

EL FERROCARRIL MINERO SAN JUAN BAUTISTA. APROXIMACIÓN AL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA VIARIA DE THE MARBELLA IRON ORE C&L (1869-1872)

José Bernal Gutiérrez
(Grupo de Investigaciones Históricas Andaluzas)

Este trabajo se centra en el proyecto y posterior implantación de un ferrocarril minero, llamado San Juan Bautista, cuya función era transportar el mineral de hierro extraído en las minas de Ojén, explotadas por The Marbella Iron Ore C&L, a inicios de los setenta del siglo XIX, hasta un embarcadero construido en la costa de Marbella, donde se cargaban los mercantes.

Analizaremos también los acuerdos de compra-venta que posibilitaron la obtención de los terrenos para establecer el camino de hierro, así como los acuerdos administrativos para ponerlo en marcha y los materiales y maquinarias que se utilizaron en dicho ferrocarril.

Para ello hemos contado con diferentes fuentes como los Informes Consulares Británicos y las Estadística de Comercio Exterior, o los documentos albergados en el archivo Municipal de Marbella, el archivo Histórico Provincial de Málaga y el Public Record Office de Londres.

1. La reexplotación de las minas de magnetita de “El Peñoncillo” (Marbella-Ojén)

Beneficiados por las leyes librecambistas del iniciado Sexenio Democrático, William y Samuel Senythe Malcolm, hermanos naturales de Glasgow, se interesan por la rica magnetita de los criaderos de Ojén, cuyas características las hace idónea para el nuevo procedimiento Bessemer de fundición, debido al bajo contenido de fósforo en el mineral.¹

El 29 de Octubre de 1868 se firma en Málaga una escritura de acuerdo de compra-venta entre el director de la sociedad anónima Ferrería del Ángel y William Malcolm², por la cual, el británico se haría con la totalidad de las posesiones de la sociedad Ferrería del Ángel. El verdadero interés de los compradores eran las minas llamadas “La Choza”, “San Juan Bautista” y “San Nicolás”, por lo que revenden el resto de las pertenencias adquiridas.³

¹ NADAL, Jordi, *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, Ariel, 1989, p.115.

² Archivo Histórico Provincial de Málaga (AHPM), *Protocolos*, Legº. 4756, folº. 1904-1909v.

³ BERNAL GUTIÉRREZ, José, “Proceso inicial de la colonización británica de las minas de Marbella. Fase previa a <The Marbella Iron Ore Company and Limited>”, *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Historia Contemporánea, vol. II, p. 10-12.

Sin embargo, el contrato de compra-venta estaba sujeto a la aprobación por parte de las instituciones del entramado extractivo proyectado, así, de no poderse cumplir se anularía todo acuerdo previo, como se expuso en el pleno municipal de agosto de 1869:

El Don Guillermo Malcolm solicitará del Gobierno español su necesaria autorización para establecer un transway con su muelle, osea vía férrea desde las minas al punto de la costa que más le convenga con el objeto de exportar con más facilidad el mineral de hierro que va a adquirir; entendiéndose que de no poder conseguir dicha autorización quedará nulo este contrato y sin ningún valor ni efecto⁴.

2. El proyecto del ferrocarril.

El dicho pleno del Ayuntamiento de Marbella se debatirá la concesión de los terrenos comunales para la construcción del ferrocarril. El proyecto de la nueva industria extractiva se plantea como solución inmediata para solventar los acuciantes problemas económicos de la ciudad y la manifiesta falta de trabajo para sus habitantes, lo que justificaba la negociación de dichas parcelas. De la siguiente manera constaría en las actas del pleno:

...El proyecto del muelle de hierro, parte integrante y complemento del Ferro-Carril que arranca del criadero magnético que lo ha de alimentar, y corre por la falda inferior de Sierra Blanca, proyectando su curva por el pintoresco y espacioso Valle que se extiende desde ella hasta la orilla del mar, es indudablemente una fuente de vida y prosperidad para estos habitantes, que dedicados á las duras faenas agrícolas y de pesca, lamentan una situación decadente, por la escasa e incierta recompensa de sus rudos trabajos...⁵.

