

OTROS FERROCARRILES EN MÁLAGA

Carlos Castellón Serrano

Resumen.

Se trata en este trabajo de dar a conocer aquellos ferrocarriles y proyectos que han quedado fuera de atención, bien por su pequeña entidad o porque fracasaron; pero en algún caso tuvieron influencia sobre la creación de líneas férreas que, beneficiándose de la infraestructura abandonada y de los planteamientos de sus promotores encontraron facilidades para su realización. Es el caso de *Los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga* que encontraron en el *Ferrocarril de las Canteras*, *Los Ferrocarriles Económicos del Mediodía de España* y el *Ferrocarril de Málaga a Bocaleones*, elementos que favorecieron de alguna manera su creación.

Se expone por otro lado, una modesta línea de vía estrecha, casi desconocida, construida para dar servicio a una fábrica de cementos ubicada en las proximidades de la estación malagueña del Chorro, cuyo interés radica en ser un caso especial de ferrocarril de uso industrial en Málaga.

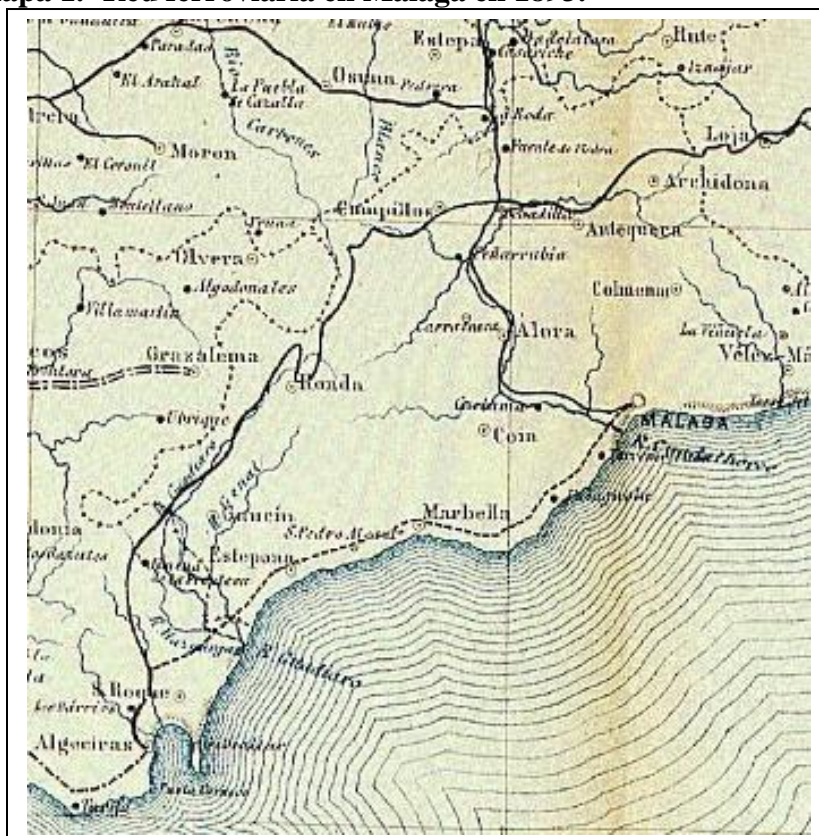
Dadas las características de los proyectos aquí tratados, la información necesaria para elaborar este trabajo se han obtenido principalmente de archivos, publicaciones oficiales, diarios locales y de datos tomados *in situ*, empleándose la bibliografía para el encaje en el contexto histórico en el que se desarrollaron.

Introducción.-

Cuando en 1893 se abrió al tráfico el ferrocarril de Bobadilla-Algeciras, las líneas que formaban parte de la red ferroviaria en Málaga estaba prácticamente concluida. Su estructura en forma de cruz, se había configurado mediante dos grandes ejes que se cruzaban en Bobadilla. Uno norte sur que partiendo de Málaga, y posteriormente prolongado hasta el puerto, enlazaba con la red general a través de Córdoba y otro transversal que unía Granada con Algeciras, embrión de la estructura reticular que la red ferroviaria tomó en Andalucía. Quedaba aún la línea litoral de Málaga a Algeciras, proyecto inacabado y que en esas fechas su construcción se hallaba prácticamente paralizada.

Pero a finales del siglo XIX cuando la construcción de ferrocarriles de ancho ibérico fue haciéndose más complicada aparecieron promotores que idearon redes de vía estrecha cuyos menores costes prometían rentabilidad allí donde las grandes líneas no hubiesen llegado. Toda la zona litoral de Málaga e importantes poblaciones del interior habían quedado fuera de los grandes trazados ferroviarios. El mapa 1 da muestra de ello.

Mapa 1.- Red ferroviaria en Málaga en 1893.



Fuente: Mapa itinerario de Obras Públicas a 1 de julio de 1893. BN.

