

Varley dijo que no habia tenido en número relativamente considerable de mensajes que se inutilizase. Estuvo en acción el 18 de Agosto hasta el 1.º de Setiembre; y durante estos 12 dias se transmitieron 271 despachos ó 2,885 palabras desde Valencia á Terranova. Los ins- trumentos que entonces se usaban, casi en la actualidad, no podian transmitir mas que 12 palabras por minuto, siendo así que hoy se puede disponer, con un cable perfeccionado, transmitirán probablemente con una velocidad tres veces mayor, ó 36 palabras.»

CRÓNICA.

La adiccion de Creuzot ha llevado á Suiza, sobre el camino de hierro de Ginebra á Lausanne por Friburgo, la realizacion de un magnifico trabajo que puede considerarse como una de las maravillas de la industria moderna.

Este viaducto de Grandfey sobre el río de Ginebra á dos kilómetros de Friburgo, consiste en un puente de hierro, sostenido por seis pilares, cuya base es de granito y el resto de fundicion. El puente comprende los estribos, tiene una longitud total de 382 metros

La fábrica contiene 20,000 metros cúbicos.

Este viaducto, construido en dos años, prueba los inmensos progresos de la industria metalúrgica.

Del interior afluye estos dias tal cantidad de granos al puerto de Valencia para ser trasportados á Cataluña y las Baleares, que apenas son suficientes los trenes de costumbre para dar abasto al acarreo.

Para que conozcan nuestros lectores y se convenzan de la gran seguridad que ofrecen los ferro-carriles comparados con cualquier otro medio de locomocion, hé aqui un noble trabajo estadístico publicado en Lóndres sobre la proporcion en que se encuentra en un mismo periodo el número de victimas de accidentes ocurridos en los caminos de hierro de diversos países:

En Inglaterra.	1 por	334,000	viajeros.
En Bélgica . . .	1 por	1.600,000	»
En Prusia. . . .	1 por	3,000,000	»
En Francia . . .	1 por	4.000,000	»

En el número de victimas, se comprenden los heridos mas ó menos levemente. De una 3,000 victimas (*injured*) segun el periódico inglés, solo han muer-

Ferrocarriles Suburbanos de Málaga. “La cochinita”. Declinaciones

Rosa Fuentes Caldentey y Julia Clara García Ferrón

Declinar¹. Lo tomamos en sus dos acepciones, pues este se trata de un relato de la decadencia de un tren, que se declina como un caso latino diferente en cada apeadero, paisaje y carga. Los dobles sentidos y el usar estos matices no podían faltar en esta sección, que se nutre de documentos históricos entre los que abundan las cartas interesadas y los alambiques.

La *Gaceta de Caminos de Hierro* era la narradora de los orígenes del tren en España. Era más que el relato de una sucesión de obras públicas, pues también hacía las veces de propaganda para disuadir a los escépticos de estas infraestructuras importadas, con la poética de su nombre francés incluida (*les chemins de fer*).

En un ejemplar cuya fecha de publicación ronda Abril de 1862, se nombra por primera vez, aún como transporte por tracción animal, una de las dos líneas que se trataron en el curso y que años después formaron parte del plan estratégico de infraestructuras designado por el Estado.

Según se dice de Málaga es favorable la opinión del ayuntamiento en el proyecto de vía férrea servida por fuerza animal desde Vélez-Málaga à dicha capital, considerando que será de utilidad pública.

Gaceta de Caminos. Abril de 1862 (aproximadamente)

La Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga se hizo cargo, escalonadamente, de las líneas propuestas para la provincia. Escalonadamente también se fueron desmantelando las rutas.

1. DRAE: [...] 2. tr. Gram. En las lenguas con flexión casual, enunciar las formas que presenta una palabra como manifestación de los diferentes casos.

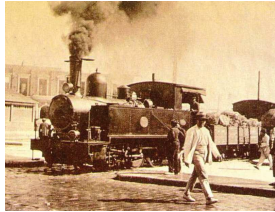
[...] 5. intr. Dicho de una cosa: Caminar o aproximarse a su fin y término

Los datos²

las
la
le

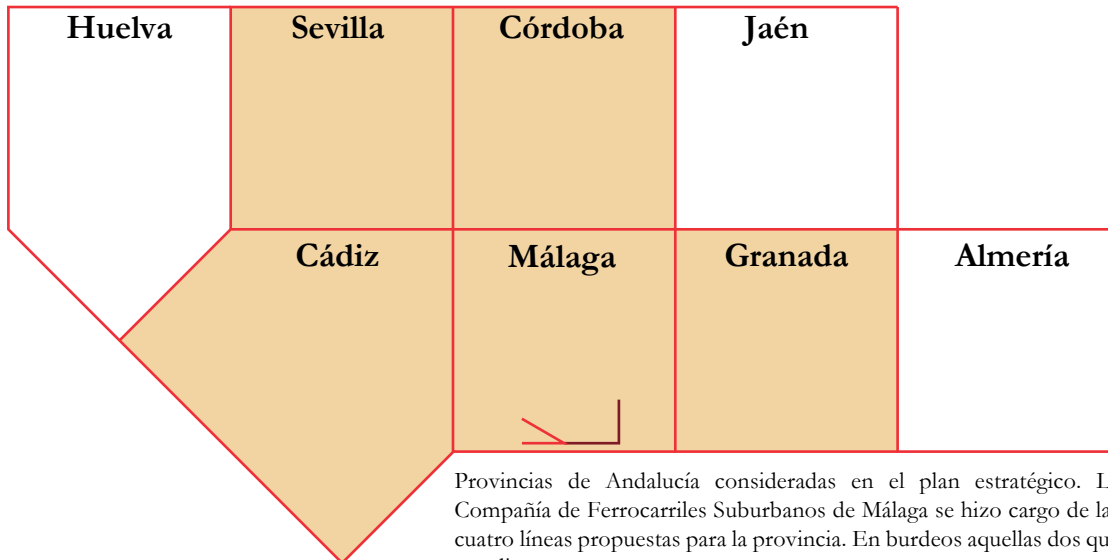
1,63 m-Vías españolas

1,45 m-Vías europeas



1906 Málaga	1908 Torre del Mar	1914 Vélez-Málaga	1921 Viñuela	1922 Periana
- Torre del Mar	- Vélez-Málaga	- Viñuela	- Periana	- Ventas de Zafarraya

