

## **EL FERROCARRIL SUBURBANO DE MÁLAGA. ESTUDIO Y PUESTA EN VALOR DE LA LÍNEA MÁLAGA-VENTAS DE ZAFARRAYA**

**Lourdes Royo Naranjo**

### **1. Nacimiento de una nueva era Industrial**

Es el Ferrocarril uno de los medios de transporte que más ayudaron al progreso y desarrollo de pueblos y ciudades que a principios del S. XIX vieron mejorar sus industrias, comercio, transporte de mercancías, pasajeros así como el desarrollo cultural de numerosas poblaciones que acortaron distancias. Era imposible imaginar las innumerables consecuencias que el invento de Watt iba a originar cuando se aplicó el vapor al transporte por ferrocarril a partir de 1825, siendo conocido por todos aquella famosa frase tan repetida por aquel entonces: “Que el país haga caminos de hierro, que los caminos de hierro harán al país”. El ferrocarril se presentó entonces como un acontecimiento sin precedentes imponiéndose en una sociedad y abriéndose camino en la historia de la arquitectura de hierro que era reclamada insistentemente por los nuevos tiempos, un contexto donde las estaciones de ferrocarril se presentaron como el campo perfecto para la investigación y las transformaciones de materiales, sistemas técnicos, arquitectónicos y por qué no, también históricos.

Serán las antiguas estaciones de ferrocarril el reflejo más directo del impacto de las tecnologías así como el crecimiento de las ciudades, alzándose como las construcciones más representativas de la Revolución Industrial. Por ello consideramos que el estudio de las estaciones del Ferrocarril Suburbano de Málaga no puede convertirse en un análisis de carácter tipológico o de sucesivos avatares económicos acontecidos a lo largo de los siglos XIX y XX, sino más bien pretendemos que llegue a convertirse en una pequeña aportación a una parte de nuestra historia todavía por descubrir. El estudio de un entramado urbano fruto de las complejas relaciones sociales íntimamente relacionadas con una serie de necesidades nacionales y locales.

Pero hemos de remontarnos a la era industrial para comprender las vicisitudes de un contexto histórico en el que el hierro adquiría por aquel entonces una nueva dimensión. El hierro fundido se alzaba como el material más apropiado para los nuevos tiempos, y sería en 1780 cuando aparecieran las “primeras columnas de fundición sustituyendo a los pilares de madera de las viejas hilanderías inglesas”<sup>1</sup> Capaz de ofrecer toda una serie de posibilidades infinitas que poco a poco fueron amoldando sus formas a los esquemas impuestos por la Academia, de modo que hacia 1850 se planteaba la necesidad de proteger dichas estructuras de hierro construyendo una arquitectura estrechamente ligada a los progresos de la ciencia y la industria<sup>2</sup>:

“Hay un trabajo preliminar a cumplir antes de que la arquitectura pueda apropiarse netamente del hierro: es necesario que las nuevas construcciones sean introducidas en el sentimiento de la época, la industria minera ha provisto la materia, la ciencia y la industria de las construcciones (...) el espíritu público se forma poco a poco; el arte vendría más tarde”

---

<sup>1</sup> GIEDION, S., *Espacio, tiempo y arquitectura*, Dosset, Madrid, 1978, p.186.

<sup>2</sup> GIEDION, S., *op.cit.*, p.192.

En lo que a España se refiriere, la construcción de los ferrocarriles comenzó tarde y una vez iniciada, se realizó precipitadamente. Hasta 1844 las iniciativas particulares no consiguieron grandes adelantos y cuando por fin la Real Orden contribuiría a poner en marcha la Historia de nuestros ferrocarriles, se desató una oleada de especulaciones que terminaron en 1854 con el alzamiento de los progresistas en el poder, dictándose al año siguiente la *Ley General de Ferrocarriles*, y meses más tarde las dos piezas restantes de la legislación ferroviaria española: la *Ley de Bancos de Emisión* y la de *Sociedades de Crédito*.

Son años de fervor constructivo como representan las propias cifras, ya que entre 1856 y 1866 entraron en funcionamiento 4500 Km. de vía. Nos encontramos pues en un siglo en el que la ciencia y el arte estaban momentáneamente separados y donde arquitectos e ingenieros se disputaban la representación de un universo aún por construir. Aún así el atractivo de exenciones y subvenciones así como el incentivo de las leyes de Bancos de emisión y Sociedades de Crédito pronto se convirtieron en los principales motivos por los que países extranjeros llegaron a invertir en el negocio ferroviario de nuestro país. Una euforia que no duraría demasiado pues pronto llegaría la reducción de los transportes, la insuficiencia de los ingresos así como las sucesivas crisis que cambiaron radicalmente las esperanzas de aquellas compañías que después de la Revolución de 1868 consiguieron sobrevivir como consecuencia de un profundo replanteamiento del sector ferroviario.

Centrándonos más concretamente en la ciudad de Málaga debemos señalar varias razones por las que el ferrocarril llegó a nuestra provincia. Circunstancias que oportunamente favorecieron que tal empresa pudiera llevarse a cabo, como sucedió con la necesidad de contar con un transporte rentable capaz de abastecer a Málaga del carbón procedente de las minas de Belmez y Espiel. En segundo lugar y estrechamente relacionada con la anterior, se planteaba la necesidad de repartir el carbón a las industrias de Heredia, la Concepción en Marbella y la Constancia en las playas de San Andrés, todas ellas surtidas de carbón vegetal. En tercer lugar se facilitaría la apertura del comercio a una amplia zona de provincias de Córdoba, Jaén, Granada y Sevilla, además del Valle del Guadalhorce, aumentando con ello la actividad comercial relacionada con la actividad portuaria. Una de las condiciones más favorables para la construcción del ferrocarril en Málaga fue el papel que jugaba el Puerto de Málaga como exportador e importador de productos y grandes cantidad de artículos. Destacando en este sentido el informe sobre el proyecto presentado por Martín Larios, donde se expresan algunas de las razones por las cuales justificar dicho proyecto<sup>3</sup>:

“Málaga, uno de nuestros mejores puertos del Mediterráneo, no se mira ya sólo como una población mercantil; va haciéndose acreedora al nombre de industria. Crea fábricas de manufacturas y otros artículos, sostiene relaciones con el interior y exterior (sic.), haciendo surcar a sus buques los más lejanos mares; y por fin acomete cuantas empresas y negocios se prestan, por arduos que sean.

