

EL FERROCARRIL EN EL ARSENAL DE CARTAGENA Y SU ENLACE CON LA LÍNEA GENERAL (1885-1922)

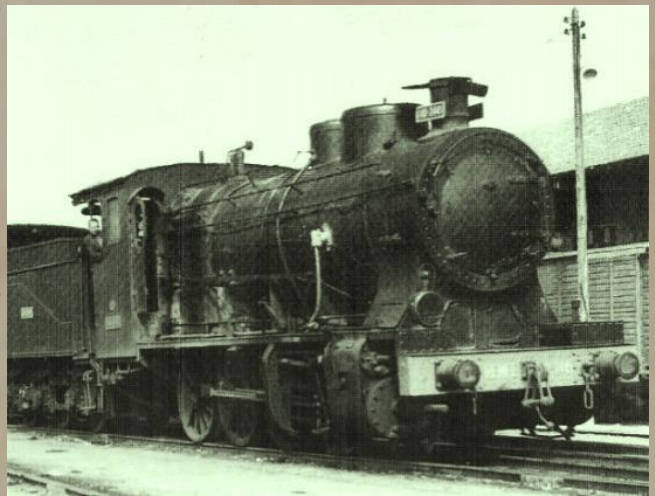
Autor : Rubén Bleda Martínez, Ayudante de Archivos

Jefe de la Sección Histórica del Archivo Naval de Cartagena

INTRODUCCIÓN: LA LLEGADA DEL FERROCARRIL AL ARSENAL

Hoy resulta extraño imaginar que una vía de ferrocarril discurriera por el Arsenal de Cartagena, como también lo hizo por el de La Carraca y El Ferrol. Sin embargo, nada más razonable, teniendo en cuenta el crecimiento de la industria pesada a partir de la mitad del siglo XIX. El uso de vagonetas sobre raíles era el mejor medio para mover materiales que alcanzaban pesos de varias toneladas entre distintos talleres y entre estos y los varaderos. Por otro lado, el significativo aumento del personal de maestranza en el último tercio del siglo XIX hizo que las locomotoras fueran muy útiles también como medio de transporte humano.

Tenemos noticia de que el 6 de noviembre de 1857 se encomendó a Capitan de fragata (CF) Miguel Lobo y Malagamba, comisionado de la Armada en París, la adquisición de dos máquinas locomovibles, una de cuatro caballos de fuerza y otra de seis, de la casa Sr. Calla hijo. Dichas máquinas habrían de costar 11.300 francos, con un costo adicional de 2.000 francos para el traslado. La operación se hizo efectiva el 23 de ese mes, con el envío de 17 bultos, que fueron recibidos en enero de



Ferrocarril de Cartagena en el siglo XIX
(Imagen extraída de es.pinterest.com)

1858. Este mismo año se le encargó al CF Lobo la adquisición de otra máquina locomovible de tres caballos.

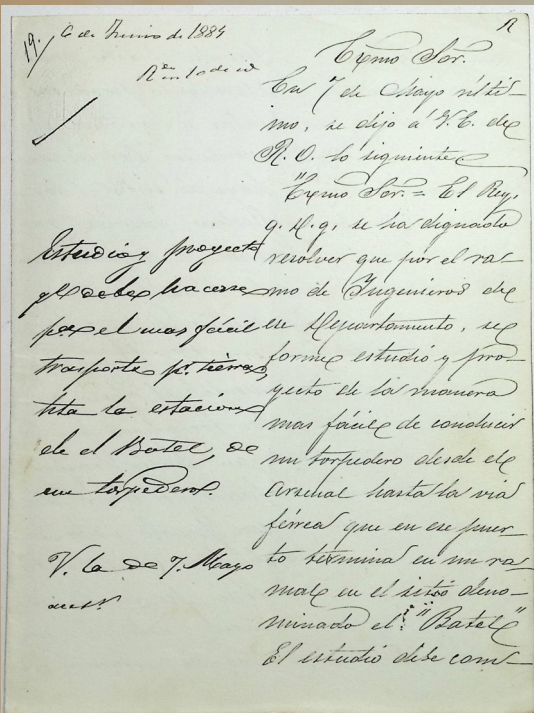
Resulta significativo que el ferrocarril se utilizara para el servicio del Arsenal antes de estar disponible para los cartageneros, lo que sucedió apenas un año después, en 1859. La ciudad, que había experimentado una notable decadencia en la primera mitad del siglo XIX, empezaba ahora a reactivarse. El nuevo medio de transporte tuvo un gran protagonismo en esta transformación, al unir la vía nacional con un entramado de tendidos que alcanzaban las distintas zonas industriales que prosperaban en los alrededores, y a estas con el puerto comercial a través del muelle de Alfonso XII, que entró en funcionamiento en 1887.

