

LOS ORÍGENES DEL TRANVIA EN MÁLAGA

Eva M^a Ramos Frendo

RESUMEN

Este trabajo viene a completar la historia del tranvía en la ciudad de Málaga, tema ya tratado por otros investigadores, pero que hasta ahora hacían partir el relato desde los inicios del tranvía eléctrico o, cuando no era así, argumentaban sin presentar unas fuentes documentales que avalaran sus afirmaciones. En este caso, nos remontamos algo más atrás, cuando se establecieron las primeras líneas, donde dichos vehículos eran movidos por tracción animal o motor de sangre, exponemos las causas que propiciaron el desarrollo de este nuevo medio de transporte en nuestra ciudad, los recorridos que realizaban, las sociedades que las ejecutaron, donde destacarán empresas inglesas y belgas, las normas que debían cumplir en la ejecución y mantenimiento de dichas líneas y, además, analizamos la que fuera primera estación de tranvías, ubicada en una de las zonas de nueva creación de nuestra ciudad, la Malagueta.

Palabras claves: siglo XIX, Málaga, transportes, urbanismo, arqueología industrial, tranvías, Manuel López Martín.

A finales del siglo XIX malagueño no todo fueron desapariciones. Mientras las industrias cerraban, sobre todo las siderúrgicas (*La Concepción* en 1884 y *La Constancia* entre 1890-91, junto a otras como *El Angel* de Juan Giró y *San Ramón* de los hermanos Orueta en 1862¹) y el comercio sufría la pérdida del producto base de sus exportaciones, la vid, a consecuencia de la plaga filoxérica², otros nuevos servicios se ponían en funcionamiento, alentados por el deseo de convertir a nuestra ciudad, agraciada con un clima privilegiado, en un atractivo destino turístico y conseguir así una nueva fuente de ingresos³.

Uno de estos servicios fue el tranvía de tracción a sangre que consistía en unos carromatos con asientos, tirados por caballos o mulas, que transportaban pasajeros de un punto a otro de la ciudad, deslizándose sobre raíles metálicos. Este medio de transporte se vio impulsado por la expansión urbana que sufrió la capital, sobre todo en dirección Este, zona en la que surgieron los barrios donde se asentaron las clases más acomodadas.

Los tranvías de tracción animal comenzaron a instalarse en España a partir de 1871, siendo Madrid⁴ la ciudad pionera, donde una compañía inglesa, la *W. Morris and Company* de Londres⁵, estableció una línea que unía el centro con los barrios de Salamanca, Argüelles y Pozas. Los pasajeros contaron con unos coches de dos pisos, siendo el superior descubierto, que se comunicaban con escalerillas externas de caracol, para pasar a utilizarse más tarde los de un solo piso que podían contar con coches cerrados para el invierno y descubiertos para el verano⁶, las denominadas jardineras que en Málaga, dada nuestra climatología, serían muy utilizadas. Más tarde la capital española sería seguida de Barcelona, Valencia, Sevilla y Palma de Mallorca y hacia mediados de los años 80 fueron sumándose otras ciudades y entre ellas ya aparece la capital malagueña⁷.

Proyectos no realizados:

Pero en Málaga, a lo largo de la década de los 70, ya se habían presentado algunos proyectos que se quedaron sólo en el papel⁸. Don Manuel Burgos nos refiere un total de cuatro propuestas de proyectos que no llegaron a realizarse: El primero sería dirigido al Ayuntamiento por don Arturo Soria y Mata el 6 de mayo de 1875. A continuación se presentaría en 1876 otra proposición de don Francisco Sabino de Freitas. Con fecha 23 de mayo de 1879 don Diego Ruiz Blasco planteaba la construcción de una línea que partiría de la Estación de Ferrocarriles Andaluces y se dirigiría hacia la zona oriental de la ciudad llegando hasta El Palo y hacia el sur con destino a Churriana. Finalmente, el último proyecto que nos refiere data de 1880 y sería realizado por don José García de Segovia y don Carlos Franquelo Romero, teniendo como objetivo la creación de una línea que partiría de la Plaza de la Victoria para concluir en el centro de la ciudad⁹.

Por su parte, don José Miguel Morales Folgueras nos presenta de manera más detallada el proyecto de Arturo Soria y Mata, el gran urbanista de la Ciudad Lineal, que dataría de 1879 (no de 1875) y pretendería unir el centro de Málaga con los nuevos barrios burgueses de la zona Este, además de los barrios obreros y el ferrocarril. El trazado de esta línea partiría de El Limonar, lugar donde se ubicaría la cochera, y continuaría por el paseo de Reding, Cortina del Muelle, Alameda, Puente de Tetuán, calle Cuarteles y concluiría en la Estación de Ferrocarril¹⁰.

Pero, finalmente, este nuevo medio de transporte se comenzaría a establecer en nuestra ciudad a principio de los 80 (1883-1884), prestando servicios al público a partir de 1891¹¹ y teniendo tras de sí capitales ingleses y belgas, junto con la participación de destacados malagueños. Don Manuel Burgos nos indica como año de comienzo 1905¹², posiblemente por hacer referencia al tranvía eléctrico y no al de tracción a sangre que es sobre el que versa nuestro trabajo.

Hasta entonces el transporte público y privado malagueño había sido en coche de caballos, razón por la cual muchas de las viviendas burguesas de la época contaban con



Certificado de Incorporación de una nueva Compañía. The Malaga Tramways Company Limited. A.H.P.M., Protocolos Notariales.

cocheras para sus vehículos y cuadras para los animales de tiro. Por ejemplo, don José Gordón Salamanca, sobrino del Marqués de Salamanca y abogado de profesión, poseía en las cocheras de su vivienda del número 31 de la Alameda Principal diversos tipos de carruajes: un landó (coche de cuatro ruedas con capota delantera y trasera para poder usarlo descubierto o cerrado), un cupé, una berlina (coche cerrado con dos asientos comúnmente), dos faetón (carruaje descubierto con cuatro ruedas, alto y ligero), siendo uno de ellos descrito como faetón jardinera con toldillo, apropiado para las épocas veraniegas¹³. No obstante, tras la creación del tranvía, dichos vehículos siguieron siendo el transporte prioritario, dado que para desplazarse fuera de la ciudad, por ejemplo a las villas de recreo, no se contaba con otros medios de locomoción.

El centro histórico malagueño y la zona oriental de la ciudad, lugar donde se crearía el nuevo barrio residencial de las clases más acomodadas y los baños marítimos, fueron las favorecidas por este nuevo servicio.

