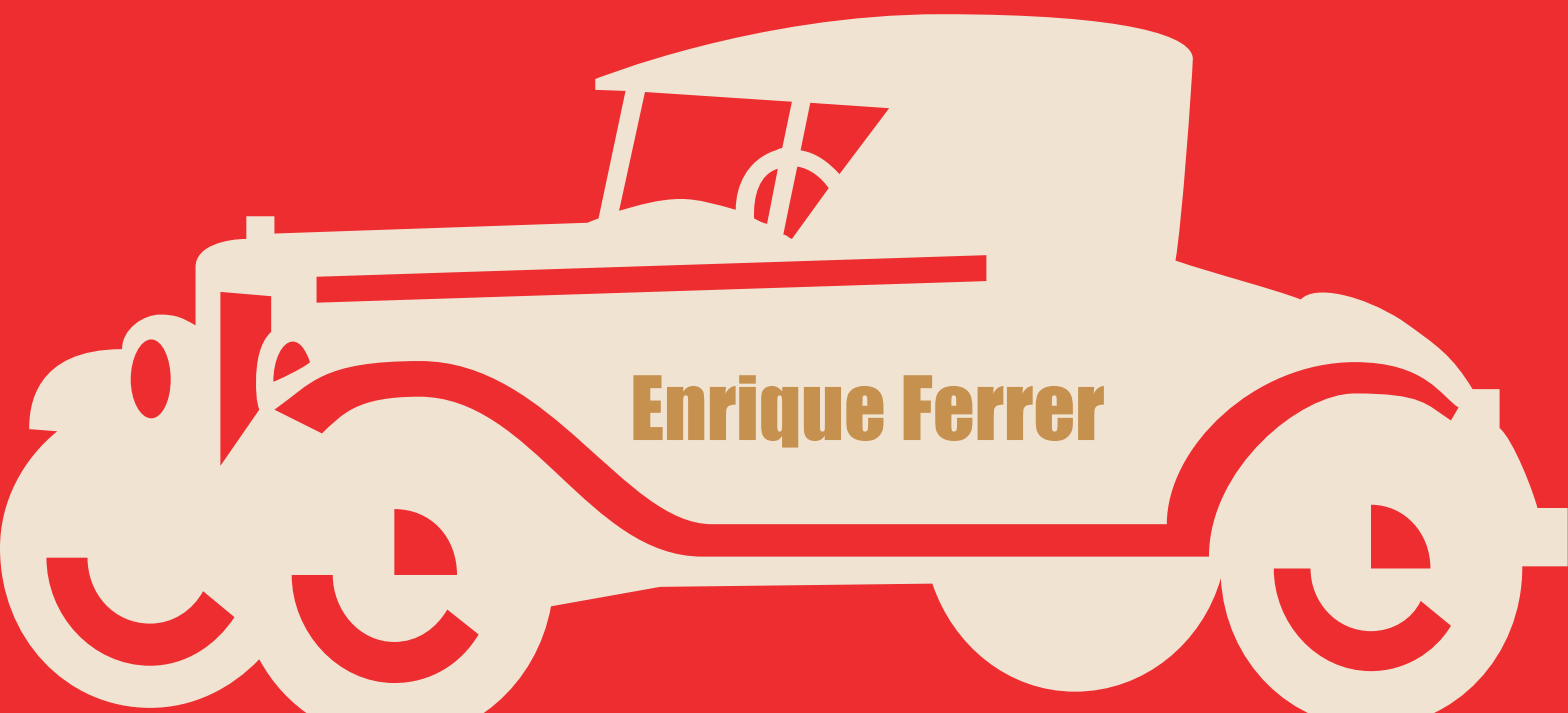


50 AÑOS
DEL AUTOMÓVIL
EN MÁLAGA

(1907-1957)

