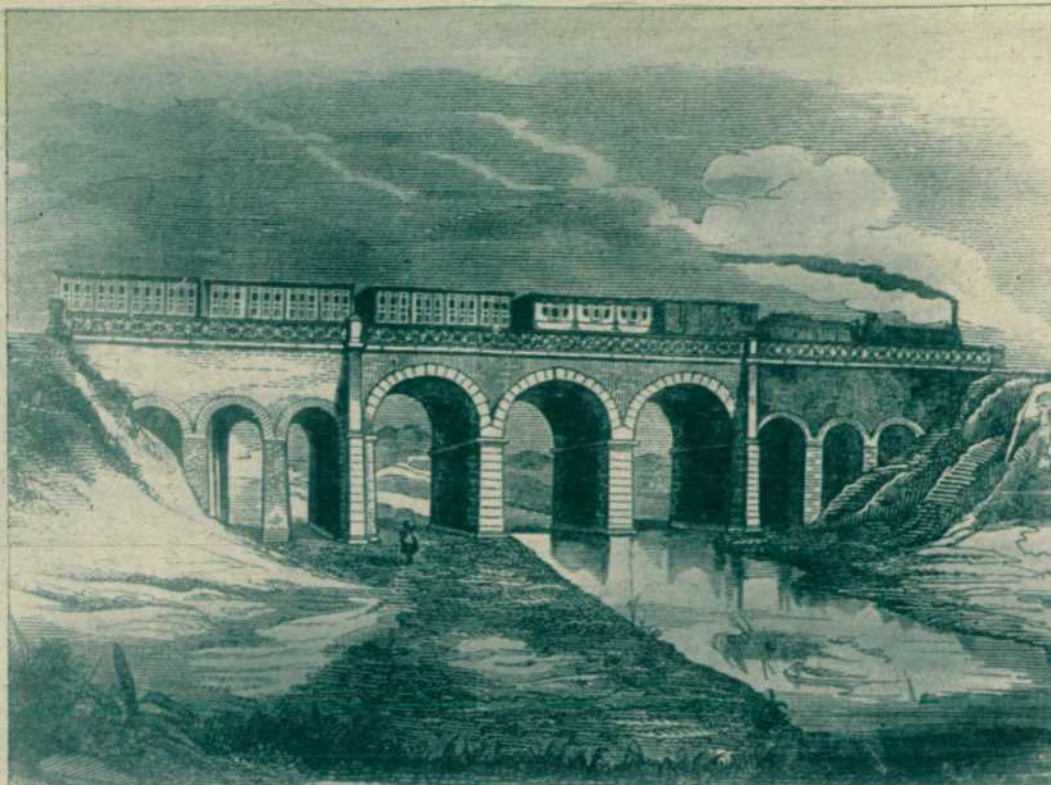


Centenarios en 1966

EL DE MANZANARES A CORDOBA, EN LA GRAN LINEA DE ANDALUCIA

Por Francisco Wais



EL DE SEVILLA A CADIZ

La vocación ferroviaria de aquel señor Díaz Imbrechts, que en 1830 soñó con establecer el camino de hierro de Jerez al Portal, fue heredada por su hijo, don Luis Díaz de la Gomera, jerezano también, que pudo ver cómo por sus gestiones los trenes circulaban por su ciudad de nacimiento. Obtiene en 1850 la concesión provisional del Jerez a Cádiz, lucha durante unos años con varios contrincantes y consigue al fin que se constituya, en enero de 1852, una sociedad que se llama del Ferrocarril entre Jerez de la Frontera, el Puerto de Santa María y Cádiz. Las obras de la construcción comienzan entonces; no son difíciles porque el terreno es propicio. La parte de Jerez al Puerto, con sus 15 kilómetros de extensión, se termina en junio de 1854; la del Puerto a Trocadero, de 13 kilómetros, se inaugura el 10 de octubre de 1856.

