

LA INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA

Cristóbal García Montoro
Catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad de Málaga

RESUMEN:

En agosto de 1865 quedó abierto al tráfico el ferrocarril de Córdoba a Málaga, una línea en la que sus promotores depositaron grandes esperanzas para la modernización y regeneración económica de las dos provincias andaluzas. En este artículo se estudian las vicisitudes de su construcción y las celebraciones con motivo de la inauguración. También incluye una detallada descripción de la línea -paisajes, estaciones, puentes, viaductos, túneles- en el momento de su apertura.

ABSTRACT:

In August 1865 railroad from Cordoba to Malaga was opened, a line in which its promoters placed great hopes for modernization and economic regeneration of the two Andalusian provinces. This article studies the vicissitudes of its construction and the celebrations of the inauguration. It also includes a detailed description of the line-landscapes, stations, bridges, viaducts, tunnel- at the time of its opening.

PALABRAS CLAVE: *ferrocarril, Córdoba, Málaga, Jorge Loring, Vitali Picard y Cia.*

KEYWORDS: *railroad, Córdoba, Málaga, Jorge Loring, Vitali Picard and Co..*

Después de cinco años de ingentes y complicados trabajos, el 10 de agosto de 1865 fue inaugurada la línea de ferrocarril de Córdoba a Málaga. Culminaron en esta fecha las iniciativas de los grandes empresarios de Málaga –Heredia, Larios, Loring–, principales interesados en la construcción de esta gran obra que conectaba la ciudad mediterránea con el interior de Andalucía y con el resto de la red ferroviaria española.

Para Málaga, ciudad que a mediados

del siglo XIX se había convertido en un importante núcleo industrial y donde las actividades mercantiles estaban muy extendidas, la disponibilidad de un medio de transporte terrestre rápido y barato era una necesidad esencial. El ferrocarril uniría la ciudad mediterránea con las ricas campiñas del interior de Andalucía, facilitando la salida de los productos agrarios y llevando hasta ellas toda clase de mercancías importadas a través del puerto malagueño. Además, al conocerse la existencia de minas de carbón en la comarca

de Belmez y Espiel, los industriales malagueños soñaron con llevar aquel producto hasta sus fábricas, cuyo futuro dependía de la posibilidad de obtener combustible barato. Por eso trabajaron con ahínco para conseguir la concesión de la línea férrea, concesión que Jorge Loring obtuvo en 1859. El capitalista malagueño consiguió aunar aportaciones financieras de la alta burguesía malagueña y capitales franceses e ingleses para llevar adelante la empresa.

El comienzo de los trabajos de construcción de la línea tuvo lugar el 15 de marzo de 1860, «día memorable en la historia de Málaga», escribía *El Avisador Malagueño*, «pues en él se va a poner el cimiento de su futura prosperidad y grandeza». La prensa subrayaba la trascendencia de la obra que empezaba, los poetas (Ramón Franquelo, S. López Guijarro) cantaban en sus versos la efeméride y agradecían a Jorge Loring sus esfuerzos en pro de tan loable iniciativa.

La Gaceta de Madrid describió así la ceremonia de inauguración:

«De antemano se había levantado una tienda de campaña en el sitio designado, en el centro de la cual ondeaba en su asta la bandera española; delante, y como á unas cien varas de distancia, aparecían los linderos del camino cuyas obras debían comenzarse, señalados con multitud de banderolas que marcaban el eje del camino desde aquel punto hasta cerca del Arroyo del Cuarto; y por último, como unos 200 trabajadores estaban situados a uno y otro lado, provistos de todas sus herramientas y prontos a la señal de la autoridad.

A las doce en punto algunos repiques

generales en la población indicaron que se había acercado la hora prefijada; y poco después las primeras autoridades de la provincia, acompañadas de la Junta del ferrocarril, comisión del ayuntamiento y de otras muchas corporaciones allí representadas, lo mismo que del general Yauch, multitud de accionistas y una muchedumbre inmensa, salieron de la tienda de campaña donde se habían reunido, dirigiéndose al sitio donde debía verificarse la ceremonia.

Allí, rodeado de todos y en medio del mayor silencio, con voz solemne y lleno de emoción algunas veces, según el sentido de los periodos que iba recorriendo, pronunció el señor gobernador civil un elocuente discurso, terminado con un ¡Viva la Reina! Un grito general repitió el viva del Sr. Guerola, cuyas palabras fueron oídas con la mayor aprobación: en seguida rompieron a la vez tres bandas de música que se hallaban dispuestas, mientras que el mismo señor gobernador, recibiendo de manos de la Junta de gobierno un palustre, hizo la ceremonia de mover la tierra en señal de que principiaban los trabajos.