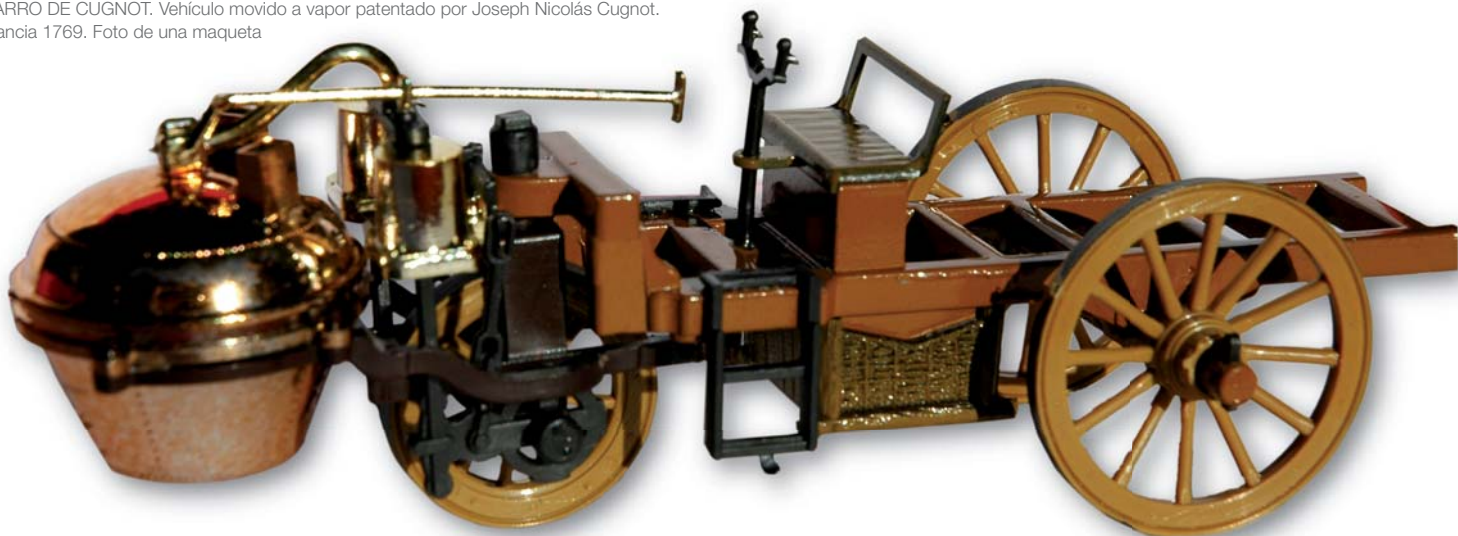




CARTEL DE LOS FESTEJOS DE MALAGA. 1906. Archivo Díaz de Escovar, Fundación UNICAJA

En este año 2007 se cumple el centenario de la aparición oficial del automóvil en nuestra ciudad. A lo largo de ese estudio nos ocuparemos sólo del primer medio siglo de su historia, es decir hasta la aparición por las calles malagueñas del “seiscientos” en 1957.

CARRO DE CUGNOT. Vehículo movido a vapor patentado por Joseph Nicolás Cugnot. Francia 1769. Foto de una maqueta



Si el primer automóvil data a nivel mundial de 1886, estamos seguros de que en los últimos años del siglo XIX ó en los primeros del XX existía ya algún vehículo de motor en Málaga. Una de las pruebas que lo avalan es el programa de Grandes Fiestas organizadas por la Junta Permanente de Festejos del 11 al 22 de agosto de 1906, que se conserva en el Museo de Artes Populares. El motivo de su portada es delicioso para los amantes del automóvil, pero en su época debió de ser revolucionario, pues en vez de aparecer un lujoso carruaje de caballos la imagen era de un novedoso vehículo conducido por dos bellísimas damas, elegantemente ataviadas. El autor del cartel rompió con todos los estereotipos de la época, y a mayor abundamiento arrinconó el machismo reinante y colocó al volante a una mujer.

La primera pregunta que se plantea es ¿Cuándo surge el primer automóvil en el mundo? Difícil es determinar antes qué entendemos por automóvil. En el Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras de 17 de septiembre de 1900 en su artículo primero, se decía lo siguiente: *Bajo el nombre de coche automóvil, se comprenden todos los carruajes movidos por fuerza mecánica.* Por otra parte el Diccionario de la Academia Española lo define así: *Es un vehículo que se mueve por sí mismo; aplícase principalmente a los vehículos que pueden ser guiados para marchar por una vía ordinaria sin necesidad de carriles y llevan un motor, generalmente de explosión, que los pone en movimiento*”. Y añadía: *coche destinado al transporte de personas*.¹

Por tanto, acogiéndonos a la definición anterior y siguiendo la pauta dada por la mayoría de los estudiosos sobre este tema, hemos de señalar la fecha de 1886 como la aparición del primer vehículo movido por un motor de explosión alimentado por gasolina.

A partir del reglamento aprobado en 1900 había una gran confusión, existiendo disparidad entre las disposiciones dictadas por los alcaldes y gobernadores civiles de las diferentes provincias. No había un criterio uniforme, tanto en la identificación de los vehículos como en su inscripción en el Ayuntamiento y en las Jefaturas de Obras Públicas. Debido a estos problemas el 24 de mayo de 1907 se publicó una Real Orden en la que se disponía que los propietarios de coches que tuviesen sólo licencia de la autoridad municipal, la solicitaran también del Gobierno Civil. Igualmente se especificaba la obligatoriedad de llevar dos placas identificativas, una en la

¹ ORTEGA, G. y GOYTRE, R., *Tratado práctico de automóviles*. Madrid, 1908.

parte delantera y otra en la trasera, ambas visibles, con la contraseña de la provincia a que perteneciera, en el caso de Málaga “MA”, y a continuación y separado por un guión el número de orden de la licencia.²

Para conocer la prehistoria de este nuevo medio de transporte es preciso recordar algunos antecedentes. En 1725 nace en Francia Joseph Nicolás Cugnot, que tras realizar estudios de ingeniería militar se enroló en el ejército francés. Fue un apasionado de los vehículos movidos a vapor, estudiando probablemente las técnicas y experiencias de los ingleses Thomas Savery, que vivió a finales del siglo XVII, y las de Newcomen, que patentó un vehículo movido a vapor cuya primera prueba oficial data de 1769. En 1771 presentó un nuevo vehículo perfeccionado, al que enganchó una pieza de artillería con un peso de 5 toneladas, alcanzando los 15 Km/h. sobre un recorrido de 5 kilómetros, con total éxito.

