

Reconocimiento Militar  
del ferrocarril de  
Córdoba a Málaga

Memoria General

1895.

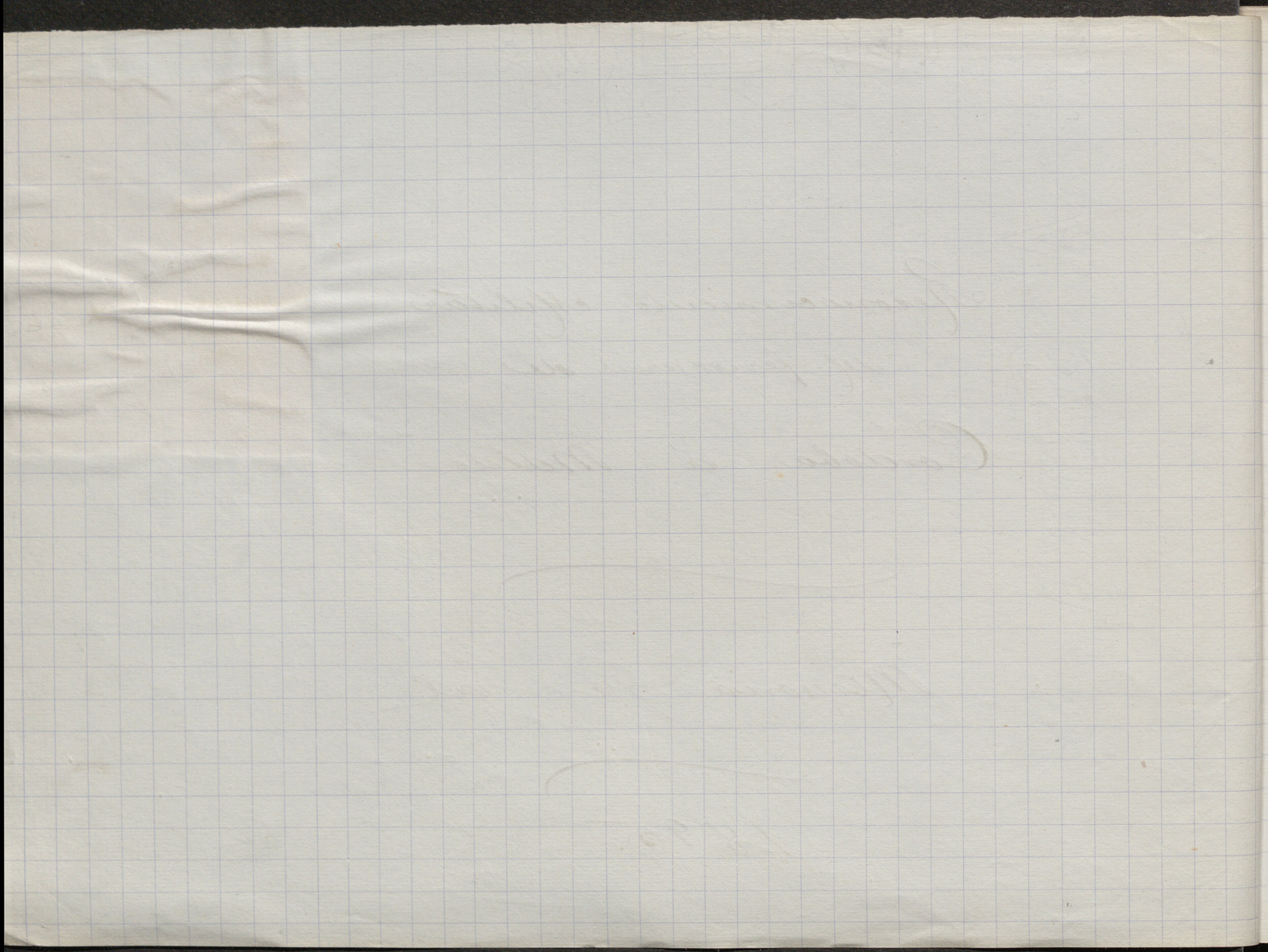


DEPÓSITO DE LA GUERRA  
ARCHIVO DE PLANOS

ESTANTE \_\_\_\_\_ TABLA \_\_\_\_\_  
CARTERA \_\_\_\_\_ SECCIÓN \_\_\_\_\_  
NÚM. \_\_\_\_\_

24.7



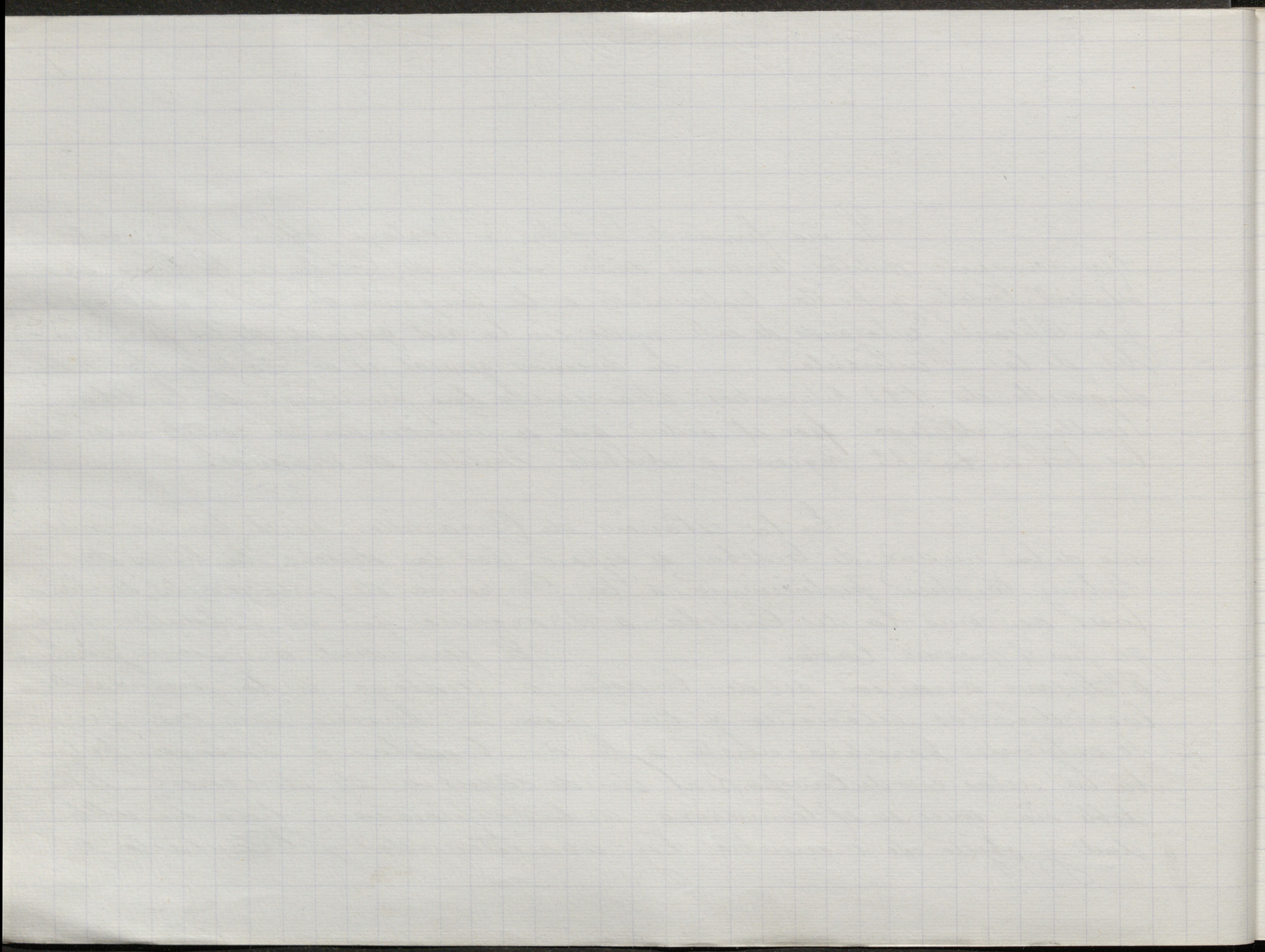




La vía férrea de Córdoba a Málaga, objeto del presente Reconvencimiento Militar, arranca de la estación de Córdoba en la línea de Madrid-Córdoba y Sevilla, perteneciente a la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, enlazando de este modo con la red general de los ferrocarriles de la Península. Su dirección general es de Norte a Sur y su desarrollo de 193 kilómetros, atravesando las provincias de Córdoba, Sevilla y Málaga por el orden que se mencionan y comprendidos los tres en la 2.ª Región o Distrito Militar de España.

En la estación de Cercadillo, en el término mismo de la ciudad de Córdoba, se separa por la derecha la línea de Belmez también perteneciente a la Compañía de ferrocarriles Andaluces, así como la de Córdoba a Marchena que en Valchillo diverge por el mismo lado. El ferrocarril de Puente Genil a Linares arranca del de Córdoba a Málaga en la primera de las indicadas estaciones y tiene para su servicio una vía que se extiende paralelamente a la de Córdoba a Málaga hasta la estación de Campo Real donde cambia de dirección. Esta doble vía que en el comienzo de la explotación tuvo su utilidad y objeto se encuentra hoy abandonada y levantada a







trenes haciéndose todo el servicio por la línea general.

En La Roda empalma el ferrocarril de Ultrera a La Roda que a su vez enlaza en Ultrera con la línea de Cádiz a Sevilla y por último en la estación de Bobadilla tienen su origen los de Bobadilla a Granada y Bobadilla a Algeciras, el primero también de la Compañía de Andaluces y el segundo de construcción reciente y propiedad inglesa.

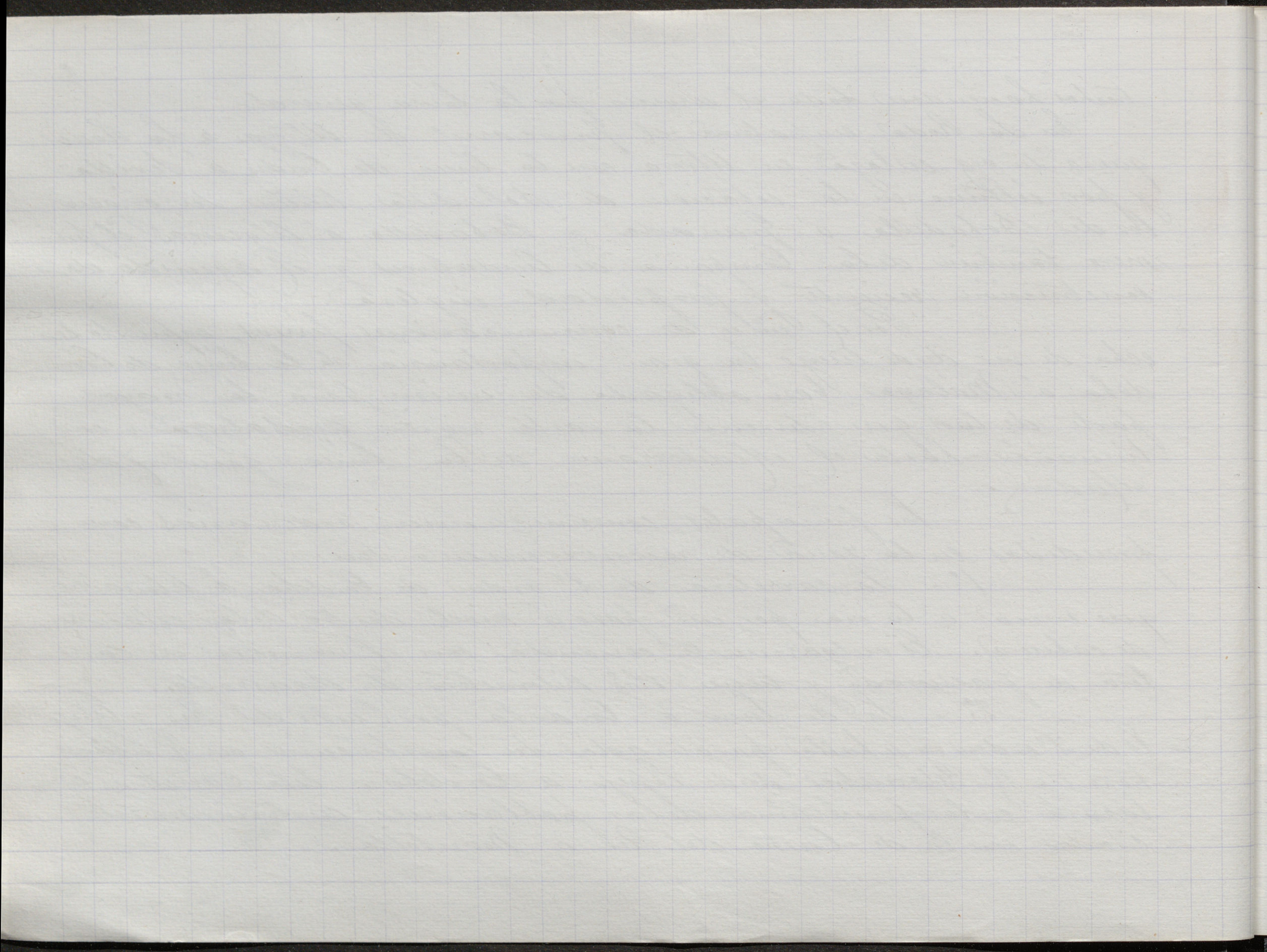
Por el tenor de comunicaciones ferreas, expuesto se echa de ver desde luego la gran importancia de la línea de Córdoba a Málaga base obligada de unión para la mayor parte de las que surcan la vasta región andaluza y continuación hasta el Mediterráneo de la línea general de Madrid.

Las principales comunicaciones ordinarias comprendidas en la zona de reconocimiento son:

1.ª = La carretera de 2.º orden de Córdoba a Almadén que enra a la vía por un paso a nivel dentro de la estación de cabecera. Es vulgarmente conocida con el nombre de Carretera de Grassanoa y tiene 113 kilómetros de desarrollo.

2.ª = La de Jaén a Córdoba por Castro del Río y Espejo. Es de 2.º orden y se halla paralizada su construcción en el último tramo de 3.º kilómetros desde Espejo a Córdoba. Esta carretera enlazará en la penúltima de las poblaciones anteriormente citadas con la de Castro del Río a Montilla.

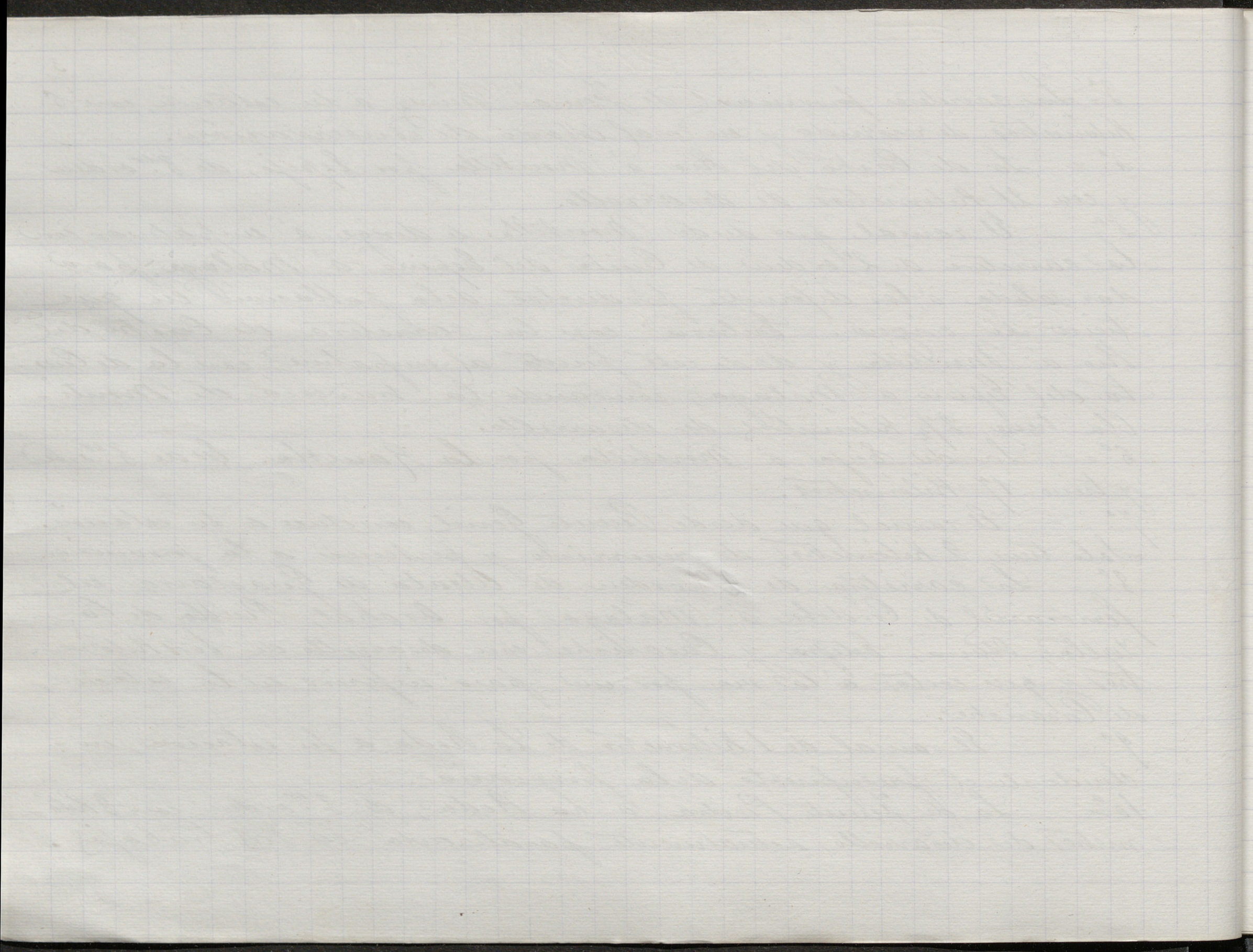






- 3.<sup>a</sup> La carretera provincial de Fernán Púnez a su estación, con 6 kilómetros de recorrido y en mal estado de conservación.
- 4.<sup>a</sup> La de Castro del Rio a Montilla por Espejo, de 3.<sup>er</sup> orden y con 21 kilómetros de desarrollo.
- 5.<sup>a</sup> El ramal que desde Montilla se dirige a empalmar con la carretera de 2.<sup>o</sup> orden de Cuesta del Espino a Málaga, para dar salida a los diferentes productos de la población en que tiene su origen. Enlaza con la carretera de Castro del Rio a Montilla y desde este punto al empalme con la de Cuesta del Espino a Málaga, contando la travesía de Montilla tiene 2½ kilómetros de desarrollo.
- 6.<sup>a</sup> La de Ecija a Montilla por La Rambla. Es de 3.<sup>er</sup> orden y tiene 17 kilómetros.
- 7.<sup>a</sup> El ramal que desde Puente Genil conduce a su estación. Solo tiene 2 kilómetros de recorrido y pertenece a la provincia.
- 8.<sup>a</sup> La carretera de 2.<sup>o</sup> orden de Alcalá de Guadaíra al ferrocarril de Córdoba a Málaga por Arabal, Pueblo de Cañalla, Osuna, Estepa y Casariche con desarrollo de 104 kilómetros y que corta a la vía por un paso inferior en la estación de Casariche.
- 9.<sup>a</sup> El ramal de 1 kilómetro de La Roda a su estación, incluido en el presupuesto de la provincia.
- 10.<sup>a</sup> La de Fuente Piedra a La Roda, de 3.<sup>er</sup> orden con 8 kilómetros de desarrollo, actualmente paralizada en sus trabajos.

