

# Ciencia, técnica y religión

## El ingeniero José Almazán, el obispo Mariano Barrio y el proyecto de ferrocarril Albacete-Cartagena (1858)\*

MARÍA JOSÉ VILAR\*\*

### Resumen:

El ferrocarril Albacete-Cartagena, proyectado y construido entre 1851 y 1865, fue sin duda la obra de ingeniería más importante abordada en la región de Murcia en el siglo XIX, y contribuyó a sacar a esa región de su secular aislamiento e insertarla en el mercado nacional. La correspondencia aquí presentada entre el ingeniero J. Almazán, proyectista del ferrocarril, y el obispo de Cartagena, Mariano Barrio, incide sobre esta cuestión, pero en la misma se suscita otra muy candente en la época: las relaciones entre ciencia, técnica y religión. Ambos se muestran acordes en que existe la más perfecta compatibilidad entre ciencia y verdad revelada, entre tradición y progreso.

**Palabras clave:** Ferrocarril, ciencia, técnica, religión, Albacete, Cartagena, Murcia, J. Almazán, M. Barrio, siglo XIX.

### Resumé:

Le chemin de fer Albacete-Cartagena, projeté et construit de 1851 à 1865, fut sans doute l'ouvrage de génie civil le plus important réalisé dans la région de Murcie au XIX<sup>e</sup>. siècle. Cette voie ferrée permit tirer la région de son traditionnel isolement, en l'insérant dans le marché national. La correspondance ici présentée entre l'ingénieur J. Almazán, projeteur du chemin de fer, et l'évêque de Carthagène, Mariano Barrio, aborde cette question, au même temps que celle des rapports entre science, technique et religion, problème très débattu à l'époque. Tous les deux sout d'accord su la plus parfaite compatibilité entre la science et la vérité révélée, entre la tradition et le progrès.

**Mots clés:** Chemin de fer, science, technique, religion, Albacete, Carthagène, Murcie, J. Almazán, M. Barrio, XIX<sup>e</sup>. siècle.

---

\* Fecha de recepción : 30 junio 1999

\*\* C/ Ricardo Gil, 22, 2º A 30002 Murcia



## Planteamiento

En el proceso de modernización de Murcia y su región en el segundo tercio del siglo XIX ocupa un lugar destacado el tendido del ferrocarril Albacete-Cartagena, empeño llamado a prolongarse por espacio de catorce años, entre 1851 y 1865, en su doble fase de proyecto y construcción. Aunque esta línea férrea defraudó las esperanzas en ella cifrada como factor de desarrollo y en definitiva de renovación agraria y de incorporación a la revolución industrial, fue sin duda con sus 247 Km. e importantes trabajos de infraestructura la obra de ingeniería más notable abordada en el marco murciano durante todo el siglo XIX, sacó de alguna forma a la región de su secular aislamiento, y la insertó en un naciente mercado nacional.

Ninguna otra cuestión movilizó tan intensamente y por tan largo tiempo a la opinión pública murciana en el ochocientos como el asunto del ferrocarril, involucrándose en la misma en mayor o menor grado la totalidad de los sectores componentes del cuerpo social. La Iglesia no sería una excepción, según veremos seguidamente.

### *El ingeniero José Almazán y el ferrocarril Albacete-Cartagena*

La línea férrea Albacete-Cartagena, prevista desde un principio en el sistema ferroviario español diseñado para comunicar Madrid con las principales ciudades de la periferia y con el exterior, por razones de rentabilidad fue postergada a la línea Almansa-Alicante, ramal meridional del ferrocarril Madrid-Almansa-Valencia.

No obstante, su proyecto se remonta a 1851, en que en virtud de una Real orden de 15 de agosto, se encargó a José Almazán, ingeniero del puerto de Cartagena, realizar *in situ* la correspondiente *Memoria* técnica, ultimada y presentada en diciembre del mismo año, y publicada por el Ministerio de Fomento en el 53<sup>1</sup>. Almazán refiere haber recogido sus observaciones "... unas veces en lo profundo de silenciosos valles, y otras sobre las crestas de escarpados montes", y que "ha alentado nuestro ánimo, en más de una ocasión decaído, el convencimiento de que en la medida de nuestras fuerzas físicas e intelectuales, contribuyamos a la regeneración de nuestra patria en el reinado de la segunda Isabel"<sup>2</sup>.