El llamado *carro de Cugnot* era una especie de locomotora, formado por un bastidor de madera dotado de tres ruedas: una delantera, motriz y directriz y dos traseras. Un soporte de hierro sostenía la caldera de vapor en su parte anterior y un émbolo transmisor accionaba los *criquettes* del eje de la rueda.³

Entre 1799 y 1801 el inglés Ricardo Trevithick puso en marcha un nuevo vehículo, reduciendo el tamaño del motor patentado por Watt, y a medida que avanzaba el siglo XIX, surgieron otros vehículos como los diseñados por los ingenieros Gurney y Hancock, que comenzaron a explotar servicios interurbanos entre Londres y sus cercanías.

En España se llamaron *locomóviles* a este tipo de vehículos que utilizaban el vapor como fuerza motriz. Se tienen noticias que en 1857 se construyeron en Barcelona dos, diseñados por el ingeniero Antonio Serrallach.⁴ En Valladolid, en 1861, el ingeniero Pedro Ribera construyó un locomóvil de nombre “Castilla”, y según las noticias de prensa realizó el viaje Valladolid-Madrid llevando pasajeros a una velocidad máxima de quince K/h.⁵

En pleno siglo XIX en Alemania Nicolás Augusto Otto, influenciado por los descubrimientos del belga Lenoir, estudió el motor de explosión de cuatro tiempos y descubrió que su rendimiento podía incrementarse mediante la compresión del combustible previo al encendido. Otto participó en la Fábrica de Motores a Gas Deutz, que dirigía el ingeniero Gottlieb Daimler, que gozaba de una gran experiencia y prestigio, y buscaba la aplicación de nuevos combustibles a los motores. Ambos se asociaron con Maybach y Rings, directores de los laboratorios de Investigación.⁶

En 1882 Daimler se independizó estableciéndose en Stuttgart, y allí se le asoció Maybach como proyectista con el objetivo de fabricar un motor más ligero que los que fabricaba la Deutz, modificando el encendido y usando gasolina como combustible. Una vez construido lo acopló a un singular artilugio en forma de bicicleta de madera con dos pequeñas ruedas adosadas. Al año siguiente, en 1886, modificó el motor acoplándolo esta vez a un coche de caballos adaptado al invento.



MEDALLA DEL 75 ANIVERSARIO DEL PRIMER AUTOMÓVIL 1886-1961. Efigies de G. Daimier y C. Benz

² Ibidem

³ TOMÁS RAZ, M., *Prehistoria del automóvil. El automóvil antes de 1.900*. Prensa Española. Madrid, 1975.

⁴ Ibidem

⁵ GIMENO VALLEDOR, P., *El automóvil en España. Su historia y sus marcas*. Real Automóvil Club de España, Madrid, 1993.

⁶ TOMÁS RAZ, M., ob. cit.

PRIMER AUTOMÓVIL 1886.
Patentado por Carl Benz. Triciclo



⁷ (A)rchivo (M)unicipal de (M)álaga, Sección 1, legajo 143, nº 3.

Meses antes de que Daimler y Maybach consiguieran la patente de su primer automóvil, en la ciudad alemana de Mannheim, el ingeniero Carl Benz, ajeno a los trabajos realizados por los anteriores, fabricó un motor de cuatro tiempos y lo acopló a un triciclo especialmente diseñado, lanzando al mundo el primer automóvil.

Fue patentado el 29 de enero de 1886, su motor era monocilíndrico horizontal con 980 c.c. y alcanzaba 0.9 C.V. a 500 r.p.m.. Su peso era de 230 Kg. y lograba velocidades de hasta 15 Km/h. Su motor, alojado en la parte trasera cerca de las ruedas motrices, transmitía la potencia mediante una correa a un eje secundario provisto de diferencial desde donde el movimiento llegaba a las ruedas mediante dos cadenas.

La Málaga de aquella época padecía aún las consecuencias de un proceso de desindustrialización que acabó con la etapa fulgurante que se había iniciado a fines del siglo XVIII y que comenzó a declinar con la aparición de la filoxera en 1878 en nuestra provincia, hasta que se produjo una hecatombe social y económica.

En los primeros años del siglo XX, cuando la provincia contaba con más de 500.000 habitantes, la matriculación de automóviles fue muy baja, pues en los diez primeros años de la centuria, entre 1907 y 1916, sólo se matricularon 200 vehículos. Sus primeros usuarios fueron los miembros de la clase oligárquica tanto urbana como agraria, y sobre todo los comerciantes, muchos de ellos de ascendencia foránea. Aquellos primeros vehículos eran extremadamente ruidosos y a veces circulaban en manos poco expertas. Para algunos ciudadanos eran peligrosos y destartados, faltándole la belleza del coche de caballo.

En el Archivo Histórico Provincial de Málaga descubrimos un trabajo realizado por D. Mariano Fernández titulado: *Memoria acerca del establecimiento de coches automóviles para el transporte de viajeros y mercancías por las carreteras de la provincia de Málaga*. Está fechado el 8 de enero de 1900, y en él se consideraba al automóvil como la anhelada alternativa al transporte de sangre y al ferrocarril, de gran utilidad en las regiones en las que no existía éste, y defendiendo la implantación del sistema al poseer numerosas ventajas, como la gran libertad de movimientos, el ser rápidos, potentes y económicos, y muy versátiles para toda clase de transporte.⁷

Como vemos, si éste trabajo se escribió en los albores del siglo XX, nos demuestra que algunos vehículos automóviles ya circulaban por Málaga en los últimos años de la centuria anterior.



