

Nuestro tren de Rincón de la Victoria

“Solynieve”, el sueño del tren

Málaga-Granada

Por

Andrés García Maldonado

Académico Correspondiente de las Reales de Bellas Artes
de Málaga y Granada

Hace tan sólo unos meses, tanto por parte de la provincia de Granada como por la de Málaga - “Alhama Comunicación” bien informó de ello-, se volvía a hablar y recordar ampliamente aquel sueño de tantos años que no vimos realizado en su totalidad del tren “Solynieve” que uniría las ciudades de Málaga y Granada pasando lógicamente por nuestro Rincón de la Victoria –como así fue durante tantos años- y que se quedó pendiente de llegar a Alhama y que, ahora, con gran visión, se habla de conseguir que su tramo Vélez-Málaga-Ventas de Zafarraya de lugar, como puede ser, a una vía verde que una la capital de la Axarquía, Vélez-Málaga, con el comarca de pueblo alhameño de Ventas de Zafarraya, como así fue durante bastantes años del pasado siglo.

Así, siendo mucho, muchísimo lo que hemos escrito y publicado por muy diversas publicaciones, sobre todo revistas especiales y especializadas, y periódicos y otros medios de comunicación de radio y televisión, y, sobre todo en nuestra “Alhama Comunicación”, creemos oportuno volver al tema que tanto interés y tan excelente acogida tiene siempre, sobre todo para que las nuevas generaciones sepan de este sueño y, sobre todo, que tuvimos tren hasta Ventas de Zafarraya.

Con los mismos comienzos de siglo, en Andalucía y, más concretamente, en Málaga, se soñó con un gran proyecto ferroviario que, de haberse realizado, hubiese beneficiado las comunicaciones -por medio del ferrocarril- de las provincias de Cádiz, Málaga y Granada, pero prácticamente se quedó en sus inicios y, más concretamente, en lo que fueron las líneas Málaga-Vélez Málaga, ampliada después hasta Ventas de Zafarraya por Periana, y Málaga-Coin.

La primera de las citadas, despertó una ilusión realmente inusitada para la época, hablándose durante varias décadas del siglo XIX, del proyectado ferrocarril “Solynieve”, el que uniría la capital de Málaga con la misma Sierra Nevada.



No fue posible, pero, durante sesenta años del siglo XIX, el ferrocarril Málaga-Vélez Málaga, primero, y Málaga-Ventas de Zafarraya, después, fue toda una realidad que ha dejado una importante huella en la historia de las poblaciones que unía, así como en varias generaciones de malagueños y de habitantes de aquella parte del oeste granadino de la comarca de Alhama.

Una vez unida la capital malagueña a la red de los ferrocarriles españoles, por medio de la línea Córdoba-Málaga, la que dependía de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, comienza a pensarse en la posibilidad e interés de utilizar el ferrocarril para mejorar las comunicaciones de la propia capital malagueña, con cabeceras comarcales de importante riqueza agrícola y económica en su conjunto y, más concretamente, con Vélez-Málaga y Coín, siendo, como nos dice César Mohedas, técnicos e ingenieros extranjeros los que concibieron y proyectaron estas realizaciones.



Todo esto comienza a suceder, prácticamente, con el inicio del siglo pasado, aunque siete años antes de que llegará éste, en septiembre de 1893, el gobierno de la nación contaba con autorización para otorgar a don Agustín Sanz Monfort la concesión de la línea ferroviaria de Málaga a Vélez-Málaga.

Concretamente Julián Sesmero nos sitúa todo esto poco después de haber llegado la electrificación al sistema tranviario de la capital y, con ello, producirse la desaparición, por tanto, de los tranvías tirados por mulas, dándose todo ello por la vinculación que existía con todos aquellos proyectos por parte de capital franco-belga, siendo el famoso Banco de Amberes quien prestaba el mayor apoyo financiero para la creación de la denominada Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, la que se constituyó el día 11 de Marzo de 1905 ante el notario de Madrid don Francisco de Moragas y Tejera.

Se constituía esta sociedad con un capital de cuatro millones de pesetas -cantidad elevadísima para la época-, teniendo como fin principal la compañía que se creaba, en aquellos momentos iniciales, la construcción y explotación de varias líneas de ferrocarril de vía métrica en la provincia de Málaga.

