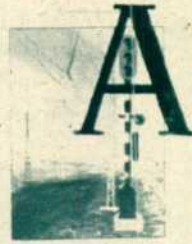


El Chorro. El «Gran Gaitán»

# CENTENARIO DEL FERROCARRIL CORDOBA-MALAGA



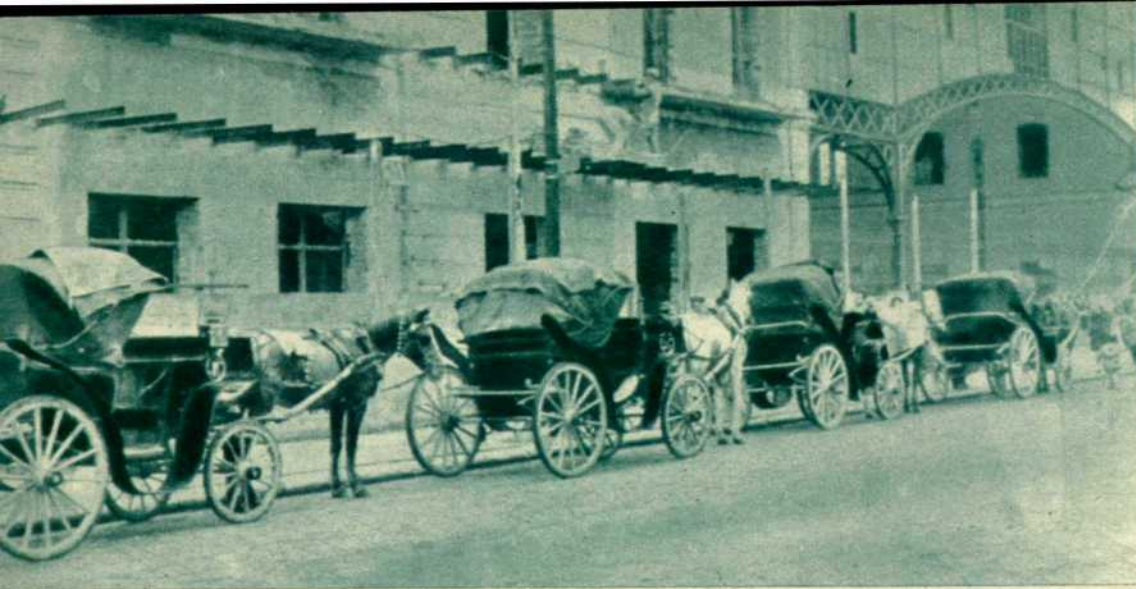
**A** los malagueños de hoy, con la atención puesta en el turismo y otras actividades que engrandecen su hermosa capital, quizá pasase inadvertida una fecha que hace cien años los llenó de entusiasmo al ver inaugurado, el 15 de agosto de

1865, el ferrocarril que sube hasta Córdoba, para allí enlazar con otros que van a diversas partes de España. Por el borde de la capital cordobesa los trenes circulaban hacía ya algún tiempo, pues desde 1859 estaba construida y explotándose la línea de Sevilla. Sigue este camino de Córdoba a Sevilla el curso del Guadalquivir por terreno propicio, y su establecimiento pudo realizarse entre los primeros. No así el de Córdoba a Málaga, al que estorbaban altos montes. El estudio de varios proyectos con distintos recorridos retrasaron su construcción. Nada menos que veinte años pasaría desde que los malagueños, por el año de 1845, pensaron que su puerto sirviese como punto de embarque de los carbones de las cuencas de Bélmez y Espiel, hasta que en un caluroso verano de 1865 pudieron festejar el comienzo de un servicio regular de trenes que, por de pronto, llegaba a Córdoba, y un año después se extenderían hasta Madrid.

## CREACION DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Las ideas que antes de esto se barajaban, allá por 1845 y años posteriores, eran de bastante vaguedad y apenas dieron fruto. En 1851 y 1852 el recién creado Ministerio de Fomento tomó la iniciativa de encargar a sus ingenieros los proyectos de las grandes líneas de ferrocarril, y se empezaron a concretar las aspiraciones y solicitudes de las empresas.