1,00 m-Tren métrico



Año de construcción de las estaciones y apeaderos de las líneas Málaga - Torre del Mar y Torre del Mar - Vélez-Málaga

Provincias de Andalucía consideradas en el plan estratégico. La Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga se hizo cargo de las cuatro líneas propuestas para la provincia. En burdeos aquellas dos que estudiamos

2. Información extraída de la presentación que la profesora y arqueóloga Victoria Eugenia Ruescas Pareja realizó en clase en diciembre de 2005



los

Las disputas

la

le

La Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga se había hecho cargo de tres líneas propuestas en el plan estratégico: Málaga - Coín, Málaga - Torre del Mar y Torre del Mar - Periana por Vélez-Málaga, la cochinita, de la que hablaremos en la siguiente flexión. Estar al frente de la explotación de tantas líneas significaba tener la oficina en el Paseo de la Farola repleta de correo, pues proyectar, construir, organizar y explotar unas infraestructuras de tal importancia conllevaba una comunicación continua con la Dirección de Obras Públicas y la Cuarta División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles e incluso con el Ayuntamiento de la ciudad en la que tenían su sede administrativa.

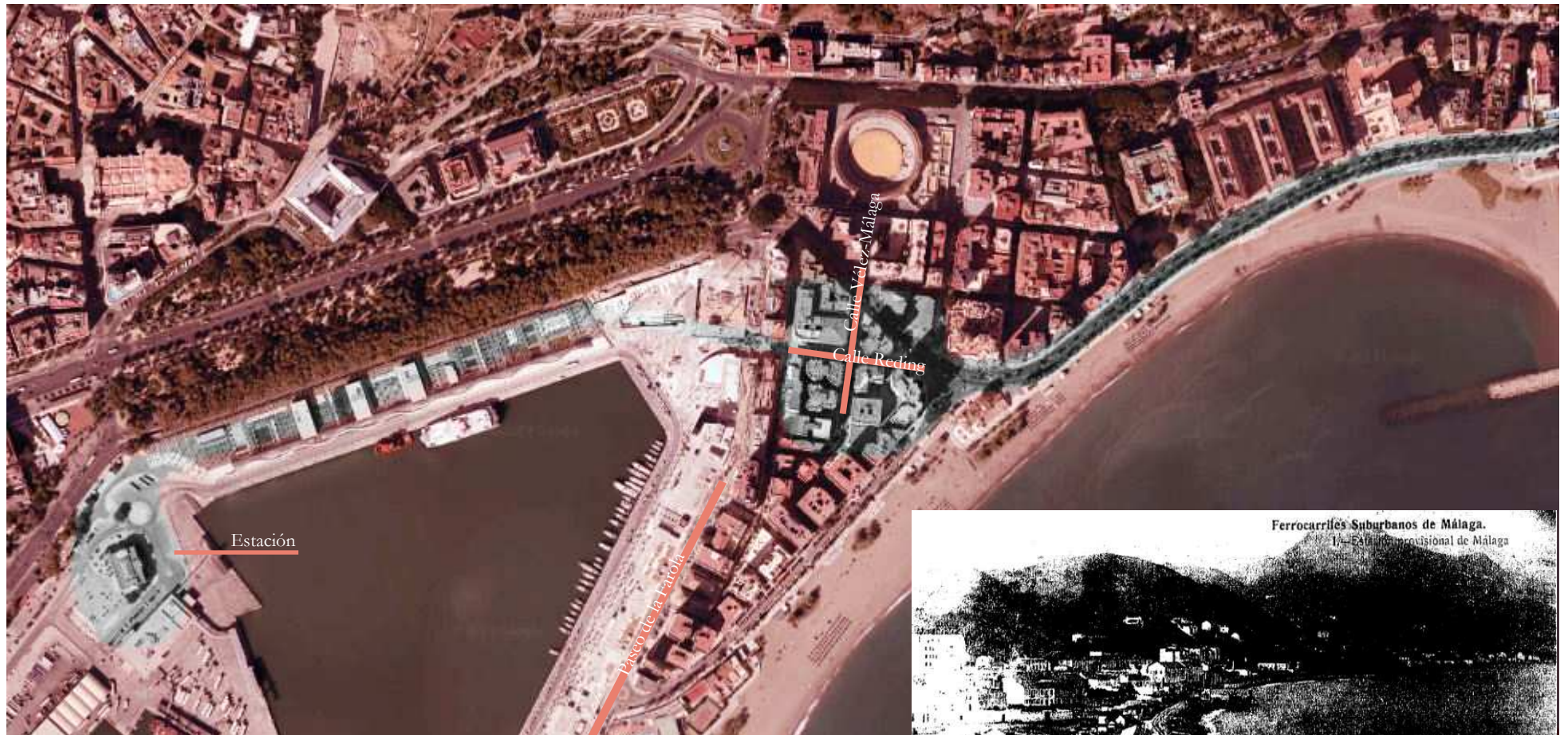
La disputa más notable por su alcance humano fue la surgida durante la construcción del tramo más crítico, donde confluyen dos líneas, la estación común a ambas, el puerto de Málaga y las oficinas de la Compañía. Desde el comienzo de las obras en julio de 1909 habían estado circulando trenes por el trazado, parte coadyuvando la construcción y parte realizando portes para los comerciales hasta el puerto, actividad que les proporcionaría la mayor parte de sus ingresos. El frenesí de raíles y travesaños se vio interrumpido por una orden del Ayuntamiento de inicios de febrero de 1910: para proteger a un particular cuya propiedad en el cruce de las calles Reding y Vélez-Málaga se quería expropiar, la entidad local había prohibido el tráfico por ese punto. Tras intercambiar correspondencia con la Cuarta División el 7 de febrero, la Compañía recibe, dos días después, un escrito de la Dirección General de Obras Públicas en el que invitaba al Ayuntamiento a abstenerse de tomar decisiones que escapaban a su jurisdicción. Puede observarse en el plano la muesca hecha en la manzana del propietario reticente

a dejarse expropiar en pro de una maniobra que les robaba la visión de la costa a los ciudadanos, aunque, a cambio, mejoraba su situación económica y les entregaba la mágica experiencia de viajar en un tren cuyas ventanas eran salpicadas por las olas.