El ingeniero diseñó un trayecto bastante rectilíneo, no obstante tener que salvar obstáculos importantes: el escalón existente entre la meseta y la cuenca del Segura, profundas hoces fluviales, la depresión prelitoral murciana y la sierra de Carrascoy. Estos obstáculos técnicos, sumados al hecho de que la línea proyectada debería recorrer 250 Km. de un país poco poblado cuando no desértico e inhóspito (preveía solamente su paso por cuatro localidades de alguna consideración: Tobarra, Hellín, Cieza y Murcia, presentadas como oasis en mitad de un desierto) y el previsible escaso movimiento de mercancías y pasajeros entre Cartagena y Albacete, hizo que se mostrase francamente pesimista sobre la viabilidad de la

1 ALMANZÁN, José: *Memoria sobre el Proyecto de Ferro- Carril de Albacete a Cartagena, mandado estudiar por Real orden de 15 de Agosto de 1851*. Madrid: Imprenta del Ministerio de Fomento, calle de la Luna núm. 29, 1853, 81 pp. + plano.

2 *Ibidem*, p. 81

línea férrea pretendida, que no dudaba de reputar de "quimera". A su juicio tan sólo sería viable si la recta prevista era sustituida por otra sinuosa, sobre todo entre Calasparra y Murcia, y no tanto para salvar obstáculos naturales importantes como para posibilitar su recorrido por los más feraces y poblados parajes regados por los ríos Mundo y Segura. Una vez cruzada la huerta murciana y soslayada la sierra de Carrascoy, el ferrocarril debería describir una nueva curva para enlazar los principales núcleos de población del Campo de Cartagena.

Pese a todo, el trazado descrito no variaba básicamente el inicial ideado por diferentes proyectistas poco conocedores de la realidad geográfica del país, que debería describir una línea casi recta. El propuesto por Almazán, aunque algo más largo, resolvía mejor los problemas técnicos planteados (en particular los orográficos y los inherentes a fuertes desniveles observables en algunos tramos), al tiempo que posibilitaba la comunicación entre las comarcas más ricas y pobladas. "Creemos –se lee en su *Memoria*<sup>3</sup>– que tanto en interés del país como en el de la misma explotación, está el hacer esas inflexiones, yendo el ferrocarril a buscar la producción y los pueblos, y no obligando a éstos a que busquen aquél". Tanto más por cuanto estaba previsto que sendos ramales desde Murcia no tardarían en enlazar esta región con Alicante y su provincia, como también con la Andalucía penibética..

Decidido el tendido de la línea Aranjuez-Almansa como continuación de la de Madrid-Aranjuez, y acordada su prolongación hasta Valencia, así como el ramal Almansa-Alicante y su enlace con Murcia y Cartagena, éste por R. orden de 6 de junio de 1856<sup>4</sup>, en el marco de la Ley general de Ferrocarriles de 1855<sup>5</sup>, la región murciana se vio postergada por el momento en las preferencias de la "Grand Centrale", controlada por los Rothschild, y su filial "Madrid-Zaragoza-Alicante" (MZA), entidades a las que José de Salamanca, constructor de la línea Aranjuez-Almansa, había transferido la explotación de ese ferrocarril y las otras concesiones mencionadas. Por ello fueron constituidas sendas comisiones pro-ferrocarril en Cartagena y Murcia, con participación de lo más granado de las fuerzas vivas de la región, es decir los fundidores, exportadores y empresarios mineros cartageneros, terratenientes, comerciantes y hombres de negocios murcianos, presididos respectivamente por Miguel Tacón, duque de la Unión de Cuba, isla en la que había hecho una gran fortuna con la trata de esclavos durante su gobierno entre 1834 y 1838, y por el marqués de Camachos, líder progresista de la región. El objetivo buscado era lograr una línea directa con Madrid desde Albacete, que no desde Almansa o Novelda como pretendía la empresa concesionaria<sup>6</sup>.

Ambas comisiones encargaron al ingeniero Almazán un nuevo y más detallado estudio técnico, que tuvo listo en 1857<sup>7</sup>. En el mismo, después de obviar por "ligero"<sup>8</sup> el que hicie-

3 Ibidem, p. 52.

4 BOME, XIX (1856), p. 63.

5 Ley General de Ferrocarriles, Aranjuez 3 junio 1855, CLE, LXV (1856), p. 233-242.

6 Sobre los diferentes proyectos para enlazar Cartagena y Murcia con Madrid mediante una línea férrea, véase nota 16 infra.

7 ALMAZÁN, J. *Memoria sobre el proyecto de Ferro-Carril de Albacete a Cartagena*. Por Don (...), Ingeniero Jefe de 2º clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos y Profesor de la Escuela superior del mismo. Madrid: Imprenta, Fundición y Librería de D. Eusebio Aguado, Pontejos, 8. 1857, 226 pp. +2 planos.

