ESTHER CRUCES BLANCO, es Doctora en Historia por la Universidad de Málaga y Funcionaria de carrera del Cuerpo Facultativo de Archiveros y Bibliotecarios. Ha sido Directora del Archivo Histórico Provincial de Córdoba, Directora del Archivo de la Delegación Provincial de Hacienda de Córdoba y Directora del Archivo General de Andalucía. Ha sido Jefe del Servicio de Investigación de la Junta de Andalucía, posteriormente fue Secretaria General del Plan Andaluz de Investigación. Fue Jefe del Servicio de Investigación y Difusión del Patronato de la Alhambra y Generalife, teniendo a su cargo el Archivo, Biblioteca y Museo de la Alhambra, las publicaciones del Patronato y las exposiciones del mismo. En la actualidad es Directora del Archivo Histórico Provincial de Málaga y profesora asociada del Área de Ciencias y Técnicas Historiográficas de la Universidad de Málaga.
Es autora de más de un centenar de trabajos sobre documentación y archivos históricos, entre los que destacan la Guía del Archivo Histórico Provincial de Córdoba; el Catálogo de los Mapas, Planos y Dibujos del Archivo Histórico Provincial de Córdoba; El Archivo Histórico de la Alhambra; La documentación catastral en el Archivo Histórico Provincial de Málaga (1850-1989), etc. Su amplia labor investigadora se completa con la organización y participación en numerosos congresos nacionales e internacionales sobre la conservación y catalogación del patrimonio documental. Ha sido miembro de comités científicos de congresos y exposiciones y ha participado en los procesos de selección relacionados con el Patrimonio Documental y Archivos así como referentes a temas de I+D y Administración Pública.

Resumen

La provincia de Málaga siempre se sumó con rapidez a cualquier avance tecnológico que permitiera el desarrollo de diversas zonas y localidades de la provincia, y entre ellos, desde luego, se ha de destacar la presencia temprana de las obras públicas y las iniciativas privadas – hay que recordar al respecto a las familias Larios, Loring y Heredia- destinadas a la implantación del ferrocarril, en algunas ocasiones grandes proyectos frustrados, en otras realidades aún presentes y todavía son admiradas. Por ello el Archivo Histórico Provincial de Málaga cuenta con documentación muy diversa que permite conocer la implantación y desarrollo del ferrocarril en la provincia de Málaga y provincias cercanas – ya que en muchos casos las demarcaciones administrativas radicadas en Málaga lo eran territoriales, es decir, con facultades de inspección o de adjudicación para las provincias de Almería, Granada y Jaén. Existe documentación que permite la investigación sobre el ferrocarril en diversas Secciones del Archivo: Gobierno Civil, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Fomento-Obras Públicas, Ministerio de Industria, entre otros.

Palabras clave: Málaga; fuentes documentales; ferrocarril; obras de ingeniería.

Abstract

Málaga is a Province that always got into the quickly technology development, and, of course, the development of the railway appeared soon in Málaga. Also in this Province the private enterprise was very important and it is represented by the bourgeois aristocratic families Larios, Loring and Heredia. Sometimes there were important projects developed, in other cases other were only frustrates ideas. An important amount of these records are preserved in the Archivo Histórico Provincial de Málaga, records that belonged in the past to different Public Administration Offices, but all of them allow to knowledge and to study the history of the railway in Málaga and other neighbour provinces as Granada, Jaén and Almería. The records that can be used to research the history, in different fields, of the railway, become from the Civil Government, the Minister of Public Finance, the Minister of Civil Works, and the Minister of Industry, and other public and private offices.

Key words: Málaga; records; railway; engineering works.

Códigos JEL: N7

La documentación para la historia del ferrocarril conservada en el Archivo Histórico Provincial de Málaga (1861-1998)*

Esther Cruces Blanco
Archivo Histórico Provincial de Málaga

1. Los Archivos Históricos Provinciales.

Los Archivos Históricos Provinciales fueron creados mediante el Decreto 12 de noviembre de 1931, desde entonces y hasta ahora sus funciones y competencias han sido ampliadas mediante diversas normas[1] que han supuesto que estos archivos sean a la vez archivos históricos y archivos intermedios de todos los organismos de la Administración General del Estado, de la Administración Periférica de las Comunidades Autónomas, de los Órganos Judiciales y Archivos Históricos de los Distritos notariales. Ello supone que los Archivos Históricos Provinciales conserven documentación de muy diverso tipo y contenido y que, además, sean la base para la heurística en cualquier momento de un proceso de investigación histórica, por lo que se refiere, únicamente, al uso de estos archivos como centros de investigación, sin olvidar que cumplen otras diversas funciones de servicio público.

El Archivo Histórico Provincial de Málaga se crea mediante el citado decreto y muy pronto comienza a realizar su actividad, comprometiéndose su director, y otras instituciones de la ciudad, en buscar un edificio que le pudiera permitir ejercer las actividades, que por aquel entonces,1931, tenía encomendadas. La Guerra Civil impidió el desarrollo normal del archivo, pero tras la contienda se inició el funcionamiento del mismo[2]. Todo ello supone que en los Archivos Históricos Provinciales y, concretamente, en el de Málaga ingresen fondos documentales

* Comunicación presentada en el IV Congreso de Historia Ferroviaria

1 Rodríguez Mateos (1998), pp. 123-132; (2000), p. 12-16.

2 Cabrillana Ciézar (1980), pp. 177-180; Durán Jiménez (2000), pp. 113-125; Cruces Blanco (2001), pp. 83-90.

Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, trayecto Barriada de El Palo-Estación del Puerto
Informe del Alcalde F. García Grana. 27 de septiembre de 1961.

anualmente; es decir, el Archivo Histórico Provincial de Málaga no es un archivo cerrado, las secciones del mismo se amplían y crecen, de manera que lo que aquí pueda ser expresado será válido con respecto a la documentación en la actualidad existente pero esta documentación se verá incrementada probablemente mientras que éstas palabras vean la luz. Con ello se quiere manifestar que lo expuesto en estas líneas es una guía de fuentes abierta.

Por lo tanto en un Archivo Histórico Provincial podrán ser halladas fuentes documentales de muy diverso tipo para abordar una investigación. Con ello queremos recordar que para realizar la historia del ferrocarril habrá que acudir y podrán ser encontradas en los Archivos Históricos Provinciales fuentes textuales, gráficas y fotográficas que no han sido sólo y exclusivamente producidas por aquellos organismos e instituciones de la Administración Pública relacionados con la construcción, conservación y mantenimiento del ferrocarril y las líneas férreas.

En los Archivos Históricos Provinciales ha de ingresar, por lo tanto, toda la documentación generada por las Administraciones Públicas, excepto la Administración Local, pues esta documentación es depositada en los Archivos Municipales, pero además esta documentación ha de ser organizada y descrita para que sea adecuadamente custodiada y, desde luego, pueda ser facilitada a quienes tengan necesidad de consultarla. Y por ello el presente trabajo quiere servir, una vez más, a los posibles interesados en la documentación sobre los ferrocarriles, aún considerando que gran parte de esta documentación está en fase de organización y de descripción.

La provincia de Málaga siempre se sumó con rapidez a cualquier avance tec-

nológico que permitiera el desarrollo de diversas zonas y localidades de la provincia y entre ellos, desde luego, se ha de destacar la presencia del ferrocarril, en algunas ocasiones grandes proyectos frustrados y en otras realidades aún presentes, fruto de los intereses de la oligarquía ciudadana que empeñó esfuerzos y capital en la aparición y consolidación de este nuevo medio de transporte.

Por todo ello, el Archivo Histórico Provincial de Málaga conserva documentación muy diversa que permite conocer la historia del ferrocarril en la provincia de Málaga y provincias cercanas, ya que muchas de las demarcaciones administrativas lo eran territoriales y no provinciales, y aquellas radicaban en Málaga.

2. Instituciones y organismos con competencias sobre el ferrocarril

La Ley General de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 es el punto de partida para la organización administrativa y funcional de todo lo relacionado con este medio de transporte. La ley estructura una administración encaminada a la construcción, mantenimiento, conservación y coordinación de las redes que se van creando y de un sistema que comenzaba y tendría un amplio desarrollo. La ley tiene una larga vigencia en comparación con los vaivenes que tanto la estructura administrativa de los Ministerios como de sus Delegaciones Provinciales van a tener en un período convulso desde el punto de vista político como fue la segunda mitad del siglo XIX. Ello permite cierta estabilidad en la organización y funcionamiento de los ferrocarriles y todo el sistema que este transporte va a generar. Pero no se ha de olvidar que con respecto al ferrocarril, desde el principio y hasta que no es creada la empresa estatal de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), en 1941, son muchos los particulares, empresas y administraciones que pueden participar en diversos procesos y momentos de la creación, construcción, mantenimiento y explotación de una línea férrea. Todo ello supone que son numerosas las unidades administrativas públicas y privadas que pueden producir y recibir documentos relativos al tema del ferrocarril.