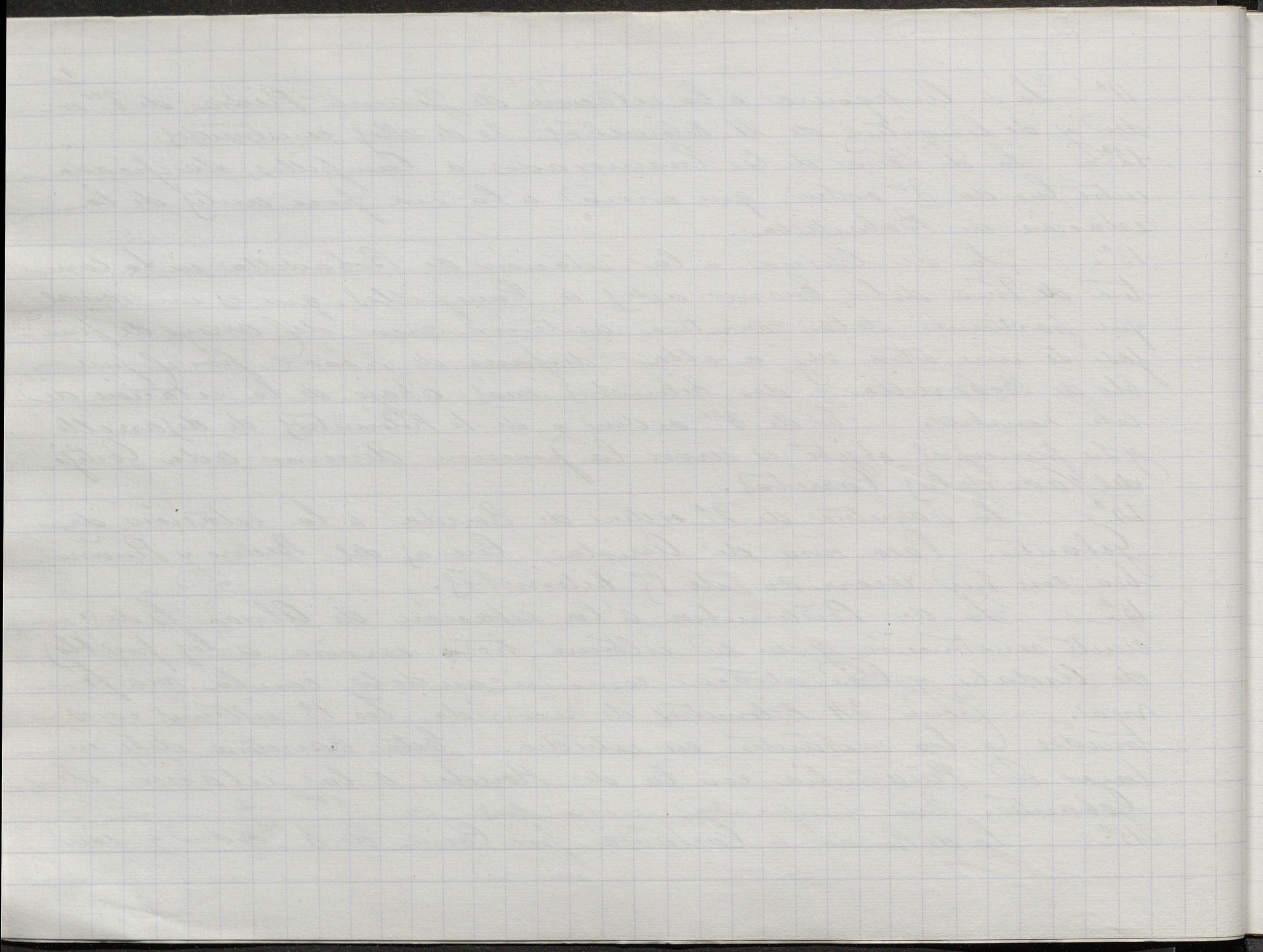






- 11<sup>a</sup> = La de Antequera a la estación de Fuente Piedra, de 3.<sup>er</sup> orden y de longitud de 21 kilómetros, lo de ellos construidos.
- 12.<sup>a</sup> = La de Peña de los Enamorados a Campillos, clasificada entre las de 3.<sup>er</sup> orden, que entra a la vía poco antes de la estación de Bobadilla.
- 13.<sup>a</sup> = La de Osuna a la estación de Bobadilla en la carretera de Peña de los Enamorados a Campillos, que es un ramal que partiendo de la carretera anterior cerca del arroyo de Finajas, se une otra vez a ella después de pasar por el pueblo de Bobadilla y dos kilómetros más abajo de la estación de este nombre. Es de 3.<sup>er</sup> orden y de 10 kilómetros de desarrollo y su principal objeto es servir la posesión denominada Cortijo del Vado de las Carretas.
- 14.<sup>a</sup> = La carretera de 2.<sup>o</sup> orden de Ronda a la estación de Gobautes. Pasa cerca de Arriola, Cuevas del Becerro y Peñarubia con un recorrido de 55 kilómetros.
- 15.<sup>a</sup> = La de Peñarubia a la estación de Alora. Es de reciente construcción y en su último tramo servirá a los pueblos de Ardales y Carratracá comunicándolos con la vía férrea. Tiene 34 kilómetros de recorrido, los 18 últimos construidos y los restantes en estudio. Esta carretera debe enlazar en Peñarubia con la de Ronda a la estación de Gobautes. Está clasificada entre las de 3.<sup>er</sup> orden.
- 15.<sup>a</sup> = La de Ronda a Cartama por Coín, de 3.<sup>er</sup> orden y con







67 Kilómetros. Termina en la estación de Cartama  
16.<sup>a</sup> = La de Málaga a Almería, de 2.<sup>o</sup> orden por Nerja. Hasta el límite de la primera provincia tiene un desarrollo de 52 Kilómetros.

17.<sup>a</sup> = La de Cádiz a Málaga, de 2.<sup>o</sup> orden, construida hasta Estepana, dentro de esta última provincia excepto el tramo comprendido entre Torremolinos y Benalmádena.

Parten además de Málaga, las carreteras de 2.<sup>o</sup> orden de Málaga a Loja por Colmenar, la de Cuesta del Espino a Málaga por Montilla, Lucena y Antequera y finalmente la carretera de Loja, al Puerto de Forre del Mar, que por su enlace con la de Málaga a Almería, establece la comunicación directa entre Loja y Málaga.

Existen también en la zona de reconstrucción los proyectos de carretera siguientes:

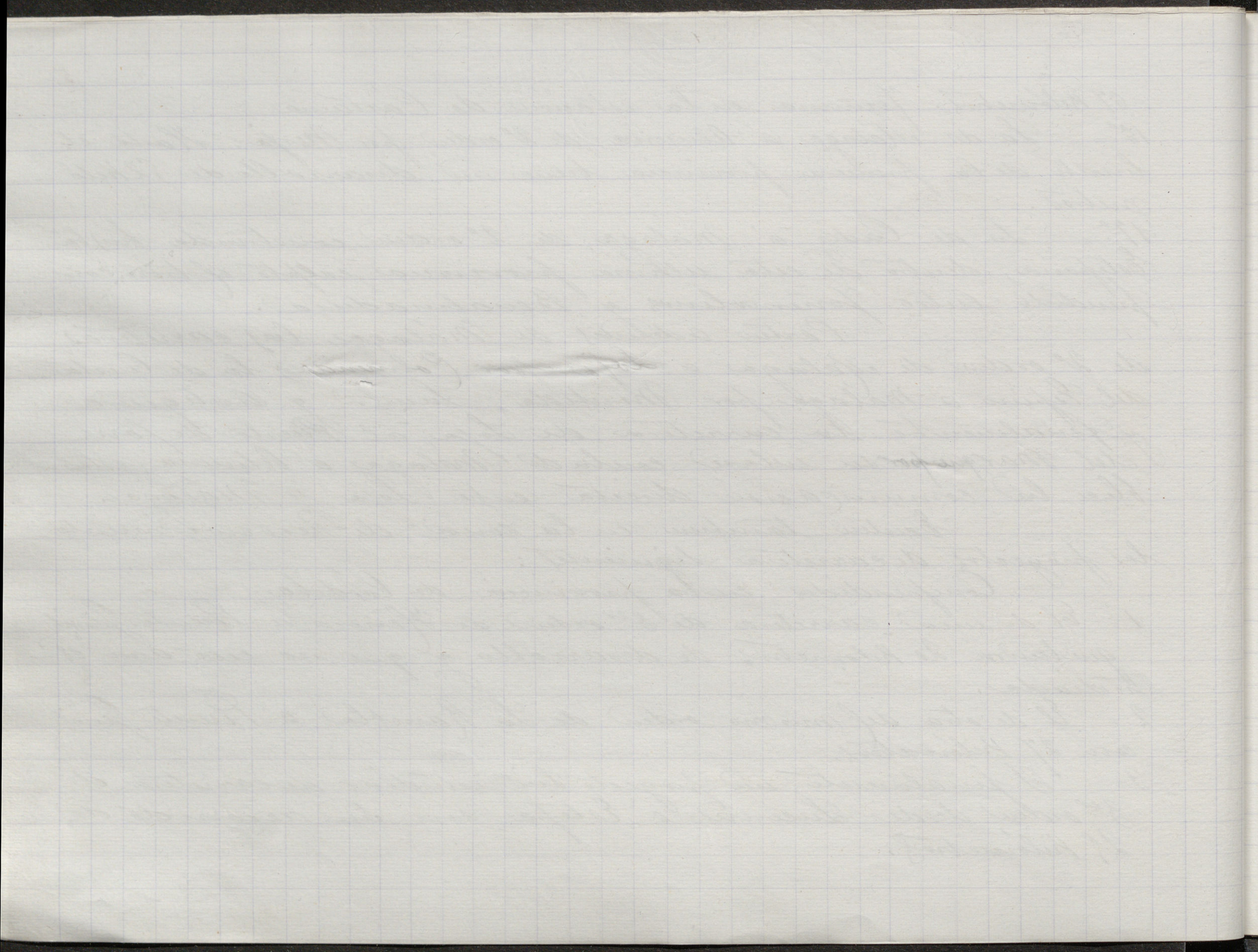
Comprendidos en la provincia de Córdoba;

1 = El de una carretera de 3.<sup>er</sup> orden de Herrera a Puente Genil que tendrá 20 kilómetros de desarrollo y que no está aún estudiada.

2 = El de otra del mismo orden de La Rambla a Puente Genil con 27 kilómetros.

3 = Y finalmente un proyecto sin estudiar de carretera de 3.<sup>er</sup> orden desde Lucena a Estepa con un recorrido de 28 kilómetros.







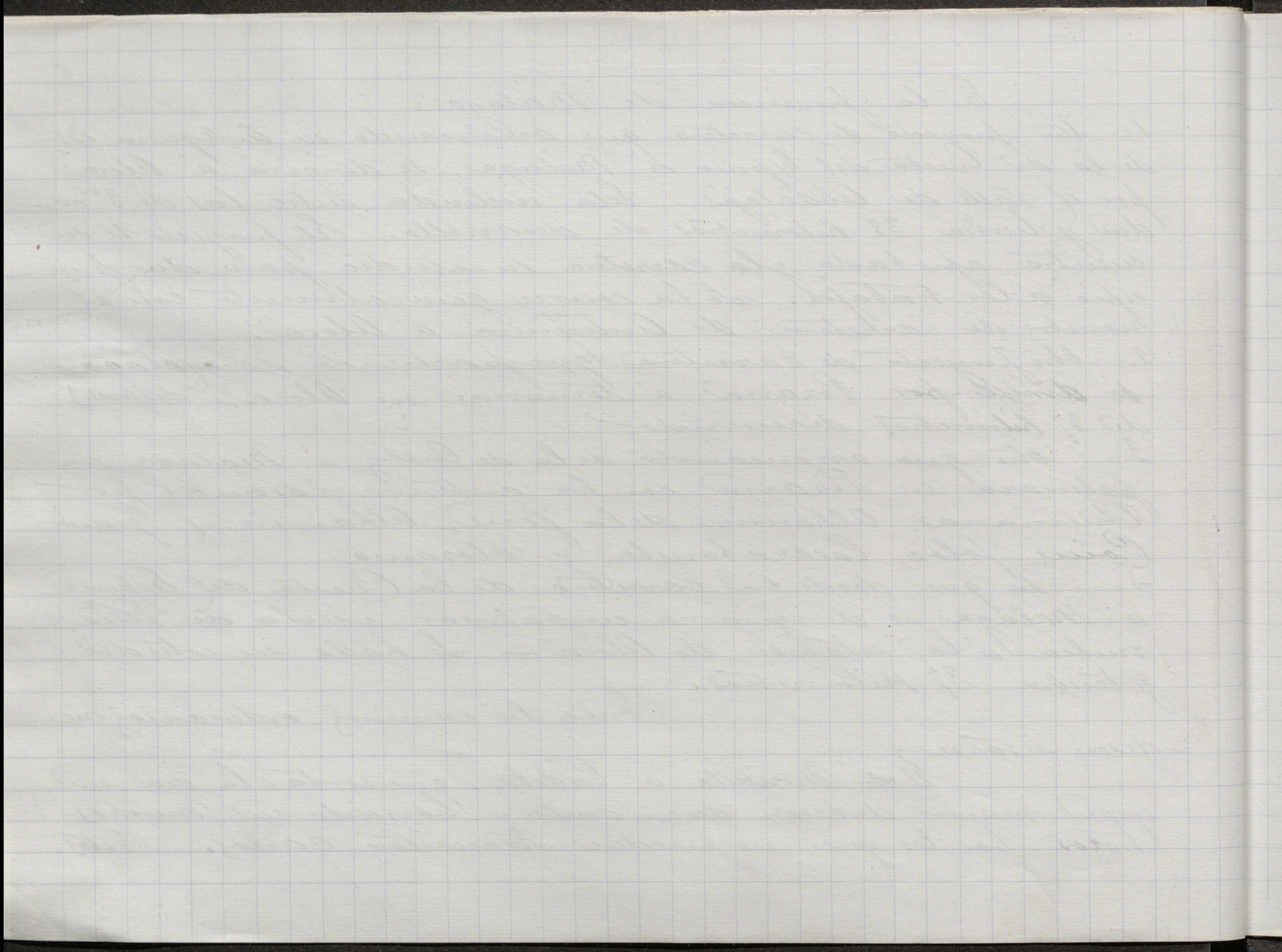
En la provincia de Málaga:

- 1. = Uno proyecto de carretera que arrancando en Antequera desde la de Cuesta del Espino a Málaga, se dirigirá a Alora por el valle de Abdalajis. Está incluida entre las de 3<sup>er</sup> orden y tendrá 38 kilómetros de desarrollo. El proyecto se encuentra aprobado y la carretera en estudio para dar principio a los trabajos. Se la conoce generalmente con el nombre de carretera de Antequera a Alora.
- 2. = Otro proyecto de carretera (que partiendo de Málaga se dirige por Pízarra a terminar en Alora), después de 37 kilómetros de recorrido
- 3. = Otro que arrancando de la de Cádiz a Málaga, en palmará en Pízarra con la anterior pasando por Churriana, Alhaurin de la Torre, Alhaurin el Grande, Coín, Jolox, Casarabuelas y Aloraina
- 4. = La que desde la carretera de la Cuesta del Espino a Málaga se dirigirá a empalmar con la de Ferrerubia a la estación de Alora — Se halla en estudio y tendrá 37 kilómetros.