Se comienza de esta manera a proponer trazados que comuniquen la ciudad, bien mediante ferrocarriles *Económicos* bien mediante tranvías, con estas poblaciones y que en general no llegaron a ser una realidad hasta comienzos del siglo XX, cuando la compañía de capital belga de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga (FSM), recogiendo planteamientos anteriores y con una base financiera más sólida, estableció en la ciudad una red de ferrocarriles de vía estrecha.

Este trabajo trata de aquellos proyectos ferroviarios precursores de la implantación del FSM y que de alguna forma facilitaron su nacimiento, así como de otros ferrocarriles industriales y mineros de menor categoría respecto a los que funcionaron en Andalucía y cuya existencia es poco conocida.

2.- Los Proyectos Precursores del Ferrocarril Suburbano de Málaga.

La red que desde Málaga tendió FSM hasta Ventas de Zafarraya, Coín y Fuengirola ya había sido ideada por otros promotores, que posiblemente por falta de financiación suficiente no llegaron a construir. Entre 1881 y 1906 aparecieron además diversos proyectos tranviarios cuya pretensión era comunicar Málaga con las poblaciones del litoral; Torre del Mar, Vélez Málaga, Churriana, Torremolinos y Marbella centraron el objetivo de estos intentos que no llegaron a cuajar, caracterizados por ser concesiones aisladas sin formar una red de comunicación¹. La aparición de una compañía cuyo interés era establecer una red de tranvías urbanos marca el inicio de la penetración de la inversión belgas en el negocio ferroviario en Málaga. Esta compañía era Tranways de Málaga Société Anonyme, quien en 1898 había obtenido su primera línea por transferencia de la compañía inglesa The Málaga Tranways Company Limited.

La infraestructura que dejó *El Ferrocarril de las Canteras* sería con el tiempo el camino seguido por el FSM para adentrarse en la ciudad. Su construcción se hizo necesaria para el acarreo de las rocas necesarias en las obras de ampliación del puerto de Málaga. Partiendo de las cercanas canteras de los Almellones recorría el litoral desde los límites municipales hasta las instalaciones portuarias.

La primera propuesta de una red de ferrocarriles económicos que partiese de Málaga surgiría de Luís Ruiz Blaser promotor de los *Ferrocarriles Económicos del Mediodía de España*, cuya idea era la de crear diversos circuitos con enlaces a la red general y con el puerto, en el que se estaba produciendo una importante ampliación que traería un previsible aumento en su tráfico.

Hacia la parte occidental aún se persistía en la construcción de la línea litoral con Cádiz incluida en el plan del 67. De las dos secciones en que se dividió, Cádiz-El Campamento y El Campamento-Málaga la primera había sido definitivamente

¹ Entre estos proyectos tranviarios encontramos los que unían Málaga con Vélez, de Salvador Bueno (1881); con Churriana de Enrique O'Kelly y Recur (1884); con Marbella de Jaime Parlade y Heredia y Torremolinos de Juan Carrascosa Sánchez (1907) y el de Vélez con Torre del Mar propuesto por Miguel Milano Guijarro (1906).

abandonada mientras que en la segunda ante la situación de parálisis en la que se encontraba fue rescatada finalmente por el Estado en 1906.

2.1.- El Ferrocarril de las Canteras de los Almellones.

Ante la necesidad de cubrir el intenso tráfico marítimo que en el puerto de Málaga se producía se hizo necesario acometer una importante obra de ampliación. La prolongación de los diques y los terrenos que habían de ganarse al mar exigían importantes cantidades de material rocoso estimadas en 732.000 metros cúbicos². Estaba previsto que este material procediera del cerro de San Telmo, a unos tres kilómetros al este de la ciudad y transportado por mar desde un pequeño puerto en las cercanías. Pero durante la ejecución de las obras, se comprobó que las cantidades y calidad de las rocas no satisfacían las necesidades por lo que se estudió la posibilidad de abrir otra cantera más al este, en un paraje conocido como los Almellones. Lo escarpado de la costa en este lugar y la cercanía del frente de cantera a ella, dificultaba enormemente el transporte marítimo por lo que se optó por su acarreo por ferrocarril al menos hasta el puerto de San Telmo.

La contrata del ferrocarril la obtuvo Laureano Pozzi en 1884 desarrollándose las obras de construcción normalmente hasta que poco antes de finalizar falleciera su titular en 1886. Es entonces cuando la Junta de Obras del Puerto se encarga de la finalización del ferrocarril indemnizando a la viuda del titular, sobre la que revierte la contrata, por la parte ya realizada.

El proyecto de las obras que quedaban por realizar es redactado por el ingeniero José Bores que no altera sustancialmente el proyecto inicial, que consistía en una vía de 80 centímetros de ancho cuya traza discurría paralela a la costa sin grandes dificultades orográficas siendo el puente sobre el arroyo jaboneros de unos 60 metros el de mayor longitud³. Se completaban las instalaciones con una estación final, en el puerto de San Telmo, un apeadero en la barriada de El Palo y una playa de vías en el frente de canteras.