La segunda disputa está originada por una desobediencia de la Compañía, que contruyó un apartadero en el kilómetro 9,40 sin autorización de la Cuarta División. El 18 de octubre de 1917, esta última manda un escrito pidiendo explicaciones en cinco días. Apurando ese plazo, la Compañía argumenta la bondad de dicha obra alegando que sería un tramo solo transitado por vagones que cargarían el material que, venido de desmontes, pasaría a rellenar los taludes que el mar desmoronaba sin cesar. El 17 de marzo de 1922, los Suburbanos, reformados en cuanto a seriedad burocrática, informan de que se ha levantado dicho apartadero. La comunicación no podía estar exenta de intereses: en el mismo escrito se pide autorización para construir uno nuevo, en el kilómetro 11,50, con la misma función que el anterior. Esta labor se realizaría con todos los medios disponibles, pues un expediente de expropiación que estaba tardando más de lo normal en resolverse había paralizado gran parte de la actividad en otro punto de la línea.

En oposición a las anteriores, la siguiente disputa no tiene un final concreto, sino que es un problema que se reitera durante los años 1910 y 1911 y que se materializa en un frecuente goteo de reclamaciones a la Compañía por no cumplir su obligación de transportar mercancía a los muelles del Guadiaro y de Heredia.

Todas estas torpezas burocráticas son propias de un sistema que estaba empezando y que pretendía conectar una gran nube de puntos importantes de Andalucía.



Arriba, ortofoto actual del entorno del puerto de Málaga y de la Malagueta, donde se observa la correspondencia entre el trazado del tren y el del actual paseo marítimo. *jejf*
 Derecha, fotografía de principios de siglo de la Malagueta, donde se ubicó la primera estación de los Suburbanos, previa a la que se muestra en el plano superior. *Revista Péndulo*

los
las
La demanda
le

17 de abril de 1909. Julio Pérez de Sala, Ingeniero Jefe de la Cuarta División, recibe la petición de poner en marcha el proyecto de Torre del Mar - Periana “cuanto antes”. El Director de la Compañía de Suburbanos firma como amigo.

19 de abril de 1909. Werner, de Werner y Jiménez. Ingenieros, escribe a su amigo Pérez de Sala con el mismo interés. Ellos tenían sede en Málaga, también cerca del puerto, y estaban ya encargados de la línea Castellón - Málaga.

A partir de ahora la correspondencia se intercambia rápidamente y no volvemos a saber nada de estos amigos ingenieros cuya carta se escribio en Málaga el mismo día que Julio Pérez de Sala estaba escribiendo la suya desde Sevilla a la Compañía de Suburbanos. En ella establecía que el proyecto de la línea en que tenían interés debía esperar a que se resolvieran los de San Fernando - Málaga y Vélez-Málaga - Aguilar, que se habían recibido antes y que, igualmente, necesitaban subvención estatal. No obstante, el Director de los Suburbanos por entonces no cesa en su empeño de comenzar las obras cuanto antes y sugiere que se le envíe esporádicamente un ingeniero de alguna otra línea para supervisar los trabajos de su “pequeño” recorrido. El 23 de abril, solamente dos días después de la última comunicación y seis de la primera, la superioridad, es decir, D. Abilio Calderón, Director General de Obras Públicas, escribe personalmente a Julio Pérez de la Sala para que le dé prioridad al proyecto de Periana. El Ingeniero Jefe, siguiendo las instrucciones de su superior y envía una comunicación a D. Antonio Ortiz Repiso para informarlo de que será él el encargado de confrontar³ el proyecto.

3. Confrontar, poner en confrontación: inspeccionar. Se trataba de un procedimiento requerido en aquellas empresas que hubieran solicitado subvención de la Dirección General de Obras Públicas.

Entretanto, advienen las gestiones del primer apartadero. El 30 de abril la Dirección General de Obras Públicas saca a concurso la línea de Torre del Mar a Periana por Vélez-Málaga, adjudicándosele a la única compañía que se había presentado. Como podemos ver, gracias a un trato de favor, ya se había designado a un ingeniero para confrontar el proyecto aunque hasta una semana después no se sacó a concurso.

El 5 de mayo de 1909, la Compañía recibe la aprobación de su presupuesto y paga a la Cuarta División las 2.287'5 pesetas correspondientes. Seis días después se hace efectivo el cheque y el 26 de mayo ya estaba listo el informe que Ortiz Repiso había hecho del “ferrocarril económico”, de nuestra “cochinita”.

El informe manuscrito de Ortiz Repiso incluye infinidad de datos sobre la línea, entre los que cabe destacar los siguientes:

La última parada se había establecido más allá de Periana, pero en su término municipal. Aunque se quería establecer en Ventas de Zafarraya, la normativa lo impidió. El objetivo era servir los yacimientos de hierro de la sierra de Marchamona y los llanos de Zafarraya, para lo cual se acercaba lo máximo posible a la carretera de Loja - Torre del Mar.

La “cochinita” como tren de cremallera nace de la mano de Ortiz Repiso, quien, tras comprobar algunos cálculos que la Compañía le había facilitado, concluye que es el sistema más viable económicamente, pues la vía de solo dos raíles precisa aumentar el trazado sin conseguir llegar a más estaciones.

Se establecen cinco apeaderos en un inicio, cada uno con un interés distinto: Trapiche, población en la que había una fábrica de azúcar; Viñuela, cerca de la carretera; uno en el comienzo del segundo tramo de cremallera, en el que se armarían los vagones; Periana, de cuyo ayuntamiento dependía la aldea de los baños; y puesto de Marchamona, cerca de los yacimientos

Un ingeniero designado por esta última recibía el proyecto elaborado por la compañía y sobre el terreno hacía las modificaciones pertinentes antes de aprobar la construcción.

FERROCARRILES SUBURBANOS
DE MÁLAGA
—
Dirección de la Explotación
—
PARTICULAR

WERNER Y
INGENIEROS L

de hierro, de las minas de manganeso y de los baños de Vilo, con mucha
afluencia de público.

Fueron comprados trenes compuestos por dos coches de vía, tres
vagonos de mercancía y un furgón y dos coches de pasajeros, más dos de
repuesto.