El análisis de las normas y disposiciones relativas a los transportes y a la construcción de equipamientos para la comunicación[3] revelan que son diversos los departamentos ministeriales que a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX tienen competencias en los numerosos asuntos que tienen relación con el ferrocarril. Esta circunstancia repercute, evidentemente, en la estructura administrativa de cada provincia que ha de reflejar la estructura orgánica y funcional de los servicios centrales. Y por ende, esta situación influye en la documentación que puede ser conservada en los Archivos Históricos Provinciales.

El 15 de febrero de 1856 es aprobada la *Instrucción para el cumplimiento de la Ley General de Ferrocarriles* lo cual permite conocer no sólo el funcionamiento de toda la estructura administrativa relacionada con el ferrocarril sino también parte de los procedimientos requeridos para la consecución de muchos aspectos relacionados con este medio de transporte, y por lo tanto, nos permite analizar qué

---

[3] Cruces Blanco (2004), pp. 75-113.

documentos debían ser producidos y qué expedientes eran generados, todo lo cual implica el conocimiento de las series documentales que, al menos en teoría, deben ser conservadas en los archivos. Las normas sobre el ferrocarril siguen apareciendo a lo largo del siglo XIX: Real Orden para la construcción de ferrocarriles de 31 de diciembre de 1844, 5 de junio de 1859 la Ley de ferrocarriles servidos con fuerza animal; el 6 de septiembre de 1860 una Real Orden sobre "cumplimiento de disposiciones vigentes sobre construcción de ferrocarriles; el 16 de julio de 1864 una nueva Ley de ferrocarriles de tracción animal; en 1870 se aprueba el Plan General de Ferrocarriles; el 16 de abril de 1874 una Orden disponiendo que las autoridades militares no procedan a la demolición de obras de fábrica de los ferrocarriles sin autorización del Ministerio de Guerra o de los Generales en Jefe de los Ejércitos. Toda esta normativa permite conocer no sólo el funcionamiento de una estructura administrativa dedicada exclusivamente a los ferrocarriles sino también su imbricación con otras unidades administrativas que de una manera u otra debían supervisar, fiscalizar, contratar o expropiar bienes relacionados con el ferrocarril.

Con anterioridad a la Ley General de Ferrocarriles de 1855 los aspectos administrativos relacionados con el ferrocarril ya estuvieron vinculados al departamento ministerial de Obras Públicas, tal como establece un Real Decreto de 28 de enero de 1847[4]. En las provincias van a ser las demarcaciones provinciales de obras públicas, creadas mediante una Real Orden el 24 de diciembre de 1857, las unidades administrativas encargadas de coordinar todos los trabajos vinculados con la actividad ferroviaria, en la parte constructiva, de movimiento de tierras, de trazados, de creación de infraestructuras necesarias para la aparición del ferrocarril, etc. En el Archivo Histórico Provincial de Málaga, como veremos, se conserva el archivo de esta demarcación, denominada Jefatura Provincial.

El 20 de octubre de 1851, mediante un Real Decreto, se crea el Ministerio de Fomento porque la agricultura, la industria y el comercio exigían "la construcción de obras públicas, caminos comunes y de hierro, canales, puertos y faros, es de una necesidad que nadie discute, porque constituye las vías de circulación, única perspectiva abierta al porvenir de los productores..."[5], y con ello se refuerza la estructura administrativa de la vinculación de la construcción y control de los ferrocarriles a este Ministerio de Fomento o a todos sus equivalentes ya que desde ahora y durante todo el siglo XX este departamento ministerial fluctuará entre esta denominación, Fomento al de Obras Públicas.

La materia relacionada con los ferrocarriles aparecerá, no obstante, vinculada a diversas estructuras administrativas, hasta que en 1925 se crea la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías, dentro de la estructura del Ministerio de Fomento, y el Consejo Superior de Ferrocarriles[6].

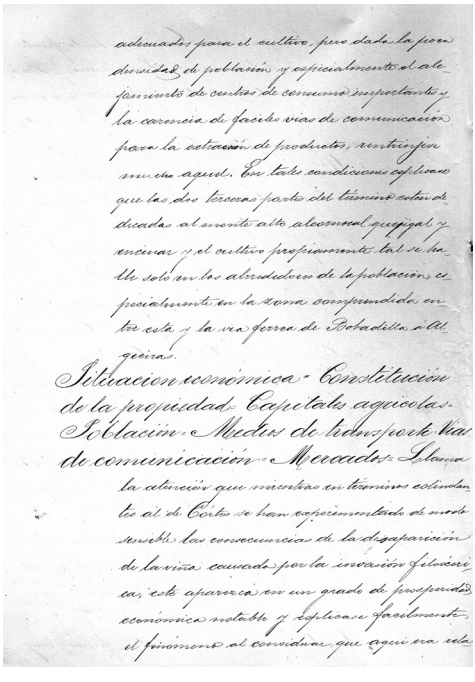
En cualquier caso, la materia relacionada con los ferrocarriles, sobre su cons-

---

4 García de Madaria (1982), p. 121.

5 García de Madaria (1982), p. 129.

6 García de Madaria (1982), p. 260.


adecuados para el cultivo, pero dada la poca densidad de población y especialmente el alejamiento de centros de consumo importantes y la carencia de fáciles vías de comunicación para la exportación de productos, resultan sin mucho agrad. En todas condiciones explicaré que las dos terceras partes del término están dedicadas al monte alto, alcornocal, quejigal, y encinar y el cultivo propiamente dicho se halla solo en las alrededores de la población, especialmente en la zona comprendida entre esta y la vía ferrea de Bobadilla á Algeciras.

Situacion económica - Constitucion de la propiedad - Capitales agrícolas - Población - Medios de transporte - Vías de comunicación - Mercados - Llama la atención que miembros en términos colindantes al de Cortes se han experimentado de modo sensible las consecuencias de la desaparición de la viña causada por la invasión filoxérica, esta aparece en un grado de prosperidad económica notable y explica con facilidad el fenómeno al considerar que aquí era esta

Cartilla Evaluatoria de la Riqueza Rústica. Memoria. 1897. AHPM Leg. 16.825

trucción, mantenimiento, personal y gestión va a ir cambiando tanto de ministerio como dentro de la estructura y organigrama de éstos y de sus delegaciones provinciales. Por ello es muy necesario conocer qué departamento ministerial posee en cada momento las competencias sobre los ferrocarriles, y para ello es requerido el análisis de las disposiciones específicas sobre este medio de transporte, a mediados del siglo XIX ya citadas.

3. Organismos de la Administración relacionados con el ferrocarril.

No es este el lugar para analizar en qué organismo, especialmente en qué ministerio, radica la actividad administrativa relativa al ferrocarril, sobre ello hay estudios suficientes, tanto para conocer la evolución de la Administración como la historia del ferrocarril[7], lo que nos interesa es recordar que se han de conocer qué organismos pudieran estar relacionados con algún aspecto de la red ferroviaria, de la concesión de líneas, de la autorización de diversos aspectos sobre los mismos, para poder proporcionar fuentes documentales suficientes, diversas y complementarias.

Si bien es cierto, como hemos comprobado, que la actividad administrativa relacionada con los ferrocarriles está ubicada, casi exclusivamente en el Ministerio de Fomento - Obras Públicas y por lo tanto, en el nivel provincial en

[7] García de Madaria (1982); Artola (1978); Wais (1974).

las Jefaturas Provinciales de Obras Públicas, en esta materia, como en tantas otras, no todo es meridianamente claro. Otros departamentos ministeriales, con sus respectivos correlatos provinciales, se encargan no sólo de los ferrocarriles como materia explícita, sino de actividades relacionadas íntimamente con ellos.

El primer lugar se ha de hacer una referencia al Gobierno Civil, dependiente casi siempre del Ministerio de la Gobernación. En este ministerio estuvo englobada la materia de Minas desde el año 1847[8], aspecto, como sabemos, vinculado estrechamente con el ferrocarril. El Ministerio de la Gobernación es otro de los departamentos ministeriales que más cambios y reorganizaciones soporta, es modificado en 1847, en 1849 y en 1851, por indicar algunos de ellos, pero en él siempre va a existir una Dirección General de Contabilidad y Ordenación de pagos[9] complementaria de las actividades que lleva a cabo el Ministerio de Hacienda y, por lo tanto, un medio para conocer los gastos de la Administración en diversos aspectos y muy especialmente en el de obras públicas. En 1874 se aprueba el Reglamento interior del Ministerio de la Gobernación y entre sus muy diversas funciones está la del control de proyectos de edificios y obras, presupuestos y obras con la Administración Local; igualmente el ministerio va a tener una Dirección General de Comunicación que incluye el Servicio de Ferrocarriles.