Entre los caminos ordinarios merecen citarse:

El de Montilla a Córdoba, que corta a la vía un gran número de veces, descuidado y horrado en muchos trozos por los que no pueden transitar carros. Estos







tomau la carretera de La Cuesta del Espino a Málaga pasando por Ferruán Múnez y la siguen hasta Córdoba o bien salen por la carretera de Espejo y continúan luego por el camino de Espejo a Córdoba, a trechos afirmado para su conversión en carretera. Por lo general el tráfico de mercancías se verifica todo por la línea férrea.

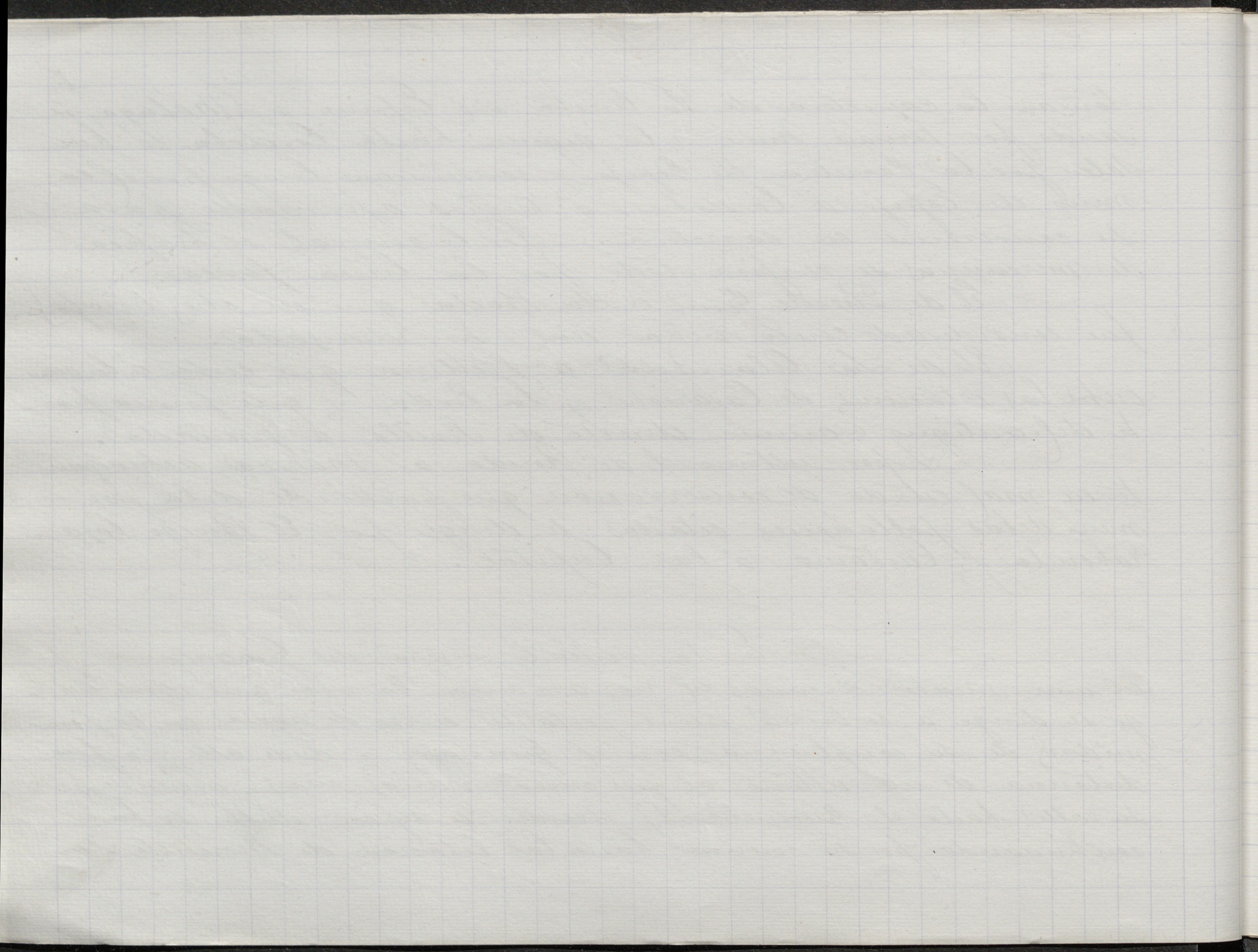
El de Puente Genil a La Roda que en otros tiempos fué considerado como vereda real, hoy desusada.

El de La Alameda a Petrerá que corta a la vía entre las estaciones de Casariche y La Roda y que forma parte del antiguo camino directo de Sevilla a Granada.

Y por último el de Ronda a Málaga, actualmente en mal estado de conservación que partiendo de la primera de las poblaciones citadas se dirige por El Burgo, Casa Rabouela y Cortama a la Capital.

En la vertiente derecha del Guadalquivir y en una meseta cercana al río arranca la vía que desde luego se dirige a cortar a este importante curso de agua en la proximidad de su confluencia con el Guadajoz y desde allí y a poca distancia de este último al que cursa varias veces, asciende por su valle hasta el kilómetro 27 donde se separa de él, si bien continuando por su cresta hasta la estación de Moratilla don

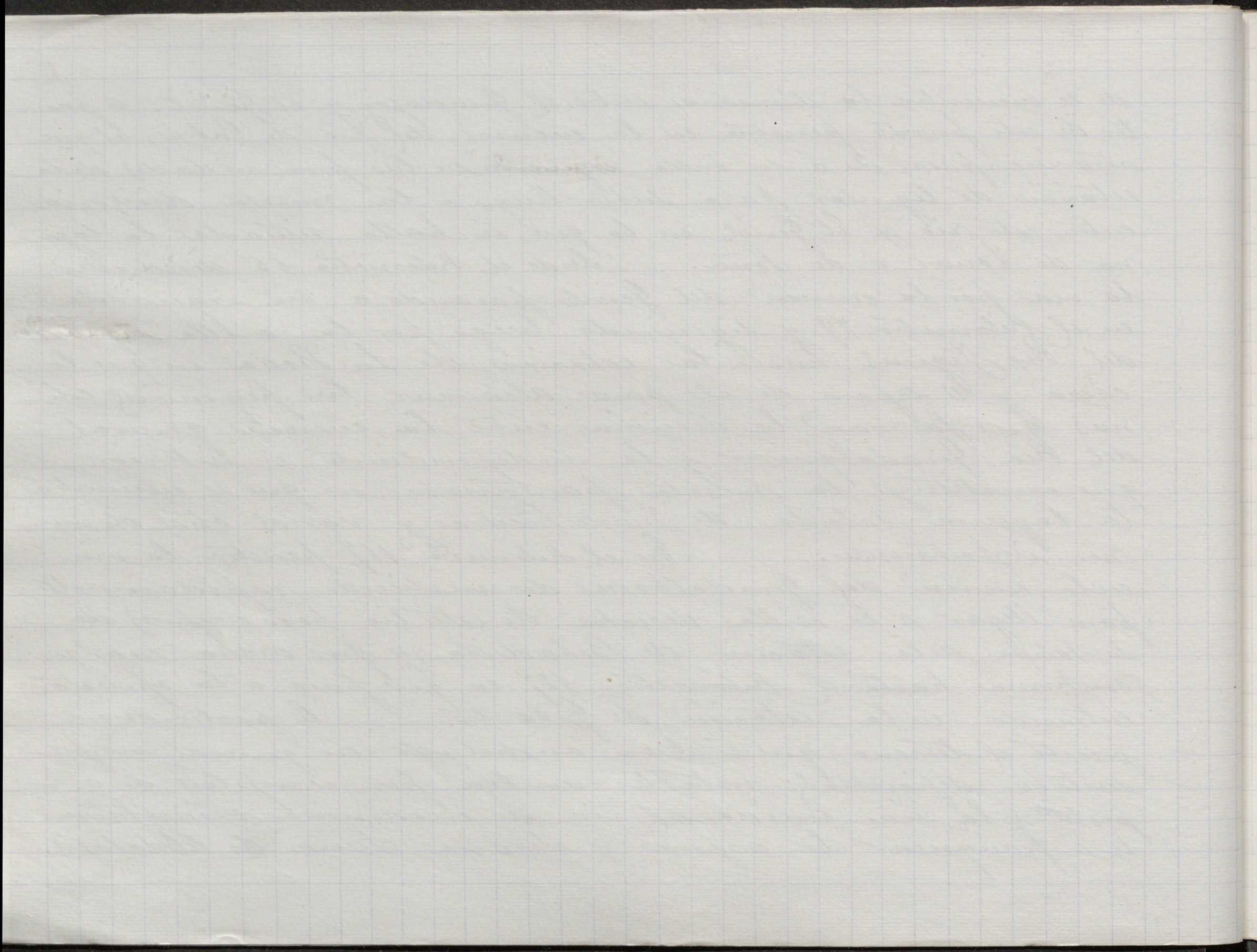






de se encuentra la divisoria entre el Guadajoz y el Genil. a partir de este punto penetra en la cuenca del Rio de Cabra, al que atraviesa pasando a su orilla izquierda en las proximidades de la estacion de Aguilar para subir luego a la meseta divisoria entre este rio y el Genil en la que se halla situada la laguna de Lõnar o de Lõna. Desde el kilõmetro 85 desciende la via por la cuenca del Genil pasando a su izquierda en el kilõmetro 79 y siguiendo luego por la orilla izquierda del Rio Jiquas hasta la estacion de La Roda en que lo cruza y se separa de el para alcanzar las pequeñas colinas que forman la divisoria entre la cuenca general del Rio Guadalquivir y la independiente e interior que constituye la meseta fantõrrusa en que se encuentra la laguna salada de Junte Piedra y varias otras de menor importancia. En el kilõmetro 117 penetra la via en la cuenca del Guadalhoru descendiendo rápidamente para llegar a la orilla derecha de este rio poco despues de su salida de la estacion de Bobadilla y por dicha margen continua hasta el kilõmetro 127 en que pasa a la opuesta entrando en la estacion de Gobantes. A partir de este punto el terreno que si bien ondulado en general no presentaba dificultades notable cambia por completo de aspecto y la via unida al rio se encamina resueltamente a franquear la áspera y elevada Sierra de Albalajis,





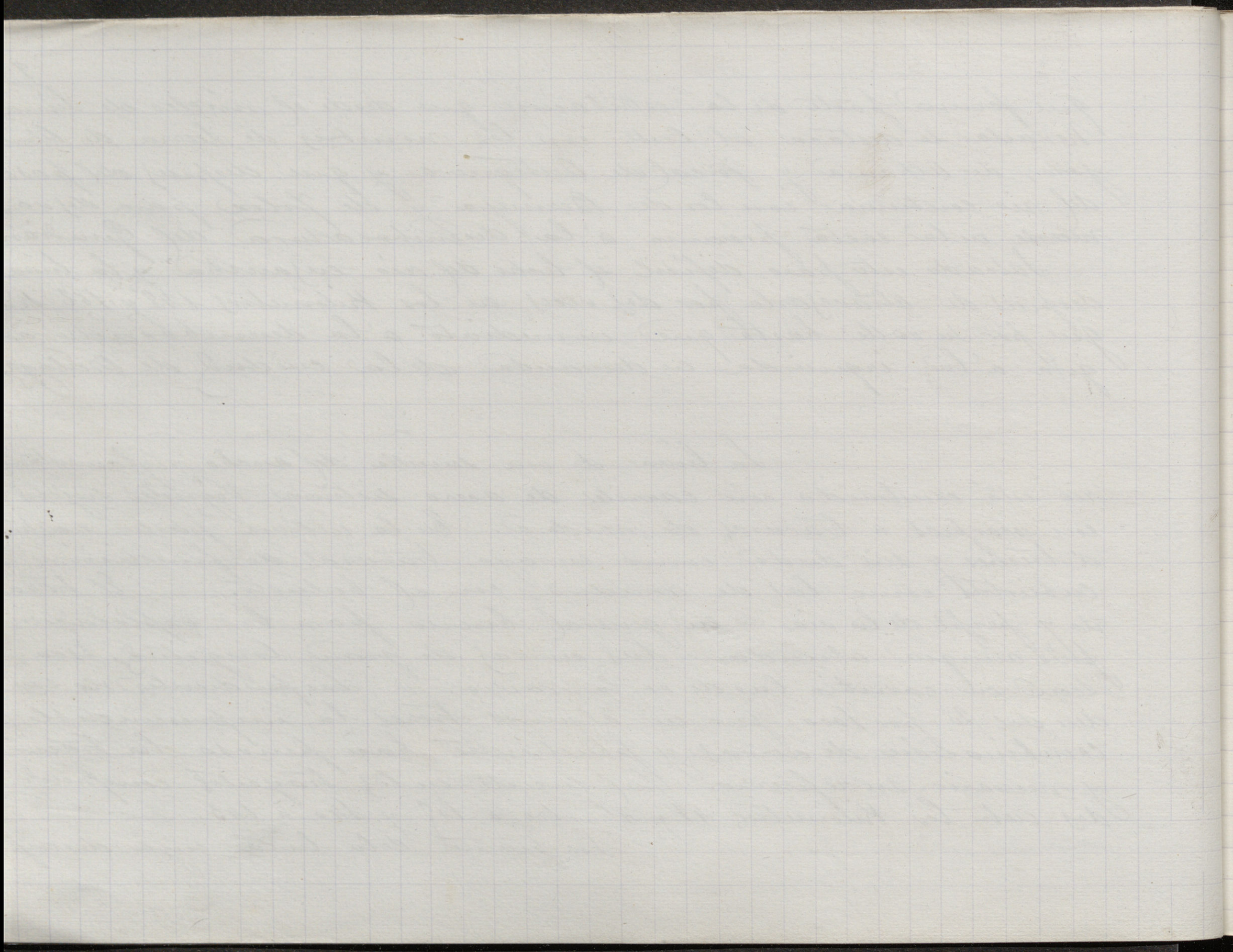


9

que forma parte de la estribación que desde el núcleo de Sierra Nevada se destaca al Oeste con los nombres de Sierra de Almirante, de Alhama y Forcal de Antequera y que después del paso del río continúa con los de Bermeja y de Jolox para desvanecerse en la costa próximo a la desembocadura del Guadiaro. Salvado este paso difícil el lecho del río ensancha y la línea después de atravesarlo por dos veces en los kilómetros 148 y 163 sigue por su valle hasta que inmediato a la desembocadura gira a la izquierda en demanda de la ciudad de Málaga.

La línea de vía sencilla del ancho reglamentario está construida con carriles de acero sistema Vignole sujetos con escarpas a traviesas de madera. En la última parte existen a trechos y sin duda como ensayo, traviesas de fundición cubiertas como las de madera, con el balasto. El trazo y perfil de la vía es en general bueno para la explotación pues aunque abundan las curvas de gran longitud, escasean en cambio las de corto radio. Las pendientes no exceden del 20 por 1000, pero en algunos trozos la imprescindible combinación de curvas y pendientes hace penosa la tracción y necesario su refuerzo. Tal sucede en los trayectos comprendidos entre los kilómetros 44 y 46, 100 a 105 y 140 a 143. Los puentes de la línea cuya descrip-



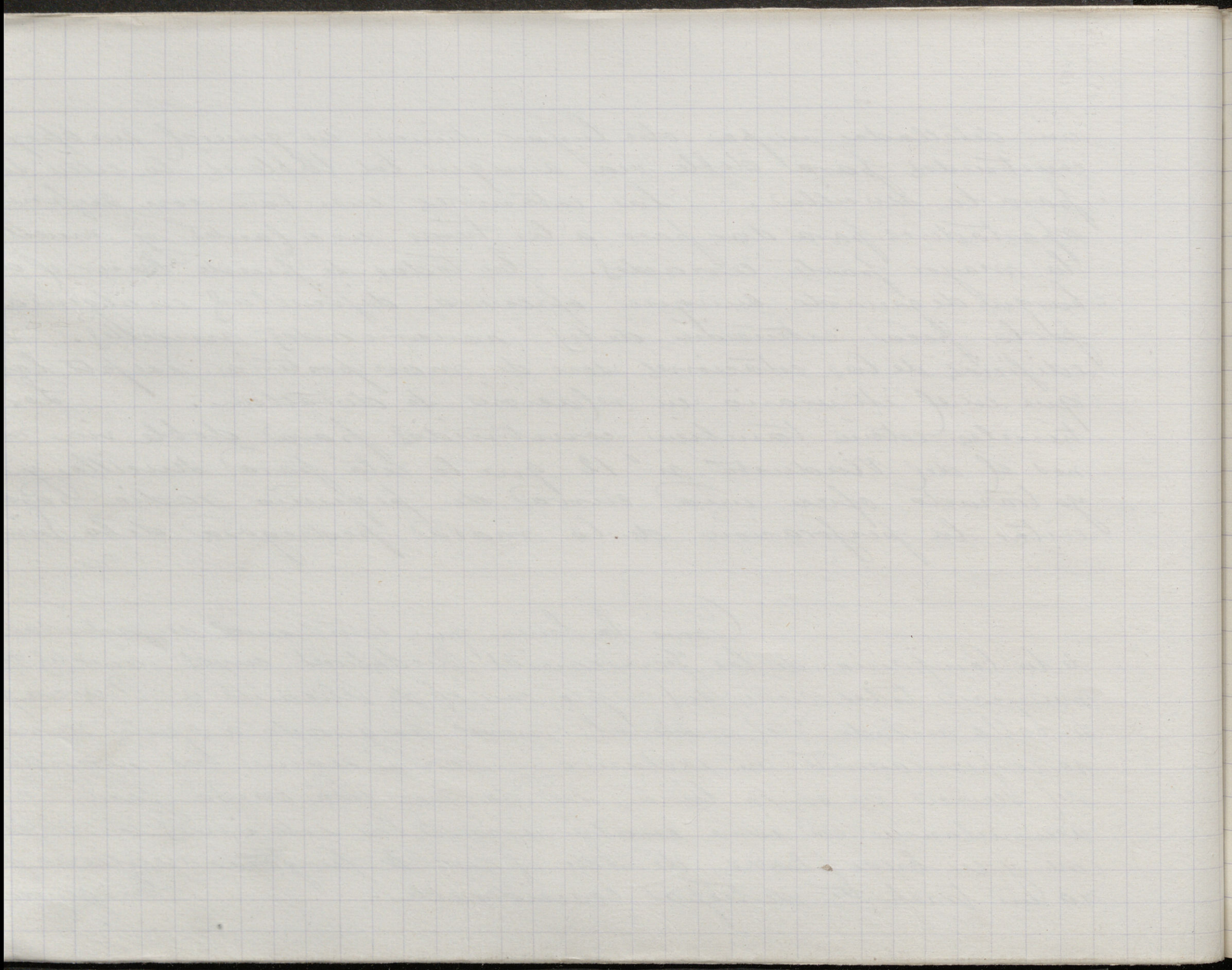




ción detallada ocupa otro lugar tienen en general sus apoyos  
 contruidos para doble vía aunque los tableros lo estén solo  
 para la sencilla. Las estaciones cuentan con suficientes  
 apartaderos para dar paso a los trenes circunferentes y muelles  
 la mayor parte cerrados. En todas se puede hacer el desem-  
 barque de ganado aunque ofreciera dificultades en algunas  
 por la poca extensión de los mencionados muelles. Los  
 edificios de las estaciones son de mampostería excepto los  
 que en el itinerario en relación se detallan. Los  
 túneles están también contruidos para doble vía me-  
 nos el del Viaducto n° 12 que lo está para sencilla y en  
 su trazado ofrece una curva de pequeño radio para  
 evitar la perforación de la masa pedregosa de la Sierra.