De Dion Bouton Populaire 1903

Según datos del investigador D. Julián Sesmero⁸, en los 19 primeros años fueron registrados en Málaga 2.304 vehículos, distribuidos por años como muestra la adjunta tabla.

AÑO	Nº MATRICULACIONES
1907	7
1908	10
1909	14
1910	13
1911	17
1912	30
1913	26
1914	33
1915	22
1916	28
1917	41
1918	19
1919	33
1920	256
1921	152
1922	229
1923	643
1924	284
1925	447
TOTAL:	2.304

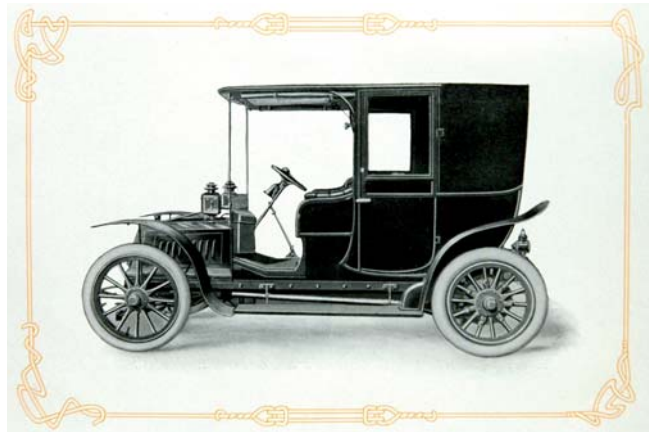
En los 10 primeros años los automóviles matriculados eran solamente 200, pero a partir de 1920 se produjo un gran incremento: 256 en un solo año, con la cifra récord de 643 matriculados en 1923.

⁸ SESMERO, J. *Málaga, su historia y sus gentes. La era del automóvil en Málaga*. Edit. Bobastro. Málaga, 1987.

⁹ AUMENTE Y MARTÍN, J., *Índice automovilista*. Imp. Genérica, Madrid, 1919.

Partiendo de una información que data de 1918⁹, en otro recuadro se recogen los nombres de los propietarios y las marcas de los primeros 10 automóviles matriculados en Málaga:

MA-1	Francisco Merino García	Málaga	Oldsmobile
MA-2	Enrique Esteban	Madrid	Panhard et Levassor
MA-3	José Jiménez Cuenca	Ceuta	Oldsmobile
MA-4	José Álvarez Net	Málaga	Panhard et Levassor
MA-5	Francisco Álvarez Net	Málaga	Rochet Schneider
MA-6	Francisco Álvarez Net	Málaga	Rochet Schneider
MA-7	José Luque Leal	Málaga	Panhard et Levassor
MA-8	José Simó Méndez	Málaga	De Dion Bouton
MA-9	Pedro Estévez	Málaga	Delaunays Belleville
MA-10	Condesa de Pardo Bazán	Madrid	Renault





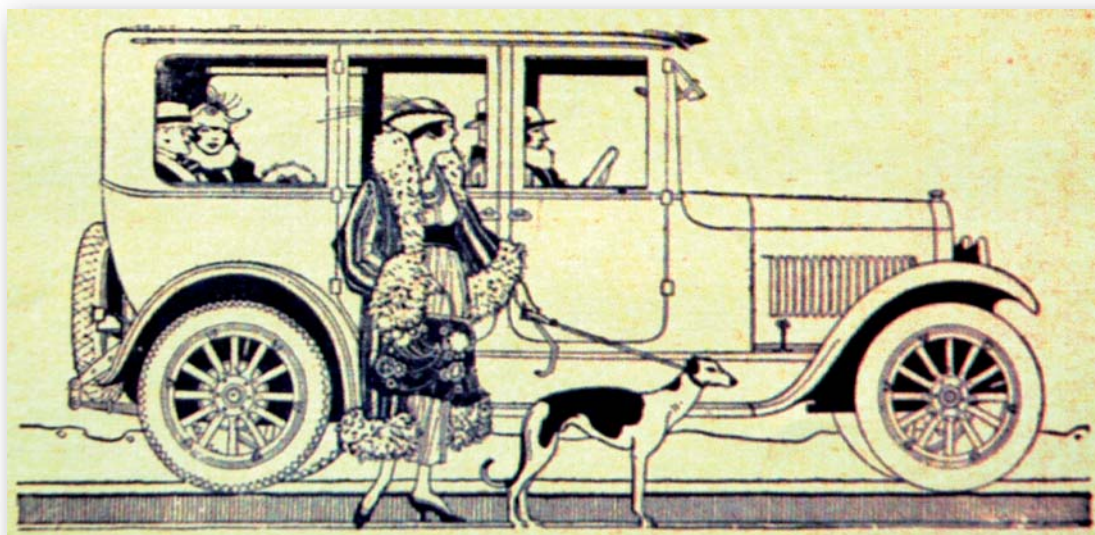
Archivo Díaz de Escovar. Fundación Unicaja