Otro departamento ministerial que ha de ser tenido en cuenta para el tema que nos ocupa es el de Hacienda, por diversos motivos, no sólo por aquel vinculado estrechamente con el presupuesto de la nación, el control y ejecución del mismo, sino porque el Ministerio de Hacienda va a ser responsable de diversos temas que afectan muy directamente a la ejecución y construcción del ferrocarril: los bienes nacionales y fincas del Estado, en 1850, Real Decreto de 21 de junio, se acomete la organización del Ministerio de Hacienda creándose la Dirección General de Fincas del Estado que tenía encomendada todos los bienes nacionales[10], Patrimonio del Estado, las Expropiaciones, la realización y conservación del Catastro, etc.

En el Ministerio de Fomento siempre radicó, hasta la creación de un Ministerio de Industria, las materias relacionadas con las Minas, el Registro Industrial y la electrificación del país, y todos ellos son aspectos relacionados con el ferrocarril que han de ser considerados para hallar las fuentes documentales oportunas. Por ello entendemos que han de ser conocidas una serie de disposiciones sobre la ejecución de obras públicas, sobre los trabajos topográficos, sobre planes generales de carreteras y vías de comunicación, sobre la construcción de puentes, especialmente de hierro[11], y sobre todo aquellas normas que especifican muy claramente cómo han de ser redactados los proyectos, qué documentos han

---

8 García de Madaria (1982), p. 123; R.D. de 5 de febrero.

9 García de Madaria (1982), p. 135, nota 254.

10 García de Madaria (1982), p. 127, nota 234.

11 4 de febrero de 1857 R.O. disponiendo el número de oficiales de los Cuerpos Facultativos del Ejército destinados a los trabajos topográficos-catastrales de la Península; 5 de marzo de 187 Circular dando reglas para el servicio de las obras de reparación de carreteras; 22 de julio de 1857 Ley sobre caminos y carreteras; 1 de diciembre de 1858 R.O. aprobando la Instrucción para ejecutar las obras de

de formar parte de un expediente de construcción, qué modelos y formularios son empleados, etc. pues ello permite a archiveros y a investigadores conocer estas series documentales y los datos que pueden aportar[12].

En todo caso se ha de hacer constar, para que la documentación conservada en el Archivo Histórico Provincial de Málaga tenga el uso que los investigadores de la historia del ferrocarril requieren, que las sedes provinciales de los diversos ministerios con competencias sobre el ferrocarril y transportes en general, es decir delegaciones, jefaturas, demarcaciones, tienen en Málaga una competencia que va más allá de la provincia malacitana, desde estas unidades administrativas eran aprobadas, adjudicadas e inspeccionadas infraestructuras de las provincias que de estas demarcaciones dependían, especialmente las de Granada, Jaén y Almería, a ello se ha de unir que Melilla y el Protectorado, dependían, igualmente, de las unidades administrativas asentadas en Málaga. También se ha de mencionar que alguna de las grandes compañías de ferrocarriles de Andalucía, creadas en el siglo XIX, tenían su sede en Málaga, pues sus promotores eran miembros de su burguesía, nos referimos al Ferrocarril Córdoba-Málaga y a la Compañía de Ferrocarriles Andaluces.

La historiografía dedicada al estudio del ferrocarril tal vez esté demasiado condicionada al uso de fuentes documentales gráficas, y, evidentemente, los planos, dibujos, mapas y croquis son una fuente primaria de información para abordar este tipo de estudios, a la par que son documentos atractivos por su belleza e impecable factura. Asimismo desde que aparece la fotografía como documento gráfico ésta es una fuente recurrente de uso por parte de los investigadores del ferrocarril. Sin embargo, consideramos que los documentos textuales no son ampliamente utilizados, salvo aquellos que acompañan a los documentos gráficos (memorias elaboradas por la Administración, informes de diversas instituciones, proyectos, etc..), y desde trabajos como el presente se pretende avisar sobre la

---

conservación y reparación de carreteras; 7 de septiembre de 1860 R.D. aprobando el Plan General de Carreteras 6 de septiembre de 1864 R.D. aprobando el Plan General de Carreteras; 10 de julio de 1861 R.D. sobre pliego de condiciones general es para obras 18 de agosto de 1861 Circular dando explicaciones para la mejor inteligencia de los documentos que forman parte de los proyectos de carreteras, redactados según nuevos formularios 9 de febrero de 1865 Orden disponiendo que los Ingenieros Jefes de la Provincia faciliten a los Gobernadores Civiles, en calidad de devolución, los formularios y modelos que les pidan para la redacción de proyectos de carreteras; 15 de abril de 1864 R.O. aprobando el Reglamento de la Brigada Topográfica; 29 de diciembre de 1876 Ley sobre nuevas bases para la legislación de obras públicas; 13 de abril de 1877 Ley General de Obras Públicas 6 de julio de 1977 R.D. aprobando el Reglamento para la Ley General de las Obras Públicas; 11 de julio de 1877 Ley aprobando el Plan General de Carreteras; 16 de julio de 1878 R.O. aprobando el modelo de pliego de condiciones para la construcción de puentes de hierro 25 de mayo de 1902 R.O. que aprueba la instrucción para la redacción de los proyectos de puentes metálicos 2 de abril de 1902 R.O. aprobando el modelo de pliego de condiciones facultativas para la construcción de puentes metálicos; 28 de febrero de 1881 R.O. aprobando el Anuario Estadístico de Obras Públicas; 26 de diciembre de 1890 Reglamento de construcciones civiles; 10 de febrero de 1916 R.D. aprobando el Plan General de Carreteras; 15 de febrero de 1926 R.O. dictando reglas para la ejecución de los proyectos de construcción, conservación y reparación de carreteras y puentes por contrata.

[12] Algunos repertorios legislativos son: Foyé (1894-1913); Garcés y González Álvarez (1875-1882); Muñoz Roy (1913); Torino (1902); legislación de ferrocarriles... (1915).

diversidad y la heterogeneidad de las fuentes documentales, sobre el potencial informativo que otros documentos textuales relacionados directa o indirectamente con el ferrocarril pueden aportar para la historia del mismo y con los muy diversos temas con ellos relacionados, desde los aspectos del desarrollo industrial, las cuestiones sociales con ellos vinculados, la historia de la arquitectura, de la ingeniería, etc.

Cualquier estudio sobre fuentes documentales requiere un análisis sobre la tipología documental predominante para alcanzar los objetivos de una investigación. El análisis de la documentación conservada en el Archivo Histórico Provincial de Málaga, de cada una de las secciones que aportan datos al respecto, permite concluir que existen tipos de expedientes seriados, con unas características comunes. Esta variedad de expedientes, no obstante, está sujeta a unas disposiciones que establecen procedimientos concretos[13]. En primer lugar han de ser analizados los Proyectos redactados específicamente para la construcción de líneas de ferrocarril, formados por una memoria, los informes y diversos planos[14]: planta de la línea, perfiles transversales y perfiles longitudinales; otros expedientes se refieren a la entrega de una línea, expediente formado por el Acta, informes

---

[13] R.D. sobre reglas y formalidades para los contratos de las Diputaciones y Ayuntamientos sobre toda clase de servicios, obras, compras, ventas, arrendamientos, etc.: - características de los pliegos de condiciones (art.3); - queda establecido el procedimiento de remate y subasta: queda reflejada toda la documentación que forma parte del expediente de subasta; - contenido de los anuncios (art.7) 1883, enero, 4; R.D. aprobando la instrucción de contabilidad del material de obras públicas: - órdenes de libramientos; - aprobación de certificaciones; -aprobación de cuentas; - formación y tramitación de expedientes de alcances; - formación y tramitación de expedientes de transferencias de crédito; - distribución mensual de los fondos por capítulos; - libro diario; - libro de cuentas corrientes del presupuesto; - libros de cuentas corrientes de cada obra; - libros auxiliares; - son especificados los contenidos de estos libros así como los documentos que son necesarios para poder cumplimentarlos, 1883, octubre, 5; Ley declarando vigente el Decreto-Ley de 14 de noviembre de 1868 hasta que la legislación de obras públicas se modifique: - el art. 2º expresa que la tramitación de los expedientes para la concesión de obras públicas se limitará a lo puramente necesario para justificar la utilidad y racional posibilidad de ejecución de los proyectos presentados,1873, agosto, 20; Reglamento de la Ley de Aguas: - Cap. II: concesiones a empresas. Se establece todo el procedimiento, se definen los tipos documentales y sus contenidos: petición: extremos que debe abarcar la solicitud; - documentos que deben acompañar la solicitud: - documento que acredite la personalidad del peticionario, - escritura de constitución de la sociedad, - proyecto completo de obras, - pliego de tarifas o canon, - carta de pago, - documentos. que acrediten los compromisos contraídos por los propietarios, - certificaciones de términos municipales; - documentos que deben conformar un proyecto: - memoria descriptiva: se especifican los contenidos de las tres partes de la memoria, - planos: se especifica el contenido de los planos y los tipos de copias, - pliegos de condiciones facultativas: se especifica el contenido, - presupuesto: se especifica la división y contenido, - formularios, - notas extractos de la publicación, - información, anuncio y notificación, - reclamaciones, - informes de funcionarios y de corporaciones municipales, - publicidad de los expedientes, 1885, abril, 9; R.O. que aprueba los formularios para la redacción de los proyectos de carreteras, 1878, febrero, 12; R.O. sobre las observaciones que deben tenerse presentes para la formación de proyectos de puentes que se presenten por separado de los de carreteras, 1878, febrero, 12; Circular sobre el cumplimiento de la R.O. de 1 de diciembre de 1881 sobre los dibujos de planos y diseños de proyectos, 1890, septiembre, 18; R.O. disponiendo el curso de los proyectos y anteproyectos de obras a cargo del Cuerpo de Ingenieros, 1891, noviembre, 7; R.O. que aprueba la instrucción para la redacción de proyectos de puentes metálicos, 1902, mayo, 25; Orden que aprueba las normas para redactar proyectos, 1923, agosto, 1.

