



COMO es sabido, esta pequeña línea de unos 30 kilómetros de longitud sirve a numerosos pueblos de la Costa del Sol malagueña, entre ellos el internacionalmente famoso de Torremolinos. Este ferrocarril de vía métrica presta en la actualidad un eficaz servicio con automotores que circulan cada hora, pero las necesidades del tráfico en aquella zona aumentan sin cesar y hacen aconsejable la modernización de dicho ferrocarril para que pueda aumentar su capacidad, y al mismo tiempo ofrecer mayor comodidad y atractivo para el viajero.

Historia

El ferrocarril de Málaga a Fuengirola es el único tramo en explotación de una gran línea que se proyectó para unir la ciudad malagueña con Cádiz a lo largo de la costa.

A raíz de la promulgación de la ley de ferrocarriles secundarios y estratégicos se construyeron pequeñas líneas de vía métrica en torno a Málaga. Una de ellas iba hasta Coín y se inauguró en 1913. Posteriormente, desde la estación de San Julián, donde dicha línea abandonaba la costa y se internaba en dirección a Alhaurín el Grande y Coín, se prosiguió el tendido de un ferrocarril que se pensaba llevar hasta Cádiz. El 22 de enero de 1916 se inauguraba el tramo San Julián-Torremolinos, de 5,5 kilómetros, y el 28 de mayo del mismo año se ponían en servicio los 15 kilómetros que separan Torremolinos de Fuengirola, su término actual. El ferrocarril pasó a depender del Estado en 1934 y, a título de curiosidad, añadiremos que para la explotación se trajeron tres locomotoras del ferrocarril vasco-navarro y otras tres del Tude-

- Vía doble en el tramo Málaga-Torremolinos
- Electrificación total
- Nuevo material móvil
- Importantes obras de infraestructura para mejorar el trazado

la-Tarazona, cuando este último fue ensanchado a vía RENFE.

Auge de la Costa del Sol

El auge turístico experimentado por la llamada Costa del Sol malagueña ha influido lógicamente en el servicio del ferrocarril a Fuengirola. Mientras las otras líneas de vía métrica —Málaga a Ventas de Zafarraya, y Málaga a Coín— han sido clausuradas por falta de tráfico, en la línea de Fuengirola se incrementaron notablemente los servicios de viajeros con modernos automotores diesel.

No obstante, la congestión de la carretera del litoral, que es de prever aumente en el futuro, ha aconsejado estudiar la modernización de la línea para que esta zona de la Costa del Sol cuente con un medio de transporte moderno, cómodo, rápido y económico. En un estudio realizado por el Ministerio de

Obras Públicas se tuvieron en cuenta tres supuestos fundamentales que aconsejan dicha modernización:

— El crecimiento urbanístico de la zona de influencia, que se ha convertido prácticamente en una ciudad lineal, en la que el ferrocarril está llamado a ser la gran solución del problema del transporte urbano y suburbano.

— Nos se va a producir en el ferrocarril un notable aumento como consecuencia de la vida y del desarrollo zona.

— Una modernización del ferrocarril llevaría consigo una distribución de los viajes entre los medios de transporte en competencia —automóvil, autobús y ferrocarril— diferente a la actual, en el sentido de que el porcentaje de viajes en ferrocarril aumentaría a costa de una disminución de los viajes en automóvil y, sobre todo, en autobús.

MODERNIZACION DE LA LINEA MALAGA- FUENGIROLA

**Fecha posible
de puesta en servicio:
finales de 1972**

Según indicábamos en el número anterior, al dar cuenta del viaje del ministro de Obras Públicas, don Federico Silva Muñoz, a Málaga, se van a emprender próximamente los trabajos de modernización total del ferrocarril de vía estrecha entre Málaga y Fuengirola.

El estudio realizado para determinar la demanda de transporte en ferrocarril en el año 1980 —que se ha tomado como horizonte del estudio—, se ha hecho siguiendo las directrices marcadas por los supuestos anteriores. Se ha tenido también en cuenta la demanda total de transporte en la zona y el crecimiento del mismo hasta 1980. A continuación se ha determinado su distribución entre los tres medios de transporte citados en función de sus diferentes costes. El concepto de coste elaborado para realizar este tipo de estudio incluye no sólo el precio que el viajero debe pagar, sino también el coste que es preciso asignar al tiempo del viaje. Y es aquí donde el ferrocarril obtiene una ventaja sobre los restantes medios de competencia debido a su mayor rapidez. Las hipótesis que, referidas al ferrocarril, se han tenido en cuenta para cumplir este último supuesto son: el intervalo de los trenes

Antiguo material de viajeros de los suburbanos de Málaga, ya retirado de la circulación.



Estación de Málaga y automotor de servicio en la línea de Fuengirola.

FUTURAS CARACTERISTICAS

Longitud de la línea: 29.347 metros.
Ancho de vía: 1 metro.
Viaductos: 3.
Longitud total de viaducto: 4.150 metros.
Pasos superiores: 6.
Pasos inferiores: 4.
Longitud total en túnel: 1.875 metros.

