

## **ANTECEDENTES ANGLOSAJONES DEL FERROCARRIL MÁLAGA-CÓRDOBA (1860-1865). APUNTES SOBRE LA VIDA DE JORGE (GEORGE) LORING JAMES.**

Emilio Olías Ruiz y Andrés Barrado Bautista  
Universidad Carlos III de Madrid

### **RESUMEN**

En la segunda mitad del siglo XIX Málaga fue una muy próspera ciudad, centro de actividades industriales, culturales y políticas. En este escenario, los apellidos Heredia, Larios y Loring destacan sobremanera, representando a tres de las familias más poderosas e influyentes de la época.

De todos ellos, Loring (apellido, al parecer, originario de la Lorena francesa, que luego pasó a Inglaterra y después a Estados Unidos) es, sin duda, el más desconocido y, sin embargo, la presencia de Loring y su descendencia, fundamentalmente en Málaga y, posteriormente, extendiéndose por la península y ultramar, resulta fundamental para comprender la situación social de España desde los comienzos del siglo XIX.

Por tanto, en este trabajo se justifica su estudio, por ser uno de los principales promotores de la construcción del ferrocarril Málaga-Córdoba, claro intento de expansión del comercio de la ciudad de Málaga, por entonces muy próspero a través del puerto marítimo, pero necesitado de vías de comunicación hacia el interior de la península.

Este trazado sirvió de base para la constitución de una de las más importantes compañías de ferrocarriles que operaron en territorio español, la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, cuyos trazados se extendieron por toda Andalucía e incluso fuera de ella, hasta la disolución de la compañía, en 1936.

El ferrocarril será el punto de encuentro con los Loring, que se asientan en la ciudad de Málaga, procedentes del estado de Massachussets (USA), aunque a través de los siguientes párrafos, se recorrerá algo más que las vías del tren para glosar la vida de esta saga, a partir del momento de su llegada a España.

Aunque la figura más directamente relacionada con el desarrollo del ferrocarril en España fue D. Jorge Enrique Loring Oyarzábal, el artículo comenzará por hacer referencia a la figura de su padre, D. George Loring James, que en los primeros años del siglo XIX arribó a Málaga, desde el estado norteamericano de Massachussets, con la idea de establecer entre los dos lados del Atlántico nuevas vías de relación comercial. Se quedó en Málaga y representa el origen español de los Loring, dando lugar a una descendencia en la que aparecen banqueros, hombres de negocios, políticos, aviadores y, en definitiva, hombres y mujeres que influyeron de forma muy notable en el desarrollo de España, a través de sus inversiones, especialmente en sectores industriales

como los altos hornos, el ferrocarril, los embalses para producción de electricidad o la aviación.

Por todo ello, parece conveniente recoger información que ayude a conocer algo mejor a quienes, con el apellido Loring, tuvieron algo que ver en la historia de España, especialmente en un momento que también resultó histórico para la ciudad de Málaga. Reiteramos que, en la segunda mitad del siglo XIX, Málaga era una referencia europea como ciudad próspera. Su comercio marítimo actuaba como motor de la sociedad malagueña, pero resultaba necesario ampliar las vías de comunicación por tierra, precisamente para potenciar sus relaciones con el resto de la península.

### **EL PRIMER LORING LLEGA A ESPAÑA**

El primer Loring que pisa tierras malagueñas es **D. Jorge Lorin**. Así se recoge en el manuscrito de la partida de bautismo de su hijo<sup>1</sup>, **D. Jorge Enrique Loring Oyarzabal**, que, además de ser uno de los protagonistas directos del proyecto de ferrocarril entre Málaga y Córdoba, fue el primer titular del marquesado de Casa Loring y también nombrado Senador vitalicio de España, durante la Legislatura 1891-1893.

Con las diferencias de tratamiento de los nombres familiares en España (manteniendo el nombre de la madre) y en Estados Unidos (país en el que los registros no incorporan el nombre de la madre para los hijos), a las que hay que añadir los errores de sintaxis de la época (Lorin por Loring o Josef por Joseph), no resulta fácil encontrar el nombre americano del primer Loring que pisa tierras malagueñas, antecedente de todos los demás y precursor, por tanto, en la distancia histórica, de la construcción de la línea de ferrocarril Málaga-Córdoba, incluyéndose esta iniciativa empresarial entre otras relevantes, como se tendrá ocasión de explicar en este trabajo.

