

# ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA



SEVILLA, 1981



Publicaciones de la  
EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE SEVILLA  
Director: AMONIO HERRERA HERRERA

# ARCHIVO HISPALENSE



---

**ARCHIVO HISPALENSE**  
REVISTA  
HISTORICA, LITERARIA  
Y ARTISTICA



Deposito legal, 27. 25-1928

Impreso en Artes Gráficas Herrerías, S.A. - San Fernando, 140 - Janda



*Publicaciones de la*

**EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SEVILLA**

**DIRECTOR: ANTONIA HEREDIA HERRERA**

---

**RESERVADOS LOS DERECHOS**

---

**Depósito Legal, SE - 25 - 1958**

---

**Impreso en Artes Gráficas Padura, S.A. - Luis Montoto, 140 - Sevilla**

# ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA  
HISTORICA, LITERARIA  
Y ARTISTICA

---

PUBLICACION CUATRIMESTRAL



2.<sup>a</sup> EPOCA  
AÑO 1981



TOMO LXIV  
NUM. 197

SEVILLA, 1981

# ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA  
2.ª ÉPOCA

|      |                        |            |
|------|------------------------|------------|
| 1981 | SEPTIEMBRE - DICIEMBRE | Número 197 |
|------|------------------------|------------|

DIRECTOR: ANTONIA HEREDIA HERRERA

## CONSEJO DE REDACCIÓN

MANUEL DEL VALLE ARÉVALO, PRESIDENTE DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL

JAVIER ARISTU MONDRAGÓN

NARCISO LÓPEZ DE TEJADA LÓPEZ

FRANCISCO MORALES PADRÓN

OCTAVIO GIL MUNILLA

ANTONIO DOMÍNGUEZ ORTIZ

MANUEL GONZÁLEZ JIMÉNEZ

ANTONIO COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ

JOSÉ M.ª DE LA PEÑA CÁMARA

VÍCTOR PÉREZ ESCOLANO

JOSÉ HERNÁNDEZ DÍAZ

JOSÉ A. GARCÍA RUIZ

AMPARO RUBIALES TORREJÓN

PEDRO PIÑERO RAMÍREZ

ROGELIO REYES CANO

ESTEBAN TORRE SERRANO

FRANCISCO DÍAZ VELÁZQUEZ

ANTONIO RODRÍGUEZ ALMODÓVAR

ENRIQUE VALDIVIESO GONZÁLEZ

BARTOLOMÉ CLAVERO SALVADOR

MIGUEL RODRÍGUEZ PIÑERO

GUILLERMO JIMÉNEZ SÁNCHEZ

SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN:

CONCEPCIÓN ARRIBAS RODRÍGUEZ

REDACCIÓN, ADMINISTRACIÓN Y DISTRIBUCIÓN: PLAZA DEL TRIUNFO, 3  
APARTADO DE CORREOS, 25 - TELÉFONO 22 28 70 - SEVILLA (ESPAÑA)

# SUMARIO

## ARTÍCULOS

Páginas

- MONTES ROMERO-CAMACHO, Isabel.—*Un episodio de las relaciones Iglesia-Estado en tiempos de Juan II: la postulación de don Rodrigo de Luna como arzobispo de Sevilla* . . . . . 3
- GARCÉS OLMEDO, Aurelio.—*Nota para el estudio de la revolución de los transportes en la Baja Andalucía* . . . . . 23
- BORRERO, Mercedes, y PARDO, María Luisa.—*La población de Lora del Río de 1491 a 1534* . . . . . 39
- BARRA RODRÍGUEZ, Manuel.—*Constitución de San Juan de Ribera para el Colegio de la Sangre de Bornos* . . . . . 49
- CHUECA GOITIA, Fernando.—*Bosquejo sobre la evolución urbana de Sevilla* . . . . . 77
- LARA GARRIDO, José.—*Barahona de Soto y Herrera: clarificación de un tópico* . . . . . 93
- GARCÍA-VALDECASAS JIMÉNEZ, Amelia.—*El Regeneracionismo en la novelística de José Nogales* . . . . . 119
- HERNÁNDEZ GUERRERO, José Antonio.—*Lista y la polémica gramatical sobre el verbo único* . . . . . 151

## LIBROS

- TEMAS SEVILLANOS EN LA PRENSA LOCAL (mayo-agosto, 1981) . . . . . 167

### Crítica de libros

- WILSON, Edward M.: *Samuel Pepys's Spanish Plays*.—Klaus Wagner . . . . . 183

|                                                                                                                                 | <u>Páginas</u> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| ALEMÁN, Mateo: <i>Guzmán de Alfarache</i> .—Antonio Castro Díaz . . . . .                                                       | 184            |
| CUENCA TORIBIO, José Manuel: <i>Estudios sobre la iglesia andaluza moderna y contemporánea</i> .—J. C. Gay Armenteros . . . . . | 191            |
| REYES CANO, Rogelio: <i>Sevilla en la obra de Becquer</i> .—Miguel Cruz Giráldez . . . . .                                      | 194            |
| BENGOECHEA, Ismael: <i>Jerónimo de la Concepción, historiador de Cádiz</i> .—Antonia Heredia Herrera. . . . .                   | 197            |
| EBERSOLE ALVA, V.: <i>Disquisiciones sobre "El Burlador de Sevilla", de Tirso de Molina</i> .—Isabel Román . . . . .            | 198            |
| CERNUDA, L.: <i>Cartas a Eugenio de Andrade; Cartas a Bernabé Fernández Canivel</i> .—J. Montero . . . . .                      | 200            |
| MORALES PADRÓN, F.: <i>Los archivos parroquiales de Sevilla</i> .—Antonia Heredia Herrera. . . . .                              | 203            |