Un ferrocarril minero que transitaría los términos de Ojén y Marbella desde la Sierra Blanca hasta adentrarse en el mar, aprovechando además los accidentes topográficos del terreno para que la bajada de la locomotora se hiciese por inercia y sólo se consumiera combustible en el retorno a las minas⁶.

⁴ Archivo Municipal Marbella (AMMB), *Actas Capitulares (AACC)*, 19 agosto de 1869. El libro donde deberían estar sentadas dichas actas está ausente. Sin embargo mantenemos este asiento por copia en el *Expediente de concepción de terrenos comunales á favor de D. Guillermo Malcolm para el establecimiento de un ferrocarril minero en este término*, 1872, en el mismo archivo.

⁵ AMMB, AACC, 19 agosto de 1869. El libro donde deberían estar sentadas dichas actas está ausente. Sin embargo mantenemos este asiento por copia en el *Expediente de concepción de terrenos comunales á favor de D. Guillermo Malcolm para el establecimiento de un ferrocarril minero en este término*, 1872, en el mismo archivo.

⁶ BERNAL GUTIÉRREZ, José, "Marbella Minera", en *Imágenes de Marbella IX. La Minería*, Cilniana, 2003, pp. 8-34.

La rápida construcción de la infraestructura es testimoniada en el Informe Británico del Distrito Consular de Málaga para 1869, redactado al año siguiente, donde se describe la casi terminada obra de adecuación para la extracción del mineral y su posterior exportación, así como los derechos adquiridos por Marbella para la comercialización y las positivas previsiones que se preveían para la nueva empresa.

Una gran tarea para el embarque de mineral de hierro se realiza desde las célebres minas de Marbella que están siendo extraídas por una compañía inglesa. Seis millas de ferrocarril desde las minas a la playa están ya construidas, y un embarcadero de hierro que mide hasta el final 300 metros dentro del mar, que habilite los barcos de vapor y grandes veleros para cargar con la expedición. El Gobierno español ha extendido a Marbella el derecho de comerciar directamente con regiones extranjeras en la importación de carbones y maquinaria y la exportación de minerales. Tanto como 150.000 toneladas de mineral están propuestos a ser cargados anualmente, lo cual, con las cargas importadas de carbón y otros efectos, va a permitir una considerable ocupación de barcos y jornaleros. Un vicecónsul inglés ha sido recientemente fijado allí para ofrecer todas las facilidades a la compañía y a los barcos que visiten el fondeadero, es probablemente un gran beneficio para levantar al pueblo y a la vecindad de Marbella desde esta nueva empresa.

3. Las negociaciones.

Las negociaciones públicas y privadas para la construcción de la vía férrea y del muelle de hierro “que ha de construirse para proveer a los buques que vengan a cargar minerales u otros productos” se realizan con éxito.

En el pleno de 18 de abril de 1869 tiene lugar el primer contacto entre los hermanos Malcolm y el Ayuntamiento por medio de un oficio de los primeros en nombre de la sociedad que representan, “manifestando que la expresada sociedad intenta la formación de un Ferro-Carril”, y que algunos de los terrenos que tiene que atravesar son “pertenecientes a los propios o común de estos vecinos, (...) cuyo trazado solicita se le conceda para hacer los trabajos bien imponiendo un canon o censo, ya indemnizando su valor, o en su defecto conducir las aguas de la fuente del paseo de la Alameda desde ésta a la punta del muelle de hierro que ha de construirse para proveer a los buques que vengan a cargar minerales u otros productos”. El pleno, aludiendo a que la mayor parte de los 2.110 metros de longitud, cuya concesión se pretende, está constituido por “tramos de terrenos casi en totalidad pedregoso, infructífero sin ninguna clase de aprovechamiento ni susceptible de productos”, los cede “en beneficio de los intereses materiales de esta localidad, y proporciona medios de subsistencia a los braceros de la misma que se ocuparán en las faenas de explotación y de otras consiguientes a este proyecto; aceptando como única compensación y pago de aquellos terrenos, la oferta que hace de costear la cañería para conducir las aguas potables a la punta del muelle de

hierro, cuyo aprovechamiento constituirá un arbitrio a favor del Ayuntamiento y para ayudar a los gastos de su presupuesto”⁷.