8 Ibidem, p. 1.



ra cinco años antes, presentaba ahora otro más extenso, detallado y riguroso. En efecto, en su nueva *Memoria* hace un estudio excelente, tanto técnico como económico, en el que nada deja al azar. Analiza con detenimiento todo lo referente a los trabajos de infraestructura inherentes al trazado y tendido: cálculos geodésicos, diseño de recorrido, coste presumible de las tierras expropiables, preparación de estos terrenos, obras de ingeniería prevista-túneles..., etc. –y su importe, como también de las estaciones y otros edificios auxiliares necesarios, material móvil, aparatos ópticos para señales..., etc., sin olvidar lo relativo al previsible rendimiento del ferrocarril una vez puesto en funcionamiento.

Habiendo evaluado el coste total en 134.859.978,65 reales de vellón<sup>9</sup>, entendía que esa suma podría ser amortizada en poco más de diez años, dado que los ingresos anuales previstos, calculados sobre esa media de tiempo, serían de 23.746.736,28 rs. anuales, en tanto los gastos de 11.580.802,80. En consecuencia preveía un beneficio neto anual de 12.165.933,48 reales<sup>10</sup>.

Lo cierto es que el tendido Albacete-Cartagena, directo que no ramal desde Novelda de la línea Almansa-Alicante, según pretendía la compañía concesionaria para asegurarse su rentabilidad, tuvo bastantes problemas para salir adelante. Si se logró fue por la fuerte presión ejercida sobre Madrid por los ayuntamientos de las provincias afectadas (Murcia y Albacete sobre todo, pero no exclusivamente), cuyos intereses lograron prevalecer con la designación en julio de 1858 del murciano marqués de Corvera para la cartera de Fomento. "Once partidos judiciales, 63 Ayuntamientos, 519 pueblos, aldeas, etc., 423.729 habitantes, con una riqueza difícil de apreciar –se lee en un alegato de mayo de 1861 en favor de su construcción<sup>11</sup>–, son a los que ha de reportar inmediatamente los beneficios del ferrocarril que sostenemos los interesados en él. Y esto sin contar que ha crecido el número de almas desde que se formaron los datos de donde hemos tomado la demostración hecha, y sin hacer mérito de otras provincias confinantes, de otros pueblos, aun de la provincia de Alicante, a quienes convendría el trazado directo a la corte...".

De otro lado mediaban también consideraciones de orden gubernativo para asegurar la más rápida y directa comunicación posible entre Cartagena y Madrid, es decir entre la principal plaza fuerte y base naval en el Mediterráneo y la capital de la nación. Y es que el proyectado ferrocarril tenía un carácter más estratégico que económico, no obstante los optimistas cálculos de Almazán y de sus otros propugnadores. Tan evidente era su irrentabilidad (y lo sigue siendo), que el Gobierno hubo de compensar a la compañía titular con concesiones más lucrativas en otras partes<sup>12</sup>.

9 *Ibidem*, p. 169.

10 *Ibidem*, p. 218.

11 [MARIN Y MARIN, Antonio:] *Reimpresión de algunos artículos publicados en el periódico "la Paz de Murcia", sobre la cuestión del Ferro-Carril de Albacete a Cartagena*. Murcia: Imp. de Leandro y Vicente Riera, Trajería 63, 1861, p.13.

12 Véase RODRÍGUEZ RUBIO, Jesús: *El ferrocarril Albacete-Cartagena*. Memoria de Licenciatura inédita dirigida por J.B. Vilar. Universidad de Murcia. 1986; MULA GÓMEZ, Antonio José: "Notas históricas sobre el ferrocarril en la región de Murcia. Del aislamiento a la integración en la red viaria nacional", en Antonio González Blanco (coord), *Los caminos de la Región de Murcia*. Murcia: Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

Aprobado el ferrocarril albacete-Cartagena por el Congreso, y emitida la correspondiente R. orden por el Ministerio de Fomento en 3 de mayo de 1859, Corvera se apresuró a notificar por telégrafo al gobernador de la provincia de Murcia. Este, por su parte, la difundió mediante un bando impreso<sup>13</sup> dos semanas antes de su aparición en el *Boletín* del expresado Ministerio<sup>14</sup> y en el de la provincia de Murcia<sup>15</sup>.

Sin embargo el proceso de construcción, iniciado en 1861, fue lento y contradictorio, de forma que la línea no entró en servicio en la totalidad de sus tramos hasta 27 de abril de 1865<sup>16</sup>. Pronto pudo comprobarse su irrentabilidad por ser insuficiente el movimiento de pasajeros y mercancías, poniéndose de manifiesto, entre otras falacias tenazmente repetidas hasta ese momento, la casi nula incidencia del mismo sobre la minería de Cartagena, dado que los plomos y otros productos del distrito continuaron saliendo por vía marítima, en tanto se recurría al ferrocarril solamente para traer de Sierra Morena algunas galenas utilizadas aquí como fundentes<sup>17</sup>.