Más complicadas resultaron las cosas en cuanto a la sección de Sevilla a Jerez, que empiezan cuando, en 1852, un gaditano, el señor Sánchez Mendoza, siguiendo las normas que para construcción por cuenta del Estado había dado el recién creado Ministerio de Fomento, obtiene la debida autorización, da comienzo a algunas obras y se encuentra a poco metido en el lío que se arma sobre todos los asuntos de ferrocarriles el año 1853, a causa de irregularidades en las concesiones, con un problema que, en el fondo, no es ajeno a la revolución de 1854, con un motín en Madrid del que salen asaltos a varias casas, entre ellas la de don José Salamanca, que tiene que salir de España. El Estado se incauta de las obras comenzadas en el Sevilla a Jerez, se discute, se indemniza, y en esto se llega al año 56, cuando ya cambiaron los sistemas y existe una Ley general para concesiones, la de junio de 1855.

El año 1856 es el de comienzo de las inversiones en España del capital francés. Se crean grandes establecimientos de crédito en los que vierte ese capital. De uno de ellos saldrá la Compañía del Ferrocarril del Norte; de otro, la de los de Madrid a Zaragoza y Alicante, y del tercero, la del Sevilla a Cádiz. Este último se llamará Sociedad General de Crédito, y en ella toman parte importante los Guilhou. Uno de ellos, don Jesús Guilhou, banquero de Madrid, es nombrado director de la Sociedad.

El procedimiento para intervenir en el ferrocarril en cuestión es el corriente de aquellos tiempos: que ciertos señores consigan la concesión y se la transmitan a una empresa que existe o se crea. Los concesionarios son en este caso los señores Guilhou, Muchadas y Guardamino, según disposición de 21 de abril de 1856. La Sociedad General de Crédito existía desde pocos meses antes, y obtiene por transferencia dicha concesión el 13 de mayo. Se la cede a su vez a una Compañía que funda y se llama del Ferrocarril de Sevilla a Jerez y de Puerto Real a Cádiz. Esto es ya en marzo de 1857.

Se trabaja en la construcción con dinero al parecer abundante, con aportación de la Sociedad General de Crédito, que pone además la mirada en la sección de Jerez al Trocadero, que explota la empresa del señor Díaz de la Gomera. Actúa con resolución, y en septiembre de 1860 don Luis Guilhou adquiere para su Sociedad esa sección de Jerez al Trocadero, que entra a formar parte de la Compañía del Sevilla a Jerez. En virtud de ello, ésta amplía su negocio y toma el título de Ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz. Es el año 1861, el mismo en que se terminan las obras de la sección Sevilla-Jerez y entra en explotación toda la línea de Sevilla a Cádiz.

El comienzo trae buenos resultados, que poco habían de durar. Llegan pronto, en efecto, dificultades económicas; la empresa no va bien, se precipitan las cosas y derivan a una situación que acabó en la quiebra de la compañía. La Memoria que ésta publica en 1866 denuncia algunas travesuras de los financieros como causa del fracaso, y la solución fue, como tantas veces, la suspensión de pagos y un convenio con los acreedores. Es aprobado en 1872 y a poco interviene una personalidad que en el Córdoba a Málaga era figura preferente: don Jorge Loring y Oyarzábal, que presenta un proyecto de disolución de la sociedad y venta del ferrocarril, que acabó siendo suyo. Toma posesión de la línea y del activo de la disuelta sociedad en 2 de octubre de 1874. La explotación sigue, mal que bien, en 1866, que es el año cuyo centenario motiva estas líneas, tenía ya cinco años de vida. También por este tiempo llevaba siete años explotándose el ferrocarril de Sevilla a Córdoba, de cuyo origen pasamos a hablar.

LOS meses de primavera del año 66 del siglo pasado fueron pródigos en lluvias y temporales que dañaron terraplenes y otras obras del ferrocarril de Manzanares a Córdoba, que estaba entonces virtualmente terminado. La construcción de su último trozo, de Venta de Cárdenas a Vilches, que serpentea por montes de Sierra Morena, había dado fin en julio de ese año 1866; pero tanto para él como para los otros anteriormente terminados, fue preciso dar retoques y perfilar durante el verano lo que las aguas habían deteriorado, con lo que se demoró al 15 de septiembre la apertura completa de este ferrocarril de Manzanares, que permitió la continuidad ferroviaria de Madrid a Sevilla y más allá, hasta Cádiz.