Las líneas de tranvía:

- Tranvía Estación de Ferrocarril – Puerto de Málaga: El 13 de enero de 1883, poco antes de que se iniciara la construcción de las primeras líneas de tranvía, la Compañía de Ferrocarriles Andaluces presentó, también, un proyecto consistente en un tranvía que partiría de la estación y llegaría hasta el muelle. El proyecto fue examinado por la comisión de obras públicas y en sesión plenaria expusieron que se trataba de una mejora que sería de gran interés para las actividades comerciales de la ciudad¹⁴. No obstante, la comisión consideró que la última palabra la tendría la Junta del Puerto, dado que dicha vía cruzaba terrenos de su propiedad y, por tanto, se la debía informar para que estudiara si el proyecto podía suponer un perjuicio para sus intereses¹⁵. Tras ser presentado un informe favorable por el arquitecto municipal, la comisión de obras públicas dio el visto bueno sobre la construcción de esta nueva vía que comunicaría Estación de Ferrocarriles con el Puerto¹⁶.

- Tranvía Málaga – Vélez Málaga: La primera concesión para las obras de establecimiento de una línea de tranvías fue otorgada por el Ministerio de Fomento a don Salvador Bueno Mesa, Director Gerente de la Sociedad Anónima “Norte Africa”, por una Real Orden

del 22 de febrero de 1883¹⁷. Dicho señor había presentado un proyecto con fecha 30 de octubre de 1881¹⁸. Con fecha 10 de febrero de 1883, el señor Gamazo, Director General de Obras Públicas, presentó el pliego de condiciones que se debían cumplir y, unos días después, el 16 de febrero, don Salvador Bueno aceptó dichas condiciones.

Este nuevo medio de transporte partiría de las proximidades del Puerto de Málaga y, tras atravesar Cortina del Muelle desde el extremo oriental de la Alameda hasta el Hospital Noble, continuaría por la carretera de Málaga a Almería hasta la barriada de Torre del Mar y de allí hasta llegar a Vélez Málaga. Claramente podemos observar que se especificaba que dicho tranvía era de motor de sangre.

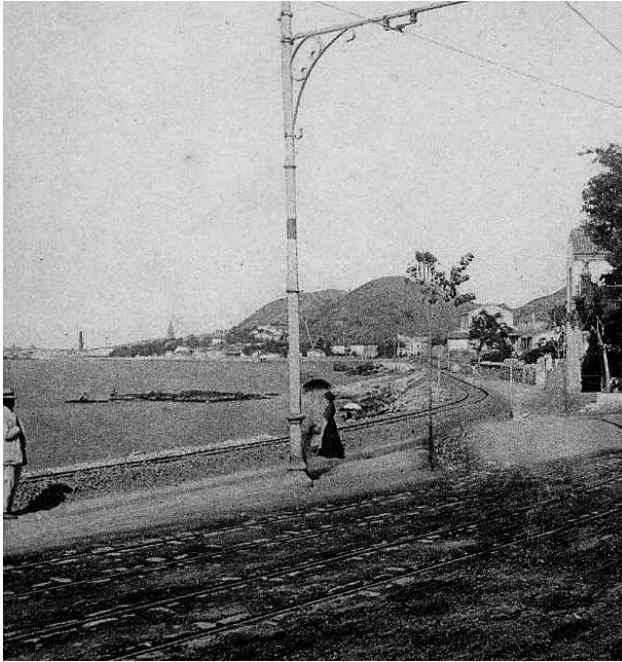
Durante todo el trayecto se pidió que la vía se dispusiera en el lado derecho de la carretera, distando un metro y cuarenta y cinco centímetros de la acera, y que en ningún punto sobresaliera de la superficie de la carretera para no entorpecer el tránsito de los demás vehículos. Además, el concesionario estaría obligado a conservar el afirmado de las carreteras sobre las que se estableciera el tranvía en todo el espacio ocupado por la vía y en los 50 centímetros de cada lado.

Por otro lado, las estaciones, desvíos o apeaderos se establecerían fuera de la carretera y, siempre, antes de construirlos se debería presentar proyecto para obtener la aprobación del inspector encargado por el Gobierno.

En todo momento, el concesionario estaría supeditado, en el espacio por donde transcurría la vía dentro del Puerto, a variaciones en el emplazamiento de dichas vías, en función a las necesidades que surgieran de las obras del Puerto. En caso de que esto sucediera, sería dicho concesionario quién correría con los gastos que dichas variaciones de la vía produjeran. Igualmente, si las obras del Puerto exigían la explotación de canteras u otro tipo de trabajos en la zona de levante de la costa, el concesionario debería levantar la vía y ubicarla en caminos provisionales que, en este caso, habilitaría la Junta del Puerto.

Pero, finalmente, este recorrido inicial se fue reduciendo, y la línea en cuestión acabó uniendo el Arroyo de la Caleta con El Palo. Desde el punto de inicio se uniría al término de conclusión de la línea Málaga – Arroyo de la Caleta. Con fecha 3 de marzo de 1885 esta concesión fue cedida a John Tell y Tell¹⁹.

- Tranvía Municipal o Urbano: Esta línea estuvo a cargo del Ayuntamiento y era el denominado Tranvía Municipal o Urbano que partía de las proximidades de la Estación de Ferrocarril y recorría calle Cuarteles, el Pasillo de Atocha, el Pasillo de Santa Isabel, calle Torrijos, calle Alamos, plaza de la Merced, calle de Granada y Molina Lario, concluyendo en el extremo de dicha calle, a la entrada de lo que en aquel entonces se denominaba Boquete del Muelle²⁰, lugar donde empalmaba con la línea Málaga - Arroyo de la Caleta. La concesión de dicho tranvía, tras la previa subasta, fue hecha a don Alberto Ripoll de Castro²¹, el único que presentó proyecto y que, además, entregó resguardo que acreditaba su entrega a la Sucursal de la Caja General de Depósitos del importe que servía como garantía, en sesión pública realiza el 24 de febrero de 1883²². No obstante, un año después aun no había iniciado las obras. Don Alberto Ripoll había solicitado una prórroga de seis meses en



Vías de los tranvías.

función de una serie de razones que había expuesto por escrito a la Comisión de Obras Públicas con fecha 22 de agosto de 1884, dicha comisión consideró justificadas sus razones²³ y manifestó su opinión favorable al Ayuntamiento, por lo que dicha entidad se la concedió²⁴.

- Tranvía Málaga - Arroyo de la Caleta: La tercera línea de tranvía que unía Málaga con el Arroyo de la Caleta por medio de una doble vía dependió del Ministerio de Fomento. Su recorrido se iniciaba, al igual que el anterior, en la Estación de Ferrocarril, continuando por calle Cuarteles, Alameda Principal, Cortina del Muelle hasta llegar al citado Arroyo de la Caleta²⁵. El 25 de febrero de 1884 se anunció en la *Gaceta de*

Madrid que con fecha 25 de abril de ese mismo año se realizaría la subasta pública para establecer a quién se le encargaría la construcción de esa nueva línea. Llegado dicho día, a la una de la tarde, en el salón de subastas del Ministerio de Fomento, no hubo ninguna proposición, salvo un proyecto aprobado por Real Orden el 23 de febrero de 1884 de don Alberto Ripoll de Castro, por lo que el 10 de mayo de 1884 también le fue adjudicada a dicho señor por Real Orden, concesión que duraría 60 años²⁶.

