

Los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga

Esta historia trata de tecnología, pero sobre todo trata de personas, en concreto de las que habitaban hace un siglo la Axarquía, la Hoya de Málaga y parte de la Costa del Sol, tres de las zonas más características de dicha provincia.

Estos últimos años que vivimos, hacen centenarios a una serie de acontecimientos que proporcionaron una revolución de cambios y posibilidades para la vida de esta zona geográfica, cuando llegó el tren que unió sus pequeñas localidades con la capital de la provincia, en una época en la que para ello, los medios de transporte y comunicación existentes no eran más que la tracción animal o el propio pie. Así nacieron los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, una empresa innovadora de futuro que acabó viendo su futuro frustrado.

La historia comienza a finales del siglo XIX, cuando el Rey Alfonso XIII mediante la firma de la Reina Regente, autoriza al Gobierno según el decreto de junio de 1894, para conceder la construcción y explotación a D. Luis Ruiz Blaser de dos líneas de ferrocarril de vía estrecha (1 metro de ancho), la línea Málaga – Coín, y la línea Málaga – Nerja.

Estos proyectos no se realizaron ni en aquel momento ni por parte del beneficiario de la concesión (de hecho Málaga y Nerja nunca han estado comunicadas por ferrocarril), sino que habría que esperar unos años más hasta que la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga retomara la idea inicial y la llevara a cabo con una serie de modificaciones.

La compañía fue constituida el 11 de Marzo de 1905 por el Banco de Amberes (Bélgica) ante el notario de Madrid Don Francisco de Moragas y Tejera, y su capital social era de 4.000.000 de pesetas (en aquel periodo las concesiones ferroviarias del país eran mayoritariamente iniciativas privadas de capital extranjero, sobre todo francés aunque también belga e inglés).



Obligación de la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga S.A. (Archivo Fundación García Agüera)

Desde la constitución de la compañía tuvo lugar la siguiente secuencia cronológica de acontecimientos referidos a la construcción y puesta en marcha de las líneas:

Línea Málaga – Torre del Mar:

- 17 de abril de 1900: el gobierno recibe la autorización para otorgar la concesión.
- 8 de junio de 1903: se otorga la concesión a D. Tomás de Heredia.
- 29 de mayo de 1905: D. Tomás de Heredia transfiere la concesión a D. Ernesto León Sawyer.
- 7 de junio de 1905: D. Ernesto León Sawyer transfiere la concesión a la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.
- 23 de enero de 1908: la línea es puesta en servicio.
- 22 de abril de 1968: más de 60 años después de su inauguración, la línea se cierra definitivamente.

El propósito final para esta línea era completar el recorrido de la costa mediterránea hasta Almería, este hecho nunca llegó a producirse.

Línea Málaga – Vélez Málaga:

- 4 de septiembre de 1893: el gobierno recibe la autorización para otorgar la concesión.
- 12 de junio de 1906: D. Agustín Sanz Monfort, dueño inicial de la concesión, la cede a la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.
- 23 de julio de 1908: la línea es puesta en servicio.
- 22 de abril de 1968: casi 60 años después de su inauguración, la línea se cierra definitivamente.

Línea Málaga – Ventas de Zafarraya:

- 29 de octubre de 1910: se otorga la concesión directamente a la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.
- 17 de julio de 1914: entra en servicio el tramo Vélez Málaga – La Viñuela.
- 12 de abril de 1921: se recibe la autorización para acometer la prolongación de la línea hasta Ventas de Zafarraya.
- 14 de octubre de 1921: entra en servicio el tramo La Viñuela – Periana.
- 28 de agosto de 1922: se completa la puesta en servicio con la llegada a Ventas de Zafarraya.
- 12 de mayo de 1960: 38 años después de su inauguración, la línea se cierra definitivamente, siendo la primera en desaparecer de todas las que puso en marcha la compañía.

El propósito final para esta línea era completar el recorrido hasta la ciudad de Granada, hecho que tampoco se produjo nunca.

