

SIERRA Albarrana

Corporaciones Municipales
del entorno de El Cabril:
Cuatro años repletos
de proyectos

Las nuevas reglas
del fuego: Cambio climático,
abandono rural e incendios
forestales cada vez más peligrosos

Valle García, directora gerente del Hospital Reina Sofía de Córdoba
“La labor de Enresa nos permite trabajar con seguridad”

El ferrocarril Córdoba-Sevilla, una odisea del siglo XIX

Texto: Manuel Muñoz R.

Fotos: Juan Lara.

La revolución industrial llegó a Andalucía tarde, pero impulsada por el desarrollo de los caminos de hierro. La construcción del ferrocarril por el valle medio del Guadalquivir entre las ciudades de Sevilla y Córdoba fue un reto para el progreso del Sur y, al mismo tiempo, para comunicar los puertos de Málaga, en el Mediterráneo, y de Cádiz, en el Atlántico, con Madrid. Los mercados agrícolas, ganaderos, mineros y manufacturas se incrementaron sensiblemente con la expansión de los trenes de viajeros y mercancías por los pueblos y campos de Andalucía.

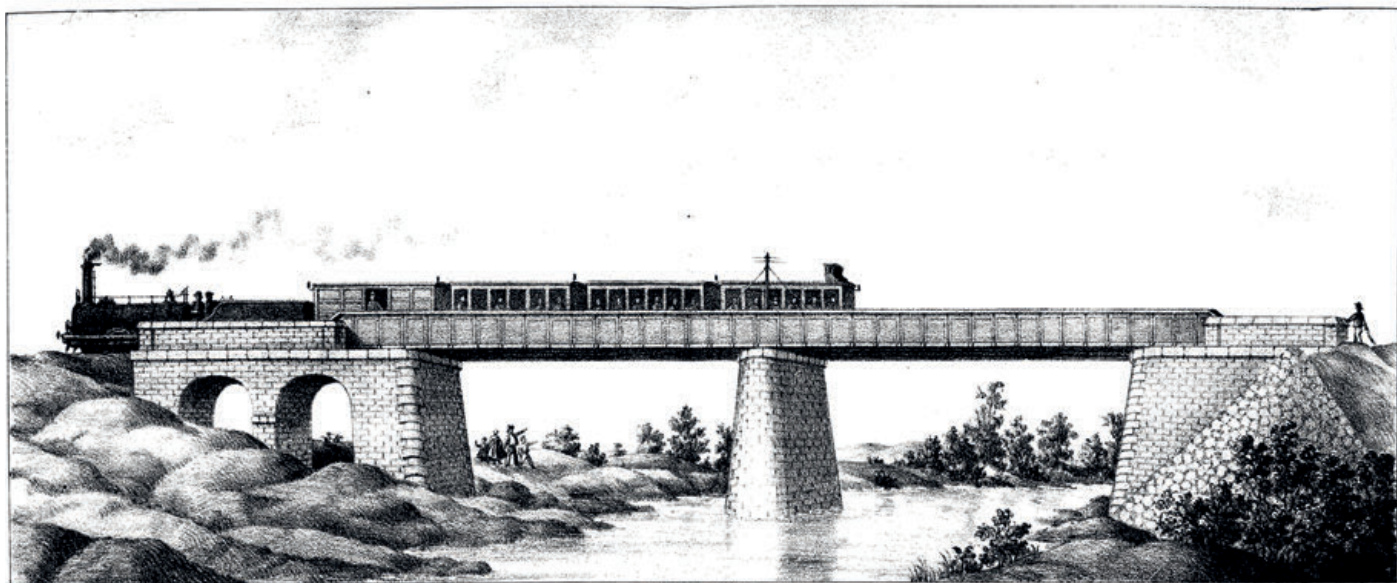
Génesis

LAS PRIMERAS LÍNEAS DE FERROCARRIL EN ESPAÑA fueron experiencias aisladas en Barcelona-Mataró (1848) y Madrid-Aranjuez (1851). Desde mediados del siglo XIX, y especialmente, a partir del gobierno liberal de Espartero y O'Donnell, será cuando se logre una Ley General de Caminos de Hierro en junio de 1855. Se han sentado las bases políticas para un gran plan de expansión del transporte nacional mediante trenes en una red ferroviaria que se extendió como el rayo por suelo peninsular. Unir Madrid con Andalucía fue un objetivo prioritario por razones de Estado, junto a los intereses de los grandes terratenientes agrícolas andaluces para exportar sus productos.