Con fecha 23 de agosto de 1884, don Alberto Ripoll, en relación a la línea Málaga – Arroyo de la Caleta, aceptó toda una serie de condiciones, sujetas a la Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, por las que se comprometió a lo siguiente:

1º) Debía ejecutar a su costa y riesgo todos los trabajos necesarios para establecer un tranvía con motor animal que realizaría el recorrido ya expuesto.

2º) Las obras debía realizarlas de acuerdo al proyecto que el 23 de febrero de 1884 había sido aprobado por Real Orden.

3º) Los carriles de las líneas no podrían sobresalir por encima de la superficie adyacente del camino y, además, estaba obligado a repasar y conservar a su costa toda la zona comprendida entre los dos carriles, junto con los 50 centímetros de anchura

contigua a los mismos, empleando en ello los mismos materiales que en el resto del camino.

4º) Además, debía entregar a la Caja General de Depósitos, antes de que transcurrieran 15 días desde la fecha de la concesión, la cantidad de 23.000 pesetas en metálico o en efectos de la deuda pública, cantidad que equivalía al cinco por ciento del presupuesto fijado para las obras. Dicho importe no le sería devuelto hasta que finalizara el establecimiento de la citada línea de tranvía.

5º) Las obras las comenzaría una vez transcurridos tres meses desde la fecha de publicación en la *Gaceta de Madrid* de la adjudicación de la concesión y estarían finalizadas en el plazo de un año y medio (18 meses). Del presupuesto de dichas obras, una tercera parte del mismo debería ejecutarlo antes de transcurridos nueve meses.

6º) La puesta en funcionamiento de dicha línea de tranvía para servicio público no tendría lugar hasta contar con el visto bueno del inspector enviado por el Gobierno, que comunicaría sus observaciones al Gobernador Civil de Málaga.

7º) Don Alberto Ripoll elegiría libremente los medios de ejecución del tranvía y los empleados que necesitara para la explotación y administración de la misma. Además establecería los reglamentos a seguir para el servicio del público, que debían contar con la aprobación del Ministerio de Fomento. En lo referente a seguridad y salubridad se guiaría por las leyes y reglamentos generales y por los especiales de la policía, ferrocarriles, carreteras y ordenanzas municipales de los pueblos por los que pasara el tranvía.

8º) La circulación del tranvía no se podría interrumpir, a no ser en caso de acontecimientos de fuerza mayor que fueran justificados por él. Pero en caso de que dicho transporte cesara sin motivo, el gobierno se haría cargo de restablecer dicha circulación, cargando todos los gastos a don Alberto.

9º) Concluido el periodo de la concesión, la empresa que lo estuviera explotando devolvería al gobierno el servicio de tranvía, en buen estado, sus dependencias, materiales y medios de tracción.

10º) Si a falta de cuatro años de expirar la concesión el concesionario no se encargaba debidamente de la conservación del tranvía, el gobierno podría retener todos los productos líquidos de la explotación de dicho transporte e invertirlos para dicho fin.

11º) La citada concesión caducaría en los siguientes supuestos:

- Si no entregaba la citada fianza de 23.000 pesetas dentro de los plazos y forma establecidos.
- Si no iniciaba o concluía las obras en las fechas indicadas, salvo causas de fuerza mayor.
- Si se interrumpía el servicio al público de dicho tranvía, a no ser, igualmente, por circunstancias de fuerza mayor.
- Si la empresa concesionaria era disuelta o se declaraba en quiebra.

12^o) El Gobierno designaría un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que inspeccionaría y vigilaría que las obras de esta línea de tranvía se ejecutaran de acuerdo a las condiciones establecidas. Los gastos ocasionados por dicha vigilancia recaerían en don Alberto Ripoll. El concesionario, además, debería designar a un representante que sería el encargado de recibir las comunicaciones que le enviara el gobierno²⁷.

Pocos meses después de ser adjudicada esta concesión se produjo una catástrofe natural, el terremoto del 25 de diciembre de 1884 que afectó seriamente a la provincia de Málaga, especialmente a Periana, Vélez-Málaga, Canillas de Aceituno, Frigiliana, Algarrobo, Alfarnatejo y a la capital, donde se desarrollaban las obras de establecimiento de las líneas de tranvías.²⁸ A esto seguiría un brote de cólera que comenzó el mes de mayo de 1885 hasta su total desaparición en septiembre y que afectó a más de 5.000 personas (5.040), produciendo 1.705 fallecimientos²⁹.

Estos dos incidentes retrasaron las obras de la línea de Málaga - Arroyo de la Caleta, por lo que don Alberto Ripoll solicitó la ampliación del plazo de ejecución de las obras a un año más, prórroga que le fue concedida por Real Orden del 6 de febrero de 1887, dado que las dos calamidades (el cólera y el terremoto) fueron consideradas por el Consejo del Ministerio de Obras Públicas como claras circunstancias de fuerza mayor. Pero, transcurrido el citado año, la vía continuaba sin concluirse, por lo que don Salvador Bueno, concesionario del tranvía Málaga - Vélez Málaga, le comunicó a don Alberto Ripoll que se le abría un expediente de caducidad de la concesión por no haber expuesto los motivos por los que dicha obra seguía sin finalizarse. El 3 de diciembre de 1889, Don Alberto Ripoll, representado por su apoderado don Adolfo Pries, solicitó una nueva prórroga, exponiendo que el retraso se había debido a que las calamidades sufridas habían obligado a paralizar las obras. Pero dicha explicación no frenó la instrucción del expediente de caducidad por Real Orden del 30 de marzo de 1890. No obstante, hasta que el mismo se resolviera, se permitió a don Alberto Ripoll continuar las obras.

Y finalmente, en el año 1891, fueron concluidas las obras, iniciándose la explotación y servicio al público en los meses de abril y mayo de dicho año. El 11 de abril comenzaba la circulación del tranvía por uno de sus trozos y casi un mes después, el 10 de julio, otro de los trayectos entraba en funcionamiento³⁰.

Málaga Tranways Company Limited:

El 26 de marzo de 1889 se creó, con oficina central en Inglaterra, la compañía denominada *Málaga Tranways Company Limited*, contando con un capital de 80.000 libras, dividido en 16.000 acciones de 5 libras cada una. Los socios fundadores serían cuatro británicos (John Tell, John Lecke, Joseph Hunt y John Riksen) y tres malagueños (Adolfo E. Pries, Cónsul Alemán, Ricardo Larios y Eduardo Palanca).



Memorandum de The Malaga Tranways Company Limited. A.H.P.M. Protocolos Notariales.