UN ESTUDIO DE LAS RELACIONES  
DEL ESTADO EN TIEMPOS DE  
JUAN DE LA CUSTULACION DE DON  
ALFONSO DE LUNA COMO ARZOBISPO DE SEVILLA

## ARTÍCULOS



# NOTAS PARA EL ESTUDIO DE LA REVOLUCIÓN DE LOS TRANSPORTES EN LA BAJA ANDALUCÍA

El conocimiento de nuestro pasado económico debe contar con el fenómeno de los transportes. Desde luego, no como algo aislado, sino como un elemento plenamente integrado en el conjunto de las estructuras y su dinámica. Esto nos impulsa a realizar una aproximación al análisis descriptivo de un caso regional, como el andaluz, que ofrece —a pesar del crónico subdesarrollo— la particularidad de ser uno de los pioneros en ese proceso de cambio que denominamos “la revolución de los transportes en el siglo XIX” mediante la implantación del ferrocarril.

## I. LA RED VIARIA ANTERIOR AL FERROCARRIL

El sistema de comunicaciones antes del ferrocarril era muy deficiente, no tanto por la densidad de la red caminera, que desde luego era escasa, sino, sobre todo, por cuestiones de calidad. La provincia de Cádiz, por ejemplo, contaba hacia 1846, según los datos que proporciona Madoz (1), con unos mil quinientos kilómetros de carreteras de todas clases, pero la mayor parte eran caminos de herradura. Los de rueda se hacían intransitables en invierno; casi no había puentes, de modo que el vadeo era operación obligada la mayoría de las veces y, para colmo, algunos lugares —como el Salado de Guacharica— eran particularmente notorios por la frecuencia de robos y asaltos.

Sevilla ofrecía un panorama similar; aparte Madoz, que se limita a la descripción del camino real en la sección correspondiente a esta provin-

---

(1) MADDOZ, P.: *Diccionario geográfico estadístico histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1846.

cia, resulta de gran interés el mapa realizado en 1829 por el brigadier F. Javier de Cabanes (2), aunque sólo considere los caminos denominados "de segundo orden" (un total de quinientos cincuenta kilómetros). Pero, igualmente, el problema de la cantidad se dobla con el de la escasa calidad.

En otro orden de cosas, el camino real de Madrid a Cádiz se encuentra descrito frecuentemente en las típicas relaciones de viajeros foráneos —franceses, sobre todo, como Bourgoing y Laborde— que aparecen en el siglo pasado (3). Al decir de éstos, el sector de Córdoba a Ecija destaca por su mal estado y por sus peligros. En fin, muy probablemente el panorama podría extenderse al resto de la región bajoandaluza.

Además, los precios suponían otro grave inconveniente. Según Madoz, el transporte de una arroba de aceite desde cuatro o cinco leguas a la capital costaba cuando menos cuatro reales y, por lo que respecta a los viajeros, el problema de la carestía se aumentaba con el de la lentitud. El servicio de diligencias que con criterio radial se había establecido en la capital de España desde 1763 (4), aparte emplear seis días desde aquella hasta el Puerto de Santa María, que era una de las líneas, resultaba extraordinariamente caro: La "Instrucción y carta de aviso para correr la posta de Madrid a Sevilla" (5) marcaba un precio de cerca de dos mil quinientos reales para un carruaje de cuatro plazas.

Obviamente, en tan precarias condiciones no podía desarrollarse más que un pobre comercio interior. Las esperanzas de cambio se vinieron a cifrar pronto en los ferrocarriles.

## II. LAS BASES LEGALES Y FINANCIERAS DEL DESARROLLO FERROVIARIO ESPAÑOL

Pero la implantación de este medio de transporte, revolucionario para aquellos tiempos, se hizo realidad en un marco legal y financiero determinado que interesa recordar siquiera brevemente.

En 1857 España tenía unos setecientos kilómetros de ferrocarriles y al final del siguiente decenio casi ocho veces más —5.375 km. en 1868—.

(2) Apud, "Guía de los correos postas y caminos del reyno de España". Madrid, 1830.

(3) LABORDE, A.: *Itinéraire descriptif de l'Espagne*. París, 1834. BOURGOING, J.: *Tableau d'Espagne moderne*. París, 1807.

(4) MENÉNDEZ PIDAL, G.: *Los caminos en la Historia de España*, pág. 125. Madrid, 1951.

