

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A MÁLAGA



El siglo XIX es un periodo crucial en la historia reciente. Las profundas transformaciones que tuvieron lugar, en todos los órdenes (social, político y económico) son esenciales para explicar y entender el devenir político-social de principios del siglo XX.

Dentro de un contexto general de cambios profundos, podemos destacar, por su importancia, la denominada revolución de los transportes íntimamente ligada a otro hito de gran trascendencia: la revolución industrial.

La Revolución Industrial supondría el desarrollo de una nueva organización económica mundial. La expansión de los medios de transporte permitiría acercar los mercados, tanto nacionales como internacionales, con las ventajas que ello suponía para el suministro de materias primas y la colocación de los nuevos productos industriales.

Durante el siglo XIX junto a la mejora de las redes de caminos y carreteras se sumó la aparición del ferrocarril. Esto supondría el verdadero motor del desarrollo industrial europeo, al estimular la producción de hierro y acortar los tiempos del transporte terrestre a gran escala.

El ferrocarril se iniciaría como medio de transporte hacia 1820 aunque la expansión de las redes ferroviarias se produciría un poco más tarde, en los años cuarenta. En 1850 había 38.000 kilómetros de tendido ferroviario en todo el mundo y veinte años después alcanzaría los 300.000 km.

La llegada del tren a nuestro país se produciría en el año 1848 con la inauguración de la línea Barcelona-Mataró. A partir de ese momento el ferrocarril se extendería, rápidamente, por toda la geografía española.

Logicamente fue necesaria una consecuente adecuación de las estructuras e instrumentos administrativos, y gubernamentales, a esta nueva realidad. Desde el punto de vista normativo y legislativo, podemos localizar algunos hitos claves.

Merece destacarse, en primer lugar, la Ley General de Ferrocarriles de 1855 que tendrá una larga vigencia. Esta Ley regulaba la organización administrativa y funcional en relación a este medio de transporte. De acuerdo a esta norma eran muchos los perfiles que podían participar en la construcción y mantenimiento de las líneas ferreas: particulares, empresas o administraciones.

Pero a lo largo del XIX nos vamos a encontrar con otras numerosas normas asociadas a este medio de transporte, entre otras:

- Instrucción para el cumplimiento de la Ley General de Ferrocarriles, 1856
- R.O para la construcción de ferrocarriles, 1844
- Plan general de ferrocarriles, 1874
- Ley de ferrocarriles servidos con fuerza animal, 1859

En lo referente a la organización administrativa podemos observar como las competencias vinculadas con los ferrocarriles irán cambiando dentro de la estructura orgánica de la propia Administración. No obstante sería el Ministerio de Fomento y Obras Públicas quien centralizaría una parte mayoría de esta materia, lo que incluía a sus respectivas Jefaturas Provinciales. Igualmente diversos organismos ministeriales colaborarían también en diversos aspectos vinculado con el desarrollo del ferrocarril en nuestro país.

EI FERROCARRIL EN MÁLAGA

Si tuviéramos que poner nombre y apellidos a los responsables de la llegada del ferrocarril a Málaga tendríamos que citar a tres poderosas familias, afincadas en nuestra ciudad, y que son, sin duda, un claro ejemplo de la oligarquía malagueña del siglo XIX: Loring, Heredia y Larios.

Estos grandes empresarios eran interesados directos en la construcción del ferrocarril ya que era fundamental que la ciudad contara con un medio de transporte rápido y barato, como instrumento básico en la intensa actividad industrial y comercial de la ciudad por aquellos años.

Málaga se sitúa en los primeros puestos de ciudades industrializadas en el siglo XIX. La intensa actividad fabril necesitaba de unos sistemas de abastecimientos eficaces de materia prima.

Pero son varios los ingredientes que hay que tener en cuenta para entender el interés por disponer de una conexión ferroviaria en nuestra ciudad:

- Atraer hacia Málaga la riqueza agrícola de la campiña cordobesa y jienenses.
- Llevar también a estos mercados los productos de Málaga
- Traer los carbones minerales de Belmez y Espieel

Y en todo este proyecto la presencia del Puerto de Málaga juega un papel preponderante al ser uno de los motores esenciales de la economía malagueña durante siglos. Se trataba básicamente de desviar a Málaga una buena parte de la corriente económica andaluza.

