

UN SIGLO DE FERROCARRIL EN ÉCIJA. MEMORIAS DEL MARCHENILLA

ROSA LAGUNA BOZA

MADRID, LA RUECA, 2022, 214 PÁGINAS

ISBN: 978-84-18924-63-7

El transporte constituye un factor fundamental para facilitar a las comunidades humanas un mejor acceso a bienes y oportunidades. Es fundamental, por tanto, para respaldar el crecimiento económico, conectar a las personas y crear empleo. Ya en los inicios de la Revolución Industrial el mundo que comenzaba a modernizarse vivió un rápido desarrollo de los medios de transporte, a los que se sumó el ferrocarril a partir de 1802; siendo este último tan relevante que tal vez fuera el elemento más visible de la Revolución para muchos. Por tanto, son muy numerosos los trabajos centrados en el impulso y difusión de las líneas férreas ya desde el siglo XIX, lo cual no impide que aún reste no poco por saber, sobre todo en las que tuvieron un carácter secundario. En este sentido, la obra que aquí reseñamos se ocupa de realizar una aproximación al efecto que tuvo la llegada del ferrocarril a la ciudad sevillana de Écija, así como el de su desaparición tras casi un siglo en funcionamiento.

Este trabajo tuvo su origen en la memoria de licenciatura elaborada por su autora, natural de Écija, para finalizar sus estudios de Geografía e Historia; aunque revisada y actualizada para poder darla a la imprenta. Su relevancia, como indicábamos, está fuera de toda duda ya que nuestro conocimiento sobre muchas de las líneas secundarias de ferrocarril es muy limitado, y sobre la que unía Marchena con Valchillón nos resta aún mucho por saber. El objetivo principal que guía la obra estriba en dar respuesta a tres preguntas: en primer lugar, indagar en el porqué de que a pesar de la situación de Écija junto al camino real, futura Nacional IV, que unía Madrid con Cádiz, esta no fuera incluida en el eje férreo principal de comunicación entre Córdoba y Sevilla; en segundo lugar, estudiar cómo, una vez fuera de ese esquema, se logró que discurriera por su término un ramal secundario por iniciativa de Compañía Andaluces; y, en tercer y último lugar, conocer los motivos por los que apenas un siglo después la línea fue desmantelada.

La autora estructura su investigación en diecinueve capítulos, siguiendo en ellos un recorrido cronológico, aunque con alguna interrupción para clarificar cuestiones secundarias. En lo que respecta a las fuentes empleadas, las más relevantes proceden del Archivo Municipal de Écija, así como de la prensa local conservada desde mediados del siglo XIX en la hemeroteca de esta misma institución. Igualmente, Laguna Boza emplea documentación del Archivo Histórico Ferroviario (Madrid) para completar aquellos aspectos que no cubre la documentación local. Al objeto de ofrecer al lector algunas pinceladas acerca del contenido del libro reseñado, procederemos a continuación a resaltar sus aportaciones más destacadas.

Antes de abordar los primeros proyectos de construcción de ferrocarril que afectaron a la ciudad de Écija, Laguna Boza brinda en tres capítulos algunos datos acerca de los motivos que pudieron mover a las autoridades astigitanas a mostrar poca proactividad para que alguna línea férrea discurriera por su jurisdicción, así como las tipologías de tren que circularon por el trazado finalmente construido. A nuestro juicio, habría sido más oportuno ofrecer una panorámica socioeconómica de esta destacada localidad sevillana a fin de lograr una mejor comprensión del impacto del ferrocarril en ella. Entrando ya de lleno en materia, entre los capítulos 4 y 7 se ofrece información sobre los fallidos proyectos iniciales, que dejaron a Écija fuera del trazado ferroviario inicial, a pesar de ser una de las grandes ciudades andaluzas (baste decir que superaba entonces en habitantes incluso a capitales como Jaén y Huelva), y cómo pudo sumarse finalmente en 1879. La primera línea férrea andaluza comunicó Córdoba con Sevilla por un itinerario que desplazaba hacia el valle del Guadalquivir una ruta que durante siglos había discurrido por la campiña. La empresa del Ferrocarril Andaluz invitó en 1851 a Écija a que se pronunciara sobre si consideraba conveniente que la línea general que iba a unir Madrid con Cádiz transitara por ella, no obstante, sus gobernantes no elaboraron el informe solicitado; y, en 1853, cuando la ciudad de Cádiz invitó a las autoridades astigitanas a sumarse a la petición al Gobierno de que se terminara el expediente del ferrocarril de Sevilla, que estaba proyectado que pasase por Écija, tampoco mostraron mucho entusiasmo. Como resultado, no circuló por ella el trazado definitivo, dejándola aislada durante años y mientras se podía comprobar que este nuevo medio de transporte contribuía a dinamizar las economías de las localidades que atravesaba (p. 43).

