

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

*Lourdes Royo Naranjo*

### RESUMEN

Diversos factores influyeron en el desarrollo que experimentaron las ciudades en el S. XIX, entre ellos, la aparición del ferrocarril. En la ciudad de Málaga se creó la compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, de cuya historia apenas nos han llegado sus estaciones y apeaderos, conservados o abandonados por el tiempo. La línea Málaga-Ventas de Zafarraya discurría por la Costa Oriental adentrándose desde Vélez Málaga hasta el interior. El estudio de sus estaciones es una labor que viene a sumarse al interés por descubrir una parte de nuestro Patrimonio Industrial, es por ello que a de ferrocarril.

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

### **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

*El ferrocarril suburbano de Málaga: estudio de la línea...*

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.

318 MALAGA A VELEZ-MALAGA Y VENTAS 318											
(SERVICIO DESDE EL 12 DE MAYO DE 1957)											
N.	ESTACIONES	Tren 1	Tren 2	Tren 3	Tren 4	Tren 5	N.	ESTACIONES	Tren 1	Tren 2	Tren 3
6	MÁLAGA	8.20	12.05	17.20	20.35	23.50	11	VENTAS	8.30	12.15	17.30
7	El Palo	8.34	12.19	17.34	20.49	24.04	12	Periana	8.44	12.29	17.44
10	La Axía	D	D	D	D	D	15	Málaga	9.04	12.49	18.04
11	La Caña	10.05	13.20	17.35	20.50	24.05	18	Vélez	9.14	12.59	18.14
12	Biénega	10.14	13.29	17.44	21.04	24.19	21	El Trapiche	9.24	13.09	18.24
13	Benaquillo	10.22	13.37	17.52	21.12	24.27	22	Torre del Mar	9.34	13.19	18.34
14	Chilón	10.29	13.44	18.04	21.19	24.34	23	Vélez-Málaga	9.44	13.29	18.44
16	Benaola	10.38	13.53	18.13	21.28	24.43	24	Torre del Mar	9.54	13.39	18.54
17	Valle-Niño	10.47	14.02	18.22	21.37	24.52	25	El Trapiche	10.04	13.49	19.04
18	Almorat	10.55	14.10	18.30	21.45	25.00	26	Periana	10.14	13.59	19.14
19	Torre del Mar	11.01	14.17	18.37	21.51	25.06	27	Málaga	10.24	14.09	19.24
20	Vélez-Málaga	11.09	14.24	18.44	22.04	25.14	28	VENTAS	10.34	14.19	19.34
21	El Trapiche	11.17	14.32	18.52	22.12	25.22					
22	Vélez	11.25	14.40	19.00	22.20	25.30					
23	Torre del Mar	11.33	14.48	19.08	22.28	25.38					
24	Valle-Niño	11.41	14.56	19.16	22.36	25.46					
25	Almorat	11.49	15.04	19.24	22.44	25.54					
26	Periana	11.57	15.12	19.32	22.52	26.02					
27	Málaga	12.05	15.20	19.40	23.00	26.10					
28	VENTAS	12.13	15.28	19.48	23.08	26.18					

319 MALAGA A COIN 319											
(SERVICIO DESDE EL 12 DE MAYO DE 1957)											
N.	ESTACIONES	Tren 1	Tren 2	Tren 3	N.	ESTACIONES	Tren 1	Tren 2	Tren 3		
1	MÁLAGA	8.30	12.15	17.30	1	COIN	8.30	12.15	17.30		
2	San Julián	8.40	12.25	17.40	2	Valle-Hermoso	8.40	12.25	17.40		
3	Churrina	8.50	12.35	17.50	3	Albarín el Grande	8.50	12.35	17.50		
4	Albarín de la Torre	9.00	12.45	18.00	4	San Pedro de Menaya	9.00	12.45	18.00		
5	Albarín de la Torre	9.10	12.55	18.10	5	Los Callesones	9.10	12.55	18.10		
6	San Pedro de Menaya	9.20	13.05	18.20	6	Cortijo Haza	9.20	13.05	18.20		
7	Albarín el Grande	9.30	13.15	18.30	7	Churrina	9.30	13.15	18.30		
8	Valle-Hermoso	9.40	13.25	18.40	8	San Julián	9.40	13.25	18.40		
9	COIN	9.50	13.35	18.50	9	MÁLAGA	9.50	13.35	18.50		

Horario de trenes de 1.957 de las líneas de Ventas de Zafarraya y Coín. (Correspondía al llamado «Horario de verano»).