Desconocemos cuál fue el primer automóvil que circuló por nuestra ciudad antes de 1907, aunque algunos lo hicieron antes de que fuera obligatoria la matriculación, y si lo fueron posteriormente no tuvo necesariamente que ser con MA-1. Ésta matrícula, concedida el 10 de agosto de 1907, sabemos que correspondía a un turismo norteamericano Oldsmobile con motor número 16.356 y potencia de 4 CV, cuyo propietario era D. Francisco Merino García, dueño de un taller de bicicletas, que en esos momentos con una gran visión comercial y de futuro vislumbró la importancia que podía alcanzar la motorización, y se convirtió en el primer concesionario en nuestra ciudad representando la marca francesa De Dion Bouton.¹⁰ Tuvo su primer establecimiento como concesionario y taller mecánico desde 1895 en calle Tomás Heredia 30 y más tarde en Somera 5. De los cien primeros coches matriculados en Málaga siete eran De Dion Bouton.

El MA-2 era un Panhard et Levassor con motor nº 8.359 y 15 CV de potencia¹¹, matriculado en la misma fecha a nombre de D. Enrique Esteban, con domicilio en Madrid. El MA-

¹⁰ Biblioteca de la Fundación Real Automóvil Club de España

¹¹ Ibidem



3 fue otro Oldsmobile, cuyo propietario era D. José Jiménez Cuenca, de Ceuta.

El automóvil más antiguo que hemos encontrado es el Panhard de D. José Álvarez Net, que con fecha 26 de julio de 1905 fue autorizado por el gobernador civil para circular por todas las carreteras españolas. Según consta en dicho certificado su motor era el nº 8.693 y su potencia de 18 CV. Más adelante, el 21 de agosto de 1907, el gobierno civil expidió el certificado autorizando la circulación de dicho automóvil con la matrícula MA-4.

La imagen más antigua que hemos conseguido de un automóvil en Málaga, que data de 1907, corresponde a un De Dion Bouton. Como puede observarse aún no se ha matriculado. La familia que aparece retratada está formada por D. José Buzo Díaz y su esposa D^a. Matilde Ferrer Viot, acompañados de su hija Dolores y el pequeño Ricardo con un año aproximadamente. Según los datos de matriculaciones que obran en nuestro poder, este coche sería el MA-8. En 1918 su propietario era D. José Simó Méndez. El automóvil correspondía al modelo *Tonneau*, de cuatro plazas, tipo "R", llamado "populaire", que apareció en el mercado en 1903. Su motor monocilíndrico con dos velocidades tenía una potencia de 8 CV y alcanzaba los 40 Km/h.¹²

Según el "Índice Automovilista" de 1919, desde 1907 a 1918 inclusive se matricularon 256 vehículos; las marcas que más se vendieron en esos años fueron por orden de cantidad: Hudson 31, Hispano Suiza 24, De Dion Bouton 23, Renault 14, Haynes 12, Star 10 y Peugeot 9 unidades.¹³

En el Registro de Automóviles editado en 1921 por el Real Automóvil Club de Málaga, que comprendía un total de 2.516 vehículos, se observa cómo hay marcas que se consolidan y siguen en alza sus ventas como son el caso de Haynes, Hudson o Renault y otras nuevas surgen inundando el mercado como: Overland Willys, Ford, Chevrolet, Essex, Fiat o Buick. En las matriculaciones de vehículos también estaban incluidas las motocicletas.¹⁴

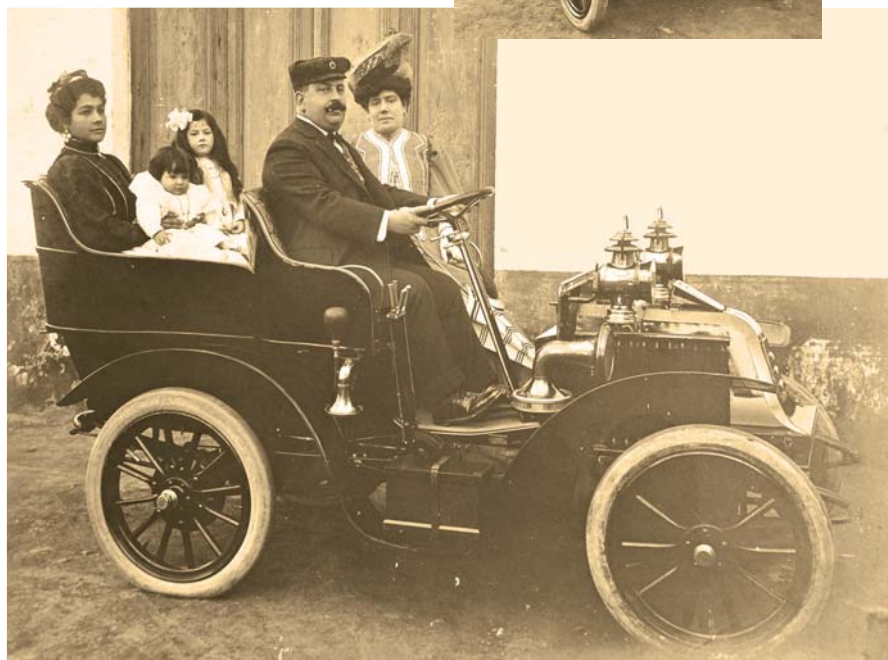
En 1925 la concesión de la marca Renault era de los hermanos García Moreno, establecidos en la Cortina del Muelle 55, pero en 1930 se hizo con ella D. Salvador Maldonado Leal, con oficina en Alameda nº 22, en donde tenía un surtidor de gasolina, que fue trasladado al nº 180 de Carretera de Cádiz, en donde abrió una moderna Estación de Servicio, no sólo para la venta de carburante de CAMPSA, sino también para la venta del célebre automóvil francés.