Los objetivos con los que se creó esta compañía fueron, entre otros, los siguientes:

- 1) El tendido de líneas de tranvías dentro o en las afueras de la ciudad de Málaga o en otros puntos.
- 2) La compra, arrendamiento o adquisición de otros tranvías en dicha ciudad o en otros lugares.
- 3) El equipamiento y mantenimiento de los tranvías que pertenecieran a dicha compañía o que tuvieran alquilados.
- 4) La adquisición de concesiones tanto de la autoridad local como del gobierno.
- 5) La compra, alquiler, edificación, reparación o mejora de cualquier terreno, casas, cuadras, casas de máquinas, edificios, locomotoras, material rodante, caballos, etc. que fueran necesarios para el equipamiento y funcionamiento de los tranvías.

El 14 de febrero de 1891 fueron adquiridas por esta compañía las tres concesiones para la ejecución de líneas de tranvía, las dos en poder de don Alberto Ripoll de Castro (Tranvía Urbano³¹ y Tranvía Málaga – Arroyo de la Caleta) y la que poseía John Tell (Málaga-Vélez Málaga).

Para la transferencia del Tranvía Urbano don Adolfo E. Pries y Scholtz y don Enrique Pettersen (el primero apoderado de Alberto Ripoll de Castro y el segundo representante de la compañía *Málaga Tranways Company Limited*) se dirigieron al Ayuntamiento malagueño y solicitaron la aprobación de dicha cesión. Tras ser examinada la solicitud por una Comisión Jurídica, formada por don Antonio Guzmán, Antonio de Agreda Bartha, F. Rando Barzo y A. Fernández Gutiérrez, que comprobó que la nueva compañía aceptaba todos los derechos y obligaciones que anteriormente correspondían a don Alberto Ripoll, no tuvieron ningún inconveniente en aprobar dicha transferencia, dado que el cambio no suponía ningún perjuicio para dicha entidad³².

Se presentó Adolfo E. Pries como apoderado de Alberto Ripoll de Castro y de John Tell, y Enrique Pettersen³³, en nombre de William Thomas Escham Tosbery y Fred Horton Scofuld, que eran en ese momento los socios directores de la compañía *Málaga Tranways Company Limited*³⁴. Por tanto, la explotación y puesta al servicio del público de la línea Málaga – Arroyo de la Caleta tenía lugar cuando ya dicha línea estaba en manos de esta compañía británica.

Tan sólo un año después de entrar en funcionamiento ya se producían altercados debidos, según los demandantes, a *los abusos que comenten los conductores de los coches del tranvía*³⁵. Ante dichas denuncias, don Antonio Rapela, Teniente de Alcalde, manifestaba que el mismo director de la empresa británica había solicitado que se le informara de cualquier falta cometida por sus empleados para de ese modo poder actuar y evitar que dichos hechos se repitieran.

El tranvía estacional de los baños de mar:

Desde mediados del siglo XIX se fueron creando en Málaga los conocidos como baños de agua de mar, que inicialmente se ubicaron en Cortina del Muelle, zona bastante insalubre y carente de higiene por la presencia de cloacas y alcantarillas, además de residuos procedentes de los barcos. Estos balnearios serían: Diana inaugurado en 1843, La Estrella (1859) y Apolo, el más tardío de los tres, creado en 1879. Esta falta de higiene fue la causa de que, desde 1879, se produjeran numerosas protestas que consideraban inadecuado el lugar de ubicación de los baños. Por ese motivo, en el año 1887, al irse urbanizando y acondicionando el barrio de la Malagueta, decidieron trasladar dichos balnearios a esta zona³⁶.

Al ubicarse estos balnearios en la zona de la Malagueta, bastante alejada para los bañistas que se trasladaban desde el centro de la ciudad, la Compañía de Tranvías de Málaga vio necesaria la creación de una línea que permitiera el cómodo y rápido desplazamiento de los bañistas hacia esta zona desde el centro de la ciudad. Por esta razón, presentaron un proyecto al Ayuntamiento malagueño para la construcción de una línea que partiera del Arroyo de la Caleta, lugar hasta donde ya llegaba el tranvía, y recorriera

la calle de Cervantes, Puerto y Tetuán. Este proyecto fue examinado por una Comisión de Obras Públicas, compuesta por Antonio Gómez de la Riva, Máximo Ganancias y Manuel Landero, quienes consideraron que esta nueva línea reportaría grandes beneficios a la población. Por ello, solicitaron a la *Compañía de Tranvías de Málaga* que se dirigiera con el proyecto al Gobernador de la provincia, que era quien debía aprobarlo, exponiéndole que el Ayuntamiento veía dicho proyecto *con sumo agrado*³⁷ dada la utilidad del mismo. Tras presentar dicho proyecto al Gobernador Civil de la provincia, éste dio también su autorización, indicando que el servicio de dicha línea quedaría reducido al tiempo en que los baños de mar estuvieran en funcionamiento³⁸.

Esta nueva línea sería un tranvía estacional o de temporada, el denominado tranvía de los baños de mar, y se creó con doble vía en algunos de sus trayectos y enlazaba con el tranvía de Málaga al Arroyo de la Caleta, justo en la zona que quedaba frente a la Estación de los Tranvías, construcción a la que haremos referencia posteriormente, y desde aquí se desplazaba, a través de diversas calles³⁹, hacia los baños de mar. La concesión de esta línea fue otorgada por el Ayuntamiento en mayo de 1892 a la compañía británica, cuyo proyecto estaría en función de la apertura o no de la calle Manza⁴⁰. Todos los veranos, el representante que dicha empresa tenía en Málaga debía pedir permiso al Ayuntamiento para realizar el recorrido.

Por lo tanto, claramente podemos observar la importancia turística que tenía este nuevo medio de transporte. Durante los meses de verano, cualquier visitante que llegara a nuestra ciudad en ferrocarril podía desplazarse hacia nuestras playas tomando primero la línea Málaga – Arroyo de la Caleta y, a continuación, el tranvía de los baños de mar que lo trasladaría a la puerta de los citados establecimientos.

La Estación de los Tranvías:

La *Compañía Limitada de Tranvías de Málaga* fue también la responsable de la adquisición de un terreno para la construcción de un edificio destinado a Estación de Tranvías⁴¹.

En el nuevo barrio de la Malagueta, ubicado en una zona que hasta 1822, año en que pasa a poder municipal, había sido de propiedad militar⁴², poseía doña Carlota Hernández de Molina y Albriola unos terrenos de 18.747 metros que lindaban por el norte con el Paseo de Reding, por levante con las casas de Sánchez, por el sur con terrenos de don Antonio Rabanal, don Ignacio Fernández de la Somera y don Carlos Molfino y por poniente con la calle de la Muralla. Una tercera parte de estos terrenos, valorada en 100.000 reales, pertenecía al heredero de la hermana de dicha señora (doña María Antonia Hernández Molina). De estos 18.747 metros, poco más de doce mil se encontraban cercados y en el interior de los mismos existía una casita propiedad de don Lorenzo Cendra, médico cirujano de profesión y esposo de la citada doña Carlota, que él mismo había comprado a don Ricardo García Albriola.