Línea Málaga – Coín:

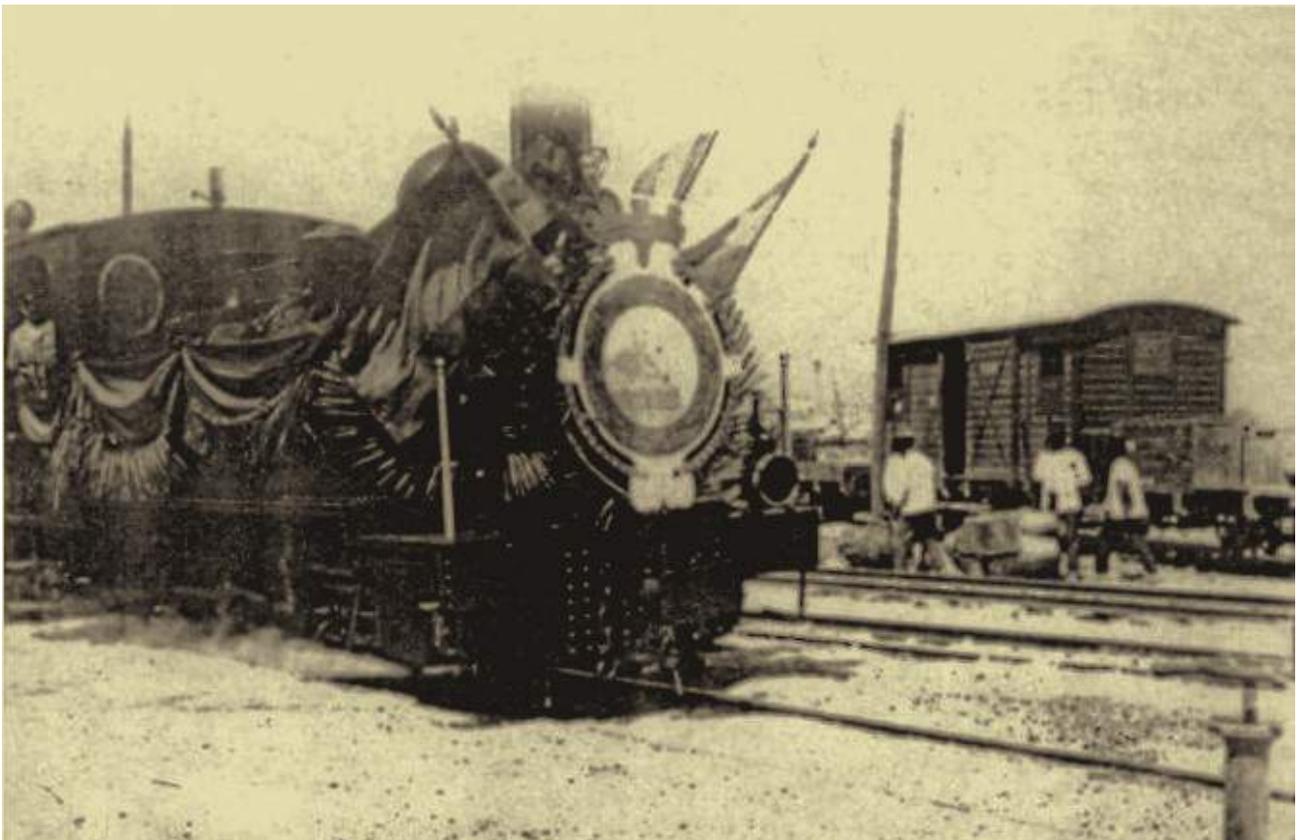
- 15 de enero de 1904: el gobierno recibe la autorización para otorgar la concesión.
- 6 de marzo de 1905: se otorga la concesión a D. José Nager Disdier.
- 24 de noviembre de 1905: D. José Nager Disdier transfiere la concesión a la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.
- 17 de septiembre de 1912: entra en servicio el tramo Málaga – Alhaurín el Grande.
- 8 de febrero de 1913: el recorrido es ampliado hasta el apeadero de Vallehermoso, a la salida de Alhaurín el Grande.
- 6 de julio de 1913: entra en servicio el total de los tramos de la línea.
- 1 de julio de 1965: la línea es cerrada definitivamente, quedando activo sólo el tramo desde Málaga al apeadero de San Julián, que sigue siendo usado aún en nuestros días para la línea de cercanías que explota RENFE hasta Fuengirola.
- 1968: el tramo Málaga – San Julián es transferido a FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía

Estrecha).

El propósito final para esta línea era completar el recorrido hasta Sevilla, hecho que, como en el resto de líneas que pretendían llegar a otras capitales de provincia, tampoco llegaría a producirse.