---

CAM 1989, pp. 401-432. El contexto regional de la cuestión debatida puede verse en PÉREZ PICAZO, M<sup>a</sup> T.; LEMEUNIER, Guy: *El proceso de modernización de la región murciana, siglos XVI-XIX*. Murcia: Editora Regional. 1984; VILAR, J.B.: "Murcia", en Juan Pablo Fusi (dir.): *España. Autonomías*. Madrid: Espasa-Calpe. 1988, pp. 617-48; RODRÍGUEZ LLOPIS, Miguel: *Historia de la Región murciana*. Murcia: Editora Regional. 1998.

13 RODRÍGUEZ RUBIO, *El ferrocarril...*, f.83.

14 BOMF, XXX (1859), pp. 370-386.

15 BOPM, 16 mayo 1859.

16 Véase RODRÍGUEZ RUBIO, op. cit.; MULA GÓMEZ, op.cit. El ferrocarril Albacete-Cartagena en el marco de las restantes construcciones ferroviarias de la época, puede verse, entre otros, en TORTELLA, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarril en el siglo XIX*. 2<sup>a</sup> ed. Madrid: Tecnos. 1982; WAIS, Francisco: *Historia de los ferrocarriles españoles*. 3<sup>a</sup> ed. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 1987; ARTOLA, Miguel (dir.): *Los Ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España. 1978, 2 vols.; OTAZU, Alfonso: *Los Rothschild y sus socios en España (1820-1850)*. Madrid: O. Hs. Ediciones. 1987; GÓMEZ MENDOZA, Antonio: *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Madrid: Espasa-Calpe. 1989; RINGROSE, David R.: *Los transportes y el estancamiento económico de España, 1750-1850*. Madrid: Tecnos. 1972; ABELLÁN GARCÍA, A.: *Los ferrocarriles del Sureste*. Madrid: Inst. "Juan Sebastián Elcano". CSIC, 1979. Para el contexto económico de la España del momento es fundamental la consulta de dos lecturas contrapuestas: NADAL, Jordi: *El fracaso de la Revolución industrial en España 1814-1913*. Barcelona Ariel. 1975, y PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico de España (1780-1930)*. Madrid: Alianza. 1988, o contribuciones posteriores de ambos autores o por ellos coordinadas, entre las cuales: NADAL, J.; CARRERAS, Albert (dir.): *Pautas regionales de la industrialización española*. Barcelona: Ariel 1990 (de especial interés para Murcia la contribución de M.<sup>a</sup> T. PÉREZ PICAZO, "Pautas de industrialización de la región murciana. Del textil al agroalimentario", pp. 315-41); NADAL, J. (dir.): *Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial*. Barcelona: Ariel: 1992, y PRADOS DE LA ESCOSURA, L.; ZAMAGNI, Vera (eds.): *El desarrollo económico de la Europa del Sur: España e Italia en perspectiva histórica*. Madrid: Alianza. 1992. En igual dirección apuntan otras varias aportaciones tales como: SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás, *La modernización económica de España, 1830-1930*. Madrid: Alianza.1985; VILAR, J.B.: "El esfuerzo industrializador, 1833-1868", en t. XIV de *Historia General de España y América*. Madrid: Rialp. 1983, pp. 114-226; VILAR, J.B., *El despegue Revolución industrial española*. Madrid: Istmo. 1990, y VILAR, J.B.; VILAR, M.<sup>a</sup>J.: *La primera Revolución industrial española 1812-1876*. Barcelona: Ariel. 1998, que remiten a amplia bibliografía.

17 VILAR, J.B.; EGEEA BRUNO, Pedro M.<sup>a</sup> (con la colaboración de Diego Victoria): *La Minería Murciana Contemporánea*. 2<sup>a</sup> ed. Murcia: Universidad. 1990. Véase también VILAR J.B.; EGEEA BRUNO, P.M.<sup>a</sup>: "La infraes-

En cualquier caso la controvertida línea férrea no dejó de incidir positivamente sobre el desarrollo de la región, la sacó en parte de su secular aislamiento y contribuyó a integrarla en el naciente mercado nacional.

### *El obispo Mariano Barrio*

Mariano Barrio Fernández nació en Jaca (Huesca) en 21 de noviembre de 1805, formándose con los Escolapios de su ciudad natal y luego en la Universidad de Huesca, donde se licenció en derecho civil, se doctoró en canónico y en teología, y de la que fue después catedrático de disciplina eclesiástica. Habiendo sustituido la docencia por el ministerio pastoral, desempeñó durante diecisiete años varias parroquias y cargos curiales en la diócesis de Albarracín-Teruel, y fue vicario general y provisor del obispado de Palencia hasta su designación como titular de la diócesis de Cartagena, de la que tomó posesión en abril de 1848<sup>18</sup>.