Con los datos disponibles, podemos decir que nuestro hombre es **George Loring James, nacido el 18 de noviembre de 1771, en Hingham, Plymouth, Massachusetts (USA)**.

Hingham<sup>2</sup> es hoy una ciudad que se encuentra 15 millas al sur de Boston, en la zona este del estado de Massachussets. Sus raíces históricas se localizan en los días en los que los europeos llegaron al nuevo continente, en la primera mitad del siglo XVII.. Los primeros en llegar lo hicieron en 1633 y denominaron al lugar “Bare Cove” (Cala Vacía).

El asentamiento inicial más importante se estableció en **1635**, cuando el **Reverendo Peter Hobart** llegó con un grupo de colonos desde **Hingham, Inglaterra**,

---

<sup>1</sup> <http://www.senado.es/cgi-bin/BRSCGI?CMD=VERDOC&BASE=HISE&DOCN=000000601>, Senadores. Documento nº 2. Partida de Bautismo de D. Jorge Loring Oyarzábal. Marqués de Casa-Loring. En el documento se manuscrite que los padres de D. Jorge Lorin son **D. Josef Lorin** y **Dª. Maria James**, naturales de Boston, en los Estados Unidos de América. Veremos, más adelante, que estos datos no son del todo correctos.

<sup>2</sup> [http://www.hingham-ma.com/about\\_history.html](http://www.hingham-ma.com/about_history.html). Página web de la ciudad de Hingham

**Gran Bretaña.** Desde entonces, la ciudad paso a llamarse Hingham, perteneciendo, en la fecha actual, al Condado de Plymouth, estado de Massachusetts, Estados Unidos de América.

Pesca, agricultura, ganadería y navegación fueron las ocupaciones más significativas de sus primeros pobladores. La industria pesquera supuso una fuente de ingresos muy importante para los habitantes de la zona, alcanzando su máximo apogeo durante el siglo XIX.

El patriarca de la saga americana de los Loring es **Thomas Loring**, que nació en 1575 y tuvo una vida muy longeva. Sus orígenes se sitúan en la ciudad de Axminster, condado de Devon, Inglaterra, Gran Bretaña. Ya aparece como propietario de tierras americanas en la temprana fecha de 1635<sup>3</sup>, ejerciendo como ocupación principal la de granjero.

Falleció a los 86 años, el 4 de abril de 1661, en la ciudad de Hull, condado de Plymouth, estado de Massachusetts, Estados Unidos de América.

Desde Thomas Loring a Jorge Lorin (George Loring James), transcurren seis generaciones:

- I. **Thomas LORING** (1575, Axminster, Devon, Inglaterra, GRAN BRETAÑA – 1661, Hull, Plymouth, Massachussets, USA) **casado con Jane Newton**. De su matrimonio nace:
- II. **John LORING** (1630, Axminster, Devon, Inglaterra, GRAN BRETAÑA – 1714, Hingham, Plymouth, Massachussets, USA), **casado con Mary Baker**, de cuyo matrimonio nace:
- III. **Thomas LORING** (1661/2, Hull, Massachussets, USA - 1738, Hingham, Massachussets, USA), **casado con Leah Auckland**, de cuyo matrimonio nace:
- IV. **Benjamín LORING** (1692, Hingham, Massachussets, USA - 1764, ), **casado con Joel Jacobs**, de cuyo matrimonio nace:
- V. **Joseph LORING** (1738, Hingham, Massachussets, USA– 1795, Hingham, Massachussets, USA), **casado con Ruth James**, de cuyo matrimonio nace:
- VI. **GEORGE LORING JAMES** (1771, Hingham, Massachussets, USA – 1843, Málaga, ESPAÑA).

Nuestro Loring en España, que denominaremos a partir de ahora George Loring James, inicia sus estudios en Harvard College, aunque los abandona, dedicándose a ejercer el oficio de tonelero y estudiando para conseguir el título de Capitán de barco, hecho fundamental en su vida, ya que le permitió plantearse la aventura de volver a la Europa que fue cuna de sus antepasados.

---

<sup>3</sup> DEVLIN, Jane. Early Hingham, Plymouth Co. MA, Record. Extracted from New England Historical & Genealogical Register. Hingham, Plymouth Co. MA, First Settlers. Vol 2, July, 1848, pp. 250-252.