(5) Apud V. CASTAÑEDA: *Los primeros ferrocarriles españoles*, pág. 8. Madrid, 1946.

Desde la construcción del primer ferrocarril (1848) hasta la primera de las fechas mencionadas, se construye a una media de setenta kilómetros/año; a partir de 1857 el ritmo se acelera hasta multiplicarse por seis (6). Este importante cambio de ritmo cabe atribuirlo a circunstancias de tipo político que propician la aparición de la primera "Ley general de ferrocarriles", en junio de 1855, y a la fase A de la coyuntura europea que genera la aparición de las grandes entidades financieras en España (7).

Pero ya antes de la mencionada ley de 1855, el llamado "Plan Reinoso" de 1851 marca importantes directrices a este respecto (8). Sobre todo creo que interesa destacar: *Primero*, el trazado general de la red que, en definitiva, vendría a configurar el carácter radial y centralista que aún perdura. *Segundo*, el hecho de que se ofrezcan tres posibilidades a la intervención estatal: 1) subsidios estatales a la empresa privada, 2) garantía del Estado a los créditos y amortizaciones, y 3) construcción por cuenta del Estado. *Tercero*, el Estado ofrecería a los constructores una serie de ventajas entre las que, sin duda, merecen destacar las facilidades concedidas para la importación de material ferroviario al amparo de unos aranceles ampliamente generosos. Creo que el alcance de esto último queda suficientemente ejemplificado en el caso del ferrocarril de Utrera a Osuna (9). La relación de los materiales a importar contiene hasta setenta y seis conceptos diferentes, entre los que lo mismo se cuentan palas y espiochas que vagonetas, traviesas, raíles, clavos, tornillos..., etc. Con razón se ha insistido sobre el obstáculo que esto hubo de suponer para el asentamiento del proceso industrializador de España sobre bases más sólidas (10).

La Ley de 1855 vino a confirmar en gran parte estas directrices generales, aunque destacando el carácter privado de las construcciones y garantizando los capitales extranjeros que, por el artículo quince, gozarían de la salvaguardia del Estado. De este modo, las entidades de crédito que se desarrollan a partir de 1856 ("Cía. General de Crédito en España", "Sociedad Española Mercantil e Industrial", "Sociedad General de Crédito Mobiliario Español"...), todas ellas con capital extranjero de modo

---

(6) *Anuario Estadístico de España (1858-1864) y Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX*. Banco de España, 1970.

(7) WAIS SAN MARTÍN, F.: *Historia general de los ferrocarriles españoles*. Editora Nacional. Madrid, 1967.

(8) Contenido en la colección legislativa del Ministerio de Fomento en el volumen enero-mayo, 1852. (En adelante, BOMF.)

(9) BOMF, septiembre-diciembre, 1854.

(10) NADAL, J.: "Los comienzos de la Industrialización en España". En *Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX*.

preponderante, tenían a finales de 1858 más del setenta por ciento de sus inversiones en ferrocarriles (11).

De todos modos, una publicación especializada de la época podía congratularse de que España fuera el cuarto país de Europa por la longitud de su red ferroviaria, con 2.369 kilómetros en el año 1863 (12).

### III. LOS PRIMEROS FERROCARRILES ANDALUCES. ASPECTOS TECNICOS, LEGALES Y FINANCIEROS DE SU INSTALACION

Refiriéndonos ahora al caso concreto de la Baja Andalucía, encontramos que después de algunas tentativas, en 1829 y 1830, para construir dos ferrocarriles que partiendo de Jerez irían, uno hasta el muelle del Portal —sobre el Guadalete— y otro al Puerto de Santa María, se llegó a la constitución, en 1852, de una “Compañía del ferrocarril desde Jerez al Puerto de Santa María y Cádiz”, que es la que inicia propiamente el proceso de construcción de la red andaluza.

El proyecto de construcción data de 1850 y ofrecía tres posibles trazados: 1) rodear la bahía hasta Cádiz; 2) llevar la línea desde Jerez hasta un punto de embarque para el posterior cruce de la bahía; dicho punto habría de ser Matagorda (Trocadero), y 3) ir al mismo punto, pero pasando previamente por el Puerto de Santa María. Se decidió este último trazado por razones de rentabilidad, aun en competencia con la tradicional vía fluvial del Guadalete, por donde los vinos jerezanos habían ido siempre hasta el mar en busca del mercado exterior.

Según dicho proyecto (13), el coste del transporte de mercancías habría de reducirse en más del treinta por ciento con el ferrocarril y aún sería mayor la reducción para el caso de los viajeros (un trescientos por cien). Todo ello sin contar con lo que el nuevo medio habría de suponer en comodidad y rapidez. Como corolario, se pensaba en un enorme aumento de los intercambios y, desde luego, se esperaba que el ferroca-

---

(11) TORTELLA CASARES, G.: “La evolución del sistema financiero español de 1856 a 1861”. En *Ensayos sobre la economía...*

(12) *Gaceta de los Caminos de Hierro* (en adelante, GCH), 22 mayo 1863: Primero, Gran Bretaña, 17.410 km.; segundo, Alemania, 17.070 km.; tercero, Francia, 10.016 km.; cuarto, ESPAÑA, 2.369 km.; quinto, Italia, 2.177 km.; sexto, Rusia, 2.105 km.; séptimo, Bélgica, 1.836 km.; octavo, Suiza, 1.066 km.; noveno, Suecia y Noruega, 542 y décimo Dinamarca, 498 km.