LA CONEXIÓN DEL ARSENAL CON LA LÍNEA GENERAL DE CARTAGENA: ANTECEDENTES

Con la signatura M I k, existe un legajo específicamente referido a la adquisición de vagones y locomotoras y las reparaciones y ampliaciones del tendido de ferrocarril en el Arsenal, reflejo de las variadas vicisitudes que podían acarrear estas operaciones. Nos centraremos, no obstante, en un interesante y ambicioso proyecto que aparece documentado por primera vez en 1885, para conectar la vía del Arsenal con la general de Cartagena a través del muelle de Alfonso XII.

Inicialmente, este proyecto se planteó por la necesidad de conducir torpederos del tipo Castor y Pollux, de hasta 30 metros de eslora, desde el Arsenal hasta la vía férrea del puerto que terminaba en El Batel. Hay una Real Orden

comunicada de 7 de mayo de 1885 por la que se pide un estudio y proyecto para determinar la manera más sencilla de llevar a cabo estos traslados, junto con el presupuesto correspondiente. El proyecto debía indicar el sitio más adecuado para construir el varadero donde hubiera de subir el torpedero, la basada, los medios de transporte y arrastre y el diseño de un ramal de empalme con la línea general. El informe de la Comandancia de Ingenieros, fechado el 24 de junio, expresa una serie de dificultades que exigen la elaboración de un estudio detenido, que la Comandancia se excusa de no hacer por falta de personal para trabajos tan delicados. Había que recoger datos relativos a los radios de las curvas y dimensiones de los túneles en las vías que hubieran de recorrerse, determinar la resistencia necesaria de los vagones, construir varaderos en las estaciones de término para poner a flote los torpederos tras el viaje terrestre y prolongar 21 metros hacia



Oficio por el que se comunica al Capitán General la Real Orden de 7 de mayo de 1885 pidiendo el estudio y proyecto (ANCAR)

la mar el varadero de El Batel. Desde este varadero a la vía de la estación había un corto tramo de camino por hacer, que no podía trazarse ni presupuestarse porque no se permitía el acceso a aquellos lugares, debido a cuestiones sanitarias.