Aunque, ya a largo plazo, el proyecto más importante que se proponía llevar a cabo era el que se denominó "MAC", ó lo que era lo mismo, "Ferrocarril Málaga-Algeciras-Cádiz", lo que, si se alcanzaba, sería la culminación de distintos proyectos menores como el logro de establecer comunicación ferroviaria de Málaga a Coín, primero, para después llegar hasta Sevilla; de Fuengirola a Cádiz y, tras Málaga-Vélez-Málaga, la línea hasta Granada, la que se quedaría durante unas décadas, en la población granadina de Ventas de Zafarraya.

Importantes proyectos para la época y para Andalucía, los que ponían de manifiesto una buena visión de futuro. Iniciativas que, con el tiempo y una larga serie de circunstancias, se quedarían muy reducidas, para, por último, quedar como inviables tanto en lo referente a los grandes proyectos como hasta en los mismo pocos puestos en marcha y explotados durante más de medio siglo.

La Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga consigue, bien directamente o bien por transferencia, como ahora veremos, las concesiones de las tres líneas que puso en servicio, como fueron las de Málaga-Vélez Málaga, Málaga-Coín y Vélez Málaga-Ventas de Zafarraya.

Concretamente, el proceso de lo que sería una sola línea durante casi cuarenta años, la de Málaga-Ventas de Zafarraya, a la que especialmente dedicamos este trabajo, fue el siguiente:

En lo que se refiere al tramo o línea "Málaga a Torre del Mar", el gobierno tiene autorización para otorgar su concesión en marzo de 1900, otorgándose ésta al destacado empresario Tomás de Heredia el 8 de junio de tres años después, en 1903, y quien la transfiere, el 29 de mayo de 1905, a don Ernesto León Sawyer, quien a su vez hace lo mismo, ya a la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, tan sólo nueve días después, el día 7 de junio de 1905.



La línea o tramo de Torre del Mar a Vélez Málaga, cuya concesión se había efectuado, como hemos adelantado, por el gobierno a don Agustín Sanz Monfort en septiembre de 1893, pasa por cesión de éste, primero, e inmediatamente por concesión a la Compañía de los Ferrocarriles en junio de 1906.

Y la concesión de la línea de Vélez Málaga a Ventas de Zafarraya se otorga provisionalmente en pública subasta a la Compañía de los Ferrocarriles, en lo que respecta al tramo Torre del Mar a Periana, el 29 de octubre de 1910, y definitivamente el día de Nochebuena de aquél mismo año. Tres años y medio después, el 17 de julio de 1914, entra en servicio el tramo Vélez Málaga-La Viñuela. La autorización de la prolongación de esta línea de Periana a Ventas de Zafarraya se concede el 12 de agosto de 1921, poniéndose en servicio el tramo La Viñuela-Periana aquél mismo año, el día 14 de octubre, y al año siguiente, el día 28 de agosto de 1922, llega por vez primera el tren a Ventas de Zafarraya, entrando en servicio el tramo Periana-Ventas.

La línea formada con la de Málaga a Vélez Málaga y la de Vélez Málaga a Ventas de Zafarraya, suponía una longitud total de 76.449 metros, correspondiendo 35.434 a Málaga-Vélez Málaga y 31.015 a la que unía a esta última con Ventas de Zafarraya.

En lo que al primer y más importante tramo de esta línea se refería se consideraban estaciones de la misma, además de la de Málaga y la de Vélez-Málaga, las de Rincón de la Victoria y Torre del Mar, mientras que se daba el calificativo de "apeaderos" a El Palo, La Cala del Moral, Benagalbón (lo que hoy se conoce por Torre de Benagalbón), Chilches, Benajárfate, Valle Niza y Almayate.

El tramo Vélez Málaga a Ventas de Zafarraya, tenía las paradas de El Trapiche, considerada como apeadero, y La Viñuela, La Matanza y Periana, como estaciones.