y planos: general, plano longitudinal, planos de instalaciones, de báscula y de edificaciones; los proyectos de líneas de tranvías con el proyecto, el plano general y los planos de las zonas en las que se divide la línea. Existen también proyectos específicos de instalaciones como son las de semáforos, formados por el proyecto, el pliego de condiciones, el presupuesto general y los planos -plano horizontal, perfil longitudinal- y detalles; o los expedientes relativos a la construcción y/o adaptación de estaciones compuestos por la memoria, el presupuesto y los planos: general, perfil longitudinal y perfiles transversales, que son los mismos documentos para la construcción de los puentes necesarios para las vías férreas, tipos documentales que se encuentran en todo archivo que conserve fondos sobre los ferrocarriles[15].

4. Málaga y el ferrocarril.

No es este el lugar ni el cometido de este trabajo el abordar una historia del ferrocarril en Málaga, pero es necesario conocer la historia del mismo para poder alcanzar dos objetivos: por un lado conocer los órganos productores de estos documentos para poder organizar adecuadamente la documentación, y, por otro, tener conocimiento de unas pautas generales del devenir histórico para informar a los posibles investigadores sobre la documentación que pudiera ser empleada. Sobre la historia del ferrocarril en Málaga existen diversos trabajos parciales, para determinadas líneas y zonas de la provincia[16] y otras obras clásicas, de carácter general, que inciden, especialmente, en la relevancia que tuvo Málaga con respecto al desarrollo del ferrocarril en España en general y especialmente en Andalucía.

El impulso de la oligarquía malagueña es decisivo para el rápido desarrollo del ferrocarril en la provincia de Málaga, en la aparición de diversas líneas interiores y de complejas compañías. Sin lugar a dudas es la tríada constituida por Loring-Heredia-Larios, como para otros asuntos comerciales e industriales, el eje que mueve el avance e implantación del ferrocarril. Para estos representantes conspicuos de la oligarquía malagueña la llegada del ferrocarril a Málaga y la apertura de diversas vías de comunicación mediante este transporte era fundamental, por un lado para la llegada del mineral y del combustible necesario para la siderurgia

---

[14] El art. 16 de la ley de ferrocarriles de 3 de junio de 1855 establece los documentos que el Gobierno debe presentar a las Cortes con el proyecto de ley de autorización: 1º Memoria descriptiva, 2º Planos y perfiles, 3º Presupuestos de construcción y de conservación de la línea, 4º Presupuesto para el material de explotación y conservación de la misma, 5º Tarifas. Real orden de 1 de diciembre de 1881 autorizando la presentación de planos en papel Marión al ferroprusiato con ciertas condiciones. Real Orden de 17 de diciembre de 1881 dispensándose la presentación del duplicado de los proyectos de obras públicas hasta que resulten aprobados. Orden circular de 18 de septiembre de 1890 recordando que un ejemplar de los proyectos que se presenten para su tramitación en el Ministerio de Fomento se halle dibujado en papel tela, y que las copias que se presenten al ferroprusiato reúnan ciertas condiciones.

[15] Polo Muriel y otros (2005), p. 7.

[16] Abellán García (1979); Cuéllar Villar (2003); Morilla Critz (1975); Morilla Critz (1978); Sierra de Cózar (2002).

Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, trayecto Barriada de El Palo-Estación del Puerto.
Informe del Alcalde F. García Grana.
27 de septiembre de 1961. AHPM.
Unidad de Carreteras. Leg. 1201 provisional.

de la ciudad, ya que en 1844 el 72 por ciento de toda la fundición siderúrgica española se producía en Málaga[17].

Igualmente en Málaga el capital fruto de diversas actividades mercantiles e industriales se concentraba en unas pocas fortunas; y todo ello requería unas vías de comercialización tanto de importación como de exportación; en la mayor parte de los proyectos de creación de líneas de ferrocarriles está latente la importancia del puerto de Málaga[18], uno de los verdaderos motores económicos de la ciudad durante centurias. El puerto de Málaga era necesario para la actividad de la ciudad pero también de ciudades del interior, y la justificación para la creación de líneas como la de Granada a Málaga en 1854, tenía en esta realidad sus justificaciones, así lo entendía el ingeniero Francisco de Paula Montelles y Nadal: "Málaga con su floreciente comercio, su magnífico puerto, donde ondea el pabellón de cuantos pueblos mercantiles reúnen las cinco partes del mundo conocido; Málaga, con ese espíritu emprendedor que tanto caracteriza a los hijos de la rica Andalucía, Málaga, repito, adquiriendo con su constante tráfico con la Gran Bretaña una parte de la educación inglesa, que imprime solidez en las ideas y constancia en los negocios, ha modificado en cierto modo sus costumbres, planteando suntuosos establecimientos donde la fabricación se ha llevado a la mayor

---

17 Tedde de Lorca (1980a), p. 363.

18 Morilla Critz (1978), p. 111.

altura, compitiendo en el día con los productos que nos envía el extranjero. Digámoslo de una vez: Málaga se ha entregado llena de fe en los brazos de la industria"[19].

Asimismo se ha de tener en cuenta que en Málaga existía mano de obra suficiente para llevar a cabo estas grandes obras aunque los técnicos para acometer las mismas fueran extranjeros[20].

Por todo ello no es de extrañar que cuando se constituye en Málaga la Junta del Ferrocarril entre los años 1855 y 1859 en ella participaran Martín Larios y Tomás Heredia, un representante del Marqués de Salamanca –pariente además de este núcleo de la oligarquía malagueña-, y que ésta designe una comisión para acelerar los trabajos, presidida por Jorge Loring[21]. En este momento se ha de mencionar la especial vinculación del marqués de Salamanca tanto con la familia Loring como con unos intereses estrechos y comerciales con las empresas nacientes del ferrocarril: la línea Alcázar de San Juan-Albacete y la Compañía de Ferrocarriles de Madrid Zaragoza Alicante (MZA)[22], entre otras.

El primer empeño de los capitalistas malagueños fue la construcción del ferrocarril Córdoba-Málaga. Los Heredia, Larios y Loring mostraban este interés en parte debido al tráfico de aceites desde los campos de Córdoba[23]. En 1853 el comerciante e industrial Martín Larios presentó ante el Gobierno la solicitud de un ferrocarril de Córdoba a Málaga y manifestaba que "Si fuera posible basar un pronóstico acerca del porvenir del ferrocarril sobre el movimiento de los caminos ordinarios a que debe sustituir, mencionaríamos sencillamente la circunstancia de ser Málaga el segundo puerto de España para la importación y quizá el primero para la exportación... De estos datos deduciríamos la consecuencia de que este ferrocarril por su importancia comercial habrá de ser probablemente el que más porvenir tiene en nuestro país"[24]. Pero también, parece que no hay duda del interés de la tríada malagueña era la mayor accesibilidad a los yacimientos carboníferos de Belmez y Espiel, es decir al carbón necesario para la metalurgia e industrias malagueñas. A esta propuesta se opusieron los agricultores de Antequera, Montilla y Lucena que veían que la línea férrea se desplazaba de sus intereses[25]. La línea se consigue, con la participación como accionista del Marqués de Salamanca, y será el eje del que partan diversas vías férreas de comunicación mediante variantes, unas que alcanzaron su funcionamiento y otras que quedaron como proyectos:ferrocarril Campillos-Granada, variantes de Granada a Vélez Málaga[26], el ferrocarril de Córdoba-Málaga se concluyó en 1865 y la línea a

---

19 Montells y Nadal (1993), p. 17.

20 Morilla Critz (1978), pp. 114-115.

21 Morilla Critz (1978) p. 126.

22 Polo Muriel y otros (2005), p. 4, 7

23 Tedde de Lorca (1980 a), p. 367; Morilla Critz (1978), p. 111.

24 Morilla Critz (1978), pp. 111-112.

25 Tedde de Lorca (1980a), p. 376.

26 Tedde de Lorca (1980a), p. 377.

Granada en 1874, tras la aprobación de diversos proyectos y la constitución de diversas sociedades[27].

