras dirimía en el asunto.

Ese hecho inició un largo conflicto en el que Pedro Díaz llegó a ser acusado de fraude porque esos derechos, derivados de la declaración de utilidad pública, ya los había vendido en febrero de 1881 a la compañía presidida por el político Emilio Castelar. Ante esa denuncia el gobernador civil le quitó, en abril de 1885, la personalidad para intervenir en el expediente y consideró nula la cesión a *Hontart y Cía.*

El 2 de enero de 1886 Pedro Díaz pidió que se le reconociera personalidad otra vez y que se levantara la prohibición de continuar las obras, presentando documentos exculpatorios que no fueron aceptados y unos nuevos planos del proyecto, que, curiosamente, ya no iban de Cartagena a La Unión sino hasta el Rincón de San Ginés. Pedro no quedó libre de esa denuncia hasta que, el 6 de marzo de 1886, el gerente de la sociedad «Compañía de los ferrocarriles del puerto de Cartagena a los Distritos Mineros de Cartagena a La Unión» presentó en el gobierno civil un

documento, firmado por todos los socios fundadores, que acreditaba su disolución el 27 de noviembre de 1885, y eso propició que, el 12 de marzo de ese año, Pedro recuperara todos sus derechos sobre el ferrocarril.

Después de muchos líos, conflictos administrativos y denuncias de unos contra otros, el permiso para reanudar las obras llegó en octubre de 1890, y en ese momento intervino también la compañía inglesa, que tenía la concesión del tranvía y de la carretera de Cartagena a La Unión, quejándose de la construcción de su ferrocarril sin tener concesión de autoridad ninguna.

Fueron más de siete años de litigios que se reactivaron con varios recursos de alzada cuando *Hontart y Cía.* y Pedro Díaz iniciaron, en junio de 1891, los trámites de las expropiaciones necesarias en la construcción del ferrocarril, para los que el ayuntamiento de La Unión había nombrado representante al arquitecto Julio Egea.

Todos esos recursos se resolvieron a favor de *Hontart y Cía.*, cuando, por Real Orden de 18 de noviembre de 1891, se la reconoció como concesionaria del ferrocarril minero proyectado por Pedro Díaz, teniendo derecho a su construcción, aunque también dejaba claro que la concesión abarcaba solo el tramo de Cartagena a La Unión, que era para el que había concedido la declaración de utilidad pública en junio de 1872, no más allá.

Después de todas esas vicisitudes las obras se reanudaron, pero se pararon más tarde por falta de fondos y el ferrocarril «de Pedro Díaz» nunca llegó a entrar en funcionamiento.

#### **4. Proyecto del marqués de Salamanca**

El ayuntamiento de La Unión concedió a José de Salamanca,<sup>25</sup> el 13 de marzo de 1880, una concesión de ferrocarril desde Cartagena hasta el Rincón de San Ginés, y envió, a petición del concesionario, una instancia al ministro de Fomento solicitando la declaración de utilidad pública para el ferrocarril, obtenida ese mismo mes.<sup>26</sup> por considerar que su construcción habría de reportar grandes ventajas a las industrias minera y metalúrgica.

---

<sup>25</sup> I Marqués de Salamanca y I conde de los Llanos con Grandeza de España. Nacido en Málaga (1811-1883). Fue un influyente estadista y hombre con múltiples y variados negocios durante el reinado de Isabel II, que da nombre al actual barrio de Salamanca de Madrid y llegó a ser la mayor fortuna de su época

<sup>26</sup> Emilio Castelar, presidente de la «Compañía de los ferrocarriles del puerto de Cartagena a los Distritos Mineros de Cartagena a La Unión» anunció que iba a elevar un recurso de alzada al Ministerio de Fomento contra esa declaración de utilidad pública. *Mefistófeles*, 13 de marzo de 1881, pág. 3.