La viabilidad económica del tren estaba asegurada gracias a las dos
explotaciones. La de mercancías tenía portes asegurados, además, se pen-
saban ampliar mejorando los cultivos de los llanos de Zafarraya. El tren de
cremallera se planteaba también como un innegable éxito turístico, pues la
novedad del sistema de tracción y los pintorescos paisajes entre los montes
camino del balneario y las fiestas de los pueblos aseguraban el tráfico conti-
nuo. Incluso se compraron dos vagonos de pasajeros de más para poner en
circulación en celebraciones especiales.

*Ya se contenta a
sobre este*

*por ha
del proye
tanto nos*

*permiso
Periana
Cuanto au*

Muy Sor. mio
me dispense si a
bilidad me permi
tion que hemos h
de verle en Mála
Se trata del
gundario de Véle
deceria muy de v
esté en poder de
ne inconveniente
cho el más pront

*de vapor y
tiene tres
un triangu
cientos que
gravedad
bastante a
sistema de
es en gener
Ilmo. S
Ingen
Técnica
Carrile
cientos pas
paraciones
cientos a la
en los proy
región; de
decion de
pesetas por
cinco por
do ingresa
cion de la
las líneas
doble de la
laga a B
laga aun
la memos
ning correspo
hais*

los
las
la
Le **d**éclin⁴

Tristemente, estos planes no se llevaron a cabo y “la cochinita” no obtuvo tanto éxito como se pensaba, aunque sí se ganó el cariño de todos aquellos que la veían pasar y de todos esos niños cuyos muslos infantiles eran pellizcados por el entablillado de los asientos, montados en los vagones camino de un día de playa, como describe el periodista malagueño Julián Sesmero.

La línea se terminó de desmontar en los años setenta. Sobre su trazado en Málaga discurre el actual paseo marítimo. Las estaciones han corrido una suerte variada, pero, por lo general, están en mal estado. De las oficinas en el Paseo de la Farola no hay rastro, excepto por los hexágonos de piedra en uno de los muretes de contención, que, siendo demasiado optimistas, podríamos considerar una referencia al aplacado de los edificios de la compañía ferroviaria.

“Noticiero de un maquinista melancólico”

NOMINATIVO: *la cochinita*
 GENITIVO: *de la cochinita*
 DATIVO: *a o para la cochinita*
 ACUSATIVO: *a la cochinita*
 VOCATIVO: *¡oh, la cochinita!*
 ABLATIVO: *con la cochinita*
de la cochinita
en la cochinita
por la cochinita
sin la cochinita
sobre la cochinita
tras la cochinita
La luna tras el toro

*Y estos pronombres personales extraviados por los montes
 y esta conjugación tristísima perdida entre los dientes de una cremallera*

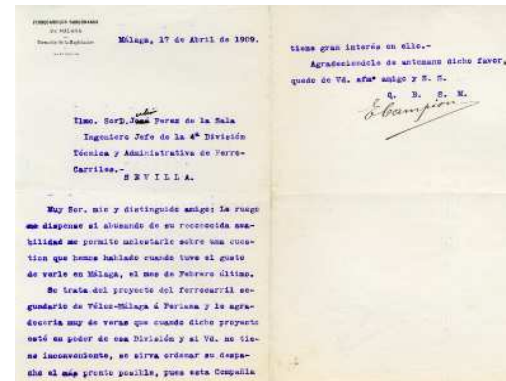
Adaptación del poema “Noticiero de un colegial melancólico” de Rafael Alberti. *jcgf*

4. Declive. En francés, “déclin”: hecho de llegar progresivamente a su término sin haber conocido apogeo.

los
las
la
le
Archivos

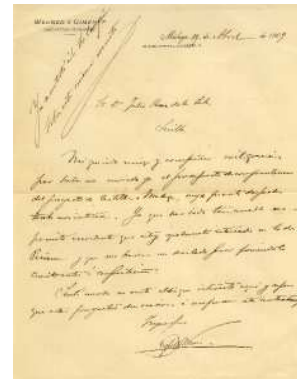
La historia que acaba de contarse en un resumen de toda la información sobre los hechos relacionados con las líneas de Málaga - Torre del Mar y Torre del Mar - Periana encontrada en los archivos proporcionados por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE).

Se trata de una serie de documentos originariamente organizados en cuatro carpetas que se han ordenado cronológicamente y se presentan a continuación. Se incluyen la primera y última página (si hubiera) y una reseña de cada uno.



Málaga, 17 de Abril de 1909. Carta

Desde la sección de la Dirección de la Explotación, se le escribe a Julio Pérez de Sala, Ingeniero Jefe de la Cuarta División de Ferrocarriles para que, haciendo uso de su poder, ponga en marcha cuanto antes el proyecto de la línea Vélez Málaga-Periana, pues la compañía tiene “un gran interés en ello”. Le pedía este favor porque se habían visto ya en Málaga el febrero anterior. Firma como amigo



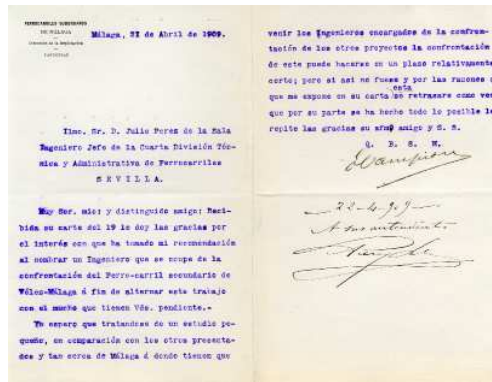
Málaga, 19 de Abril de 1909. Carta

“Werner y Jiménez, Ingenieros” (con sede en la Calle San Lorenzo, 13 (Málaga)) escriben a Don Julio Pérez de la Sala Agradecen que se les haya enviado ya el presupuesto para el recorrido Castellón-Málaga. Le recuerda que también están interesados en la línea de Periana. Quieren que “lo ponga en confrontación cuanto antes”. También expresan su pena por no haber podido verle cuando estuvo en Sevilla.



19 de Abril de 1909. Minuta

Cuarta División al Director de los Suburbanos de Málaga. Informan de que el proyecto para la línea secundaria Vélez-Málaga-Periana había llegado a esa jefatura el primero del mes corriente (abril), por lo que los proyectos para planes estratégicos de San Fernando-Málaga y Vélez-Málaga- Aguilar estaban antes. Los tres proyectos piden subvención del Estado, por lo que su ejecución podría ser más dilatada que la de otros proyectos. Asimismo, siendo el carácter de subvencionado, se piden informes más detallados que para los proyectos no subvencionados.