Desde el primer momento las obras avanzaron a buen ritmo. Al puerto de Málaga fueron llegando barcos cargados con el material necesario para la construcción: grandes cantidades de madera, herramientas y útiles; grúas hidráulicas, máquinas de diferentes clases, plataformas, martinetes, raíles, hierro en lingotes, traviesas, puentes, etc.

El primer tramo Málaga-Cártama, de 17 kilómetros, fue considerado de fácil ejecución, siendo la obra de fábrica más importante el puente de Campanillas, que recibió su tablero metálico de 44 metros

de longitud el 5 de diciembre de 1861.

En los meses centrales de 1862 los trabajos se aceleraron a fin de que la reina Isabel II pudiera inaugurar el primer tramo de vía durante su estancia en Málaga en octubre de dicho año. En efecto, el 18 de octubre tuvo lugar la ceremonia inaugural. La Sociedad del ferrocarril preparó un escenario adecuado a la solemnidad del momento y a la presencia regia; arco triunfal, avenida hacia una glorieta donde se había construido una estación provisional, tienda de campaña de grandes dimensiones, multitud de adornos, banderas, lápidas con inscripciones conmemorativas, etc. El Obispo de Málaga bendijo el tren preparado para recorrer los primeros 30 kilómetros, hasta el lugar de Casa-blanca, pero debido a la falta de tiempo la Reina no pudo hacer la proyectada excursión, siendo representada por el ministro de Fomento marqués de la Vega de Armijo.

El tramo más complicado de la línea fue el comprendido entre Álora y Bobadilla. Había que atravesar la sierra de los Gaitanes, macizo montañoso «inaccesible», verdadero desafío para la ingeniería de la época que había de llevar a cabo una obra colossal horadando montañas, salvando desfiladeros, venciendo en definitiva la «barrera inexpugnable» que oponía la naturaleza.

Para facilitar las tareas constructivas la empresa adjudicataria de las obras, “Vitali, Picard y Compañía”, eligió el kilómetro 46 de la línea para instalar en ese punto talleres, barracones, cantina, casa para los ingenieros y un hospital.

La obra de los Gaitanes exigió la construcción de 14 túneles con una longitud

total de más de cinco kilómetros, numerosos viaductos, muros de contención, caminos de servicio; se hicieron hornos para la elaboración de cal, se abrieron canteras; según datos de la empresa, se emplearon más de 3000 trabajadores.

El médico responsable del hospital, José M^a Linares Gómez, consideraba que las enfermedades y accidentes producidos desde agosto de 1861 hasta febrero de 1865, período de duración de los trabajos en este distrito, supusieron «una pequeña proporción», teniendo en cuenta las dificultades del terreno. No obstante, fueron atendidos alrededor de 1.300 trabajadores y murieron 22.

Paralelamente, sobre todo a lo largo del año 1863, fueron redactándose y publicándose los distintos reglamentos –de circulación, señales, vigilancia y conservación de la vía, de empleados, para el servicio comercial, sanitario– e instrucciones para cargas de vagones, manejo de las placas giratorias, etc.

Las obras estaban prácticamente terminadas a finales de marzo de 1865, fecha en que los miembros del Consejo de Administración, acompañados de un grupo de accionistas recorrieron la línea, quedando –decía un periódico– muy complacidos «no sólo por verlas ya casi terminadas, sino por lo magnífico y sorprendente de muchas de ellas». Obviamente, la parte más espectacular fue para los viajeros la zona de los Gaitanes, por su complicada orografía, pero también admiraron los elevados puentes metálicos construidos sobre el Genil y el Guadalquivir.

En la *Memoria* presentada en mayo de 1865 por la Junta de Accionistas se afir-

maba que la construcción del ferrocarril de Córdoba a Málaga estaba concluida. Las pruebas efectuadas habían demostrado el buen estado de la línea, las estaciones estaban terminadas y su personal adiestrado, el material móvil (30 locomotoras y 520 vehículos) completo y preparado a la espera de la señal de marcha. Cinco años y un mes después del inicio, la obra había sido concluida, cumpliéndose el plazo previsto. Solo quedaba la autorización del gobierno para la apertura.