Con el tiempo el ferrocarril se revelaría, además, como un inesperado, e interesante, aliado en el nacimiento de una industria incipiente, a finales del XIX, pero que se convertiría con el tiempo en uno de los principales motores económicos de la ciudad: el turismo.

Haciendo un breve recorrido histórico de la llegada del ferrocarril a nuestra ciudad, fue en 1845 cuando se planteó contar con una línea férrea que conectara el puerto de Málaga con el interior de España. En el año 1851 la Junta del Ferrocarril Andaluz propone a la Junta de Comercio de Málaga comenzar los estudios necesarios para abordar la construcción de una línea férrea.

Se constituye en Málaga una Junta del Ferrocarril que designa una Comisión, presidida por Jorge Loring, para activar estos trabajos. Pero habrá que esperar hasta el 19 de Diciembre de 1859, para que Loring consiguiera la concesión definitiva.

En el año 1860 se constituye, en Málaga, una Sociedad para la construcción del Ferrocarril. En la Biblioteca Auxiliar del Archivo Municipal se conservan sus Estatutos en cuya primera página se recoge literalmente lo siguiente:

ARTICULO PRIMERO

Se establece entre los comparecientes y los propietarios de las acciones que por los presentes estatutos se crean, una Sociedad anónima cuyo objeto es:

La construcción y explotación del Ferro-carril de Córdoba a Málaga

Según se establece en los citados Estatutos, la Sociedad contaba con un capital de 76 millones de reales, divididos en 40.000 acciones. A esta cantidad se sumaría una subvención del gobierno de 71,6 millones de reales.

Los trabajos se iniciaron el 15 de Marzo de 1860 y fueron encargados a la empresa Vitali Picard y Cia con sede en Paris por un importe de 94 millones de pesetas.

Las obras se finalizan en Marzo de 1865 y en la Memoria de la Junta de Accionistas del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, del año 1865 que, también, conserva nuestra Biblioteca Auxiliar, y donde en primera página cita lo siguiente:

“La construcción de nuestro ferro-carril de Córdoba a Málaga puede considerarse terminadas. Las maquinas han recorrido ya casi toda la línea, comprobando su buen estado. Las Estaciones definitivas convenientemente dotadas, pueden principiar en el acto su servicio con un personal ya adiestrado. El material móvil completo, comprendiendo 30 locomotoras y 520 vehículos, sólo espera la señal de marcha”

La inauguración del Ferrocarril tuvo lugar el 10 de Agosto de 1865. A pesar de enorme impacto para la ciudad, el ferrocarril no traería toda la prosperidad que se esperaba. Algunos años después las diferentes familias burguesas que habían participado en la creación de las distintas líneas férreas, por todo el territorio andaluz, decidieron sumar esfuerzos y plantearse nuevos objetivos que permitieran atraer más capital extranjero.

De esta forma se crea la Compañía de Ferrocarriles Andaluces cuya gestación fue fruto del esfuerzo de Jorge Loring y Oyarzabal y que se constituyó según escritura pública en Madrid el 30 de Mayo de 1877. Esta compañía llegó a convertirse en una de las más importantes del

país y tendría su sede en un destacado y conocido edificio de nuestra ciudad: El Palacio de la Tinta.

En el año 1893 la red ferroviaria de Málaga estaba prácticamente terminada pero importantes poblaciones del interior, y el litoral de la provincia, habían quedado fuera de los grandes trazados. Para dar una salida a esta situación surgieron promotores que diseñaron redes de vía estrecha.

Como ejemplos de proyectos precursores podemos citar El Ferrocarril de las Canteras, Los Ferrocarriles Económicos del Mediodía y el Ferrocarril de Málaga a Bocaleones.

Algunos proyectos ferroviarios infructuosos fueron retomados por nuevas empresas que llegaron incluso a reutilizar esta infraestructura poco rentables o abandonadas. Este es el caso del proyecto del eje costero que estuvo vinculado a la compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga que también tenía la pretensión de conseguir la conexión con Granada. Esta Compañía de Ferrocarriles estará también relacionada con el desarrollo del tranvía en nuestra ciudad.