PLANES QUE SE APRUEBAN, EJECUCIONES QUE SE DEMORAN

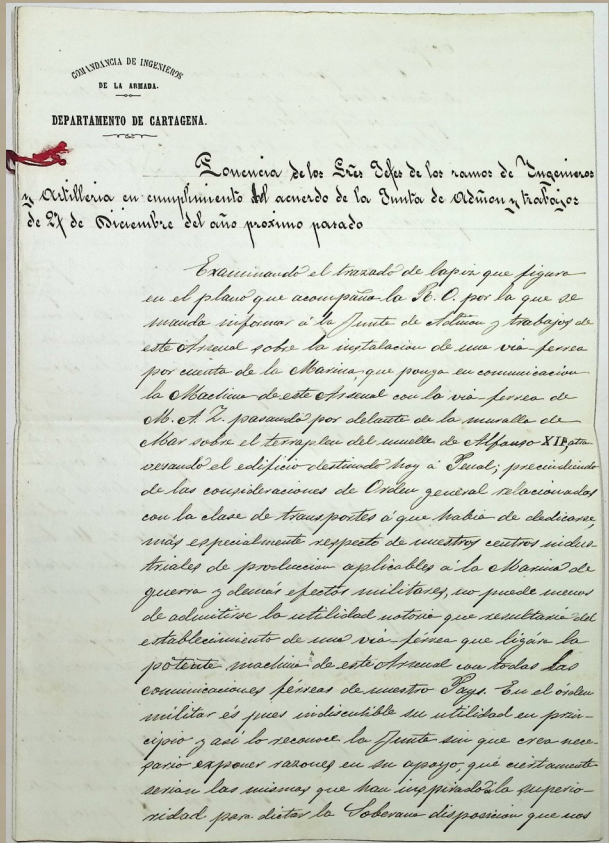
A pesar de estos obstáculos, el plan sigue su curso, solapándose con el de ampliar la vía férrea dentro del mismo Arsenal. El 25 de octubre de 1887, la Comandancia General del Arsenal dirige al Capitán General del Departamento un oficio en el que expresa la gran necesidad de transportar materiales muy pesados y el perjuicio de que estos materiales permanezcan demasiado tiempo



los muelles por la dificultad de su arrastre. Lamenta que las obras de ampliación de la vía, aprobadas por Real Orden de 30 de septiembre de 1885, hayan dejado de ejecutarse, por haberse desviado su presupuesto a otras urgencias. Se refiere también a la indispensable condición de construir un puente de hierro que sustituya al de madera frente al Almacén General, por el cual está proyectada la vía.

El 12 de diciembre del 87, el Ministerio remitió al Capitán General un plano con el proyecto para el enlace, que no conservamos. El trazado propuesto pasaría por delante de la muralla del mar sobre el terraplén del muelle de Alfonso XII, introduciéndose en el Arsenal mediante una horadación que habría que practicarse en la tapia del Penal. Un informe elaborado por los jefes de los ramos de Ingenieros y Artillería, fechado el 10 de enero de 1888, alaba este proyecto, manifestando su notoria utilidad: ligar la máquina del Arsenal con los centros industriales de producción aplicables a la Marina de Guerra y concentrar y transportar armamento de todas clases y en especial de gruesa artillería y torpedos por todo el país en circunstancias de bloqueo que impidan hacerlo por mar. Pero expone también los retos: era preciso practicar una zanja profunda en todo el trayecto de la vía siguiendo el contorno de la muralla, que inutilizaría todos estos solares del Ayuntamiento y cuya adquisición por la Marina representaría suma muy elevada, además de inutilizar la edificación de depósitos para mercancías que son el complemento indispensable de todo puerto comercial.

El paso de la vía por delante de la puerta del muelle y su trayecto hasta entrar en el presidio también estaba expuesto a contingencias, por la poca anchura que tenía aquel muelle. Por último, sería necesario instalar una gran plataforma giratoria para cambiar en ángulo recto la dirección de la vía y pasar los vagones cargados debajo hacia el muelle para la carga y descarga, lo cual originaría otro gasto de consideración. La Junta propone un nuevo trazado, una gran curva sin desnivel sensible y sin más obra que la de un pequeño puente que salvaría el arroyo que pasa por cerca de la Concepción, atravesando terrenos pertenecientes al Estado en casi su totalidad. También haría falta un túnel abovedado que perforaría la muralla, desde la cual penetraría directamente en el Arsenal por la espalda del Almacén General, evitando el paso por el presidio. Todos los inconvenientes del otro trazado, incluso la necesidad de plataforma giratoria, serían eliminados. Además, el trazado sería de 1100 metros frente a los 1230 el