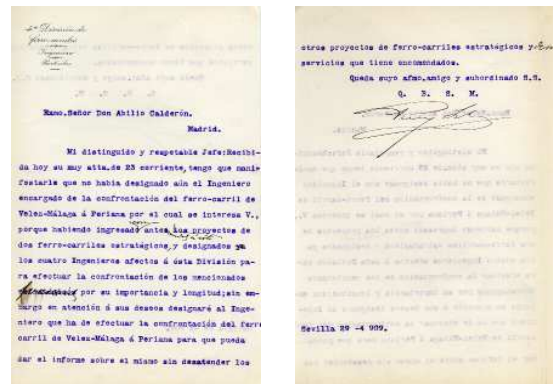
Málaga, 21 de Abril de 1909. Carta

Campión, Director de los Suburbanos, escribe a Julio Pérez de la Sala. Había recibido la carta anterior y le agradece que haya entendido el interés que tiene por la línea de Periana. Le pide que traiga de vez en cuando a un ingeniero de los que están “confrontando” los otros dos proyectos, pues el suyo se trata de uno pequeño y está en Málaga, cerca de adonde tienen que ir para los otros proyectos. Pérez de la Sala firma encima con “a sus antecedentes” 22 de Abril de 1909.



Málaga, 23 de Abril de 1909. Certificado, orden

Don Abilio Calderón, Director General de Obras Públicas escribe a Julio Pérez de la Sala pidiendo que se le dé preferencia al proyecto de Vélez-Málaga-Periana, que debería estar en sus oficinas.



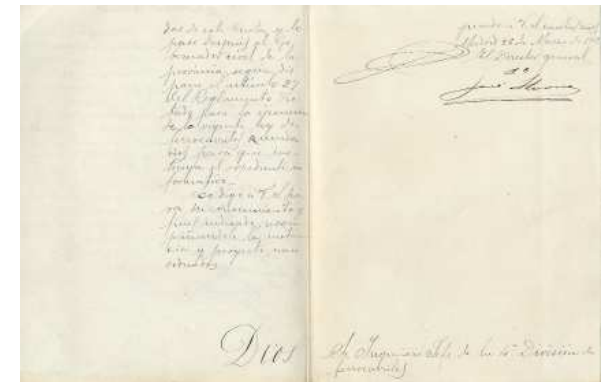
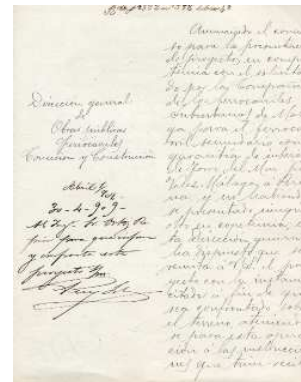
Málaga, 29 de Abril de 1909. Carta

Julio Pérez de la Sala, como ingeniero particular, le escribe a Abilio Calderón, Director General de Obras Públicas. Le explica, tras recibir la petición del segundo, que aún no había designado a un ingeniero para que cubriera los servicios de la línea de Vélez-Málaga-Periana, pero que visto sus deseos, designará a uno. Explica que otros dos proyectos más estratégicos por su longitud e importancia habían entrado antes en la oficina y que ya se habían designado cuatro ingenieros para confrontarlos.



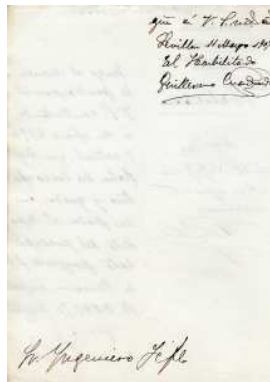
Sevilla, 29 de Abril de 1909. Minuta

La Cuarta División le escribe al Ingeniero Don Antonio Ortiz Repiso. Le dicen que será él quien se encargue del ferrocarril secundario a Periana, que había llegado a esa división desde su superioridad el 26 de marzo pasado. Firma Pérez de Sala



Madrid, 30 de Abril de 1909. Carta-resolución

La Dirección General de Obras Públicas (Ferrocarriles. Concesión y Construcción) saca un concurso para la línea secundaria de Torre del Mar a Periana por Vélez Málaga. Solo se presenta la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, así que se le adjudica la construcción.



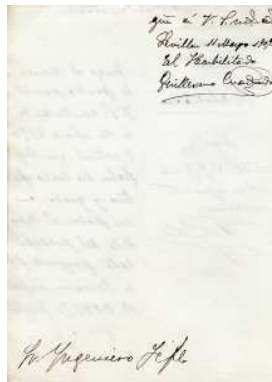
Sevilla, 30 de Abril de 1909. Carta

Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Cuarta División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles.



Málaga, 5 de Mayo de 1909. Carta

La Compañía de los Suburbanos (División de Servicios de la Construcción) escribe a la Cuarta División de Ferrocarriles explicando que ya ha recibido el presupuesto para la línea, de 27.445 m, y que envía a Don Guillermo Cuadrado y Romero de Tejada un cheque con la suma de 2.287,75 ptas.



Sevilla, 11 de Mayo de 1909. Carta
Guillermo Cuadrado, como habilitado, escribe al Ingeniero Jefe para informarle de que ya ha hecho efectivo el cheque.



Sevilla, 24 de Mayo de 1909. Carta
El Ingeniero encargado, Antonio Ortiz Repiso, escribe para informar de que ya ha hecho el informe del "ferrocarril económico", que va adjunto.



Ídem, en formato minuta



Sevilla, 24 de Mayo de 1909. Informe manuscrito (veinticinco páginas) de Ortiz Repiso remitido al Ingeniero Jefe

La explotación se había abierto después de que se promulgase la Ley de 26 de Marzo de 1908. Esto limita los puntos que pueden estudiarse.