Línea Málaga – Fuengirola:

- 12 de septiembre de 1912: se adjudica la construcción y explotación del Ferrocarril Estratégico de San Fernando (a 7 kilómetros de Cádiz) a Málaga a D. José Nager Disdier.
- 20 de diciembre de 1905: D. José Nager Disdier transfiere la concesión a la Compañía de los Ferrocarriles de Málaga – Algeciras – Cádiz (MAC), compañía perteneciente en su totalidad a los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.
- 14 de diciembre de 1915: se autoriza la puesta en servicio el tramo desde San Julián a Torremolinos de forma provisional.
- 12 de julio de 1916: se completa el que sería el recorrido final hasta Fuengirola.
- 15 de septiembre de 1934: la línea es transferida al Estado ya que la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga renunció a su explotación una vez que sus propietarios asumieron que no iban a seguir construyendo los tramos previstos hasta Algeciras y Cádiz.



Tren inaugural que llegó a la estación de Coín obtenida del periódico malagueño La Unión Ilustrada

Para la concesión de las líneas por parte del gobierno, se establecen una serie de cláusulas de obligado cumplimiento entre las que destacan:

- La concesión quedaba establecida para 99 años de duración.
- Sin subvención del Estado para la construcción de las líneas, que correría a cargo de la compañía ferroviaria encargada de la explotación.
- Derecho a uso gratuito por parte de material y personal del Estado, así como presos y penados servicio de correos.
- Se establece la obligación de instalar de una línea de telégrafos que comunicase todas las estaciones y apeaderos.

Una vez puestas en servicio todas las líneas, la distribución de tramos y estaciones quedó establecida de la siguiente manera:

Línea Málaga – Vélez Málaga – Ventas de Zafarraya

Km. 0,000	Estación Principal de Málaga.
Km. 5,575	Apeadero del Palo.
Km. 10,858	Apeadero de La Cala.
Km. 12,966	Estación del Rincón de la Victoria.
Km. 15,886	Apeadero de Benagalbón.
Km. 17,638	Apeadero de Chilches.
Km. 20,713	Apeadero de Benajazafe.
Km. 23,505	Apeadero de Valle Niza.
Km. 26,893	Apeadero de Almayate.
Km. 30,378	Estación de Torre del Mar.
Km. 35,434	Estación de Vélez Málaga.
Km. 3,415	Apeadero del Trapiche.
Km. 8,086	Estación de la Viñuela.
Km. 16,026	Estación de la Matanza.
Km. 21,002	Estación de Periana.
Km. 31,015	Estación de Ventas de Zafarraya.