Los cuatro capítulos siguientes suponen una nueva ruptura en el discurso cronológico. El primero (capítulo 8) analiza la compañía que construyó y administró inicialmente la línea Valchillón-Marchena: la Compañía Andaluces. Hasta abril de 1859 la corporación municipal de Écija no se pronunció abiertamente a favor del ferrocarril, solo dos meses antes de que la línea Madrid-Cádiz se inaugurase. Animada por los buenos resultados económicos que

esperaba obtener al integrarse de algún modo en ese trazado, Écija propuso durante varios años que se construyese un ramal que la comunicara con Palma del Río (p. 52). No obstante, a pesar de que llegó a estar muy avanzada la negociación para hacerlo realidad, acabó triunfando una nueva propuesta acordada entre las autoridades astigitanas y sir Carlos Owen Dalhausse Ross para la construcción de una línea férrea entre Marchena y la ciudad del sol.

Fueron muchos los titubeos en el diseño del trazado de la línea que iba a unir Écija con Marchena, pero en 1873 se decide que el trayecto pasara por Fuentes de Andalucía y La Luisiana. En 1878 la Compañía de Ferrocarriles Andaluces adquirió la línea Carmona-Marchena-Écija, venta confirmada por real orden de 24 de octubre de 1880. Las obras avanzaron a buen ritmo en los primeros meses de 1879, lo cual permitió que el primer tren llegase a la estación astigitana de Pinichi el 19 de septiembre de 1879. En un contexto de fuerte competencia, la Compañía Andaluces mostró muy pronto interés en unir su línea Marchena-Écija con la que enlazaba Córdoba con Málaga. Buscaba así hacer competencia a la compañía MZA, adjudicataria de la que unía Córdoba con Sevilla. Así pues, se continuó el ferrocarril desde Écija hasta el punto de enlace férreo de Valchillón, a unos kilómetros de Córdoba, consumado en 1885; aunque con el inconveniente de que los viajeros quedaban lejos de la ciudad, por lo que estuvo obligada a llegar a acuerdos con la compañía MZA, propietaria de la estación de Córdoba.

Acto seguido, la autora analiza monográficamente los trabajadores ferroviarios vinculados a este trazado (capítulo 9) y el impacto que tuvo este nuevo medio de transporte en Écija (capítulos 10 y 11) tanto en lo que a fiestas se refiere como a nivel urbanístico. Entre los capítulos 12 y 16 se aborda la historia de la línea Valchillón-Marchena en las seis primeras décadas del pasado siglo XX. A partir de este punto, al igual que ocurre en el caso del siglo XIX, se tratan diferentes asuntos relacionados con el ferrocarril. Se analizan los accidentes y sucesos relevantes (capítulo 17) y se ofrecen algunas pinceladas de las estaciones y apeaderos de todo el trazado, explicando el estado actual de esas edificaciones (capítulo 18). Algunas han desaparecido (Fuente Palmera y La Luisiana), otras han encontrado un nuevo uso (Fuentes de Andalucía) y las restantes presentan actualmente un avanzado estado de ruina. El último capítulo del libro se centra en explicar los motivos que llevaron a la supresión de esta línea en 1970 y en las infructuosas gestiones llevadas a cabo para evitarlo durante el año anterior. La corporación municipal astigitana, con su alcalde Joaquín de Soto Ceballos a la cabeza, contando con la adhesión de las restantes corporaciones de los municipios afectados, solicitaron a los gobernadores civiles de Córdoba y de Sevilla su mediación con el Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, el Consejo de Administración de RENFE no accedió a las

demandas, apoyándose para justificar la clausura en la escasa rentabilidad de dicha línea por el escaso volumen de mercancías y pasajeros, así como en su mal estado, que obligaba entonces a tener que invertir en ella más de 200 millones de pesetas para mantenerla en funcionamiento (capítulo 19).

En suma, nos encontramos ante una obra que, a pesar de su enfoque local y de sus limitaciones, viene a contribuir significativamente a un mejor conocimiento del complejo diseño y evolución de los sistemas de transporte ferroviario en Andalucía. A partir del estudio del caso concreto de la línea que unía Marchena con Valchillón, que tuvo a la ciudad de Écija como principal entidad de población en su recorrido, se logra una mejor comprensión del devenir y las dificultades asociadas a trazados de carácter secundario en los siglos XIX y XX.

ADOLFO HAMER-FLORES

UNIVERSIDAD LOYOLA ANDALUCÍA

ORCID: 0000-0001-5216-5470