

PATRIMONIO Y CIUDAD. LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE MÁLAGA ¿REHABILITADA?

Málaga, el tren y la modernidad: antecedentes

El pleno municipal celebrado el 9 de octubre de 1998 fue el punto de partida para la ejecución de un proyecto largamente esperado en Málaga. El denominado Plan RENFE (o Plan Vialia) conllevará la eliminación, mediante soterramiento, de esa gran herida para la urbe que es el cordón de líneas férreas; pero también significa la dinamización socioeconómica de un sector llamado a ostentar gran relevancia y, en definitiva, la modernización de la ciudad.

Pero no ha sido ésta la única ocasión en la que Málaga demandó modernizarse. La crisis económica que padecía la ciudad durante los últimos cuarenta años del siglo XIX y la dificultad de abastecimiento de carbón mineral para nuestras industrias siderúrgicas, que sin embargo poseían en abundancia las fábricas del Norte, centraban nuestros anhelos en la construcción del Ferrocarril de Málaga a Córdoba. Desde los industriales hasta las clases trabajadoras tenían puestas sus esperanzas en este transporte como medio que permitiese soslayar el periodo de decaimiento y abrir la economía malagueña hacia el exterior.

Los primeros intentos de realizarlo se remontan a 1852, y estuvieron auspiciados por Martín Larios, pero fue finalmente José de Salamanca quien se hizo con el control. En 1854 se subastó la construcción del tramo Almodóvar-Málaga, y la concesión la obtuvo Salamanca con tan solo una rebaja de un real frente a la propuesta de Martín Larios; y la de los túneles de este tramo con una diferencia de 5 rs¹. Fue un proceso largo, laborioso y caro. En 1859 el destacado comerciante norteamericano Jorge Loring se hizo con la concesión² y se elaboraron las bases para el establecimiento de una sociedad de acciones para financiar la construcción del ferrocarril, mientras que en 1860 se elaboraron el proyecto de *Reglamento* de la Sociedad Anónima "Ferro-carril de Málaga"³ y el proyecto de sus *Estatutos*⁴.

La llegada del ferrocarril: los inicios

Especial magnificencia tuvieron los hechos más destacados de este proceso: el inicio de las obras y la inauguración de la línea.

La primera de las efemérides tuvo lugar el 15 de marzo de 1860. Aquel día los diarios aparecieron decorados con orlas y con artículos y poemas que destacaban la importancia del acontecimiento, del que los principales accionistas (Heredia, Larios y Loring), esperaban obtener grandes beneficios que repercutirían en el resto de la economía de la ciudad. Un considerable gentío se había congregado en el Camino de Churriana y la Cruz de Humilladero, y a las 11 de la mañana la comitiva de autoridades partió desde la ciudad transportada en carros. A la altura del Puerto de Doña Justa se había levantado una tienda de campaña adornada con banderolas, aunque el fuerte viento que soplaba ese día deslució las decoraciones que se habían preparado.

El acto se inició con las interpretaciones de varias bandas de música y el lanzamiento de cohetes, tras lo cual las autoridades pasaron al interior de la tienda, en la que fue presentada el acta que había redactado el secretario, el político, literato y futuro ministro José Carvajal y Hué. Entre las personalidades que asistían destacaban el gobernador civil,



Marquesina metálica de la Estación de FF.CC. Detalle. (Foto: R. Marín)

D. Antonio Guerola; el alcalde, Díaz Zafra, y representantes de la Diputación Provincial, jueces de primera instancia y de paz y accionistas. El gobernador pronunció un elocuente discurso en el que elogió a Jorge Loring y destacó la trascendencia de esta fecha, de la que profetizó: “sería recordada por los hijos de Málaga, aunque pasasen muchos años...”. Los acontecimientos que se avecinan han venido a demostrar justo lo contrario.

Vivas a la reina Isabel II, más música y nuevos cohetes dieron paso al acto de remover la tierra con una pala de plata tras lo cual, las autoridades asistentes, entusiasmadas, tomaron azadones a los obreros y trabajaron durante un rato con ardor⁵.

La segunda efeméride tuvo lugar el día 18 de octubre de 1862, en el transcurso de una memorable visita que la reina Isabel II realizó a nuestra ciudad, quien entre otros actos, inauguró el ferrocarril Málaga-Córdoba⁶. Para aquella ocasión fue necesario levantar una estación de ferrocarril provisional, una arquitectura efímera más, que contribuyó a enfatizar la magnificencia de la visita y permitió desarrollar el acto en el marco noble y digno que la ocasión requería.