Por último no queremos dejar de señalar algún otro interesante proyecto fallido como es el caso del que pretendía conseguir el enlace entre Málaga y Gibraltar, pasando por Churriana, Fuengirola, Marbella y Estepona. A pesar que detrás del mismo se encontraba una potente compañía "The Málaga & Gibraltar Railway Company" esta iniciativa nunca llegó a cuajar.

EL DOCUMENTO

Hemos querido seleccionar, para este capítulo, un documento que se aleja de las tradicionales fuentes documentales gráficas asociadas a la historia y desarrollo del ferrocarril: planos, dibujos, mapas o croquis

Para esta ocasión hemos elegido una pieza curiosa, de carácter casi protocolario, pero que refleja el impacto que tuvo en nuestra ciudad este acontecimiento.

Como ya hemos indicado anteriormente, la inauguración del Ferrocarril tuvo lugar el 10 de Agosto de 1865 pero no sin algún sobresalto para las autoridades locales. La ciudad conoció esta noticia con muy poca antelación, tal como recoge la prensa de la época, y fue necesario improvisar un recibimiento adecuado para dar la bienvenida al tren inaugural.

El 10 de Agosto de 1865 el tren fue bendecido a las seis de la mañana, en Córdoba, por el Obispo. Estuvieron, además, presentes en esta ceremonia el Ministro de Fomento, el Director General de Obras Públicas y autoridades de las provincias de Málaga y Córdoba, como es el caso de los Gobernadores Civiles. Posteriormente, con todas las autoridades a bordo, parte hacia Málaga donde llega a las siete de la tarde. Aquí es recibido por el Alcalde en Funciones de Málaga, Santiago Casilari.

El documento seleccionado, que nos ha servido de pretexto para contar la historia de la llegada del tren a nuestra ciudad, es un Pleno Extraordinario celebrado el 10 de Agosto de 1865 donde se indican las fiestas que deben organizarse con motivo de la inauguración del Ferrocarril:

“...Citado este cabildo extraordinario para tratar de demostraciones públicas, con motivo de la inauguración del ferro-carril y expuesto así por el señor alcalde accidental, de resultas de haber recibido en la mañana de hoy aviso telegráfico del Excmo. Sr. director gerente de la empresa concesionaria, desde Córdoba participando tan satisfactorio suceso...”

La línea Málaga-Córdoba quedaría abierta para los viajeros, sólo algunos días después, el 15 de Agosto, y realizaría el recorrido, entre ambas ciudades, en unas siete horas.

Tenemos la suerte de conservar en La Hemeroteca del Archivo algunos ejemplos de prensa de la época donde se recoge la trascendencia de la obra para la ciudad. Y como ejemplo de ello, terminamos este capítulo, con un fragmento extraído de “El Avisador Malagueño” del 29 de Agosto de 1865. En este ejemplar se describe, en un amplio reportaje, las características y el recorrido de la nueva línea férrea recién inaugurada, destaca las bondades del ferrocarril en el horizonte comercial de Málaga y alabar los logros y el protagonismo de las poderosas familias Lorig, Heredia y Larios:

“La líneas de Córdoba a Málaga es una de las más perfectas que hoy existen en España. Obra de fábrica sólida y elegante, edificios espaciosos, puentes ligeros y de gran firmeza; todo está perfectamente concluido, y hasta con un lujo de detalles poco común en esta clase de obras”