Nada más natural que pensar en la apertura de un ferrocarril que por medio de la celeridad que proporciona el tránsito aproxime a la capital de la provincia sus principales poblaciones, y la rica y feraz campiña de la Córdoba: que facilite la conducción de los frutos, y tenga a los especuladores al corriente de los cambios de la plaza para aprovechar la oportunidad de las transacciones mercantiles”

Pero tendríamos que remontarnos hacia el año 1844 para comprender los planteamientos que hicieron el que sería “primer camino de hierro malagueño”. Por aquel

---

<sup>3</sup> AGUIRRE, José María, “Informe relativo al proyecto de Ferrocarril de Málaga a Córdoba”, (A)rchivo del (M)inisterio de (O)bras (P)úblicas L-8722, nº161, Madrid.

entonces la Junta del Ferrocarril de María Cristina formuló dicha propuesta, pero tras varias tentativas de grupos franceses e ingleses transcurrieron ocho meses, y mediante una R.O de 14 de septiembre de 1852 se otorgó a Martín Larios la concesión definitiva para la construcción de un ferrocarril de carácter estatal cuyo recorrido iría desde Málaga hasta el punto más conveniente determinado entre las localidades de Córdoba y Sevilla<sup>4</sup>.

“El proyecto realizado por un equipo inglés de ingenieros optó por un trazado que seguía el valle del Guadalhorce y tajos de Gaitán hasta alcanzar la altiplanicie de dicha población. Posteriormente el tendido se modificó desde las cercanías de Bobadilla, siguiendo la línea de trazos, para discurrir por Fuente de Piedra, la Roda y Casariche hasta Almodóvar, en donde se fijó el empalme con la línea prevista entre las ciudades de Córdoba y Sevilla”

Sin embargo la confluencia de toda una serie de avatares financieros entre los que se encontraba la figura de José Salamanca así como toda una serie de protestas de los comerciales de Málaga indignados con las poblaciones más importantes de la campiña cordobesa, originaron que se anulase la subasta por la que se había adjudicado la construcción a Larios. Un proceso que culminaría con la segunda subasta del ferrocarril de Almodóvar a Málaga, y con una “mejorada oferta” por parte de José de Salamanca quien consiguió ganarla. Poco tiempo después y fruto del nuevo gobierno de ideas progresistas con el que España se alzaba, varias concesiones fueron anuladas de inmediato, entre ellas la correspondiente a la línea de Málaga, elaborándose como consecuencia una Ley General de Ferrocarriles. Pero la historia de nuestros ferrocarriles seguiría su caminar y por Ley de 18 de junio de 1856 volvería a adjudicarse el camino de hierro a un trust francés: la Sociedad de Ferrocarriles del Gran Central de Francia.<sup>5</sup> Aunque pocos meses más tarde la quiebra de la Sociedad daba paso con fecha 30 de marzo de 1859 a una nueva subasta del tramo Málaga-Córdoba. En dicha ley se estipulaba que el trazado sería el que definía el proyecto que en 1857 redactaría Máximo Perea por encargo del Ministerio de Fomento, trazado que discurría por la Roda, Campillos, Ardales, Carratraca, Casarabonela, Coín y Cártama. Finalmente el 19 de diciembre de 1859 se aprobaba por R.O. la subasta por la que se adjudicaba a Jorge Lóring la concesión de la línea Córdoba- Málaga con una longitud de 198,961 Km. para la que se asignaba una subvención de 360.060 reales por Km.

La historia de los ferrocarriles Suburbanos de Málaga se inicia cuando la ciudad malacitana permanece sumida en lo más bajo de su crisis económica allá por 1909 y dos compañías extranjeras encuentran en este enclave costero el enlace perfecto para construir unos servicios urbanos, primero de tranvías y más tarde de ferrocarriles suburbanos. El 11 de marzo de 1905 ante el notario de Madrid, don Francisco de Moragas y Tejera, se constituye una sociedad, con capital extranjero en su mayoría belga de cuatro millones de pesetas y cuya finalidad era la construcción de unos ferrocarriles de vía estrecha de un metro de ancho y del que sería concesionaria por un período de 99 años. Respecto a las líneas que llegaron a trazarse destacaremos la línea FC. Málaga – Vélez Málaga (1908); FC. Málaga – Coín (1913) y FC. Vélez Málaga – Ventas de Zafarraya (1922).

Analizando la línea FC. Málaga – Vélez Málaga podemos señalar que su concesión fue otorgada por R.O 12 de julio de 1906 e inaugurándose los servicios el 23 de enero de

---

<sup>4</sup> OLMEDO CHECA, A., “El primer camino de hierro”, *PENDVLO* n.º. 3-4, Colegio Oficial de Ingenieros y Técnicos Industriales, Málaga, 1993, p.49.

<sup>5</sup> Como continuación de una línea que partiendo de Madrid y Almansa debía continuar por Alcaraz y Córdoba hasta el puerto de Málaga.

1908. Su recorrido contaba con una longitud de 36 Km. y sus principales estaciones a lo largo de la Costa Oriental fueron las siguientes como Estaciones encontrábamos Rincón de la Victoria, Torre del Mar y Vélez Málaga y como Apeaderos: El Palo, La Cala, Benagalbón, Chilches, Benajárfate, Valle Niza y Almayate.

Una línea que dejaría de utilizarse el día 22 enero de 1968, autorizándose su levantamiento por Decreto 1741 con fecha 13 de julio de 1967. La línea FC. Málaga – Coín discurría por la costa Occidental hasta S.Julián, donde cambiaba su rumbo hasta Glacis de la Sierra de Musa camino de Coín. Otorgada su concesión por R.O 12 de julio de 1913 en sus 29 Km. contaba con las siguientes Estaciones Churriana, Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande y Coín y como Apeaderos: S.Julián, La Alquería, San Pedro Menaya y Vallehermoso. La construcción de esta línea sería el detonante para que apareciera la que sería definitiva Estación principal de la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, localizándose su nuevo emplazamiento en la Plaza de Suárez de Figueroa, en el Muelle Heredia, llevando estas obras consigo, no sólo la remodelación de la zona, sino además las consiguientes expropiaciones necesarias y la construcción de la nueva estación por parte de los arquitectos Enrique Verdú y Leopoldo Werner. Sin embargo sería a primeros de julio de 1965 cuando cesara el tráfico de esta línea según acuerdo del Gobierno aprobado en el Consejo de Ministerios de 26 de mayo de 1965. y cuya decisión no impedía que siguiera manteniéndose la actividad en el tramo de Málaga – S. Julián, al ser utilizada por los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (Feve) para el recorrido de la línea Málaga- Torremolinos- Fuengirola.