Desde el Camino de Churriana se accedía a través de un arco de triunfo de orden jónico con tres arcos y 17 metros de altura, cuya decoración integraban elementos ferroviarios y alusivos a la industria y el comercio. Desde éste, un camino enverjado conducía



Sello en relieve con la marca del fundidor de la estructura metálica. (Foto: R. Marín)

hasta una glorieta semicircular cuyos extremos topaban con el andén, y en el diámetro de la glorieta el edificio-estación, de orden dórico y dotado de escalinatas, columnatas, dos pabellones, atributos de las artes y la industria y mástiles con gallardetes y banderas venecianas.

El acceso al ferrocarril se hacía desde una tienda de campaña, igualmente decorada en colores blanco y azul y banderas nacionales. Las lápidas, imitando el mármol, exaltaban la figura de la monarquía y la efeméride, como la que rezaba: "ISABEL II FOMENTA LA PROSPERIDAD NACIONAL". Desde este lugar se efectuó la bendición de la locomotora y el resto de los vagones por el obispo, pero lo apretado del programa regio impidió que SS.MM. accediesen al convoy, sino que se trasladadas hasta el santuario de la Virgen de la Victoria. Ya por la tarde la reina fue representada por el ministro de Fomento, quien acompañado del ingeniero Arriete y de las autoridades, realizó el trayecto del primer tramo de la línea, hasta la estación de Casa-blanca, en lo que se invirtieron 40 minutos⁷.

La Estación de Ferrocarril: pionera de la arquitectura del hierro en Málaga

Al año siguiente se acometía la inaplazable construcción de un terminal de viajeros definitivo, encargándose el proyecto al ingeniero Antonio Arriete, ingeniero jefe de la Sociedad del Ferrocarril, quien lo concluyó el 12 de mayo de 1863⁸. Apenas unos días más tarde, el 20 del mismo mes, Jorge Loring, como director gerente de la Sociedad Anónima Ferro-carril de Córdoba a Málaga, presentó un escrito ante el Ayuntamiento indicando que tenía adquirido un terreno frente al convento del Carmen, en las Huertas de Guillermo Reboul y de José Jáuregui, sobre el que debía comenzar de inmediato la construcción de la estación. No obstante, conecedor de que el Ayuntamiento proyectaba un ensanche en esta zona de la ciudad, solicitó que se le señalasen los atirantados a los que debía someterse el nuevo edificio. El municipio tenía proyectada para esta zona la realización de una plaza rectangular y pasó la petición a la Comisión de Ornato⁹.

El proyecto de estación fue elaborado con arreglo a la estimación del tráfico de viajeros y mercancías, y en el edificio se advierten dos sectores diferenciados: los pabellones de viajeros y la gran marquesina que cubría los andenes, dispuestos en el espacio intermedio entre ambas edificaciones.

Los pabellones eran dos inmuebles idénticos, de dos plantas de altura y mostrando hacia la Explanada de la Estación su fachada principal: cinco ejes de huecos, con arco de medio en la planta inferior y rebajados en la superior, del que se destaca el eje central por los cajeados horizontales que enmarcaban la portada —armonizando con la cadena de almohadillado de las esquinas—, el balcón de la planta superior flanqueado por pilastras y el remate de fachada acogiendo un reloj. En general podemos calificar su estilo constructivo como ecléctico, que es la corriente en la que se resolvían la mayor parte de los edificios de la época.



Marquesina de la estación vista desde los andenes. (Foto: R. Marín)



Detalle de la estructura metálica en el interior. (Foto: R. Marín)

El pabellón de la izquierda acogía al movimiento de partida de los trenes, mensajería, telégrafos y salones para viajeros, y el de la derecha el movimiento de llegada, jefe de estación, despachos de empleados y dependencias para devolución de equipajes.

Para la marquesina, sin embargo, se optó por una solución técnica y arquitectónica radicalmente distinta. Puesto que este era el espacio que acogería los topes de las vías y a la multitud que embarcaba o esperaba a los viajeros, la amplitud y la diafanidad eran una exigencia que solo podía obtenerse mediante el empleo de un material que hacía relativamente poco tiempo se había introducido en la arquitectura: el hierro.

Siguiendo los ejemplos de otros países europeos la capacidad de sustentación, resistencia al fuego, rapidez constructiva y la versatilidad del material se pusieron a disposición del ingeniero, que de esta forma introducía en la arquitectura los beneficios aportados por la Revolución Industrial.