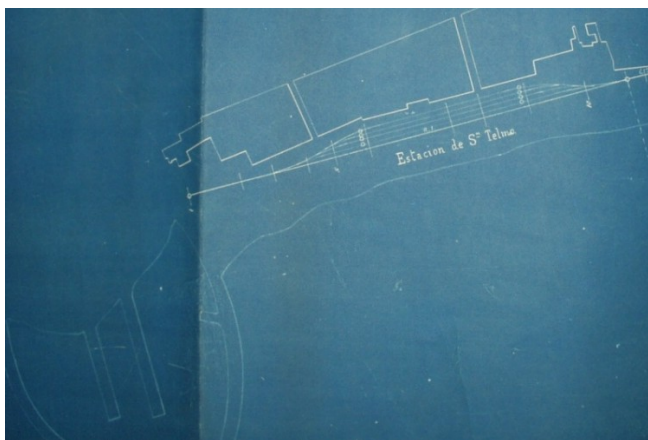
Al mismo tiempo la Junta de Obras, comenzó a efectuar las expropiaciones necesarias para la continuación de este ferrocarril desde el puerto hasta San Telmo⁴, de manera que el transporte se hiciese directamente desde la nueva cantera de los Almellones hasta la zona de la Malagueta, donde se realizó una playa de vías, y un ramal que se adentraba hacia el interior de la zona portuaria.

² Revista de Obras Públicas (1880); nº 28, I pp. 52-54.

³ AHPM. Leg. 120 nº 5ª.

⁴ AHM. leg. 1.387; carpetas: 156, 157 y 158

Plano 1.- Estación de San Telmo del Ferrocarril de las Canteras



Fuente: AHPM..

Una vez finalizada las obras del puerto, el ferrocarril dejó de tener interés por lo que se procedió a su enajenación, en subasta pública el 17 de enero de 1901 por un precio de salida 288.403 Pts.

Levantada la vía quedó una franja de dominio público que, saliendo desde el puerto llegaba casi al límite municipal y en la cual apenas si se tendrían que realizar obras de explanación para el asentamiento de otro nuevo ferrocarril. Circunstancia que, como veremos más adelante aprovechó la compañía de los Suburbanos para la construcción de la línea a Torre del Mar ubicando además, de manera provisional, la estación término del Ferrocarril en la gran explanada que en la Malagueta se había creado durante la construcción del dique del este.

2.2.-Los Ferrocarriles Económicos del Mediodía de España.-

Se ideó esta red como unión entre Málaga con Granada, Almería y Jerez mediante diversas líneas de vía estrecha de las que solamente se aprobaron por ley la de Málaga a Coín y la de Málaga a Nerja en 1894.

La Ley General de Ferrocarriles y Tranvías de 1877 contemplaba la construcción de tranvías y ferrocarriles de vía estrecha, que denominó económicos, aunque sin subvención específica para su construcción, contemplándose además que ayuntamientos y diputaciones podrían intervenir en su auxilio. En esta forma, Luís Ruiz Blaser presenta en 1889 a la Diputación Provincial de Málaga la memoria de una red de ferrocarriles de vía estrecha bajo el nombre de *Ferrocarriles Económicos del Mediodía de España*⁵.

Esta memoria recoge en su exposición los motivos que justificarían la realización de dicha red, en línea con los principios que a comienzos de la Restauración

⁵ ADE caja 31 carpeta 3-3

se había puesto para incentivar el desarrollo de estos ferrocarriles, a saber: menores costes y la favorable experiencia de estos ferrocarriles en otros países como “Bélgica, Francia, Italia y Alemania”.

Dos grandes ejes constituían la base de su proyecto. Uno transversal que, desde Jerez llegaría hasta Almería siendo Málaga su punto central⁶ y un segundo eje hacia el interior de Andalucía, que se uniría al primero en Motril, enlazando con Granada y Jaén. El mapa 2 muestra el trazado previsto.

Los enlaces con la red general existente y las numerosas poblaciones por las que discurría permitían el intercambio en el tráfico, lejos de la dispersión que la red andaluza de vía estrecha finalmente adoptó.

Con el fin de lograr un mayor ahorro en los costes, proponía el aprovechamiento de las carreteras y caminos existentes para asentar en ellos la vía que, en las calles de pueblos y ciudades se haría “colocando los raíles sin relieve al nivel de la rasante lo que evita los inconvenientes de la vía al tránsito de personas y caballerías”, sistema denominado de tranvías de vapor o *ferrocarriles secundarios especiales*. Nueve líneas con un total de 687 kilómetros y 79 poblaciones con estación, darían servicio a una población superior a los 900.000 habitantes directamente afectados. Las distintas líneas las hemos agrupado en tres circuitos para su descripción.

1. Circuito occidental.- Comprendía dos líneas: desde Málaga a Coín (36 km) y desde Coín a Jerez (163km).
2. Circuito oriental.- Dividido en cuatro líneas: desde Málaga a Nerja (51 km), desde Nerja a Motril (52 km), Motril-Almería (106 km) y desde Almería a Tabernas (31 km).
3. Circuito interior.- Tomando a Motril como enlace a los otros circuitos, tres líneas se adentraban en la región: desde Granada a Motril (55 km), de Alcaudete a Granada (72 km) y desde Aguilar a Jaén (121 km).