AUTOMÓVIL "DE DION BOUTON" 1907.
Familia Buzo-Ferrer. Posteriormente
matriculado en 1908 con la matrícula MA-8

¹² Ibidem

¹³ AUMENTE Y MARTÍN, J., ob. Cit.

¹⁴ *Registro de automóviles de la provincia de Málaga*. Real Automóvil Club de Málaga". Imp. Montes, Málaga, 1927.



- ¹⁵ BENTTEZ FERRETER, JOSÉ. *Guía de Málaga*, 1922
- ¹⁶ Anuario del Real Automóvil Club de España”. Madrid, 1929
- ¹⁷ *La Hoja del Lunes*, Málaga, 24 de mayo de 1948.

Las instalaciones del Real Automóvil Club de Málaga tenía sus oficinas en el nº 9 de la calle Larios. Sus socios eran muy pocos, y pertenecían a la clase más pudiente de la sociedad malagueña.¹⁵ Dependía del Real Automóvil Club de España. En 1929, siendo su presidente el conde de Guadalhorce, cambió su domicilio social a la Alameda de Carlos Haes nº 3.¹⁶ El club era el órgano que informaba sobre los itinerarios, estado de las carreteras, permisos locales y reunía a los amantes del automóvil, editando la revista mensual *Málaga Automóvil*, que era portavoz oficial de los clubs de Jaén, Granada y Málaga.

La convulsión que creó la guerra civil en nuestro país llevó tras de sí el desastre nacional, que alcanzó de lleno al sector de los automóviles con la requisa de los mismos por ambos bandos contendientes.

Pocos automóviles sobrevivieron a aquellas circunstancias, y los que se salvaron sufrieron todo tipo de reconversiones, en las que el ingenio jugó un gran papel. La gran penuria económica de la posguerra y la guerra mundial provocaron que entre 1936 y 1950 fueran muy pocos los automóviles que entraron en España, además de producirse una gran esca-



AUTOBÚS FORD. MA-4.466 de la Sociedad Malagueña de Tranvías. 1930. 3 ejes

Hoja del Lunes 5

Cuarenta kilómetros a la hora, para dos personas y un coste de doce mil ptas.

Es el auto más pequeño del mundo, construido en Málaga

Hace unos días rodó por las calles de Málaga el auto más pequeño del mundo. Lo ocupaban su constructor don Francisco Ruibérriz y Torres de Lara y su primo don Francisco Bellido Lara, uno de los que creyeron en la obra y ayudaron a realizarla. El cochecillo, fino de líneas, bien terminado, brillante como un juguete caro, ha sido la sensación de la ciudad. Han surgido los compradores a centenares. Y hasta los representantes en lejanos países, que ofrecen garantía de millones de pesetas.

Ruibérriz, madrileño, fuerte, sempiterno optimista, con la sonrisa en los labios, ha sido con sus cacharros la alegría



...ante, don Francisco. Cuente cisco, a la cuestión más im

sez de combustible. Estas circunstancias obligaron a agudizar el ingenio de los técnicos y mecánicos apareciendo el gasógeno como órgano productor de energía, alimentado por carbón o madera, que se adosaban a los vehículos produciendo auténticos adefesios que lanzaban gran cantidad de humo y producían extraños ruidos.

En 1948 rodaba por las calles de Málaga un minicoche construido totalmente en nuestra ciudad por un madrileño, D. Francisco Ruibérriz Torres de Lara, propietario de las célebres atracciones de feria “Ruibérriz” que viajaban por toda la geografía española con sus autos de choque.

Construyó un coche pequeño y económico, con 3 litros de consumo, y capaz para 2 personas. Alcanzaba una velocidad de 40 km/h. con un motor monocilíndrico de 170 c.c. En la entrevista periodística que publicó “La Hoja del Lunes”, hablaba su constructor de montar una fábrica para producir 300 vehículos al año, con un precio no superior a 12.000 pesetas.¹⁷

En la década de los 50 comenzaron a aparecer multitud de minicoches: Biscuter, Kapi, Cluá, Rieju, Isetta o PTV, pero por sus escasas prestaciones y alto precio dejaron de fabricarse al aparecer en 1957 su gran competidor: el “Seiscientos”. El primero de los citados, el Biscuter, fue sin duda el más competitivo y el que más unidades lanzó al mercado. En Málaga



Autóvil en el A-40 conduce D. Francisco Mino. Año 1910

su concesionario fue PLA, S.A., cuyos locales en Cortina del Muelle nº 1 fueron bendecidos el 25 de abril de 1955, organizándose después la entrega de las primeras unidades, que recorrieron en caravana el centro de la ciudad.