Barrio gobernó el obispado de Cartagena hasta octubre de 1861, en que pasó a la archidiócesis de Valencia, que regentó hasta su muerte en 30 de noviembre de 1876, siendo ya cardenal. Por tanto en Murcia permaneció trece años, durante los cuales desarrolló una labor intensa, renovadora y perdurable. En la época de su intercambio epistolar con el ingeniero Almazán (1858) llevaba diez años en la diócesis, que llegó a conocer a fondo, no sólo en el plano eclesiástico y pastoral, sino también en su realidad social, económica, cultural y política.

Don Mariano Barrio puede ser presentado como ejemplo del prelado isabelino que buscó un no siempre fácil equilibrio entre la Roma de Pío IX, empujada por las circunstancias concretas por las que atravesaba Italia a una creciente involución contrarrevolucionaria, y el triunfante liberalismo español, ya consolidado en el poder, y por lo mismo inclinado a abandonar sus antiguos radicalismos. Pertenecía a la primera hornada de obispos presentados por Isabel II en la etapa de distensión entre España y la Santa Sede que precedió al Concordato de 1851<sup>19</sup>, y que puso fin a las difíciles relaciones que acompañaron y siguieron

estructura viaria en la sierra minera de Cartagena-La Unión", en A. González Blanco (coord.). *Los caminos...*, op.cit., pp. 433-46.

18 Sobre la biografía de M. Barrio con anterioridad a su llegada a Murcia, véase ORIVE, A.: "Mariano Benito Barrio Fernández", en Q. Aldea Vaquero, T. Marín Vaquero, J. Vives Gatell, *Diccionario de Historia Eclesiástica de España*. Madrid: Inst. "E. Florez" (CSIC). 1972, I., p. 195; CUENCA TORIBIO, José Manuel: *Sociología de una elite de poder de España e Hispanoamérica Contemporánea. La Jerarquía eclesiástica (1789-1965)*. Córdoba: Ediciones Escudero. 1976, pp. 316-17. Aunque centrada en el Sexenio revolucionario, contiene interesantes referencias retrospectivas sobre el M. Barrio anterior a 1868, la monografía de Vicente CÁRCEL ORTÍ, *Iglesia y revolución en España (1868-1874). Estudio histórico-jurídico desde la documentación vaticana inédita*. Pamplona: Eunsu. 1979, pp. 323-27. Sobre los pontificados cartaginense y valentino de Barrio, aparte los autores citados, véase: DÍAZ CASSOU, Pedro: *Serie de los obispos de Cartagena. Sus hechos y su tiempo*. Madrid: Est. Tip. de Fortanet. 1895, pp. 234-36 (hay 2ª ed. facsímil: Murcia: Inst. Municipal de Cultura, 1977, y reimpresión posterior de la misma); CÁRCEL ORTÍ, Vicente: *Historia de la Iglesia en Valencia*. 2ª ed. Valencia: Arzobispado de Valencia. 1987, II, pp. 566-72; VILAR, M.ª José: "Contribución a la biografía del cardenal Mariano Barrio, obispo de Cartagena y arzobispo de Valencia. (Veintitrés cartas inéditas, 1858-1874)", *Carthaginensia*, 1999. En prensa.

19 Véase CUENCA, J.M.: *El episcopado español en el pontificado de Pío IX. I. Apunte sociológico*. Valencia: Publ. Universidad. 1974, p. 57ss.



al definitivo triunfo de la revolución liberal española entre 1833 y 1839. Ideológicamente parece situarse en una línea posibilista y pragmática que buscaba el entendimiento, o siquiera una pacífica y constructiva cohabitación, con el liberalismo más conservador encarnado por el Partido Moderado de Narváez, atento a preservar los derechos históricos e intereses de la Iglesia católica en España, garantizados por la Constitución de 1845.

Sin duda el obispo conocía personalmente al ingeniero Almazán, a quien debía haber tratado esporádicamente en los diez años que llevaba en la diócesis, tiempo en el que visitó Cartagena en varias ocasiones, interesándose en esta ciudad, igual que en Murcia, por el proyecto de ferrocarril, por entonces prioridad máxima en la región. Aunque no figura en ninguna de las dos comisiones promotoras, sí lo estaban personalidades próximas al mitrado tales como el vizconde de Huerta, el marqués de Ordoño, o los empresarios cartageneros Francisco Dorda, Jaime Bosch y Andrés Pedreño<sup>20</sup>. Por tanto seguía de cerca este asunto, a la sazón en el punto de mira de sus diocesanos.