(13) ARDANAZ, C.: “Proyecto para la construcción de un ferrocarril de Jerez al Puerto de Santa María y Cádiz”, *BOMF*, octubre-diciembre, 1852.

rril, como tal empresa, reportaría grandes beneficios. Concretamente, el proyecto calculaba el coste de la construcción en once millones de reales, que serían amortizados en sólo seis años, pues el beneficio líquido, una vez deducidos los gastos de la explotación, habría de ser próximo a los dos millones. La verdad fue que por optimistas que pudieran parecer estos cálculos, la realidad vino a confirmar ampliamente la hipótesis, por lo menos en los primeros años. Tendremos ocasión de volver sobre esto más adelante.

Hoy nos parece evidente que este ferrocarril de Jerez al Trocadero, aunque tuviese sentido por sí solo, con el tiempo habría de ser sino un tramo de la línea general Madrid-Cádiz. Efectivamente, poco después se iniciaron los trámites para la construcción del tramo Sevilla-Jerez. En junio de 1852 se presentó al entonces ministro de Fomento (Reinoso) un proyecto de construcción a cargo de Rafael Sánchez Mendoza (14). El trazado por Alcalá, Utrera, Las Cabezas y Lebrija responde esencialmente al actual. La novedad reside en este caso en el sistema de financiamiento, ya que el gobierno emitiría obligaciones autorizando a los ayuntamientos para enajenar los propios e invertir su producto en la compra de dichas obligaciones. Que el procedimiento resultó fallido lo evidencia el que tres años después hubo de suspender el contrato con Sánchez Mendoza. En la decisión gubernamental influyeron varios motivos (ciertas irregularidades en la gestión de Sánchez Mendoza, la disputa tradicional entre Sevilla y Cádiz a propósito de dar al Guadalquivir prioridad como vía de comunicación sobre la línea férrea...), pero el problema fundamental fue que los pueblos no pagaron las subvenciones. El camino estaba ya preparado para la intervención del capital extranjero, que no se hizo esperar. La "Sociedad General de Crédito Mobiliario español" se hacía cargo de la terminación de las obras y de la explotación futura a partir de 1856.

La construcción del ferrocarril Sevilla-Córdoba fue concedida poco antes de que Sánchez Mendoza presentara su proyecto para el Sevilla-Jerez. Una Real Orden de enero de 1852 (15) la otorgaba a "José Joaquín Figueras y Cía." (comerciantes catalanes). Evidentemente, la política ferroviaria del gobierno tendía a completar una red radial, dejando para más adelante lo que podríamos llamar "ferrocarriles transversales". El hecho de que esta línea no respondía a unas necesidades económicas concretas —como era el caso del Jerez-Cádiz—, aparte que lo constataremos más adelante en el análisis de su tráfico, lo evidencia el que su

---

(14) *BOMF*, octubre-diciembre, 1852.

(15) *BOMF*, enero-mayo, 1853.

proyecto inicial de financiación resultara pronto completamente fallido —como el caso del Sevilla-Jerez.

En efecto, las diputaciones provinciales respectivas subvencionarían a razón de “ochenta mil reales por legua” durante veinte años, fondos que habrían de obtenerse mediante recargo en las contribuciones comercial e industrial. Pronto surgieron una serie de problemas, sobre todo en Sevilla, y el ministro de Hacienda hubo de ordenar la suspensión del procedimiento al año siguiente. Estaba claro, también en este caso, que la línea férrea no sería realidad si no era a cargo de la inversión extranjera. Fue el “Crédito Mobiliario francés” el que, a partir de 1857, constituyó la “Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla” (16).

Por último, la línea de Utrera a Morón completaría el panorama de los ferrocarriles puestos en funcionamiento, en la Baja Andalucía, antes de la revolución del sesenta y ocho (17). Su interés reside en el hecho de ser la única línea transversal concebida hasta entonces. En noviembre de 1859 se otorgó la concesión a José Espinosa y Zuleta, pero después de una serie de problemas financieros similares a los descritos, hubo de pasar a manos del capital extranjero. En este caso fue un particular el comprador: Mr. Baden Crawley.

#### IV. EL FUNCIONAMIENTO DURANTE LOS PRIMEROS AÑOS

Este es, brevemente expuesto, el proceso de implantación de los primeros ferrocarriles en la Baja Andalucía. Interesa ahora aproximarse no tanto al estudio de las posibles repercusiones que hubo de tener el fenómeno sobre el conjunto de las estructuras regionales —objetivo más ambicioso y, sin duda, más interesante— cuanto a la viabilidad de estos ferrocarriles divididos en una serie de pequeñas empresas. Tema que sí podemos llegar a captar, por ejemplo, a través de los datos referidos al tráfico en los primeros años de explotación.