Se lograba así esta larga línea andaluza de Madrid a Cádiz, que fue una de las primeras, entre las grandes, que movió el interés de los españoles y de los extranjeros, franceses e ingleses que por el año 1884 vinieron a nuestro país para hacer ferrocarriles como por los que todo el mundo se estaban desarrollando. Por ese año, en efecto, hubo unos franceses que se dirigieron al Gobierno en solicitud del que partiendo de la capital de España buscarse la zona minera de Espiel y Bélmez, llegase a Córdoba y después a Cádiz. La idea, dentro de estas líneas generales, no se concentraba en un proyecto bien definido, y lo apetecido era una concesión de base que al fin el Gobierno otorgó provisionalmente después de promulgar la primera disposición española sobre ferrocarriles. Tuvo al menos esta virtud de iniciación legislativa, la tentativa del francés Jaqueau, al que el banquero Laffite, de París, apoyaba. Pero fue lo único de provecho conseguido, porque la concesión caducó, el capital era escaso para tamaña empresa y el asunto de la gran línea andaluza se fue olvidando, como tantas otras de las gestionadas por los años de 1845 y 46.

Esos tiempos, en realidad, no eran a propósito para acometer grandes empresas de esa índole, y sólo las pequeñas, como las del Mataró y Aranjuez, fueron tomando cuerpo y saliendo adelante. Poco después, también para Andalucía se pusieron mejor las cosas, pero sólo parcialmente, es decir, para lo que era sólo esa región y constituiría la parte baja de lo que luego fue la gran línea. Se obtuvieron así las de Sevilla a Jerez y a Cádiz, y de Córdoba a Sevilla, cuyo origen vamos a recordar.

Siguiendo el curso del Guadalquivir, por tierras fértiles y alegres, el trazado de un ferrocarril, que en su recorrido no ofrecería montes ni obstáculos de importancia que salvar, impresionó pronto, favorablemente, a técnicos y buscadores de concesiones. Se consiguió así pronto la del Córdoba a Sevilla por Real Orden de 20 de enero de 1852, y la obtuvo una razón social llamada Figueras y Compañía. No tardó en cederla a partícipes del Crédito Monetario Español, que en junio del 57 fundaron, para la construcción y explotación, la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla. Sus promotores, como se ve, no son andaluces, o sólo andaluces, sino algunos incluso franceses. Por ello el Consejo de la sociedad tiene su domicilio en Madrid, en el número 2 de la calle de Fuencarral, donde también lo tenía la de los Caminos de Hierro del Norte de España. Sus Comités de París coinciden igualmente en la misma casa, el número 15 de la place Vendôme.

Las obras van rápidas. El trozo de Sevilla a Lora del Río se termina el 5 de marzo de 1859; el de Lora a Córdoba el 2 de junio del mismo año. Después, la explotación da rendimiento desde el principio, aunque aún el país está falto de carreteras, como en otras ocasiones, por las que pueda fluir el tráfico a las estaciones. Así son las de ambos extremos de Sevilla y Córdoba las que en su mayoría lo proporcionan. En el segundo año de explotación, una circunstancia excepcional pone a prueba el servicio de los trenes. En África arde la guerra del 60, O'Donnell lleva allí sus ejércitos y el transporte por el sur de la península se realiza utilizando las recién inauguradas líneas ferroviarias. Es la primera ocasión que a la red española se la presenta de transportar militares en gran escala.

Una preocupación tuvo la compañía, y era que la subvención que el Gobierno la había concedido era sólo por veinte años y el 79 terminaría. Esto, hacia 1874, empezó a inquietarla y buscó un acuerdo de integración con la del Sevilla a Cádiz, que no logró. En cambio, con la de M. Z. A., que siempre le había facilitado la vida, incluso entregándole locomotoras en alquiler, celebró un convenio el año 1875. Desde el 5 de octubre de ese año dejó de explotarse por esto, con independencia, la línea de Córdoba a Sevilla, pasando a formar parte de la red M. Z. A. También compró ésta el mismo año de 1875 las Minas de la Reunión, situadas en Villanueva del Río, cuya explotación tanto dio que hacer.

Centenarios en 1966

EL DE MANZANARES A CORDOBA, EN LA GRAN LINEA DE ANDALUCIA

MANZANARES A CORDOBA

El año 1856, que es cuando los capitalistas franceses vienen a España con su dinero, tanto la línea de Cádiz a Sevilla como la de Sevilla a Córdoba tenían ya decidida su suerte, como hemos visto; pero la de Córdoba para arriba era aún una incógnita. Y lo que resultó fue la idea de aprovechar la prolongación del ferrocarril de Aranjuez, hasta Almanza, cuyas obras iban muy avanzadas para sacar de ella una desviación hasta Córdoba.