En julio del mismo año, la Diputación Provincial aprueba la creación de un arbitrio o impuesto sobre el agua al que deban de acceder los buques que arriben en el puerto, por lo que el pleno da conformidad a la construcción del “muelle de embarcadero (...) así como el establecimiento de la vía férrea” por parte de la sociedad británica⁸. El beneficio que dicho impuesto aportaría a las arcas municipales contribuyó a que el Ayuntamiento mediara en lo posible para que el Gobierno del Estado aprobara la petición de realización del muelle, la cuál se produce por Real orden de 15 de febrero de 1870⁹. A cambio, el municipio se beneficiaría aparte del montante económico por la compra de las tierras de ejidos y de proporcionar “medios de subsistencia a los braceros de la misma que se ocuparán en las faenas de explotación y de otras consiguientes a este proyecto”, de una cañería que conduciría “las aguas potables a la punta del muelle de hierro, cuyo aprovechamiento constituirá un arbitrio a favor del Ayuntamiento” y del acondicionamiento del paseo de la Alameda.

La obtención de terrenos del común de la población seguirá siendo el motivo principal de los continuos contactos entre la sociedad de los hermanos Malcolm y el Ayuntamiento. En enero de 1870 se produce la compra-venta de 5.704 metros cuadrados en la Alameda de la ciudad¹⁰, y en marzo se enajenan 2.171 metros cuadrados en el mismo lugar¹¹, con la finalidad de construir edificios y almacenes para la empresa. En enero del siguiente año se pactaría la última compra-venta entre el Ayuntamiento y la sociedad, siendo esta vez el objetivo construir junto a la carretera de Estepona un ramal o apartadero “para hacer más fácil y la parada de los trenes que han de descargar en el muelle de embarque”¹².

En junio de 1872, Juan Broadfoot, como representante de Guillermo Malcolm, exige la formalización, por medio de escritura de traslación de dominio, de los terrenos cedidos en los acuerdos de 1869 con el Ayuntamiento, puesto que el carril minero se halla en funcionamiento y la sociedad ha cumplido con las obras que se le exigían para conducir “las aguas potables de la población a la extremidad del muelle de hierro que ha construido el Sr. Malcolm en la playa de esta ciudad”¹³. En los sucesivos días se llegó al

⁷ AMMB, AACC, 18 de abril de 1869.

⁸ AMMB, AACC, 4 de julio de 1869. Vid. también Archivo Municipal de Málaga (AMM), *Boletín Oficial de la Provincia (BOPM)*, 17 de julio de 1869, p. 3.

⁹ AMM, *Gaceta de Madrid*, 21 de febrero de 1870, p. 1.

¹⁰ AMMB, AACC, 23,27 y 30 de enero de 1870. La instancia que presenta Guillermo Lonsdale, calificado como socio propietario de la Empresa del ferro-carril de San Juan Bautista, es sobre 6.258 metros superficiales. Sin embargo, el peritaje del Ayuntamiento resulta de 5.704 metros superficiales, tasado por los peritos en 14.260 reales, a razón de 2 reales y cincuenta céntimos por metro superficial.

¹¹ AMMB, AACC, 20 de marzo de 1870.

¹² AMMB, AACC, 8 de enero de 1871. Instancia solicitando la compra de 1.635 metros cuadrados tasados en 4.087 reales con cincuenta céntimos.

¹³ AMMB, *Expediente de concepción de terrenos comunales á favor de D. Guillermo Malcolm para el establecimiento de un ferrocarril minero en este término*, 1872.

acuerdo de traslación de dominio de los terrenos inscribiéndose éstos en el Registro de la Propiedad a nombre de Guillermo Malcolm¹⁴.

Los contactos para intentar la compra de los terrenos que estaban en manos privadas, necesarios para completar la longitud de la vía del tren minero, se celebra tras los acuerdos iniciales con el Ayuntamiento y la definitiva traslación de las posesiones de la Ferrería del Ángel. En el mes de agosto de 1869 se lleva a cabo el grueso de estas compras, cuyos terrenos se encontraban en el partido del Peñón¹⁵, del Prado¹⁶, de Valdeolletas¹⁷, Huerta Grande, Haza del Mesón¹⁸, Huerta Chica¹⁹ y La Marina²⁰.