Vista general de la Malagueta. Legado Temboury.

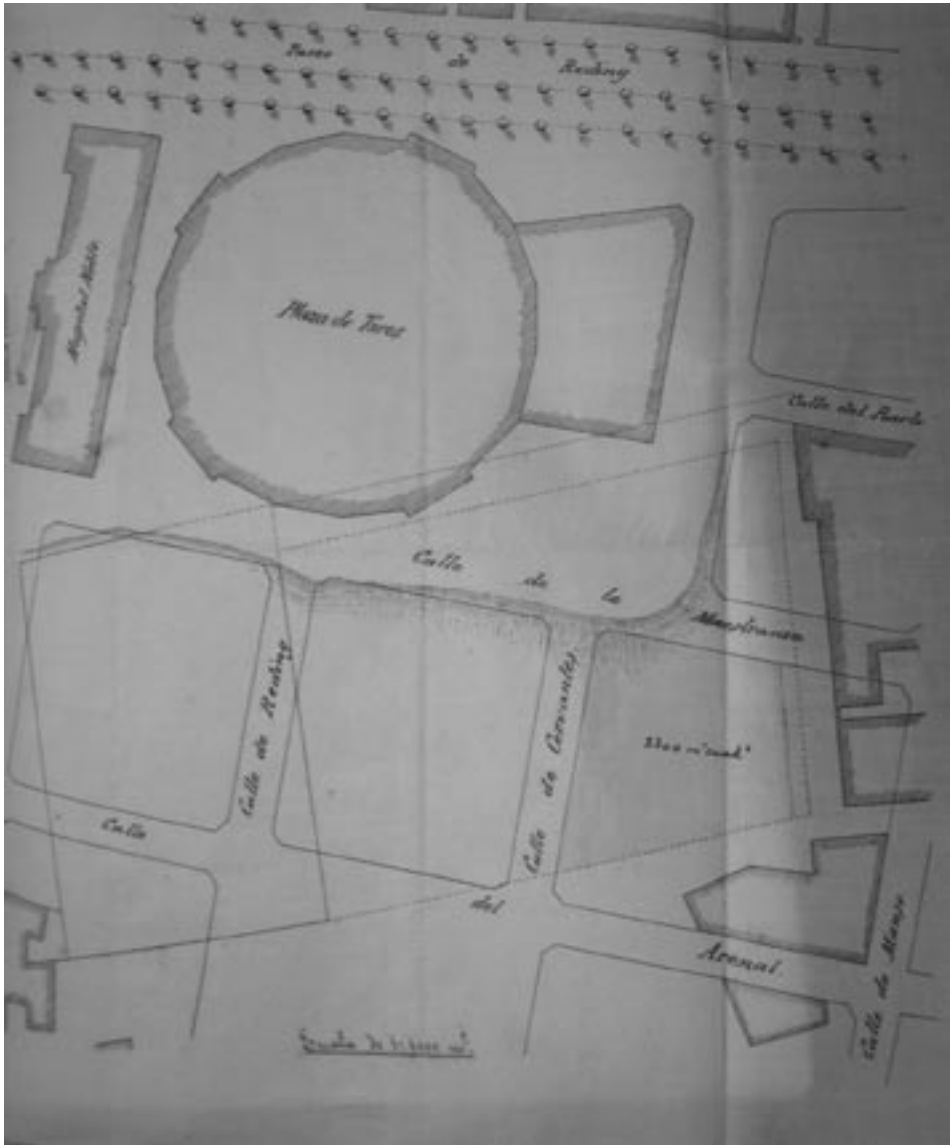


Estación de El Palo.

De los terrenos descritos se segregó un solar de 2.300 metros cuadrados que conformaban un cuadrilátero irregular y cuyos límites serían los siguientes: al norte lindaba con la calle de la Maestranza (muy cercanos al edificio de la plaza de toros), al este con los terrenos de los que procedía, propiedad de la citada doña Carlota, al oeste con la calle de Cervantes y al sur con terrenos de don Antonio Rabanal, don Ignacio Fernández de la Somera y don Carlos Molfino. El solar fue vendido por doña Carlota, el 6 de junio de 1890, a don Enrique Pettersen, que actuaba como representante de la sociedad *Málaga Tranways Company Limited*. El precio de venta fue de 25.875 pesetas. Don Enrique Pettersen entregó a doña Carlota 6.468 pesetas y 75 céntimos, mientras el resto, 19.406 pesetas con 25 céntimos, se pagarían una vez que la vendedora entregase todos los títulos, certificados de cargas y contribuciones de dicha finca⁴³.

En dichos terrenos la sociedad compradora encargó a don Manuel López Martín⁴⁴, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, la construcción de un edificio de nueva planta que sería destinado a casa de administración con cocheras y cuadras para el servicio de los tranvías que tenía dicha compañía en concesión. La nueva construcción, cuya fachada daría hacia la calle de la Maestranza, poseía a la izquierda de su puerta de acceso una casa con despacho y vivienda para el administrador que poseía planta baja y alta, cuatro departamentos para cuadras que podían alojar hasta 180 caballos, dos pajares con granero, tres almacenes, dos talleres, tres patios y un lugar para el estiércol, mientras a la derecha de la entrada se encontraba la habitación de portería y las cocheras que estarían cubiertas con un tinglado de armadura y cubierta metálica. En esta nueva edificación se invirtieron un total de 27.350 pesetas, además del importe del precio de los terrenos. Durante el transcurso de las obras se produjeron retrasos, dado que la *Compañía de Tranvías de Málaga* solicitaría al Ayuntamiento malagueño una prórroga de seis meses con respecto a la fecha de finalización fijada, prórroga que dicha corporación les concedió⁴⁵. La conclusión del edificio se produjo en mayo de 1892 y tres años más tarde, el 18 de septiembre de 1895, el director de dicha obra, el ya citado don Manuel López Martín, certificó que el edificio se encontraba en perfecto estado de estabilidad y resistencia y que contaba con los espacios suficientes para que se pudieran desarrollar con desahogo los servicios que se debían prestar⁴⁶.

Con anterioridad, el 28 de abril de 1893, el cabildo municipal aceptó la recepción de las citadas cuadras y cocheras del tranvía urbano, siempre y cuando el Arquitecto Municipal estuviera de acuerdo en que la mencionada construcción contaba con la forma y requisitos necesarios para atender el fin para el que estaba destinada. Al mes siguiente, el 22 de mayo de 1893, el arquitecto municipal, don Manuel Rivera Valentín⁴⁷, realizó un informe sobre el estado del edificio en el que indicaba que, tras su reconocimiento, podía afirmar que se encontraba en perfectas condiciones. El único problema, en esos momentos, era que el acceso al edificio no era posible por su fachada principal a causa del cambio de rasante que el Ayuntamiento había producido en dichos terrenos. Por este motivo, hasta que dicha corporación no dotó a la citada calle de unos terraplenes que hicieran posible la entrada al edificio por la calle de la Maestranza, los servicios se prestaron por



Plano del terreno donde se ubico la Estación de Tranvías. A.H.P.M. Protocolos Notariales.

la calle de Cervantes, lugar donde se encontraban las puertas de las cuadras y cocheras del tranvía urbano.