Se comprende que el ingeniero le remitiera desde Madrid su segunda y definitiva *Memoria* sobre el ferrocarril tan pronto fue editada a finales de 1857, sin esperar a traerla personalmente, según hiciera con otras personalidades relevantes de la región.

### *Las cartas*

En 8 de mayo de 1858 José Almazán, reciente la publicación de su segunda y definitiva *Memoria* sobre el ferrocarril Albacete-Cartagena, que le encargase el Ministerio de Fomento, y que serviría de referencia técnica para la construcción de aquél a partir de 1861, escribió desde Madrid una carta al obispo Mariano Barrio, remitiéndole un ejemplar de su obra, movido sin duda del deseo de ampliar los apoyos que necesitaba para sacar adelante el proyecto.

Afirma haber realizado su trabajo llevado de "un profundo sentimiento de justicia" en favor de su tierra y de sus paisanos para hacerles partícipes de los beneficios que necesariamente habrían de seguirse de la construcción de una vía férrea que les comunicase más fácilmente con el resto del país, empeño en el que se venía afanando por cuanto en la región murciana se hallaban no sólo sus "más caras aficiones" sino también sus "intereses". Por todo ello, y en atención a los filantrópicos móviles de su obra, no dudaba en ponerla en manos del

---

20 Sin embargo en ambas comisiones eran mayoritarios individuos de ideología progresista. La de Murcia, presidida por Camachos, con Agustín Braco de vicepresidente y Luis Girada y Antonio Hernández Amores como secretarios, aparecía integrada, aparte los ya mencionados Ordoño y Huerta, por el conde de Campo Hermoso, el ex-alcalde José Monassot, Francisco Melgarejo y José Asensio, y los acaudalados negociantes y asentistas (grandes compradores de bienes nacionales) Miguel Andrés Stárico, José M<sup>o</sup>. Esbrí y Francisco Cachiá, el último de ascendencia maltesa, y casi todos ellos seguidores de Espartero y de su partido. Otro tanto cabe decirse de la comisión cartagenera presidida por Tacón, en donde la presencia de Dorda, Bosch y Pedreño, se veía contrarrestada con creces por individuos como el varias veces alcalde Bartolomé Spottorno (genovés de origen), Félix Angosto, José M<sup>o</sup>. Vera, Pablo José Vergel, Antonio Buendía, Ramón Peña, Ángel Vidal Abarca y José Golmayo, todos prósperos hombres de negocios y en su mayoría militantes progresistas. Véase relación de comisionados en ALMAZÁN, *Memoria...*, 1857, p.3.

prelado, sometiéndola a su acreditado buen juicio.

La carta ofrecía al ingeniero oportunidad de entrar en un debate muy generalizado en la época. El de las relaciones entre el magisterio de la Iglesia y la libertad científica, principios que Almazán consideraba perfectamente compatibles. "Los muchos años que he pasado corriendo de pueblo en pueblo –refiere<sup>21</sup>– me han enseñado con cuanto recelo se reciben escritos que tengan algún viso de científicos, y cuán arraigada está aun entre las gentes sencillas la idea de lo maravilloso e infernal del vapor, creyendo buenamente que entre nuestra Santa Religión y las Ciencias existe un hondo abismo. V.E. sabe cual ninguno lo erróneo que esto es".

Prosiguiendo en igual línea argumental, pone de manifiesto como la astronomía, la geología y las restantes ciencias con sus logros y avances, lejos de cuestionar, afianzaban su certidumbre de hallarse regido el universo por un admirable plan divino. Por tanto existía el más completo acuerdo entre ciencia y religión revelada, y por ello entre tradición y progreso.

Su breve pero densa exposición no tiene desperdicio. Aparte proclamar la más perfecta compatibilidad ente fe y razón, entre saber científico y Revelación, ve en la obra divina destellos de la propia imagen de Dios, y considera la humana trasunto y reflejo de la divina, aunque en diverso grado según cada caso, radicando en ello su mayor o menor bondad y perfección. Se proclama creyente al referirse a "nuestra Santa Religión", ve en el triángulo el "símbolo sublime de nuestra Religión" (misterio de la Trinidad), y sin entrar en la entonces candente polémica creación/evolución, rechaza ese debate por falso y artificial, dado que los progresos de las ciencias "...afirman las eternas verdades de la Sagrada Escritura al describir los sucesivos períodos de la Creación", dándose en la realidad un "admirable consorcio de la Religión y la Ciencia, desconocido de muchos, quizá por no haberse tomado la pena de profundizar [en ello] la una o la otra".