##### a) Sevilla-Cádiz

En este caso, los trenes comenzaron a circular en 1854 entre Jerez y el Puerto de Santa María; dos años después llegan hasta Trocadero (oc-

(16) Sus bases se cotienen en *BOMF*, julio-septiembre, 1857.

(17) El ferrocarril Córdoba-Málaga, abierto en 1865, se considera fuera de este marco geográfico.

## FERROCARRIL DE SEVILLA A CADIZ

| Año  | Ingresos<br>totales por<br>tráfico (Rvn.) | Ingresos por<br>el concepto<br>Viajeros | %<br>del<br>total | Ingresos por<br>el concepto de<br>Mercancías | %<br>del<br>total |
|------|-------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------|-------------------|
| 1859 | 3.766.159                                 | —                                       | —                 | —                                            | —                 |
| 1860 | 9.009.834                                 | —                                       | —                 | —                                            | —                 |
| 1861 | 15.093.232                                | 9.729.834                               | 64,4              | 5.363.398 Rvn.                               | 35,6              |
| 1862 | 16.000.024                                | 10.153.127                              | 63,4              | 5.864.897 Rvn.                               | 36,6              |
| 1863 | 17.481.873                                | 9.791.218                               | 56,0              | 7.690.655 Rvn.                               | 44,0              |
| 1864 | 19.791.687                                | 10.264.985                              | 51,8              | 9.526.702 Rvn.                               | 48,2              |
| —    | —                                         | —                                       | —                 | —                                            | —                 |
| 1867 | 11.716.624                                | 6.490.021                               | 55,3              | 5.226.603 Rvn.                               | 44,8              |
| 1868 | 14.046.141                                | —                                       | —                 | —                                            | —                 |
| 1869 | 14.295.243                                | 7.355.468                               | 51,4              | 6.939.775 Rvn.                               | 48,6              |
| —    | —                                         | —                                       | —                 | —                                            | —                 |
| 1871 | 15.198.043                                | —                                       | —                 | —                                            | —                 |
| —    | —                                         | —                                       | —                 | —                                            | —                 |
| 1873 | 15.950.668                                | —                                       | —                 | —                                            | —                 |

FUENTES: Para ingresos totales, AEE (1859-1864) y GCH (1867-1873).

Para ingresos por viajeros y mercancías, GCH (1861-1869).

tubre de 1856) y para finales de mayo de 1860 se asiste a la inauguración de la línea completa.

La explotación comenzó bajo los mejores auspicios. La serie de los ingresos brutos procedentes del tráfico (18) muestra un alza continua hasta 1864. Luego sobrevino la crisis. Puede afirmarse, de modo general, que en estos primeros años los ingresos por el transporte de viajeros superaron a los correspondientes a mercancías. Pero el período de 1861 a 1864, que es de claro crecimiento, registra una disminución del porcentaje correspondiente al concepto "viajeros" (de 64,4% en 1861 a 51,8% en 1864). La observación de los datos que figuran en el cuadro y su comparación con la serie de los ingresos brutos totales nos permite constatar que, en efecto, la evolución de ambas series es divergente: cuando el ritmo de aumento en los ingresos totales se acelera (1862, 1863, 1864),

(18) Véase el cuadro.

el descenso de los ingresos por transporte de viajeros se hace más notorio; obviamente con las mercancías ocurre todo lo contrario.

Podemos asegurar que —aparte problemas financieros (19) y otros, como la propia dimensión de las empresas ferroviarias iniciales— el ferrocarril de Sevilla a Cádiz fue una empresa pujante en tanto que, por diversas razones, las cantidades de mercancías transportadas fueron en aumento. En todo caso, los índices relativos a mercancías reflejan las fluctuaciones de la coyuntura mejor que el número de viajeros porque éstos, más que disminuir o aumentar, probablemente lo que hacen es cambiar de clase de billete.

Es decir, que en realidad diversos factores de índole estructural pueden explicar por qué este fracaso de una empresa concebida con tantas ilusiones. La crisis del 66-68 fue general y no sólo financiera. Falta dinero y la gente viaja menos (o lo hace en una clase inferior a la habitual) pero, por otra parte, cierran fábricas y empresas, con lo que disminuye el tráfico de mercancías. En todo caso, la propia dimensión de la empresa se revela como un factor importante de la crisis. Que el gobierno estuvo madurando la incautación de esta línea lo evidencian las protestas de la prensa especializada, como ésta que reproducimos:

“...Se abusa en algunos periódicos desde hace algún tiempo de la intervención de ciertas personas perteneciendo al Gobierno español, en la dirección que se quiere dar a este asunto. Pero bueno es que se sepa en Francia que de este lado de los Pirineos como del otro, por encima de todas las influencias, de todos los favores, está la Ley... En las empresas industriales, los verdaderos directores deben ser siempre los que comprometen en ellas su propia fortuna.” (20)

La sociedad terminó disolviéndose y el ferrocarril fue adquirido por el marqués de Casa Loring, en octubre de 1874. Esta y otras líneas de la región se insertarán —según el típico proceso de concentración que aparece en las crisis capitalistas— en un conjunto empresarial más amplio: la “Compañía de los Ferrocarriles Andaluces”, cuya historia hasta 1941, en que las diversas compañías fueron integradas en la “Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles”, está todavía por hacer.