Un año más tarde, tras las alineaciones trazadas por el Ayuntamiento en esta zona, los límites del edificio se mantuvieron igual, salvo la zona este que pasó a convertirse en vía pública y, como novedad, al Oeste, al otro lado de la calle de Cervantes, se levantaba por estas fechas otra nueva edificación, la fábrica de electricidad térmica *The Málaga Electricity Company* que, al igual que la estación de tranvías, también tendría su fachada hacia la calle de la Maestranza⁴⁸.

Tramways de Málaga Societe Anónyme:

El 11 de agosto de 1898 reunidos don Reginaldo Evans Piercy, como apoderado de la compañía inglesa *Málaga Tramways Company Limited*, y don Enrique Pettersen Zea Bermudez, cónsul de Bélgica en nuestra ciudad, en nombre de la compañía belga denominada *Tramways de Málaga Societe Anónyme*, se realizó la concesión de las cuatro líneas ya citadas: Tranvía urbano o Municipal, Tranvía Málaga – Arroyo de la Caleta, Tranvía Málaga – Vélez – Málaga y el estacional Tranvía de los Baños, junto con el edificio de la Estación de los Tranvías. Por las cuatro concesiones se pagaron 75.000 francos e igual cantidad por el edificio de la Estación de Tranvías, es decir un total de 150.000 francos que fueron pagados al contado con acciones de la sociedad belga.

No obstante, esta escritura de transferencia y enajenación no sería efectiva hasta que las diferentes autoridades, Ayuntamiento y Ministerio de Fomento, dieran su aprobación. Mientras esto no sucediera, la posesión y administración de las líneas y la estación seguirían en manos de la compañía inglesa.

El mayor problema surgió con la transferencia del edificio destinado a establecimiento de cuadras y cochera de los tranvías. Este edificio no era propiedad de la compañía inglesa, dado que, según exponía el Ayuntamiento, entre las condiciones que aceptó el concesionario se encontraba que tanto el material de los tranvías como el edificio serían propiedad del Ayuntamiento una vez transcurridos 60 años desde dicha concesión. Mientras tanto, el concesionario sólo tenía dichos bienes en usufructo. No obstante, la compañía inglesa en ningún momento reconoció lo ya expuesto y se consideró propietaria del inmueble, lo que motivó un recurso de alzada entablado por la compañía inglesa a raíz de un acuerdo tomado por el Ayuntamiento en sesión del 13 de marzo de 1896 y que en la fecha de la transferencia a la compañía belga aun estaba pendiente de resolución.

Todo esto provocó que se creara una Comisión Jurídica encargada de estudiar la escritura de transferencia, cesión y venta que la compañía *The Málaga Tramways Company Limited* hacía a la compañía belga *Tramways de Malaga* de la concesión del tranvía urbano y del edificio de administración. Tras ser analizado, la Comisión aprobó dicha transferencia siempre y cuando se tuvieran en cuenta una serie de aspectos:

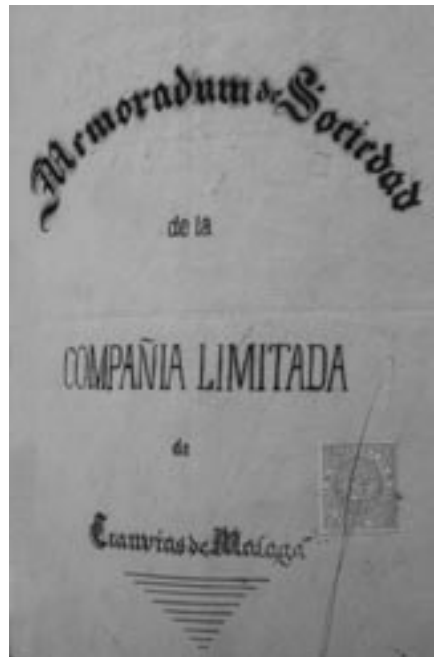
- Por un lado, la compañía belga debía saber que todo lo transferido no era por perpetuidad, sino tan sólo durante los 60 años posteriores a la concesión y que, tras ese periodo de tiempo, tanto el tranvía urbano como sus dependencias de material fijo y móvil pasarían a propiedad del Ayuntamiento.
- Además, la nueva compañía aceptaría la resolución que el tribunal o la autoridad encargada dictarían en relación al recurso entablado por la compañía inglesa.
- Finalmente, la compañía belga, cuando finalizaran los 60 años de la concesión, estaría obligada a dejar una vía que permitiera enlazar la Estación de Tranvías o casa de administración con el tranvía urbano en la esquina de la calle Molina Larios.

Tras estas condiciones expuestas por los señores Leopoldo Mayoral y Enrique Calafat, miembros de la Comisión Jurídica, el Ayuntamiento, con fecha 15 de septiembre de 1898, aceptó la transferencia⁴⁹.

Tras todos estos incidentes, el 4 de noviembre de 1898, don José Rubio Salinas, secretario del Ayuntamiento, presentó un informe acerca de la solicitud para transferir la concesión del tranvía urbano y, tras ser examinado por la comisión, se accedió a dicha transferencia, informándose de ello a don Enrique Pettersen.

Meses antes, concretamente el 3 de septiembre de 1898, don Antonio Sans, Director General de Obras Públicas, examinaba igualmente la solicitud y por Real Orden aprobaba la transferencia de las líneas Málaga – Arroyo de la Caleta y la proyectada línea de Málaga – Vélez – Málaga, cuyo trayecto se encontraba ahora reducido a Arroyo de la Caleta – El Palo. Estas transferencias serían comunicadas por el Gobierno Civil de la provincia al Ayuntamiento malagueño⁵⁰. Estas decisiones serían comunicadas el 12 de febrero de 1900 a don Carlos Barroso que era en esos momentos el Director de la compañía belga de tranvías en Málaga.

Tras todas estas gestiones, en el año 1903, comparecerían por un lado don Ricardo Bentley Reys, como representante de la compañía inglesa, según poder que le había concedido don Reginaldo Evans Piercy el 1 de octubre de 1898, y por otro don Enrique Pettersen en nombre de la compañía belga. Finalmente, con la escritura que realizaron



Memorandum de The Malaga Tranways Company Limited. A.H.P.M. Protocolos Notariales.

se hizo realidad el paso de todas estas concesiones y el edificio a la compañía belga. Y, por tanto, cuando estos cambios se producen nos encontraríamos ya en los momentos en que los tranvías fueron dejando la tracción animal para pasar a ser impulsados por motor eléctrico, historia en la que las líneas de tranvía se fueron extendiendo y dicho transporte fue perdiendo su inicial carácter elitista para ser, como muestran los precios de los billetes y su uso asiduo por todos los malagueños, el medio de transporte más democrático y popular.