La estación se había fijado más allá del pueblo de Periana, pero en su término municipal para servir a los yacimientos de hierro de la Sierra de Marchamona. También se acercaba a la carretera Loja-Torre del Mar para servir a la zona llamada de los llanos de Zafarraya, muy interesante por sus condiciones especiales. De hecho, en la memoria del proyecto se había dicho que, si la ley lo hubiera permitido, habría sido la estación final Ventas de Zafarraya, más allá de la estación de término y dentro de los llanos ya. Hay una diferencia de nivel de 900 m entre el final y el inicio de la línea, que es corta. A eso se le une que se trata de una zona accidentada y movida. No se pueden usar largas rampas continuas. La Compañía de ferrocarriles, en la memoria, proponía un trazado donde solo fuera preciso

usar la tracción por adherencia simple, con un desarrollo de 65 km. El ingeniero de la Cuarta División propone un trazado la mitad de corto, pero con un sistema de tracción por cremallera y de simple adherencia. La decisión que toma en base a borradores que la Compañía puso a su disposición es la de elegir el tren de cremallera. Elegir el primer sistema no daría más beneficio, pese a aumentar el trazado. Es decir, aunque cubriría más kilómetros, estos no llegaban a más estaciones.

Objetivos del tren: -explotación turística con la cremallera por los paisajes pintorescos que se veían durante todo el trazado-transporte de los materiales de los yacimientos de la sierra de Marcha-mona-transporte de los productos de los llanos, que podrían ponerse en cultivo intensivo

Apeaderos y estaciones:-Trapiche, para servir al poblado del mismo nombre y a la fábrica de azúcar-Viñuela, para servir a Viñuela y Portugalejo. Está un poco lejos de los pueblos, pero cerca de la carretera de Loja a Torre del Mar-Otro en el que comienza el segundo tramo de cremallera, que servirá para la composición y descomposición de los trenes-Periana-Puesto de Marchamonas, cerca de los baños de Vilo, muy concurridos, y de las minas de manganeso

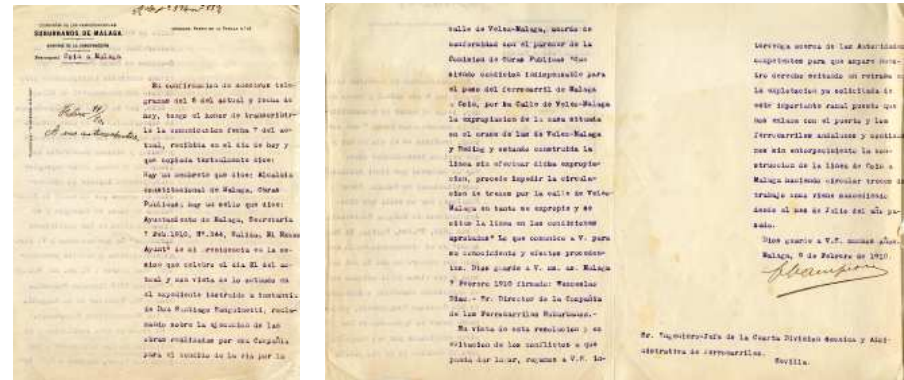
El límite adaptado para las rampas por adherencia directa es la de 25 mm/m, justificado por la dificultad del terreno, que solo puede verse allí mismo. Para la parte de cremallera es de 105 mm/m

- Curvas: Mínima: 200 m de radio (una de 170 m y dos de 180m)
- Explanación: La plataforma es de 4m de ancho. El estudio no se había hecho taquigráficamente con mucho escrúpulo.
- Obras de fábrica:muros en ala recta de sostenimiento a la arista de sostenimiento al pie del terraplén y del desmonte
- Caños:Tubos de hormigón. Hormigón armado calculado por teoría de Considère.
- Obras de arco: 2 y 3 m de luz para alcantarilla 4, 5 y 6 m los pontones
- Estaciones:Se usan los materiales de la parte primera de la línea, que ya están probados, aparte de calculados.
- Telégrafo:Se instala para la seguridad de los trenes.
- Tráfico: dos trenes compuestos por dos coches de vía, tres vagones de mercancía y un furgónDos coches de pasajeros más dos de repuesto por si están de limpieza o por si hay fiestas en las localidades (se necesitarán más porque habrá más tráfico).



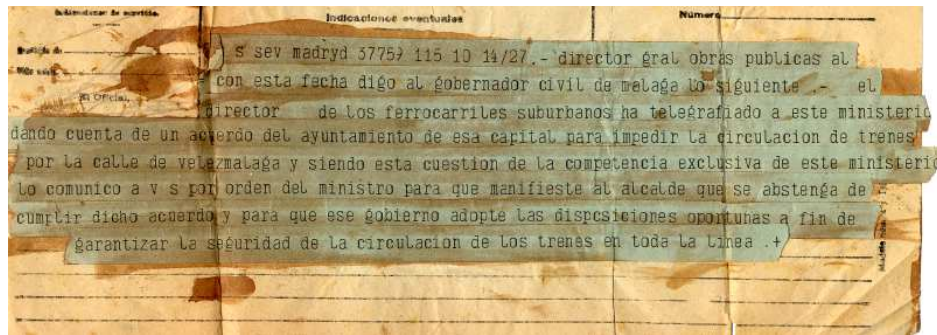
Sevilla, 8 de Junio de 1909. Minuta

La cuarta división al Gobernador Civil de Málaga Habla de legislación y del proyecto de Torre del Mar a Periana.



“Febrero 11/10 A sus antecedentes” Firmado 9 de Febrero de 1910

Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga(Wenceslao Díaz- Director). Servicio de la construcción. Ferrocarril Coin a Málaga. Don Santiago Sanguinetti había reclamado la ejecución de las obras realizadas por la compañía para el tendido de la vía, eso conllevaba la expropiación de una casa situada en la calle Vélez-Málaga cruce con Reding. Se parará el tráfico de trenes mientras se esté expropiando. Desde julio pasaban trenes “de trabajo”. Supongo que serán los que iban construyendo la vía. Se pide amparo ante esa decisión y “derecho”.

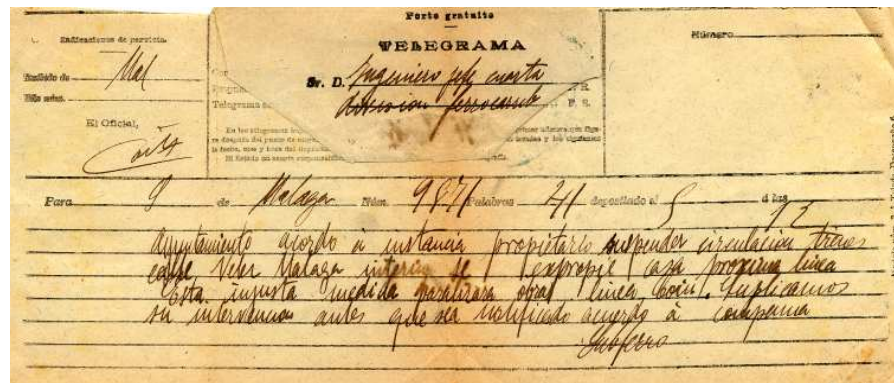


Telegrama sin fechar (en torno a Febrero de 1910)

Del Director General de Obras Públicas al Gobernador Civil de Málaga: hablando de la supresión de la circulación ferroviaria por la parcela de un particular que la compañía pretende eliminar, pues impediría la finalización de las obras de la línea Coín Málaga. Se dice que esa decisión depende del Ministerio que escribe, quien obliga al Ayuntamiento a abstenerse de permitir dicho cese.