Los contratos de compra-venta fueron realizados por Miguel Calzado²¹ en representación de Guillermo Malcolm. En todos ellos sólo se realiza la compra del terreno que hacía falta para transitar la vía, desentendiéndose del resto de la finca. El

¹⁴ *Ibidem*.

El valor de los terrenos por fajas es el siguiente:

término	m. lineales	m. cuadrados	precio por ha.	Valor pesetas
Chorreadero	1.453	26.193	400	1.047,72
Valdeolletas	362	2.896	800	231,68
Calvario	25	340	1500	51
Catalanes	115	1.955	6250	1221,87
Ejido	108	738	6250	461,25
Total	2.063	32.122		3.013,52

La empresa minera reseña que lo que ha obtenido el Ayuntamiento en pago de los terrenos cedidos es, por un lado, la elaboración de la cañería que ascendía a 4.000 pesetas y, por otro, la entrega en efectivo de Guillermo Malcolm de 1.021,87 pesetas por los terrenos del apartadero en junio de 1871, lo que asciende a una cifra total de 5.021,87 pesetas. Esto produce que el común de los vecinos se beneficie en más de dos mil pesetas sin exceder los 2.110 metros pedidos en el acuerdo de 1869.

¹⁵ Venta de dos fajas de 4.080 metros cuadrados y 6.000 metros cuadrados en la Huerta del Peñón por 1000 y 80 escudos a Don Juan Marcelo Riva. 23 agosto de 1869. (AHPM, *Protocolos*, Legº. P-4970, folº. 604-614r.)

¹⁶ Venta de dos faja de 6.240 en la Huerta de San Isidro por 250 escudos y de 165 metros cuadrados en la Huerta Grande por 60 escudos de Don Juan Quijada, 2 octubre de 1869. (AHPM, *Protocolos*, Legº. P-4970, folº. 798-813v.)

Venta de una faja de 2.400 metros cuadrados en la Huerta del Prado y Valdeolletas por 600 escudos de Francisco de Paula Salgado. 23 agosto de 1869. (AHPM, *Protocolos*, Legº. P-4970, folº. 592-603r.)

¹⁷ Venta de una faja terreno de 2.240 metros cuadrados por 100 escudos de José Montoro y Martín. 4 agosto de 1869. (AHPM, *Protocolos*, Legº. P-4970, folº. 516-528r.)

Venta de terreno de 800 metros cuadrados en 32 escudos de Idelfonso Romero Mata. 23 agosto de 1869. (AHPM, *Protocolos*, Legº. P-4970, folº. 630-640r.)

Venta de una faja terreno de 340 metros de longitud en 500 escudos de Salvador Machuca Niera. 24 agosto de 1869. (AHPM, *Protocolos*, Legº. P-4970, folº. 648-659v.)

Venta terrenos María Josefa Añón López en el Partido del Prado de 800 metros cuadrados a 300 escudos. 4 septiembre de 1869. (AHPM, *Protocolos*, Legº. P-4970, folº. 726-737 v.)

¹⁸ Compra en Huerta llamada Haza del Mesón de 2.200 metros por 900 escudos a la testamentaría de Don Antonio Domínguez y Alburquerque. 16 agosto de 1869. (AHPM, *Protocolos*, Legº. 4586, s.folº.)

¹⁹ Venta de terreno de 1.400 metros cuadrados en 500 escudos de Pedro Artola. 31 agosto de 69. (AHPM, *Protocolos*, Legº. P-4970, folº. 710-721r.)

²⁰ Venta de Almacén en la Calle de los Catalanes número 6, de 5 por 15 metros, por 300 escudos de doña Isabel García y Romero. 23 agosto de 1869. (AHPM, *Protocolos*, Legº. P-4970, folº. 604-614v.)