La Ley de 1 de julio de 1894 concede a Ruiz Blaser de manera directa –como él había solicitado- la construcción y explotación por un periodo de noventa y nueve años las líneas de Málaga a Coín y de Málaga a Nerja, declarándolo de utilidad pública a los efectos de expropiación y ocupación de vías públicas.

⁶ El trazado de este ferrocarril en su parte oriental coincide con otra propuesta en 1890 de Juan Ortoneda Pedret y Manuel González Araco de un ferrocarril de vía estrecha desde Málaga a Almería. AHS sig. HIS-0934-10

Mapa 2.- Red de los *Ferrocarriles Económicos del Mediodía de España*



Fuente: Elaboración propia a partir de datos tomados del ADE

Debió ver el promotor de este ferrocarril la importancia de que sus líneas partieran desde el puerto para que, un año después de su adjudicación, presentara al ayuntamiento de Málaga una solicitud para trasladar la situación de la estación término de su ferrocarril que, en principio era en el interior de la ciudad⁷, situándola ahora en el puerto⁸. El incremento de la actividad portuaria, fruto de su ampliación, y la existencia de dos líneas de ferrocarril que se adentraban en él, el Ferrocarril de las Canteras y el ramal del puerto de los Andaluces, con las que pensaba compartir trazados serían importantes motivos que impulsaría su proyecto.

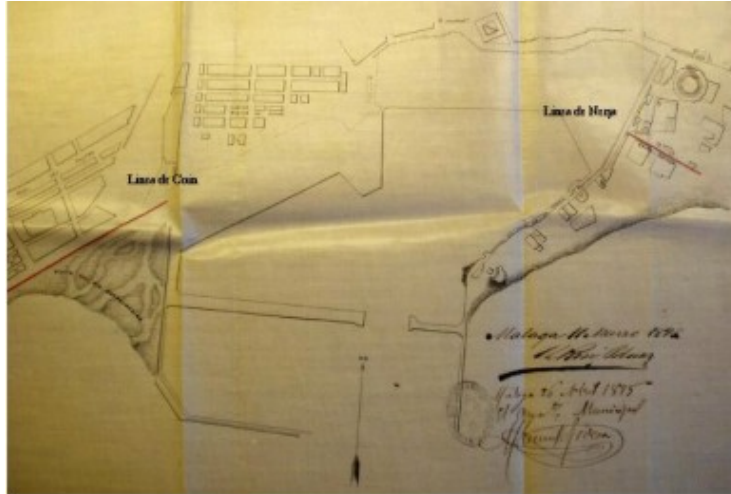
Para lograr este propósito era necesario obtener la aprobación del Ayuntamiento para la ocupación de la vía pública además de llegar a acuerdos con los concesionarios de ambos ferrocarriles (véase plano 2), hacia el este con la Junta de Obras del Puerto y hacia el oeste con la compañía de los FC Andaluces.

La aprobación definitiva quedaba supeditada a estos acuerdos, exigiéndole además, la construcción de un puente aguas abajo del que los Andaluces tenían sobre el río Guadalmedina. La concesión fue estéril, pero sus planteamientos debieron seguramente influir en la creación de la compañía de los Suburbanos, que diez años más tarde obtendría los derechos para la construcción y explotación de sus dos primeras líneas, Málaga-Torre del Mar y Málaga-Coín.

⁷ AHF.- Sig A-215/1

⁸ AHMM.- Leg. 1.331 carpeta 41.

Plano 2.- Proyecto de vías en el puerto de Málaga



Fuente: AHMM.. Leg. 1.331 carpeta 41.

La Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1904, y los planes de abril y noviembre de 1905, no incluían estas líneas entre las que tendrían derecho a la garantía de interés por el Estado, si la tendrían en cambio la línea desde Torre del Mar a Periana por Vélez Málaga y la de Torre del Mar a Maro, declarada esta última como estratégica. Dos sociedades belgas la *Société Hispano-Belge de Chemins de fer et de Tramways* y la *Compagnie Générale des Chemins de fer méridionaux de l'Espagne*, serían las que financiarían la construcción de las dos secciones del ferrocarril desde Málaga hasta Periana⁹. La Ley de 1904 imponía que las compañías que se constituyesen para la “construcción de ferrocarriles secundarios tendrán su domicilio en España”, por lo que 1905 se constituye la compañía del FSM en Madrid participada por estas sociedades obtenido este mismo año los derechos de la línea desde Málaga a Coín.

En los planes de Suburbanos hallamos también las propuestas de Ruiz Blaser en cuanto a la penetración de sus líneas en la ciudad y el establecimiento de la estación término en la zona portuaria. Así el 31 de enero de 1906, Suburbanos de Málaga solicitaron a la Junta del Puerto la ocupación de los terrenos del Ferrocarril de las Canteras por donde discurriría su línea a Torre del Mar, inaugurada el 22 de enero de 1908, con unas instalaciones provisionales en la Malagueta.