Lo entendieron así algunos de los capitalistas franceses interesados en los negocios de nuestro país, que solicitaron y consiguieron, por ley de 18 de junio de ese año, una amplia concesión, que comprende, en primer lugar, un ferrocarril que, partiendo de las inmediaciones de Villarrobledo, siga por el campo de Montiel, tierra llana, para entrar en la provincia de Jaén por la parte oriental de Sierra Morena, esquivando de esta manera lo más posible los altos montes y alcanzar Andújar, para llegar después a Córdoba. Se añade en la concesión lo que de Córdoba siga a Málaga y, por otra parte, un largo ferrocarril de Alcázar a Manzanares, Ciudad Real, Badajoz y la frontera portuguesa, a más de una desviación de Mérida a Sevilla. Todo ello, así, dándolo a una sola mano, no sirvió para nada. La empresa era muy grande, los franceses (conde de Morny, Chalelus, etc.), consejero del Grand Central de su país y esa com-

pañía perdió su independencia, repartiéndose sus líneas el París-Orleans y el París-Lyon Méditerranée. La consecuencia de todo esto fue el abandono de la concesión.

Pero ese mismo año, también el 56, se creaba la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, que no tardó en, mostrar ambiciones de expansión de su red y de apetecer procurársela por tierras de la Mancha hacia su capital: Ciudad Real. La ocasión se la presenta en 1859, al aparecer el 8 de abril el anuncio de la subasta del ferrocarril de Alcázar a Ciudad Real. Se apresta a sacar provecho de ella y lo consigue. A la subasta acude el marqués de Villamediana, gran terrateniente de la provincia manchega y antiguo diputado a Cortes por su distrito electoral, que recibe la concesión con una mano y con la otra se la entrega a esa que había de ser gran compañía, una de las dos mayores de España.

La Compañía de M. Z. A. contrata en seguida las obras de la construcción, que se presenta fácil, de Alcázar a Manzanares y se termina en junio de 1860; hasta Daimiel el 1 de octubre siguiente; y a Ciudad Real se llega con todo el camino en servicio el 14 de marzo de 1861.

Cuando esto ocurre, ya la propia gran compañía tenía asegurada desde el 20 de octubre de 1860 la concesión de dos antiguas secciones fundidas camino de Andalucía: la de Manzanares a Andújar y la de Andújar a Córdoba. Su construcción la empieza sin perder tiempo. Es llevadera de Manzanares a Santa Cruz de Mudela, por la parte alta, y así las obras se terminan en abril de 1862; también por la parte baja de Andújar a Córdoba; pero no así por Sierra Morena, por la cual en ese tiempo aún no es muy segura la circulación de las diligencias por el camino real. El bandidaje que allí tuvo lugares de acción en años anteriores, dejó rastro para que los trenes se vieran también más de una vez asaltados. Pero la construcción no se deja, las obras avanzan, estableciendo una línea de fuertes perfiles. De Santa Cruz de Mudela a Venta de Cárdenas se llega el 25 de marzo de 1865, y por ese año también de Vilches a Córdoba; y queda sólo el trozo final de venta de Cárdenas a Vilches, que es al que se le da fin en el verano de 1866. Fueron necesarios aún los últimos retoques, y el 15 de septiembre de ese año, hace ahora un siglo, los trenes pudieron recorrer toda la que por las soldaduras de líneas de que hemos hablado resultó ser la grande de Andalucía, de Madrid a Córdoba, Sevilla y Cádiz.



¿DONDE ESTAMOS?

ESTA vez nuestra foto-enigma era bastante fácil, y nos han llegado la mayor cantidad de respuestas acertadas recibidas hasta la fecha. Se trataba, en efecto, del Apeadero del paseo Colón, en Irún. El sorteo realizado ha favorecido al suscriptor número 41.101, don Manuel García Peñagaricano, celador de línea electrificada en Tolosa (Gulpúzcoa).

Ahora, ¿sabrían indicarnos el nombre de la estación que aparece en la presente fotografía? Como siempre, esperamos sus respuestas antes del 20 de septiembre. (Foto Sanz.)