---

(19) WAIS, F.: *Op. cit.*, pág. 205.

(20) GCH, 19 enero, 1968, pág. 35.

## b) Córdoba-Sevilla

En marzo de 1859, poco antes de que estuviera en servicio la línea de Sevilla a Cádiz completa, cinco años después de que comenzara a circular el ferrocarril de Jerez al Puerto de Santa María, entró en explotación el tramo de Sevilla a Lora del Río, y en junio del mismo año se podía recorrer el total hasta Córdoba.

Los comienzos de la explotación fueron prometedores, aunque no se alcanzaron las cifras del Sevilla-Cádiz; pero un problema grave se oponía al desarrollo de este ferrocarril: la escasez de carreteras de acceso a las estaciones que pudieran hacer fluir el tráfico hacia la línea férrea. Este inconveniente se intentó paliar mediante la construcción de otros ferrocarriles transversales o "de segundo orden" —según la terminología que introdujo Reinoso— que enlazaran con la línea principal.

## FERROCARRIL DE CORDOBA A SEVILLA

| Año  | Ingresos<br>totales por<br>tráfico (Rvn.) | Número<br>de<br>viajeros | %<br>del total<br>de ingresos | Tonelaje<br>transportado<br>(Tm) |
|------|-------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| 1859 | 3.564.112                                 | —                        | —                             |                                  |
| 1860 | 5.613.473                                 | —                        | —                             | 48.829                           |
| 1861 | 6.225.508                                 | 215.039                  | 43,7                          | 57.861                           |
| 1862 | 7.513.642                                 | 248.100                  | 43,2                          | 73.434                           |
| 1863 | 7.749.366                                 | 257.744                  | 45,9                          | 77.042                           |
| 1864 | 8.606.504                                 | 248.711                  | 40,5                          | 88.902                           |
| 1865 | 7.707.158                                 | —                        | —                             | 82.401                           |
| 1866 | 8.467.095                                 | —                        | —                             | 94.171                           |
| 1867 | 8.421.159                                 | 217.888                  | 38,1                          | 87.994                           |
| 1868 | 9.025.930                                 | —                        | —                             | 93.921                           |
| 1869 | 8.418.628                                 | —                        | —                             | 96.312                           |
| 1870 | 9.123.381                                 | —                        | —                             | 119.991                          |
| 1871 | 9.050.911                                 | —                        | —                             | 115.213                          |
| 1872 | 9.578.662                                 | —                        | —                             | 137.008                          |

FUENTES: Para la serie de ingresos totales *Memoria de la Junta General de Accionistas del ferrocarril de Sevilla a Córdoba* (26 de mayo de 1873).  
 Para número de viajeros, *AEE* (1861-1864) y *GCH* (1867).  
 Para tonelaje de mercancías, *GCH* (4 enero, 1874).

Así, se autorizó el estudio (21) de una línea desde Ecija a Palma del Río, y otra que partiendo de Alcolea fuese por Marchena y Osuna hasta la línea de Córdoba a Málaga.

Desde 1859 hasta 1864, los ingresos totales aumentaron en buena proporción —de tres y medio a más de ocho millones de reales/año—, hay un bache en 1865, pero poco notable, y los ingresos vuelven al año siguiente a ser iguales que en 1864. Incluso se inicia una cierta recuperación que permite mantener una tónica constante hasta 1872 (22).

En este caso, los ingresos procedentes del transporte de mercancías fueron superiores (el doble aproximadamente) que los registrados por el concepto “viajeros”. El hecho de que la zona recorrida por esta línea se encontrase menos poblada que la correspondiente al ferrocarril gaditano, podría ser una explicación. Si a ello añadimos el escaso relieve del tonelaje transportado (a pesar de su superioridad sobre viajeros), podemos concluir en que el ferrocarril cordobés no respondía en sus orígenes a unas necesidades concretas. La crisis no resulta tan espectacular en este caso porque la serie expresa más bien estabilidad, pero este mismo hecho de la estabilidad en una empresa presidida en sus orígenes por la euforia inversionista, puede llevarnos a la sospecha de que el ferrocarril Sevilla-Córdoba era ya, desde sus comienzos, una empresa poco rentable. En realidad, esta línea se mantenía gracias al apoyo estatal (23) que otorgaba una subvención de “cien mil reales/legua”, pero antes de finalizar el plazo ocurrió como en el caso gaditano: la línea Córdoba-Sevilla pasó a integrarse en la “Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante” (M.Z.A.), en 1875.

### c) Utrera-Morón

Por esta línea, los ferrocarriles empezaron a circular en 1864.