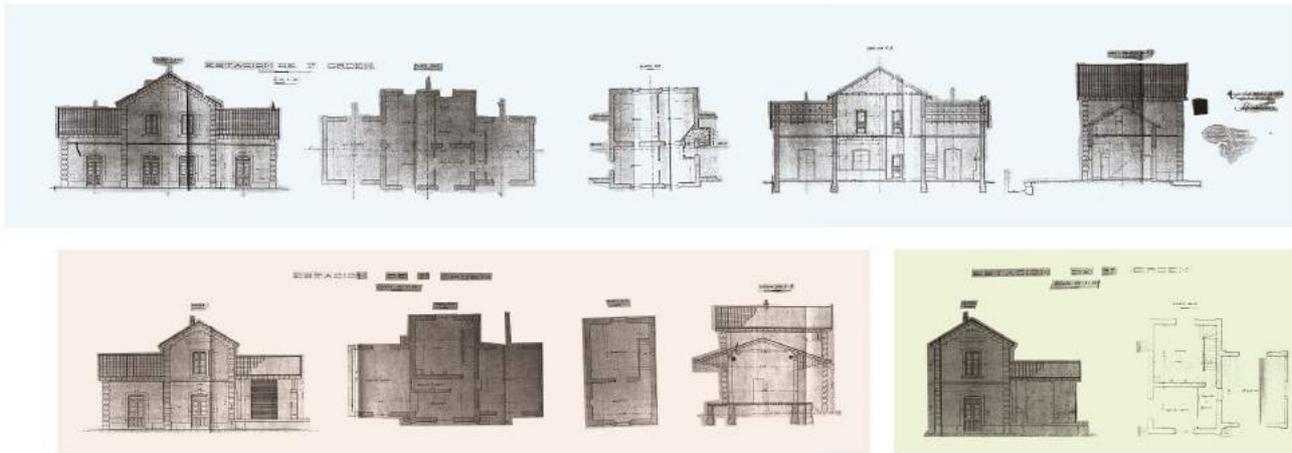
Línea Málaga – Coín

Km. 0,000	Estación Principal de Málaga.
Km. 8,361	Apeadero de San Julián.
Km. 11,042	Estación de Churriana.
Km. 16,204	Estación de Alhaurín de la Torre.
Km. 19,571	Apeadero de San Pedro Menaya.
Km. 24,575	Apeadero de La Alquería.
Km. 31,178	Estación de Alhaurín el Grande.
Km. 33,584	Apeadero de Vallehermoso.
Km. 38,093	Estación de Coín.

Línea Málaga Fuengirola

Km. 0,000	Estación Principal de Málaga.
Km. 8,361	Apeadero de San Julián.
Km. 15,690	Estación de Torremolinos.
Km. 18,800	Estación de Arroyo de la Miel.
Km. 20,070	Estación de Benalmádena.
Km. 30780	Estación de Fuengirola.

Los característicos edificios que se encontraban en cada parada de cada línea, estaban clasificados en estaciones de primer, segundo, o tercer orden, y apeaderos.



Planos originales de las estaciones de primer, segundo y tercer orden



Estación de Coín (primer orden) días después de su inauguración. Fotografía realizada por el primer fotógrafo de la localidad, Miguel Salgado Vázquez (Archivo Fundación García Agüera)

Al tratarse de un ferrocarril de vía estrecha el ancho de la vía era de un metro, y en la línea de Ventas de Zafarraya contaba con la instalación de cremalleras en tres tramos para superar las elevadas pendientes.

La compañía, además, realizaba servicios de transporte, tanto de mercancías como de trabajadores, a las fábricas que se situaban en todo el litoral oeste de la ciudad, sobre todo en las playas de Huelin, la Misericordia y Sacaba. En esta misma zona la compañía contaba con sus instalaciones de talleres y garajes.



Entrada a los talleres y garajes de la compañía situados en las playas de Huelin, fotografía realizada por Jeremy Wiseman el 10.03.1962, en el declive de la compañía (Fundación García Agüera)

La Estación principal se encontraba inicialmente en la playa de la Malagueta, pero el 13 de mayo de 1913 fue inaugurada la que sería la estación definitiva situada justo al lado de la entrada principal del puerto de Málaga, edificio que hoy en día sigue en pie y que los ciudadanos conocen como la aduana.



Estación Principal inicial situada en la playa de la Malagueta, estuvo operativa desde enero de 1908 hasta mayo de 1913 que fue sustituida por la estación que quedaría situada al final de el Muelle de Heredia en la entrada al puerto.



Edificio de la que fue la Estación Principal a partir de mayo del año 1913
(Fotografía por José Manuel Agüera, Archivo Fundación García Agüera)

Entre todas las líneas sumaban un total de 9 túneles y 19 puentes. Los puentes tenían un diseño característico siendo el más importante el perteneciente a la línea de Coín situado sobre el río Fahala, mientras que el más largo era el que cruzaba el río Vélez en la línea de Vélez – Málaga a Ventas de Zafarraya. Los túneles existentes en el litoral entre la Cala del Moral y el Rincón de la Victoria (zona de el Cantal y la Cueva del Tesoro), usados hoy de forma peatonal, eran también los más peculiares debido al característico paisaje por el que transcurrían.



Postal de la época en la que se aprecia el puente sobre el río Vélez



Tren de la línea de Coín atravesando el puente sobre el río Fahala. Fotografía realizada por Jeremy Wiseman el 16.04.1961 (Fundación García Agüera)



Postal de la época en la que se aprecia uno de los túneles entre la Cala del Moral y el Rincón de la Victoria (nótese la errata en el nombre de esta última localidad existente en la postal)

En cuanto al material móvil y de arrastre, la compañía contaba con 15 locomotoras de vapor (serie 20, 30 y 40, estas últimas destinadas a la línea de Ventas de Zafarraya ya que eran las que estaban equipadas para el enganche con las cremalleras), 3 locomotoras diésel, 4 automotores diésel (3 de ellos Billard y otro con motor Maybach de construcción casera), 19 coches de viajeros mixtos y de segunda clase, 6 furgones de carga y numerosos vagones de diversos tipos.