Con su título de Capitán de barco, llegó a Málaga hacia 1810 en busca de negocios. Al principio se dedicó al comercio de toneles, y, una vez terminadas las guerras napoleónicas, se interesó por los vinos generosos, las pasas y los productos mineros y agrícolas. Comenzó actividades comerciales entre Málaga y Massachussets, siendo pionero en el comercio de uvas de Málaga a América. También ejerció como agente del banco **Baring Brothers & Co Ltd**, de **Londres**.

Con el desarrollo de todas estas actividades, consiguió una notable fortuna y se hizo un hueco en la alta sociedad malagueña de la época.

Se casó, en 1817, con **D<sup>a</sup>. María Rosario Oyarzábal Herrera**, que había llegado a Málaga con su familia desde el norte de España. Tuvieron diez hijos, de los que tres fallecieron recién nacidos.

#### **D. JORGE ENRIQUE LORING OYARZÁBAL y EL FERROCARRIL MÁLAGA-CÓRDOBA**

El tercero de ellos, **Jorge Enrique**, nació el 6 de agosto de 1822, siendo el estudio de su vida de gran interés por lo variada, intensa e influyente que resultó. Su presencia en la sociedad malagueña se manifiesta desde muy temprana edad, trabajando en la empresa que fundara su padre y, a partir de entonces, participando en actos muy relevantes para la evolución de la sociedad malagueña. Fue socio fundador del **Banco de Málaga**, incorporándose al triángulo mágico que formarían los apellidos **Heredia, Larios y Loring**. Se tituló como **Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos**, interviniendo en negocios incipientes y muy arriesgados para la época como el **ferrocarril Málaga-Córdoba**<sup>4</sup>, realizado a partir del estudio del ingeniero **D. Máximo Perea**, que se acogió al ancho de vía determinado por el Gobierno en 1854 y que se gestó con el enfoque de realizar el desarrollo del trazado en una vía, salvo en el caso de puentes, viaductos y túneles en los que el proyecto consideraba la necesidad de utilizar dos vías. A pesar de las dificultades del proyecto, las perspectivas de desarrollo eran muy prometedoras, pues la ciudad, con una población de 80.000 habitantes y a cuyo puerto llegaban 2.000 buques españoles y 400 extranjeros al año, era un centro comercial y social de primera magnitud no sólo en España, sino en Europa.

Pero la familia Loring no sólo mantendrá con la familia Heredia relaciones de tipo profesional, como se ha dicho ya al vincularles en la constitución del Banco de Málaga. **D. Manuel Agustín Heredia** se mostró complaciente con la posible boda de su hija, Amalia, con D. Jorge Enrique Loring Oyarzábal hasta el punto de que, como regalo de boda, dispuso la preparación de la Hacienda de La Concepción, una amplia finca que había adquirido en 1840 para completar y ampliar otra posesión que tenía denominada Finca San José. El nombre de la finca era el mismo que el de la ferrería que la familia Heredia poseía en Marbella. Entre 1848 y 1849 se construyó un bello palacete de estilo ecléctico con predominio de líneas clásicas destinado al hogar del futuro matrimonio.

---

<sup>4</sup> REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS. Ferrocarril Córdoba-Málaga. 1859, 7, tomo I (13): 159-160.

**D<sup>a</sup>. Amalia Heredia Livermore**, nacida en Málaga en **1831**, es reconocida por la historia como un personaje de altura en la sociedad andaluza de la época. Su personalidad es la de una mujer inteligente y con carácter; perfil potenciado con la educación recibida, en correspondencia con la clase social a la que pertenecía: ayas, institutrices francesas, preceptores, ambiente refinado, una fuerte socialización en la fe católica, viajes al extranjero e inclinación por las bellas artes.

Su **matrimonio** con **D. Jorge Enrique Loring Oyarzábal**, en **1850**, supone un reforzamiento de las posiciones sociales de las familias Loring y Heredia y es un reflejo de las prácticas habituales de la época, en la que las poderosas familias oligarcas trataban de reforzar sus posiciones sociales mediante matrimonios entre ellas, con el objetivo de incrementar sus patrimonios y ampliar sus ámbitos de influencia. El viaje de luna de miel duró seis meses, durante los que recorrieron buena parte de Europa (Francia, Suiza, Alemania e Italia) con atención preferente a museos, bibliotecas, parques y jardines, despertando en ellos el interés por todos estos temas.