Maria Isabel Vila González



BIBLIOGRAFÍA

- FERNANDEZ SANZ, Fernando El Ferrocarril de Córdoba a Málaga Embrión de la Compañía de Andaluces, en Péndulo 15 pp 140 a 153
- GONZALEZ VILLENA, Antonio S. “Los Caminos de Hierro en Málaga “ Málaga, Ediciones del Genal, D.L. 2015
- SOCIEDAD DE FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA “Memoria leída en la Junta General de Accionista del Ferrocarril de Córdoba a Málaga, de 28 de Abril de 1865” Málaga, Imprenta de Gil de Montes, 1865 (A.M.M Biblioteca Málaga 26/ 145)
- SOCIEDAD DE FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA Ferrocarril de Málaga a Córdoba Estatutos Málaga, Imprenta del Avisador Malagueño 1861 (A.M.M Biblioteca Málaga 26/134)
- CRUCES BLANCO. Esther La documentación para la historia del ferrocarril conservada en el Archivo Histórico Provincial de Málaga (1861-1998) en IV Congreso de Historia Ferroviaria Málaga 2006
- CASTELLÓN SERRANO, Carlos Otros ferrocarriles en Málaga en IV Congreso de Historia Ferroviaria Málaga 2006
- OLÍAS RUIZ, Emilio; BARRADO BAUTISTA, Andrés Antecedentes Anglosajones del Ferrocarril Málaga-Cordoba (1860-1865) Apuntes sobre la vida de Jorge (George) Loring James en IV Congreso de Historia Ferroviaria Málaga 2006
- SIERRO DE COZAR, Carlos “Un proyecto fallido: The Málaga & Gibraltar Railway Company” en IV Congreso de Historia Ferroviaria Málaga 2006
- EL AVISADOR MALAGUEÑO: Periódico de literatura, industria, comercio e intereses materiales Málaga: Imprenta de José Martínez de Aguilar], 1843-1893.
- LACOMBA AVELLAN, Juan Antonio El ferrocarril Málaga-Córdoba (1859-1879) Jabega 7 pp. 53-56 Málaga: Diputación Provincial,

REFERENCIAS DOCUMENTALES:

- A.M.M. Actas Capitulares Vol 265 Folios 242v-243



de 1865. - Presidió el Sr. D. Santiago Casilari, 1.^o Teniente Alcalde, Alcalde accidental; asistieron los Sres. D. Juan N. Blasco, D. Carlos Zalabardo, 3.^o y 5.^o Tenientes de A. D. y los Regidores D. José Olmo y Diaz, D. Fran.^{co} Eloy Garcia, D. Manuel de Lara Romero, D. Emilio Subirachs, D. Nicolás Carrera, D. Bernabé División Bertolotti, D. Ant.^o Garcia Borrego, D. Joaquin M.^a Diaz Garcia, D. Miguel Suez. Pastor, D. José Alvarez, D. José Gallardo Guzman, D. Ant.^o M.^a Perez, D. Marcos Durán, D. Pedro Gourman Caravantes, D. José Benito Saenz y D. Pedro Manzanares.

Plantejos.
Inauguración
del ferro-carril.

Citado este Cabildo extraordinario para tratar de demostraciones públicas, con motivo de la inauguración del ferro-carril, y expuesto así por el Sr. Alcalde accidental, de resultado de haber recibido en la mañana de hoy aviso telegráfico del Sr. Director Gerente de la Empresa concesionaria, desde Córdoba, participando tan satisfactorio suceso, propuso la Comisión que habia elegida, lo siguiente: "La Comisión nombrada al p.^a proponer los regocijos públicos con el plausible motivo de la inauguración del ferro-carril de Córdoba á Málaga, en la imposibilidad de formular un programa tan estenso como tenia proyectado, por no haber sabido hasta el día de hoy tan fausto acontecimiento, se limita á proponer á V. E. lo siguiente. = 1.^o A la llegada del

Saenz, Manzanares y Quao, total 6 fueron de voto contrario. Por tanto fue innecesario votar la proposicion del Sr. D. Bernabé Dávila, q. era la 2.^a

Autoridades. Estando anunciada p.^a las 8 de la noche del
Llegada del E. S. jueves 30 del corriente la llegada del Caero. Sr.
Ministro de Fomento. Marqués de la Vega de Armijo, Ministro de Fomento, nombró al Ayuntamiento una Comision p.^a recibir á S. E. en la estacion del ferro-carril, designando p.^a este encargo á los Sres. Blasco, Labado, Lara, Subirachs, Carrera, Dávila, Garcia Gorrego, Sanchez Pastor, Gallardo y Perez D. Ant.^o M.^o en union del Sr. Alcalde accidental.

Con lo cual se levanto la sesion siendo las 10^{1/2} de la noche. Firman los Sres. concurrentes de que certifico. =

Carreras

Sanchez

Carrera

Alcalde

Perez

Perez

Perez

J. T. D. E. T. L.

J. M. Lopez

El Ayuntamiento Constituc.^o de Málaga se reunió á Cabildo extraordinario en su salon de sesiones Casas Capitulares provisionales, calle del Cister, N.º 1.^o á las 12 de la mañana de hoy jueves 30 de Agosto