Para alcanzar esta meta, añadía la Memoria, hubo que superar numerosas dificultades, entre ellas los problemas financieros, resueltos gracias a los adelantos hechos por los directores de la compañía, aplazamientos de pagos aceptados por los constructores y un empréstito de la Sociedad Internacional Financiera de Londres, operación que constituía una muestra de la «solidez de nuestro crédito».

Tras varios aplazamientos, la inauguración oficial de la línea tuvo lugar el 10 de agosto de 1865. A las seis de la mañana el obispo de Córdoba bendijo la locomotora y la vía, en presencia del ministro de Fomento Marqués de Vega Armijo, Director General de Obras Públicas, Gobernadores Civiles de Córdoba y Málaga, autoridades de las dos provincias, Consejo de Administración de la Compañía, ingenieros y numerosos invitados. Acto seguido, el tren se puso en marcha llevando como viajeros al grupo citado acompañados por la banda de música del Ayuntamiento de Córdoba. A lo largo del trayecto los habitantes de los pueblos del tránsito se agolparon junto a la vía prodigando «mil demostraciones de júbilo» y obligando a detenerse a la expedición en varios puntos.

En Málaga, donde se conoció la noticia de la inauguración con muy escasa antelación, hubo que improvisar un recibimiento adecuado a la importancia del acontecimiento. *El Avisador Malagueño* describió así los preparativos y la llegada del tren inaugural:

«La estación central se adornó y como por encanto se preparó una vistosa iluminación compuesta de guirnaldas, de faroles a la veneciana, de vasos de colores y de millares de farolillos a lo largo de la cornisa. Las músicas empezaron por la tarde a recorrer las calles de la población, pusieron colgaduras, cerraron los establecimientos y tiendas, pusieron en movimiento todos los carruajes de la ciudad y una inmensa multitud alegre y entusiasta se dirigió a la estación del ferrocarril y a lo largo de la vía aguardando con ansia la llegada del tren. Anuncióse ésta con el disparo de multitud de ramilletes de voladores, con un repique general de campanas y a la llegada del tren a los andenes de la estación, los fuegos de bengala que se encendieron, y lo iluminaron todo, los ecos de las bandas de música, los vítores de la multitud completaron el entusiasmo».

El tren llegó a las siete de la tarde. El Ministro y acompañantes fueron recibidos por el Marqués del Duero y alcalde de Málaga. Tras los saludos, presentaciones y plácemes, se sirvió una espléndida cena, preparada por el Consejo de Administración, en la Fonda de la Alameda.

Los brindis y discursos, «elevados, patrióticos», con expresión de felicitaciones, deseos de prosperidad y unión de las dos provincias enlazadas por la vía férrea y desarrollo de los intereses morales y materiales de la misma, pusieron fin a las

celebraciones de la histórica jornada.

La línea fue abierta a los viajeros el 15 de agosto. Menos de ocho horas, señalaba *El Avisador Malagueño*, tardaría el tren en recorrer los 193 kilómetros de vía, «y esto a causa de la desviación que hay que hacer para salvar uno o dos túneles, ínterin se hacen en ellos las obras que se juzgan necesarias para su mayor fortificación». Terminadas éstas, se tardaría menos de siete horas. El sueño se había cumplido. Málaga estaba unida por el camino de hierro «al corazón del reino, a sus extremos y en más íntimo contacto con las naciones extranjeras».

El texto adjunto, titulado “Descripción del ferrocarril de Córdoba a Málaga”, constituye un interesante testimonio sobre esta línea ferroviaria en el momento de su inauguración. Publicado inicialmente en el periódico madrileño *Las Novedades*, fue reproducido por la *Gaceta de los caminos de hierro* (27 de agosto), *El Avisador Malagueño* (29 de agosto) y el *Diario de Córdoba* (30 de agosto), lo que da una idea de su aceptación.

El nombre de su autor queda oculto tras las iniciales “A. A. de S.”, pero tal vez se trate de Alberto Álvarez de Sotomayor, escritor cordobés cuya vinculación con Málaga he podido documentar. Residió en Málaga durante algún tiempo y fue académico correspondiente de la Real Academia de la Historia en esta provincia. Fue colaborador del *Diario de Córdoba*, *El Mundo pintoresco* y *Las Noticias*, entre otros. Murió en 1903.