La joven Amalia hizo de la **Hacienda de La Concepción** un **lugar de culto político y cultural** para la época, consiguiendo que, tanto la finca, como quienes la habitaban, fueran centro de atracción para industriales, intelectuales y políticos. Su biblioteca causaba admiración en la época. Aprovechando sus viajes, convirtió la finca en un impresionante jardín botánico y también se valió de los capitanes de los buques de su propiedad y ámbito de influencia para que enriquecieran el jardín, mediante encargos para que trajeran cuantas especies de plantas exóticas pudiesen, y que, gracias al clima de Málaga, pudieran aclimatarse con facilidad.

Pero no sólo se interesaron por la naturaleza. En 1851, a finales de octubre, sacando barro de unas canteras para alfarería situadas en "Los Tejares", en las afueras de Málaga, aparecieron dos textos jurídicos romanos en bronce, que compró Jorge Enrique Loring y que llevó a su casa. Se produjo así el hallazgo de la **Lex Flavia Malacitana** y de otro bronce jurídico romano y, con la compra de los dos textos, iniciaron su colección arqueológica.

Amalia era una mujer muy inteligente y culta que formó -junto a su marido- no sólo una interesantísima biblioteca, como ya se ha dicho, coleccionando manuscritos inéditos sobre temas malagueños. También fue una mujer apasionada de la política. Se ocupó muy intensamente del jardín y de la colección arqueológica y llevó con gran soltura su papel de anfitriona de los personajes que venían a ver las plantas y restos arqueológicos de su finca.

Los Loring-Heredia guardaron en su finca todos que de valor pudieron llevar a ella, mediante compra o recogida directa de restos arqueológicos, en algunas ocasiones actuando con dudosa legalidad. Sobre la planta de un mosaico romano, hallado en Cártama, y llevado a la finca, construyeron, en el año 1859 para albergar su colección, un museo con forma de templete dórico, el **Museo Loringinano**, que contendría magníficos mosaicos romanos, estatuas de mármol y piezas de bronce de gran importancia.

De forma paulatina, la colección se enriquecía con la incorporación de piezas, como los bronceos romanos que contienen los **códigos municipales de Salpensa, Bonanza y Osuna**, además de importantes esculturas, relieves, útiles y mosaicos. Las piezas abarcaban desde el Paleolítico Superior al siglo XVIII. Con la colección arqueológica en auge, aumentaba el atractivo de la Hacienda La Concepción para las clases dirigentes, que tenían una magnífica excusa para visitar y observar las piezas que contenía.

Sin embargo, no todo fueron buenas noticias. En los años **1854 y 1855, Málaga** se vio afectada por una terrible **epidemia de cólera**. En el tiempo que duró la epidemia se formó una comisión, promovida por el Ayuntamiento, en favor de los más necesitados que habían padecido las consecuencias de la enfermedad. Entre estas personas, destaca especialmente Jorge Loring Oyarzábal, cuya solidaria actuación le valió el ennoblecimiento, al serle otorgado el título de **Marqués de Casa Loring**. Prueba inequívoca de su labor humanitaria en esta epidemia. Además del título, recibió un gran número de muestras de afecto a su persona, mediante testimonios dirigidos al Ayuntamiento de la ciudad, en donde se propugnaba la eficiente labor humanitaria en bien de las clases menos agraciadas.

Superada, con grandes dificultades, la epidemia, el desarrollo de la ciudad de Málaga continúa imparable y da lugar a la constitución del **Banco de Málaga en 1856**, que pretendía facilitar una más intensa relación entre sus propietarios y los de las principales industrias existentes en la ciudad. Entre los fundadores y los que controlaban el nuevo Banco a través de sus estatutos, figuraban los Heredia, **Loring**, Laríos, Croke, Rein, Huelin y otros. Sin embargo, el Banco de Málaga no llegó a constituirse en fuente importante de financiación, aquejado de las poco rentables inversiones que se desarrollaron con sus préstamos y que provocarían posteriormente el cierre de la entidad.