Relación de estaciones previstas:
Málaga, Guadalmedina, Girón, San Julián, Campo de Golf, Los Alamos, Benyamina, Torremolinos, Arroyo de la Miel, Benalmádena, Carvajal, Torreblanca, Los Boliches, Fuengirola.

Longitud de las estaciones: 120 metros.
Radio mínimo en curva: 300 metros.
Pendiente máxima: 1,7 por 100.
Tipo de carril: 45 Kg./m. l.
Capacidad de los vagones: 160 viajeros.
Composición máxima del tren: 6 unidades.

será de quince minutos y la velocidad comercial, incluido el tiempo de paradas, será de 40 kilómetros por hora. De esta manera, el ferrocarril participará en la demanda total de transporte para dicha fecha, con un promedio superior a los 40.000 viajeros diarios.

Características de la modernización

En el proyecto de modernización se ha tenido en cuenta principalmente el carácter urba-

no del ferrocarril. Por ello se ha cuidado especialmente suprimir cualquier interferencia con otros servicios, lo que hará necesario la construcción de importantes viaductos y túneles en las zonas urbanas para que no sufran interferencia las comunicaciones transversales. Las estaciones se han situado en el centro de los núcleos de máxima densidad y se han previsto amplias zonas de aparcamiento, así como servicios de cafetería, venta de periódicos y despacho automático de billetes. El número de habitantes situados dentro de las zonas de influencia de las estaciones, consideradas como tales las situadas a menos de quince minutos a pie de las mismas y con las densidades de población previsibles para el año 1980, es de 500.000 personas.

Con la velocidad prevista de 80 kilómetros por hora, la duración del viaje entre Málaga y Fuengirola se reducirá a la mitad de la actual. Es decir, que el trayecto se realizará en cuarenta y cuatro minutos, con doce paradas intermedias.

La capacidad de transporte se aumentará a 8.000 viajeros por hora, de los cuales 3.000 corresponden a plazas sentadas y el resto de pie.

Obras más importantes

Para alcanzar estos objetivos se prevé introducir las siguientes modificaciones:

— Renovación total de la vía y del material móvil. Se adquirirán modernos automotores eléctricos de gran comodidad y elevada velocidad. La electrificación de la línea se hará a la tensión de 1.500 voltios. Habrá vía doble en el trayecto Málaga-Torremolinos.

SIGUE

MÁLAGA- FUENGIROLA

— Se implantará un sistema de señalización y telemando que confiera a la explotación una gran seguridad, exactitud y automatismo. Se instalarán también varias redes telefónicas complementarias que doten al ferrocarril de una gran flexibilidad de maniobra y rapidez de actuación. Al mismo tiempo se dotará a las estaciones, de servicio de megafonía para comunicaciones y entretenimiento de los viajeros.

La modernización del ferrocarril exige además importantes modificaciones de la infraestructura. En primer lugar se mejorará el trazado reduciendo las rampas máximas a 17 milésimas, y se crearán nuevas alineaciones suprimiendo las curvas de radio inferior a 300 metros. De esta manera, el recorrido total podrá acortarse en un kilómetro.

A la salida de Málaga, la vía cruzará, con un viaducto de 900 metros, los accesos del puerto hasta Guadalmedina. Se construirán también nuevos puentes sobre el río Guadalhorce y tres pasos elevados sobre las zonas de Benyamina, Los Boliches y Fuengirola. El total de cruces a distinto nivel con las carreteras es de diez (seis pasos superiores y cuatro inferiores), y la longitud total de viaducto será de 4.000 metros.

Especial interés tiene el cruce por la zona de Torremolinos. Para ello se construirá una variante entre Benyamina y Torremolinos, de 2.080 metros de longitud. El paso por el casco urbano de esta barriada se proyecta construirlo en túnel desde el Arroyo de Pan Triste hasta pasada la carretera de Cádiz a Málaga. La estación conservará su emplazamiento actual, pero se edificará de nuevo y subterránea, creándose una planta comercial a nivel de la calle. Sobre el trazado actual, liberado con el túnel de 1.047 metros que cruzará el centro de Torremolinos, se proyecta construir una vía de circulación rápida enlazada en sus dos extremos con la actual carretera de Cádiz a Málaga. De esta manera se facilitarán las comunicaciones por carretera en el actual casco urbano de Torremolinos.

En el kilómetro 20 se construirá también otra variante que exige la perforación de un túnel de 540 metros de longitud.

En los cruces por zonas habitadas en las que no se considera necesario construir viaducto, se protegerá a la línea férrea con una valla y se tenderán pasos superiores para peatones.

Nuevas estaciones

Todas las estaciones se construirán de nueva planta en el emplazamiento de las antiguas o en nuevos lugares. Entre las mejoras que se introducirán en ellas, aparte de las ya citadas, mencionaremos el acceso por ascensores desde la carretera hasta la estación de Carvajal; el acceso por escaleras mecánicas a las estaciones elevadas de Benyamina, Los Boliches y Fuengirola, así como a la subterránea de Torremolinos. También, desde el vestíbulo de esta última, habrá un acceso hasta la playa, para lo cual será necesario construir un túnel de 200 metros de longitud y un grupo de ascensores al final del mismo para salvar un desnivel de 27 metros.