Posiblemente fuera la línea Vélez - Ventas de Zafarraya la más ambiciosa en su proyecto. Autorizándose por Real Orden de 24 de diciembre de 1910, su trazado discurría por el interior, adentrándose en la provincia de Granada con una longitud de 31 Km. Quizás el dato más curioso de esta línea lo encontramos en el primer tramo de Vélez a Periana, inaugurado el 11 de junio de 1914<sup>6</sup>, pues contaba con un ferrocarril de cremallera al tener que salvar un desnivel de tres tramos con rampas. Para ello se emplearon unas locomotoras de fabricación suiza, denominadas “mixtas” capaces de alcanzar una velocidad de 12 Km/h. Era además una línea que contaba con las Estaciones de Vélez Málaga, Periana, Ventas de Zafarraya y los Apeaderos de Trapiche, la Viñuela y Matanza, pero que por Decreto 2.214 de 10 de Diciembre de 1959 llegaría a autorizarse su levantamiento, cesando totalmente los servicios ferroviarios el 12 de mayo de 1960.

Una vez descritas las diferentes líneas con las que contaba la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, muchos son los adjetivos que nos surgen a la hora de describir sus estaciones de ferrocarril: elementos constructivos que configuraron las taquillas de viajeros, oficinas, salas de espera, consignas, andenes, vías... espacios donde un ferrocarril olvidado llegaría a convertir unas estaciones perdidas en lugares comunes. La desaparición de sus líneas así como el abandono de la mayoría de sus estaciones y apeaderos han dejado una profunda huella en la memoria histórica de las poblaciones que vieron y conocieron la historia del tren desaparecido. “Hoy sólo quedan las estaciones y apeaderos que se erigen como testimonios mudos de un pasado que no existe”<sup>7</sup> Resulta lamentable que no hayamos

---

<sup>6</sup> Las obras de esta línea fueron realizadas en dos etapas: Un primer tramo de Vélez a Periana y un segundo inaugurado después de la Primera Guerra Mundial el 28 de agosto de 1922.

<sup>7</sup> Comentario extraído de un cartel que encontramos en la antigua Estación de Ferrocarril Suburbano de Torre del Mar, describiendo brevemente la desaparición de la línea que estudiamos. Una señalización promovida por la Junta de Andalucía y que explica en pocas frases la historia de dichas estaciones.

encontrado apenas documentación sobre la vida de los ferrocarriles Suburbanos de Málaga, la construcción de sus estaciones, arquitectos, transformaciones de las líneas o simplemente referencias a su confirmada disolución. Todo un material de planos, fotografías o alguna documentación de carácter empresarial apenas conservadas en la memoria. Un servicio de ferrocarriles que aumentó considerablemente en la década de los treinta pero que poco a poco y a la suma de una serie de circunstancias fueron mermando las posibilidades de tan ambiciosos proyectos, desembocando en los años sesenta en su total desaparición. A pesar de ello, algunas referencias acerca de lo que fue nuestro ferrocarril suburbano quedan dispersos en escritos, anotaciones, así como un conjunto de artículos periodísticos que han venido a sumarse al recuerdo de antiguos trabajadores de la compañía. Datos todos ellos que vienen a sumarse al intento por acercarnos a una parte de la historia malagueña. Teniendo en cuenta las anotaciones de César Mohedas podemos conocer algunas de las características técnicas de la construcción de dicho ferrocarril<sup>8</sup>:

“A causa de su condición de ferrocarriles económicos, van a ser construidos de vía estrecha, con un ancho de vía de 1000 mm. El carril utilizado originalmente era de tipo Vignole (modelo A.V.t) de 23 Kg. Por metro, siendo instalado posteriormente de 30 a 35 Kg. por metro, este último en renovaciones de vía. Las traviesas variables en clase, roble, eucaliptos o pino, se adaptaban a las medidas de 1.80 por 0.28 por 0.14. El tirafondo más empleado era de hierro con cabeza rectangular. La cremallera, instalada en tres tramos con una longitud total de 10.162'50 m, estaba construida por dos filas paralelas de barras de sistema ABT de 36 mm de espesor, paso de 118 mm y desnivel sobre los carriles de 76 mm. El trazado de las líneas era muy sinuoso excepto entre Málaga y Torre del Mar, en que por correr paralelo a la costa era en su mayor parte recto. En cuanto al perfil de éste era prácticamente horizontal excepto entre la Viñuela y Ventas de Zafarraya donde se alcanzaban rampas máximas de 0'080. El punto más alto (945 m) se encontraba en las proximidades de Ventas de Zafarraya y el más bajo (2 m) en Málaga. Todas las líneas eran de vía única”

Respecto al material tractor y móvil tenemos constancia de que tanto las locomotoras como los coches de viajeros así como los vagones de mercancías, eran de procedencia extranjera, en su mayoría suiza y belga. En un principio la compañía contó con unas quince locomotoras de vapor, tres locomotoras diesel y otros tres automotores de construcción más baja<sup>9</sup>:

“En octubre de 1935, en la línea de Vélez Málaga circulaban siete trenes en cada sentido, continuando dos hasta y desde Ventas de Zafarraya (...) Después de la Guerra Civil, en julio de 1939, el servicio se redujo en la línea de Málaga-Vélez Málaga-Ventas de Zafarraya, circulando tres trenes en cada sentido hasta la capital de la Axarquía y uno hasta y desde Ventas de Zafarraya. Este servicio se mantuvo con el aumento de un tren desde Vélez Málaga, hasta la llegada de los automotores”

De la historia de sus recorridos apenas nos quedan algunas anécdotas de antiguos usuarios, familiares de jefes de estación o recuerdos escritos por Julián Sesmero en sus artículos:<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> MOHEDAS, César, “Ferrocarriles Suburbanos de Málaga”, *Maquetrén*, nº 2, Madrid, 1991, p.47.

<sup>9</sup> MOHEDAS, César, *op.cit.*, p.51.

<sup>10</sup> SESMERO RUIZ, Julián, “Los FF.CC. Suburbanos en el recuerdo de los malagueños. Del “matagallinas” al “cochinita”, cincuenta y cuatro años de vida ferroviaria”, *Málaga, su historia y sus gentes*, Capítulo XVIII, Bobastro, Málaga, 1987, p.365.