Los ingresos superaron algo los doscientos mil reales, pero hay que tener en cuenta que la explotación no se refiere al año completo, sino al período septiembre-diciembre (24). En hipótesis, a efectos meramente comparativos, la cifra de los ingresos por kilómetro hubiera sido al año de unos veinte mil reales, bastante inferior a los que para el mismo momento se registraron en el ferrocarril de Sevilla a Córdoba (setenta y seis mil) o en el de Sevilla a Cádiz (ciento diecisiete mil). La comparación es

(21) BOMF, octubre-diciembre, 1857.

(22) Véase el cuadro de la página anterior.

(23) WAIS, F.: *Op. cit.*, pág. 112.

(24) AEE, 1865.

# RELACION DE MATERIAL A IMPORTAR PARA EL FERRO-CARRIL DE UTRERA A MORON

| OBJETOS                                  | CANTIDAD           | PRECIO (Rvn) |
|------------------------------------------|--------------------|--------------|
| Palas de hierro .....                    | 500                | 10.000       |
| Espiochas .....                          | 500                | 11.000       |
| Vagones para balasto .....               | 40                 | 160.000      |
| Grúas .....                              | 2                  | 80.000       |
| Hierro dulce (puente del río Guadaira) . | 28 Tm.             | 89.600       |
| Hierro dulce para herramientas .....     | 20 Tm.             | 20.000       |
| Alambres telegráficos .....              | 7 Tm.              | 29.400       |
| Aisladores .....                         | 1.449              | 5.760        |
| Aparatos para estaciones .....           | —                  | 9.300        |
| Templadoras .....                        | 90                 | 3.600        |
| Tortillos para aisladores .....          | 2.800              | 1.440        |
| Tornillos para templadores .....         | 180                | 180          |
| Cock para locomotoras .....              | 250 Tm.            | 60.000       |
| Carbón fósil para locomotoras .....      | 100 Tm.            | 20.000       |
| Ruedas y ejes de vagones .....           | 40                 | 40.000       |
| Acero para reparaciones .....            | 2 Tm.              | 4.000        |
| Madera de roble .....                    | 200 m <sup>3</sup> | 100.000      |
| Carretillas de mano .....                | 500                | 35.000       |
| Unto para locomotoras y vagones .....    | 20 Tm.             | 40.000       |
| Raíles, a 32 kg/m. para 40 km. ....      | 2.560 Tm.          | 2.048.000    |
| Garpones para fijar raíles .....         | 128 Tm.            | 213.440      |
| Planchas de unión .....                  | 55 Tm.             | 68.000       |
| Tornillos .....                          | 52 Tm.             | 130.440      |
| Cambios de vía .....                     | 20                 | 60.000       |
| Señales de inteligencia .....            | 12                 | 14.400       |
| Máquinas de vapor .....                  | 2                  | 16.000       |
| Bombas de mano .....                     | 2                  | 8.000        |
| Grúas hidráulicas .....                  | 10                 | 120.000      |
| Depósitos de agua .....                  | 20 Tm.             | 36.000       |
| Básculas .....                           | 3                  | 7.500        |
| Bombas de incendio .....                 | 3                  | 12.000       |
| Tubos de fundición .....                 | 60 Tm.             | 120.000      |

FUENTE: *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento* (1854).

desproporcionada, porque 1864 representó un gran momento para estos últimos, mientras que el de Utrera acababa de nacer; pero si observamos los datos relativos a 1867 (25) veremos que las anteriores eran reveladoras de su escaso porvenir. Efectivamente, en dicho año los ingresos no llegaron siquiera a los quinientos mil reales (479.488), de donde su ingreso por kilómetro (13.699) representó una cifra sensiblemente inferior a la calculada en teoría para 1864.

Evidentemente, el ferrocarril de Utrera no estaba respondiendo a lo que hubiera sido su misión de intensificar los intercambios entre las ricas tierras de la Campiña y la capital. Quizás la construcción de otro ferrocarril de Morón a Osuna y posteriormente a La Roda, proyecto bastante antiguo, hubiera dado más vitalidad al tráfico, constituyendo una típica línea de penetración entre zonas de economía complementaria. La concesión de esta línea no llegaría hasta 1864 (26), pero su funcionamiento se iniciaría mucho más tarde en el seno de la mencionada "Compañía de Andaluces".

## CONCLUSION

En base a la información que nos proporcionan la colección legislativa del Ministerio de Fomento, revistas especializadas como la "Gaceta de los caminos de hierro" y fuentes estadísticas generales como el "Anuario estadístico de España", hemos descrito la forma como se establecen los primeros ferrocarriles en la Baja Andalucía y cuáles fueron sus resultados más inmediatos. Podemos realizar ahora una especie de resumen que sirva de comentario final.

Hemos visto cómo una serie de proyectos, unos utópicos, otros más realistas, cristalizaron en la puesta en servicio de tres líneas fundamentales: la de Córdoba, la de Cádiz y la de Morón. Esto significa que Sevilla se convierte en el centro natural de la red ferroviaria bajoandaluza (no olvidemos que los trazados a Córdoba y Cádiz no pueden considerarse —como hoy lo son— como una línea única en la que Sevilla no es más que un eslabón, sino como dos líneas distintas explotadas por separado por diferentes compañías). El papel de Sevilla será similar, en pequeña escala, al mantenido durante mucho tiempo por Madrid.