También se construirán nuevas cocheras para el material.

Proyectos de ampliación

Como complemento de estas mejoras, se estudia igualmente la conveniencia de construir un ramal que enlace la línea general con el aeropuerto de Málaga y la posible prolongación del ferrocarril por toda la zona turística hasta Marbella.

El estudio económico que se ha hecho demuestra que, además de la rentabilidad social y el potenciamiento que para el desarrollo de la zona supondrá el ferrocarril, se conseguirá con su modernización una rentabilidad económica a las inversiones realizadas. Añadiremos, por último, que la fecha posible para la puesta en servicio del nuevo ferrocarril modernizado es la de finales de 1972.

Fernando F. SANZ

(Mapa Pretel.)
(Fotos UVE.)

Negociaciones y cartas

Aplicando la política de normalización y mejora de sus relaciones con la Unión Soviética y los países del bloque oriental, el canciller Willy Brandt se ha embarcado en una serie de negociaciones. A Moscú envió a su hombre de confianza, Egon Bahr, para que hiciera avanzar los contactos iniciados por el embajador Allardt. A Varsovia mandó al secretario de Estado, Ducewsky. Y a Berlín oriental ha decidido acudir él personalmente, aceptando la propuesta que en un tono conminatorio le dirigió el jefe del Gobierno de Pankow, Willy Stoph.

Estas tres negociaciones son solidarias, lo que quiere decir que el fracaso de una de ellas puede comprometer la nueva política de apertura al Este puesta en marcha por Willy Brandt, de acuerdo con su programa gubernamental. Naturalmente, es un hecho que no ha escapado a los dirigentes soviéticos, que lo utilizan para forzar a



Brandt.

Bonn en el punto que más le interesa: el reconocimiento diplomático por Alemania Occidental de su protegido de Pankow. Por su parte, los polacos exigen el reconocimiento de la frontera actual del Oder-Neisse, pese a que se trata de una frontera provisional, en espera del tratado de paz «con toda Alemania». Paradójicamente, los soviéticos son los que piden menos. De hecho, porque son ellos quienes llevan el juego y esperan obtener un beneficio indirecto no menos importante: unas relaciones con Bonn parecidas a las que se establecieron al final de la primera guerra mundial por el Tratado de Rapallo.

La situación es difícil para Willy Brandt. Le es imposible —salvo el riesgo de graves conmociones internas— aceptar el tratado que le envió Ulbricht, y en el que figura, entre otras cosas, la entrada en la ONU de las dos Alemanias como países independientes. Lo más que está dispuesto a conceder es la admisión de la «realidad» de Alemania Oriental, fórmula ambigua, aunque bastante comprometedor, en espera de un reconocimiento «de jure». Mientras, quiere mejorar

las relaciones entre las dos Alemanias. Para ello se dispone a ir a Berlín oriental, a conversar y explorar las posibilidades de mejores y más propicias negociaciones. Significativamente, las conversaciones con Moscú y Varsovia han entrado en un momento de reflexión, sin duda porque el Kremlin quiere esperar el resultado de la entrevista de Berlín.

Nixon hace planes para los años 70

En su mensaje sobre el estado de la Unión, el presidente Nixon ha pasado revista a la situación del mundo, como es tradicional; ha precisado la posición de los Estados Unidos ante los problemas de la hora, como también es de rigor, y ha pintado las perspectivas para el futuro, definiendo una política exterior norteamericana que denomina de «nueva estrategia para la paz». Esto es nuevo.

¿En qué consiste esta «nueva estrategia»? Nixon ha dicho ahora, con la solemnidad de las circunstancias, lo que ha venido repitiendo a lo largo de su primer año de estancia en la Casa Blanca. Que está dispuesto a negociar en todas partes, pero partiendo de una línea de firmeza. Eso vale tanto para el Vietnam como para Oriente Medio, para la Unión Soviética como para China. A la política de «vietnamización», que significa la retirada paulatina de los efectivos norteamericanos, acompañarán los esfuerzos por obtener algún resultado en las hasta ahora inútiles conversaciones de paz de París. Al propósito de mantener el equilibrio de fuerzas en el conflicto árabe-israelí —lo que quiere decir verosimilmente el envío de armas a Israel y la declarada oposición a todo intento de la Unión Soviética de aumentar su influencia en Oriente Medio—, acompaña su deseo de que se llegue a una solución pacífica. Con la Unión Soviética se muestra cauto en lo que concierne a su creciente presencia en el Mediterráneo, pero proseguirán las negociaciones sobre reducción de armas estratégicas y los contactos para eliminar los problemas pendientes. Dispuesto a contener la presión de China en Asia, admite su deseo de normalizar las relaciones con el régimen de Pekín.



Nixon.