El empresario español José Joaquín Figueras tenía concedida la línea ferroviaria entre Sevilla y Andújar, acotada, posteriormente, hasta Córdoba. Figueras no pudo hacer frente a los costes económicos del proyecto, vendiendo los derechos al Crédito Mobiliario Francés, promotor de la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla. Más de 3.000 obreros lograron en apenas dos años, entre 1857 y 1859, el trazado del ferrocarril del Valle del Guadalquivir. El 2 de junio de 1859 comenzaron a circular los trenes desde Sevilla, atravesando la provincia por las localidades de La Rinconada, Brenes, Tocina, Guadajoz, Lora del Río y Peñaflor; el tramo cordobés circulaba por Palma del Río, Hornachuelos, Posadas, Almodóvar del Río, Villarrubia y la última estación en Córdoba.



Para lograr esos 130 kilómetros de vía férrea se superaron ríos, arroyos, desfiladeros y apacibles llanuras junto al pie de monte de Sierra Morena. Los ingenieros experimentaron con puentes de madera y también con estructuras metálicas para salvar los accidentes geográficos. Ese empleo de la arquitectura del hierro contribuyó a la modernización de las comunicaciones en Andalucía con nuevas carreteras y puentes de hierro, mecánicos traídos desde Francia o Inglaterra. La llegada del tren impulsará en gran medida la actividad económica de Andalucía. Para tal fin, se realizó una soberana inauguración.