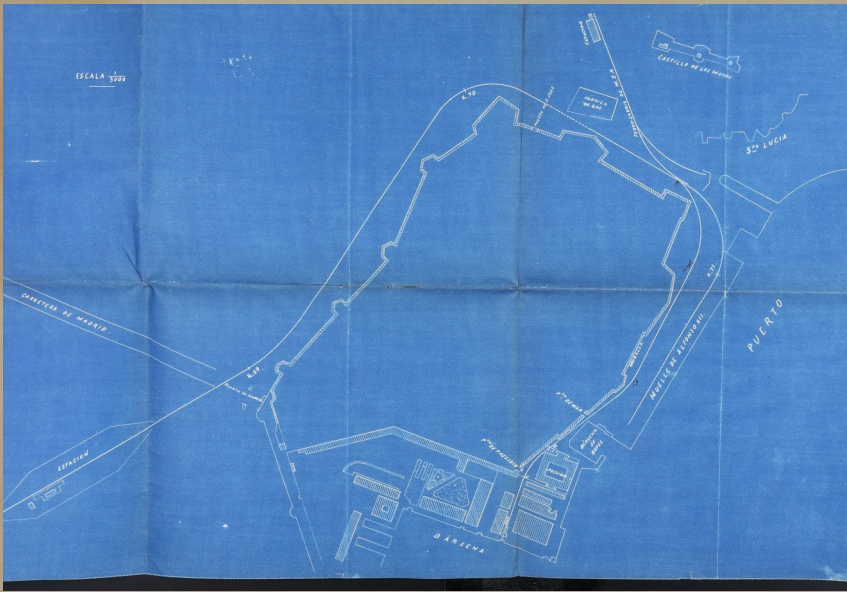


Informe de la Comandancia de Ingenieros de 10 de enero de 1888 (ANCA)



se fundaba en una premisa no realizada, como se verificó más adelante: la ubicación prevista para la nueva Estación de Ferrocarril, que finalmente se hizo contigua a la anterior. Desgraciadamente, no contamos con una copia del plano en el que se reflejaba esta alternativa.

El 21 de enero de 1891, se expresa nuevamente la Superioridad sobre la importancia de unir el Arsenal con la línea Madrid-Zaragoza-Alicante, lo que permitiría abastecer fácilmente los buques de combustibles nacionales de la cuenca carborífera de Belmez, situada en la provincia de Córdoba, sin necesidad de trasbordos, y dispone que se solicite al Ayuntamiento de Cartagena la autorización para construir la vía trazada sobre un plano adjunto, que, como vemos en la imagen, sigue el plan inicial.



Plano del proyecto de un ramal para unir la línea de ferrocarril del Arsenal con la de Cartagena (1891) (ANCAR)

El proyecto, no obstante, quedó trabado durante años debido a su insalvable magnitud. Hay un informe de la Comandancia de Ingenieros de 1898 que se refiere a los problemas que planteaba introducir el trazado ferroviario en el Arsenal. Una de las alternativas requería atravesar la muralla muy oblicuamente, inutilizando el edificio de la Sociedad Marítima y casi en su totalidad el almacén y el Mercado de la Pescadería. Otra, que la Marina