Como la línea que estudiamos es propiedad  
 de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, cuyos ramales co-  
 munican todos entre sí (excepto con el de Alicante a Murcia que  
 se halla aislado) el material móvil asignado a cada ramal  
 no es permanente ni exclusivo y varía según las necesidades  
 del servicio en cada línea, siendo por esta causa fácil, la  
 acumulación en una cualquiera de las estaciones de cupal-  
 me y en breve plazo, de todo el que se juzgara necesario pa-  
 ra un transporte de tropas considerable. En general,







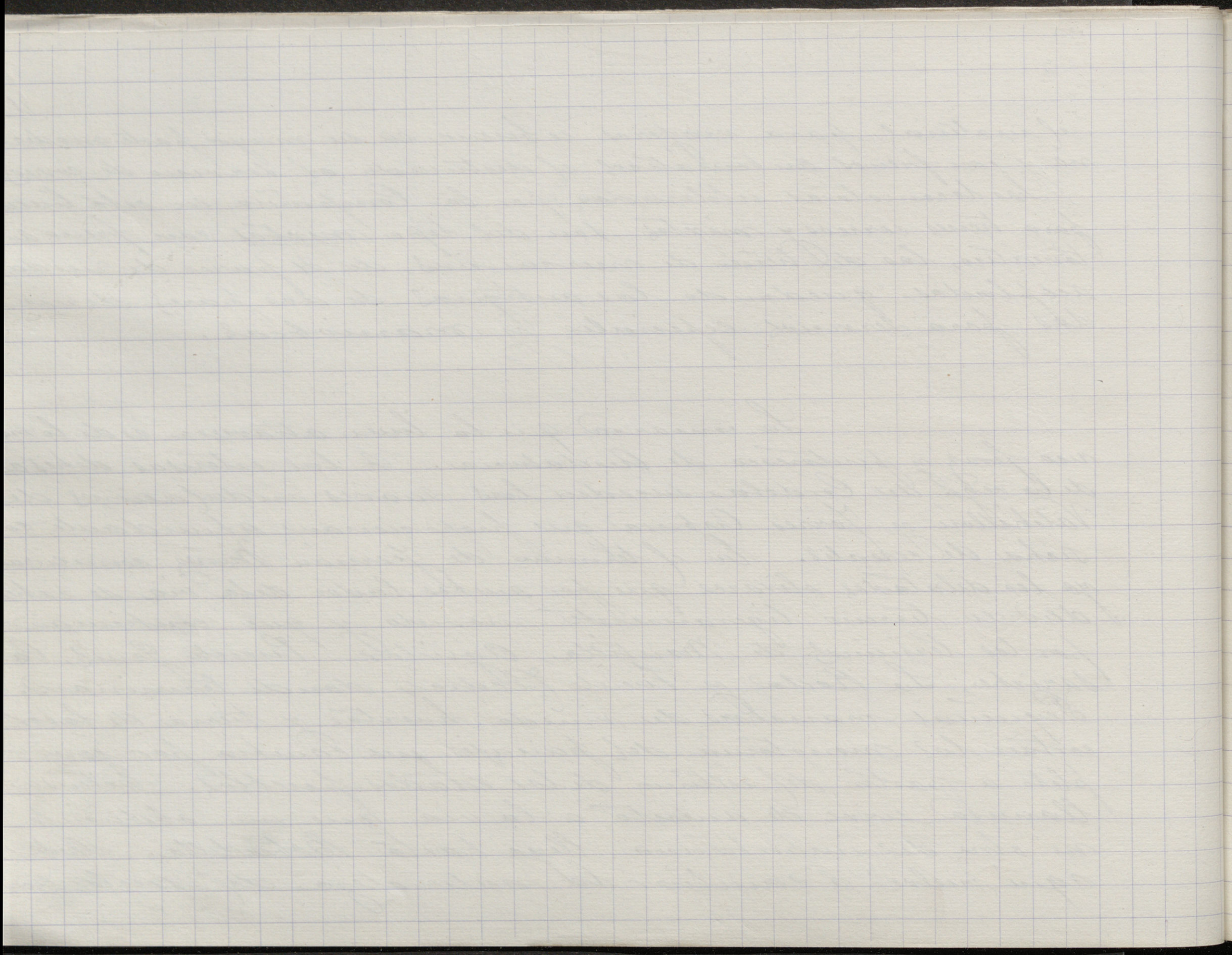
el material para viajeros es bueno, en su mayor parte moderno y con frenos automáticos el destinado al servicio de correos.

Las locomotoras utilizadas por la Compañía en esta línea para trenes correos y mixtos, son del tipo mixtas con freno automático, las de trenes de mercancías, de 4 pares de ruedas acopladas, quedando las antiguas de dos pares de ruedas para servicios especiales y maniobras.

La comarca que la línea atraviesa es de lo más rico fértil y pintoresco de Andalucía. A las extensas dehesas de la zona de Córdoba suceden las suaves ondulaciones de Valchillón y Torres Cabrera que proporcionan abundante cosecha de cereales. En el término de Germán Píñez comienzan ya los dilatados olivares que por ambos lados de la vía se extienden en terreno ligeramente movido y que continúan por los términos de Montilla, Aguilar, Puente Genil, Cañariche, La Roda y Fuente Piedra, donde terminan.

Pequeñas manchas de viñedo, huertas y tierra de labor cortan la monotonía del paisaje que cambia por completo a partir del último de los citados pueblos. Extensa llanura sirve de asiento a la vía que sin obstáculos ni obra de importancia llega hasta Bobadilla. Desde aquí vuelve a cambiar la naturaleza del suelo; en

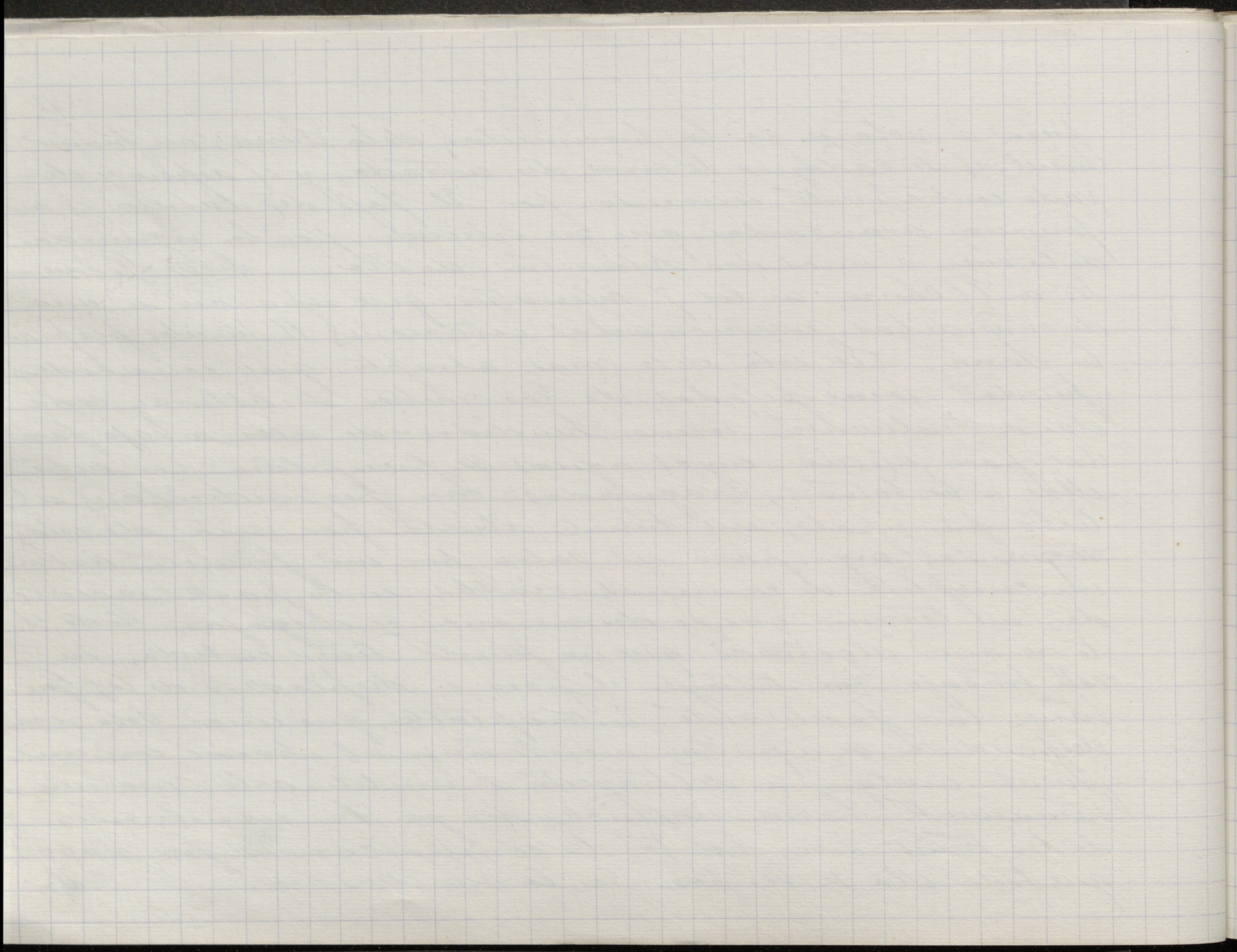






sierra a notarse ya la proximidad de la Sierra, un primer  
 túnel el de Vadadoso le sirve de entrada y el áspero y ele-  
 vado contrafuerte conocido por El Fajo del Cabero es su  
 primera avanzada que se extiende por la izquierda  
 de la vía, a unos dos kilómetros de ella. Desde Gobau-  
 tes a El Chorro, en los 7 kilómetros que separan a una  
 de otra de las mencionadas estaciones 11 túneles perforan  
 la Sierra. Es esta de lo más abrupto que concebirse  
 pueda, rocas peludas de dos metros de altura, corta-  
 das verticalmente, como hendidas de alto a bajo para  
 dar paso al río cuyas aguas se precipitan por entre  
 ellas a borbotones, vaguadas casi perpendiculares al  
 lecho principal, un túnel abierto por una de estas  
 vaguadas cuyo paso se salva por un puente, ausen-  
 cia completa de caminos viables en la parte izquier-  
 da, un terreno que se desmorona y desgaja. Todo es-  
 to y aun algo más que no puede tener cabida en  
 este trabajo constituye el paso o desfiladero de los Gui-  
 traes, tan fácilmente interceptable que una sola roca  
 desprendida de aquellas montañas al chocar con un  
 puente cualquiera del trayecto e inutilizarlo momen-  
 táneamente haría imposible no ya la circulación  
 de los trenes sino hasta la comunicación por peatones  
 que toda ella se verifica por la vía misma. de





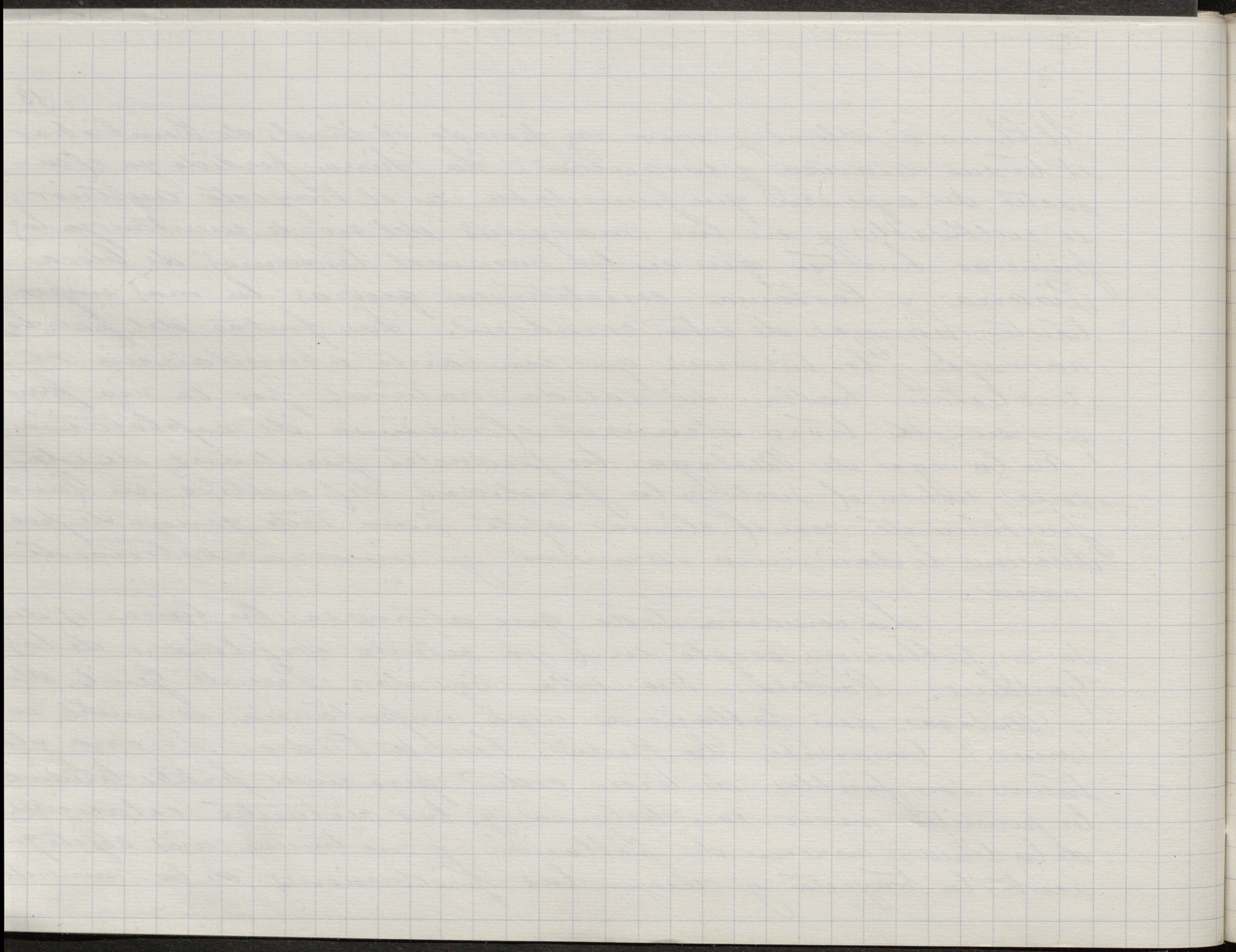


El Chorro a Alora y una vez pasado el túnel de Bombichar el terreno suaviza y ensancha. La Sierra, perdido ya el carácter de aspera que presentaba en el trayecto anterior es cultivable y en las márgenes del río se cuentan ya las primeras huertas que en los sucesivos términos de Alora, Pízarra y Cartama constituyen quizás la más importante riqueza de esta comarca. Las frutas del país, las naranjas y los limones que con tanta abundancia se recolectan hallan su salida natural por la vía férrea que en este tramo alcanza el máximo de explotación.

En la zona de Málaga los productos peculiares de esta zona cubren el suelo y la facilidad del cultivo en un caso juntamente con el clima apto para todo género de producción le dan una variedad y riqueza extraordinaria.