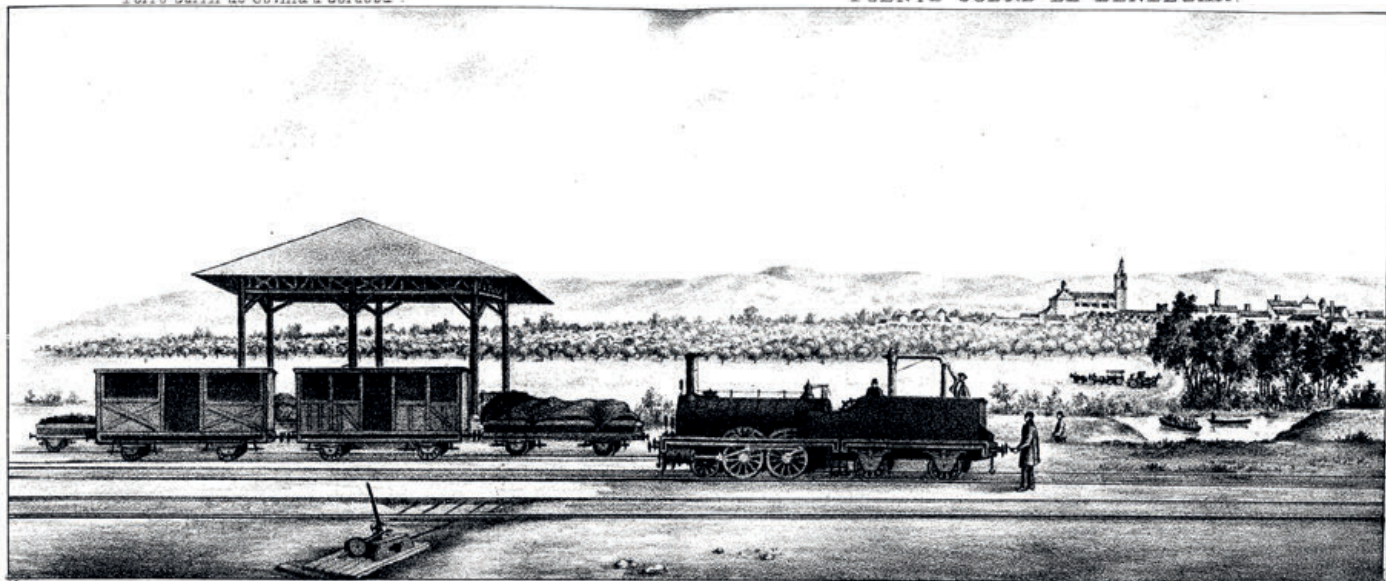
Nº 22

Ferro-Carril de Sevilla á Córdoba

L. Mariani dib. y lit.

PUENTE SOBRE EL BENBEZAR.

Lit. C. Santigosa, Sevilla.



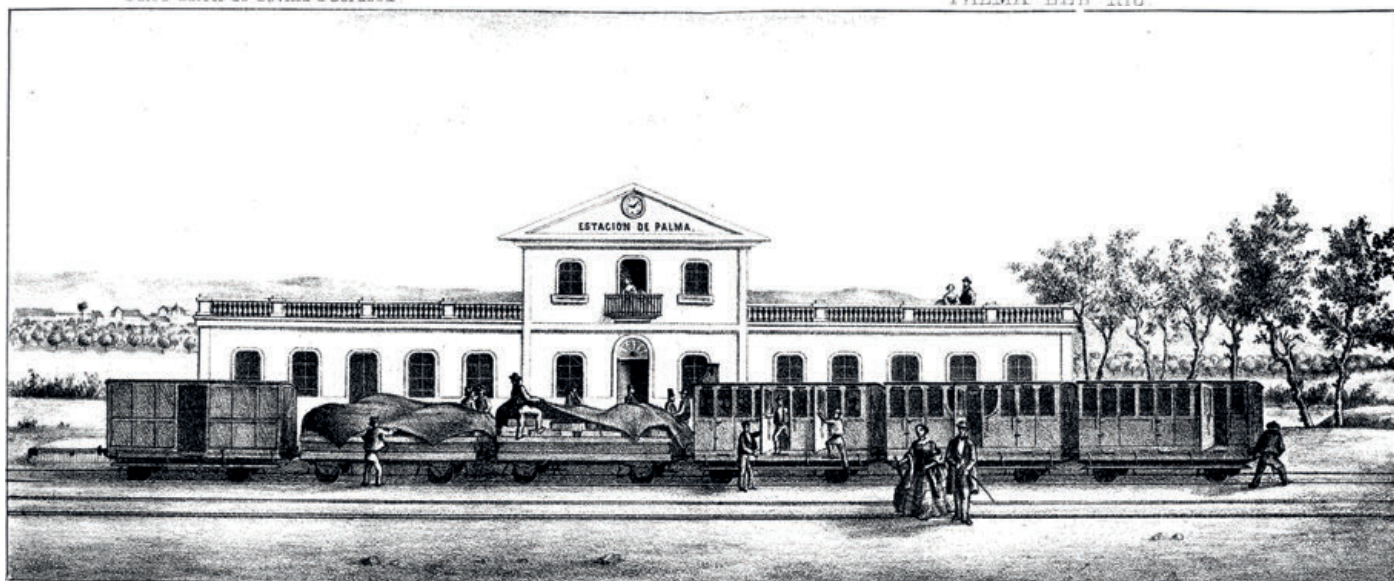
Nº 20.

Ferro-Carril de Sevilla á Córdoba

L. Mariani dib. y lit.

PALMA DEL RIO

Lit. C. Santigosa, Sevilla.



Nº 21.

Ferro-Carril de Sevilla á Córdoba

L. Mariani dib. y lit.

ESTACION DE PALMA DEL RIO

Lit. C. Santigosa, Sev.

Carlos Santigosa: Album del viajero por el Ferro-carril de Córdoba á Sevilla ó sea Colección de láminas que representa todas las vistas de los pueblos, estaciones y demás curiosidades de la línea que unidas forman un panorama pintoresco / bajo los auspicios del Consejo de Administración de dicha línea, Imprenta y Litografía de Las Novedades, calle Tetuán 26 y 27, Sevilla, 1861.