“Salir de la estación portuaria hacia Vélez Málaga en aquellos convoyes bailongos, cuyos vaivenes cosían a pellizcos las tiernas carnes de nuestros muslos infantiles y desnudos al dilatarse y contraerse el entablillado de los asientos; ver correr un paisaje de playas y villatas marengas por la Mlagueta, pasando por la Fuente de la olla, Antonio Martín con su “palomar” pintado de azul o los baños de la Estrella y de Apolo, cuyos albercones estaban dotados de pesadas y antihigiénicas mamparas de esparto trenzado para separar damas de caballeros; avanzar por la entonces inexistente escollera del paseo marítimo plagado de chambaos o chambaillos o de bañistas familiares que levantaban sombrajos con sábanas, mantas y cañas de tender la ropa; ver el bullir del mundo del verano con jóvenes muñecas de bañadores enterizos rematados por diminutas falditas tontas y coquetones fruncidos para evitar el mucho señalamiento de sus pechos y la generosidad caderil; seguir la línea de la playa por la derecha, en tanto que por la izquierda se quedaban atrás garajes y entradas de servicio de los palacetes de Reding, SANCHA Y Sorolla, y Caleta y Limonar eran, si acaso, una intuición desde la lejanía y ática arboleda; avanzar por Bellavista y el Morlaco hacia el recodo de la luz del Levante avanzando, creo, no eran cosas que se hayan podido perder para siempre.”

Muchas fueron las causas que aceleraron el proceso de desaparición de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga. A los pocos años del funcionamiento de la línea Málaga-Vélez Málaga, la Primera Guerra Mundial afectaría al Banco de Amberes junto a todos los proyectos e inversiones que de aquí se desprendían, entre ellos, el control económico del ferrocarril Malagueño. Al mismo tiempo, toda una serie de acontecimientos de carácter local y nacional fueron deteriorando una parte de nuestra historia: el aumento del fenómeno turístico así como el abandono de las zonas rurales repercutiría de manera peyorativa en la utilización de este medio de transporte, el desprestigio de la prensa local, los intereses particulares de políticos y ciudades, la competencia de una nueva flota de autobuses para el transporte de viajeros así como el endeudamiento progresivo de la propia Compañía de los Suburbanos hicieron que el final fuera inevitable, perdiéndose no sólo uno de los sueños por unir dos capitales andaluzas,<sup>11</sup> sino además un buen número de puestos de trabajo entre personal de dirección, oficinas generales, servicios de talleres, vías, obras, material y tracción, camionaje...<sup>12</sup>

De modo que en 1958 se realizaban ya los estudios para el levantamiento de las vías de la línea de Vélez Málaga y aunque en un primer momento se apostara por la renovación y recuperación de tal camino de hierro, las decisiones estaban ya tomadas, de modo que la propia compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga facilitó su desaparición, quedando oficialmente las cosas de este modo<sup>13</sup>:

---

<sup>11</sup> Tanto por parte de Málaga como de Granada se soñaba con el proyecto de que este tren uniese ambas ciudades, reiterándose una y otra vez la importancia y repercusiones de tal prolongación ferroviaria que desde Ventas de Zafarraya a Granada podía llegar a tener, cometido al que se comprometía la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga en 1929 en un plazo máximo de tres años.

<sup>12</sup> “Tomando como referencia el Libro de Personal de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga (1945) figuraban como muy destacados miembros de construcción del MAC: Francisco Eche copar (ingeniero), Gastón Wens (secretario), Juan Petit (contable), Francisco Nebot (médico), [y haciendo mención del Libro de Personal de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga de 1958 destacaban figuras como], Gastón Wens (director gerente), Salvador Gallardo Martín (jefe de servicio), Francisco Benítez Bodín (subjefe), Ángel Fernández Sepúlveda (abogado), José Navas Maldonado (médico), Sebastián García Santamaría (practicante), Fernando Vivar Téllez, Miguel Sánchez Cárdenas, Enrique Martínez Nevot, Ángel Pérez Sánchez, Francisco G. García Gómez, Luis Bachiller Argumosa, Juan Berenguer Llerena (...) El número de trabajadores que totalizaban las tres líneas citadas documentan la existencia de una plantilla de quinientos trabajadores”, *cit.en* SESMERO, Julián, *op.cit.*, p.371.

<sup>13</sup> BURGOS MADROÑERO, Manuel, “Los tranvías de Málaga”, *Jábega* nº13, Diputación Provincial de Málaga, Málaga, 1976, p.48.

“Los terrenos de la zona del tramo ferroviario Málaga-Almellones, se expropia por la Séptima Jefatura Regional de Carreteras para la prolongación y ensanche del Paseo Marítimo; El tramo de Almellones-Vélez Málaga, expropiado por la Confederación Hidrográfica del Sur de España para la ejecución del Proyecto de Abastecimiento de Aguas de la Costa del Sol Oriental, llevando consigo la de los edificios, obras de fábrica, estaciones... La estación principal de dichos ferrocarriles en el Muelle Heredia, la expropia la Junta de Obras del Puerto (...) El tramo Málaga-San Julián lo seguirán explotando los ferrocarriles españoles de vía estrecha (FEVE), mediante su ferrocarril Málaga-Torremolinos-Fuengirola. El tramo San Julián-Coín ha revertido al Patrimonio del Estado, conjuntamente con sus estaciones, obras de fábrica, e igualmente sucede con la línea Vélez-Ventas de Zafarraya”

En el año 1973 la Confederación Hidrográfica del Sur inició los expedientes de expropiación de los terrenos que estaban afectados a la concesión otorgada en su día a la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, concretamente, de los terrenos que se extendían a través de los términos Municipales de Málaga, Rincón de la Victoria y Vélez Málaga. Dicha expropiación tenía por objeto el disponer de los meritados terrenos para la ejecución de las obras comprendidas en el Proyecto de Abastecimiento de Agua Potable a la Costa del Sol Oriental Malagueña, y los expedientes expropiatorios, uno por cada término municipal, fueron abonados con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, adquiriendo en tal momento la calificación jurídica de terrenos de dominio público. Desde entonces han permanecido bajo la Administración de este Organismo con tal calificación, afectos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de este servicio, discurriendo por ellos la tubería de abastecimiento de agua. Una historia que se esconde en cada una de las estaciones de la Compañía del Ferrocarril Suburbano de Málaga, y que pretendemos esbozar reconstruyendo la que fue línea Málaga-Ventas de Zafarraya. Un camino donde encontraremos estaciones principales y apeaderos, algunos rehabilitados o reformados, y otros destruidos o simplemente olvidados por el tiempo.

