

## **EL FERROCARRIL SUBURBANO DE MÁLAGA. ESTUDIO DE LA LÍNEA MÁLAGA-VENTAS DE ZAFARRAYA (II)**

*Lourdes Royo Naranjo*

### **RESUMEN**

En un artículo publicado en el número anterior de esta misma revista dábamos a conocer el estudio de las primeras estaciones y apeaderos que formaron parte de la línea del ferrocarril suburbano que transcurría desde Málaga a Ventas de Zafarraya. En la presente entrega completamos el análisis de sus estaciones con el fin de dar a conocer una parte de nuestro Patrimonio Industrial.

**Palabras clave:** Arquitectura Industrial, siglo XIX, Ferrocarriles Suburbanos, Estaciones, Málaga.

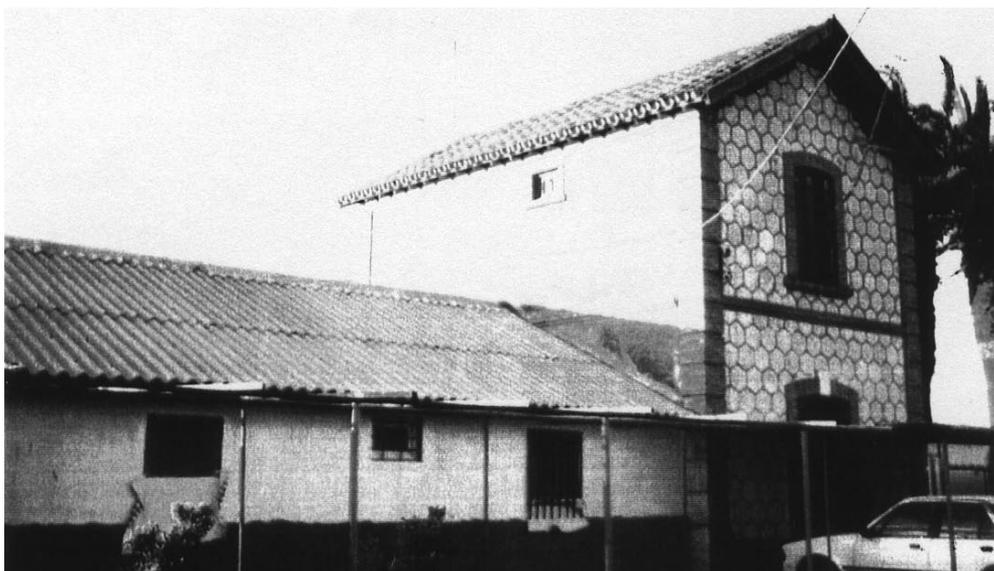
Continuando con el recorrido por las estaciones y apeaderos de la línea Málaga-Ventas de Zafarraya, señalaremos brevemente las características de los edificios que formaron parte de su historia y que han perdurado a lo largo del tiempo como seña de identidad hoy rescatada del olvido. En unos días en los que el desarrollo urbanístico obliga a buscar nuevas formas de transporte se recuerda con nostalgia aquella línea de ferrocarril que discurría por la costa malagueña y se adentraba hasta Granada. Nuestro trabajo pretende ofrecer unas pinceladas de su historia.

### **VALLE NIZA**

Tal edificio no está catalogado como Histórico o Artístico<sup>1</sup> y como construcción fue destruido 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.



1. Valle Niza. Fachada Principal. 1985.



2. Valle Niza. Fachada Posterior. 1985.



3. Plano de situación del apeadero de Valle Niza.

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.

## **ALMAYATE**

Tal edificio no está catalogado como Histórico o Artístico<sup>2</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.