Otro aspecto que necesario traer a la memoria para comprender la relación entre Málaga y el ferrocarril es la creación en 1877 de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, en esta ocasión fruto del empeño de Jorge Loring y Oyarzábal, marqués de Casa-Loring[28], de manera que consigue que las acciones y el capital de la línea Córdoba-Málaga y otras vías secundarias se traspase a esta nueva compañía, debiéndose recordar que él mismo, junto con Larios y Heredia, era uno de los propietarios del ferrocarril Córdoba-Málaga[29]. El proyecto de esta línea lo había presentado Loring en 1874 pues aspiraba al control de las líneas de Sevilla-Jerez-Cádiz, y Córdoba-Málaga. Entre los socios de la compañía encontramos, una vez más, a una figura política del momento, en este caso Francisco Silvela, cuñado de Loring[30]. Esta línea logró superar el bache económico de 1866 y fue una de las que experimentó mayores incrementos de tráfico del país contando con más de 740 kilómetros en 1879[31]. Sobre la documentación de esta compañía tenemos un preciso conocimiento ya que, tras haber estado depositada en el denominado "Palacio de la Tinta" de Málaga, sede de la antigua Compañía de Ferrocarriles Andaluces, parte de ella ingresó en el Archivo Histórico Ferroviario (AHF)[32], donde se conserva toda la serie documental del Servicio de Vía y Obras que incluye la documentación de todas las empresas y líneas que la integraban[33]. La documentación relativa a esta Compañía es siempre necesaria para la consulta sobre líneas que afectan a las provincias de Málaga, Cádiz, Córdoba, Granada y Huelva.

La red interior de ferrocarriles de la provincia de Málaga no está bien estudiada, salvo excepciones como el ferrocarril de Ronda, parte de la línea Bobadilla-Algeciras[34]. Las menciones son numerosas en diversas fuentes documentales y la presencia del ferrocarril en las localidades del interior es una constante en documentos de muy diverso tipo pero especialmente en las Memorias de las *Cartillas Evaluatorias de la Riqueza Rústica y Pecuaria* elaboradas en el bienio 1898-1899 para conocer la riqueza de cada población a efectos de la elaboración del catastro[35]. Las memorias se estructuran en diversos documentos uno de los cuales es el informe sobre vías de comunicación donde no sólo se refleja la situación al respecto, incluyendo la existencia o no de ferrocarril –del tipo y línea que sea-o de estaciones cercanas, sino que también los ingenieros que redactan las mismas

---

27 Morilla Critz (1978), pp. 118-121.

28 Tedde de Lorca (1980a), p. 368.

29 Tedde de Lorca (1980a), p. 379; Morilla Critz (1978), p. 170.

30 Tedde de Lorca (1980b), p. 376.

31 Tedde de Lorca (1980a), p. 379; Tedde de Lorca (1980 b), p. 202.

32 GUÍA [del] Archivo (2000):

33 Cuéllar Villar y Letón Ruiz (2004) p. 22.

34 Sierra de Cózar (2002).

35 Cruces Blanco (2005), pp. 105-106.

exponen sus planteamientos sobre este transporte que siempre implica la idea de desarrollo y de prosperidad. En Málaga algunas de estas líneas interiores deben su desarrollo a otro personaje vinculado a la oligarquía malagueña, Rafael Benjumea y Burín, Conde de Guadalhorce, cuando era Ministro de Fomento (1926-1930).

Asimismo, el estudio de las líneas interiores no debe olvidar los ferrocarriles mineros, a veces con trayectos cortos pero complicados, proyectados *ex profeso* para la salida de la extracción minera hasta el puerto de Málaga, y las prolongaciones de las mismas en los propios recintos mineros.

La ciudad de Málaga no olvidó el desarrollo de las líneas de ferrocarril en el eje de la costa. Este proyecto y su ejecución estuvieron vinculados desde un principio a la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, cuya documentación está integrada en el Archivo Histórico Ferroviario[36]. La conexión costera tuvo prioridad hacia el Este, con la idea de unir la ciudad de Granada a Málaga a través de la línea de Ventas de Zafarraya. El motivo de la construcción de esta línea lo expresaba claramente años más tarde un Alcalde de Málaga: "En aquélla época las posibilidades del transporte por carretera eran casi nulas debido al reducido número de vehículos existentes y el trazado del ferrocarril discurría por una zona rural..."[37]. Para realizar esta obra fueron expropiadas numerosas fincas por parte del Ministerio de Hacienda, desde Málaga a Vélez Málaga, pero la necesidad de este medio de transporte, tan alabado en unos momentos, fue decayendo e incluso suponía una merma al desarrollo urbanístico de la ciudad, por lo que en 1961 el alcalde de Málaga pedía con ahínco su desaparición.

Esta línea de la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga pretendía asimismo la conexión con Granada. La vinculación de la ciudad de Granada a la de Málaga es una constante en todos los proyectos de líneas que desde mediados del siglo XIX se proyectan para Málaga, unos preferían la unión mediante la línea de Bobadilla, otros a través de Ventas de Zafarraya, con diversas propuestas de vinculación a la línea Córdoba-Málaga; pero siempre la finalidad era la misma, como reflejaba un proyecto de la época: "Entonces Málaga se refundiría en Granada y ésta tendría sus depósitos y almacenes a las orillas del [río] Guadalhorce: Málaga sería el puerto de Granada"[38].

El conocimiento de las principales estaciones y nudos ferroviarios es tal vez también un asunto pendiente en la provincia de Málaga, al menos aquellos que no han perdurado como tales o con un concepto contemporáneo de lo que una estación significa para el desarrollo de una localidad. La documentación planimétrica preparatoria para la elaboración de un catastro topográfico y parcelario permite comprobar la importancia de las estaciones en una localidad. Especialmente los "Cuadernos de Brújula" suelen tomar como uno de los puntos fundamentales para la medición triangular la estación o apeadero de una localidad, de manera que se

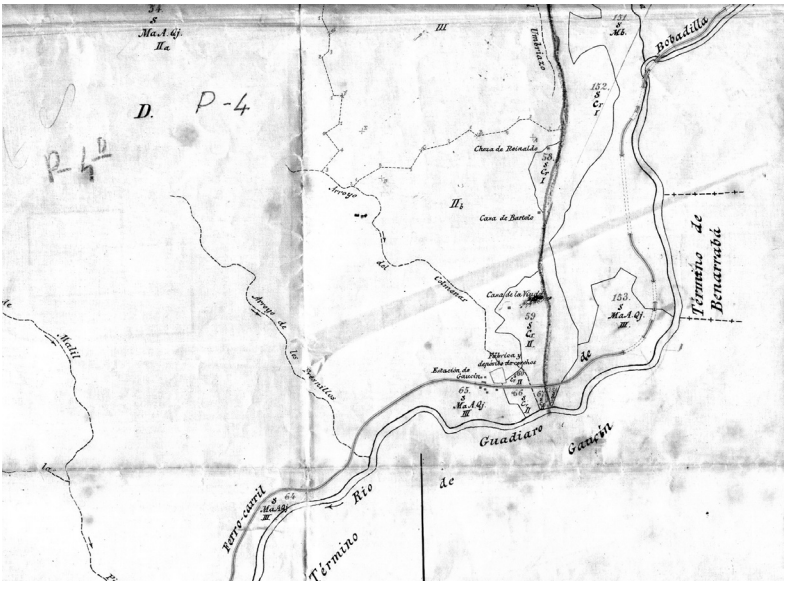
---

36 Cuéllar Villar y Letón Ruiz (2004), p. 29.

37 Informe del alcalde García Grana. 1961, septiembre, 27. AHPM. Unidad de Carreteras. Leg. 1.201 provisional.

38 Montells y Nadal (2004), p. 18.

[178]



Término Municipal de Cortes de la Frontera. Hoja 1ª.
30 de junio de 1898. Cortes de la Frontera. Papel tela;
66 x 88 cms.; conserv. buena. Fragmento. AHPM. nº 1898.

puede tener un conocimiento exhaustivo de esta realidad desde finales del siglo XIX. Tras ello suele ser siempre abundante la documentación producida en la década de 1920, cuando las estaciones se modernizan, se construyen nuevas infraestructuras en las mimas y se edifican las viviendas para los empleados del ferrocarril[39].

La Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga está estrechamente relacionada con la existencia del tranvía de Málaga, tanto el que existió, como los diversos proyectos ideados: un tranvía para Churriana, un tranvía para la costa Occidental, y para la conexión de los diversos barrios obreros que a principios del siglo XX se desarrollaban en Málaga capital.

En la historia del ferrocarril en Málaga también se ha de tener en cuenta el de su desaparición por motivos de progreso, aunque pueda parecer contradictorio. Si al principio el ferrocarril también es un medio para el desarrollo turístico de Málaga a finales del siglo XIX[40] -un elemento a tener en cuenta y escasamente analizado- años más tarde alguna línea férrea parece entorpecer el progreso de Málaga como ciudad moderna y turística, y así se manifestaba el Alcalde de la ciudad en 1961: "...deviene incuestionable la imperiosa necesidad para Málaga de la supresión de este tren sólo en el trayecto o tramo que comprende el casco urba-

---

39 Cuéllar Villar y Letón Ruiz (2004), p. 25.

40 Esteve Secall (2005), p. 61-64.

no de la población, desde la barriada de El Palo hasta su estación del Puerto. Sólo limitado, como se ve, a la lógica aspiración de que un tren no atraviese las calles de una ciudad, como la nuestra, tan populosa y de relieve turístico, mundialmente reconocido"[41].

5. Documentación conservada en el Archivo Histórico Provincial de Málaga.

La información que se sugiere para la historia del ferrocarril parte del conocimiento de la propia documentación, bien por la existencia de instrumentos de descripción, bien porque la organización de parte de estos fondos documentales requiere un estudio de los organismos productores de los mismos y ello permite, *a priori*, conocer qué funciones y qué documentos eran expedidos o recibidos por todas aquellas unidades administrativas que podían estar relacionadas de alguna manera con este tema. Asimismo la sugerencia de fuentes documentales se deriva tanto del conocimiento de los documentos, por mor del trabajo desarrollado en el Archivo Histórico Provincial de Málaga, como de las indicaciones de quienes han empleado diversos tipos de fuentes para abordar la historia del ferrocarril[42].

Los aspectos anteriormente expuestos sobre los órganos productores de documentos que pueden ser necesarios para elaborar diversos estudios relacionados con el ferrocarril, así como las realidades históricas de Málaga y su vinculación con este medio de comunicación nos permiten afirmar que gran parte de los temas con este asunto relacionados pueden ser abordados con la documentación conservada en el Archivo Histórico Provincial de Málaga: las complicadas obras de infraestructura que el relieve de la zona exigía -túneles, puentes, viaductos- poniéndose como ejemplo de este tipo de infraestructuras, precisamente el tramo de Bobadilla a Málaga[43], y la diversa actividad que la construcción y existencia de un ferrocarril siempre genera: construcción de edificios e instalaciones específicas para la explotación de la línea, el acopio de materiales y mercancías, las viviendas de empleados, la instalación y remodelación de señales, etc., sin olvidar lo que suponía el desarrollo de la red eléctrica y la línea telefónica, así como los cambios en las ciudades y en el paisaje[44].

La documentación sobre las Secciones del Archivo Histórico Provincial de Málaga que pueden contener datos para la historia del ferrocarril en la provincia de Málaga será expuesta en relación con el Cuadro de Clasificación de dicho archivo. Así pues, atenderemos primero a la documentación Judicial. Los expedientes judiciales reflejan la vida de una localidad, de una provincia y en general de un país en todo momento, no sólo por el tipo de causa y el delito que contem-

---

41 Informe del Alcalde F. García Grana. 1961, septiembre, 27. AHPM. Unidad de Carreteras. Leg. 1201 provisional

42 Artola (1978), pp.20-25; Cuéllar Villar (2003), pp. 22-25; Cuéllar Villar y Letón Ruiz (2004), p. 6.

43 Cuéllar Villar y Letón Ruiz (2004), p. 25.

44 Cuéllar Villar y Letón Ruiz (2004), pp. 6-19.

ple sino porque los documentos que los expedientes judiciales aportan son de muy diverso tipo. Pero junto a esta afirmación general ha de ser tenida en cuenta la incidencia que una vía férrea podía tener en una localidad. El Alcalde de Málaga exponía en 1961 "el crecido número de sumarios sobre accidentes por imprudencia, ocasionados por el susodicho tren" -el ferrocarril de la costa oriental[45]- lo cual puede sugerir el uso de esta documentación judicial para analizar diversos aspectos sobre el ferrocarril, incluido, claro está, el de la siniestralidad y los accidentes. El Archivo Histórico Provincial de Málaga conserva documentación de la Audiencia Provincial de los años 1895-1982, y de los partidos Judiciales de Málaga, Antequera, Archidona, Campillos, Colmenar, Coin, Fuengirola, Gaucín, Marbella, Ronda y Vélez-Málaga de los años 1832-1980.

La Sección de Protocolos Notariales siempre es un lugar imprescindible de búsqueda de documentos. Para el tema que nos ocupa son varios los tipos de actas necesarios: por un lado aquellas que reflejan la actividad comercial y mercantil de las empresas relacionadas con el ferrocarril, y por otro la numerosa documentación notarial existente relativa a aquellos personajes destacados de la oligarquía malagueña relacionados con el ferrocarril. En el Archivo Histórico Provincial de Málaga se conservan Registros Notariales hasta 1905[46].

La documentación de la Comisión Provincial de Patrimonio también facilita datos sobre el ferrocarril, especialmente sobre las estaciones cuando en ellas se ha de realizar alguna intervención que afecta a la estación si ésta ya tiene algún tipo de protección o las obras en la misma afectan a algún bien mueble, inmueble o arqueológico[47].

La Sección de la Delegación Provincial del Ministerio de Economía y Hacienda proporciona datos sobre el ferrocarril en diversos fondos. Por un lado se ha de destacar toda la documentación económica que controla y fiscaliza las inversiones. Seguidamente se han de tener en cuenta los expedientes generados por Patrimonio del Estado, que son de tres tipos: expedientes de desafectación, expedientes de expropiaciones y expedientes de reversión de estaciones y edificios de ferrocarril; igualmente expedientes relativos a la supervisión sobre un diverso patrimonio del estado afectado a las estaciones y vías férreas (muchos de ellos relacionados con la construcción de vías férreas como la de Málaga-Vélez-Málaga y Vélez-Málaga-Ventas de Zafarraya; vía ferroviaria de Vélez-Málaga) y fincas expropiadas[48]. Esta Delegación Provincial siempre ha tenido la competencia sobre "Aduanas" y por ello la documentación generada con motivo de esta

---

45 Informe del Alcalde F. García Grana. 27 de septiembre de 1961. AHPM. Unidad de Carreteras. Leg. 1.201 provisional.

46 Acuña Muñoz, Cruces Blanco y Lobillo Aranda (2004).

47 Por ejemplo las obras en Explanada de la Estación, 1985; el Ferrocarril Fuengirola, 1975 y el Castillo y Torres Ferrocarril. Rincón de la Victoria, 1979.

48 AHPM. MPD nº 4.296, nº 4.297, nº 4.298; proyecto de Escuela de Capataces de Campanillas. 1965 (leg. 11984); proyectos para la ampliación de ferrocarriles y carreteras. 1972-1973 (leg. 11984); Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga. (leg. 11989); instalaciones en Alcaucín 1920-1930 (H1605, Alhaurín el Grande. 1910-1922 (H1628), Alhaurín de la Torre. 1910-1924 (H1624, H1625,

función contiene información relativa a los impuestos de exportación por ferrocarril. La documentación procedente de la Delegación del Ministerio de Economía y Hacienda está siendo organizada y descrita en la actualidad y estimamos que permitirá dar a conocer muy diversa documentación susceptible de ser empleada en el asunto que nos ocupa.

Mención especial requiere la documentación procedente de la Gerencia del Catastro, ya que junto a los documentos citados –las Memorias de las Cartillas Evaluatorias y los Cuadernos de Brújula- existe una numerosa planimetría de todos los municipios de la provincia donde siempre se recogen los datos relacionados con el ferrocarril y las estaciones[49].

La documentación procedente del Gobierno Civil siempre será un recurso informativo de necesaria consulta dada todas las facultades de inspección y control, tanto económico como de actividad de la Administración Pública, que ejercía. Se conserva documentación procedente de este organismo desde el año 1883 hasta 1990.