La proximidad de Gibraltar provocaba en esta misma época que muchos “llanitos” visitasen Málaga, lo que permitía contemplar con algo de envidia los últimos modelos salidos de las fábricas inglesas: Austin, Ford Anglia, Jaguar, Humber, MG, Morris, etc.

Mientras tanto en Málaga la empresa Taillefer S.A. llegó a un convenio con la casa Austin para importar chasis y motores de automóviles y camiones y carrozarlos en sus talleres de calle Ayala nº 13. Ya en 1924 los hermanos Taillefer tenían sus oficinas de la Plaza del Siglo, y eran concesionarios de las marcas Ford, Fordson y Lincoln. A finales de los cuarenta se hicieron cargo de las marcas Austin y Daimler, trasladando posteriormente su exposición y oficinas a la Alameda nº 4.

Las calles de Málaga se poblaron entonces de modelos A-40 convertidos en furgonetas y “rubias”, hijos de padre inglés y madre española, malagueña para más señas, formando parte de nuestro paisaje.

¹⁸ GIMENO VALLEDOR, P., ob. cit.

Comienza la década de los cincuenta y en España empiezan a importarse automóviles, camiones y autobuses que van a suponer una ayuda para los profesionales, sobre todo médicos, mejorando tímidamente el transporte urbano e interurbano. Este despegue de la economía española se hace patente con la creación por parte del gobierno del Instituto Nacional de Industria, INI, que apoyó la creación de la empresa Nacional de Autocamiones, S.A., ENASA,¹⁸ lanzando al mercado los camiones PEGASO. Su presencia era espectacular al lado de los escasos, vetustos y desvencijados camiones y autobuses que por entonces circulaban. Entre 1951 y 1957 ENASA fabricó también el automóvil deportivo Pegaso Z-102.



A finales de 1951 se fundó en Valladolid la empresa FASA, Fabricación de Automóviles S.A., lo que representó otro hito en la historia del automóvil en nuestro país al aparecer en 1953 el Renault modelo 4 CV, popularmente conocido como “4-4”. Este coche tenía la comodidad de sus cuatro puertas, y el motor estaba situado en la parte trasera. Estaba refrigerado por agua, tenía 760 c.c. y su potencia era de 19 CV, alcanzando una velocidad máxima de 100 Km/h.

El Instituto Nacional de Industria también tenía entre sus proyectos la fabricación de turismos, asociada a un fabricante extranjero, y tras diversos contactos se llegó a un acuerdo con la italiana FIAT, creándose en 1950 la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S.A., SEAT, que integró a gran cantidad de empleados que pertenecieron a la célebre marca Hispano Suiza y construyó su primera fábrica en la zona franca de Barcelona.

En 1953 salía de dicha factoría el primer vehículo, correspondiendo al modelo 1.400-A, modelo igual al italiano FIAT de 4 cilindros y 1.395 c.c., que desarrollaba una potencia de 44 CV, pudiendo alcanzar los 120 Km/h. Más tarde saldría el 1.400-B, una versión mejorada.

La aparición y venta de los “1.400”, colmaban las apetencias de algunos españoles de clase media-alta, pero el estallido del automóvil en España iba a tardar aún algunos años, hasta la aparición del SEAT 600 en 1957, puesto a la venta simultáneamente en Italia, que supondría para cientos de miles de españoles satisfacer su necesidad de autonomía para el traslado al trabajo o para el ocio. El 600 se fabricó durante 17 años, y salieron al mercado cerca de 800.000 unidades. Su primera versión tenía un motor de 633 c.c. y 21 CV. de potencia.

El primer concesionario de SEAT Málaga fue Explotaciones Automovilísticas, S.A., EASA, dirigida por D. Manuel Martín Almendro, cuyas oficinas y exposición estaban instaladas en calle San Lorenzo.

Respecto a los vehículos de transporte colectivo y de mercancías cabe recordar que en 1881 comenzó el tranvía de sangre,



Pimer SEAT 600 fabricado y matriculado en España. Hoy propiedad de don Pere Cullell. (Cortesía de don Román Martínez de Velasco)

es decir tirado por mulas, que hacían el recorrido entre la Estación de Ferrocarril y la Cortina del Muelle.

En 1905 comenzó a funcionar el tranvía eléctrico con la compañía inglesa “Tranways de Málaga”. Al poco tiempo fue adquirida por capital belga, y así se mantuvo hasta 1922, en que se vendió a la “Sociedad Malagueña de Tranvías”, filial de “Hidroeléctrica del Chorro”.

Esta empresa puso en servicio en 1927 algunos autobuses, y 3 años después, al objeto de reforzar la línea Alameda-Palo, se adquirieron 9 vehículos, 8 de la marca FORD y el noveno un CITROEN, y al año siguiente compró dos nuevos autobuses de la citada marca americana.