Durante la mayor parte del tiempo en el que el tren recorrió las líneas de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, fueron únicamente las locomotoras de vapor las que realizaban el trayecto. En 1931 se incorpora el automotor Maybach, en 1953 los 3 Billard (gracias a las ayudas del Estado), y por último en 1962 las locomotoras diésel. Los automotores Billard sólo funcionaron por las líneas que recorrían la costa (nunca fueron a Coín, por ejemplo), mientras que las locomotoras diésel fueron destinadas al servicio de maniobras en el puerto de Málaga y el transporte de cargas y pasajeros hasta las fábricas situadas en las playas del litoral oeste.



Locomotora Nº21 (serie 20) fabricada en Bélgica por la empresa Usines Métallurgique de Tubize (Fotografía de R. Todt, Archivo Fundación García Agüera)



Automotor Billard cruzando uno de los puentes de la línea de Málaga a Fuengirola
(fotografía facilitada por D. Manuel Burgos Madroñero)



Trabajadores de la compañía frente a la locomotora de vapor Tubize N°22



Locomotora de vapor Nº22 a su paso por la estación de Churriana



Locomotora de vapor y automotor diésel Billard en el apeadero de San Julián, donde la locomotora se desviaba hacia Cón mientras que el automotor continuaba por la costa hacia Fuengirola. Fotografía de Jeremy Wiseman del 30.03.1962 (Archivo Fundación García Agüera)



Vagones de pasajeros. Fotografía realizada por Jeremy Wiseman el 20.05.1962 (Archivo Fundación García Agüera)



Vagón de carga. Fotografía realizada por R. Todt en octubre de 1963 (Fundación García Agüera)

Atendiendo al contexto histórico en el que se desarrolló la historia de esta compañía ferroviaria, se observa cómo poco tiempo después de que la mayoría de las líneas estuviesen en marcha, aconteció la Primera Guerra Mundial (1914 – 1918) que, independientemente de que el país no interviniera, acarrió una gran crisis asociada al carbón que provocó en buena medida la ralentización de los planes expansivos de la compañía. En España, poco después, la situación política no era estable (la dictadura de Primo de Rivera comenzó en 1923), y este hecho era y es fundamental para que las empresas de capital externo (como era el caso de la compañía) decidieran seguir invirtiendo o no, a medio o largo plazo, en sus negocios en España.

Cuando parecía que se alcanzaba cierta estabilidad en el contexto económico global, llegó el crack del 29, de consecuencias igualmente negativas para gran parte de las economías mínimamente evolucionadas.

Justo después tuvo lugar un periodo también convulso en España como fue el de la II República que desembocó en golpe de estado y después guerra civil (1936 – 1939), que acabó desbastando la ya deprimida situación económica del país para acabar implantando una larga dictadura que no tenía planes de expansión para las zonas geográficas que visitaban estos trenes. Y después de la guerra civil la Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945)...



Militares en Coín (Fundación García Agüera)

Un momento importante en lo que sería el desenlace final de la historia de estas líneas ferroviarias, fue cuando a finales de los años 40 y principio de los 50, la misma Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga puso en marcha varias líneas de autobuses que hacían competencia a los propios trenes. Este hecho, sobre todo el el caso de la línea de Coín, fue crucial ya que las estaciones de tren estaban alejadas de las poblaciones mientras que los autobuses llegaban hasta la misma plaza del pueblo. Además los trenes eran lentos y cada vez más carentes de limpieza e higiene, y mientras los usuarios realizaban sus quejas por ello, la compañía se escudaba en que los carentes de higiene eran los mismos usuarios... La compañía comenzó una campaña de negociación con el Estado para que le permitieran la ampliación del servicio de autobuses en detrimento de los servicios ferroviarios, es por ello que se pasa de 453 trabajadores en 1948 a 312 en 1953, mientras, la plantilla asignada a la sección de autobuses así como los servicios de éstos, siguieron ampliándose.



Estreno de la línea de autobuses Coín - Málaga el 16 de agosto de 1953 (Fundación García Agüera)



Billete de tren de segunda clase correspondiente a la primera época de funcionamiento de la línea de Málaga a Coin

Ferrocarriles Sub-urbanos de Málaga.