Es así como Almazán manifiesta su crítica por lo que considera un falso debate, desautorizado por toda suerte de evidencias, enfrentamiento del que responsabiliza veladamente a científicos y clérigos, más inclinados a polemizar desde posiciones irreductibles que a buscar la verdad. Entiende no ser ese el caso de su interlocutor, a quien celebra por su ilustración y rectas intenciones, y a quien considera por encima de "miseras invenciones humanas", confiando por ello en su recto juicio, "mucho sabiduría" y "natural bondad".

Barrio, entonces en Albacete, donde se encontraba para saludar a la familia real, de paso por esa ciudad de su diócesis, y a donde le fue remitida la carta y *Memoria* de Almazán desde Murcia, respondió sin demora al ingeniero<sup>22</sup>, felicitándole por el trabajo realizado y expresándole sus mejores deseos en relación con el proyectado ferrocarril.

En cuanto a la controversia ciencia/religión, de entrada justificaba la desconfianza por el progreso humano en determinados ambientes por causa de los numerosos errores introducidos últimamente "con el nombre de novedades". No era la primera vez que se decantaba

21 ADM, Extra-Diocesim, carp. Excmo. Barrio: J. Almazán a M. Barrio, Madrid 8 mayo 1858.

22 Ibídem: M. Barrio a J. Almazán, Albacete, s.d. (1858).



en tal sentido. En un sermón pronunciado en Murcia en 1848, primer año de su pontificado murciano, rechazaría con rotundidad la ciencia que no camina acorde con la fe, por considerarla fuente de indiferentismo e irreligión. "Huid de sus luces –afirma<sup>23</sup>–, que son tinieblas, y su llamada ilustración no es más que una torre de Babel, cuyo cimiento es el orgullo y la soberbia".

En su carta a Almazán el obispo atrae la atención del ingeniero sobre la disfunción existente en la época entre los avances de las ciencias, las técnicas y en definitiva de "los intereses materiales" y el olvido en que yacían los "morales", cuando en su opinión unos y otros deberían marchar unidos y a la par, realizándose así "el gran pensamiento de Jesucristo de hacer a todos los hombres hermanos"<sup>24</sup>. En suma, se mostrará acorde con los planteamientos de su interlocutor, y en definitiva proclamará la armonía existente entre religión y ciencia, pues "...siendo Dios autor de ambas, y un Ser infinitamente sapientísimo, no puede obrar cosas contradictorias".

### Abreviaturas

- ADM : Archivo Diocesano de Murcia  
BOMF : *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*  
BOPM : *Boletín Oficial de la Provincia de Murcia*  
CLE : *Colección Legislativa Española.*

---

23 BARRIO FERNÁNDEZ, Mariano: *Sermón que dio el Ilmo. Sr. D. Mariano Barrio Fernández, dignísimo Obispo de Cartagena, en la festividad de Ntra. Sra. María Santísima del Carmen en su Iglesia de Murcia el día 16 de Julio de 1848*. Madrid: Por Aguado. Impresor de Cámara de S.M. y de su Real Casa. 1848, p. 15.

24 ADM, Extra-Diocesim, carp. Exmo. Barrio: M. Barrio a J. Almazán, Albacete, s.d. (1858).



# MEMORIA

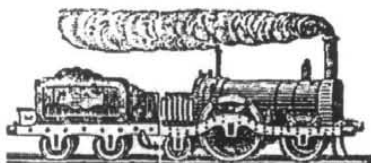
SOBRE EL PROYECTO

## DEL FERRO-CARRIL

DE ALBACETE Á CARTAGENA,

**POR DON JOSÉ ALMAZAN,**

*Ingeniero Cefe de 2.ª clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos,  
y Profesor de la Escuela superior del mismo.*



**MADRID:**

IMPRENTA, FUNDICION Y LIBRERIA DE D. EUSEBIO AGUADO.—PONTEJOS, 8.

—  
1857.



## APÉNDICE DOCUMENTAL

**I. José Almazán remite al obispo Mariano Barrio su "Memoria" sobre el proyecto del ferrocarril Albacete-Cartagena, al tiempo que le expone su convicción de existir la más perfecta correlación y armonía entre la religión y el progreso de las ciencias y las técnicas (mayo, 1858)<sup>1</sup>**

"Madrid y Mayo 8 de 1858

Excmo. e Illmo. Sr. D<sup>n</sup> Mariano Barrio

Murcia

Venerado Sr. :

*Suplicándole ante todo se digne perdonarme le interrumpa en sus penosas y difíciles ocupaciones, y confiando que su clemencia me disimulará que le distraiga breves instantes, paso a manifestarle que un profundo sentimiento de justicia y la íntima convicción que abrigo de lo útil que será un ferro-carril a lo largo de esa comarca, en que radican mis más caras aficiones e intereses, ha sido lo único que me ha sostenido para seguir ocupándome del proyecto de Camino de hierro entre Albacete, Murcia y Cartagena, y lo único que me ha impulsado a escribir una Memoria que dé cabal idea de la obra y de los medios para llevarla a cabo.*