**315 MALAGA A VELEZ-MALAGA Y VENTAS 315**

(SERVICIO DESDE EL 29 DE OCTUBRE DE 1943)

N.	ESTACIONES	Tren 1	Tren 2	Tren 3	Tren 4	Tren 5
6	MÁLAGA	8.35	12.05	16.35	19.50	21.20
11	La Caña	9.45	13.20	16.57	20.47	21.47
12	Biénega	10.05	13.35	17.15	20.58	21.58
13	Benaquillo	10.20	13.50	17.30	21.13	22.13
16	Chilón	10.40	14.10	17.50	21.33	22.33
18	Almorat	10.55	14.25	18.05	21.48	22.48
21	Valle-Niño	11.15	14.45	18.25	22.08	23.08
22	Torre del Mar	11.30	15.00	18.40	22.23	23.23
23	Vélez-Málaga	11.45	15.15	18.55	22.38	23.38
24	El Trapiche	12.00	15.30	19.10	22.53	23.53
25	Periana	12.15	15.45	19.25	23.08	24.08
26	Málaga	12.30	16.00	19.40	23.23	24.23
28	VENTAS DE ZAFARRAYA	12.45	16.15	19.55	23.38	24.38

**316 MALAGA A COIN 316**

(SERVICIO DESDE EL 1.º DE JUNIO DE 1943)

N.	ESTACIONES	Tren 1	Tren 2	Tren 3	N.	ESTACIONES	Tren 1	Tren 2	Tren 3
10	MÁLAGA	9.30	13.15	17.30	6	COIN	9.30	13.15	17.30
11	San Julián	9.40	13.25	17.40	7	Valle-Hermoso	9.40	13.25	17.40
12	Churrina	9.50	13.35	17.50	8	Albarín el Grande	9.50	13.35	17.50
13	Cortijo Haza	10.00	13.45	18.00	9	San Pedro de Menaya	10.00	13.45	18.00
14	Albarín de la Torre	10.10	13.55	18.10	10	Los Callesones	10.10	13.55	18.10
15	San Pedro de Menaya	10.20	14.05	18.20	11	Cortijo Haza	10.20	14.05	18.20
16	Albarín el Grande	10.30	14.15	18.30	12	Churrina	10.30	14.15	18.30
17	Valle-Hermoso	10.40	14.25	18.40	13	San Julián	10.40	14.25	18.40
18	COIN	10.50	14.35	18.50	14	MÁLAGA	10.50	14.35	18.50

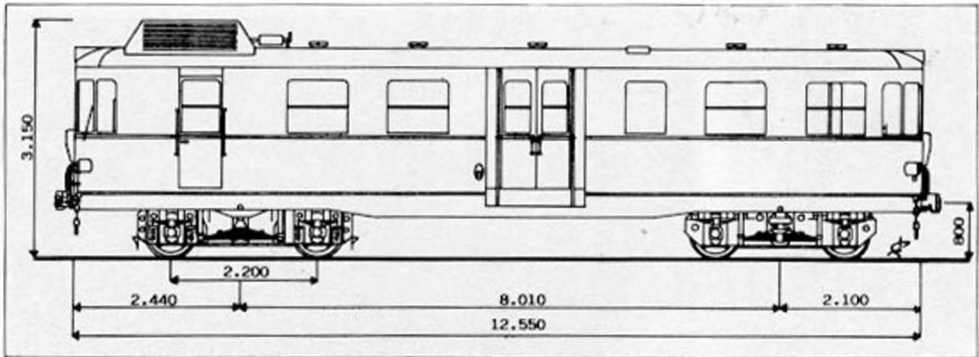
La letra D en las columnas de trenes indica parada discrecional momentánea.

Horario de trenes de 1.943 de las líneas de Ventas de Zafarraya y Coín. (Correspondía al llamado «Horario de invierno»).