La estación primitiva de Málaga se situó en La Malagueta, siendo trasladada al edificio actual de la Autoridad Portuaria que da a la Avenida de Manuel Agustín Heredia, prácticamente en la misma entrada principal del Puerto, propiedad de la entonces Junta de Obras del Puerto, cuando se construyó la línea de Coín, a finales de 1912, convirtiéndose así la estación en común a las dos líneas que, hasta el momento, había llevado a cabo y explotaba la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, como eran la de Málaga-Vélez Málaga y Málaga-Coín.

Del trabajo al que hacemos referencia de César Mohedas, recogemos la síntesis de las características técnicas e instalaciones de estos ferrocarriles suburbanos: "...a causa de su condición de ferrocarriles económicos, van a ser contruidos de vía estrecha, con un ancho de vía de 1000 mm.

El carril utilizado originalmente era de tipo Vignole (modelo A.V.t.) de 23 Kg. por metro, siendo instalado posteriormente de 30 a 35 kg. por metro, este último en renovaciones de vía.

Las traviesas variables en clase, roble, eucaliptos o pino, se adaptaban a las medidas de 1,80 por 0,28 por 0,14. El tirafondo más empleado era de hierro con cabeza rectangular.

La cremallera, instalada en tres tramos con una longitud total de 10.162,50 metros estaba constituida por dos filas paralelas de barras sistema ABT de 36 mm. de espesor, paso de 118 mm. y desnivel sobre los carriles de 76 mm.

El trazado de las líneas era muy sinuoso excepto entre Málaga y Torre del Mar, en que por correr paralelo a la costa era en su mayor parte recto.

En cuanto al perfil de éste era prácticamente horizontal excepto entre La Viñuela y Ventas de Zafarraya donde se alcanzaban rampas máximas de 0,080. El punto más alto (945 mts.) se encontraba en las proximidades de Ventas de Zafarraya y el más bajo (2 mts.) en Málaga. Todas las líneas eran de vía única" (1).

También es César Mohedas quien nos ha conservado en su interesante artículo sobre "Los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga", los datos referentes al material motor que utilizaron estos ferrocarriles, indicándonos que para la realización del servicio contaron a lo largo de sus años de existencia con un total de quince locomotoras de vapor, tres locomotoras diesel y tres automotores diesel con tres remolques, además de un automotor diesel de construcción casera, claro está que todo este material se empleaba en el conjunto de las líneas existentes que explotaban, tanto la de Málaga hasta Ventas de Zafarraya como la de Málaga a Coin.

Los citados datos técnicos que ofrece el referido autor sobre las características de este material, nos concretan, que para la realización del servicio la Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga contó con un total de quince locomotoras de vapor, tres locomotoras diesel y tres automotores diesel con tres remolques, además de un automotor diesel de construcción casera.

Locomotoras de vapor serie 20

Estaba este grupo constituido por cuatro locomotoras, numeradas de la 31 a la 34. Eran del tipo 040T, y según don Gustavo Reder, fueron construidas por La Meuse en 1920 con números de fábrica 2850 a 2853, aunque en los documentos de la compañía indicaba como constructor a Saint Leonard (Bélgica). No obstante, en la lista de fábrica de este constructor no figura ninguna máquina para estos ferrocarriles, lo que nos hace pensar que fueron encargados a Saint Leonard quien subcontrató a la construcción con La Meuse.



Estaba este grupo constituido por tres locomotoras numeradas de la 41 a la 43. Eran del tipo 030T mixtas de adherencia y cremallera ya que estaban destinadas a la línea de Ventas de Zafarraya. Fueron construidas por SLM, las dos primeras en 1920 con números de fábrica 2759-60 y la tercera en 1924, con número 2942. Estas locomotoras eran prácticamente idénticas a la serie 1051 a 1068 del ferrocarril de Brunig (Suiza).

Locomotora de vapor número 29

Era una locomotora del tipo 030T construida en 1887 por Hohenzollern (número de fábrica 439) según la lista de fábrica de este constructor alemán, esta locomotora fue construida para el ferrocarril de Eckernförde a Kappeln, ferrocarril situado al norte de Alemania, junto al Mar Báltico, donde ostentó el número 2. Sería interesante saber como una locomotora de este ferrocarril vino a parar a Málaga y cuando. Lo que si es cierto es que fue adquirida de segunda mano, ya que, como hemos visto, la locomotora fue construida bastantes años antes de la inauguración del primer tramo de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.