²¹ AHPM, *Protocolos*, Legº. 4586, folº. 1407-1412r.

cobro anterior a la realización del contrato, la compra a un precio superior al valor y las alabanzas del vendedor a favor de la realización de las obras por los beneficios que éstas redundarán en la localidad, son pasos habituales en la realización de todas las escrituras²².

4. Los ferrocarriles y el material.

No tenemos datos directos de los materiales para la construcción del camino de hierro, ni de la maquinaria utilizada para el ferrocarril. No obstante, fuentes como la Estadística de Comercio Exterior nos puede aportar información acerca de la inversión en material y productos para la adecuación de la explotación. Así, en el año 1870, la totalidad de las importaciones son destinadas a las obras del ferrocarril, siendo metales manufacturados, lingotes de hierro, traviesas de maderas y maquinarias varias sin identificar los productos que albergaban dichas estadísticas. Entre ellos, 10 unidades bajo el epígrafe de “Carruajes para viajeros en ferro-carriles; los wagones de cualquier clase para servicio de los mismos”, lo que nos hace suponer que se refiere a wagones de carga de mineral. Al año siguiente, además de los productos descritos se vuelve a incluir otros 10 wagones, pero será el año 1872 con 175 wagones valorados en 57.963 pesetas, el que importe el mayor número de estos elementos. Los datos, sin hacer distinción de los productos al ser englobados en epígrafes generales, nos describe una inversión de importancia.

En cuanto a las locomotoras, acudimos a un documento de 1921, casi 50 años después de comenzar a andar el ferrocarril, donde debido a una revisión de la maquinaria de la sociedad británica, son relatadas las características de las 5 locomotoras utilizadas, aportando datos como su constructor, año de funcionamiento, combustible (leña y carbón) o potencia, como redactamos en el siguiente cuadro.

²² Aparte de estas características, en algunas escrituras se especifican cláusulas particulares.

1- Número de orden del motor: nº 34

Nombre y domicilio del constructor: Dick & stevenson, Airdrie, Escocia.

Sistema del generador: Caldera multitubular.

Superficie de caldeo en metros cuadrados: 36,74

Capacidad total de la caldera: 39,5 HP

Presión máxima que debe trabajar en kilos por centímetro cuadrado: 8 kilos.

2- Número de orden del motor: nº 32

Nombre y domicilio del constructor: Dick & stevenson, Airdrie, Escocia.

Sistema del generador: Caldera multitubular.

Superficie de caldeo en metros cuadrados: 36,74

Capacidad total de la caldera: 39,5 HP

Presión máxima que debe trabajar en kilos por centímetro cuadrado: 8 kilos.

Año de funcionamiento: 1870.

3- Número de orden del motor: nº 52

Nombre y domicilio del constructor: Dick & stevenson, Airdrie, Escocia.

Sistema del generador: Caldera multitubular.

Superficie de caldeo en metros cuadrados: 30,55

Capacidad total de la caldera: 32 HP

Presión máxima que debe trabajar en kilos por centímetro cuadrado: 6 kilos.

Año de funcionamiento: 1872.

4- Número de orden del motor: nº 283

Nombre y domicilio del constructor: Hudswell, Clarke & Cº, Leeds, England.

Sistema del generador: Caldera multitubular.

Superficie de caldeo en metros cuadrados: 5,28

Capacidad total de la caldera: 5,68 HP

Presión máxima que debe trabajar en kilos por centímetro cuadrado: 8 kilos.

5- Número de orden del generador: nº5

Nombre y domicilio del constructor: The Marbella Iron Ore Ltd., Marbella.

Sistema del generador: Caldera multitubular construida por Hudswell, Clarke & Cº, Leeds y The Marbella Iron Ore Cº. Ltd.

Superficie de caldeo en metros cuadrados: 5,28

Capacidad total de la caldera: 5,68 HP

Presión máxima que debe trabajar en kilos por centímetro cuadrado: 8 kilos.

Las locomotoras hacían dos recorridos. Uno desde las minas en el término de Ojén, hasta la zona llamada de La Marina, en la explanada de la playa de Marbella, donde se depositaba el mineral de hierro. Tres locomotoras harían este trayecto. El segundo recorrido, que lo realizaba dos locomotoras de menor tamaño, transportaba el mineral

desde este último punto hasta el final del muelle de hierro donde eran cargado los buques mercantes.