El plan del nuevo Ministerio establecía categorías de líneas, de primera y segunda clase. Las de primera serían las que, partiendo de Madrid, considerado como vértice del sistema o punto de irradiación, ya desde hacía tiempo núcleo de una Administración centralizada, fuesen hasta un límite que marcaba una denominada zona interior de la Península. Tres eran las líneas fundamentales, que habrían de dirigirse a los centros de producción de Castilla, Aragón y Andalucía. De estas líneas de primera clase partirían las de segunda, como ramas que de un tronco recibirían savia y vida. Centros respectivos de producción se consideraban a Valladolid, Zaragoza y Córdoba. De la ciudad castellana la extensión sería a Galicia, al océano y a Francia; del centro aragonés, a Navarra y Cataluña; del cordobés, a toda Andalucía y Extremadura, con finales en el mar y en Portugal. Otras ramas de menor categoría completarían el proyecto, que, en realidad, no era un plan, sino un esbozo o exposición de ideas, que comprendía también una aspiración que, desgraciadamente, no habría de realizarse: la de dar a todas esas líneas el ancho de vía internacional de 1,45 metros. Todo ello no llegó ni a ser examinado por las Cortes. Pero una de aquellas ideas quedó establecida para siempre, recono-



*Como una supervivencia del pasado, los coches de caballos todavía esperan en Málaga la llegada de los trenes*

cer a Córdoba, Zaragoza y Valladolid como puntos básicos, que la razón y el tiempo definirían como nudos ferroviarios principales.

#### PRIMITIVAS CONCESIONES

Fue así como por el año 1852 las Corporaciones de Málaga, Diputación y Cámaras de Comercio, acuerdan pedir al Gobierno que se construya un ferrocarril que, partiendo de Córdoba, llegue a Málaga y su puerto. El Gobierno, dentro de su plan de principios, entre los que figuraba el tomar de cuenta del Estado los gastos correspondientes a la construcción, estaba bien dispuesto, lo mismo que para otras líneas que se le pedían. A la solicitud que, en nombre de las Corporaciones malagueñas, formula don Martín Larios, contesta con un real decreto de 14 de septiembre, en que se le autoriza a construir dicho ferrocarril por cuenta del Estado en determinadas condiciones. Esta concesión, aunque se decía definitiva, quedaba sujeta a la celebración de subasta y era más bien un contrato de construcción, pues el Estado se reservaba la explotación directa de la línea o el arriendo de la misma. Pero, al cabo de poco más de un mes, tercia en el asunto el infatigable don José de Salamanca y se ofrece al Gobierno rebajando el importe y acortando el plazo de las obras. Se complica así la solución y el forcejeo es grande, poniéndose en juego influencias de una y otra parte. Pasó un año y

se confirma la concesión a don Martín Larios, en medio de una situación confusa, en la que aparece también otra concesión de lotes a don José de Salamanca. No es privativa tal situación de este ferrocarril, sino que alcanza a otros que por ese tiempo se trataba de establecer, en medio de luchas y favoritismos, que en el mes de marzo de 1853 dieron lugar a un famoso debate en el Senado. Duró siete días, en medio de discursos altisonantes, entre ellos uno muy literario del duque de Rivas, que arrancó aplausos de la tribuna pública. Los acontecimientos políticos del año siguiente fuerzan el desenlace y todo se viene abajo. A don Martín Larios se le reembolsan los gastos efectuados en el proyecto, que queda de propiedad del Estado, y en esta situación se llega a la Ley General de junio de 1855, con la que toman nuevo rumbo este y otros ferrocarriles.

#### UN PROYECTO FRANCÉS

Empieza entonces verdaderamente el desarrollo de la red española mediante concesiones subvencionadas. La de la línea de Córdoba a Málaga acabaría por ser acordada en 1859 a don Jorge Loring. No sin que antes se produjera una nueva tentativa por capitalistas franceses, con la ambiciosa aspiración de desviar la gran línea de Andalucía desde Villarrobledo y, esquivando la Sierra Morena, llevarla a Córdoba, y después a Málaga. Eran esos capitalistas conse-