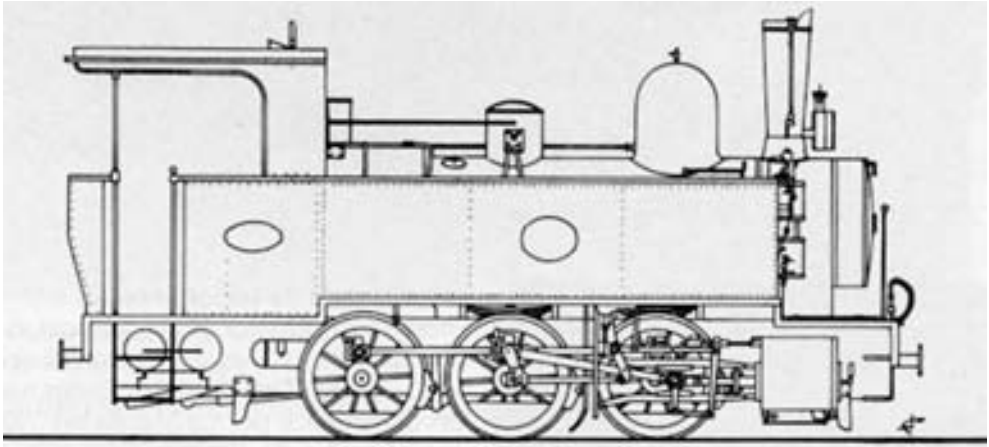




Carnet de ferroviario.



Perfil del Automotor Billard.



Perfil de la locomotora de vapor.



Primera estación de los Ferrocarriles Suburbanos en Málaga, situada en la actual zona de La Malagueta.



Locomotora número 20 del tipo 020.

Pero hemos de remontarnos a la era industrial para comprender las vicisitudes de un contexto histórico en el que el hierro adquiriría 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>:





Locomotora número 28 del tipo 030.



Locomotora de la serie 20 en Málaga.



Composición de un tren de viajeros.

“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 pœblico se forma poco a poco; el arte vendría más tarde”



Tren estacionado en Rincón de la Victoria.



Vista de la estación de Vélez Málaga.



Locomotora de la serie 20 arrastrando un vagón de pasajeros en las proximidades de La Térmica (Málaga).



Vista de la estación de Málaga, a la izquierda un tren de vapor, a la derecha un automotor, en el centro la cantina.



Locomotora diesel L-03 (Año 1.965).

En lo que a España se refiere, 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*.



... y seguía hasta Coín.



Paso de la vía por la actual zona del Hotel Tánger (Almayate).



La Bajamar (Valle Niza). A partir de este lugar el trazado de la vía continúa paralelo a la costa.



Composición de un Automotor Billard.





Vagón de Correos.



Inauguración de los automotores (Año 1.957).



Puente del ferrocarril sobre el río Vélez.



Los de las esquinas superior derecha e inferior izquierda son del tipo ida y vuelta.



Puente sobre el río Vélez el día de la inauguración de la línea férrea (Año 1.908).



Esperando el tren.



Estación de Torre del Mar en los años 40.



Composición de un tren mixto formado por la locomotora, un furgón para la carga y cuatro vagones de pasajeros.

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.



Coche B-126 de 2ª clase.



Vagón con miembros de la Sociedad Excursionista de Málaga, en un viaje organizado a Torre del Mar. (Año 1.929).



Automotor preparado para salir hacia Vélez Málaga.



Estación de Torre del Mar el día de la inauguración de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga. (Año 1908).



Vista de Vélez Málaga (Año 1908).



Locomotora número 41 del tipo 030T, de cremallera, destinada a la línea de Ventas de Zafarraya.

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.



Puente de la carretera sobre el río Vélez, hoy en desuso.



Algunos de los últimos empleados de los ferrocarriles en la estación de Vélez Málaga.



El tren a su paso por La Araña.  
(La fábrica de cemento).



Vista de la plaza de toros y el puerto de Málaga el año de la inauguración de los ferrocarriles.



El tren saliendo del túnel de La Cala.



Salida de los túneles por Rincón de la Victoria, hoy esta zona se ha convertido en paseo marítimo.

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 Bélmez 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>:



Entrada al túnel de La Araña, a la derecha el Peñón del Cuervo.



Entrada a los túneles de La Cala.



La antigua vía poco antes de llegar a La Cala. Obsérvese la gran amplitud que hay entre el mar y el monte; hoy su anchura es poco mas que la carretera.



Estación de El Palo.

“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”



Salida del túnel nº 1 (Km 7).

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



Estación de El Palo.

Pero 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 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.

Sin embargo 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”



Estación del Rincón de la Victoria.

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”

Pero mucho más detalladas son las referencias que Andrés García Maldonado nos describe en su artículo “Solynieve” sobre las locomotoras empleadas en la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga<sup>10</sup>:

“Locomotoras de Vapor Serie 20: Estaba este grupo constituido por cuatro locomotoras numeradas de la 31 a la 34. Eran del tipo 040T, y según Gustavo Reeder, fueron construidas por La Meuse en 1920, con números de fábrica 2850 a 2853, aunque en los documentos de la compañía indicaba como constructor a Saint Leonard (Bélgica). No obstante en la lista de fábrica de este constructor no figura ninguna máquina para estos ferrocarriles, lo que nos hace pensar que fueron encargados a Saint Leonard quien subcontrató a la construcción con La Meuse.