La comarca toda que atraviesa la línea es densa en población excepto en el ya citado desplazamiento de los Gaitanes. Córdoba, Montilla, Aguilar, Puente Genil, Alora y Málaga son poblaciones cuya importancia es inútil en buscar. Casariche, La Roda, Fuente Piedra, Pízarra y Cartama son pueblos de tercer orden pero cuyos fértiles terrenos les permiten vivir con holgura y las restantes estaciones de la línea, carecen de población y no tienen más objeto que acortar los trayectos y acercar las producciones de los numerosos





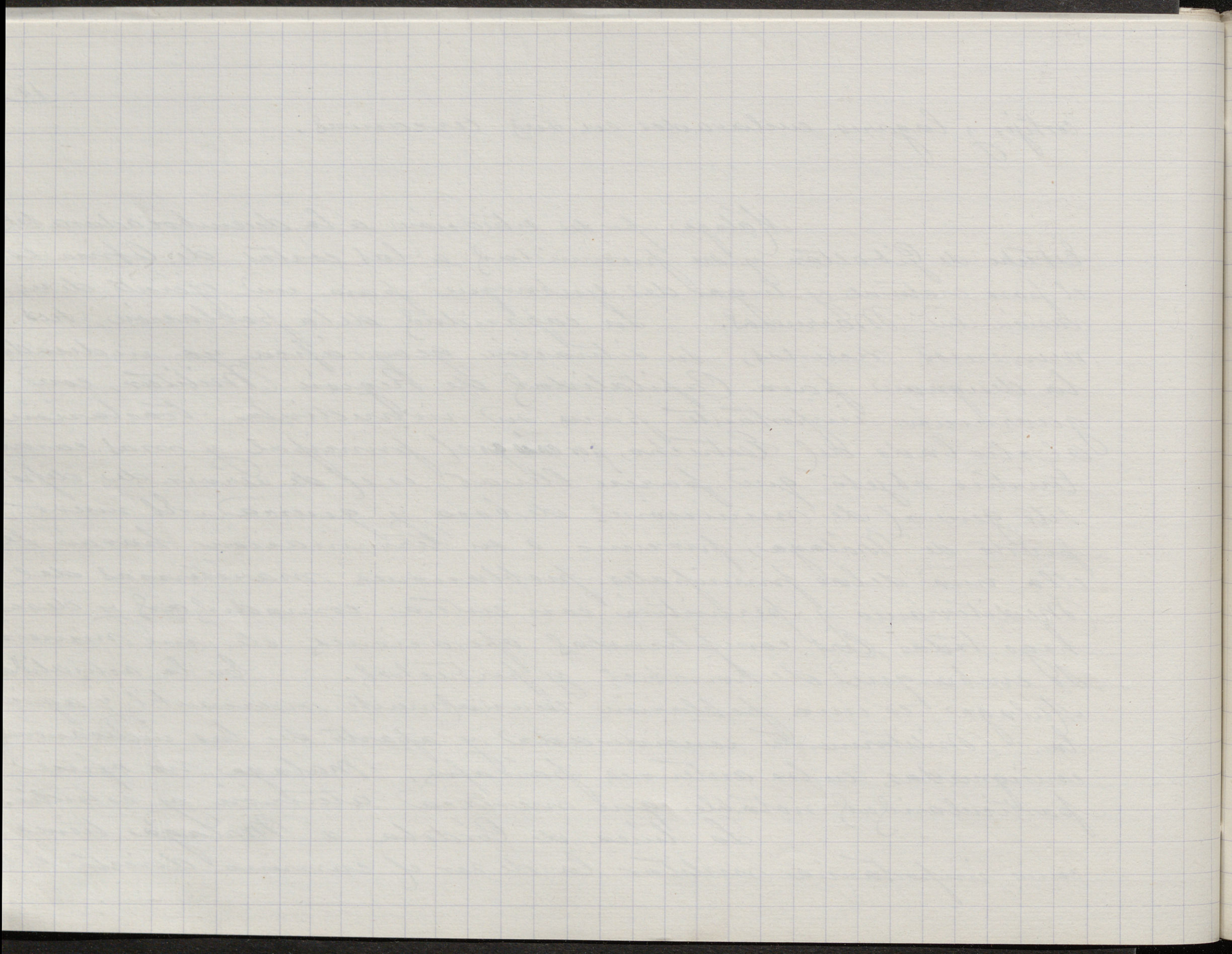


14

cortijos y lugares enclavados en sus cercanías.

Málaga por su situación a la desembocadura del Estrecho de Gibraltar y su proximidad a las costas de Africa es el paso natural y lugar de embarque para un ejército de invasión en Marruecos. La capacidad de la población, sus numerosos recursos, su situación geográfica, ya indicada la designan para Capitalidad de Región Militar, con guarnición importante para su inmediata traslación al otro lado del Estrecho, por más que el principal y más característico objeto que parece llevar, es el de servir de depósito general de municiones de boca y guerra. El nuevo puerto de Málaga, próximo a su terminación hará de ella una de las principales poblaciones marítimas del Mediterráneo y permitirá con entera comodidad y desahogo todas las complicadas operaciones de un número de embarque de hombres y pertrechos. En la actualidad Málaga es una población esencialmente mercantil y agrícola. Militarmente considerada y aparte de las indicaciones consignadas en los anteriores párrafos, Málaga no ofrece particularidad notable que merezca atención y estudio. La línea de Córdoba a Málaga tiene como importancia militar la de ser el camino directo e in-



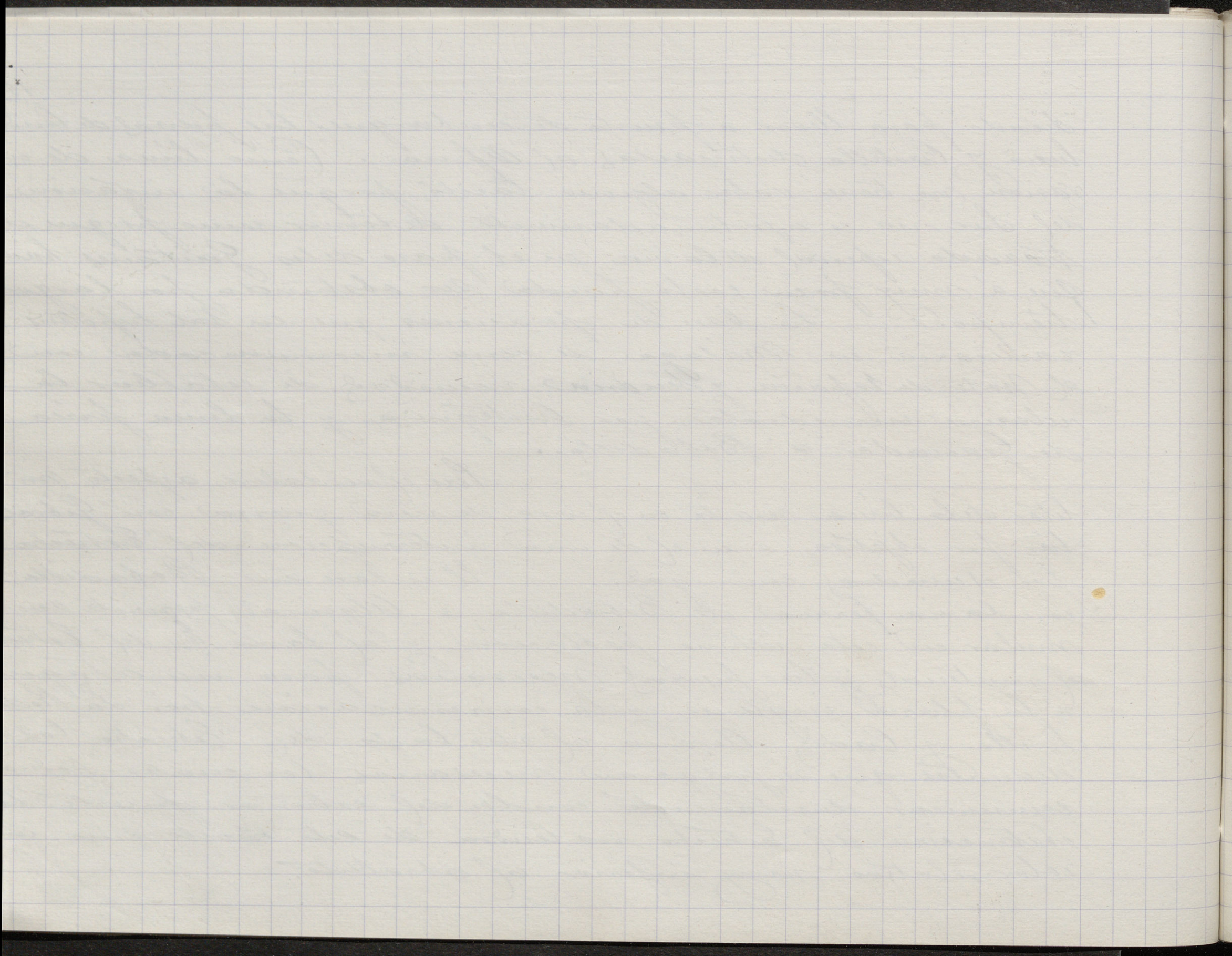




dirado para llevar á puerto de embarque las fuerzas de Andalucía y Castilla destinadas al Africa. Como línea de invasión no tiene valor alguno tanto porque la invasión del Sur no es afortunadamente de tener como porque el trazado especial de la vía en el paso de los Guitanes hace que á muy poca costa pueda ser obstaculada por largo tiempo. La base de operaciones que en tal hipótesis radicaría en Málaga, se veria incomunicada con el Norte de España, y tendría necesidad de establecer la relación inmediata, por Antequera y la línea férrea de Granada á Bobadilla.

Sero el verdadero aspecto militar de la línea resalta en el caso de una guerra con Gibraltar por objetivo, ó en el de una interrupción del Estrecho por escuadras enemigas. El enlace en Bobadilla con la vía férrea de Bobadilla á Algeiras permite acumular en esta última población y al lado E. del Estrecho el material y las fuerzas necesarias para un ataque á la plaza inglesa, y la comunicación por La Roda, Sevilla y Cádiz llevaria al otro lado del Estrecho los elementos que se purgaran necesarios, los cuales podian comunicar directamente con los del extremo opuesto. La obstrucción del Estrecho no tendria de este modo sino un valor relativo muy inferior al absoluto.







El peligro recíproco de una invasión inglesa por la línea de Algeiras a Bobadilla no es tan real y positivo como lo son los beneficios que la línea puede reportar a España contra la plaza de Gibraltar porque la comarca que esta línea atraviesa favorece poco a la invasión por sus contados recursos y las escasas comunicaciones que la cruzan, siendo además la vía muy fácilmente interceptable en cualquier punto de la Serranía de Ronda.

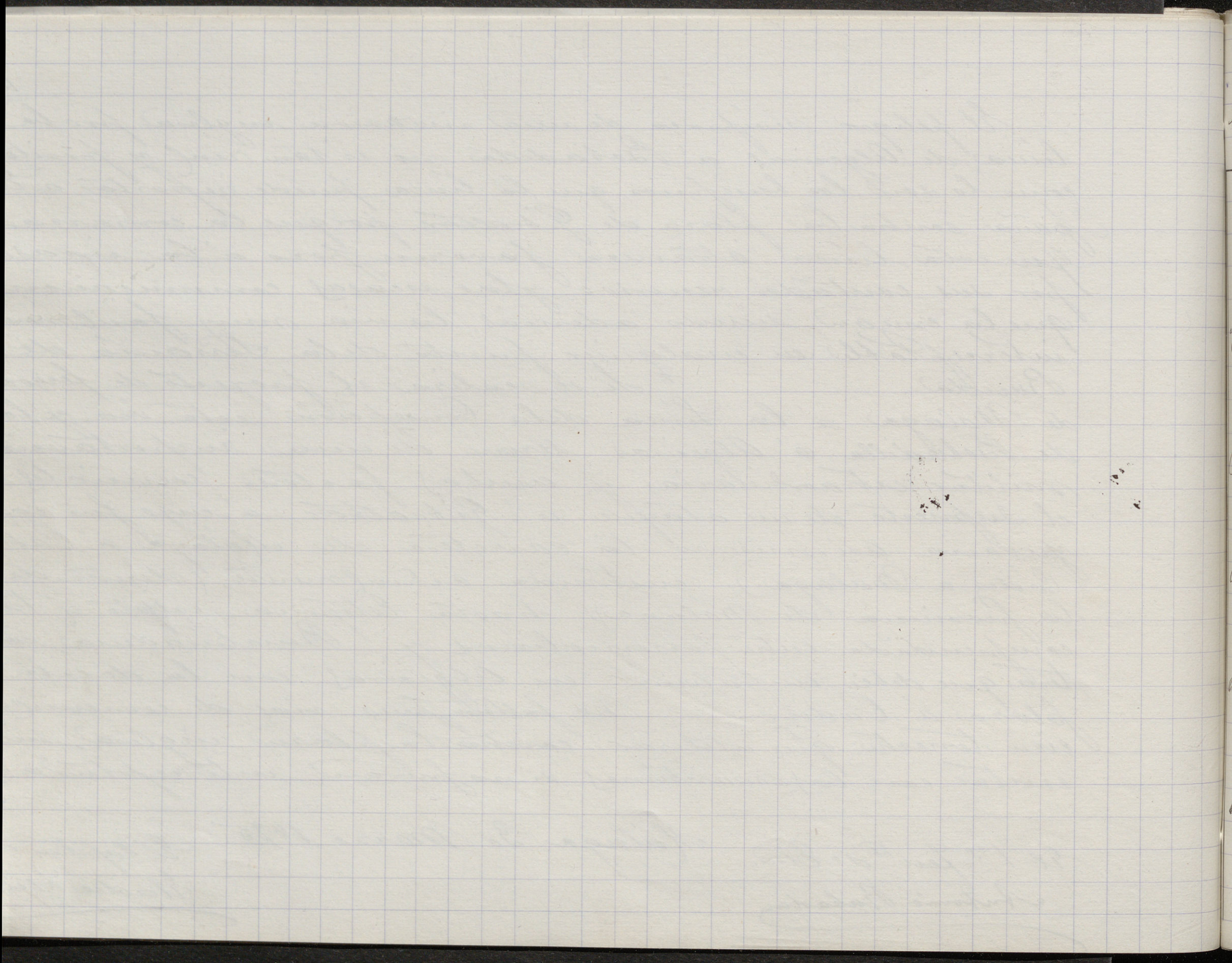
Si se realiza el proyecto de ferrocarril de Málaga a la Línea de la Concepción esta vía y la de Bobadilla a Algeiras serían de una importancia militar extraordinaria y ambas factores esenciales en el supuesto de un ataque a Gibraltar, a cuyo fin coadyuvaría así mismo la carretera de Málaga a Cádiz (Cádiz a Málaga), construida actualmente, (dentro de la provincia de Málaga), hasta Estepona, excepto el tramo comprendido entre Jorremolinos y Benalúa de Arriba, carretera que debe enlazar en Algeiras con la de esta plaza a Cádiz. No faltan pues vías de comunicación terrestre que utilizar contra la plaza inglesa, si estas con las marítimas si no fueran interceptadas.

El 1.º Teniente de Gen.  
Antonio Bobadilla

Málaga 30 Marzo 1895

El Capitán de la Armada  
Rafael Lillo





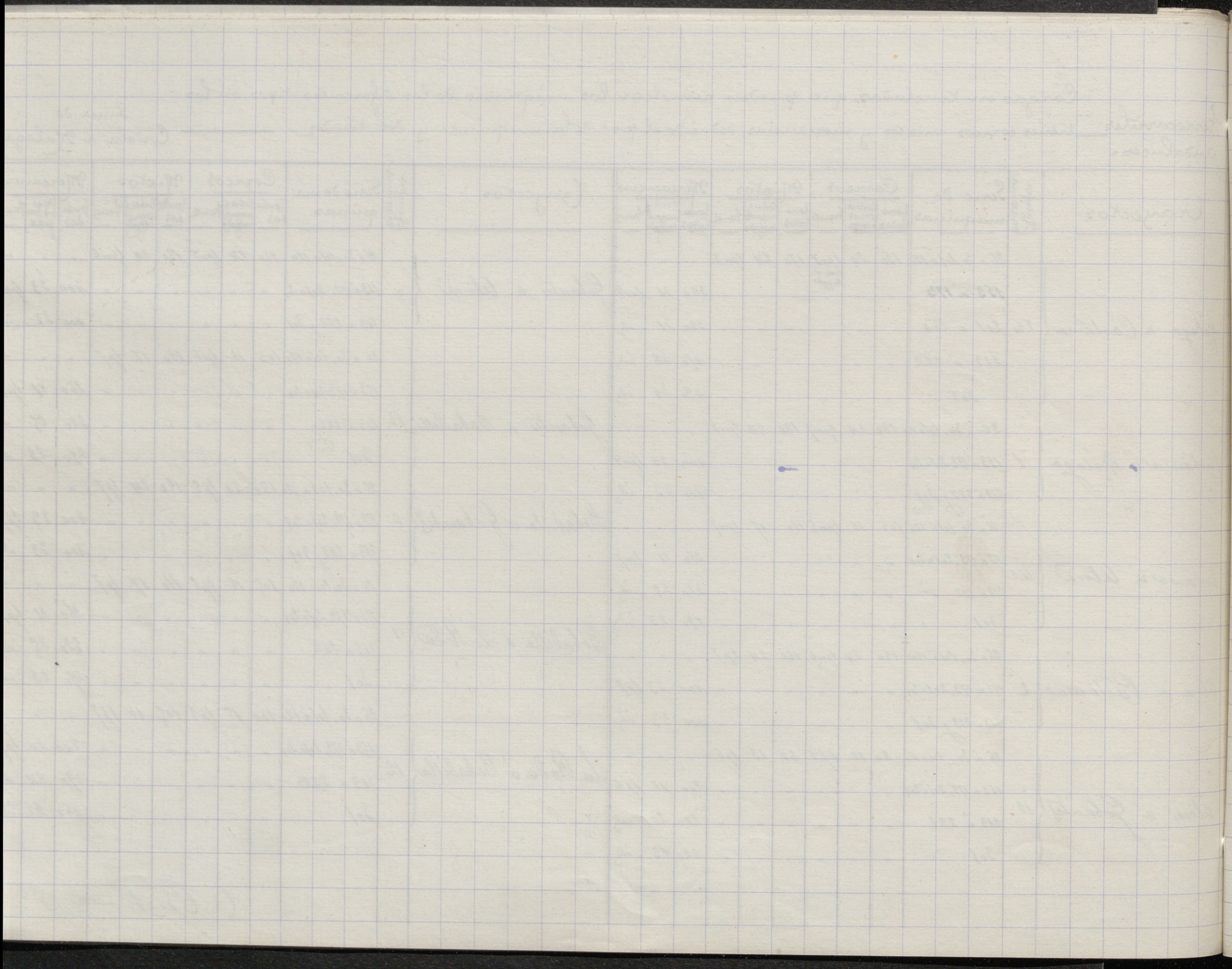


Ferrocarriles andaluces. Cargas en toneladas que pueden remolcar las máquinas de los diferentes tipos en los  
 buenos correos mixtos y mercancías, deducido el peso de la máquina y del tender. Línea de Córdoba a Málaga