4. Almayate. Fachada Principal. 1985.



5. Almayate. Lateral Derecho. 1985.



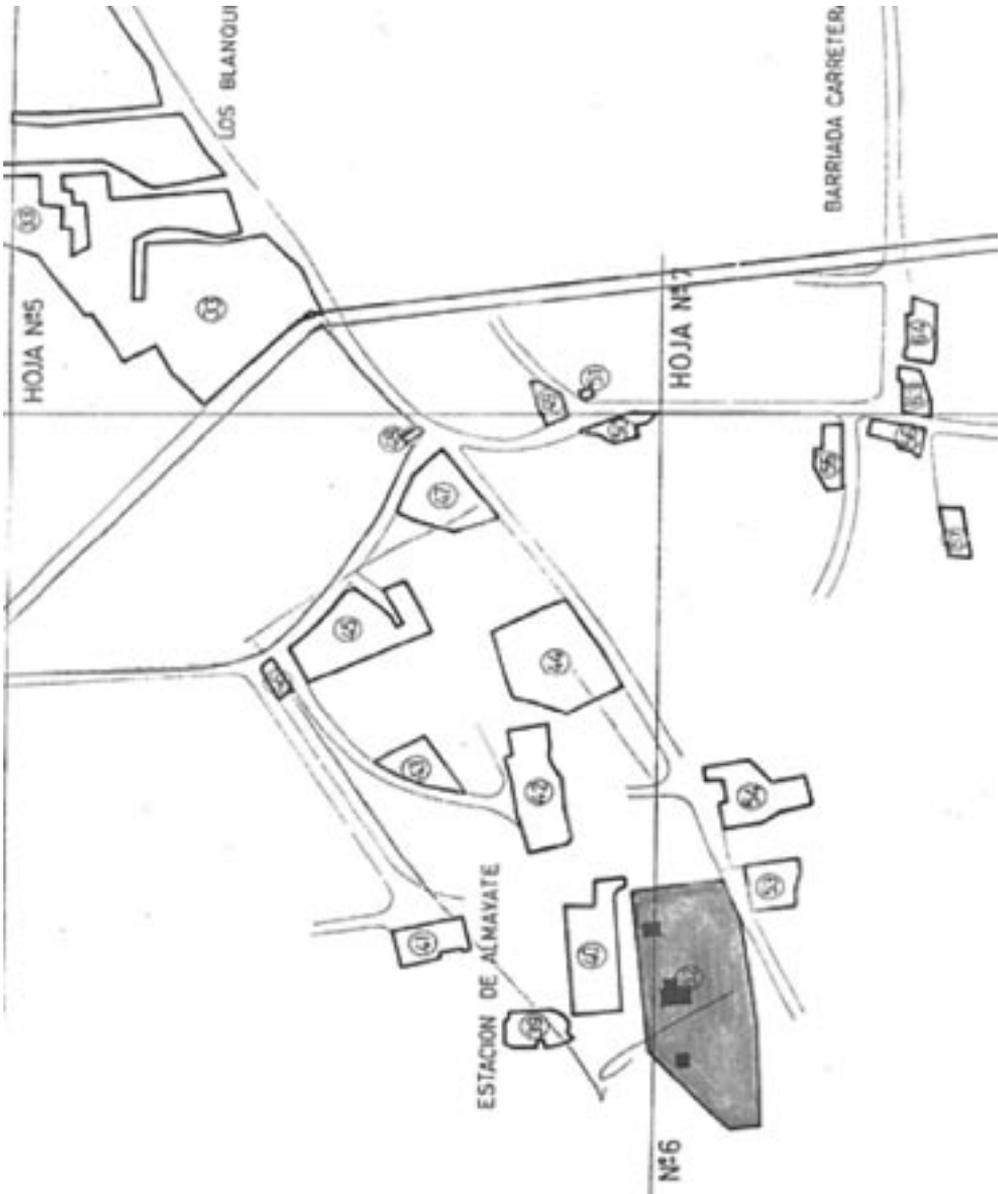
6. Almayate. Lateral Izquierdo. 1985.



7. Estado Actual del Apeadero de Almayate.



8. Detalle de la fachada del Apeadero Almayate.



9. Plano del apeadero de Almayate.

## **TORRE DEL MAR**

Tal edificio no está catalogado como Histórico o Artístico<sup>3</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 oficina para el revisor así como una pequeña cafetería que completan los servicios de atención al público viajero.



10. Torre del Mar. Fachada Principal. Lateral Izquierdo. 1985.



11. Torre del Mar. Fachada principal. Actualmente.



12. 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. Fachada principal. 1985.