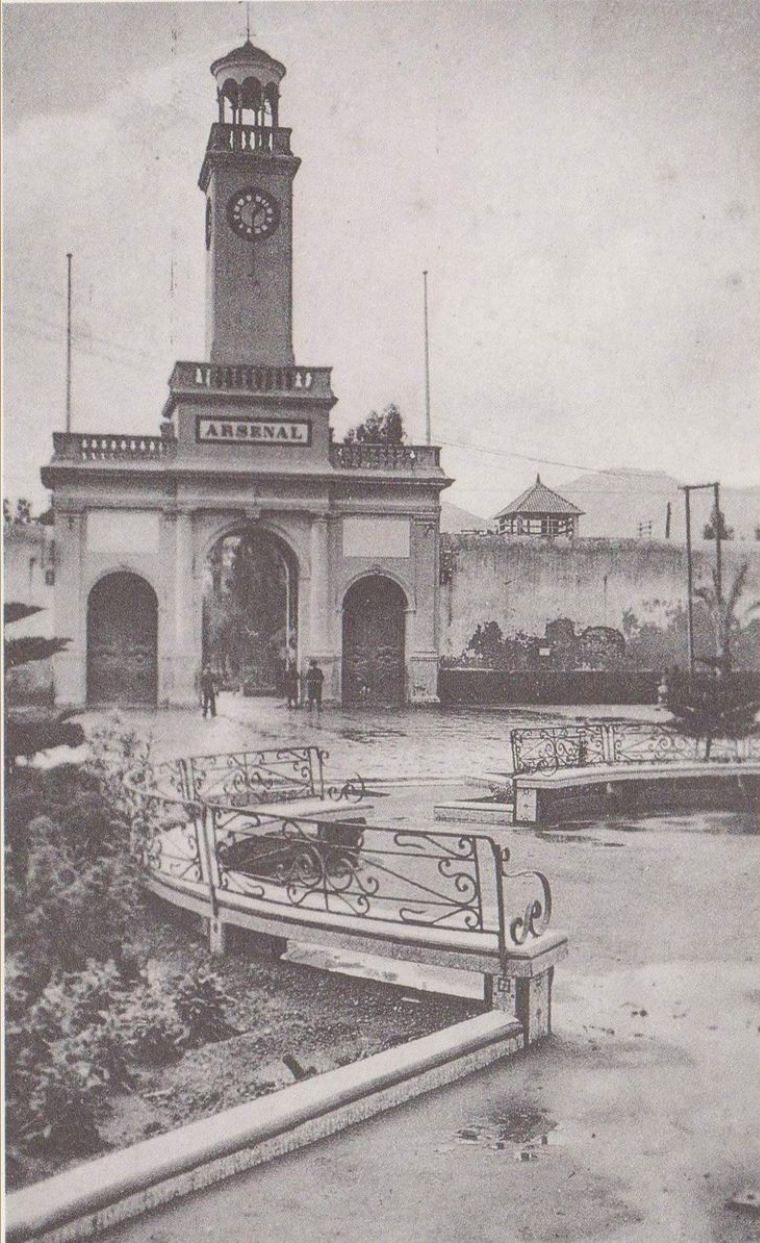
construyera el ramal, que, al coste del tendido, añadiría el inconveniente de *atravesar la alameda de San Antón y carreteras de Madrid y tomar unos cursos violentos*. Si se mantenía el plan del Ministerio de entrar por el Penal, había que perforar dos tapias de enorme grosor.

Por Real Orden de 24 de abril, quedó aplazado el proyecto.

EL PROYECTO DEFINITIVO

A la envergadura de las obras que había que acometer, se añadió además el problema de que la anchura de la vía del Arsenal era diferente a la de la vía general. En 1919 se habían adquirido materiales que por este motivo resultaron inviables. Por otra parte, la adquisición de los nuevos camiones de gasolina, capaces de transportar materiales de hasta cuatro toneladas y de arrastrar otros de hasta diez toneladas, estaban sufriendo en buena medida la necesidad de la vía férrea.

La última noticia que tenemos es que, con fecha de 11 de mayo de 1922, la Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles del Centro y Sur de España envió un oficio al Capitán General del Departamento, informando de que el tendido de enlace del puerto de Cartagena con esa base naval estaba acabado y que había decidido hacer pruebas de circulación los próximos días 18, 19 y 20 del mes corriente.



Puerta del Arsenal de Cartagena en 1920 (imagen extraída de es.pinterest.com)

BIBLIOGRAFÍA:

DELGADO VIÑAS, Carmen. (2010). Entre el puerto y la estación. La influencia de las infraestructuras de transporte en la morfología de las ciudades portuarias españolas (1848-1936). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XIV (m. 330). <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-330.htm>