Viaje real en 1862

La línea de ferrocarril entre Córdoba y Sevilla fue oficialmente inaugurada por la reina Isabel II, acompañada del Príncipe de Asturias, futuro rey Alfonso XII, en septiembre de 1862. El viaje regio fue ampliamente contado por varios cronistas en diferentes libros que arrojan muchos datos interesantes del camino de hierro a su paso por las localidades del Valle del Guadalquivir. La narración de Arístides Pongilioni y Francisco de P. Hidalgo empieza el viaje en el capítulo X, de Córdoba a Palma del Río, con suculentos datos por los pueblos de Villarrubia, Almodóvar del Río, Posadas y Hornachuelos «La familia real subió al magnífico tren que estaba preparado. El silbido de la locomotora dio la señal, y este agudo silbido fue apagado por los ecos de la marcha real...partiendo el tren a la una y cuarto para Sevilla...pasó el puente sobre el arroyo de Guarromán...pasó el puente sobre el Guadiato...después de atravesar un magnífico puente sobre el Bembézar...llegó la comitiva a la estación de Palma del Río»¹. Los cronistas abundan en información desde el primer pueblo sevillano Peñaflor hasta la estación de Sevilla.

El escritor cordobés Luis Maraver y Alfaro en su libro *La Corte en Córdoba*, aporta más información de la inauguración oficial de la vía férrea². El cronista describe como fueron recibidos los monarcas en las estaciones de Almodóvar y Posadas, y la distancia de la estación de Hornachuelos: «La maquina que había de conducir a los Regios Viajeros, tenía por nombre El Príncipe Alfonso, y estaba primorosamente adornada, con grupos de banderas y vistosas guirnalas de flores. La servía Mr. Chateller, bajo la dirección del entendido Ingeniero y jefe, Mr. Etienne... Los vecinos de Hornachuelos, olvidaron la distancia a que se hallaban de la estación, despreciaron las incomodidades consiguientes a una penosa caminata; y con laudable perseverancia se mantuvieron sobre la línea hasta la llegada de los Regios Viajeros». La comitiva real prosiguió hasta la villa de Palma del Río, donde se inaugura estación y puente de madera sobre el Guadalquivir «Desde el andén de la estación, y formando ángulo con el arco, principiaba una bonita calle de naranjos que terminaba en el magnífico puente, recientemente construido. Tiene este de longitud doscientos veinte metros, y estaban adornados...bajo la dirección del Sr. Ingeniero, encargado de la construcción del puente».

Y un tercer relato, de aquel histórico viaje, escrito por Francisco M. Tubino³. Con un tufillo romántico, el autor viaja en el tren contemplando paisajes, castillos, torres, bandoleros y pueblos cordobeses que se verán muy afectados positivamente por la llegada del tren «Embebidos en estas meditaciones no

1 Arístides PONGILIONI y Francisco de P. HIDALGO: *Cronica del viage de SSMM y AARR á las provincias de Andalucía*, Eduardo Cautier Editor, Imprenta y Lit. de la revista médica, á cargo de D. Federico Joly u Velasco, calle de la Bomba n. 1. Cádiz, 1863, pp. 50-55.

2 LUIS MARAVER y ALFARO: *La Corte en Córdoba, reseña histórica de la recepción y estancia de SS.MM. y AA. en la provincia de Córdoba*, Imprenta de D. Rafael Arroyo, Córdoba, 1862.