5. La infraestructura concluida.

En el verano de 1872, la ciudad de Marbella refleja el impacto en el medio provocado por las obras de infraestructura realizada por la sociedad de William Malcolm²³. Se encuentra en funcionamiento el ferrocarril minero llamado San Juan Bautista, que “principia al norte en el punto llamado Arroyo del Peñoncillo, en el citado término de Ojén al pie de las minas de hierro llamadas San Juan Bautista y La Concepción y entrando a poco en término de Marbella, atraviesa sucesivamente por los partidos y sitios que quedan expresados, cayendo después a la Marina por la extremidad occidental de la población hasta llegar al sur a empalmar con el muelle de hierro que Don Guillermo Malcolm ha construido recientemente”²⁴.

Parte de la Alameda y La Marina, antes definida por sus terrenos comunales, es descrita ahora como un centro empresarial: “(...) caseta de la báscula para el peso de los minerales y terrenos ocupados por debajo de la Alameda de esta ciudad con cocheras, talleres de composición, depósito y demás oficinas necesarias para uso y desahogo de dichas vías férreas”²⁵.

Y por último, el máximo referente de la explotación británica en Marbella, el muelle de hierro, el cual avanzaba dentro del mar una longitud de 260,85 metros, formando en los últimos 78,10 metros una plataforma de 280 metros cuadrados, haciendo uso como embarcadero para el transporte de los minerales, los cuales eran transportados en la vía hasta el final del embarcadero²⁶.

En sólo tres años, el panorama urbanístico de Marbella pasó de los matices propios de un pueblo campesino y pesquero, a un centro de explotación minera con todas las infraestructuras necesarias²⁷.

²³ Morilla Critz en su análisis acerca del retraso económico andaluz, culpa, entre otros factores, al predominio extranjero en la exportación del mineral, predominio que “vino determinado por las dificultades que planteaba la explotación de algunos de estos yacimientos, cuya solución requería unas inversiones de capital y tecnología que no estaban disponibles en la región...” (MORILLA CRITZ, José, “La teoría en la dependencia económica en el estudio del siglo XIX andaluz”, *Revista de Historia Económica*, II, núm. 2, p. 102.

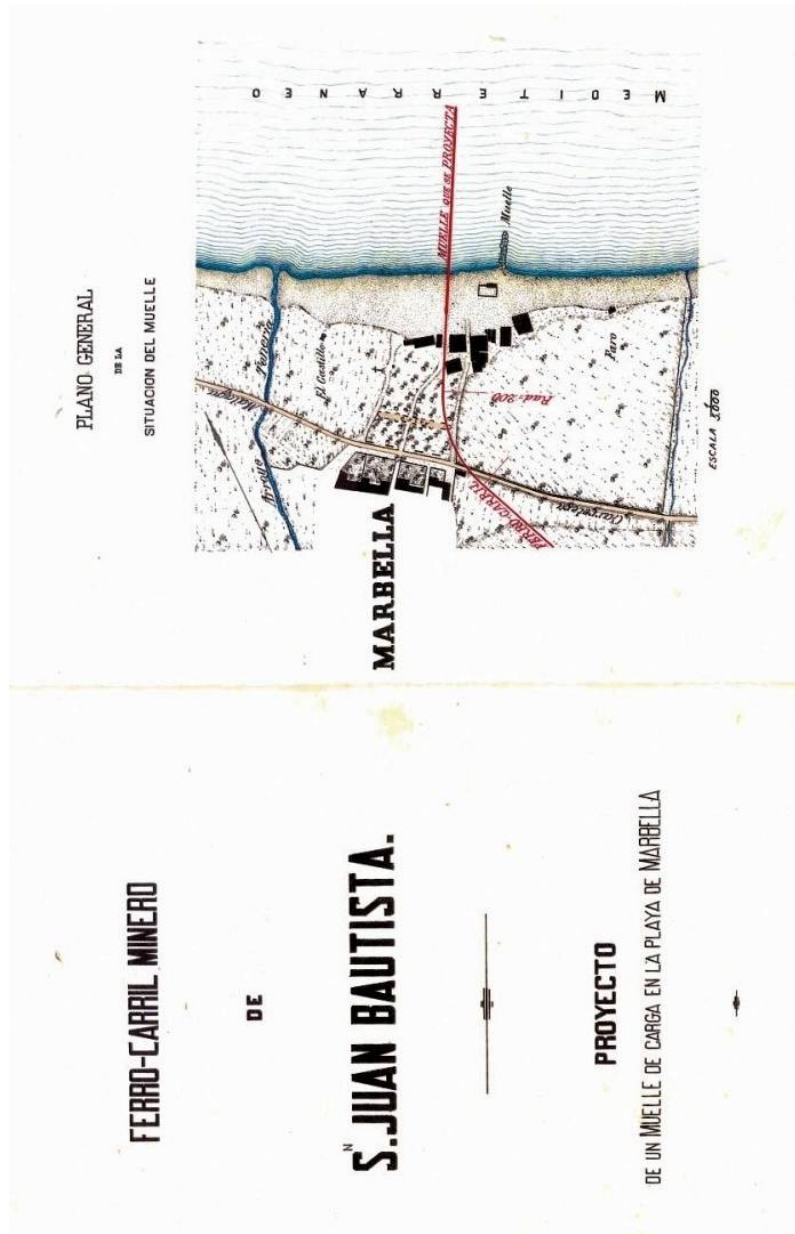
²⁴ AHPM, *Protocolos*, Legº. P-4977, folº. 887-930.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ *Ibidem*.