## **ESTACIÓN DE MÁLAGA**

La estación de Suburbanos de Málaga pasó a manos de la propia Autoridad Portuaria y bajo su tutela comenzaron los trabajos de remodelación y rehabilitación del edificio. Formalmente debemos señalar que se trata de un edificio exento, con una superficie en planta de 335 m<sup>2</sup> situado dentro del recinto portuario. En la actualidad está dividido en dos plantas y coronado por una cubierta plana cuya accesibilidad tiene lugar a través de una pequeña escalera de caracol. Tras muchos años de abandono y olvido se decidió llevar a cabo un proyecto de restauración y rehabilitación de dicha estación, para ello y con fecha 21 de marzo de 1996 fue constituida la Comisión Técnica encargada de estudiar las ofertas presentadas en el concurso de obras correspondientes al Proyecto de “Remodelación del Edificio de Suburbanos en el Puerto de Málaga” por las siguientes personas: Manuel Conde Gutiérrez del Álamo (Director Técnico) y el Jefe del Departamento de Infraestructura y Conservación Juan Pablo Gómez de la Fuente.

Tras el estudio de las diferentes propuestas de empresas se procedió a valorar la oferta económica al mejor postor ente ellas, por lo que la comisión técnica nombró como empresa

encargada de las obras a FERROVIAL S.A.<sup>14</sup>. El autor del Proyecto de Remodelación de la Antigua Estación de Suburbano de Málaga fue D. Juan Pablo Gómez de la Fuente, jefe del Departamento de Infraestructura y Conservación del Puerto de Málaga y el comienzo de las obras tuvieron lugar el día 8 de julio de 1996 finalizando las tareas de rehabilitación tras ocho meses de trabajo. Como podemos deducir del informe general de obras, la fachada de la antigua estación de ferrocarril suburbano de Málaga contaba con dos pies de espesor y actuaba como muro de carga perimetral donde apoyar las viguetas de los forjados. Sus muros se encontraban bien ejecutados y en buen estado de conservación, configurando una fachada uniforme y homogénea en todo su perímetro. Características que corroboran la idea del estado de consolidación de la fachada antes de la ejecución de las obras, permitiendo con ello trabajar a partir de una unidad constructiva única. Interiormente la estructura portante estaba constituida por muros de carga de fábrica y jácenas de hormigón de formas planas y de descuelgue según la situación de éstas. Los forjados unidireccionales estaban formados por viguetas de hormigón in situ. Respecto a la tabiquería interior en su mayor parte había sido ejecutada mediante dobles tabiques de ladrillo hueco revestidos con enfoscado, guarnecidos o alicatados según los casos. A la vista de lo anteriormente expuesto y teniendo en cuenta las obras de ejecución, se optó por una “demolición-desmontaje” de la fachada, simultaneándola con el montaje de una estructura metálica prevista para aportar en todo momento la estabilidad necesaria así como la conservación de toda la fachada. Tras todo un proceso laborioso de acondicionamiento y rehabilitación de sus interiores, la antigua estación de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga concluyó sus obras el 6 de marzo de 1996 ofreciendo hoy un ejemplo perfecto de recuperación de nuestro Patrimonio Industrial.

A continuación podemos ver una de las fotografías tomadas en la década de los años treinta, cuando la estación de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga funcionaba a pleno rendimiento. El tiempo ha transcurrido desde entonces y comparándolas con las fotografías más recientes descubrimos cómo aun conservando su estructura originaria, el Puerto de Málaga ha sufrido desde aquel entonces una serie de transformaciones considerables, destacando por ejemplo el ramal de la Plaza de la Marina o la explanada que rodea la actual zona portuaria hoy apenas apreciable por las construcciones contemporáneas.

---

<sup>14</sup> Se propuso entonces la adjudicación de las obras a la empresa FERROVIAL S.A. por un presupuesto líquido de 100.000.196 pts. (IVA incluido) y un plazo de ejecución de ocho meses.





1. Fachada Norte de la Estación malagueña, con su reloj tanta veces representado y que constituye un elemento presente en todas y cada una de las estaciones ferroviarias.

## **EMPALME BAÑOS**

El destino de este antiguo apeadero fue la desaparición con los años. Antiguamente junto a él se encontraban unos bidones de almacenaje encargados de suministrar agua a las máquinas locomotoras del antiguo ferrocarril suburbano de Málaga. En la actualidad, ocupando el mismo sitio donde se encontraba el Apeadero de Emplame Baños encontramos el “Camping de los Baños del Carmen” y gracias a una antigua fotografía prestada por un empleado del mismo podemos conocer cómo era realmente este apeadero y dónde se encontraba situado el antiguo almacén o cargadero.

## **EL PALO**

La estructura arquitectónica de esta antigua estación es de una sola nave de dos plantas, de tejado a dos aguas y ladrillo visto en la decoración de sus extremos así como de su base. Respecto al tratamiento de sus muros se ha optado, como en la mayoría de las restantes, por trazar polígonos incisos en el hormigón armado a la manera de celdas romboidales que se asemejan al eclecticismo característico del neomudéjar. La función que cumple actualmente esta antigua estación del Ferrocarril Suburbano de Málaga queda en manos de la Cofradía de pescadores de El Palo, quienes se reúnen allí de vez en cuando y quienes se encargan de cuidar su estado de conservación adornándola exteriormente con imágenes de la Virgen del Carmen. Su estado actualmente es un ejemplo a constatar, puesto que junto a ella se ha construido un pequeño jardín infantil que proporciona al lugar un estado más cuidado y respetable, algo que como iremos comprobando no suele ocurrir con el resto de las estaciones del antiguo Suburbano de Málaga.



2. Imagen actual del antiguo apeadero del Palo.

## LA CALA



Tal edificio no está catalogado como Histórico o Artístico<sup>15</sup>. Posee una superficie en planta de 44 m<sup>2</sup> en la planta superior y de 44 m<sup>2</sup> en la inferior. Respecto al nivel de utilización de los espacios ocupados debemos señalar que es bajo, así como las posibilidades de compartimentación y relación con el público.

## RINCÓN DE LA VICTORIA

Esta antigua estación posee una superficie en la planta de 40 m<sup>2</sup> en el piso superior y de 164 m<sup>2</sup> en la planta inferior<sup>16</sup>. Respecto al nivel de utilización de los espacios ocupados debemos señalar que actualmente el inmueble se encuentra habilitado como Biblioteca

<sup>15</sup> La toma de datos del informe tuvo

<sup>16</sup> La toma de datos del informe tuvo lugar el 26/02/88 por el Agente de Campo Ignacio Benítez Pérez-Fajardo

Municipal, puesto que con fecha 4 de marzo de 1981 por la Dirección Técnica de la Confederación Hidrográfica de I Sur se cedió al Ayuntamiento de Rincón de la Victoria la instalación de las dependencias de la antigua estación de ferrocarriles de dicho término municipal, así como los jardines anejos para la instalación de Biblioteca y Parque Infantil respectivamente. Actualmente sigue cumpliendo dicha función pública, destacando como dato interesante la rehabilitación de uno de los antiguos vagones del Ferrocarril Suburbano de Málaga, para Biblioteca Infantil. Un vagón que se encuentra en buen estado de conservación sobre los antiguos raíles de aquella desaparecida línea malagueña.