3 FRANCISCO MARÍA TUBINO: *Crónica del viaje de SS. MM. Y AA. RR. a las provincias andaluzas*, Imprenta de la Andalucía, 1863.

hemos notado que ya estamos en Palma del Río...Hemos cruzado por en frente de la umbría de Moratalla y por el puente del Bembézar. Hemos dejado á nuestra derecha los montes de Hornachuelos, con su castillo en ruinas; sobre la izquierda las llanuras que riega el Guadalquivir, con sus islas y sus tornos...». Tubino, ya augura las ventajas del tren como, ciertamente, ocurrió «Los palmeños están locos de alegría; sus hijas agitan los pañuelos, saludando á la Reina que desde el *wagón* real les contesta: los hombres se acercan á los coches y ofrecen dulces y refrescos, al mismo tiempo que se inaugura el puente que sobre el Guadalquivir, allí inmediato, ha construido la empresa de la línea férrea y que tanto ha de contribuir al fomento de Écija, Palma del Río y demás localidades adyacentes. Écija es el granero de la provincia de Sevilla, y el día que esté abierta la carretera que va de venir á terminar en el puente, sus cereales encontrarán la ventajosa salida que hoy entorpece la dificultad en las comunicaciones».

Progreso para la comunicación, comercio y cultura

Comenzaron a funcionar con regularidad tres trenes diarios entre Córdoba y Sevilla en ambas direcciones. La primera unidad tenía su salida desde Córdoba a la 1.15 de la madrugada y llegaba a Sevilla a las 5.15 de la mañana; por tanto, un viaje de cuatro horas parando en todas las estaciones del camino de hierro. Se establecieron tres categorías de asientos: primera, segunda y tercera clase. Los precios oscilaban entre 51 reales con 47 céntimos para primera clase, 39 reales. 47 céntimos para segunda, y 23.70 para tercera. El transporte de viajeros tuvo un incremento espectacular superando las agotadoras diligencias tiradas por mulas por caminos intransitables. A su vez, permitió atender con más calidad y urgencia a pacientes graves atendidos en hospitales de Córdoba o Sevilla. El tren correo facilitó las operaciones comerciales de los pueblos con una más rápida entrega de materiales de construcción, servicio en general, comercio minorista y bienes suntuarios que se abarataron y llegaron a los domicilios de las clases medias de aquellas localidades circundantes a las estaciones de ferrocarril. Por llegar por el tren, llegaron las ideas políticas, las corrientes ideológicas, la prensa, la moda y los intrépidos viajeros literarios.

Se despertó un gran interés, entre selectos viajeros, por conocer una Andalucía tónica. Escritores españoles, ingleses, franceses, italianos, americanos y de otras latitudes tomaron trenes en Córdoba o Sevilla para recorrer los pueblos y las tierras a orillas del Guadalquivir para reflejar sus impresiones en ensoñadores libros. Ilustres viajeros como los franceses Doré, Davillier, Eugène Louis Poitou; el danés Hans Christian Andersen; el inglés W.P. Byrne; los escoceses David Roberts y J.A. Wylie; el italiano Edmondo de Amicis o el colombiano José María Semper.

El tren del Valle del Guadalquivir se fue, progresivamente, conectando con otras redes ferroviarias comarcales con gran interés industrial, agrícola y comercial, a pesar de la escasa in-





versión de capital regional, suplido por inversores extranjeros. Las expectativas exportadoras se hicieron notar rápidamente. Desde el Valle del Guadalquivir se transportaron grandes cantidades de mercancía mineral, cereales, vinos, aceite y naranjas para el mercado nacional e internacional. Se favorecieron las comunicaciones interprovinciales permitiendo un desarrollo de ciertas comarcas y localidades, con un sensible aumento de la población y el fortalecimiento de un sector productivo secundario. Todo ello requirió más inversiones en las mejoras del ferrocarril, modernas estaciones, comunicaciones con nuevos puentes de hierro y localización de grandes almacenes próximos a las vías del tren para facilitar el tránsito comercial con los puertos andaluces. Pero también, esos trenes potenciaron el tránsito de miles de jóvenes del ejército español camino de la guerra de África. Las tropas eran reunidas en Madrid, Córdoba o Sevilla, y embarcadas en Cádiz o Málaga, rumbo a Marruecos.

La Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla fue vendida a la poderosa MZA en 1875, quien terminó la gran obra de conexión del tren del Valle del Guadalquivir con la red peninsular. Aquella vía férrea trazada a mediados del siglo XIX sigue siendo un exponente del desarrollo de Andalucía. ■