We, the undersigned, do hereby certify that the following persons have been admitted as members of the Company in pursuance of the terms of the Statutes of Association, and we respectively agree to take the number of shares in the capital of the Company set opposite our respective names.

Name, Address, and Occupation of Subscriber	Number of Shares taken by each Subscriber	Name, Address, and Occupation of Agent
John Bell, Leamington, Contractor	One	George Bell, Leamington
John Leckie Wallace, Manufacturer	One	George Bell, Leamington
Joseph Hunt, Birmingham	One	George Bell, Birmingham
John Wilson, Birmingham, Contractor	One	George Bell, Birmingham
Adolfo E. Ponce, Acanda de Dios, M. Consul of the German Empire, Malaga.	One	Jose Maria Ponce de Leon, Malaga
Richard Laxier, Alameda S. Malaga	One	Jose Maria Ponce de Leon
Eduardo Valencia Calle, Sevilla, Malaga	One	Jose Maria Ponce de Leon

Witness this 26th day of March 1882.
A true copy



Socios compañía limitada inglesa (Archivo Histórico Provincial).



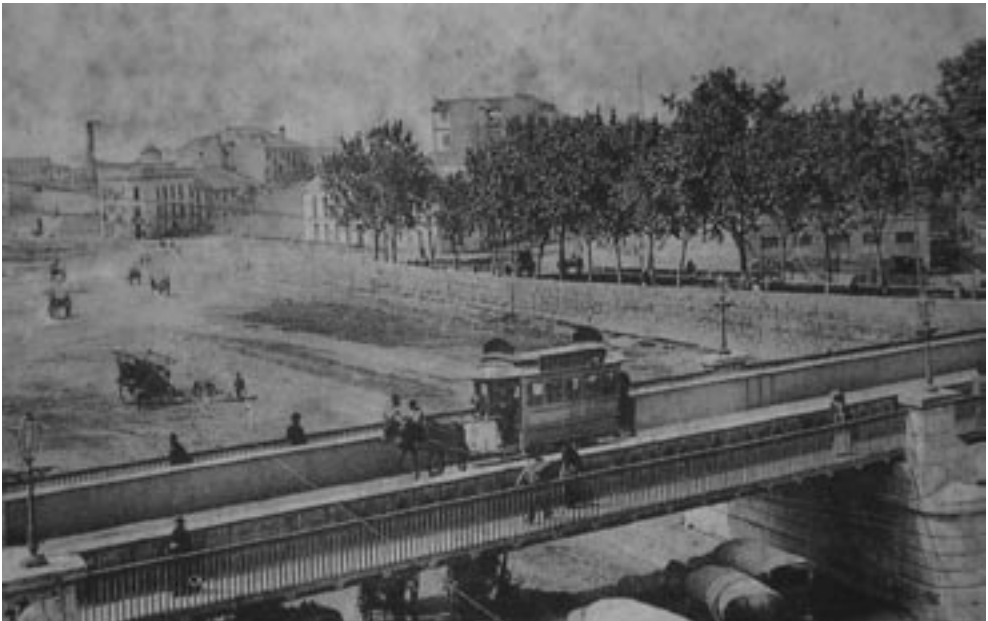
Tranvía de mulas. Parada de la Malagueta (Archivo Tembory).



Tranvía de mulas a su paso por la estación de ferrocarril.



Tranvia de tracción animal por la línea de La Caleta.



Tranvia de tracción animal a su paro por el barrio del Perchel.



Tranvía de tracción animal junto a Cortina del Muelle.

NOTAS

- ¹ LACOMBA, J. A., *Crecimiento y crisis de la economía malagueña*, Málaga, Diputación, 1987, pag. 92.
- ² LACOMBA, J. A., "Málaga 1878: la irrupción de la filoxera", *Jábega* n° 5, Málaga, Diputación, 1974, pp. 24-28; Idem, "Málaga a fines del siglo XIX: filoxera, desindustrialización y crisis general", *Gibraltar* n° 26, Málaga, 1974, pp. 91-128 y PELLEJERO, C., *La filoxera en Málaga. Una crisis del capitalismo agrario andaluz*, Málaga, Arguval, 1990.
- ³ ARCAS CUBERO, F., y GARCÍA SÁNCHEZ, A., "Los orígenes del turismo malagueño: la Sociedad Propagandista del Clima y Embellecimiento de Málaga", *Jábega* n° 32, Málaga, Diputación, 1980, pp. 42-50.
- ⁴ Cfr. LÓPEZ BUSTOS, C., *Tranvías de Madrid*, Madrid, Aldaba, 1986.
- ⁵ Las primeras concesiones recayeron en empresas inglesas dado que fue en este país donde más ensayos se realizaron con este tipo de transportes.
- ⁶ TERÁN, F. de, *Historia del Urbanismo en España III*, Madrid, 1999, pag. 104.