4. Vista general de la estación del Rincón de la Victoria en 1985, cuando todavía no se había proyectado ningún uso desde su disolución como estación ferroviaria.





5. Imagen actual de la estación del Rincón de la Victoria después de su rehabilitación



6. Detalle del vagón conservado y rehabilitado como Biblioteca Infantil.

## BENAGALBÓN

Tal edificio no está catalogado como Histórico o Artístico<sup>17</sup>. Posee una superficie en planta de 81m<sup>2</sup> en la planta superior y de 81m<sup>2</sup> en la planta inferior. Respecto al nivel de utilización de los espacios ocupados es bajo, así como las posibilidades de compartimentación que ofrecen dichas superficies. Hoy en día permanece cerrada al público y sólo en contadas ocasiones abre sus puertas para reunir a una Asociación de Vecinos, quienes celebran anualmente la Fiesta de la Virgen del Carmen en sus inmediaciones. Cabe destacar la construcción de nueva planta de un edificio anexo a la pequeña estación de Benagalbón, que ha seguido decorativamente los mismos motivos ornamentales que por aquel entonces se empleaban para las estaciones del Suburbano Malagueño. Su función sin embargo no es otra que la de contenedor del almacén depurador de agua. Su estado de conservación es a duras penas, algo mejor de lo que cabe destacar si lo comparamos con otras de las estaciones de la línea Málaga-Ventas de Zafarraya.



7. Apeadero de Benagalbón en la actualidad, donde se puede observar la nave que se ha adosado y que se utiliza como depuradora.

## CHILCHES

La antigua estación de Chilches conserva aún algunos resabios de lo que fue en su momento. Adosada a lo que pudo ser un restaurante costero, queda sin embargo una estructura arquitectónica abandonada y rehabilitada como cocina. Sus muros han sido perforados para dar cobijo a los fogones y chimeneas, y sus ventanas originales desaparecieron para dar paso a grandes toldos que esconden la fachada principal de la antigua estación de Chilches.

<sup>17</sup> La toma de datos del informe tuvo lugar el 26/02/88 por el Agente de Campo Ignacio Benítez Pérez-Fajardo





8. Estado actual del apeadero de Chilches.



9. Vista general desde la playa del antiguo apeadero de Chilches.

## **BENAJARAFE**

El antiguo apeadero de Benajarafe cuenta con un cuerpo rectangular único, con una sola nave y dos plantas, marcadas al exterior por una línea de imposta que nos ofrece una sensación de uniformidad. El cuerpo bajo cuenta con una puerta en los lados norte y sur, con unos encarzados en alto, mientras que en la pared occidental cuenta con una pequeña ventana en el centro de la parte alta. Al lado oriental se adosa un muelle de carga, del que carecen todas las demás estaciones y apeaderos de la línea Málaga-Ventas de Zafarraya. Este muelle de carga tenía la función de almacenar los moluscos que se capturaban en las playas de Benajarafe para ser transportados a Málaga, y hoy en día, aún conserva la marquesina de

madera original. Tal edificio no está catalogado como Histórico o Artístico<sup>18</sup> y posee una superficie de 58 m<sup>2</sup> en la planta superior y de 115 m<sup>2</sup> en la planta baja.



10. Benjarafé. Estado actual.

## VALLE NIZA

Tal edificio no está catalogado como Histórico o Artístico<sup>19</sup> y como construcción fue destruida por el mar durante los meses de 1993, quedando totalmente destruida. Respecto al solar, éste se encuentra plenamente en la zona de playa, zona marítimo-terrestre, siendo barrida su superficie por las olas de pleamar y en épocas de temporales. A continuación describimos la propuesta de Baja en Inventario cuyo código de superbien 1987-724-999-0133-001 conocida como “Antigua Estación de Ferrocarril Suburbano de Valle Niza” situada en el término Municipal de Vélez Málaga y que en el Inventario figura como bien adscrito a “Confederación Hidrográfica del Surde España” resulta ser uno de los inmuebles individualizados comprendidos en la superficie de 47.935 m<sup>2</sup> que fueron entregados por Confederación Hidrográfica a Costas (hoy Ministerio de Medio Ambiente), según Acta de Mutación Demanial 21/88.

<sup>18</sup> La toma de datos del informe tuvo lugar el 25/02/88 por el Agente de Campo Ricardo Romero Ortiz.

<sup>19</sup> La toma de datos del informe tuvo lugar el 26/02/88 por el Agente de Campo Ricardo Romero Ortiz.



## ALMAYATE

Tal edificio no está catalogado como Histórico o Artístico<sup>20</sup> y posee una superficie en planta de 49 m<sup>2</sup> en la planta superior y de 162 m<sup>2</sup> en la planta baja. Actualmente ha sido muy transformada, se han aplicado elementos decorativos muy controvertidos y sus colores llamativos apenas recuerdan la austeridad con la que estas estaciones vieron la luz. Ocupada hoy en día por una familia, podemos tan solo describir algunos elementos de la antigua estación de Almayate, puesto que si aún se conserva la estructura arquitectónica original, apenas meros detalles como el cartel principal o el tejado a dos aguas de tejas verdes nos descubren lo que pudo ser en su momento.



12. Estado Actual del Apeadero de Almayate.

## TORRE DEL MAR

Tal edificio no está catalogado como Histórico o Artístico<sup>21</sup>. Posee una superficie en planta de 72 m<sup>2</sup> en la planta superior y de 150 m<sup>2</sup> en la planta baja. Respecto al nivel de utilización de los espacios ocupados es alto, así como las posibilidades de compartimentación que ofrecen dichas superficies. Su cuerpo central tenía la función de oficinas y estancias para pasajeros, mientras que los cuerpos laterales servían como viviendas para los empleados de la estación. El edificio consta de un solo cuerpo central rectangular, con una sola nave y dos plantas, mientras que los cuerpos laterales que se adosan transversalmente a éste último ofrecen un volumen unitario. Esta estación contó en sus días con un muelle de carga y descarga que se localizaba a unos 25 m al suroeste antes de llegar a la estación, un muelle que desapareció en los inicios de los años 80. Actualmente las oficinas de la antigua estación del Ferrocarril Suburbano de Torre del Mar se encuentra habilitada como estación de autobuses de la Compañía Alsina Graells, disponiendo en su interior de taquillas para billetes, una

<sup>20</sup> La toma de datos del informe tuvo lugar el 26/02/88 por el Agente de Campo Ricardo Romero Ortiz.