Tras la guerra civil el Ayuntamiento constituyó en 1948 una comisión para el estudio técnico-económico-social de la municipalización del servicio de transportes urbanos, que el 22 de abril aprobó el Consejo de Ministros. Al declararse desierto el concurso para la concesión del servicio, el consistorio que presidía D. José Luis Estrada Segalerva decidió en primer lugar prorrogar las líneas de autobuses a los concesionarios que las estaban explotando por un periodo de veinte años, con la obligación de renovar el material, dado su deficiente estado.¹⁹

El 30 de noviembre de 1949, D. Alberto Rivas, en nombre de la Sociedad Malagueña de Tranvías, entregó los bienes de ésta a la Jefatura de Obras Públicas, que a su vez los cedió al Ayuntamiento, que al día siguiente se hizo cargo de la explotación, creando el “Servicio Municipal de Transporte Urbano”, SMTU. En tal fecha el parque de tranvías contaba con 37 unidades y ningún autobús.

¹⁹ *50 años del transporte urbano municipal en la ciudad de Málaga.* Empresa Malagueña de Transporte. Ayuntamiento de Málaga, 1999.

²⁰ A.M.M., Acta del Pleno extraordinario celebrado el 30 de enero de 1958.

²¹ MATEO AVILÉS, E. de y GARCÍA DE CASTRO, A. *Pasado y presente del Real Cuerpo de Bomberos de Málaga*. Ayuntamiento de Málaga, 2005.

²² A.M.M., Acta del pleno celebrado el 23 de febrero de 1923

Debido al mal estado de los vehículos se comenzaron las gestiones para ir sustituyendo los tranvías por autobuses, adquiriéndose en 1953 cinco unidades de la marca Daimler, que fueron carrozados por la firma malagueña Taillefer, S.A.

En 1956, en el cupo de vehículos concedidos por el Ministerio de Comercio e Industria, le correspondieron al Ayuntamiento cinco chasis Austin que, una vez carrozados igualmente por Taillefer con un coste de 200.000 pesetas, se incorporaron al servicio municipal de transporte. La flota de autobuses constaba ya de 13 unidades.²⁰

La ciudad de Málaga crecía entonces con gran rapidez, en aquellos años comenzaron a construirse nuevas barriadas en el extrarradio, cuyo transporte público fue cubierto por diversas empresas privadas.

Respecto al transporte interurbano destacaron varias empresas que hacían el servicio con numerosos pueblos del interior y de la costa. La firma Portillo y Cía. circulaba por la costa occidental hasta Algeciras, la Sociedad Alsina Graells por la oriental, además de unir por el interior Málaga y Granada, y Fernando Casado enlazaba con la comarca de Antequera y la Axarquía occidental. Además, los Ferrocarriles Suburbanos tenían líneas hasta Coín, Alhaurín y Vélez-Ventas de Zafarraya.

De entre los vehículos automóviles más singulares cabe destacar los utilizados por los



Bomberos. Hasta 1918 dicho servicio utilizó la tracción animal para bombas y escalas; en tal año se adquirió el primer “camión-automóvil”, y al siguiente un segundo vehículo.²¹

En noviembre de 1923 se recibieron dos camiones regaderas de la firma De Dion Bouton, con capacidad de 3.600 y 5.000 litros respectivamente, y en octubre del mismo año el Ayuntamiento había acordado la compra de un autocamión con destino al transporte de material y personal de bomberos de la misma marca.²²

La joya de esta pequeña flota de vehículos fue adquirida en 1925: un camión con escala automática capaz de alcanzar 30 metros de altura. Era de la marca Benz, y había sido fabricado en la factoría Gaggenau de Alemania. La razón de esta compra pudo estar en el incendio de la Aduana, que ocasionó numerosas víctimas al arrojarse las personas al vacío huyendo del fuego. El vehículo se incorporó en 1926, y aún se conserva en perfectas condiciones, pero naturalmente fuera de servicio.



Su matrícula es MA-2.798. Está movido por un motor de gasolina de cuatro cilindros, que se conserva sin rectificar, y alcanzaba una velocidad máxima de 35 Km/h.²³

Según la prensa local, los vehículos de los que disponían los Bomberos en 1927 eran un camión escala, un camión para material y transporte de bomberos, otro de la casa Ford transformado por el propio personal con dos motobombas y por último dos tanques regaderas.

En los años 1938 y 1939 se adquirieron dos camiones cubas a la casa alemana Magirus Werk de Ulm. Tenían una capacidad de 2.000 l., con bomba situada en la parte posterior y sistema de regaderas en el anterior. El importe total fue de 120.716,73 pesetas. Como característica importante hay que citar que la bomba podía elevar 1.500 l. de agua por minuto a 80 metros de altura.²⁴

Siendo alcalde D. Pedro Luis Alonso Jiménez, el Ayuntamiento adquirió en 1953 otros dos camiones, un turismo, 3 motobombas y cuatro remolques.²⁵

La brevedad que impone el espacio disponible ha obligado a sintetizar al máximo la historia de los primeros 50 años de tracción mecánica con motor de explosión en Málaga, aunque esperamos que pronto podamos ofrecer una obra mucho más completa.

²³ Archivo del Real Cuerpo de Bomberos de Málaga

²⁴ MATEO AVILÉS, E. de y GARCÍA DE CASTRO, A., ob. cit.

²⁵ A.M.M., Acta del pleno celebrado el 30 de enero de 1953