La polémica surgida en estos años entre arquitectos e ingenieros, por competencias sobre todo, tuvo su reflejo en nuestra ciudad en la "disputa" mantenida en el seno de la Sociedad Malagueña de Ciencias Físicas y Naturales entre el ingeniero José M^a. de Sancha —partidario de utilizar el hierro sin disimulos y adoptando formas propias del nuevo material—, y el arquitecto Manuel Rivera Valentín, partidario de aprovechar la posibilidad de moldeo tras la fusión para dotarlo de una apariencia clásica o historicista¹⁰. Probablemente, el hecho de que fuese un ingeniero el proyectista de la Estación de Málaga determinó que se decantase por la primera opción y por el empleo de un lenguaje arquitectónico que resultaba novedoso en la ciudad.

La terminal o marquesina unía los dos pabellones de viajeros, a los que superaba en altura, configurando un gran cuerpo longitudinal cubierto a dos aguas con chapa ondulada. Respecto a su fachada, lo que en el proyecto original era una sucesión de arcos sobre columnas, en la ejecución final fue un gran arco central flanqueado por otros dos de menor luz. Pero permanecía lo esencial: el uso de columnas de fundición como soporte y la ligereza de una estructura que permitía abrir gran parte de la fachada con una cancela asentada sobre muro de jaspón en la parte inferior y con vidriera superior que dejaba penetrar la luz.

En aquellos años en los que se había iniciado el declive de la industria malagueña la estructura férrea hubo que realizarla en el extranjero, por la compañía F. de la Rochette y C^{ia}., en Fomberies de Givors, Rhone¹¹, una localidad francesa alpina cercana a Lyon¹².

Lo mismo ocurrió cuando, años más tarde, se construyó el Mercado de Atarazanas (1875-1878), cuya estructura en hierro realizó la fábrica Pérez Hermanos de Sevilla; o con la Plaza de Toros de la Malagueta (1874-1876), cuyo suministro metálico realizó la fábrica Tejedor y Formosa, de Barcelona, aunque el montaje lo realizó también Pérez Hermanos.

Estas precisiones cronológicas no constituyen un dato anecdótico, pues confirman que la Estación de Ferrocarril es el ejemplo más antiguo de utilización de la arquitectura del hierro en nuestra ciudad. Este criterio, el empleo de una técnica o solución constructiva novedosa, o la singularidad de un inmueble dentro de su tipología, son argumentos que han servido para otorgar protección legal a otras construcciones industriales, como los embarcaderos de mineral de Huelva o Almería.

La Estación de FF.CC. y el urbanismo de la ciudad

Pero la trascendencia de la estación no queda circunscrita al ámbito de la arquitectura, sino que afecta también al urbanismo, pues su construcción no se ejecutó de forma aislada. Simultáneamente, la empresa había elaborado un proyecto para unir la estación con el puerto de la ciudad, un aspecto esencial teniendo en cuenta que los principales ingresos y beneficios que se esperaban del nuevo medio de transporte estaban en relación con el tráfico de mercancías. El sistema ideado era el de un camino de hierro por el que los vehículos se moverían con tracción sangre, es decir, con tiro animal. La reina, que había recibido el proyecto para darle su aprobación, había recibido también las quejas de varios vecinos, casi todos ellos de la calle Vendeja, por la que se preveía que transcurriese el trazado y cuya calidad de vida se vería notablemente disminuida por el trasiego, el ruido e incluso olores desagradables¹³. Este "tranvía", que es como lo podríamos definir, no debió llevarse a cabo, pues tras algunos intentos fallidos el primer tranvía se inauguró en nuestra ciudad en 1905¹⁴.



Imagen histórica. El Capitán General de Sevilla a su llegada a la estación
(h. 1900. A.D.E. Fundación UNICAJA)

Quizás a falta de su conclusión definitiva, la Estación de FF.CC. de Málaga comenzó a prestar sus servicios el día 16 de septiembre de 1863, conjuntamente con las estaciones de Campanillas, Cártama, Pizarra y Álora¹⁵. Este mismo día el diario local *El Avisador Malagueño* publicaba un anuncio informando de la puesta en servicio de un carruaje (denominado "ómnibus") con capacidad para 18 viajeros, que prestaría sus servicios de transporte hasta la estación. Partía desde la Plaza de la Merced (precio 2 reales) y desde la Alameda (1 real), una hora antes de la salida del tren, recogía equipajes y podía llevar a los viajeros hasta su domicilio¹⁶. Al día siguiente, 17 de septiembre, el mismo diario proporcionaba la información de la puesta en servicio, el día anterior, de la línea de ferrocarril hasta Álora, a la vez que indicaba que los trabajos en el resto de la línea continuaban en actividad¹⁷.