Como el narrador de un moderno documental cinematográfico, el autor va describiendo la línea, tramo a tramo, desde la capital mediterránea hasta la ciudad

de Córdoba, punto de enlace con el resto de la red ferroviaria española, todavía en su fase inicial.

Con frases impregnadas de lirismo el autor describe el valle del Guadalhorce, el macizo montañoso de la sierra de Huma, la vega de Antequera, la campiña cordobesa y el valle del Guadalquivir en las proximidades de Córdoba, así como las estaciones, puentes, túneles y paisajes, subrayando una y otra vez la magnitud de la obra y su importancia para las comarcas unidas por el ferrocarril.

Especial atención dedica el autor al abrupto paraje de los Gaitanes, «barrera inexpugnable», y sin embargo horadada gracias a los «milagros» de la ciencia y la técnica. Los catorce túneles construidos en este tramo son citados con sus nombres y longitudes.

Por otra parte, también queda reflejado el júbilo de los habitantes de los pueblos y ciudades enlazados por la línea, hasta entonces mal comunicados, para los cuales el ferrocarril será «la regeneración de su comercio, de su agricultura y de su industria».

Finalmente, el autor hace un elogioso canto a los promotores, constructores y directores de la obra, citando expresamente a los empresarios malagueños Jorge Loring, Tomás Heredia y Martín Larios, principales impulsores del ferrocarril; a la empresa constructora “Vitali, Picard y compañía” y a los ingenieros Antonio Arriete, autor del proyecto, y Dupuy, ingeniero-jefe de la compañía constructora.

En resumen, el texto constituye un testimonio de gran interés, no sólo por la detallada visión que ofrece de esta línea

ferroviaria en el momento de su inauguración, sino también como reflejo del entusiasmo general que despertó su conclusión y las esperanzas puestas en esta mejora como elemento modernizador y regenerador de la vida económica.

DESCRIPCIÓN DEL FERROCARRIL DE CÓRDOBA A MÁLAGA. PUBLICADO EN *EL AVISADOR MALAGUEÑO*, 29 DE AGOSTO DE 1865.

«Ya se encuentra abierta a la circulación una de las vías férreas más importantes de España, bajo el punto de vista comercial: un vasto horizonte se ofrece hoy a la actividad y a la industria de numerosos pueblos.

Arrojemos una rápida mirada por esa nueva arteria que atraviesa una de las mejores porciones de Andalucía; hagamos una ligera descripción de esa obra que tanto honor hace a la ciencia y a la constancia de los que la han ejecutado.

Subamos en la magnífica estación de Málaga a uno de los lujosos y cómodos carruajes del tren, a cuya cabeza se encuentra la locomotora lanzando a los aires su denso y ondulante penacho. Ronco rugido se escapa de su hirviente pecho, nubes de blanco vapor que arroja por sus costados palpitantes la envuelven coquetamente en nebuloso velo.

Ya está dada la señal y el tren parte lentamente al principio; pero apresurando poco a poco su marcha hasta convertirla en veloz y desenfrenada carrera.

Los campos giran en rápido torbellino, los árboles pasan cual visiones fantásticas y la ferrada vía tiembla y se estremece

bajo tan inmensa presión. Montes, valles, ríos, todo es traspasado con la rapidez de una flecha, como si una varita mágica hubiera nivelado los accidentes de la naturaleza.

Ya no se ve a Málaga; tocando con el horizonte se divisa una faja azul sembrada de puntos blancos, es el mar, es el Mediterráneo que se encuentra enlazado ya con el Océano a través de una de las más hermosas porciones de la tierra.

El trozo de la línea hasta Álora se halla hace algún tiempo en explotación; su longitud es de 38 kilómetros y comprende las estaciones de Campanillas, Cártama, Pizarra y la anteriormente citada.

En Pizarra el paisaje empieza a tomar un carácter encantador; grandes naranjales bordean el camino y ofrecen un verdor perpetuo; la zona de estos árboles se va ensanchando y la vista se recrea en las redondas y frondosas copas matizadas en primavera por su rojo fruto y perfumadas por el azahar, que el viento hace volar muchas veces al rostro del viajero.

El río Guadalhorce serpentea por entre las huertas y ora parece que busca, ora que esquiva la vía férrea hasta que por fin la atraviesa bajo un puente de hierro.

Pizarra y Álora son los dos extremos de un arco; la segunda se divisa a la derecha escalonada entre dos sierras y para buscarla hay que marchar casi siempre en curva, atravesando un túnel que lleva el nombre de la población.