Locomotoras diesel

Para sustituir la tracción vapor en las maniobras de la estación de Málaga, así como para realizar el servicio en los apartaderos industriales y para el transporte del personal de talleres, fue adquirida, en 1962, una pequeña locomotora diesel de tres ejes acoplados, construida por Orenstein & Koppel con número de fábrica 20255. Esta locomotora fue ofrecida a la compañía por don Víctor Manuel Aldeguer de Torrevieja, ignorando si le fue ofrecida nueva o si por el contrario era usada. En Málaga llevaba el número L-03 en el frontal. Según el libro "Industrial Locomotives and Railways of Spain and Portugal", esta locomotora pertenecía a Salina de Torrevieja, aunque esto es un error. Probablemente estaría guardada en una dependencia de esta red a la espera de un comprador. Vistos los excelentes resultados obtenidos por esta locomotora diesel, se adquirieron posteriormente dos más, de dos ejes, construidas por Ferrotrade.



Gracias al Plan de mejora y ayuda del Estado a los ferrocarriles de vía estrecha, los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga recibieron, en 1957, dos automotores diesel Billard números 2114 y 2115 al que se les unió al poco tiempo un tercer automotor número 2126. Al mismo tiempo recibieron otros tantos remolques números 5103, 5104 y 5108. A su llegada a esta red, fueron renumerados de 1 al 3 tanto los motores como los remolques. Estos vehículos fueron construidos por Establecimientos Billard de Tours (Francia) siendo montados y terminados por la Sociedad Minero Metalúrgica de Peñarroya, en los Talleres del ferrocarril de Peñarroya a Puertollano. Al cierre del ferrocarril fue el único material recuperado pasando a integrarse en el parque de FEVE.

En lo que se refiere a material móvil, también para ambas líneas, contaba con diecinueve coches de viajeros, de 2ª clase y mixtos (1ª y 2ª), todos ellos de bogies, de tipo americano con balconillos, dotados de alumbrado eléctrico y freno de aire comprimido, seis furgones y ciento setenta y ocho vagones de diversos tipos.



Es Julián Sesmero, con su maestría para acercarnos a esa Málaga del ayer que se nos fue para siempre, el que nos rememora su recuerdo de este tren y línea: “¿Quién no recuerda el inefable trenecito “matagallinas”, terror de los marengos de las playas del Dedo y de El Palo? ¿Quién ha podido olvidar el “cochinilla” con máquina de vapor, renqueante, despacioso y casi de juguete que nos pringaba de carbonilla cuando hacinados hacíamos las excursiones dominicales veraniegas a Valle Niza, Trapiche o Torre del Mar?

¿Alguien pudo borrar nunca de su mente la trapisonda del interior de aquellos vagones de madera entre viajeros cosarios, recoberos, vendedores de tortas, paisanos con bultos gigantescos sobre el asiento o en el pasillo y vecinas con animales vivos (cabras, conejos, gallos, pollos) para el señorito de la capital? Salir de la estación portuaria hacia Vélez-Málaga en aquellos convoyes bailongos, cuyos vaivenes cosían a pellizcos las tiernas carnes de nuestros muslos infantiles y desnudos al dilatarse y contraerse el entablillado de los asientos; ver correr un paisaje de playas y villalatas marengas por La Malagueta, pasando por la Fuente de la Olla, Antonio Martín con su “palomar” pintado de azul o los baños de la Estrella y de Apolo, cuyos albercones estaban dotados de pesadas y antihigiénicas mamparas de esparto trenzado para separar damas de caballeros; avanzar por la entonces inexistente escollera del paseo marítimo plagado de chambaos y chambaillos o de bañistas familiares que levantaban sombreros con sábanas, mantas y cañas de tender la ropa; ver bullir el mundo del verano con jóvenes muñecas de bañadores enterizos rematados con diminutas falditas totanas y coquetones fruncidos para evitar el mucho señalamiento de sus pechos y la generosidad caderil; seguir la línea de la playa por la derecha, en tanto que por la izquierda se quedaban atrás garajes y entradas de servicio de los palacetes de Reding, Sancha, y Sorolla, y Caleta y Limonar eran, si acaso, una intuición desde la lejana y ática arboleda; avanzar por Bellavista y El morlaco hacia el recodo de la luz del levante avanzado, creo, no eran cosas que se hayan podido perder para siempre. Antes, al contrario, en algún lugar de los que entonces eran nuestros ojos niños, quedó aprehendido para siempre un tanto del polvo solar, y en nuestra piel, la singular hidratación de la calina..., que todavía perdura.