Y, evidentemente, la sección que aporta una documentación explícita sobre la construcción y mantenimiento de los ferrocarriles es la procedente de la Jefatura Provincial de Obras Públicas, recientemente ingresada en el Archivo Histórico Provincial de Málaga por ello aún está en fase de organización y de descripción, pero pronto se poseerá un inventario que permita conocer todos los proyectos y expedientes referentes a los ferrocarriles, obras de infraestructuras necesarias y diversas instalaciones. No obstante podemos conocer la información existente, tanto en la Sección I como en la Sección II, divisiones del archivo de esta jefatura dictadas por un reglamento de 1935. La Sección I custodia los proyectos y la Sección II contiene todas las obras menores para el mantenimiento y conservación de las diversas infraestructuras dependientes de la Jefatura de Obras Públicas, incluyendo las vías férreas. Así pues tenemos conocimiento de que existen diversos proyectos desde 1861 a 1970. En ellos se puede tener información de gran parte de las redes viarias de ferrocarriles de la provincia de Málaga[50] y de Melilla[51], y de las principales estaciones[52]. Asimismo se pueden conocer los nom-

---

H1626, H1627, H1629, H1630, H1631), Arenas 1911-1916. (H1605), Coín. 1910-1928. (H1632, H1633, H1634), Periana. 1912-1948 (H1607, H1608, H1609, H1610), Vélez Málaga 1910-1931 (H1611, H1612, H1613, H1614, H.1615, H1616, H1635), Ventas de Zafarraya. 1921-1936 (H1617) y Viñuela. 1921-1925 (H1618, H1619, H1620, H1621, H1622, H1623).

49 *La documentación catastral...*[2006]

50 Compañía de Ferrocarriles Suburbanos (varias líneas), Compañía de Ferrocarriles de Málaga, Algeciras y Cádiz (varias líneas), Ferrocarril Córdoba-Málaga, Compañía de Ferrocarriles andaluces, Ferrocarril Bobadilla-Granada, Ferrocarril Bobadilla-Algeciras, Línea Osuna-la Roda, ferrocarril Estratégico de San Fernando, Ferrocarril Málaga-Sevilla, Ferrocarril Vélez-Málaga-Ventas de Zafarraya, Línea Málaga-Fuengirola, Línea Málaga-Vélez, Línea Campillos-Granada, Líneas Puente Genil-Linares, Línea Torre del Mar-Loja, Tranvías de Málaga, proyectos de tranvía en diversas localidades.

51 En concreto los ferrocarriles relacionados con al Compañía Española de Minas del Rif y proyecto de tranvía en Melilla.

52 Aldea de Romanos, Almargen, Álora, Antequera, Archidona, Arroyo de la Caleta, Bailén, Benaoján, Bobadilla, Campanillas, Cártama, El Chorro, Cortes de la Frontera, Fuente de Piedra,

bres de los ingenieros que participaron en estos proyectos[53]. Todos estos expedientes responden a las tipologías antes mencionadas pero siempre incluyen otros documentos que dan fe de la situación socioeconómica de los lugares por donde las vías férreas pasaban. Con respecto a la documentación de la Sección I de la Jefatura Provincial de Obras Públicas se ha de hacer mención a que no sólo los proyectos que explícitamente mencionan la construcción de un ferrocarril tienen información al respecto, sino que también gran parte de los proyectos de obras de carreteras contienen información sobre las líneas férreas afectadas. La Sección II integra los expedientes relacionados con el mantenimiento y las reparaciones[54].

Asimismo consideramos que la documentación procedente de la Delegación Provincial del Ministerio de Industria, con sus diversas modificaciones organizativas a lo largo del tiempo, proporciona información para el asunto aquí tratado en dos importantes fondos. Por un lado la documentación relativa a las minas de la provincia y que facilitan información sobre los ferrocarriles, tanto los expedientes de concesión de explotaciones como los de permiso de investigación ya que incluyen los planos y la descripción de la mina y su entorno, incluyendo líneas férreas y cargaderos de mineral, se conservan expedientes de minas desde 1861 a 197, y por otro los Expedientes de Alta Tensión, es decir la documentación que recoge el procedimiento necesario para la electrificación y suministro de equipamientos industriales desde 1959 a 1989.

La documentación procedente de la Delegación Provincial del Ministerio de Trabajo, dentro de la Serie formada por los expedientes de AEPSA (Acuerdo para el Empleo y Promoción Social Agraria) conserva expedientes relacionados con estaciones, debido a los trabajos desarrollados dentro de este programa de empleo[55].

En relación con los diversos edificios que surgen entorno a un núcleo ferroviario no deben ser olvidados los centros educativos, por ello la Serie de "Proyectos" de la Delegación Provincial de Educación y Ciencia permite conocer algunos de estos centros de formación.

El Archivo del Colegio de Arquitectos está depositado en el Archivo Histórico Provincial de Málaga y entre los expedientes de Proyectos y de Direcciones de Obras se encuentran referencias a la actividad de los profesionales de la

---

Gaucín, Gobantes, Jimera de Líbar, Monda, Montejaque, Pedrera, Puerto de Málaga, Ronda, Salinas, Tarajal, Teba, Torre del Mar, Torremolinos.

53 José Olivares Díaz, Francisco Echecopar y Consiglieri, José Bores y Romero, José Crucet Isasi, Alfonso Gómez Sousa, Ramón Díaz Pétersen, J. Álvaro Bielza, José Rodríguez Spiteri, Antonio Rivera, Eduardo Franquelo Carrasco, Juan Bortons Acuña, Antonio Rivera, José Carreira Ramírez, Ricardo Bellsola, Agustín Sáenz de Jubera, José Campos Fontalva, Francisco Milla, Félix Romero Robles, Manuel Delgado y Delgado, Jesús Martín Buitrago, Fernando Mora Figueroa, Alberto López Polanco, Luis Rodríguez Arango, Joaquín de Mesa y Moreno, Laureano Liñán de Mesa, entre otros

54 Permisos de obras de la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, 1912, 1918, 1955; proyecto de desagüe de la Estación de Málaga, 1912; línea de teléfonos para la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, 1925; autorizaciones de obras que afectan a las carreteras, 1907, 1925-1930.

55 Estación de Archidona, 1998; Estación de Salinas, 1998; Estación de Rincón de la Victoria, 1998; Estación de Vélez-Málaga, 1998.

Arquitectura en Estaciones y su entorno.

Por último, se ha de mencionar que algunos archivos privados ingresados en el Archivo contienen datos sobre los ferrocarriles, especialmente los de profesionales cuya actividad les ha hecho tener algún tipo de relación con los ferrocarriles. Por ello debemos recordar algunos documentos del arquitecto José González Edo sobre ferrocarriles y estaciones alemanas y francesas[56]. Asimismo, tenemos que mencionar la documentación del arquitecto Enrique Atencia, que desarrolla parte de su actividad en torno a diversas estaciones[57].

Y para concluir, traer a la memoria la pérdida del Archivo de RENFE, es decir la documentación que permanecía en la sede de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces en Málaga. Parte de estos documentos y los de las compañías que habían sido integradas en RENFE en 1941 habían sido remitidos a Madrid, siendo hoy conservados en el Archivo Histórico Ferroviario. Otra parte permaneció en Málaga que desapareció tras el incendio acaecido en el "Palacio de la Tinta" el 2 de diciembre de 1986[58]. En este edificio eran conservados, en la planta alta, unos 3000 metros lineales de documentos, siendo la estimación de lo destruido de entre el 25 y el 74 por 100. De esta documentación no existían inventarios ni copias.

Igualmente el Archivo Histórico Provincial de Málaga cuenta con una biblioteca auxiliar que conserva colecciones legislativas de gran utilidad para abordar estudios como los que aquí nos ocupan. Especialmente, debemos hacer referencia a la Gaceta de Madrid (1853 a 1936), al Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional (25 de julio al 31 de diciembre de 1936), al Boletín Oficial del Estado (1937-1982), al Boletín Oficial del Ministerio de Hacienda (1845-1974), a la Revista de Obras Públicas (1856-1955), a la Revista de Obras Públicas. Disposiciones de Interés (1942-1960), y a la Estadística de Obras Públicas de España (1897-1911).