Este túnel es la puerta de un magnífico valle; su fondo lo forma una inmensa huerta de naranjos, limoneros, higueras y otros árboles frutales que riega el Guadalhorce; una cadena de montañas, for-

mando anfiteatro, lo circunda y entre dos muy elevadas y de figura cónica asoma la población misteriosamente su cabeza; las faldas de las sierras se hallan plantadas de almendros y olivos. El panorama es encantador y continúa bajo el mismo aspecto hasta llegar cerca de Bombichar.

Aquí ya toma un carácter enteramente opuesto. Masas enormes de rocas parecen oponer una barrera inexpugnable a la marcha de los atrevidos viajeros. Desnudas de vegetación, elevando sus negros y áridos picos hasta la región de las nubes, se presentan inaccesibles a la planta humana; solo el águila ha podido tocar jamás sus erguidas frentes.

La industria ha burlado no obstante su formidable veto; no pudiendo elevarse hasta su cumbre, ha desgarrado su seno virgen y profanado los misterios que la naturaleza ha ocultado por espacio de cincuenta y ocho siglos.

La locomotora se precipita por la negra boca de un subterráneo, su agudo silbido resuena de un modo imponente en aquellas cavidades; el estrépito de los carruajes parece conmover la inmensa mole.

Ya ha desaparecido la claridad; una noche profunda envuelve a los viajeros, que apenas pueden distinguir algunos puntos salientes de la bóveda pasando con rapidez.

El pecho se opriime en estos momentos; y al ver de nuevo la luz y el cielo, se experimenta cierta satisfacción. Muy poco duradera es por cierto; pasando el túnel de Bombichar con 740 metros de longitud, se entra en el de la Pintada, de 467; sigue el de la Almona, de 436, enlazado con la Fuente, de 77, por un magnífico

viaducto de pilas metálicas, a 57 metros 44 centímetros sobre el nivel del Guadalhorce, cuyo curso parece espiar todos los giros de esta línea para salirle al encuentro constantemente.

A continuación se entra en el túnel núm. 5 del Chorro, con 248 metros de longitud y después sobreviene el del Tajo de 243.

Aquí se nota un raro accidente de la naturaleza; la montaña está hendida en dos puntos y presenta dos grietas profundísimas que la dividen desde la cima a la base, con paredes casi verticales; para unirlas ha sido preciso colocar dos puentes a inmensa altura, con 6 y 40 metros de longitud. El paisaje que desde ellas se contempla es agreste e imponente. Sierras elevadísimas, altas agujas que tocan el cielo, laderas negras y escarpadas, peñascos formidables, y en el fondo el río caminando tortuosamente, pero con rapidez, lamiendo los costados de la montaña, cuyas rocas salpica con su blanca espuma, acariciando aquel seno, que parece cariñosamente abierto para brindarle descanso en su penoso y difícil viaje.

Sigue el túnel de Miguel, de 230 metros, y el de Rocas Llanas de 326, entre los cuales hay un puente de 80 metros de longitud; después los del Tajo del Gaitán, de 368; Canuto, de 165; Turón, de 595; Gaitán, de 567, Bogantes, de 363, y Valdeyeso, de 355. Entre estos dos últimos hay otro puente de 40 metros.

Han terminado los catorce túneles que hay seguidos; instintivamente se mira adelante, temiendo encontrar alguna otra caverna; con verdadero placer se contempla el espacio abierto que ofrece la llanura, y el extenso horizonte que alcan-

za la vista, antes tan limitada por las enormes masas de rocas. Después de las tinieblas la luz parece más brillante, el cielo más diáfano, el aire más puro.

No obstante el temor que se ha experimentado, el ánimo se siente sobrecogido de admiración al aspecto de aquellas montañas abruptas, de aquellos barrancos profundos, en cuyo fondo se despeñan rápidos torrentes, de aquellas hendiduras en la roca que permiten contemplar en tan breve espacio el cielo azul y dilatarse el pecho oprimido por la pesada atmósfera de los subterráneos.

Después el pensamiento se fija en los milagros que allí ha realizado la ciencia. Perforaciones gigantescas en la roca, revestimientos extraordinarios en tierras flojas, puentes atrevidos sobre precipicios, viaductos a través de inmensos barrancos, desmontes profundísimos, nada falta allí, ninguno de los obstáculos que la naturaleza en ruda energía puede ofrecer, ha dejado de presentarse en tan corto trayecto; el genio del hombre la ha vencido; la pesada locomotora parece dirigirle un reto al azotar con su flotante penacho las bóvedas subterráneas, y ella, oyendo resonar su agudo y estridente silbido en el fondo de su seno virgen, se estremece de ira y de vergüenza, ocultando entre ligeras nubes las agudas puntas de sus montañas profanadas.