Trayectos	Tiempo máxima	Serie de máquinas	Correos			Mixtos			Mercancías			Trayectos	Tiempo máxima	Serie de máquinas	Correos			Mixtos			Mercancías																									
			Tons. Ladas	Coches vacíos + carga	Trenos	Tons. Ladas	Coches y vagones cargados	Trenos	Tons. Ladas	Vagones cargados	Trenos				Tons. Ladas	Vagones cargados	Trenos	Tons. Ladas	Vagones cargados	Trenos	Tons. Ladas	Vagones cargados	Trenos																							
Málaga a Cartama	7.50	26 a 30, 101 a 120	150	24	1 por 7	170	24	1 por 8	"	"	"	Gobantes a Alora	0	26 a 30, 101 a 120	180	24	1 por 5	180	24	1 por 6	"	"	"	Gobantes a Bobadilla	13	26 a 30, 101 a 120	180	24	1 por 6	180	24	1 por 7	"	"	"											
		153 a 173	"	"	"	"	"	"	380	31	1 por 9			153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	"	400	33	1 por 6			213 a 222 y 301	"	"	"	"	"	400	33	id												
		201 a 204	"	"	"	"	"	"	380	31	id			26 a 30, 101 a 120	105	16	1 por 6	110	17	1 por 7	"	"	"			26 a 30, 101 a 120	180	24	1 por 6	180	24	1 por 7	"	"	"											
		213 a 222	"	"	"	"	"	"	470	38	id			153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	"	"	260	24			1 por 7	213 a 222 y 301	"	"	"	"	"	290	23	id											
Cartama a Málaga	1	301	"	"	"	"	"	490	35	id	Cartama a Alora	10.5	26 a 30, 101 a 120	105	16	1 por 6	110	17	1 por 7	"	"	"	Bobadilla a Gobantes	0	26 a 30, 101 a 120	105	16	1 por 6	110	17	1 por 7	"	"	"	Bobadilla a La Ruda	11	26 a 30, 101 a 120	105	16	1 por 6	110	17	1 por 7	"	"	"
		153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	400	33	1 por 9			153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	"	400	33	1 por 7			153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	260	24	1 por 7													
		213 a 222 y 301	"	"	"	"	"	400	33	id			26 a 30, 101 a 120	105	16	1 por 6	110	17	1 por 7	"	"	"			26 a 30, 101 a 120	105	16	1 por 6	110	17	1 por 7	"	"	"												
		26 a 30, 101 a 120	180	24	1 por 7	180	24	1 por 8	"	"			"	153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	"	260	24			1 por 7	213 a 222 y 301	"	"	"	"	"	400	33	id												
Alora a Cartama	2	153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	400	33	1 por 7	Alora a Gobantes	16	26 a 30, 101 a 120	80	12	1 por 5	85	13	1 por 6	"	"	"	La Ruda a Bobadilla	12	26 a 30, 101 a 120	100	15	1 por 6	105	16	1 por 7	"	"	"	La Ruda a Bobadilla	12	26 a 30, 101 a 120	100	15	1 por 6	105	16	1 por 7	"	"	"
		213 a 222 y 301	"	"	"	"	"	400	33	id			153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	"	240	20	1 por 7			153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	240	20	1 por 7													
		26 a 30, 101 a 120	180	24	1 por 6	180	24	1 por 7	"	"			"	26 a 30, 101 a 120	80	12	1 por 5	85	13	1 por 6	"	"			"	213 a 222 y 301	"	"	"	"	"	290	24	id												
		153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	"	200	16			1 por 6	26 a 30, 101 a 120	105	16	1 por 6	110	17	1 por 7	"	"			"	153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	290	24	id												
Alora a Gobantes	16	213 a 222	"	"	"	"	"	240	20	id	Alora a Gobantes	16	301	"	"	"	"	"	"	260	22	id	Alora a Gobantes	16	301	"	"	"	"	"	"	260	22	id												
		26 a 30, 101 a 120	180	24	1 por 6	180	24	1 por 7	"	"			"	213 a 222	"	"	"	"	"	290	24	id			213 a 222	"	"	"	"	"	290	24	id													
		153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	200	16	1 por 6			301	"	"	"	"	"	"	260	22	id			301	"	"	"	"	"	260	22	id													

(Continúa)







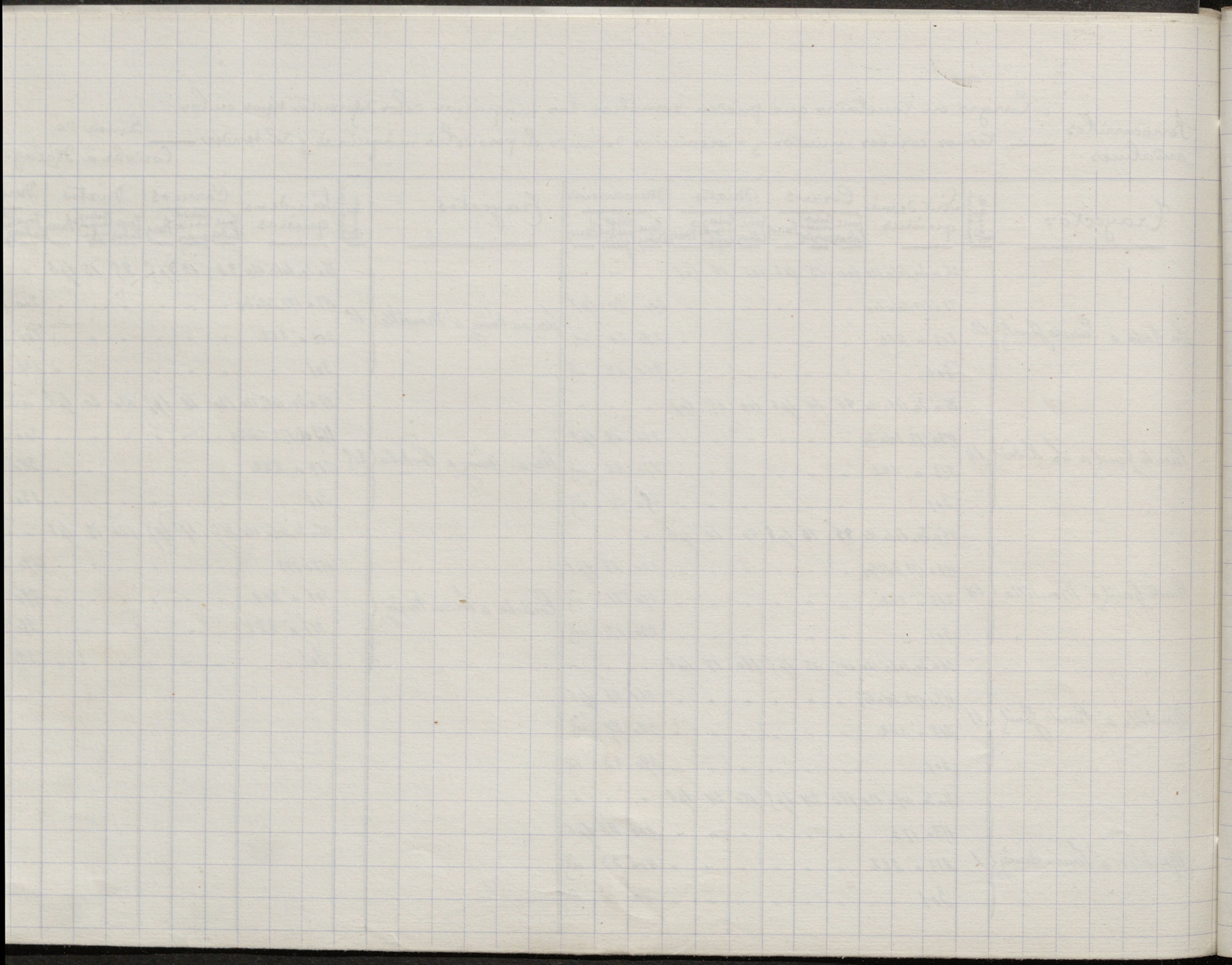
Servicios  
andaluces.

Cargas en toneladas que pueden remolcar las máquinas de los diferentes tipos en los  
trenes corraos mixtos y mercancías deducido el peso de las máquinas y del tender

Línea de  
Córdoba a Málaga

Trayectos	Rampa máxima	Serie de má- quinas	Corraos			Mixtos			Mercancías			Trayectos	Rampa máxima	Serie de má- quinas	Corraos			Mixtos			Mercancías														
			Tone- ladas	Coches vacíos o cargados	Trenes	Tone- ladas	Coches y vagos cargados	Trenes	Tone- ladas	Vagos cargados	Trenes				Tone- ladas	Coches vacíos o cargados	Trenes	Tone- ladas	Coches vacíos o cargados	Trenes	Tone- ladas	Vagos cargados	Trenes												
La Roda a Puente Genil	12	26 a 30, 101 a 120	100	15	1/6	105	16	1/7	"	"	"	Fernán Núñez a Montilla	16	26 a 30, 101 a 120	80	12	1/5	85	13	1/6	"	"	"	Fernán Núñez a Córdoba	8,5	26 a 30, 101 a 120	120	18	1/7	130	20	1/8	"	"	"
		153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	"	240	20	1/7			153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	200	16	1/6													
		213 a 222	"	"	"	"	"	"	290	24	id			213 a 222	"	"	"	"	"	240	20	id													
		301	"	"	"	"	"	"	260	22	id			301	"	"	"	"	"	220	18	id													
Puente Genil a La Roda	14	26 a 30, 101 a 120	95	14	1/6	100	15	1/7	"	"	"	Córdoba a Fernán Núñez	14	26 a 30, 101 a 120	115	17	1/7	120	18	1/8	"	"	"	Montilla a Puente Genil	11	26 a 30, 101 a 120	180	24	1/5	180	24	1/6	"	"	"
		153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	"	220	18	1/7			153 a 173	"	"	"	"	"	290	24	1/9													
		213 a 222	"	"	"	"	"	"	270	22	id			201 a 204	"	"	"	"	"	290	24	id													
		301	"	"	"	"	"	"	250	20	id			213 a 222	"	"	"	"	"	330	24	id													
Puente Genil a Montilla	14	26 a 30, 101 a 120	85	13	1/5	90	14	1/6	"	"	"	Montilla a Fernán Núñez	1	26 a 30, 101 a 120	155	17	1/7	120	18	1/8	"	"	"	Montilla a Fernán Núñez	1	26 a 30, 101 a 120	180	24	1/5	180	24	1/6	"	"	"
		153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	"	220	18	1/6			153 a 173	"	"	"	"	"	290	24	1/9													
		213 a 222	"	"	"	"	"	"	250	21	id			201 a 204	"	"	"	"	"	290	24	id													
		301	"	"	"	"	"	"	230	19	id			213 a 222	"	"	"	"	"	350	29	id													
Montilla a Puente Genil	11	26 a 30, 101 a 120	105	16	1/5	110	17	1/6	"	"	"	Montilla a Fernán Núñez	1	26 a 30, 101 a 120	155	17	1/7	120	18	1/8	"	"	"	Montilla a Fernán Núñez	1	26 a 30, 101 a 120	180	24	1/5	180	24	1/6	"	"	"
		153 a 173, 201 a 204	"	"	"	"	"	"	260	21	1/6			153 a 173	"	"	"	"	"	290	24	1/9													
		213 a 222	"	"	"	"	"	"	320	25	id			201 a 204	"	"	"	"	"	290	24	id													
		301	"	"	"	"	"	"	290	23	id			213 a 222	"	"	"	"	"	350	29	id													
Montilla a Fernán Núñez	1	26 a 30, 101 a 120	180	24	1/5	180	24	1/6	"	"	"	Montilla a Fernán Núñez	1	26 a 30, 101 a 120	155	17	1/7	120	18	1/8	"	"	"	Montilla a Fernán Núñez	1	26 a 30, 101 a 120	180	24	1/5	180	24	1/6	"	"	"
		153 a 173	"	"	"	"	"	"	400	33	1/6			153 a 173	"	"	"	"	"	290	24	1/9													
		213 a 222	"	"	"	"	"	"	400	33	id			201 a 204	"	"	"	"	"	290	24	id													
		301	"	"	"	"	"	400	33	id	301	"	"	"	"	"	320	26	id																







Ferrocarriles  
Andaluces

Material móvil  
Coches y Wagonés.

Línea de  
Córdoba a Málaga

Clasificación	Marcas	Número total de los existentes	Número total con freno		Número total sin freno	Observaciones																																																																																																																															
			automático, o con tubo de intercom.	a mano																																																																																																																																	
Coches Salones y Breaks	AS	3	3	.	.	Circulan por la línea 6 composiciones de trenes de viajeros numerados 1-2, 3-4 y 5-6. Cada una de las 3 composiciones de los trenes 1-2, la forman 9 vehículos (coches y furgones) id id — 2 id id — 8 vehículos id id — 1 id id — 7 id Llevan frenos automáticos las composiciones de los trenes 1-2 y una de las de los trenes 3-4. Reservas de carruajes y furgones																																																																																																																															
De 1ª clase, con berlina	AA	4	4	"	"																																																																																																																																
Berlinas camas	A <sup>c</sup>	1	1	"	.																																																																																																																																
De 1ª clase	A	4	3	"	1																																																																																																																																
Mixtos de 1ª y 2ª clase	B	1	1	"	"																																																																																																																																
id de 1ª 2ª y 3ª	BC	1	"	"	1																																																																																																																																
De 2ª clase	B	4	3	.	1																																																																																																																																
id correo	B <sup>c</sup>	1	4	.	1																																																																																																																																
De 3ª clase	C	15	12	"	3																																																																																																																																
id id con freno	C <sup>F</sup>	2	"	2	"																																																																																																																																
Furgones, con freno	D <sup>F</sup>	13	10	3	"	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Estaciones donde están situadas</th> <th colspan="14">Número de vehículos y sus clases</th> <th rowspan="2">Totales</th> <th rowspan="2">Observaciones</th> </tr> <tr> <th>Furgo</th> <th>Berlinas camas</th> <th>Salones y Breaks</th> <th>1ª clase con berlina</th> <th>1ª cla se</th> <th>1ª 2ª dble</th> <th>1ª 2ª 3ª clase</th> <th>1ª 2ª 3ª clase con freno</th> <th>2ª clase</th> <th>2ª clase correo</th> <th>3ª cla se</th> <th>3ª cla se con freno</th> <th>Furgo nes con freno</th> <th>Totales</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Malaga</td> <td>2</td> <td>.</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>4</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>18</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>35</td> <td>No existen reservas</td> </tr> <tr> <td>Bobadilla</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>1</td> <td>.</td> <td>5</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>11</td> <td>de wagoes en nu</td> </tr> <tr> <td>La Roda</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>5</td> <td>"</td> <td>.</td> <td>5</td> <td>guera estacion</td> </tr> <tr> <td>Puente Genil</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>1</td> <td>.</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>"</td> <td>7</td> <td>de la línea</td> </tr> <tr> <td>Montilla</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>2</td> <td>.</td> <td>1</td> <td>3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Córdoba</td> <td>1</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>1</td> <td>"</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>.</td> <td>2</td> <td>"</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>11.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Estaciones donde están situadas	Número de vehículos y sus clases														Totales	Observaciones	Furgo	Berlinas camas	Salones y Breaks	1ª clase con berlina	1ª cla se	1ª 2ª dble	1ª 2ª 3ª clase	1ª 2ª 3ª clase con freno	2ª clase	2ª clase correo	3ª cla se	3ª cla se con freno	Furgo nes con freno	Totales	Malaga	2	.	3	1	1	4	.	.	3	1	18	1	1	35	No existen reservas	Bobadilla	.	.	.	.	1	1	.	.	1	.	5	2	1	11	de wagoes en nu	La Roda	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	"	.	5	guera estacion	Puente Genil	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	4	1	"	7	de la línea	Montilla	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	3		Córdoba	1	.	.	1	"	.	.	.	2	"	3	2	1	11.	
Estaciones donde están situadas	Número de vehículos y sus clases														Totales	Observaciones																																																																																																																					
	Furgo	Berlinas camas	Salones y Breaks	1ª clase con berlina	1ª cla se		1ª 2ª dble	1ª 2ª 3ª clase	1ª 2ª 3ª clase con freno	2ª clase	2ª clase correo	3ª cla se	3ª cla se con freno	Furgo nes con freno			Totales																																																																																																																				
Malaga	2	.	3	1	1		4	.	.	3	1	18	1	1	35	No existen reservas																																																																																																																					
Bobadilla	.	.	.	.	1		1	.	.	1	.	5	2	1	11	de wagoes en nu																																																																																																																					
La Roda	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	5	"	.	5	guera estacion																																																																																																																					
Puente Genil	.	.	.	.	.		.	.	.	1	.	4	1	"	7	de la línea																																																																																																																					
Montilla	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	2	.	1	3																																																																																																																						
Córdoba	1	.	.	1	"		.	.	.	2	"	3	2	1	11.																																																																																																																						
Wagonés cuadrados	E	28	"	.	28																																																																																																																																
id id con freno	E <sup>F</sup>	9	"	9	"																																																																																																																																
id cerrados	G	168	"	"	168																																																																																																																																
id id con freno	G <sup>F</sup>	52	"	52	"																																																																																																																																
id con bordes de 1 m.	H	88	"	"	88																																																																																																																																
id id id con freno	H <sup>F</sup>	8	"	8	"																																																																																																																																
id jambas	J	1	"	"	1																																																																																																																																
id id con freno	J <sup>F</sup>	14	14	"	"																																																																																																																																
Plataformas con bordes de 0,15 m.	P	95	"	"	95																																																																																																																																
id id con freno	P <sup>F</sup>	1	"	1	"																																																																																																																																
Wagonés aljibes.	L	4	"	"	4																																																																																																																																

En los talleres de Málaga pueden hacerse todo género de reparaciones en el material (a la vuelta)



Con el material permanente de la línea de Córdoba a Málaga se pueden formar 24 trenes diarios a 19 unidades por tren que pueden transportar 4214 individuos de todas clases (Jefes, Oficiales y tropa) 1980 caballos o mulas y los carruajes de 6 baterías de artillería al pie de guerra. Como el tiempo que se emplea en el recorrido total es solo de 6 horas y media con una marcha de 30 kilómetros por hora, el material expedido por una de las estaciones de calquera tiene tiempo de llegar a la otra y volver a la de partida, dentro de las 24 horas efectuando todo el transporte a que se refiere el párrafo anterior.