# CENTENARIO DEL CORDOBA

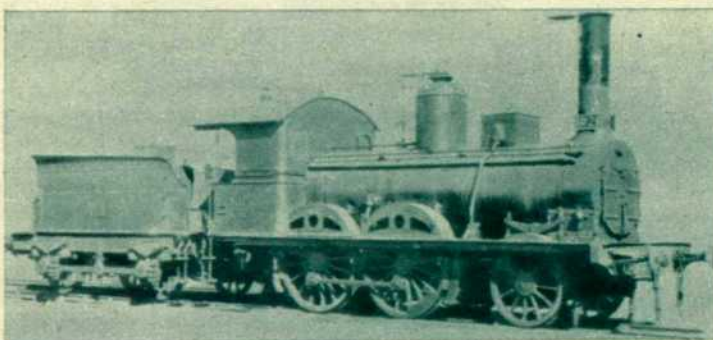
jeros de la Compañía del Grand Central de France, presididos por el duque de Morny, que se las prometían muy felices. Pero a poco de obtener la concesión, la Compañía del Grand Central fue absorbida por las otras dos francesas, más poderosas, del París-Orleáns y del París-Lyon-Mediterráneo. Desaparecida de la vida activa, el privilegio que había obtenido quedó abandonado. Como al mismo tiempo otros elementos definían la gran línea de Andalucía, haciéndola partir de Manzanares para alcanzar Córdoba, después de atravesar Sierra Morena, quedaba ya Málaga pendiente de cuanto, por su parte, pudiera hacer sobre el trayecto de Córdoba a Málaga.

#### CREACION DE LA COMPAÑIA CORDOBA A MALAGA

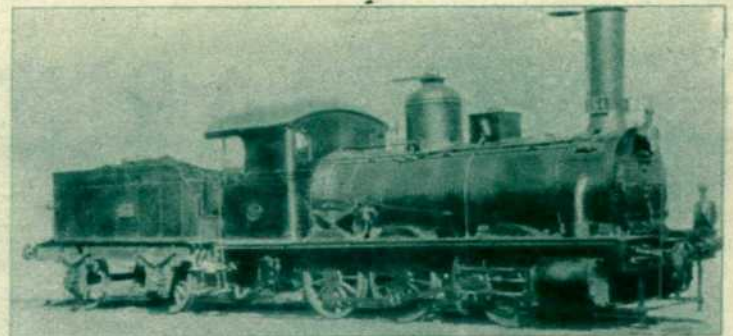
Lo pudieron hacer los malagueños, pues celebrada la subasta de concesión, la obtiene don Jorge Loring, según una real orden de 19 de diciembre de 1859. Se contaba con un proyecto aprobado, de aquellos que en 1851 y 1852 el Ministerio de Fomento ordenara estudiar a sus ingenieros, en el caso de Málaga, el señor Perea. El trazado pasaría por Fernán Núñez, La Rambla, Aguilar, Puente Genil, Campillos, Ardales, Carratraca, Casaraboncha, Cocin y Cartama. No se adoptó después en su totalidad, pero sirvió para que la empresa tomase cuerpo, creándose la *Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Málaga*, constituida el año 1861. Las obras empezaron pronto. Tenía una parte fácil, por la zona baja; pero había otra que, según estimó la Empresa, podría hacer el proyecto irrealizable. Se tuvo que pedir al Gobierno una modificación, con la idea de un nuevo trazado por los Gaitanes.

#### EL DIFÍCIL PASO DE LOS TAJOS DEL GAITAN

Cuestión fue ésta que dio mucho que hacer y vacilar a la Compañía, comprometida por el



*La locomotora 120-2041, antigua 102 de Andaluces, la única de esta serie del ferrocarril Córdoba a Málaga que llegó a la Renfe. Eran veinte, construidas en Francia y Bélgica el año 1863, y estaban destinadas al servicio de viajeros.—Locomotora de la serie 030-2401 al 2409, una de las diez que llegaron a la Renfe procedente de Andaluces. Primitivamente fueron quince, construidas en 1864 en Francia y Bélgica,*



*destinadas al servicio de mercancías en el ferrocarril de Córdoba a Málaga, donde recibieron los números 53 a 67.—En dicha línea también hubo dos locomotoras —números 51 y 52— dedicadas al servicio mixto de viajeros y mercancías, con mecanismo interior y tres ejes acoplados, construidas en 1862 por Cail (Francia). La única que llegó a la Renfe se desguzó en 1945*