De Málaga a Coin.

1.ª c.	2.ª c.	ESTACIONES	22	24	26
*	*	Málaga... .. Sl.	0,15	14,05	18,80
0,60	0,40	Casa Misericordia.....	"	"	"
0,60	0,40	San Julián.....	0,20	14,21	18,45
0,80	0,50	Churriana.....	0,85	14,28	18,52
1,25	0,80	Cortijo Blanco.....	"	"	"
1,25	0,40	Alhaurin de la Torre....	0,49	14,43	19,05
1,65	1,25	S. Pedro de Menaya.....	"	"	"
2,10	1,55	Alqueria.....	"	"	"
2,65	2,00	Alhaurin el Grande.....	10,85	15,80	19,54
2,85	2,10	Valle-Hermoso.....	10,43	15,38	20,01
3,80	2,50	Coin..... Ll.	11,00	15,50	20,12

De Coin a Málaga.

1.ª c.	2.ª c.	ESTACIONES	21	23	25
*	*	Coin..... Sl.	7,00	11,45	16,14
0,50	0,40	Valle-Hermoso.....	7,17	12,01	16,25
0,70	0,50	Alhaurin el Grande....	7,35	12,10	16,40
1,25	0,95	Alqueria.....	"	"	"
1,65	1,25	S. Pedro de Menaya.....	"	"	"
1,80	1,45	Alhaurin de la Torre....	8,08	12,53	17,18
2,35	1,75	Cortijo Blanco.....	"	"	"
2,35	1,75	Churriana.....	8,20	13,05	17,30
2,60	1,95	San Julián.....	8,20	13,12	17,57
3,20	2,50	Casa Misericordia.....	"	"	"
3,80	2,50	Málaga..... Ll.	8,45	13,30	17,54

Horario de trenes y precios de los billetes en la primera época de funcionamiento de la línea de Málaga a Coin

Finalmente durante la década de los años 60, todas las líneas que explotaba la compañía fueron cerrando paulatinamente. Primero lo hizo la de Vélez Málaga a Ventas de Zafarraya, después la de Málaga a Coín, y por último la de Málaga a Vélez Málaga. El tramo de Málaga a San Julián fue transferido a FEVE y el material de la compañía fue subastado, quedándose en estado ruinoso en las instalaciones cercanas al puerto algunas de las viejas locomotoras que no consiguieron otros dueños.

Desde entonces hasta ahora las diferentes estaciones y apeaderos así como puentes y túneles, han sufrido un dispar destino. Mientras que algunas estaciones como la de Fuengirola o Rincón de la Victoria han sido reformadas y reutilizadas como oficinas de turismo (aunque sus edificios no han sido respetados del todo habiéndose adosado estancias en los laterales que no respetan la estética ni las formas originales de las construcciones), otras desaparecieron hace décadas (como las de Alhaurín del Grande y Alhaurín de la Torre), alguna ha desaparecido recientemente (como el apeadero de San Julián), y otras están en estado ruinoso y en completo abandono (como el apeadero de Chilches o la Alquería).

Existen iniciativas por parte de algunas localidades para recuperar el patrimonio que les quedó después del paso de los trenes, es el caso, por ejemplo, de Vélez Málaga, que quiere recuperar su estación hoy en día en ruinas. Así mismo, el Ayuntamiento de Alhaurín el Grande tiene aprobada una iniciativa para recuperar el bello entorno del puente sobre el río Fahala. Pero mientras muchos de estos edificios, que son vestigios de nuestra historia industrial y cultural con más de 100 años de existencia, siguen deteriorándose o sencillamente desapareciendo sin que nadie haga nada por evitarlo. No se entienden iniciativas como algunos de los museos que en los últimos años se han instalado en la ciudad referentes incluso a otras culturas, cuando la nuestra desaparece delante de nuestros ojos sin que ni siquiera seamos conscientes.

La historia de estos trenes, de sus puentes, de sus estaciones y apeaderos, merecía otro final.



Estación de Coín en el año 2001, por entonces y hoy en día, es usada como hogar familiar cedida por el Ayuntamiento de la localidad



Apeadero de San Julián en el año 2008, justo antes de ser demolido (Fotografía por José Manuel García Agüera)



Apeadero de Chilches hoy en día, en completo estado de abandono