Años más tarde y coincidiendo con la inauguración del tramo desde Vélez a Periana, el 20 de febrero de 1911, el ministro de Fomento Gasset procedió a la colocación de la primera piedra del edificio destinado a estación y oficinas, que daría de forma definitiva servicio a sus líneas ya en el interior de la zona portuaria.

⁹ Martines López, Alberte (2003)

2.3.- El Ferrocarril de Málaga a El Campamento.

Fue este otro proyecto infructuoso. Otorgado en 1878 a José Casado era una de las dos secciones de la línea Málaga Cádiz, que se encontrarían en El Campamento¹⁰ por la costa. Véase plano 1.

Los esfuerzos de comunicar Málaga con el campo de Gibraltar y Cádiz siguiendo un trazado litoral se remontan a los anteproyectos al plan general de ferrocarriles de 1867. Durante el periodo de consulta la *Comisión de Ingenieros* elegida de entre los miembros de la *Junta Consultiva de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, había redactado un anteproyecto en 1864 que, en lo concerniente al aspecto que nos ocupa, proponía un tendido litoral que, con origen en San Fernando-Chiclana, llegase hasta San Roque pasando antes por Vejer, Tarifa y Algeciras. La idea de completar la red radial mediante trazados transversales influía en esta etapa de la expansión de la red ferroviaria que en algún momento había contemplado que la línea litoral llegase hasta más allá de Almería de donde partiría para unirse con la línea de Murcia con Granada (véase mapa 3).

La *Junta Consultiva* propuso que la línea que cubriese la costa del Mediodía se extendiese desde San Fernando hasta Almería pasando por Algeciras y Málaga¹¹. Pero la *Comisión Especial* creada en abril de 1865 para la aprobación definitiva del plan desestimó esta propuesta y sólo prevé para esta zona una línea que, desde Osuna enlace con la línea del ferrocarril de Córdoba a Málaga.

El plan general de 1867 quedó sin la sanción por las Cortes y las intenciones gubernamentales por completar la red reaparecen con su ampliación, a principios de 1870, para conectar las provincias que permanecían en situación de aislamiento. Para ello se establecía un orden de prioridad que la administración debía atender situando en primer lugar aquellas líneas férreas de “necesidad más perentoria” con término en capitales de provincias. En este caso se encontraban siete líneas una de las cuales era la de Cádiz a Gibraltar que nuevamente en su debate fue suprimida. El proyecto se convirtió en la ley 23 junio de 1870 la cual sufrió a su vez enmiendas, entre ellas, la que permitía al parlamento autorizar al Gobierno a otorgar líneas de ferrocarril con subvención mediante anticipos reintegrables de hasta un máximo de 60.000 pesetas por kilómetro.

¹⁰ El Campamento era un emplazamiento militar creado para hostigar a Gibraltar ubicado en las inmediaciones de La Línea de la Concepción.

¹¹ Mateo del Peral, Diego (1978); En *Los Ferrocarriles n España 1844-1943* pág 111.

Mapa 3.- Caminos de hierro de España y Portugal (1865).



Fuente: Gaceta de los caminos de hierro. BN.

De nuevo, dos años después, reaparece el proyecto de la línea litoral Cádiz-Málaga. En la legislatura de 1872-1873. El senador Narciso Salabert, Marqués de la torrecilla, defiende una proposición de ley para la concesión de esta línea, que es finalmente sancionada convirtiéndose en la ley del 7 de marzo de 1873¹². La ley de concesión del *Ferrocarril de Cádiz a Málaga*, dividía el trayecto en dos secciones. La primera, desde Cádiz a El campamento y, cuyo trazado anteriormente aprobado y declarado de utilidad pública, pasaba por San Fernando, Chiclana, Vejer, Tarifa y Algeciras La segunda sección, discurría desde El Campamento hasta Málaga pasando por Estepona, Marbella, Fuengirola, Torremolinos y Churriana [como se aprecia, éste era el trazado propuesto por la *Comisión de Ingenieros en 1864*].

Aunque ambas partes fueron solicitadas casi de inmediato¹³, las concesiones no se producen hasta una vez aprobada, en las Cortes de la Restauración, la ley general de ferrocarriles de 23 de noviembre 1877, en donde se recogía la traza de esta línea. La sección de Cádiz a El Campamento es otorgada definitivamente por R.O. de 31 de diciembre de 1877 a Andrés Antero Pérez; la segunda sección, de Campamento a Málaga, se otorga a José Casado Sánchez por R.O. de 3 de abril de 1878; teniendo ambas concesiones derecho a la subvención de 60.000 pesetas por kilómetro que les concedía la ley de 2 de julio de 1870, dejándose para una regulación posterior la forma en que ésta se haría efectiva.

¹² Diario de sesiones del Senado. Apd 8 correspondiente al número 18

¹³ El proyecto de la primera sección fue presentado por Juan Sixto Pérez y aprobado definitivamente por R.O. de 16 de abril de 1874 y, el de la segunda, presentado por José Casado, se aprobó por R.O. de 10 de agosto de 1875.