# FERROCARRIL MÁLAGA

contrato de la totalidad de las obras, y que, dentro ya de la conveniencia de un cambio en la trayectoria, examinó diversas soluciones, incluso una alteración en el final de la línea, en forma que éste no fuese Córdoba. Le halagaban recorridos por los cuales encontraría el camino posibilidades de un provechoso tráfico agrícola, pero aquella ilusión del año 45 de atraer a Málaga los carbones de Bélmez y Espiel, no se apartaba de su pensamiento. Al fin, fue decidida la rectificación y aprobada a fines del 62, en tanto unas obras se continuaban y otras se empezaban. La construcción seguía adelante, en lucha imponente con la Naturaleza para dominar los tajos del Gaitán, en partes inaccesibles aún para las caballerías. El trayecto de Málaga hasta Alora se concluyó el 16 de septiembre de 1863; el de Alora a Córdoba no se consiguió hasta bien avanzado el 65. En mayo de ese año ya pudo ir un tren de pruebas y de invitados por todo el recorrido de Málaga a Córdoba, y en esta última capital fue festejado el acontecimiento, como anticipo de lo que había de ser la inauguración oficial, que se celebró el día de la Virgen de agosto, 15 de ese mes del año 1865.

## INAUGURACION OFICIAL

Era el momento en que, por aquellos tiempos, comenzaba en Málaga la famosa *vondeja* de la recolección de frutos y su salida por el puerto, y el acontecimiento ferroviario señalaba también la fecha. En Madrid, el rigor del verano no era propicio para repercusiones de la fiesta. La reina se encontraba en Zarauz, y se disponía a esperar la visita de los emperadores de Francia, visita que debía devolver Isabel II en Biarritz. El rey se había desplazado a El Escorial con motivo del entierro de su padre, el infante don Francisco de Paula Antonio, y al Gobierno no le faltaban preocupaciones dentro de la inestabilidad política que amenazaba su vida. Sólo el ministro de Fomento asistió en Málaga a la inauguración. Al regreso, acompañado del director general de Obras Públicas, visitó las obras aún no terminadas del trayecto de Córdoba a Manzanares, que ya eran pocas, y en la parte difícil de Venta de Cárdenas a Vilches.

No faltaron sin embargo, expresivas referencias en la prensa a la grandeza del paisaje que el nuevo camino recorría, y aun a lo que representaba la importancia de sus trabajos. «La Epoca» de 24 de agosto reproducía el relato de un viaje que «Las Novedades» acababa de publicar, en el que el cronista describía la sucesión de túneles y puentes, emocionado ante la montaña hendida y con las grietas profundas que la dividen de arriba abajo, con paredes casi verticales; los picos elevados, el paso del Gran Gai-



El río Genil, cerca del puente existente entre las estaciones de Puente Genil y Casariche

tán, el Chorro y otros aspectos impresionantes que la Naturaleza ofrece por allí al paso de los trenes. Después, el terreno cambia: la vega de Antequera, el puente sobre el Genil... Quedaba abierto un nuevo cauce para la industria y el comercio; la vida de varios y ricos pueblos recibiría un nuevo impulso.

## CIENT AÑOS DESPUES

A la Empresa constructora y explotadora del camino no le favorecieron mucho los resultados. Su desenvolvimiento económico se mantuvo con dificultad hasta que, en 1877, se creó la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces*, de la que entró a formar parte. Tampoco a la nueva gran Compañía las situaciones se le presentaron siempre favorables. Sin embargo, sus líneas fueron progresando lenta y modestamente. Con rapidez lo hicieron después de nuestra guerra. Recientemente, Málaga ha logrado gran-

des mejoras en sus comunicaciones, como la del expreso Costa del Sol, uno de los más lujosos de España.

A los cien años ya no es el ferrocarril el único medio rápido que se le ofrece. Otros compiten con él, como el automóvil y el avión, que a veces lo vencen, y muchas lo complementan; pero el camino de hierro, que guía a los trenes y les permite rodar sobre él con mejor esfuerzo que en otro caso se necesitaría, conserva sus ventajas peculiares de origen, renovadas y transformadas ventajosamente con los adelantos de la técnica; sigue siendo el instrumento fundamental del transporte, el que puede ofrecer más seguridad y regularidad de funcionamiento, y al que aún le están reservados perfeccionamientos y mejoras que mantengan hacia él la admiración con que lo reverenciaban nuestros antepasados.

FRANCISCO WAIS

(Fotos: Cuenca, archivo VIA LIBRE y Ferrer.)