Pero volvamos a los temas relacionados con la salud, porque la epidemia de cólera mencionada había puesto en evidencia que Málaga necesitaba un Hospital de forma imperiosa. Recogemos el documento de «Efemérides malagueñas», de José Luis Estrada Segalerva (Vol. II, abril-mayo-junio), en el que puede leerse la siguiente ficha: «7 de mayo de 1859.—Se dicta una real orden por virtud de la cual se enviaban los planos al **Sr. Moreno Monroy** con la indicación que en la construcción del **Hospital Civil de Málaga** se imitase en lo posible al Hospital de la Princesa de Madrid, que a su vez se había construido teniendo a la vista el de Larivoisier de París, el cual, a su vez, se había inspirado en el del Departamento de Burdeos». La historia de este importante centro hospitalario comenzó, no obstante, varios años antes como consecuencia de la campaña que inició en el periódico «**El Correo de Andalucía**», **Jorge Loring Oyarzábal**, uno de los fundadores del influyente rotativo. El señor Loring desató tan duras críticas contra la situación hospitalaria de la ciudad, que sus ecos llegaron a ser escuchados en Madrid y se produjo la reacción política y administrativa, llegando los primeros 200.000 reales de vellón para la adquisición de los terrenos necesarios para construirlo, autorizados por la Junta Provincial de Beneficencia.

Y siguiendo con las complejas inversiones industriales de Jorge Enrique Loring Oyarzábal, llegamos a su relación con el mundo ferroviario. Nos referiremos ahora a La **Estación de Ferrocarriles de Málaga**, que fue construida por la oligarquía económica malagueña en un intento por traer carbón del Valle de los Pedroches (Córdoba), con el que alimentar los agonizantes altos hornos locales. Fue la **Sociedad del Ferrocarril de Málaga a Córdoba** la que decidió su construcción y explotación. D. Jorge Loring, propietario inicial de la concesión, cedería todos los derechos resultantes del **Real Decreto de 19 de Diciembre de 1859**, a la citada sociedad. Esta transferencia incluía los planos, trazados, estudios, presupuestos, trabajos empezados y el contrato otorgado el **30 de junio de 1860** por los Señores. **Vitali, Picard y Cía.** para la ejecución del mencionado ferrocarril. La Sociedad estaba encabezada por **Jorge Enrique Loring, Martín Larios y Tomás Heredia** (hermano de su esposa Amalia y, por tanto, cuñado del Sr. Loring).

Se trataba de una gigantesca obra de ingeniería, por lo accidentado del terreno por donde debía transcurrir, sobre todo en la zona denominada de El Chorro. Para dar una idea de su complejidad, baste decir que se realizaron diecisiete túneles, ocho viaductos y dieciocho puentes<sup>5</sup>. La inauguración del primer tramo tuvo lugar con motivo de la venida a Málaga de la Reina **Isabel II**, durante el mes de septiembre de **1862**, aprovechando su visita a la exposición provincial de productos agrícolas y de tecnologías industriales. Fue la más importante exposición de este tipo, que se celebró en Málaga, en todo el siglo XIX.

La visita de la Reina Isabel II también se aprovechó para que colocara la primera piedra del Hospital Civil de Málaga, en cuya puesta en marcha, como se ha visto anteriormente, el matrimonio Loring-Heredia había influido de forma decisiva.

También aparece el nombre de Jorge Enrique Loring Oyarzábal como participante en la construcción de la línea de **ferrocarril Osuna-Morón-Utrera**, que, en **1864** se inaugura, permitiendo la comunicación de Morón de la Frontera con Utrera y con Sevilla.

Por fin, tras mucho batallar y con veinte años de tentativas; en **1865**, la sociedad formada por Jorge Loring, Martín Larios y Tomás de Heredia logró su objetivo, **uniendo por tren las ciudades de Málaga y Córdoba**. Al mismo tiempo, concluían las obras de la línea de **ferrocarril entre Campillos y Granada**.

Todos los esfuerzos inversores, con unos plazos extensos y demasiado largos para el desarrollo industrial, provocaron una **crisis financiera** que comenzó a detectarse a partir de **1866** y que afectó notablemente al **Banco de Málaga**, agravándose su situación por la quiebra de negocios que habían recibido créditos del Banco. Este fracaso fue quizás el primero de la clase dominante de aquella sociedad y supuso una llamada de atención para todos ellos, aunque no frenó la decisión de continuar con sus inversiones industriales.

---

<sup>5</sup> Diario SUR: Málaga en el recuerdo, del 31 de enero de 1998, página 309.

Recorriendo este periodo de la historia de España, se llega el Sexenio Revolucionario (1868 – 1873) y la Reina **Isabel II** tiene que huir a Francia, tras el levantamiento de los **Generales Prim y Serrano** y el pronunciamiento del **Almirante Topete** en Cádiz. Inmediatamente, y con el apoyo popular, las Juntas Revolucionarias se hacen con el poder en las principales ciudades y convocan elecciones.