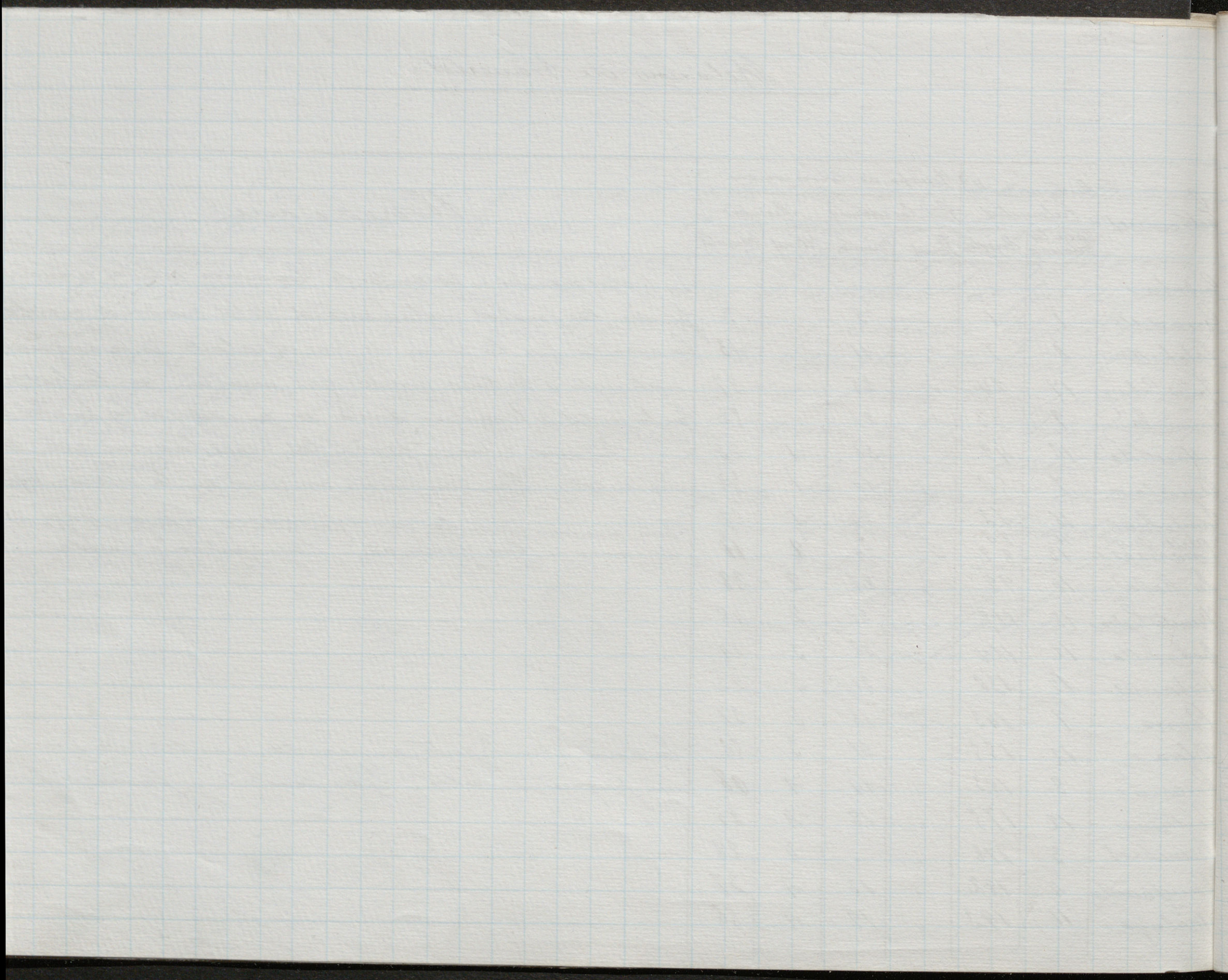
Esto, no obstante, en caso urgente la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces puede acumular en la línea de Córdoba a Málaga, el material que se considere necesario, el cual se halla actualmente distribuido en las demás líneas de su propiedad con relación a las necesidades del servicio de explotación.



# Relación de tránsitos.

Estaciones	Distancia en Km.		Tiempo de locomoción				Observaciones.
	Kilómetros		Entre las estaciones		Directa		
	Entre las Estaciones	Directa	Horas	Minutos	Horas	Minutos	
Doba	"	"	"	"	"	"	<p>Los tiempos marcados en las casilla de "locomoción entre las estaciones" comprenden las paradas reglamentarias de los cuadros de marcha.</p> <p>La marcha que ha servido de base al cálculo es la asignada oficialmente a los trenes mixtos que circulan en la línea.</p> <p>En los tiempos de locomoción directa no se incluyen las paradas intermedias. En esta estación pueden las tropas hacer un alto de 15 minutos. Hay cantina, así como en la estación siguiente.</p> <p>Esta estación como la de Montilla es apropiada para dar descanso a las fierzas. Hay cantina y fonda.</p> <p>Estación abundante en recursos, e indicada para hacer un pequeño alto. Hay cantina y paradores próximos.</p>
Aradilla	1	1	"	5		3	
Alahillón	6	7	"	11		13	
San Cabera	17	24	"	25		37	
San Juan	9	33	"	21		52	
Montilla	16	49	"	36	1	23	
Aguilas	7	56	"	10	1	32	
Campo Real	16	72	"	24	1	52	
San Juan	4	76	"	13	1	58	
Carrión	13	89	"	24	2	17	
La Roda	10	99	"	27	2	28	
San Juan	13	112	"	21	2	48	
Aradilla	12	124	"	36	3	04	
Robantes	12	136	"	20	3	22	
Chorro	7	143	"	18	3	37	
Alora	12	155	"	21	3	56	
Piñarra	8	163	"	14	4	08	
Cartama	12	175	"	18	4	25	
Remedios	3	178	"	"	4	28	
Campañillas	4	182	"	13	4	37	
Malaga	11	193	"	19	4	56	



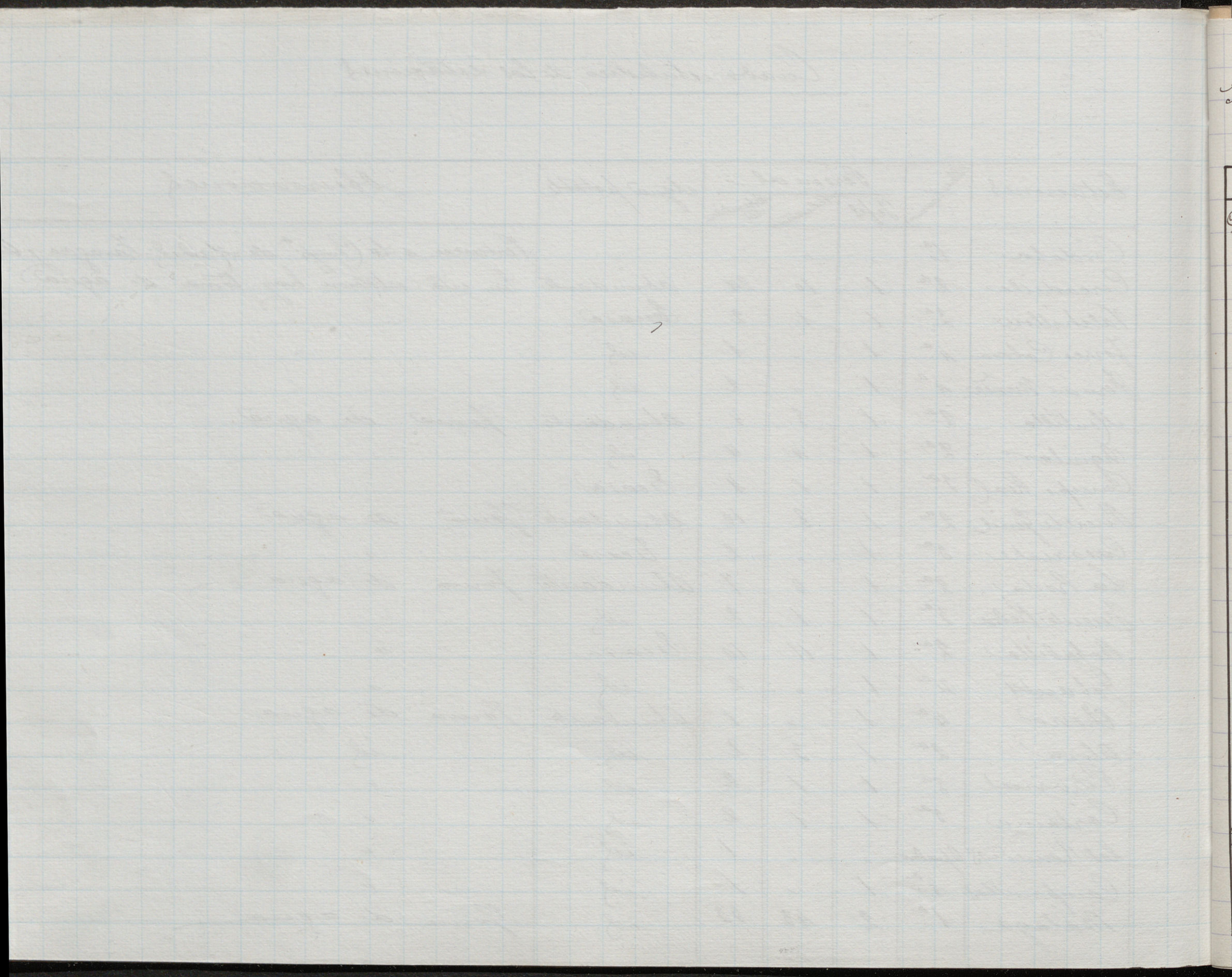




## Cuadro estadístico de las estaciones

Estaciones	Clasificación	Personal			Agua potable	Observaciones
		Jefes	Subalternos	Dependientes		
Córdoba	1 <sup>a</sup>	"	"	"	"	Pertenece a la Comp. <sup>a</sup> de Madrid-Barcelona y Alicante
Cercadilla	2 <sup>a</sup>	1	10	24	abundante	En esta estación hay toma de agua.
Valchillón	3 <sup>a</sup>	1	1	2	Escasa	"
Jorres Cabrera	4 <sup>a</sup>	1	"	1	id	"
Jerónim Múner	4 <sup>a</sup>	1	"	2	id	"
Montilla	2 <sup>a</sup>	1	5	4	abundante	Toma de agua.
Aguilas	2 <sup>a</sup>	1	4	4	id	"
Campo Real	3 <sup>a</sup>	1	1	4	Escasa	"
Puente Guir	2 <sup>a</sup>	1	8	10	abundante	Toma de agua
Casariche	3 <sup>a</sup>	1	"	2	Escasa	"
La Roda	2 <sup>a</sup>	1	6	7	abundante	Toma de agua
Fuente Piedra	3 <sup>a</sup>	1	1	2	id	"
Robadilla	2 <sup>a</sup>	1	11	10	Escasa	"
Gobantes	4 <sup>a</sup>	1	"	2	id	"
Chorro	4 <sup>a</sup>	1	"	1	abundante	Toma de agua
Alora	2 <sup>a</sup>	1	3	2	id	id
Pixarra	3 <sup>a</sup>	1	1	2	id	"
Cartama	3 <sup>a</sup>	1	1	2	id	"
Los Remedios	Depend. 4 <sup>a</sup>	"	"	1	id	"
Campanillas	4 <sup>a</sup>	1	"	1	id	"
Málaga	1 <sup>a</sup>	2	43	33	id	Toma de agua







Ferrocarriles andaluces.

Personal.

Línea de Córdoba a Málaga

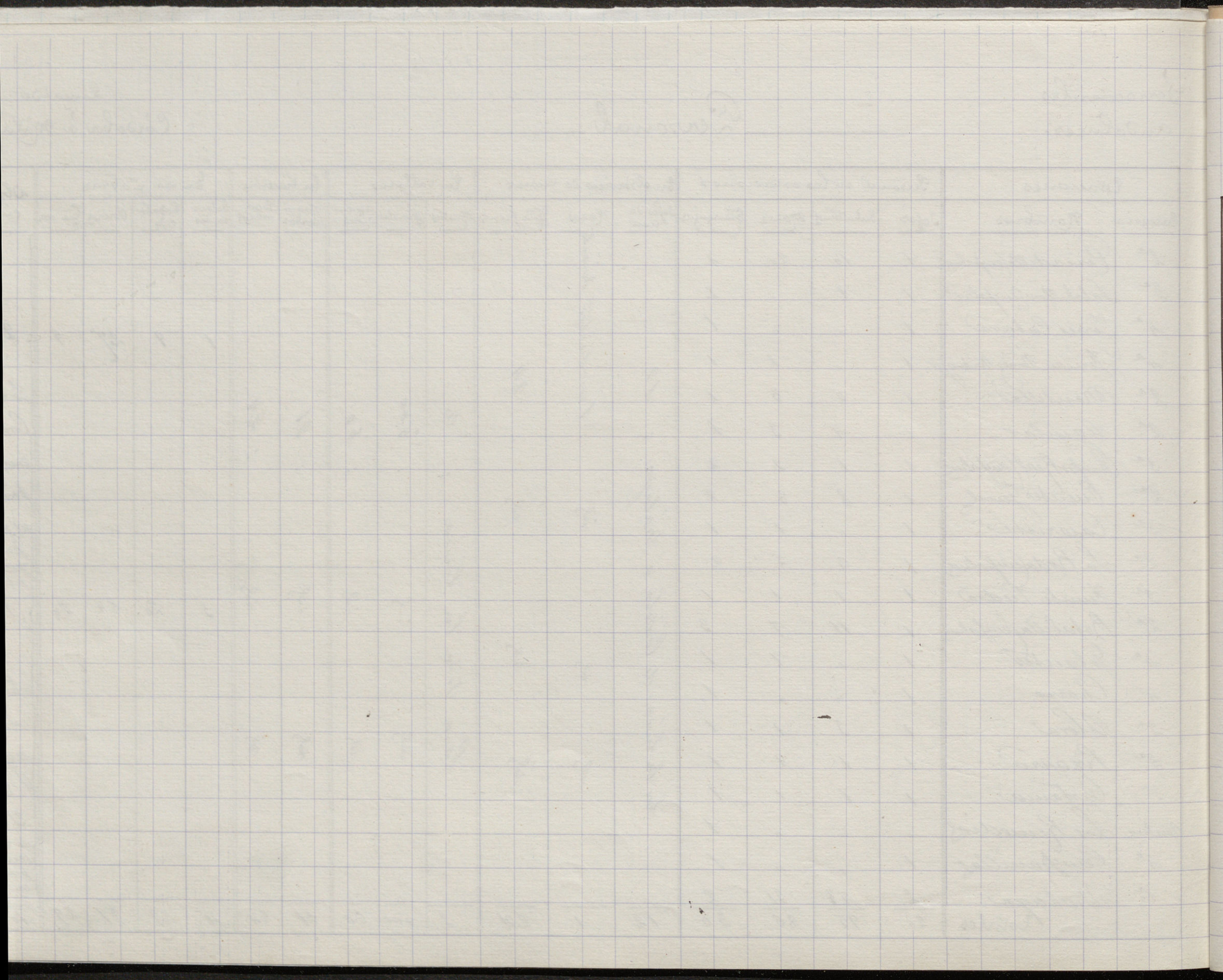
Estaciones		Personal en las estaciones				En el servicio de trenes			En talleres			En tracción		En vía y obras				Observaciones.
Categoría	Nombres	Jefes	Subalternos	Mozos	Guía agujas	Jefes de tren	Mozos	Guía frenos	Maestros	Oficiales	Aprendices	Maquinistas	Toga nervos	Sobresueros	Capataces	Obreros	Guía vía	
2ª	Cercadilla (empalme)	1	10	20	1	En la línea de Córdoba a Málaga: 12	1 conductor directo	24	2	500	60	21	24	4	29	91	29	2ª Sección
3ª	Valchillón (empalme)	1	1	"	2													
4ª	Jornes Cabrera	1	"	"	1													
4ª	Jenesis Muñoz-Broqueiro	1	"	1	1													
2ª	Mantilla	1	5	3	1													
2ª	Aguilar	1	4	3	1													
3ª	Campo Real (empalme)	1	1	2	2													
2ª	Puentes Vieja	1	8	8	2													
3ª	Cadaverche	1	"	1	1													
2ª	La Roda (empalme)	1	6	5	2													
3ª	Junta Piedra	1	1	1	1													
2ª	Bobadilla (empalme)	1	11	7	3													
4ª	Jobantes	1	"	1	1													
4ª	Chorro	1	"	"	1													
2ª	Alora	1	3	1	1													
3ª	Pinarra	1	1	1	1													
3ª	Cartama	1	1	1	1													
Operario	Los Remedios	"	"	"	1													
4ª	Campanillas	1	"	"	1													
1ª	Málaga	2	43	31	2													
	Totales	20	95	86	30	12	1	24	2	500	60	21	24	4	29	91	29	10

La estación de Córdoba es común a las compañías de Andaluces y M. H. y A. El personal afectado pertenece a esta última empresa.