<sup>21</sup> La toma de datos del informe tuvo lugar el 25/02/88 por el Agente de Campo Ricardo Romero Ortiz



oficina para el revisor así como una pequeña cafetería que completan los servicios de atención al público viajero.



13. Torre del Mar. Fachada principal. Actualmente.

## VÉLEZ MÁLAGA

La antigua estación de Vélez Málaga cuenta con un cuerpo con una sola nave y dos plantas, en cuyos laterales se adosan transversalmente a este último dos cuerpos de una sola planta, guardando con ello una uniformidad semejante a la que encontrábamos en la antigua estación de Torre del Mar. Actualmente se encuentra en estado de abandono avanzado, y sus tejados a medio desplomar cobijan a una familia que reside en la antigua estación de ferrocarril sin ningún tipo de licencia o propiedad.



14. Vélez Málaga. Actualmente.

## TRAPICHE

Al igual que ocurre en otras estaciones, la de Trapiche ha sido transformada y ocupada por una familia que ha cambiado la fisonomía original de la misma. Sin embargo en este caso el estado de conservación es algo mejor de lo que ocurría en Vélez Málaga, y la familia que lo habita ha procurado que sus condiciones de funcionalidad no queden mermadas por el tiempo.



15. Imagen estado actual del antiguo apeadero Trapiche.

## VIÑUELA

La localización de esta antigua estación del Ferrocarril Suburbano de Málaga se encuentra hoy día en manos de las Religiosas “Las Carmelitas”, quienes a pesar de las reformas, han conseguido mantener la fisonomía antigua de la estación decorándola con algunas estructuras arquitectónicas que la hacen más notable.



## MATANZAS

Los datos proporcionados sobre este apeadero de la línea Málaga-Ventas de Zafarraya quedan estrechamente ligados a notas procedentes del Registro General de Patrimonio del Estado<sup>22</sup>, con lo que básicamente podemos conocer una serie de vicisitudes que a lo largo del tiempo han ido configurando el devenir de un antiguo apeadero hoy en día por resolver. Con fecha de 29 de octubre de 1985 se firmó acta de desafectación del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de los terrenos y edificaciones procedentes del levantado ferrocarril Vélez Málaga a Alcaucín (límite de la provincia de Málaga), terrenos en los cuales se encuentra la parcela a describir. Una parcela considerada como bien patrimonial a los efectos de su inscripción registral a favor del Estado<sup>23</sup> y que por su situación se encuentra en un terreno no urbanizable conocida como el antiguo apeadero de Matanzas en el término municipal de Periana. Como medidas superficiales debemos señalar que en dicho informe antes mencionado, se habla de unos 5.900 m<sup>2</sup> y como descripción catastral los linderos con los que contaba eran los siguientes: al Sur, la parcela nº 28 del polígono 7; al Norte, puente sobre carretera; al Este, parcela nº 27 del polígono 7 y al Oeste, camino de Vélez Málaga a Málaga. Los terrenos desafectados comprendían toda la línea del ferrocarril cuya extensión superficial de 67 Ha. 27 a. 79 ca. y 26 dcm<sup>2</sup> estaban constituidos por un conjunto de fincas expropiadas para el trazado del ferrocarril. Por todo ello, y con fecha 29 de octubre de 1985 el Patrimonio del Estado adquiriría el derecho por acta de desafectación del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones sobre la parcela anteriormente descrita, donde no se ejercía por aquel entonces, ningún servicio público, pero que con fecha 14/5/93 recibía un proyecto para la construcción de un Restaurante promovido por D. Miguel Aragonés Segura. Actualmente podemos comprobar apenas unos detalles casi insignificantes que delatan el parecido con las restantes estaciones de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, puesto que a ambos lados de lo que pudo ser la estructura central de la estación se han incorporado dos naves de iguales proporciones cuya función no sabemos a ciencia cierta cuál pudiera ser.



17. Detalle de los únicos elementos originarios que quedan de la antigua estación

<sup>22</sup> Los datos proporcionados por el Ministerio de Hacienda se centran en un informe redactado en 1985 por D. Juan Manuel Campos Gutiérrez, Jefe de la Sección de Patrimonio del Estado de la Delegación de Hacienda de Málaga por aquel entonces.

<sup>23</sup> De acuerdo con el artº 206 de la Ley Hipotecaria y 303 de su Reglamento.

## PERIANA

En relación a dicha estación debemos señalar que a partir de un escrito del Ayuntamiento de Periana solicitando allá por el año 1973 permiso para derribar la Estación de Suburbano así como el Almacén por su estado ruinoso, hemos recopilado a modo de informe algunos de los datos más destacables de dicho proceso especulativo. Por ello, y como consecuencia de los escasos informes o noticias de lo acontecido en la actualidad, nos ceñiremos a suministrar brevemente algunos procesos de la historia.

Con fecha 23/12/71 se realiza el Informe de la Sección de Patrimonio sobre la reversión de terrenos que ocupan la línea del Ferrocarril de Málaga a Ventas de Zafarraya. El 20/12/72 se redacta en Madrid un escrito para que se informe sobre dicha desafectación. El 10/5/73 se recibe en el Ministerio de Hacienda de Málaga el escrito de D. Ricardo Villar para que se autorice el topógrafo a buscar datos relacionados con el Ferrocarril, y con fecha 28/5/73 se comunica a D. José del Campo, topógrafo, que puede comenzar su trabajo. El 14/7/73 se recibe en Málaga un escrito del Alcalde de Periana denunciando el lamentable estado de ruina en el que se encontraban tanto la antigua estación de Suburbano como el almacén, existentes ambos en dicha localidad<sup>24</sup>:

“Están en estado ruinoso bastante avanzado, constituyendo un enorme peligro, tanto para el ganado que se refugia allí por la inclemencia del tiempo, como para los niños, que acuden para realizar sus juegos propios. Por lo que ruego, si bien lo tiene, autorice a este Ayuntamiento para efectuar el correspondiente derribo, en evitación del tener que lamentar, posiblemente alguna desgracia”

Con fecha 19/7/73 se elevaría dicho escrito del Ayuntamiento de Periana al Director General, quien solicitaría un nuevo informe. Tras varios años de por medio, el 17/2/77 se recibía de nuevo en la Delegación de Hacienda de Málaga un escrito del Alcalde de Periana, adjuntando petición de los terrenos de la Estación del ferrocarril para la instalación de una colonia de chicos necesitados. Actualmente en el lugar de la que fue Estación de Periana, se levanta un Colegio de religiosas: “San Vicente de Paul” que por vicisitudes de la historia también permanece cerrado<sup>25</sup>. Junto a ella, aún se conserva la que fue casa del Jefe de estación. Pero ambas construcciones han sufrido muchos cambios, tanto estructurales, como decorativos, puesto que a lo que fue su fisonomía originaria, se han ido añadiendo ampliaciones estructurales de naves anexas al cuerpo central de lo que fueron en su momento, quedando únicamente como testigos del tiempo los tejados y ventanas respetadas en ambos casos.