Meses antes de inaugurarse la línea, el 29 de agosto de 1862, había sido aprobado el plan urbanístico para construir una plaza ante la estación, en terrenos de la denominada Huerta de Reboul o del Buey, que inicialmente iba a presentar forma semicircular¹⁸. En diciembre de 1863 el tema aún no se había resuelto, y el director gerente de la empresa apremiaba al Ayuntamiento para que resolviese si la plaza sería definitivamente semicircular o rectangular, para que se fijasen los atirantados de la estación y el terreno que el municipio tendría que adquirir a la compañía para ejecutar el proyecto¹⁹.

Las alineaciones no se resolvieron hasta el 11 de octubre del año siguiente, 1864, acordándose que la calle que separaría la estación y el convento del Carmen (la actual c/. Eslava), así como las laterales al mencionado edificio, tendrían una anchura de 18 metros²⁰, y que sus líneas fuesen paralelas para así suprimir los ángulos entrantes y salientes y regularizar la trama urbanística de la zona. En diciembre de 1864 se cursó orden al arquitecto municipal para que realizase los planos y se iniciase la tramitación del ensanche con arreglo a la R.O. de 19 de diciembre de 1859²¹.

Años más tarde, en 1879, la línea Córdoba-Málaga fue traspasada a la compañía Ferrocarriles Andaluces²², integrada por fuertes capitales extranjeros, cuyo director gerente más destacado fue Leopoldo Keromnes (+1818). Desde su construcción en 1908, la sede de esta compañía se estableció en el edificio del Paseo de Réding nº. 10, conocido por los malagueños como "Palacio de la Tinta" en alusión a su función adminis-

trativa. Este inmueble, perteneciente en la actualidad a la Confederación Hidrográfica del Sur, ha sido recientemente rehabilitado.



D. Leopoldo Keromnes, director de Ferrocarriles Andaluces (A.D.E. Fundación UNICAJA)

El Plan RENFE: un futuro desesperanzador para la Estación de FF.CC.

El fin que le espera a la Estación de Ferrocarril de Málaga es, sin embargo, muy distinto. La aprobación del Plan RENFE constituyó una importante noticia que, lógicamente, recogió la prensa desde sus momentos iniciales. Las informaciones daban detalle del proyecto y del uso lúdico-comercial previsto para la terminal de viajeros tras la profunda remodelación del inmueble. Las obras incluían la rehabilitación de los dos pabellones anexos a la fachada principal y, eso sí, se sustituía la cubierta a dos aguas por una bóveda rebajada. La fotografía de la maqueta²³ que ilustraba la información permite apreciar con toda la claridad la permanencia de la soberbia estructura férrea entre las dos construcciones aledañas, tras la cual se extendía la mencionada bóveda.

Esta fue la imagen positiva y optimista que percibimos los malagueños, pues las informaciones que siguieron a ésta durante los años siguientes aludían a los profundos cambios realizados sobre el proyecto inicial. Se mantenía la ya mencionada rehabilitación de los pabellones y –sin aludir a ello de forma explícita–, reproducían una fotografía de la nueva maqueta, en la que la marquesina de hierro ha sido sustituida por una cubierta



Sede de los Ferrocarriles Andaluces, continuador de la Sociedad Ferrocarril Málaga-Córdoba
(A.D.E. Fundación UNICAJA)

plana, que actualmente está en avanzado proceso de construcción. De esta forma, taimada y calculada, se nos priva a los ciudadanos de una de las señas de identidad de este sector de la ciudad, un símbolo de nuestro ya desaparecido esplendor industrial y un elemento representativo de la modernidad que Málaga pretendió, durante el siglo XIX, y aún todavía pretende.

En el techo del Teatro Cervantes, Ferrándiz, con la ayuda del también pintor Muñoz Degrain, reprodujeron alegorías de la Historia, la Industria y el Comercio de Málaga, y eligieron precisamente a la Estación de Ferrocarril —entonces recién construida—, para representar la modernidad y las justas aspiraciones de progreso que por entonces reclamaba la ciudad. No deja de resultar significativo que esta nueva modernidad que se nos avecina, fundamentada en la actividad comercial y la industria del ocio, tenga que asentarse sobre la desaparición de los símbolos de la modernidad de antaño.