Locomotoras de Vapor Serie 40: Estaba este grupo constituido por tres locomotoras numeradas de la 41 a la 43. Eran del tipo 030T mixtas de adherencia y cremallera ya que estaban destinadas a la Línea Venta de Zafarraya. Fueron construidas por SLM, las dos primeras en 1920, con números de fabricación 2759-60 y la tercera en 1924, con número 2942. Estas locomotoras eran prácticamente idénticas a la serie 1051 a 1068 del ferrocarril de Bruning (Suiza).

Locomotoras de Vapor Número 29: Era una locomotora del tipo 030T construida en 1887 por Hohenzollern (número 4399 según la lista de fábrica de este constructor alemán, esta locomotora fue construida para el ferrocarril de Eckernförde a Kappeln, ferrocarril situado en el norte de Alemania, junto al mar Báltico, donde ostentó el número 2. Sería interesante saber cómo una locomotora de este ferrocarril vino a parar a Málaga y cuándo, ya que como hemos visto, la locomotora fue construida bastantes años antes de la inauguración del primer tramo de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.



Vista Ferrocarril Suburbano de Málaga.

Locomotoras Diesel: Para sustituir la tracción vapor en las maniobras de la estación de Málaga así como para realizar el servicio en los apartaderos industriales y para el transporte del personal de talleres, fue adquirida, en 1962, una pequeña locomotora diesel de tres ejes acoplados, construida por Orenstein & Koppel con número de fábrica 20255. Esta locomotora fue ofrecida a la compañía por Don Víctor Manuel Aldeguer de Torreveja, ignorando si le fue ofrecida nueva o por el contrario era usada. En Málaga llevaba el número L-03 en el frontal. Según el Libro *Industrial Locomotives and Railways of Spain and Portugal*, esta locomotora

perteneía a Salina a Torrevieja, aunque esto es un error. Probablemente estaría guardado en la dependencia de esta real a la espera de un comprador. Vistos los excelentes resultados obtenidos por esta locomotora diesel, se adquirieron posteriormente dos más, de dos ejes, construidas por Ferrotrade.

Automotor Diesel Maybach: Gracias al Plan de mejora y ayuda del Estado a los ferrocarriles de vía estrecha, los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga recibieron en 1957, dos automotores diesel Billard números 2114 y 2115 al que se le unió al oco tiempo un tercer automotor número 2126. Al mismo tiempo recibieron otros tantos remolques números 5103, 5104 y 5108. A su llegada a esta red, fueron renumerados de 1 a 3 tanto los motores como los remolques. Estos vehículos fueron construidos por establecimientos Billard de Tours (Francia) siendo montados y terminados por la Sociedad Metalúrgica de Peñarroya, en los Talleres del ferrocarril de Peñarroya a Puertollano. Al cierre del ferrocarril fue el único material recuperado pasando a integrarse en el Parque FEVE.

En lo que se refiere al material móvil, también para ambas líneas contaba con 19 coches de viajeros, de segunda clase y mixtos (primera y segunda), todos ellos de bogies, de tipo americano con balconcillos, dotados de alumbrado eléctrico y freno de aire comprimido, seis furgones y ciento setenta y ocho vagones de diversos tipos.”

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>11</sup>

“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 sombreros 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.”



Pero 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>12</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>13</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>14</sup>:

“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-Cóin 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, adquirien-

do 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.

## NOTAS

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

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

<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, n°161, Madrid.

<sup>4</sup> OLMEDO CHECA, A., "El primer camino de hierro", *PENDVLO* n°. 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.

<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.

<sup>8</sup> MOHEDAS, César, "Ferrocarriles Suburbanos de Málaga", *Maquetrén*, n° 2, Madrid, 1991, p.47.

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

<sup>10</sup> GARCÍA MALDONADO, Andrés, *op. cit.*, p.102-104.

<sup>11</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.

<sup>12</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>13</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 Ar-

gumosa, 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>14</sup> BURGOS MADROÑERO, Manuel, “Los tranvías de Málaga”, *Jábega* n°13, Diputación Provincial de Málaga, Málaga, 1976, p.48.