El matrimonio **Loring-Heredia** opta, entonces, por una solución monárquico-liberal, trasladándose a Madrid poco antes de la restauración borbónica, un proceso en el que tuvo mucho que ver el político malagueño **D. Antonio Cánovas del Castillo**, amigo del matrimonio.

Igual que ocurrió en Málaga, la **residencia madrileña de Amalia Heredia Livermore** fue sede de frecuentes tertulias políticas a las que acudían lo más selecto de la sociedad de la época, además de políticos conservadores como **Cánovas, Silvela y Dato**, utilizando la marquesa este espacio de sociabilidad para intervenir indirectamente en los asuntos públicos, ya que como mujer no tenía acceso directo a ellos.

Restaurada la monarquía con **Alfonso XII**, continúan los proyectos de Jorge Loring y el 30 de Abril de **1875**, firma el proyecto de construcción de la línea de ferrocarril que pasaría posteriormente a denominarse el **Tren del aceite**. En el enunciado de dicho proyecto, podía leerse: "ligadas ya entre si las ciudades mas importantes de Andalucía por medio del ferrocarril, quedan aún comarcas enteras donde existen manantiales inagotables de riqueza ... bien conocida es la gran importancia agrícola de ciudades como Lucena, Cabra, Baena, Martos y Jaén, cuya principal riqueza es la explotación de aceites, granos y caldos y que sin embargo, alejadas de las vías sienten entorpecido su comercio por los tardíos y defectuosos medios de transporte"<sup>6</sup>.

Por entonces, en **1875**, el negocio del ferrocarril comienza a ser intervenido fuertemente por actuaciones políticas. La **Compañía de Ferrocarriles de Badajoz** es subvencionada por el Gobierno para construir un enlace directo Badajoz-Madrid. La decisión entra en conflicto directo con la compañía **MZA** (Madrid-Zaragoza-Alicante), que estaba apoyada por intereses empresariales y financieros foráneos, fundamentalmente británicos y franceses. En este proceso el papel de las compañías de ferrocarril andaluzas, lideradas entonces por **D. Jorge Enrique Loring Oyarzábal** y **D. Joaquín de la Gándara** resultaba crucial para desequilibrar la estabilidad ferroviaria a favor o en contra de MZA.

Los intereses de Loring y Gándara se habían visto favorecidos por la compra a MZA, aprobada por la R.O. de 20 de marzo de 1875, que decidía la disolución de la línea Sevilla-Jerez-Cádiz, pasando a manos del Sr. Jorge Loring, que también compraría

---

<sup>6</sup> <http://www.lucenaenlinea.com/asociaciones/ccl/eventos.htm>



la línea Utrera-Morón-Osuna, junto con su socio Joaquín de la Gándara, por seis millones de pesetas.

Volvamos al **Tren del Aceite**. El coste inicial del proyecto, que había sido firmado en 1875, fue cifrado, entonces, en 32.205.400 de pesetas y dos años después, el 18 de julio de 1877, el boletín oficial "La Gaceta de Madrid" (más tarde B.O.P.), publicaba la concesión de esta línea a **D. Jorge Loring y Oyarzábal**, en representación del **Sindicato Larios de Málaga** y otros inversores, como **Joaquín de Gándara** y el **Banque Camond de París**, que se unieron con los primeros con el propósito de fundar la **Compañía de los Ferrocarriles Andaluces** y que fuese ésta, junto con el **Ministerio de Fomento**, quien acometiese el trazado y explanación de la obra. Con todo ello, resulta lógica la conclusión de que, en plena pujanza de sus negocios ferroviarios, en **1877**, naciera la **Compañía de Ferrocarriles Andaluces** fundada por **Jorge Loring Oyarzábal** y **Joaquín de la Gándara**. La compañía llegó a desarrollar sus líneas por toda Andalucía, incorporando, a finales del siglo XIX, la **línea Alicante-Murcia**, única que mantuvo en explotación fuera del territorio andaluz.

La creación y crecimiento de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces detuvo los planes de expansión en Andalucía de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), que ya contaba con una conexión con Córdoba desde la meseta y con la línea Córdoba-Sevilla.

También se produjo en **1892** el nombramiento de **D. Jorge Enrique Loring Oyarzábal**, Marqués de Casa-Loring, como **Senador vitalicio**, mediante Real Decreto de 9 de enero de 1892.