Curiosamente, los pabellones que se van a rehabilitar resultaron profundamente transformados en sucesivas intervenciones a lo largo del siglo XX, y ya no conservan almohadillados, el remate con el reloj ni el balcón original. La actuación que los rehabilitará sigue unos criterios más bien reproductivos y de reconstrucción, a la vez que se elimina lo verdaderamente valioso, lo que supone originalidad y singularidad.

Frente a esta actitud podemos argumentar el muy distinto proceder de otras capitales: la Estación de FF.CC. de Atocha (Madrid), reconvertida en un agradable invernadero que recibe a los viajeros; la de Plaza de Armas de Sevilla, rehabilitada como centro comercial; la de Orsay en París, actual Museo de Pintura Impresionista, o la de Mapocho en Santiago de Chile, impresionante centro cultural.

Francisco José Rodríguez Marín

NOTAS

- 1 Suplemento *El Correo de Andalucía* n.º. 718, 23 de febrero de 1854
- 2 PALOMO DÍAZ, Fco., *La sociedad malagueña del siglo XIX*, Málaga, 1983, pag. 85
- 3 La sociedad tenía sus oficinas en la Alameda n.º. 25. Su director gerente era D. Jorge Loring, y sus directores D. Martín Larios, D. Tomás Heredia, D. Felipe Vitali y D. Basilio Pareut. El Consejo de Administración lo presidía, de forma honoraria, el Excmo. Sr. Marqués del Duero. Entre los 17 vocales que integraban el consejo figuraban otros personajes destacados, como Gaspar Díaz Zafra o Vicente Martínez Montes. Vid. VILA, Benito, *Guía del viajero en Málaga*, Málaga, 1861, (edición facsímil de Diputación Provincial y Academia de BB.AA. de San Telmo, 1998), pp. 460-461.
- 4 (A)rchivo (D)íaz de (E)scovar, caja 31 documento 5-3 y 5-5
- 5 A.D.E., caja 31, doc. 1-1 (recorte de prensa)
- 6 Vid. FRANQUELO, Ramón, *La reina en Málaga*, Imprenta El Correo de Andalucía, 1862 (edición facsímil y estudio de Rosario Camacho Martínez, Universidad de Málaga, 1991), pag. XXXIII.
- 7 *Ibid.*, pp. 37-40.

- 8 OLMEDO CHECA, Manuel, *Miscelánea de documentos históricos urbanísticos malacitanos*, Ayuntamiento de Málaga, 1989, pp. 231-237.
- 9 (A)rchivo (M)unicipal de (M)álaga, Actas Capitulares vol. 260, f. 130-130v, sesión 1 de junio de 1863
- 10 Sobre este tema véase: RODRÍGUEZ MARÍN, F.J., "El hierro en la arquitectura malagueña del siglo XIX", *Dintel* n.º 32, Málaga, 1992, pag. 43.
- 11 En una de las columnas puede observarse un sello en relieve con esta información.
- 12 Esta opción no debe resultar extraña, si consideramos que por estas fechas había compañías francesas, como Fives-Lille, especializadas en el suministro de material férreo para montar fábricas de azúcar, a las que abastecía desde máquinas de vapor y otras maquinarias hasta las columnas de fundición para el edificio.
- 13 A.M.M., Act. Cap. vol. 260, f. 240v-241, sesión 22 de junio de 1863
- 14 BURGOS MADROÑERO, Manuel, "Los tranvías de Málaga", *Jábega* n.º 9, 1975, pag. 39.
- 15 Carta del director de Ferrocarriles Andaluces a Narciso Díaz de Escovar de fecha 18 de julio de 1934. A.D.E., caja 31.
- 16 *El Avisador Malagueño*, 16 de septiembre de 1863.
- 17 *El Avisador Malagueño*, 17 de septiembre de 1863, pag. 3.
- 18 A.M.M., Act. Cap. vol. 261, f. 67-67v, sesión 14 de marzo de 1864. La forma semicircular que se dio a la glorieta integrada en la estación efímera construida para la inauguración de la línea por la reina Isabel II, en octubre de este mismo año, puede estar en relación con este proyecto urbanístico.
- 19 A.M.M., Act. Cap. vol. 260, sesión 7 de diciembre de 1863.
- 20 A.M.M., Act. Cap. vol. 261, f. 228-229, sesión 11 de octubre de 1864.
- 21 A.M.M., Act. Cap. vol. 261, f. 301v-302v, sesión 19 de diciembre de 1864.
- 22 PALOMO DÍAZ, Fco., *op. cit.*, pag. 86
- 23 Véase diario *Sur*, 10 de octubre de 1998, pag. 4.