Esta distribución presenta un notable paralelismo con la antigua red viaria, de la que Sevilla era centro regional; sólo que de forma mucho

---

(25) *GCH*, 21 abril, 1868.

(26) *BOMF*, septiembre-diciembre, 1864.

más esquemática, supuesto el exiguo número de vías férreas abierto al tráfico. La línea de Extremadura, que por diversas razones se abriría desde Villanueva del Río y Minas, estaba destinada en los primeros proyectos a arrancar también de Sevilla. Quizás haya una razón que explique el tardío trazado de esta línea extremeña (1886), aparte las dificultades técnicas del trazado por Sierra Morena: me refiero a la tendencia que existe en los comienzos a preferir núcleos de población importantes. Las zonas rurales no tientan a los constructores. Las líneas construidas buscan los grandes núcleos urbanos: Sevilla-Cádiz, con Jerez y el Puerto; Sevilla-Córdoba y Sevilla-La Campiña, que es la zona de los más grandes núcleos de población, aparte Jerez, de la Baja Andalucía. Utrera y Morón no son más que jalones de una línea destinada a prolongarse por Marchena y Osuna.

Todo ello demuestra la importancia que se concedía al transporte de viajeros, confiando más en los núcleos grandes y concentrados que en los muy numerosos y dispersos (caso del Aljarafe); por una razón muy sencilla: la dificultad —que luego ya hemos visto efectivamente planteada como problema— de los accesos a la pequeña estación de ferrocarril. Por lo demás, los resultados confirman que la línea más “urbana” (Sevilla-Utrera-Jerez-Puerto de Santa María-San Fernando-Cádiz) es la de mayor rendimiento; seguida de la de Córdoba, que une a dos poblaciones importantes, pero que por razones técnicas ha de seguir la línea del río —muy poblada, pero sin grandes núcleos—, eludiendo Carmona y Ecija, que quedan más al sur. Y la tercera en importancia es, lógicamente, la de Morón. Con todo ello, no se pretende establecer una ley, pero sí notar cómo el enlace de centros de población importantes parece ser uno de los principales factores tenidos en cuenta por los proyectistas. Que esta idea previa no fue descabellada lo confirman ampliamente los resultados.

Desde luego no fue este el único factor tenido en cuenta. Hemos anotado que la primera idea que sugiere la construcción de un ferrocarril en la Baja Andalucía fue la exportación de los vinos de Jerez, y en el proyecto del ramal hacia la Campiña se tuvieron en cuenta también los factores de producción económica. De todo ello se deduce que los trazados se hicieron sobre bases sólidas en cuanto a estudio detenido de las diversas posibilidades y hoy son prácticamente los mismos.

Por otra parte, el caso de la Baja Andalucía confirma el hecho, conocido para otras zonas —no sólo de España— de que los ferrocarriles se inician bajo un ambiente de euforia general. Dicha euforia se manifiesta tanto en los aspectos técnicos como en las concesiones prematuras (Jerez-Muelle del Portal, 1829; Jerez-Puerto, 1830) como en lo utópico de



en esta primera etapa a la política cerrada de los moderados, mientras ensalza la ley de 1855 y las disposiciones liberatorias consiguientes. En cambio, J. Nadal (en la misma obra colectiva) considera estas medidas como un auténtico suicidio al permitir no ya la inversión exterior, sino las medidas que permitieron traer de Francia hasta las traviesas. La "Relación de material a importar para el ferrocarril de Utrera a Morón", que se incluye en el apartado c) del punto IV, resulta elocuente en este sentido. Por ello, no cabe duda que una política proteccionista hubiera podido garantizar el desarrollo de una siderurgia nacional.

En cuanto a la explotación, los resultados fueron más bien mediocres. Las compañías iniciales terminaron absorbidas por otras más poderosas. También aquí asistimos, como en los demás sectores de la economía, al proceso de concentración económica capitalista. Las empresas comienzan siendo numerosas y modestas para terminar siendo pocas y poderosas. Concretamente, en la década de los setenta, la "Compañía de Andaluces" abarcará, junto con M.Z.A., todo el ámbito regional.

Finalmente, aunque no hemos constatado la repercusión del ferrocarril sobre la vida económica regional en su conjunto, sí conviene recordar que antes de su implantación costaba transportar una arroba cuatro o cinco reales por legua, mientras que en tren pasó a costar cuatro reales el transporte de una tonelada. El transporte de viajeros por tracción animal salía por veintiséis reales la legua, y el ferrocarril lo redujo a dos reales. Y en cuanto a velocidades: de Sevilla a Cádiz se tardaban diecisiete horas en diligencia; en el tren algo más de cuatro horas. Por lo tanto, aparte las transformaciones que se produjeron en el paisaje, ¿no es posible hablar de una auténtica revolución de los transportes en la Baja Andalucía, a mediados del siglo XIX?

*Aurelio GARCÉS OLMEDO*