15. Vélez Málaga. Fachada principal actualmente.



16. Vélez Málaga. Fachada principal. Actualmente.



17. Plano de situación de la Estación de Vélez Málaga.

## **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.



18. Estado actual del antiguo apeadero Trapiche.



19. Estado actual del antiguo apeadero Trapiche.



20. Estado actual del antiguo apeadero de la Viñuela.

## 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.



21. Estado actual del antiguo apeadero de la Viñuela.

## **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>4</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>5</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.



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



23. Vista general de lo que fue Apeadero de Matanzas.

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 adquiría 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.

## **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>6</sup>:



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



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

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.

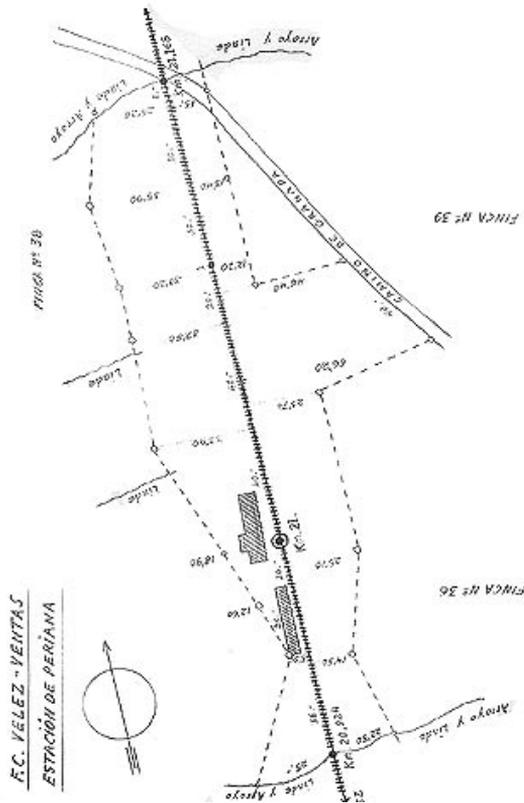
Con fecha 19/7/73 se elevaría dicho escrito del Ayuntamiento de Periana al Director General, quien solicitaría un nuevo informe. Tras varios años de por medio, el 17/2/77 se recibía de nuevo en la Delegación de Hacienda de Málaga un escrito del Alcalde de Periana, adjuntando petición de los terrenos 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>7</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.

## 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





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



28. Foto del edificio que sirvió conocido como "Casa del maquinista y jefe de estación".



29. Cochera y depósito de la antigua estación.



30. "Casita Azul" del Director de la Estación.

menesteres de gran capacidad. 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. 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.



31. Estación Central, hoy Restaurante Museo.



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. En 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 la 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.

## **FUENTES**

### **FUENTES DOCUMENTALES**

- Archivo de la Autoridad Portuaria de Málaga.
- Archivo Provincial de Málaga
- Archivo Municipal

### **FUENTES BIBLIOGRÁFICAS: (Bibliografía Consultada)**

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

ARTOLA, M., *Los ferrocarriles en España, 1844-1493*, Salamanca, Servicio Exterior del Banco de España, 1978.

BURGOS MADROÑERO, M., "Los tranvías de Málaga", *Jábega* n.º. 9, Diputación Provincial de Málaga, 1974.

--- “Los ferrocarriles suburbanos de Málaga”, *Jábega* n.º 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*, Sevilla, Junta de Andalucía/Consejería de Cultura, 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.º 2, 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*, n.º 3-4, Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Málaga, 1993.

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

RODRÍGUEZ MARÍN, F.J., “Patrimonio y ciudad. La Estación de Ferrocarril de Málaga, ¿rehabilitada?”, *Isla de Arriarán*, n.º 21, Asociación Cultural Isla de Arriarán, 2003.

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

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

## NOTAS

- <sup>1</sup> La toma de datos del informe tuvo lugar el 26/02/88 por el Agente de Campo Ricardo Romero Ortiz.
- <sup>2</sup> La toma de datos del informe tuvo lugar el 26/02/88 por el Agente de Campo Ricardo Romero Ortiz.
- <sup>3</sup> La toma de datos del informe tuvo lugar el 25/02/88 por el Agente de Campo Ricardo Romero Ortiz
- <sup>4</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>5</sup> De acuerdo con el artº 206 de la Ley Hipotecaria y 303 de su Reglamento.
- <sup>6</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>7</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.