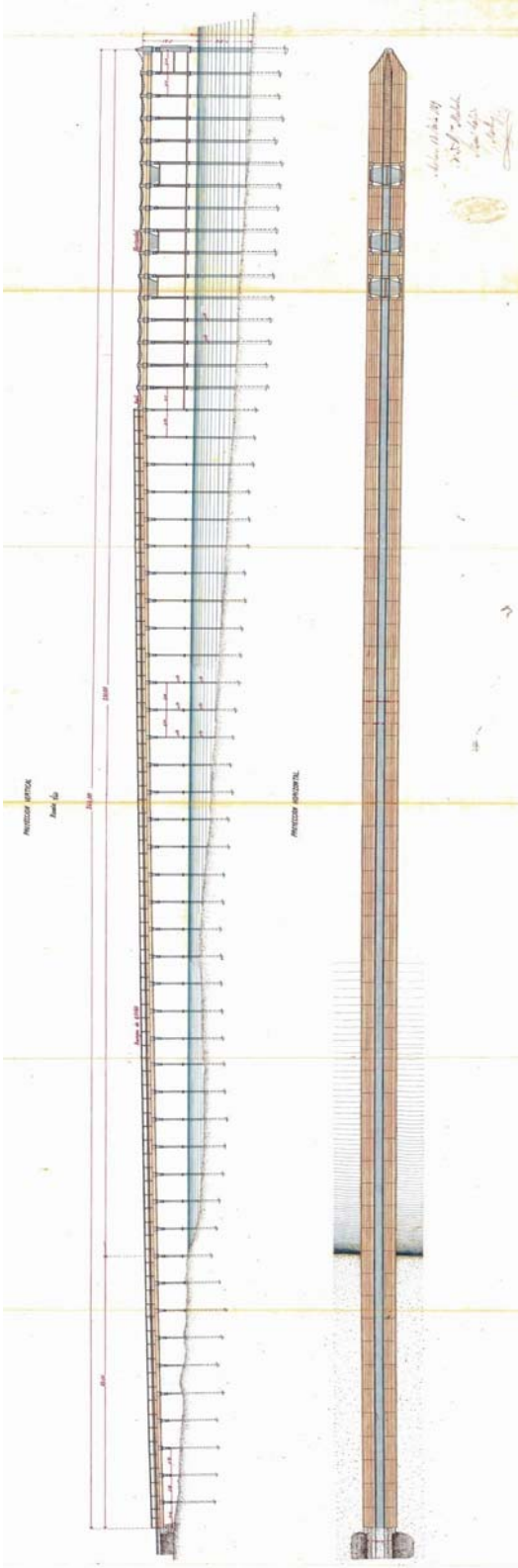
²⁷ La gran obra de adecuación se completaba con una demanda de mano de obra que hizo remontar la caída demográfica de los últimos años convirtiéndose Marbella en un foco de atracción en la década de los setenta. (Vid. BERNAL GUTIÉRREZ, J., “La interrelación demografía-economía en la Marbella del Sexenio democrático”, *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, núm. 22, p. 10-38)