Entre el túnel de Valdeyeso y de Bobantes se encuentra la estación de este nombre.

Ya se está en la campiña y se presenta la estación de Bobadilla, de donde parte el ramal de Antequera, que será más tarde línea de Granada. El edificio es de un precioso modelo y ofrece todas las co-

modidades de una estación importante.

El tren vuelve a emprender su marcha y atravesando una parte de la hermosa vega de Antequera, pasa por la estación de Fuente Piedra, célebre por sus aguas y su laguna salada, continuando a las de Roda y Casariche.

Esta última se halla situada en una altura, a los pies de un riachuelo, y sobre la margen opuesta, elevándose también en suave declive, se ve la población, cuyas calles, por una rara coincidencia, se encuentran casi todas perpendiculares a la vía. Al oír el silbato, la mayor parte de los habitantes pueden ver el paso de los trenes.

En el kilómetro 78 se halla el magnífico puente del hierro que atraviesa el río Genil; al entrar en él se encuentra el tren a 30 metros de altura sobre el nivel del agua; el panorama que se ofrece al viajero es magnífico: el río de desliza entre dos franjas de huertas limitadas por colinas sembradas de olivos; todo lo que alcanza la vista por ambos lados se recrea en los múltiples y variados matices que ofrecen los árboles frutales, las plantas y los álamos entre los que se divisan las blancas casas del barrio del Palomar, que parece pisar una magnífica alfombra de flores y verdor. En lontananza se distingue una ermita y las primeras casas de Puente Genil.

El puente de hierro tiene 130 metros de longitud por 28 de altura; descansa en el centro sobre pilas de columnas sostenidas en basamentos de sillería; es de construcción sumamente graciosa y ligera, pareciendo, visto desde abajo, una larga cinta de encaje.

Pasados algunos grandes desmontes se

llega a la estación de Puente Genil, que como todas las de esta línea, es de forma elegantísima.

Aquí, como en los demás pueblos que se han atravesado, reina el júbilo y la animación para poblaciones que se hallaban distantes de carreteras, con comunicaciones difíciles y peligrosas; el ferro-carril es la regeneración de su comercio, de su agricultura y de su industria, es el lazo de amistad fraternal que los une entre sí; es la palanca poderosa que los eleva del abismo a la altura, del aislamiento a la vida social; de la incuria y el abandono a la actividad y a la especulación; es, en fin, la antorcha que luce de repente con sus más brillantes destellos, iluminando el antes sombrío espacio con la viva claridad de los adelantos modernos.

Por eso, mientras más inteligente es un pueblo, mientras más gérmenes de ilustración y de vida encierra en su seno, mayor es el regocijo que experimenta con este fausto suceso; los que por desgracia tienen aun la venda de la ignorancia sobre sus ojos necesitan el tiempo y la experiencia, los que buscan con ansiedad la luz y extienden sus brazos hacia el horizonte de la civilización se estremecen de placer y ven en la columna de humo que marcha majestuosamente a la cabeza de los trenes una reproducción misteriosa de la columna del fuego que guió al pueblo de Dios a la tierra prometida.

Suena la señal y los carrajes se deslizan por entre calles de olivos hasta llegar a la estación de Aguilar de la Frontera, cuyo morisco y derruido castillo eleva aun sus negros torreones sobre la punta de cerro que domina la estación. Antes de dejar Aguilar ya se ven las torres y edificios de Montilla, célebre en los tiempos

pasados por las guerras de Julio César y los hijos de Pompeyo, y en los presentes por los famosos vinos que llevan su nombre.

Dejamos su estación, atravesamos su fértil y rico territorio y contemplemos a la izquierda a Ulia, hoy Montemayor, con su antiguo castillo mejor conservado que el de Aguilar.

Pasada la estación de Torres-Cabrera se da vista a la ciudad de los Abderramañes, situada a la falda de Sierra Morena, y bañando su planta en el Guadalquivir, que le atraviesa por un magnífico puente de hierro de 198 metros de longitud.

A corta distancia de la ciudad, la línea de Málaga se une con la de Sevilla y el tren penetra en la estación común a las dos, en medio de la entusiasta multitud que lo saluda.