Mientras tanto, el desarrollo de la **Compañía de los Ferrocarriles Andaluces** continúa, con la apertura de la **línea Puente Genil-Linares**, en **1893** creándose un nuevo acceso a gran parte de Andalucía, al estar Puente Genil conectado con Córdoba, Málaga y Algeciras.

Por otra parte y volviendo a asuntos más domésticos, la familia Loring-Heredia tendrá que asumir los primeros síntomas de decadencia de su colección arqueológica. El que fuera Museo Loringiano va perdiendo contenidos e importancia y en **1895** se transfieren, a favor del **Museo Arqueológico Nacional de Madrid**, las **tablas de bronce de las leyes municipales romanas de Malaca y Salpensa**<sup>7</sup> de la colección del Marqués de Casa-Loring.

El final de siglo supone para la Casa-Loring la pérdida de una de sus figuras más señeras, al **morir en Málaga**, el 11 de febrero de **1900**, **D. Jorge Enrique Loring Oyarzábal**, quedando su viuda, D<sup>a</sup>. Amalia, al cargo de todas las actividades

---

<sup>7</sup> Artículo publicado en el periódico "El Correo de Andalucía", el 1 de noviembre de 1851 (año 1º, nº 2), acerca del descubrimiento de las tablas de bronce con las leyes municipales de Malaca y Salpensa

relacionadas con la familia, especialmente las de carácter cultural y científico. D<sup>a</sup>. Amalia muere en 1902.

Tras fallecer D. Jorge en 1900 y D<sup>a</sup>. Amalia dos años más tarde, y debido a la decadencia económica de sus herederos, La Concepción fue adquirida en 1911 por Rafael Echevarría, realizando importantes transformaciones y ampliando la colección de árboles y palmeras. Una de las transformaciones más notables consistirá en el traslado del mosaico del antiguo Museo Loringiano al panteón familiar de los Echevarría-Echevarrieta.

Así finalizó la vinculación del jardín con la familia Loring-Heredia. En 1943 fue declarado jardín histórico-artístico.

En la década de los años 1960 pasa a manos de herederos de la familia Echevarría-Echevarrieta que descuidan el jardín entrando el mismo en una etapa de abandono a manos de la madre naturaleza y en 1990 el jardín es comprado por el Ayuntamiento de Málaga<sup>89</sup>, que tras 4 años de reformas y adaptación, lo abre al público en junio de 1994. A fecha de hoy continúa todavía en proceso de restauración y reforma.

Tras el fallecimiento del marqués (1900), se inició la redacción del catálogo del Museo Loringiano por parte de Rodríguez de Berlanga, miembro ordinario del Instituto Imperial Arqueológico Germano. La obra se publicaría en 1903, al año siguiente de la muerte de la marquesa, quien concibió el catálogo como instrumento de protección, a fin de garantizar la continuidad de la colección. A pesar del esfuerzo, las piezas se dispersaron. La mayoría fueron depositadas en instituciones culturales de carácter público (Museo Arqueológico Nacional en Madrid y Museo de Málaga), entre ellas las de más valor histórico (textos judiciales). Otras desaparecieron encontrándose en la actualidad en colecciones particulares de todo el Estado. Algunas esculturas, de difícil remoción, permanecen hoy "in situ" diseminadas por los jardines de la Hacienda. La rehabilitación de la finca se espera que esté terminada del todo para el año 2007.

Sin embargo, la actividad emprendedora de los Loring no decaerá del todo y, en **1902**, se abren nuevas expectativas de negocio, con la puesta en marcha de las concesiones de saltos de agua para producción de electricidad. En este caso se trató de **Jorge Loring Heredia**, hijo de D. Jorge Enrique y de D<sup>a</sup>. Amalia –quien en 1902 obtuvo la concesión del aprovechamiento **hidráulico** del río Guadalhorce–.

La actividad de la **Compañía de Ferrocarriles Andaluces** continúa y en **1913** adquiere la **línea de Bobadilla-Algeciras**. En **1916** toma en arriendo las líneas de la **Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España**, que definitivamente **adquiere en 1929**.