Concluiremos con unas palabras de un documento conservado en el Archivo Histórico Provincial de Málaga, con la visión que el arquitecto José González Edo tenía de las estaciones de ferrocarril, un aspecto más, el estético y casi filosófico, de lo que el ferrocarril puede significar: "Cuando vemos pasar en larga formación muchos niños vestidos pobremente, con trajes de la misma tela y del mismo corte, iguales las gorritas y los zapatos, decimos, ahí van los niños del Hospicio. Cuando atravesamos España de norte a sur, desde San Sebastián a Granada, y vamos viendo una tras otra nuestras miserables estaciones de ferrocarril, cortadas todas por el mismo patrón, ocurre también decir, ¿Esto es una nación o un hospicio?. Y se nos presenta en nuestra desnudez el desamparo de ideas en que vivimos. Porque

---

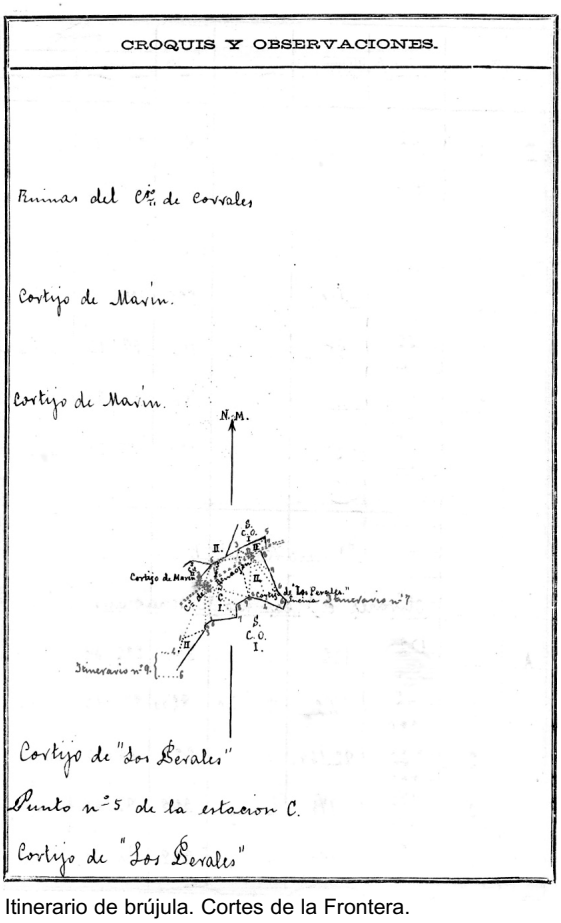
56 AHPM. Leg. 13.940-1.

57 Apartamentos y vía de ferrocarril en Málaga, 1961-1963; almacenes en la Explanada de la Estación de Málaga, 1957; Mataderos industriales y cámaras frigoríficas en la estación de Cártama, 1959-1960, Casas en la Estación de Cártama, 1946; Iglesia parroquial en la Estación de Salinas, 1947-1948; Hotel en la vía de ferrocarriles Málaga-Fuengirola

58 En el Archvio de Oficina del ARchvio Histórico Provincial de Málaga se conserva unas notas y dos fotografías sobre este incendio elaboradas por Nicolás Cabrillana, Director del Archivo en ese momento. (leg. 42. doc.1 Incendio del Archivo de RENFE. 1986); Albada, (1996) p. 103.

[184]

no cabe decir que eso nos ocurre por ser pobres, por habernos visto obligados a recurrir al capital extranjero, por haber tenido que aceptar esas estaciones tales como fueron ideadas en un gabinete de París o Londres por un ingeniero o arquitecto a quien esta o aquella empresa encargó los planos de tantas a cinco mil pesetas, tantas a diez mil y tantas a veinte mil. Si tuviéramos buen gusto, no nos hubieran faltado medios para transformar esos engendros de la economía en algo que estuviese acorde con nuestro espíritu local”[59].



Itinerario de brújula. Cortes de la Frontera.
8ª Brigada. Cuaderno nº1. 30 de junio de 1898.
Cortes de la Frontera. Cuadernillo con 16 cuartillas

59 AHPM J. González Edo. Leg. 13.040.

Bibliografía

ACUÑA MUÑOZ, E., CRUCES BLANCO, E. y LOBILLO ARANDA, D. (2004), *Inventario de la documentación de la documentación notarial conservada en el Archivo Histórico Provincial de Málaga. (1496-1900).* [CD-Rom]. Sevilla Consejería de Cultura.

ABELLÁN GARCÍA, A. (1979), *Los ferrocarriles del sureste.* Madrid Instituto Juan Sebastián Elcano.

ALBADA, J. (1996), "Memory of the world". Report on destroyed and damaged archives. *Archivum.* Vol. XLII p. 11-117

ARTOLA GALLEGO, M. (dir.) (1978), *Los Ferrocarriles en España. 1844-1943.* Madrid Banco de España.

CABRILLANA CIÉZAR, N. (1980), "Guía del Archivo Histórico Provincial de Málaga" *Boletín de Archivos,* (18)

CRUCES BLANCO, E. (2001), "El Archivo Histórico Provincial de Málaga. Uso administrativo y uso para la investigación científica". *Jábega,* (89) p. 83-90.

CRUCES BLANCO, E. (2004), "Normas y disposiciones para el conocimiento de los archivos de arquitectura e ingeniería". *Actas del I Congreso Internacional de Archivos de Arquitectura.* Madrid Universidad de Alcalá Ministerio de Cultura; p. 102-111.

CRUCES BLANCO, E. (2005), "Las Memorias de las Cartillas Evaluatorias de la Riqueza Rústica y Pecuaria conservadas en el Archivo Histórico Provincial de Málaga. 1898-1899". *Catastro. CT.* Madrid Ministerio de Economía y Hacienda, (54), p. 105-126.

CUÉLLAR VILLAR, D. (2003), *Los transportes en el Sureste Andaluz (1850-1950): economía, empresas y territorio.* Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, (Colección de Historia Ferroviaria, 1).

CUÉLLAR VILLAR, Domingo y LETÓN RUIZ, Raquel (2004), "La Historia del ferrocarril a través de los fondos documentales de Vía y Obras, 1848-1941". Madrid, Fundación Ferrocarriles Españoles, (Cuadernos del Archivo Histórico Ferroviario; 1).

*LA DOCUMENTACIÓN catastral del Archiv*o *Histórico Provincial de Málaga (1850-1975).* (2006); Málaga Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.

DURÁN JIMÉNEZ, E. (2000), "El Archivo Histórico Provincial de Málaga". *Guía de los Archivos Históricos Provinciales de Andalucía.* Sevilla Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, Dirección General de instituciones del Patrimonio Histórico. (Instrumentos de descripción; 8)

ESTEVE SECALL, R. (2005), *El turismo, la hacienda municipal y la Semana Santa en Málaga durante el primer tercio del siglo XX.* Málaga Universidad de Málaga.

FOYÉ, Román (1894-1913), *Los caminos de hierro de España: recopilación ordenada de las disposiciones legales vigentes sobre ferrocarriles y tranvías en sus diferentes periodos de estudio, construcción y explotación: Legislación y Jurisprudencia.* Barcelona, Imp. Luis Tasso.)

GARCÉS, B. V.; y GONZÁLEZ ÁLVAREZ, J. (1875-1882), *Diccionario razonado legislativo y de los ferrocarriles españoles bajo el aspecto legal, técnico, administrativo y comercial de los mismos*. Madrid, Imp. Campuzano

GARCÍA DE MADARIA, J.M. (1982), *La estructura de la Administración Central. (1808-1931).* Madrid INAP.

GUÍA [del] Archivo Histórico Ferroviario (2000), Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles

LEGISLACIÓN de ferrocarriles: Disposiciones vigentes sobre su concesión, construcción y explotación, con notas, índices y estudio preliminar por la redacción de la Revista de los Tribunales (1915), Madrid, Góngora.

MONTELLS Y NADAL, F.de P. (1993), *Proyecto para la ejecución de un ferrocarril que desde Granada vaya á empalmar con el que se está ejecutando de Málaga a Córdoba* (ed. facs.1854), Granada, Universidad de Granada.

MORILLA CRITZ, J. (1975), *Acumulación de capital, banca y ferrocarriles en Málaga: siglos XVIII y XIX.* Málaga, Universidad de Málaga.

MORILLA CRITZ, J. (1978), *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía: banca y ferrocarriles en Málaga en el siglo XIX.* Córdoba Universidad de Córdoba.

MUÑOZ ROY, C. (1913), *Manual legislativo de ferrocarriles*, Madrid, Imp. M. G. Hernández (Colección Biblioteca Legislativa)

POLO MURIEL, F. y otros (2005), *Albacete y el ferrocarril a través de los fondos del Archivo Histórico Ferroviario*, Madrid, Fundación Ferrocarriles Españoles, (Cuadernos del Archivo Histórico Ferroviario; 2).

RODRÍGUEZ MATEOS, J. (1998), "Los Archivos Históricos Provinciales en la Comunidad Autónoma de Andalucía". *Boletín de ANABAD*, 48 (2), p. 123-132.

RODRÍGUEZ MATEOS, J. (2000), *Guía de los Archivos Históricos Provinciales de Andalucía.* Sevilla, Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.

SIERRA DE CÓZAR, P. (2002), *Ronda por su ferrocarril: la construcción de la línea de Bobadilla-Algeciras.* Ronda, CEDER Serranía de Ronda.

TEDDE DE LORCA, P. (1980a), "Burguesía, banca y mercado (1840-1874)" *Historia de la Andalucía.* Tomo VII. Barcelona, Planeta.

TEDDE DE LORCA, P. (1980b), "Un capitalismo precario". *Historia de Andalucía.* Tomo VIII. Barcelona, Planeta.

TORINO, J. (1902): *Legislación de ferrocarriles y tranvías : Concesión y construcción.* Madrid, Tip. J.A. García

WAIS, F. (1974), *Historia de los ferrocarriles españoles.* Madrid, Editora Nacional.