Ya ha quedado abierto este nuevo cauce para la industria y la actividad humana; la vida de numerosos y ricos pueblos recibe un nuevo impulso.

¡Honor eterno a los que han concebido y llevado a cabo este pensamiento de la manera que lo han ejecutado!

La línea de Córdoba a Málaga es de las más perfectas que hoy existen en España. Obras de fábrica sólidas y elegantes, edificios espaciosos, puentes ligeros y de gran firmeza; todo está perfectamente concluido, y hasta con un lujo de detalles poco común en esta clase de obras.

Consignemos los nombres de la empresa Vitali Picard y compañía, constructores; de los Sres. Loring, Larios, Heredia, concesionarios, que han manifestado gran celo para salvar los infinitos obstáculos

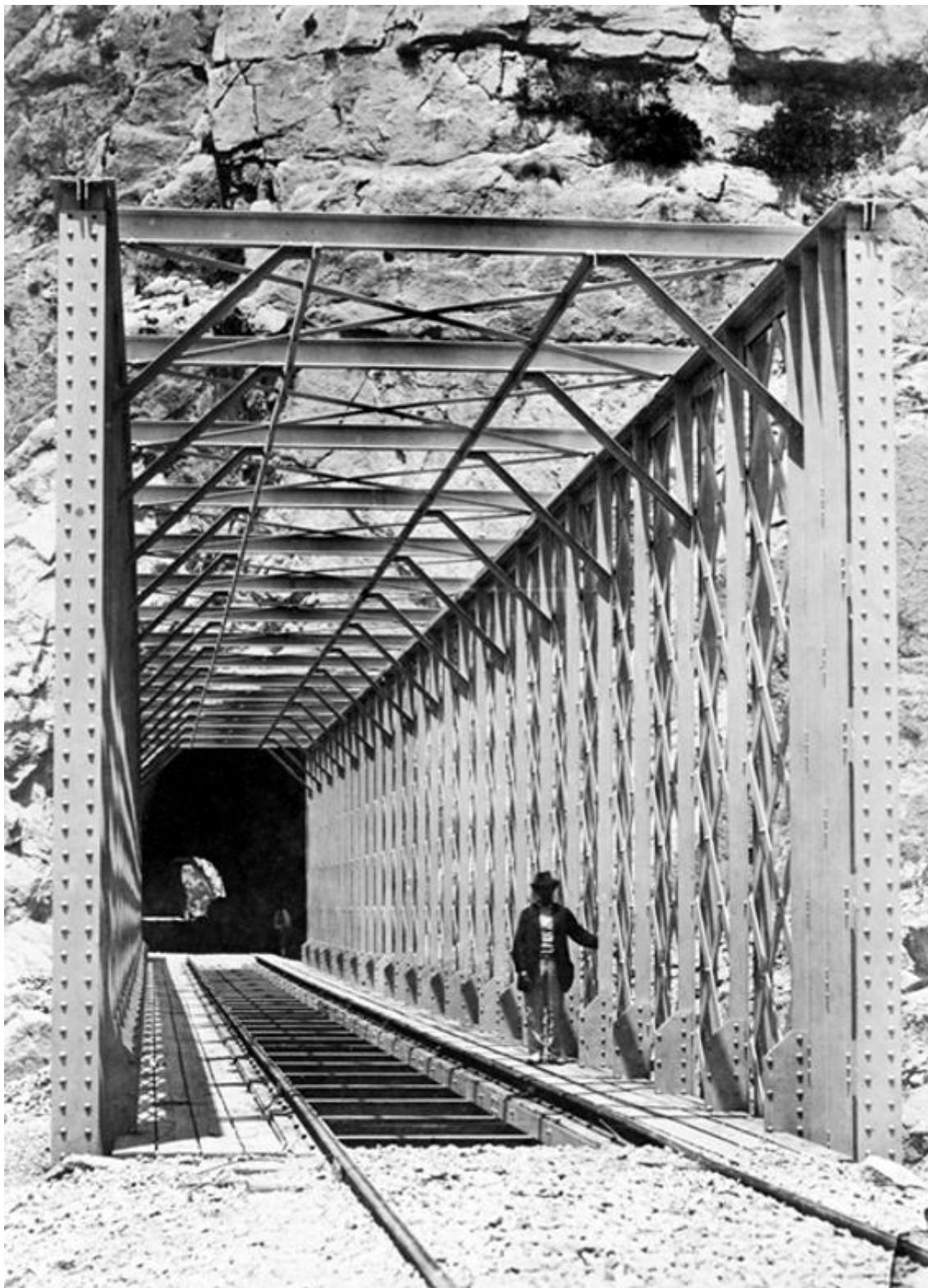
que se han presentado a cada momento; de los Sres. Arriete y Dupuy, ingenieros jefes de las sociedades concesionaria y constructora. Omitimos otros muchos dignos de mención, pero cuya lista sería demasiado larga, Las poblaciones que les han visto desplegar los grandes recursos de su inteligencia y laboriosidad guardarán de ellos un perpetuo recuerdo. A.A.