El tren partiría de la estación de la «Empresa del Mediodía de Cartagena» y terminaría en los centros de producción mineros. Atravesaría los caminos y las calles de la Unión, a una velocidad equivalente a la de un carruaje con fuerza animal, sobre una vía cercada a ambos lados por una empalizada de madera, con puertas para no cortar las calles y caminos y con alcantarillas para dar salida a las aguas de las ramblas que atravesase.

Una vez muerto el marqués, en enero de 1883, su empleado José Bergé adquirió la concesión a sus herederos y se asoció con ellos, a través de su abogado Isidoro Gómez de Aróstegui, para llevarla a cabo, consiguiendo la declaración de utilidad pública por Real Orden de 26 de enero de 1883.

Entre los otros proyectos del mismo ferrocarril había uno de Cartagena a La Unión, conocido como el «de Pedro Díaz». Después de muchos años de retraso Pedro Díaz y sus socios de *Hontart y Cía.* iniciaron las obras, y José Bergé y sus socios presentaron, en octubre de 1884, una queja contra ellos al gobernador civil, basándose en que estaban construyendo un ferrocarril para el que no contaban con concesión explícita de ninguna autoridad, y el gobierno civil decidió suspenderlas mientras dirimía en el asunto.

Ese hecho inició un proceso judicial de más de siete años, en el que llegó a intervenir la compañía inglesa que tenía la concesión del tranvía de Cartagena a La Unión, quejándose también en octubre de 1890 de la construcción del ferrocarril «de Pedro Díaz» sin la concesión de alguna autoridad. Al final, una Real Orden de 18 de noviembre de 1891 nombró a *Hontart y Cía.* concesionaria del ferrocarril minero de Cartagena a La Unión, llamado «de Pedro Díaz», y le dio permiso para continuar las obras. Ante esa resolución José Bergé y los herederos del marqués de Salamanca abandonaron su proyecto de ferrocarril de Cartagena al Rincón de San Ginés.

## 5. Proyecto de ferrocarril de Emilio Castelar Ripoll

Emilio Castelar Ripoll<sup>27</sup> era presidente y accionista de la sociedad anónima por acciones «Compañía de los ferrocarriles del puerto de Cartagena a los Distritos Mineros de Cartagena a La Unión», constituida el 12 de enero de 1881 con la finalidad de construir un ferrocarril desde el puerto de Cartagena hasta los distritos

---

<sup>27</sup> Nacido en Cádiz (1832-1899). Político, escritor, periodista e historiador. Cuarto presidente del Poder Ejecutivo de la I República Española.

mineros de La Unión y Cartagena con sus ramales, según la Gaceta de Madrid del 16 de ese mes.

Pedro Díaz Sánchez, que se quedó con el veinticinco por ciento de las acciones, cedió a la sociedad los derechos derivados de la declaración de interés público de su proyecto de tranvía entre Cartagena y La Unión, pero nunca llegaron a explotarse.

En noviembre de 1883 Pedro Díaz vendió esos mismos derechos a la compañía *Hontart y Cía.*, razón por la que fue acusado ante el gobernador civil, por competidores dueños de otras concesiones de un ferrocarril con el mismo trayecto, de haber cometido fraude.

No quedó libre de esa denuncia hasta que, el 6 de marzo de 1886, el gerente de la sociedad presidida por Castelar presentó en el gobierno civil un documento, firmado por todos los socios fundadores, que acreditaba su disolución el 27 de noviembre de 1885.

## **6. Proyecto de tren eléctrico de Dámaso Rodríguez Arango**

En junio de 1896 Dámaso Rodríguez Arango, oficial del cuerpo de topógrafos, hermano del notario de Cartagena Román Rodríguez Arango, vino del país vasco a Cartagena contratado por el fundidor Pío Wandosell Gil, contratista del dique seco de carenas del arsenal, para hacerse cargo de las obras de su ejecución.

Una vez entregado el dique seco, en junio de 1904, Dámaso se quedó a residir en Cartagena, y el 8 de diciembre de 1905 el ayuntamiento de La Unión le otorgó la concesión de un tranvía eléctrico de Cartagena al municipio minero.