---

<sup>24</sup> Extracto de la carta enviada por el Alcalde de Periana al Ministerio de Economía y Hacienda de Málaga, sección de Patrimonio del Estado.

<sup>25</sup> Curiosamente el día de la toma fotográfica en dicho Colegio se estaba celebrando un Campamento de verano, pero sus instalaciones docentes hace varios años que dejaron de ser utilizadas.





18. Colegio de San Vicente de Paul, levantado en el lugar donde originariamente estuvo la Estación de Periana.



19. Casa del Jefe de Estación, hoy día bastante reformada.

## VENTAS DE ZAFARRAYA

Estación principal de la Línea Málaga-Ventas de Zafarraya, es a día de hoy un complejo ferroviario utilizado como Hotel y Restaurante. La característica principal de dicha Estación reside en la estructuración de la misma, puesto que no sólo encontramos el edificio Central de Oficinas y Hotel, sino que junto a éste se levantan varias dependencias hoy todavía conservadas, como son el Muelle, la Casa del Maquinista, la Cochera, los Depósitos o la “Casita Azul” donde vivía el Director de la Estación. A partir de las diferentes fotografías que podemos mostrar, describiremos algunos de los detalles más significativos de dicha estación. El Muelle de la Estación de las Ventas era una construcción utilizada como carga y descarga de mercancías, pasaban por aquí todos los cargamentos de abono, trigo y demás menesteres de gran capacidad.



20. Muelle de carga de la Estación Central de Ventas de Zafarraya en la actualidad.

Junto a éste Muelle se encontraba la Casa del Maquinista y Jefe de la Estación, cuya estructura responde a las mismas características que el resto de arquitectura industrial que encontramos en las Ventas de Zafarraya. Al norte de la Casa del Maquinista encontrábamos la Cochera, donde se encerraba la máquina de Ferrocarril y en cuyo lateral quedaba anexo un Depósito para abastecimiento del agua. Al sur de la Estación Central se encontraba la denominada “Casita Azul”, donde vivía el Director de la Estación, de nacionalidad belga, D. Carlos. En el centro de todo el complejo encontrábamos la antigua Estación Central de Ventas de Zafarraya, hoy convertida en Hotel Restaurante. Formalmente conserva casi la misma estructura que originalmente tuvo. Dividido en dos plantas más un sótano, la primera de ellas albergaba la Factoría, el despacho del Jefe de Estación, taquillas para billetes, servicios públicos, salas de espera y sala de entrega de paquetes y mercancías delicadas. En la segunda planta encontrábamos toda una serie de habitaciones para dormir completamente amuebladas, de cuya decoración todavía se conservan algunos ejemplos de dormitorios.



21. Detalle de la casa del Director de la Estación.



22. Hotel Restaurante en la actualidad.

Respecto al Sótano, hoy acondicionado como cocina-contenedor y Museo, albergó en su día los motores y máquinas que hacían funcionar al complejo ferroviario de la Estación. E estas instalaciones descubrimos incluso algunas de las fotografías que nos recuerdan cómo fue realmente la historia de dicha estación. Recuerdo desperdigados que permanecen en el “Museo de a Estación” y que tiempo atrás albergó una época de más esplendor. En nuestro deambular por sus habitaciones descubrimos objetos como la máquina de picar los billetes, la gorra del ferroviario, las banderitas utilizadas por los Jefes de Estación, algún que otro billete olvidado por el tiempo... recuerdos que el propio Director del Restaurante D. Francisco Moreno Luque iba relatando como si de un ayer algo nublado se tratara. Una estación la de las Ventas de Zafarraya atrapada en el pasado de la historia, en un pueblo donde pareció pararse el tiempo y donde el ferrocarril hace mucho que pasó a formar parte de la memoria de todos.



## BIBLIOGRAFÍA

ANÉS, Rafael y TEDDE, Pedro, *Los ferrocarriles en España 1844-1943*, Madrid, 1978.

ARTOLA, M., *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Servicio Exterior del Banco de España, Salamanca, 1978.

BURGOS MADROÑERO, M., “Los tranvías de Málaga”, *Jábega* nº. 9, Diputación Provincial de Málaga, 1974.

--- “Los ferrocarriles suburbanos de Málaga”, *Jábega* nº. 13, Diputación Provincial de Málaga, 1976.

CASTELLÓN SERRANO, Federico y MARTÍNEZ MADRID, Rafael, “Antiguas estaciones y apeaderos del “Tren” de Vélez Málaga”, *Jornadas Europeas de Patrimonio 2001. El Patrimonio Industrial en Andalucía*, Junta de Andalucía. Consejería de Cultura, Sevilla, 2001.

LÓPEZ GARCÍA, Mercedes, *Las estaciones de ferrocarril en España. La Compañía de ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Una contribución al estudio de la Arqueología Industrial en España*, Universidad Autónoma de Madrid, 1984.

MOHEDAS, César, “Ferrocarriles Suburbanos de Málaga”, *Maquetrén* n.º2, Madrid, 1991.

MORILLA CRITZ, José, *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía: banca y ferrocarriles en Málaga en el S. XIX*, Universidad de Córdoba, 1978.

OLMEDO CHECA, Manuel, “El primer camino de hierro”, *PENDVULO* nº. 3-4, Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Málaga, 1993.

RODRÍGUEZ MARÍN, F., *El tren*, Colección Temas Pictóricos, Galería Benedito, 1999.

GARCÍA MALDONADO, Andrés, “Solynieve. El sueño del tren Málaga-Granada que no se consiguió (1908-1968)”, *PENDVULO* nº.12, Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales, Málaga, 2000.

SESMERO RUIZ, Julián, *Málaga, su historia y sus gentes* en “Los FF.CC. Suburbanos en el recuerdo de los malagueños. Del “matagallinas” al “cochinita”, cincuenta y cuatro años de vida ferroviaria”, Ediciones Benedito, Málaga, 1987.