- ⁷ MONCLÚS, F. J. y OYÓN, J. L., "Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s. XIX-finales s. XX", *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, n° XXVIII (107-108), Madrid, 1996, pag. 220.
- ⁸ Julián Sesmero nos refiere una serie de proyectos, pero no nos indica la fuente de procedencia de la información. Cfr. SESMERO, J., *Paseo romántico por la Málaga comercial*, Málaga, Bobastro, 1985, pp. 83-84.
- ⁹ BURGOS MADROÑERO, M., "Los tranvías en Málaga", *Jábega* n° 9, Málaga, 1975, pp. 39-40.
- ¹⁰ MORALES FOLGUERA, J. M., "Proyecto de tranvía para Málaga de Arturo Soria y Mata, 1879", *Boletín de Arte* n° 3, Málaga, Universidad de Málaga, 1982, pp. 346-349.
- ¹¹ El proceso de construcción fue bastante lento, como consecuencia de las catástrofes que acontecieron en nuestra ciudad, destacando sobre todo el terremoto de 1884. Esta lentitud se puede apreciar si comparamos el caso malagueño con el de Badajoz, estudiado con gran detalle, donde a pesar de iniciarse la construcción cuatro años después que en Málaga (1887), siguiendo un proyecto de don José López Sánchez, iniciará su explotación en 1889. Cfr. GÓMEZ TEJEDOR, M. D., "Las comunicaciones con el exterior y urbanas en el Badaloz de la segunda mitad del siglo XIX", *Revista de Estudios Extremeños*, Badaloz, 1996, pp. 686-691. Málaga, en cambio, comienza el tendido de vías en 1883 y no se produce su explotación hasta 1891.
- ¹² BURGOS MADROÑERO, M., "Los tranvías...*op. cit.*", pag. 40.
- ¹³ (A)rchivo (H)istórico (P)rovincial de (M)álaga, Escribanía de don Miguel Cano de la Casa, leg. 5714, 1893, Partición a bienes de don José Gordon Salamanca, f° 4461v.-4462.
- ¹⁴ (A)rchivo (M)unicipal de (M)álaga, Acta Capitular n° 281, año 1883, f° 8v.
- ¹⁵ *Ibid.*, f° 10.
- ¹⁶ *Ibid.*, f° 64.
- ¹⁷ Dicha Real Orden queda recogida en la *Gaceta de Madrid* el 1 de marzo de 1883.
- ¹⁸ *Id.*
- ¹⁹ A.H.P.M., Escribanía de don Miguel Espinosa Bustos, leg. 5812, 1891, Cesión de derechos y acciones, f° 342.
- ²⁰ A.H.P.M., Escribanía de don Miguel Cano de la Casa, leg. 6072, 1903, Entrega de Tranvías, f° 2134v.-2136v.
- ²¹ Otro trabajo nos indica, sin indicarnos la documentación de donde procede dicha información, que con anterioridad a esta fecha la línea del tranvía urbano estaba siendo explotada por don Manuel López Martín, a quien se le retirará la licencia a favor de don Alberto Ripoll Castro. Mas nuestros documentos no hacen ninguna mención a dicho hecho.
- ²² A.M.M., Acta Capitular n° 281, año 1883, f° 33v. y A.H.P.M., Escribanía de don Miguel Espinosa Bustos, leg. 5812, 1891, Documento Inserto del Ayuntamiento con certificación de don José Rubio Salinas, f° 352.
- ²³ A.M.M., Acta Capitular n° 282, año 1884, 13 de marzo de 1884, f° 66v.
- ²⁴ *Ibid.*, 15 de septiembre de 1884, f° 224v.
- ²⁵ A.H.P.M., Escribanía de don Miguel Cano de la Casa, leg. 6072, 1903, Entrega de Tranvías, f° 2135-2135v.
- ²⁶ Dicha concesión sería también notificada por el Gobernador Civil de la provincia al Ayuntamiento malagueño. Cfr. A.M.M., Acta Capitular n° 282, 7 de junio de 1884, f° 118.
- ²⁷ A.H.P.M., Escribanía de don Miguel Espinosa Bustos, leg. 5812, 1891, Pliego de condiciones que don Alberto Ripoll de Castro aceptó, f° 354v.-366v.
- ²⁸ GARCÍA MONTORO, C., "La Málaga del siglo XIX", en *Historia de Málaga*, Tomo II, Málaga, 1994, pag. 567. LACOMBA, J. A., "En Málaga, a fines del siglo XIX, filoxera, desindustrialización y crisis general", *Gibralfaro* n° 26, Málaga, 1974, pag. 103.
- ²⁹ CARRILLO MARTOS, J. J., "Enfermedad y sociedad en la Málaga del siglo XIX", *Gibralfaro* n° 24-25, Málaga, 1972-73, pp. 150-151.

- ³⁰ A.H.P.M., Escribanía de don Miguel Cano de la Casa, leg. 6072, 1903, Entrega de Tranvías, f. 2143v.-2146.
- ³¹ Con fecha 13 de marzo de 1891, don Adolfo Pries, como apoderado de don Alberto Ripoll de Castro, solicitaba al Ayuntamiento que aprobaran la cesión realizada del tranvía urbano a la Compañía inglesa. Mas esta entidad pasó las gestiones a una Comisión Jurídica que se encargaría de tomar los acuerdos que creyera más adecuados. Cfr. A.M.M., Acta Capitular n° 289, año 1891, f° 44.
- ³² *Ibid.*, 10 de abril de 1891, f° 64.
- ³³ A.H.P.M., Escribanía de don Miguel Espinosa Bustos, leg. 5813, 1891, Poder de Málaga Tranway's Company Limited a don Enrique Petersen, f. 1528-1532.
- ³⁴ A.H.P.M., Escribanía de don Miguel Espinosa Bustos, leg. 5812, 1891, Cesión de derechos y acciones, f. 337-346v.
- ³⁵ A.M.M., Acta Capitular n° 290, 1 de julio de 1892, f° 182v.
- ³⁶ LARA GARCÍA, M. P., *La cultura del agua: Los baños públicos de Málaga*, Málaga, Editorial Sarriá, 1997, pp. 51 y 83-113.
- ³⁷ A.M.M., Acta Capitular n° 289, 1891, f° 109v.
- ³⁸ *Ibid.*, 24 de junio de 1891, f° 126v.
- ³⁹ Mari Pepa Lara nos indica que dichas calles eran en 1898 las siguientes: calle Fernando Camino, Maestranza y del Puerto. *Ibid.*, pag. 81.
- ⁴⁰ A.M.M., Acta Capitular n° 290, 27 de mayo de 1892, f° 140.
- ⁴¹ En la documentación también aparece denominado como Establecimiento de cuadras, cocheras y demás dependencias necesarias al servicio y explotación de los tranvías. Cfr. A.M.M., Actas Capitulares n° 289, 12 de junio de 1891, f° 109v.
- ⁴² Sobre este barrio cfr. LARA, M. P., *Ibid.*, pp.74-82. RODRÍGUEZ MARÍN, F.J., “El entorno arquitectónico y urbanístico”, en *Descendimiento: 25 años de historia. 400 años de devoción*, Málaga, 2002, pp. 171-174.
- ⁴³ A.H.P.M., Escribanía de don Miguel Espinosa Bustos, leg. 5813, 1891, Compra Venta, f. 1535-1547.
- ⁴⁴ A dicho ingeniero atribuyen dos proyectos no realizados, uno para la línea del tranvía urbano, presentado el 19 de noviembre de 1881, y otro para la que uniría Málaga con el Arroyo de la Caleta, fechado el 15 de enero de 1882. Cfr. SESMERO, J., *Paseo romántico...op. cit.*, pp. 83-84.
- ⁴⁵ A.M.M., Acta Capitular n° 289, 12 de junio de 1891, f° 119v.
- ⁴⁶ A.H.P.M., Escribanía de don Leopoldo Gómez Ramírez, leg. 5844, 1896, Certificado de nueva obra, f. 765-766.
- ⁴⁷ RODRÍGUEZ MARÍN, F. J., “Manuel Rivera Valentín (1851-1903), primero de dos generaciones de arquitectos malagueños”, *Boletín de Arte*, n° 12, Málaga, 1991, pp. 238-239.
- ⁴⁸ MORALES FOLGUERA, J. M., “Alumbrado público y urbanismo en Málaga durante el s. XIX”, *Baetica* n° 4, Málaga, 1981, pag. 12.
- ⁴⁹ A.M.M., Acta Capitular n° 296, año 1898, f° 172 y 177-177v.
- ⁵⁰ *Ibid.*, f° 175.