En todas las estaciones hay agua potable.

El n.º máximo de brigadas de servicio que se pueden formar con el personal actual es el de 10.







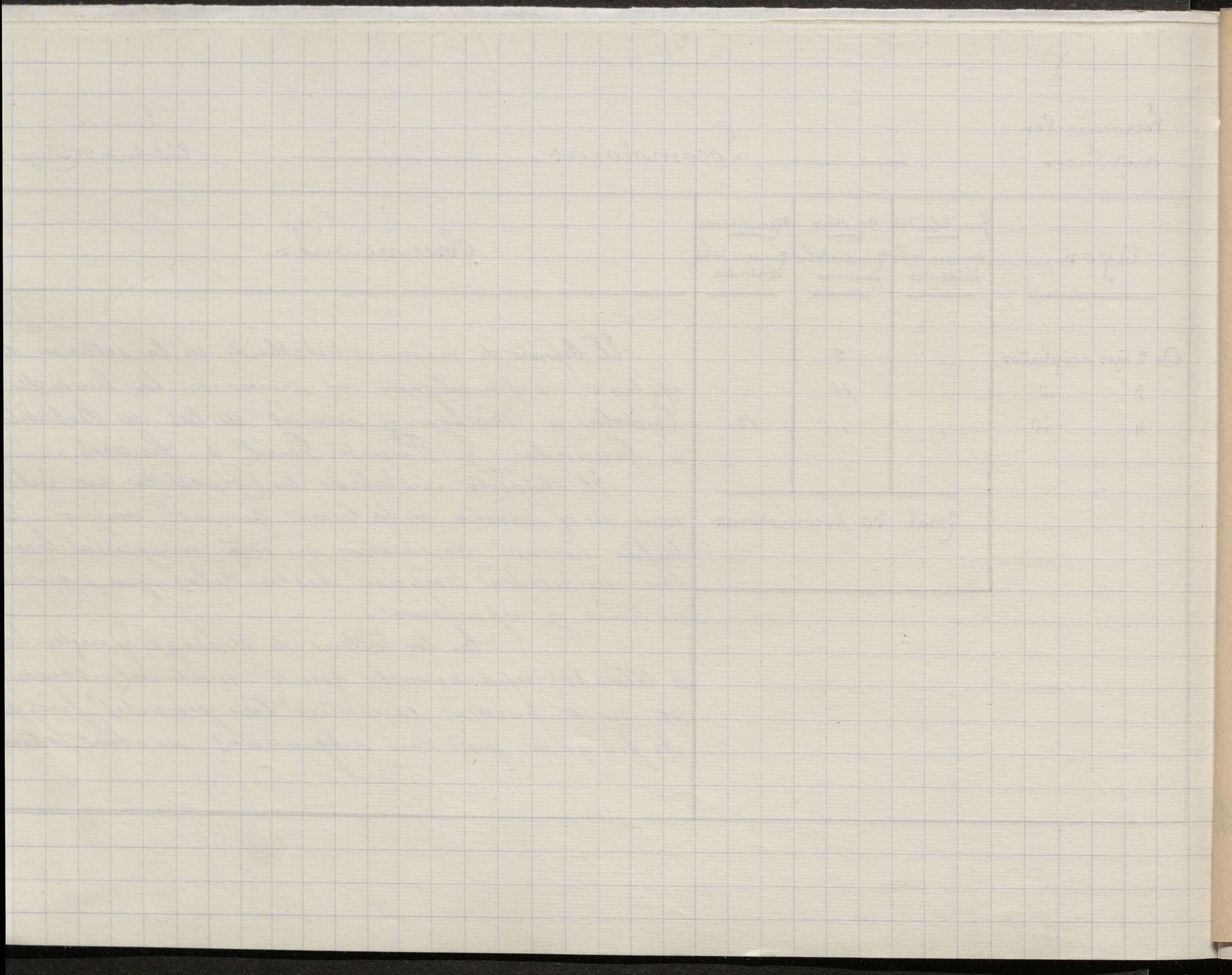
Ferrocarriles  
andaluces

Locomotoras

Línea de  
Córdoba a Málaga

Tipos	Gran Velocidad Número de las existentes	Mixtas Número de las existentes	Mercancías Número de las existentes	Observaciones.
De 2 ejes acoplados	"	2	"	El depósito de máquinas establecido en la estación de Málaga, es el encargado del servicio en la línea de Córdoba a Málaga y además en las de Bobadilla a Goanada y Puente Genil a Linares. El depósito instalado en Cercadilla no interviene en el servicio de la línea que nos ocupa. En tráfico normal no existe en esta ninguna locomotora en reserva exceptuación hecha de las que figuran en turno y reparación.
3 id	"	16	"	
4 id	"	"	12	
Total 30 locomotoras				En los talleres de Málaga pueden hacerse todas las reparaciones que el material exige, pero no se pueden construir las grandes piezas de fragua, que son adquiridas en otras fábricas.







FERRO-CARRILES ANDALUCES.

LÍNEA DE CÓRDOBA Á MÁLAGA.

MOVIMIENTO.

Cuadro de marcha de los trenes desde el 15 de Abril de 1893.

NÚMERO 6 bis.

Distancias.		ASCENDENTES.																Distancias.		DESCENDENTES.																				
Desde Málaga.	Intermedias.	1		3		5		201		203		205		207		209		301		Desde Córdoba.	Intermedias.	2		4		6		202		204		206		208		210		302		
		CORREO MIXTO.		MIXTOS.				FACULTATIVOS DE MERCANCIAS.								CORREO MIXTO.		MIXTOS.				FACULTATIVOS DE MERCANCIAS.																		
		Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida			Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	
			M.		T.		T.		T.		M.		T.		M.		M.		T.				M.		M.		M.		T.		T.		N.		T.		M.			
	41	Málaga . . . .	"	7,30	"	1,15	"	2,30	"	4,30	"	4,	"	"	"	"	"	"	"	"		Córdoba . . . .	"	11,50	"	6,15	"	"	"	3,30	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
41	4	Campanillas . .	7,46	7,47	1,32	1,33	2,51	2,53	4,54	4,56	4,24	4,28	"	"	"	"	"	"	"	"	1	Cercadilla . . .	11,53	11,55	6,18	6,22	"	"	3,37	4,17	"	"	3,45	"	12,	"	"	"	"	
45	3	Los Remedios . .	"	"	"	3, 2	3, 6	5, 8	5,10	4,40	4,45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7	Valchillon . . .	12, 5	12, 6	6,33	6,34	"	"	4,32	4,36	"	"	4, 4, 5	12,15	12,19	"	"	"	"	
48	12	Cártama . . . .	7,59	8,	1,47	1,49	3,15	3,25	5,22	5,35	4,57	5,12	"	"	"	"	"	"	"	"	24	Torres-Cabrera .	12,30	12,31	6,57	6,58	"	"	5,17	5,19	"	"	4,47	4,49	1,	1,14	"	"	"	"
30	8	Pizarra . . . .	8,18	8,23	2, 9	2,14	3,51	4, 1	6, 4	6,14	5,41	5,51	"	"	"	"	"	"	"	"	33	Fernan-Nuñez . .	12,46	12,52	7,13	7,14	"	"	5,43	5,58	"	"	5,13	5,28	1,38	1,44	"	2,25	"	"
38	12	Alora . . . .	8,36	8,38	2,28	2,32	4,19	"	6,35	7,31	6,12	6,42	"	5, 1	"	"	"	"	"	"	49	Montilla . . . .	1,23	1,28	7,46	7,51	"	"	7, 1	7,21	"	"	6,31	6,51	2,46	3,	3,28	3,52	"	12,40
50	7	Chorro . . . .	9, 3	9, 7	2,58	3, 3	"	"	8,16	8,26	7,27	7,33	5,43	5,49	"	"	"	"	"	"	56	Aguilar . . . .	1,37	1,38	8, 1	8, 3	"	"	7,38	8,38	"	"	7, 8	7,23	3,17	3,27	4, 9	4,26	12,57	1, 5
57	12	Gobantes . . . .	9,25	9,27	3,21	3,26	"	"	9, 7	9,17	8,14	8,24	6,27	6,33	"	"	"	"	"	"	72	Campo-Real . . .	2,	2, 2	8,23	8,25	"	"	9,17	9,23	"	"	8, 2	8, 8	4, 5	4,16	5, 4	5,15	1,43	1,47
69	12	Bobadilla . . . .	9,47	10, 7	3,50	4,10	"	"	10, 2	2, 6	8,59	"	7, 4	7,24	"	11,10	"	"	"	"	76	Puente-Genil . .	2, 8	2,15	8,32	8,37	"	"	9,34	9,45	"	"	8,19	9,35	4,25	4,45	5,21	5,48	1,56	2, 2
81	13	Fuente-Piedra . .	10,23	10,24	4,31	4,33	"	"	2,38	2,48	"	"	7,53	8, 2	11,42	11,50	"	"	12,52	1, 7	89	Casariche . . . .	2,38	2,39	9, 1	9, 2	"	"	10,31	11,10	"	"	10,21	10,31	5,31	5,41	6,34	6,44	2,48	2,53
94	10	La Roda . . . .	10,41	10,49	4,55	5, 5	"	"	3,18	3,43	"	"	8,29	8,44	12,20	12,55	"	12,50	1,37	1,49	99	La Roda . . . .	2,56	3, 6	9,20	9,25	"	"	11,46	12,25	"	"	11, 6	11,36	6,16	6,41	7,20	"	3,29	3,41
104	13	Casariche . . . .	11, 1	11, 2	5,20	5,22	"	"	4, 3	4,13	"	"	9, 1	9, 7	1,15	1,25	1,10	1,20	2, 9	2,42	112	Fuente-Piedra . .	3,26	3,27	9,46	9,47	"	"	4, 4,10	"	"	12,11	12,16	7,16	7,26	"	"	4,16	4,30	
117	4	Puente-Genil . .	11,18	11,28	5,42	5,46	"	"	4,42	5,30	"	"	9,33	9,53	1,54	2,10	1,49	1,57	3,11	3,17	124	Bobadilla . . . .	3,43	4, 3	10, 5	10,25	"	"	1,36	2,32	"	5,30	12,42	1,32	7,52	"	"	"	4,56	"
121	16	Campo-Real . . .	11,35	11,37	5,53	5,55	"	"	5,41	5,51	"	"	10, 5	10,15	2,20	2,24	2, 7	2,13	3,27	3,31	136	Gobantes . . . .	4,21	4,23	10,45	10,49	"	"	2,58	3,25	5,56	6,31	4,58	2, 8	"	"	"	"	"	"
137	7	Aguilar . . . .	12, 2	12, 6	6,22	6,26	"	"	6,34	6,49	"	"	11, 11,10	3, 8	3,18	2,57	3,20	4,15	4,25	143	Chorro . . . .	4,37	4,41	11, 4	11, 9	"	"	3,46	3,51	6,52	6,57	2,29	2,39	"	"	"	"	"	"	
144	16	Montilla . . . .	12,20	12,25	6,43	6,49	"	"	7,19	7,48	"	"	11,40	12,	3,50	4, 5	3,50	4,10	4,55	"	155	Alora . . . .	5,	5, 2	11,29	11,31	"	6,25	4,24	5,30	7,30	7,45	3,12	"	"	"	"	"	"	
160	9	Fernan-Nuñez . .	12,50	12,51	7,17	7,18	"	"	8,36	8,42	"	"	12,48	12,53	4,53	5,29	4,58	"	"	"	163	Pizarra . . . .	5,14	5,16	11,43	11,48	6,42	6,52	5,47	6, 7	8, 2	8,10	"	"	"	"	"	"	"	"
169	17	Torres-Cabrera . .	1, 4	1, 5	7,33	7,34	"	"	9, 2	9, 8	"	"	1,13	1,18	5,49	5,53	"	"	"	"	175	Cártama . . . .	5,33	5,34	12, 5	12, 7	7,16	7,21	6,32	6,36	8,35	8,41	"	"	"	"	"	"	"	"
186	6	Valchillon . . .	1,27	1,28	8,	8, 1	"	"	9,50	9,51	"	"	2,	2,20	6,35	6,39	"	"	"	"	178	Los Remedios . .	"	"	"	"	7,29	7,31	6,47	6,52	8,52	8,54	"	"	"	"	"	"	"	
192	1	Cercadilla . . . .	1,38	1,42	8,12	8,20	"	"	10, 6	11,56	"	"	2,35	"	6,54	"	"	"	"	"	182	Campanillas . . .	5,46	5,47	12,19	12,20	7,40	7,48	7, 3	7,13	9, 5	9,11	"	"	"	"	"	"	"	"
193		Córdoba . . . .	1,46	"	8,25	"	"	12, 4	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	193	Málaga . . . .	6, 6	"	12,40	"	8,10	"	7,36	"	9,34	"	"	"	"	"	"	"	"	"
			T.		N.		T.		M.		M.		M.		T.		M.		T.			T.		M.		N.		N.		M.		M.		N.		M.				

CRUZAMIENTOS.—El tren 1 cruzará en Campanillas con el 6, en Bobadilla con el 4, en Casariche con el 202 y en Fernan-Nuñez con el 2.  
 El tren 3 cruzará en Gobantes con el 202, en Bobadilla con el 2, en Puente-Genil con el 210 y en Montilla con el 206.  
 El tren 201 cruzará en Cártama con el 2, en Pizarra con el 202, en Alora con el 204, en Bobadilla con el 206, en La Roda con el 302, en Puente-Genil con el 208, en Campo-Real con el 404 de la línea de Puente-Genil á Linares, en Montilla con el 4 y 202 y en Cercadilla con el 2.  
 El tren 203 cruzará en Alora con el 6.  
 El tren 205 cruzará en Gobantes con el 204, en Puente-Genil con el 206 y en Torres Cabrera con el 208.  
 El tren 207 cruzará en La Roda con el 202, en Puente-Genil con el 2, en Montilla con el 210 y en Fernan-Nuñez con el 206.  
 El tren 209 cruzará en Puente-Genil con el 302 y en Aguilar con el 208.  
 El tren 301 cruzará en Fuente-Piedra con el 202, en Casariche con el 2 y en Aguilar con el 210.  
 El tren 206 cruzará en Campo-Real con el 403 de la línea de Puente-Genil á Linares.  
 APARTAMIENTOS.—El tren 202 dará paso en Aguilar al tren 4 y en Alora al 2.



FERRO-CARRILES ANDALUCES

LÍNEA DE CORDOBA A MÁLAGA

Cuadro de marcha de los trenes desde el 15 de Abril de 1883

MOVIMIENTO

ESTACIONES	Distancia	MARCHA		ESTACIONES	Distancia
		Salida	Arribo		
Córdoba	0			Córdoba	0
San Juan	10			San Juan	10
San Pedro	20			San Pedro	20
San Pablo	30			San Pablo	30
San Andrés	40			San Andrés	40
San Mateo	50			San Mateo	50
San Marcos	60			San Marcos	60
San Esteban	70			San Esteban	70
San Juan de los Rios	80			San Juan de los Rios	80
San Pedro de Alcantara	90			San Pedro de Alcantara	90
San Pablo de los Montes	100			San Pablo de los Montes	100
San Andrés de Baza	110			San Andrés de Baza	110
San Mateo de Alcantara	120			San Mateo de Alcantara	120
San Marcos de León	130			San Marcos de León	130
San Esteban de Gifuentes	140			San Esteban de Gifuentes	140
San Juan de los Baños	150			San Juan de los Baños	150
San Pedro de Alcázar	160			San Pedro de Alcázar	160
San Pablo de Sevilla	170			San Pablo de Sevilla	170
San Andrés de Jerez	180			San Andrés de Jerez	180
San Mateo de Cádiz	190			San Mateo de Cádiz	190
San Marcos de Málaga	200			San Marcos de Málaga	200