Poco tiempo después, sin que apenas se hubiesen realizado obras, el concesionario de la primera sección, la transfiere a Alejandro Luís Irviné, Emilio de Balignac, Francisco Guillermo de Engelbach y Carlos Smitt, por R.O. de 10 de agosto de 1879, quienes solicitan cambiar el trazado por otro que partiendo de la línea de Jerez-Trocadero, en las inmediaciones de Jerez, transitase por el interior para llegar a Algeciras por Jimena¹⁴. El cambio en el trazado es informado favorablemente por el ministerio de Fomento así como el de la Guerra, dado el carácter estratégico de la zona, obteniendo el Gobierno la autorización del mismo por ley de 7 de mayo de 1880. Casi un mes después, el 4 de junio, los concesionarios constituyen en Madrid una sociedad con el fin de realizar este ferrocarril, denominada *Compañía del ferrocarril directo de Jerez a Algeciras-Gibraltar*, a la que inmediatamente ceden sus derechos de concesión y se suscriben las primeras acciones¹⁵.

Por otra parte y en las mismas fechas, el Gobierno declara integrada en la red general, por ley de 12 de junio del mismo año, un proyecto ya solicitado anteriormente por el ayuntamiento de Ronda en 1879, de un ferrocarril que partiendo desde Bobadilla y pasando por Ronda, llegase hasta un punto a determinar del FC de Jerez Algeciras, del cual es un ramal, asignándole también una subvención de 60.000 pts por kilómetro.

La situación de Algeciras, frente a las posesiones españolas en África y la proximidad con Gibraltar, condiciona la actitud que ahora adopta el Gobierno para la ordenación de las líneas en esta zona. Por ello, nombra una comisión mixta de ingenieros militares y de caminos que dictaminan el 7 de noviembre de 1883 que los tres ferrocarriles (Jerez-Algeciras, Campamento-Málaga y el de Bobadilla-Málaga) confluyan en un punto común llamado Bocaleones, pequeño poblado situado al sur de Jimena. La rectificación de la traza afectaba a un tramo de 28 kilómetros que sería común a las dos secciones del FC Cádiz Málaga y obligaba al FC del Campamento a Málaga a conectar con este punto a partir de las inmediaciones del río Guadiaro (véase mapa 4)

¹⁴ Pasando por las inmediaciones de Arcos, Algar, Tempul, Jimena, Castelar, San Roque, Campamento y Algeciras.

¹⁵ La compañía se constituye con un capital de 26 millones de pesetas; emitiéndose 20.750 acciones de 500 Pts. y 31.250 obligaciones de 500 Pts. al 6% amortizables en 34 años. La primera emisión de acciones la formaban 3.458 que fueron suscrita en gran parte por los concesionarios, encontrándose también entre los primeros accionistas importantes personalidades de la política española como Emilio Castelar o Saturnino Esteban Collantes, quienes a su vez formaron parte del primer consejo de administración.

Mapa 4.- Croquis de los distintos trazados con las modificaciones propuestas.



Fuente: Elaboración propia a partir de “Carta del FC de Bobadilla a Algeciras por Ronda y del Cádiz Algeciras de 1887”. BN

Las obras del FC de Jerez a Algeciras se habían comenzado por el tramo que va desde Jimena a Algeciras, realizándose la explanación de 17 kilómetros y las correspondientes obras de fábrica, mientras que en la línea de Campamento a Málaga, apenas si se realizaron obras; tan sólo 40 m³ de explanación y el asiento de la vía de apenas un kilómetro, los suficientes para liberar la fianza depositada por el concesionario. Esta última circunstancia, unida a que la compañía del FC de Jerez a Algeciras reclamara para sí este tramo, inclina al Gobierno a adjudicarlo al solicitante y notifica al concesionario del Campamento-Málaga que el origen de su ferrocarril “será la línea de Bobadilla a Málaga en el sitio denominado Bocaleones”¹⁶.

Quedaba aún por resolver la forma en que se harían efectivos los anticipos a que ambas secciones tenían derecho por ley de 1870, cuestión que se solventó con la publicación del R.D. de 20 de mayo de 1885. En él y ante el mal resultado que hasta la fecha habían tenido la concesión de estos anticipos que en la práctica se convirtieron “no de un auxilio eventual sino de la base de construcción” y que “debe desecharse toda idea de anticipo reintegrable”; se decide sustituir estos anticipos por una subvención en metálico de 40.000 Pts por kilómetro, apoyándose en legislación anterior que prohibía emitir deuda del Estado para pagar obras públicas. Más adelante, en 1887, la subvención otorgada al ferrocarril de Málaga al Campamento fue rebajada en 28.800 Pts.

¹⁶ AHF Sig. A-105-2

Las dos secciones tuvieron el mismo fin, que fue la caducidad. La primera, el FC de Jerez a Algeciras se restituyó a su antiguo trazado (Cádiz a Campamento, ahora Bocaleones) por la ley de 5 de mayo de 1887 que obligaba además, a depositar en un plazo de 15 días la fianza necesaria para continuar con la concesión. Al no ser satisfecha en la forma estipulada se declara su caducidad en noviembre de 1887. A la vez, el ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, que antes era un ramal del anterior, se convierte en un trazado directo a Algeciras adjudicándose inicialmente a Greenwood y Cia quien en junio de 1888 lo transfería a *The Algeciras (Gibraltar) Railway Company Limited*.