El tranvía saldría de la plaza de la Constitución (actual plaza de La Merced), subiría por San Diego, atravesaría las puertas de San José pasando por La Aldea a la Diputación de Roche, entraría en El Garbanzal por Caleras, y seguiría por calle Murcia, Reina Regente, plaza de Castelar, Alfonso el Sabio y calle Mayor hasta la calle Porras, donde terminaría. El trazado seguiría constantemente, con pequeñas variaciones dentro de la ciudad, el antiguo camino que ponía en conexión Cartagena y La Unión. La concesión se condicionó a que en la parte urbana no dificultara la circulación y ofreciera un solo nivel, asphaltando la entrevía, y a que las mercancías no pasasen en ningún caso de la estación de El Garbanzal en su recorrido.

## 7. Otros proyectos de ferrocarril

Una Real Orden de 6 de mayo de 1857 autorizó al contratista Carlos María Ejercicios a realizar, en el término de diez meses, los estudios previos necesarios para el tendido de un ferrocarril entre Cartagena y el Collado de Don Juan en la sierra minera, pasando por Alumbres y Herrerías, trabajos que nunca llegaron a materializarse.

En 1858 el contratista Martín Melitón redactó y consiguió la concesión de un proyecto para unir Cartagena y Herrerías por ferrocarril para el tráfico de minerales a Cartagena, y de combustibles y materiales de todo tipo de la ciudad portuaria a La Unión. Al final no se hizo por falta de capital inversor.

El tren proyectado por el contratista Jesualdo Alcázar Sánchez, vecino de Murcia, partiría de Cartagena» y terminaría en los centros de producción del distrito minero, que tanto lo necesitaban para transportar los minerales y los carbones y el plomo.

El ayuntamiento aprobó una modificación de su proyecto en enero de 1881, en el tramo comprendido entre la rambla de las Huertas y la entrada en la calle Real, al objeto de evitar la curva que resultaba en dicho punto y que en todos los estudios y pruebas realizadas surgía como un tramo peligroso.

Alfredo Vega Hernández, coronel del Ejército, propietario y contratista y Vizconde de Ros,<sup>28</sup> fue nombrado concesionario, por Real Orden del 18 de octubre de 1881, de un ferrocarril desde Cartagena al Rincón de San Ginés. La inauguración de las obras tuvo lugar el 18 de enero de 1882, en los terrenos de la fábrica de fundición «de los herederos de José Antonio Peña», a las afueras de La Unión. Los trabajos, que se hacían bajo la dirección del ingeniero Salvador Dos Torres Carter, nunca llegaron a terminarse.

---

<sup>28</sup> Vecino de Madrid y nacido hacia 1843.

## FUENTES DOCUMENTALES Y DE ARCHIVO

Archivo Municipal de La Unión

Todas las actas disponibles de las sesiones del ayuntamiento desde 1860 a 1910

Expediente de concesión del tranvía de Cartagena a La Unión 1871-1887

Ferrocarril de Cartagena a La Unión. Expediente del traspaso de la concesión por el ayuntamiento de La Unión, 1881-1890

Proyecto del tranvía eléctrico de Cartagena a La Unión, 1905

Noticias de Prensa de Archivos Municipales de Cartagena y La Unión

Oficial

*Boletín Oficial Provincia de Murcia (BOPM)*

2 de mayo de 1896. N° 251.

No Oficial

*La Antorcha*

23 de abril de 1885. Pág. 1

*Mefistófeles*

3 de marzo de 1881. Pág. 3

*El Eco de Cartagena*

3 de noviembre de 1874. Págs. 3 y 4.

Archivo General de la Región de Murcia

Protocolos Notariales:

Cartagena:

Notario Facundo Tarín

1 de mayo de 1873. NOT,11620. N° 132

**BIBLIOGRAFÍA**

Gómez Martínez, J.A.; Sánchez Vintró, J.A.; Coves Navarro, J.V., *Los trenes mineros de Cartagena, Mazarrón y Morata*, Barcelona, Luis Prieto editor, 1996, págs. 1-186.