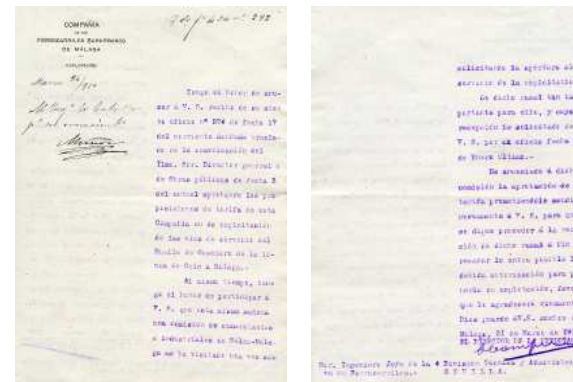


Idem. haciendo incapie sobre el que se acababa de enviar, pidiendo intercesión de nuevo, para evitar “perjuicios irreparables”.



Telegrama sin fechar (en torno a Febrero de 1910)

Al Ingeniero Jefe de la Cuarta División de Ferrocarriles se le cuenta que el Ayuntamiento hace que cese el tráfico para favorecer al propietario de la parcela que se quiere expropiar. Se pide intercesión del primero para que no se corte el tráfico.



Málaga, 21 Marzo 1910. Carta

Del Jefe de la Explotación (Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga) al Ingeniero Jefe de la Cuarta División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles (en Sevilla) Acuse de recibo de la aprobación de la tarifas de uso de las vías de servicio del Muelle de Guadiaro de la línea de Coín a Málaga. Una comisión de comerciantes e industriales de Vélez-Málaga había visitado a quien escribía la carta pidiendo la apertura del ramal arriba citado porque era muy importante para ellos. La recepción de ese ramal la había solicitado quien escribe a quien recibe el “5 de Enero último”.



21 de Marzo de 1910. Minuta.

A Cuarta División Técnica y Administración de Ferrocarriles. Se le informa de que se han visitado las instalaciones que la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga tiene terminadas en la capital y las también finalizadas en la línea hasta Coín, haciendo una lista de los puntos hasta los que llega.



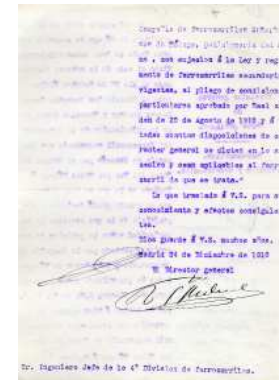
Sevilla, 8 de Abril 1910. Minuta

Revisión del tramo de vía desde la calle Vélez-Málaga a los muelles de heredia y Guadiaro. También las piezas inferiores del Paseo de la Farola.



Telegrama sin fechar (en torno a Abril de 1910)

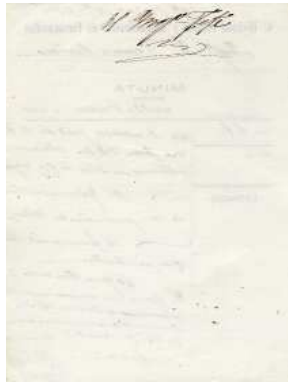
Los suburbanos no llevan mercancía como habían prometido por el ramal Guadiaro. Se suplica que se hagan los portes para evitar gastos. (Hijos A. Ramos)



Madrid, 24 de Diciembre de 1910. Real Orden

Dirección General de Obras Públicas (Ferrocarriles, concesión y construcción) al Gobernador Civil de la provincia de Málaga.

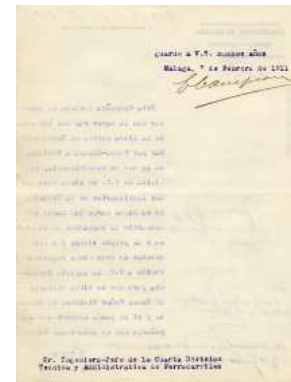
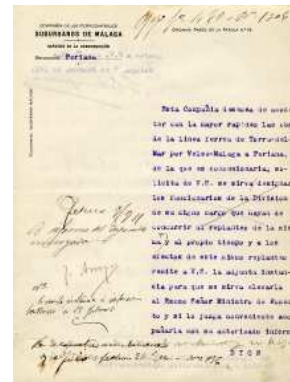
La subasta ante notario quedó desierta. El mismo Rey dispone que se le entregue el proyecto a la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga. Debían atenderse a la Real Orden del 20 de Agosto de 1910.



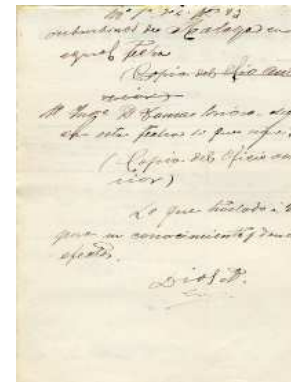
Sevilla, 17 de Enero de 1911. Minuta
 La Cuarta División al "Profesor D. Tomás Boriano" (se supone gobernador de la Provincia de Málaga) Transmite lo que le ha hecho llegar el Dirección de Obras Públicas.



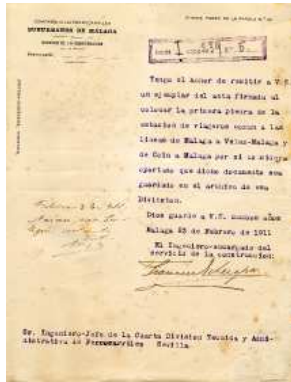
Málaga, 7 de Febrero de 1911. Carta
 La Compañía de Suburbanos (ya como concesionaria de la línea) pide operarios para replantar la estación de Málaga.