En abril de 1872, concluidas las obras de adecuación, los hermanos Malcolm llegan a un acuerdo con Jorge Anderson “para la cesión en determinada forma a una compañía allí establecida [Londres], de que él mismo es Director, de ciertas minas, ferro-carril, muelle y otros inmuebles”. Se refiere a The Marbella Iron Ore Company and Limited, cuya preliminar se firma el 8 de diciembre de 1871 en Londres, con un capital de 300.000 libras esterlinas y con los hermanos Malcolm como accionistas²⁸.

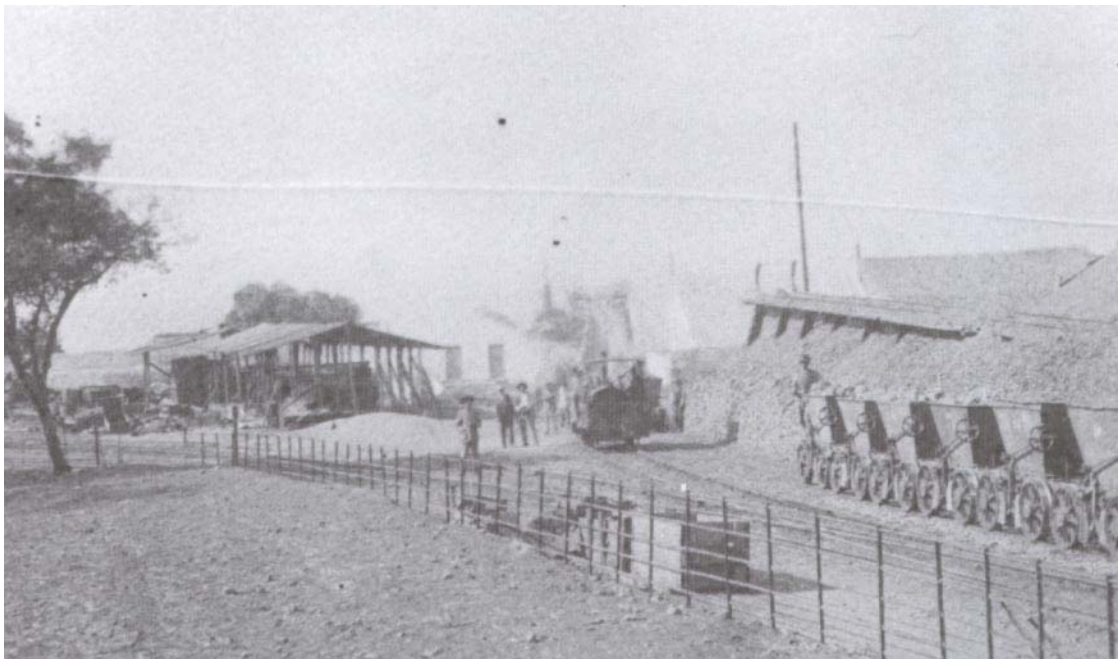


Portada y plano general del Proyecto del Muelle de hierro. 1869. Se puede observar el recorrido del ferrocarril en parte del término municipal de Marbella.

²⁸ BERNAL GUTIÉRREZ, José, “Proceso inicial de la colonización británica de las minas de Marbella. Fase previa a <The Marbella Iron Ore Company and Limited>”, *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, Historia Contemporánea, vol. II, p. 16-17.



Plano transversal del Proyecto del Muelle de Hierro. 1869.



Depósito de mineral con una máquina de fondo dispuesta para el enganche de los vagones de transporte. Años 20.