*Siendo el fin tan benéfico como confesable el móvil, no he dudado un momento en ofrecer a V.E. un ejemplar de mi pobrísimo trabajo, porque su mucha sabiduría reparará [en] los errores en que abunda y su natural bondad le otorgará una explicación satisfactoria.*

*Los muchos años que he pasado corriendo de pueblo en pueblo me han enseñado en cuanto recelo se reciben escritos que tengan algún viso de científicos, y cuán arraigada está aun entre las gentes sencillas la idea de lo maravilloso e infernal del vapor, creyendo buenamente que entre nuestra Santa Religión y las Ciencias existe un hondo abismo. V.E. sabe cual ninguno lo erróneo que esto es. Porque si hay algo en el mundo material que permita al hombre formar ligera idea de lo sabio e infinito del Supremo Hacedor es la Astronomía; porque si el geómetra quiere salir del caos y limitar una figura plana, necesita al menos las tres líneas que forman el triángulo, símbolo sublime de nuestra Religión, porque si quiere ir más allá y estudiar los cuerpos, vé que en ellos hay que considerar sus tres dimensiones, y no contento aun, quiere llevar sus investigaciones al mayor de los que están a su alcance en nuestro planeta.*

*La Geología viene a sancionarle una tras otra las eternas verdades de la Sagrada Escritura al describir los sucesivos períodos de la Creación, y así tantos y tantos hechos que*

1 ADM. Extra-Diocesis, carp. Excmo. Barrio: J. Almazán a M. Barrio, Madrid 8 mayo 1858.



bajo la apariencia de triviales o poco científicos, esconden misterios y verdades de un orden muy superior, que dejan entrever el admirable consorcio de la Religión y la Ciencia, desconocido de muchos, quizás sólo por no haberse tomado la pena de profundizar [sobre ello] la una o la otra.

Por eso, y sabiendo que me dirijo a un dignísimo prelado, en quien la ilustración y el buen deseo rebosan a la par, y que considera su sublime ministerio como la sola antorcha que embellece y precede a las miserables invenciones humanas, no he vacilado en ofrecerle este humilde tributo de admiración y respeto. Dignese V.E. acogerlo, no por lo que ello vale en sí, sino por la buena intención que lo ha dictado, y reciba a la vez la distinguida consideración con que se ofrece su seguro servidor q[ue] b[esa] s[u] m[ano], JOSÉ ALMAZÁN."

## II. El prelado se muestra acorde con las ideas religiosas del ingeniero y le expresa sus mejores deseos en relación con el proyecto del ferrocarril (mayo 1858)<sup>2</sup>

"Sr. D. José Almazán

Muy Sr. mío y mi estimadísimo dueño: Hallándome en Albacete con motivo de la venida de SS.MM., se recibió en esta la fina y apreciable carta de V., 8 de Mayo, con la *Memoria* sobre el ferro-carril a Cartagena, que V. ha redactado con tanta inteligencia, y a costa de tantos desvelos, remitiéndome un ejemplar.

Doy a V. gracias por tan deferente obsequio, y le deseo el triunfo científico a que V. aspira, que es que se estimen cual se merecen sus trabajos el día que se realicen las obras.

Estoy tan conforme con V. respecto de la unión entre la Religión y la ciencia, como que siempre he creído y no he podido menos de creer, que siendo Dios autor de ambas, y un Ser infinitamente sapientísimo, no puede obrar cosas contradictorias.

Amigo mío, las gentes sencillas han dudado siempre de toda novedad. Esto está en la naturaleza del hombre, pero la introducción de muchos errores con el nombre de novedades, han hecho más meticolosas a las gentes. Si a la vez que se promueven los intereses materiales se diese impulso igual a los morales, es decir se trabajase porque marchasen unidas la Religión y la ciencia, entonces podría creerse que se iba a realizar el gran pensamiento de Jesucristo de hacer a todos los hombres hermanos, uniéndolos en intereses y en ideas y creencias.

Dispéñeme V. esta digresión como en justa correlación de las ideas de su atenta y fina carta, y disponga del afecto y consideración que hacia V. reproduce s[u] m[y] atento s[eguro] s[ervidor] y cap[ellán] q[ue] b[esa] s[u] m[ano]."

<sup>2</sup> *Ibidem*: M. Barrio a J. Almazán, Albacete, sin fecha -1858- (Borrador de respuesta, autógrafo de Barrio, al pie de la carta de Almazán). Anotación al margen: "Se contestará en Murcia".