Málaga, 7 de Febrero de 1911. Carta
 La Compañía de Suburbanos (ya como concesionaria de la línea) pide operarios de la Cuarta División para que vengan a replantar el trazado. También envían instancia para que sea vista por el Ministro de Fomento, esperando un informe hecho por este de vuelta.

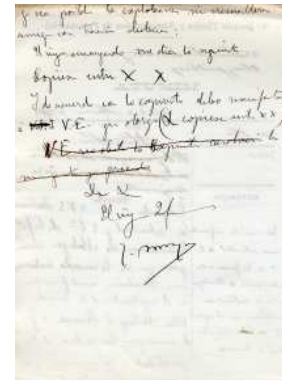
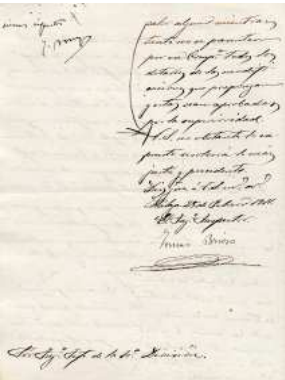


Sevilla, 9 de Febrero de 1911. Minuta
 La Cuarta División informa a Tomás Brioso de que se designarán ingenieros para el replanteo.



Málaga, 23 de Febrero de 1911. Carta
Escrito de la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga notificando que se adjunta acta (minuta) redactada en el momento de poner la primera piedra de la estación el día 23 de Febrero de 1911.

Málaga, 1 de marzo de 1911. Carta
La compañía de Suburbanos al Ingeniero en Jefe de la Cuarta División. Dice que le remite un acta de la primera palada de tierra hecha en la inauguración de la construcción de la línea Torre del Mar-Periana



Málaga, 28 de febrero de 1911. Carta-informe
Tomás Brioso, ingeniero inspector del Cuerpo Nacional firma Autoriza la labor del ingeniero (replanteo). La compañía de Suburbanos había mandado un escrito pidiendo que se cambiara el replanteo para reducir la pendiente tanto que fuera posible la explotación sin cremallera, aunque con tracción eléctrica en lugar de vapor. El ingeniero da el visto bueno provisional hasta que se presenten los detalles de las modificaciones. La superioridad evaluará qué es lo más procedente.

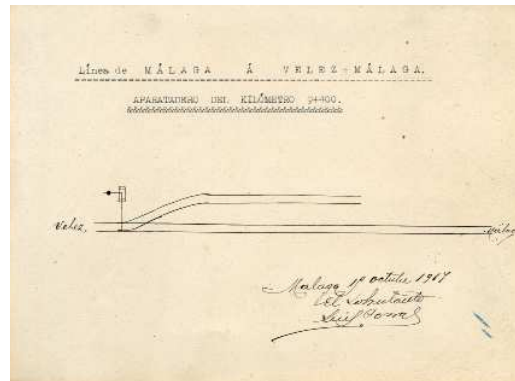
Sevilla, 2 de Marzo de 1911. Minuta
La Cuarta División técnica al Directos General de Obras Públicas. Entrada de la petición de reducir la pendiente por parte de los Suburbanos



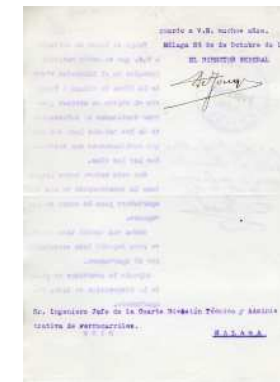
Sevilla, 22 de Marzo de 1911. Minuta
Cuarta División al Director de Obras Públicas. Da noticia de que se habían inaugurado las obras en el plazo previsto en el pliego de condiciones.



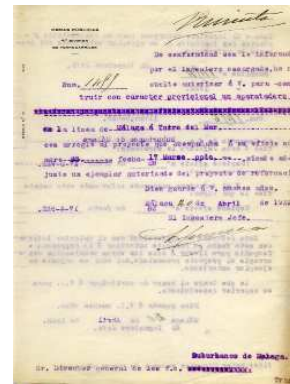
18 de Octubre de 1917. Minuta
Idem, pidiendo explicaciones en el plazo de cinco días



Málaga, 15 de Octubre de 1917. Carta y plano adjunto
Al encargado de la línea de Málaga a Vélez-Málaga. La Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga había construido en el kilómetro 9.400 un apartadero que se utiliza para transportar piedra extraída del talud del desmonte en dicho punto, destinada al recrecimiento de terraplenes y escolleras, sin autorización de la Cuarta División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles.

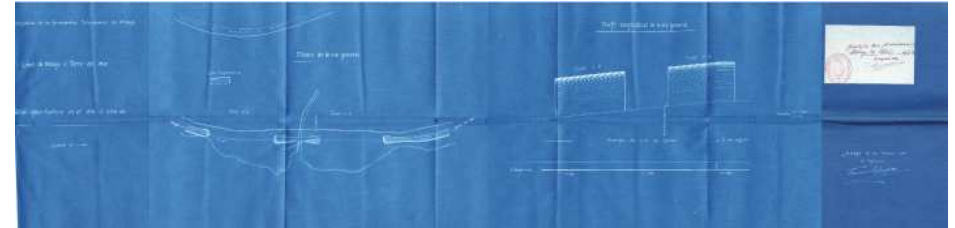


Málaga, 23 de Octubre de 1917. Carta
La Compañía da la a la Cuarta División de Ferrocarriles explicación de los trabajos: se está extrayendo piedra para reforzar los taludes que son derribados por las olas constantemente. Para ello se ha construido el apartadero, por el que no se podrá circular, pues sirve únicamente para cargar los vagones.



Málaga, 17 de Marzo de 1922. Carta

De la Compañía de Ferrocarriles al Ingeniero Jefe de la Cuarta División de Ferrocarriles. Habándose desmontado el apartadero del kilómetro 9,4, se propone construir uno nuevo en el 11,5. Se comenzará con la vía para los vagones. La plataforma se irá haciendo conforme se vaya extrayendo piedra. Se espera que se acepte la petición de construcción de esta plataforma porque urge fortalecer los taludes. esta se usará únicamente hasta que se resuelva un expediente de expropiación que está pendiente y que está tardando más de lo normal.



Málaga, 20 de Abril de 1922. Permiso

El Ingeniero de la Cuarta División autoriza la construcción del apartadero