Era el tren que nos llevaba y traía hacia y desde Vélez Málaga, terminando su recorrido por sistema de cremallera en Ventas de Zafarraya” (3).

Los horarios de los trenes de estos ferrocarriles no sufrieron cambios importantes a lo largo de estos años, aunque en estas décadas primeras se dieron algunos importantes acontecimientos a distintos niveles, lo cierto es que la vida cotidiana no cambió en un sentido brusco.

Fue con la llegada de los automotores cuando se dio un importante aumento del número de circulaciones, al mismo tiempo que se reducía la duración del viaje, “...en abril de 1925, con toda la red en explotación, el servicio se realizaba de Málaga a Vélez Málaga con tres trenes, dos de los cuales continuaban hasta Ventas de Zafarraya, uno todos los días y el otro sólo los jueves y domingos. Invertían en el trayecto cuatro horas y veinticinco minutos.

Desde la puesta en servicio de la línea Vélez Málaga-Ventas de Zafarraya, no dejó de crecer la misma en lo que a movimiento de pasajeros se refiere, hasta el punto de que tanto por parte de Málaga como de Granada, comenzando

por Alhama de Granada, se insistió una y otra vez para que se hiciese realidad el proyecto de que este tren uniese las dos capitales, reiterándose ante las más altas representaciones del Estado la importancia y necesidad de que se ejecutase la prolongación del ferrocarril desde Ventas de Zafarraya a Granada, a lo que se comprometía la Compañía de los Ferrocarriles en 1929, indicando que éste amplio tramo estaría concluido en tres años.

Concretamente, en sesión municipal del día 16 de junio de 1929, el entonces alcalde de Alhama, Salvador Peña Jiménez, da cuenta a los tenientes-alcaldes Manuel Melguizo Martínez, J. R. Velasco y J. M. Pérez, de las gestiones que venía realizando así como de las que se proponía llevar a cabo para que se construyese "el trozo de ferrocarril de Ventas de Zafarraya a Granada", y la comisión oyó con satisfacción las manifestaciones de su presiente y acordó que "...por tratarse de una vía férrea de gran importancia para las provincias de Granada y Málaga y especialmente para esta comarca, se convoque una reunión de fuerzas vivas para que solicite de los poderes públicos que se conceda la ejecución de las obras a la Compañía del Ferrocarril de Cádiz-Málaga-Algeciras, de conformidad con la petición que ha hecho en la que se obliga a terminarlas en el plazo de tres años" (4)



Prácticamente un año después, desgraciadamente, poco se había avanzado en todo esto, y es la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Granada la que, ya en mayo de 1930, dirige una solicitud al ministro de Fomento "pidiendo la construcción del trozo de ferrocarril suburbano de Ventas de Zafarraya a Alhama y Granada", lo que recibe el apoyo de las instituciones granadinas y, lógicamente, entre las adhesiones de otros varios pueblos y ciudades, la de Alhama de Granada que, el 28 de mayo de aquél año hace constar en acta del Ayuntamiento Pleno: "...Enterada la Corporación acordó por unanimidad que el Señor Alcalde, en representación de este municipio, formule instancia sumándose a dicha petición con verdadero entusiasmo por tratarse de un ferrocarril que contribuirá poderosamente al desarrollo de nuestra riqueza, y que se haga constar la satisfacción de este Ayuntamiento por la plausible iniciativa que ha tomado la Cámara de Comercio en pro de los intereses de Alhama y Granada" (5).