La segunda sección tuvo un periodo de agonía mucho más largo. Un dilatado periodo plagado de conflictos con el misterio de la Guerra que paralizaría las obras varias veces, a causa de las discrepancias mantenidas por el cambio de trazado y, sucesivas prorrogas en su construcción concedidas por diversos motivos, llevaron la situación hasta 1902 sin que apenas se hubiese avanzado en los trabajos, por lo que mediante la R.O. de 27 de abril de 1903 se declaró incurso en caducidad la concesión.

Para 1906 los informes emitidos por el Ingeniero Jefe de la segunda División y de los Gobernadores Civiles de Málaga y Cádiz, indican la falta de “actividad y de los recursos que la importancia de la empresa exige” por lo que el Gobierno considerando que no se habían “realizado en veinticuatro años más trabajos que los que podían ejecutarse en seis meses” sin razón para ello, decide declarar caducada la concesión por R.O. de 17 de noviembre de 1906.

Fracasado el proyecto del trazado litoral de vía ancha, ya no es hasta la publicación de la ley de marzo de 1908 sobre ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, cuando se contempla de nuevo la unión de Málaga con San Fernando como parte del ferrocarril estratégico que, desde esta última población, llegaría hasta Almería. Casi de inmediato se inician los estudios de la traza de esta línea por el ingeniero Leopoldo Werner¹⁷ (autor también del proyecto de la línea de Málaga a Vélez que Suburbano estaba acabando), que en lo fundamental se ajusta al trazado del ferrocarril de Bocaleones.

Considerada como estratégica la línea sería adjudicada a José Nagel Disdier bastante después, en 1912, quien lo transfiere al poco tiempo a la *Compañía de los Ferrocarril de Málaga a Algeciras y Cádiz* (MAC), empresa constituida como sociedad anónima en Madrid el 21 de octubre de 1912, aunque en la práctica, eran los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga los auténticos dueños al ser los propietarios de todo su capital social¹⁸.

Partiendo desde San Julián (estación que compartía con la línea de Coín), se llegaría a construir hasta Fuengirola inaugurándose el 27 de mayo de 1926. En marzo del mismo año, la siguiente sección, desde Fuengirola hasta San Fernando, varió su trazado acercando a la costa y terminando en Algeciras relevando por otra parte al MAC

¹⁷ A.G.A. caja 13339, exp. 1091, pl 11, 19, 22 y 23

¹⁸ Cuellar Villar, Domingo (2002).

de construir el tramo desde Algeciras a San Fernando. Con esta última variación se regresa irónicamente al primitivo trazado desde Málaga a Algeciras.

3.- Otros Ferrocarriles Mineros e Industriales.

No tuvieron ni con mucho la importancia que alcanzaron en otras partes de Andalucía, como Rio Tinto o Linares, consecuencia lógica de una menor actividad minera y que, en las industrias malagueñas, tanto los FC Andaluces como el FC Suburbano habían ya establecido ramales para su servicio¹⁹.

La actividad de la minería del hierro en la zona de Marbella propició la construcción de un ferrocarril y embarcadero para exportar el mineral que se extraía de la mina de San Juan Bautista, del cual tomó su nombre, sita en Ojén y que, a finales del siglo XIX explotó la compañía *The Marbella Iron Ore C&L*. Dado que en este congreso se expone una comunicación sobre este ferrocarril²⁰, no entraremos en mayores detalles.

Respecto a ferrocarriles relacionados con la actividad industrial, se ha encontrado la existencia de una pequeña línea de vía estrecha que partiendo de la vía apartadero que el FC Andaluces tenía en la estación del Chorro llegaba a una fábrica de cementos Pórtland situada en las inmediaciones (véase plano 3).

Aunque la ocupación inicial de la fábrica era la fabricación de cementos, según consta en la solicitud que los Srs Zalabardo y F. Montes, propietarios de la misma, presentan a la compañía de los FC Andaluces en 1908²¹, en algún momento cambió su actividad [o simultanéó] con la producción de carburo cálcico²².