---

<sup>8</sup> [http://www.ayto-malaga.es/sac/eqp/EQP\\_datos.jsp?id\\_equipamiento=50](http://www.ayto-malaga.es/sac/eqp/EQP_datos.jsp?id_equipamiento=50)

<sup>9</sup> <http://www2.ayto-malaga.es/Urbanismo/Plangeneral/PGMOM/Catalogos/Jardines/jardin1.htm>

La inversión ferroviaria de los **Loring** se extiende posteriormente fuera de Andalucía, influyendo notablemente en las **explotaciones mineras de Puertollano** (Ciudad Real), construyendo, en **1915**, la línea que partía de la **Playa de Loring** en dirección sur, giraba al sureste y pasaba por la **mina San Vicente** donde había un cruce o bifurcación que enlazaba con el Ferrocarril al Pozo Norte y a la mina San Esteban y otra rama que partía hacia el sur camino de la **mina Extranjera**<sup>10,11</sup>.

## CONCLUSIÓN

Los graves problemas financieros, que evidenciaban unas cuentas públicas con cada vez menos beneficios, llevaron a la **incautación de Compañía de los Ferrocarriles Andaluces**<sup>12</sup> por parte del Estado en **1936**, quien la entregó a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, creándose la **Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y Red de Andaluces**, que conservaron siempre una explotación separada hasta su **incorporación a RENFE en 1941**. RENFE unificó la Compañías de Ferrocarriles Andaluces, la M.Z.A. (Madrid-Zaragoza-Alicante) y las del NORTE y el OESTE en una sola.

Sin embargo, no termina aquí la importante influencia del apellido Loring en la historia de España. Ámbitos como la aviación<sup>13,14</sup>, la religión, las finanzas y la política también estuvieron y están beneficiados por la existencia de otros Loring, que no son objeto de este trabajo, pero que no se deben olvidar.

## BIBLIOGRAFÍA.-

BERLANGA PALOMO, María José. *El descubrimiento de las tablas de bronce con las leyes municipales de Malaca y Salpensa en Octubre de 1851*. ISSN 0210-8496, Nº. 88, 2001, páginas. 54-62

DÍAZ DE ESCOVAR, N. *Galería de Malagueñas. Apuntes para una obra biográfica de las mujeres, hijas de esta provincia, o residentes en ella, que se han distinguido por su talento, piedad, valor e ilustración*. Málaga, La Equitativa, 1901.

HEREDIA GRUND, M<sup>a</sup>. P. *Memorias de una nieta de Don Manuel Agustín Heredia. Doña María Pía Heredia Grund*. Madrid, Rivadeneyra, 1955.

RAMOS FRENO, EVA. *M<sup>a</sup>. Amalia Heredia Livermore. La mujer como promotora de la cultura y de las artes*. Atenea, 2000.

---

<sup>10</sup> <http://fcmaf.castillalamancha.es/Ferrocarriles/Min-Pllano/MP.htm>

<sup>11</sup> [http://fcmaf.castillalamancha.es/Ferrocarriles/Min-Pllano/MP\\_fot.htm](http://fcmaf.castillalamancha.es/Ferrocarriles/Min-Pllano/MP_fot.htm)

<sup>12</sup> <http://www.docutren.com/archivos/estad/andaluces.htm>

<sup>13</sup> <http://www.aire.org/ea/raids/loringmm.htm>

<sup>14</sup> <http://www.aire.org/histaer/hombres/loring.htm>

RAMOS FRENDON, Eva María. *Amalia Heredia Livermore, marquesa de Casa-Loring*  
Málaga : Universidad de Málaga, 2000. ISBN 84-7496-782-1

RODRÍGUEZ DE BERLANGA Manuel, *Monumentos históricos del municipio Flavio Malacitano* (Málaga, 1864), p. 92.

RODRÍGUEZ DE BERLANGA Manuel. *Catálogo del Museo Loringiano*  
Málaga : [s.n.] , 1903 (Tip. de Arturo Gilabert)

RODRÍGUEZ DE BERLANGA Manuel. de. *Catálogo del Museo Loringiano*.  
Eudio preliminar de Pedro Rodríguez Oliva . - Málaga : Servicio de Publicaciones e Intercambio Científico de la UMA , 1995

RODRÍGUEZ OLIVA, Pedro. *Noticias historiográficas sobre el descubrimiento y los primeros estudios en torno a las tablas de bronce con las leyes municipales de Malaca y Salpensa (1851-1864)* ISSN 0212-078X, N°. 23, 2001 (Ejemplar dedicado a: Las leyes municipales en Hispania: 150 aniversario del descubrimiento de la Lex Flavia Malacitana), páginas. 9-38.

SÁENZ DE MELGAR, F. (dir.), *Las mujeres españolas, americanas y lusitanas pintadas por sí mismas*. Barcelona, Ed. Juan Pons, 1881.