El anhelo de Alhama de contar con el ferrocarril era lógicamente enorme, así, además de todos estos acuerdos y gestiones, lleva a cabo una en especial como era la de insistir sobre la cuestión a quien tenía más cerca del gobierno de la nación en aquellos momentos, como era el hijo del general alhameño Montes Sierra, Joaquín de Montes Jovellar, durante dieciocho años diputado a Cortes por Alhama y, por aquellas fechas, subsecretario de Gobernación, designado a finales de aquél mismo año ministro de Gracia y Justicia, quien no dudamos que, como tantas otras personalidades de Málaga y Granada, se interesaría por la prolongación del tren hasta Granada, aunque con ningún resultado definitivamente positivo.



El servicio de los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga aumentó considerablemente en la década de los treinta. Así, "...en octubre de 1935, en la línea de Vélez-Málaga circulaban siete trenes en cada sentido, continuando dos hasta y desde Ventas de Zafarraya,... Después de la Guerra Civil, en julio de 1939, el servicio se redujo en la línea de Málaga-Vélez Málaga-Ventas, circulando tres trenes en cada sentido hasta la capital de la Axarquía y uno hasta y desde Ventas de Zafarraya. Este servicio se mantuvo, con el aumento de un tren hasta y desde Vélez Málaga, hasta la llegada de los automotores" (6), concretamente los automotores entraron en servicio el día 18 de agosto de 1957.

Como decíamos, a comienzos de siglo, cuando se idea y lleva a cabo la creación de estas líneas ferroviarias, los proyectos eran muchos y muy ambiciosos, pero una larga serie de circunstancias que se producen en el transcurrir de los sesenta años de existencia de estas líneas hace que en los años sesenta mueran definitiva y desgraciadamente.

Ya a los pocos años de estar en servicio la línea Málaga-Vélez Málaga, la primera guerra mundial, como era de esperar, afectó al Banco de Ambers y, por lo tanto, a los proyectos y realizaciones donde este tenía inversiones, siendo uno de ellos los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, después la apatía e ineficacia de la Administración española durante toda la historia de estas líneas, la misma Guerra Civil española y, sobre todo y por último, la miopía de tantos representantes políticos de todos estos pueblos y ciudades combinada con concretos intereses particulares, los de los propietarios e interesados en esta zona costera -también se habló de la fuerza que tenían algunas compañías de autobuses-, hicieron que el final fuese inevitable, perdiéndose, además, un buen número de puestos de trabajo. En el momento en que los Ferrocarriles Suburbanos de Málaga tenían en servicio las líneas que consiguieron levantar, a mediados de los años cuarenta, la plantilla de la Compañía superaba los quinientos trabajadores entre personal de dirección, oficinas generales, servicios de talleres y movimiento, vías y obras, material y tracción, camionaje, etc.

Así, ya en 1958, se realizan los estudios para el levantamiento de las vías de Vélez y, aunque se recomienda la renovación de la línea Málaga-Vélez Málaga, la decisión ya estaba tomada y la misma Compañía de los Ferrocarriles Suburbanos facilitó en gran medida la desaparición de estos trenes, pues sus mismos informes exponían y reiteraban que la situación empresarial era totalmente ruinosa, superando los gastos a los ingresos, y que cada vez se usaban menos los suburbanos, claro está no se pusieron los medios por ninguna parte para una auténtica modernización de estos trenes.

Sesmero, que vivió y años después escribiría sobre la pérdida de este medio de comunicación que hubiese sido fundamental para un mejor desarrollo de la Costa del Sol Oriental, especialmente durante esas décadas que su comunicación por carretera era todo un tapón, lo que supuso una tremenda limitación para el progreso de esta zona de nuestra provincia, nos habla del final de este tren: "No bien aparece por nuestras costas el llamado "boom" turístico -y estamos a la mitad de la década de los años cincuenta- se plantea, de inmediato, la necesidad de ganar playas para la industria del ocio, de hacer más expeditos los caminos hacia la mismas, de crear una aparente infraestructura que, favoreciendo el tráfico por carretera, abandonara toda idea de comunicaciones ferroviarias por los suburbanos tan poco eficaces como anticuadas.



Parece que todos estuvieron de acuerdo -la prensa de la época la primera- en favorecer aquel movimiento de desprestigio del tren (en realidad tenía aspectos muy negativos como consecuencia de la inadecuación del medio a los nuevos tiempos), de manera que en el mes de marzo de 1958 apareció, realizado por la propia compañía que explotaba dichas líneas, un proyecto bautizado con el largo título de "Estudio de la necesidad y conveniencia del levante de la línea de Vélez-Málaga a Ventas de Zafarraya y renovación de la de Málaga a Vélez-Málaga), y este, por muchos motivos diferentes, fue el final" (7).