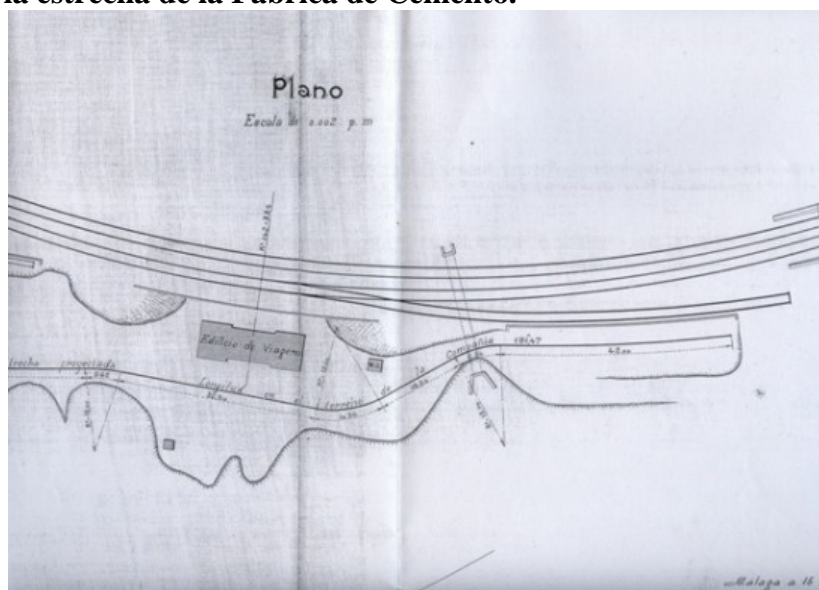
¹⁹ Entre otros, FC Andaluces había establecido ramales para el servicio de escorias en los antiguos altos hornos de Heredia y la fábrica de sulfúrico "*La Trinidad*", en este último caso mediante vía de tres carriles que compartía con los Suburbanos, quién a su vez, tenía ramales en la fábrica de Cementos de la Cia. Financiero y Minera en la Araña y en la azucarera de Larios de Torre del Mar.

²⁰ Bernal Gutiérrez, José; *El ferrocarril minero de San Juan Bautista: The Marbella Iron Ore C&L* (1871)

²¹ AHF. Sig. A87-12

²² Según testimonios recogidos en la zona y que son consistentes con la existencia conocida de una fábrica de carburo en la zona que aprovechaba el exceso de producción eléctrica de la central allí ubicada propiedad de la *Sociedad Hidroeléctrica del Chorro*.

Plano 3.- Vía estrecha de la Fábrica de Cemento.



Fuente: AHF sig. A87-12

De 45 centímetros de ancho y de unos 192 metros de longitud, la línea férrea se empleaba para dar salida a su producto por la línea general y cuya traza podemos hoy seguir por el grupo de casas que a ambos lados de la misma han quedado.

Traza en la actualidad de la línea de vía estrecha de la fábrica de cemento del Chorro



Fuente: Archivo personal del autor.

4.- Conclusión.

La existencia de proyectos ferroviarios infructuosos o ilusorios propiciaron, en algunos casos y cuando se dieron circunstancias más favorables, la aparición de empresas que recogiendo planteamientos anteriores lo llevaron a cabo. Este es el caso de la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, quien estableció sus líneas con claras coincidencias con la del los Ferrocarriles Económicos del Mediodía y el Ferrocarril de Bocaleones. El aprovechamiento de la infraestructura dejada por el Ferrocarril de las Canteras de los Almellones y la existencia a su vez de sociedades belgas introducidas en el negocio ferroviario en Málaga, dio el impulso decisivo para que el proyecto de crear una red de ferrocarril de vía estrecha pudiese comenzar.

Bibliografía.-

- COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel; VIDAL OLIVARES, Javier; (1998); *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. 2 vols. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Anaya, Madrid.
- CUELLAR VILLAR, Domingo; (2003) “*La vía estrecha en Andalucía: desarticulación territorial y entorno urbano*”; III Congreso de Historia Ferroviaria; Gijón 2003
- GARCÍA VENERO, Maximiliano (1948); Cien años de Ferrocarril en España I
- FRANCISCO R.; CABRERA PABLOS; OLMEDO CHECA, Manuel (1988); *El puerto de Málaga: 30 siglos de vida 400 años de historia*; Junta del Puerto D.L.; Málaga
- MARTINEZ LÓPEZ, Alberte: “*Los belgas y los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1889-1932*” Comunicación al III Congreso de Historia Ferroviaria: Gijón 2003
- ARTOLA GALLEGO, Miguel (dir.); CORDERO, Ramón; MATEO DEL PERAL Diego; MENENDEZ Fernando; (1978), *Los Ferrocarriles en España (1844/1943)*; Tomo I pp 123, Servicio de publicaciones del Banco de España. Madrid
- TEDDE de LORCA , Pedro (1980): “El proceso de formación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1874-1880)”, *Hacienda pública Española*, núm. 55, pp. 367-380.
- SANTIAGO RAMOS, Antonio.; BONILLA ESTÉBANEZ, Isabel.; GUZMAN VALDIVIA, Antonio.; (2001) *Cien Años de Historia de las Fábricas Malagueñas (1830-1930)*. Acento Andaluz. Málaga.
- SERRANO LIMA, Antonio (Coord.) (2003); “*Imágenes de Marbella n°IX La Minería*”

Siglas utilizadas.

- ADE. Archivo Díaz de Escobar
AHF: Archivo Histórico Ferroviario.
AGA: Archivo General de la Administración
AHMM.: Archivo Histórico Municipal de Málaga.
AHPM: Archivo Histórico del Puerto de Málaga.
AHS: Archivo Histórico del Senado.
BN. Biblioteca Nacional.