de S.»

ANEXO FOTOGRÁFICO



1. Estación de ferrocarril de Málaga. El autor del proyecto (fechado el 12 de mayo de 1863) es el ingeniero de caminos Antonio Arriate. Su tipología responde a los modelos característicos de las estaciones ferroviarias de la época: amplia nave central para vías y andenes, airosa cubierta de 80 m. de longitud por 31 de ancho, soportada por una estructura metálica, más edificios y pabellones para oficinas y viajeros. Salvo los edificios laterales, fue demolida en 2007 para dar paso a la nueva estación del AVE.



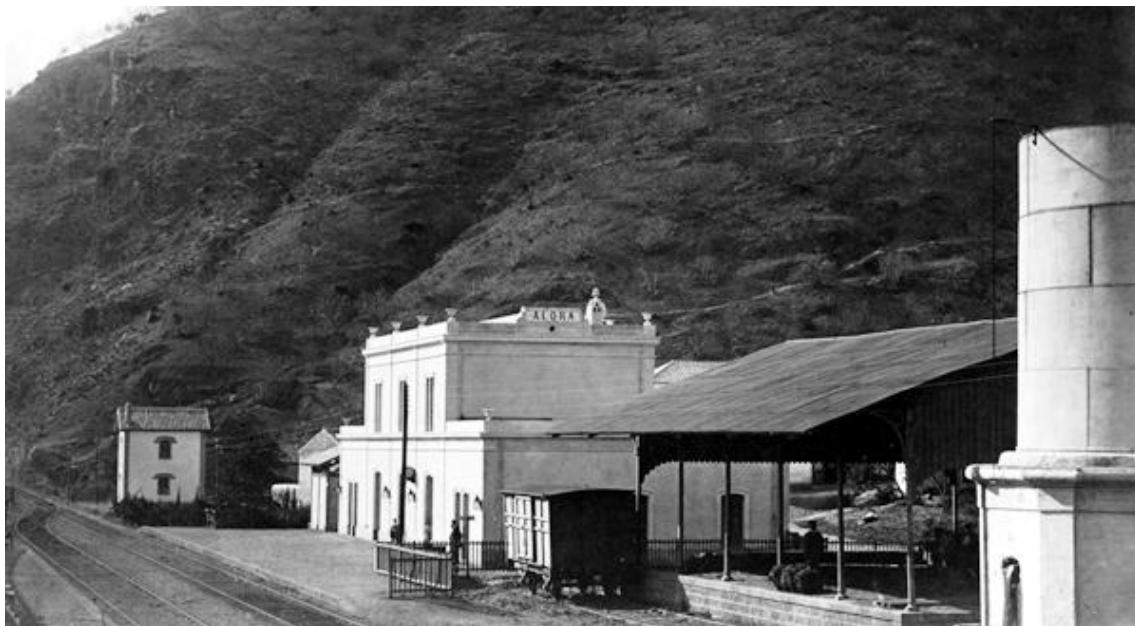
2. Puente y túnel en Los Gaitanes. Se puede apreciar el tablero del puente previo al túnel, formado por las típicas celosías metálicas del siglo XIX, cuyas piezas eran unidas por roblones.



3. Viaducto del Chorro. Hoy desaparecido. Pilas y tablero formados por celosías de acero, material estrella en el siglo XIX, ya que hasta principios del siglo XX no se generalizó el uso del hormigón armado.



4. Puente sobre el Guadalquivir. Las pilas están formadas por dos pilares de sillería semicirculares y unidos en su coronación por un dintel que ha sido adornado por unos festones en acero. El tablero está formado por dos celosías de acero paralelas que soportan el tablero por donde circula el tren.



5. Estación de Álora.



6. Subida de viajeros en Málaga.