Se perdió, además de aquél medio de comunicación que unía a la capital malagueña con Vélez Málaga, así como numerosos puestos de trabajo, el viejo e ilusionante proyecto de unir las capitales de Málaga y Granada, prácticamente, cosa curiosa, por donde habían estado más comunicada durante siglos, como era por el viejo e histórico camino real nazarí que, pasando por Vélez-Málaga y Alhama de Granada, era la vía de comunicación más importante de todo el Reino de Granada, conservando esta gran importancia hasta la llegada del siglo XIX.



Este sueño de tantas y tantas personas y poblaciones malagueñas y granadinas no se hizo realidad, pero jamás se ha dejado de soñar en todo ello, aunque en la mayoría de las ocasiones tan sólo se trate de una nostalgia que se hace "realidad" de esta forma en nuestra imaginación.

Aunque los hay que, en alguna medida, y tras más de cuarenta años de la desaparición del tren le den, a su forma, “una gran realidad presente”, como ha sucedido con la recuperación -convertido en alguna medida en restaurante-museo de lo que fue este tren y línea- del interesante hotel que se construyó junto a la estación de Ventas de Zafarraya, cuyo edificio se ha conservado magníficamente, reuniendo unas peculiaridades muy atractivas y que, cuando lo visitamos, nos hacen retroceder a aquellos años de esplendor de este ferrocarril. Que en estos momentos no sabemos y sigue en pie con fidelidad aquel enfoque que se le dio, creemos que no.

Aquella misma nueva “apertura” del histórico hotel hizo que resurgieran otra vez las ilusiones donde, como se observa, parece que nunca desaparecieron en relación con el tren, y así se hable de esa hermosa y posible realidad de unir por medio de una vía verde “de carácter turístico” Vélez-Málaga con Ventas de Zafarraya.

Es realmente emotivo que casi un siglo y cuarto después, en alguna medida, vuelva a empezar una historia que nunca debió haber tenido el lamentable final que tuvo y que ahora nos hace volver a ella, aunque sea con nuestra imaginación y estos datos que aportamos y seguiremos aportando por medio de “Alhama Comunicación”. Sabiendo que de no dismantelar en toda su extensión este tren, Rincón de la Victoria no sería lo que hoy en día es. Ahora bien, creo que como somos disfrutamos más de este lugar y tierra que de cualquier otra forma.

Andrés García Maldonado

NOTAS

- 1.- César Mohedas, “Ferrocarriles Suburbanos de Málaga”, “Maquetrén”, nº 2, Enero 1991, Madrid. Pg. 47.
- 2.- Ibídem. Pgs. 48 a 50.
- 3.- Julián Sesmero Ruiz, “Málaga, su historia y sus gentes”, Capítulo XVIII “Los FF. CC. Suburbanos en el recuerdo de los malagueños. Del “matagallinas al “cochinita”, cincuenta y cuatro años de vida ferroviaria”, Ediciones Benedito, Málaga, 1987. Pgs.365 y 366.
- 4.- Libro de actas de las sesiones celebradas por la Comisión Municipal Permanente de la ciudad de Alhama de Granada, Año 1929, folios 8 rv. y 9. Archivo Histórico de Alhama de Granada.
- 5.- Libro de actas de las sesiones celebradas por el Excmo. Ayuntamiento Pleno de la ciudad de Alhama de Granada, Año 1930, folios 4 rv. y 5.
- 6.- Ibídem, Cesar Mohedas. Pg. 51.
- 7.- Ibídem, Julián Sesmero Ruiz. Pg. 372 y 374.

TESTIMONIOS GRÁFICOS

Los testimonios gráficos que se reproducen, seleccionados y ordenados por Juan Carlos López García-Maldonado, corresponden a las colecciones de César Mohedas y de Miguel Ranea, así como a la misma llevada a cabo por el C.P. Andalucía de Vélez Málaga con motivo de la Exposición Imágenes de esta ciudad.