

Los inicios del ferrocarril en la Provincia de Córdoba. Una visión a corto plazo.

The start of the railway in the Province of Cordoba. A Short term vision

Dr. Miguel Jesús LÓPEZ SERRANO

Real Centro Universitario

Escorial-María Cristina.

mjlopez@rcumariacristina.com

Resumen: Con el inicio de la segunda mitad de la centuria decimonónica, en la provincia de Córdoba, se va a materializar la construcción de un trazado ferroviario en la que sus promotores, al amparo de las noticias procedentes del exterior, habían depositado grandes esperanzas para la modernización y revolución de la provincia andaluza. Aprovechando su localización geoestratégica varios serán los tramos por los que el camino de hierro inicie su andadura, no exenta de vicisitudes, por la geografía cordobesa.

Abstract: With the beginning of the second half of the nineteenth century, in the province of Cordoba, the construction of a railway line in which its promoters, under cover of news from abroad, had placed great hopes for modernization and revolution of the Andalusian province. Taking advantage of its geostrategic location, there will be several sections through which the iron road begins its journey, not without vicissitudes, in the Cordoban geography.

Palabras Clave: Historia del Ferrocarril, Historia económica, Córdoba, Siglo XIX.

Keywords: Railway History; Economic History; Cordoba; XIX century.

Sumario:

- I. Introducción.**
- II. Carta del anteproyecto del plan general de ferrocarriles.**
- III. El ferrocarril en la Provincia de Córdoba.**

IV. Línea de Córdoba-Sevilla.

V. Línea de Manzanares-Córdoba.

VI. Línea de Málaga-Córdoba.

VII. Línea de Córdoba-Belmez.

VIII. La estación de Córdoba.

Recibido: octubre 2016.

Aceptado: diciembre 2016.

I. INTRODUCCIÓN

A principios del siglo XIX el panorama que presentaba el país en el mapa de las comunicaciones terrestres contrastaba sobremedida con el de otros países europeos. Si tanto el trazado como la conservación de los caminos y carreteras españoles mostraban una situación precaria, al hablar del ferrocarril tendremos que esperar hasta mediados de siglo hasta que aparezcan las primeras líneas, a pesar de que como es harto sabido, el primer proyecto de construcción de una línea ferroviaria española data de los años 20¹.

Las causas para explicar el retardo que tuvo la implementación del ferrocarril en España son variadas; F. Comín señala que la consecuencia principal fue la debilidad del capitalismo español, en la inoperancia del gobierno y en el hecho de que los países más desarrollados estaban inmersos en la construcción de sus líneas y no fue hasta 1855 cuando empezaron a desaparecer dichos obstáculos².

La ineficacia gubernamental se vio pronto reflejada en la insuficiencia de dotar de un marco legislativo beneficioso tanto para las empresas constructoras como para el país, lo que propició una serie de leyes y reales órdenes que no eran otra cosa sino rectificaciones de los errores que ocasionaban las anteriores. Previamente a la puesta en escena del primer ferrocarril se había proyectado una regulación de las bases necesarias para la construcción del tendido ferroviario por parte de las empresas peticionarias, siendo la primera la R.O. de 31 de Diciembre de 1844 que reglamentaba las concesiones para producir un ferrocarril y en la cual el Estado velaba por salvaguardar el interés general e instar a las empresas a cumplir los plazos y condiciones especulados de antemano, dejándola entreabierto a la modificación del trazado de las líneas³.

¹ Línea ferroviaria que unía Barcelona y Mataró, con una longitud de 29 kilómetros; finalmente inaugurada el 28 de octubre de 1848.

² COMÍN COMÍN, F., *Hacienda y economía en la España Contemporánea (1800-1936)*, Madrid 1988, Vol. I, p. 352.

³ ARTOLA, M. (Dir.), *Los Ferrocarriles en España 1844/1943*, Madrid 1978, Vols. I: *El Estado y los ferrocarriles*, pp. 40-45.

El inconveniente de esta disposición era que el Estado concebía al ferrocarril como un servicio público albergando su titularidad pero dejando en manos de la iniciativa privada su construcción lo que provocó una gran especulación puesto que las compañías aspirantes sólo tenían la obligación de presentar en un periodo de diez a dieciocho meses las propuestas, preservándole la exclusividad, así como, depositar un pequeño aval como garante de la concesión el cual le sería devuelto si caducara la concesión. De los más de 7500 Km. autorizados sólo se habían concluido hacia 1850 unos 50 km y un centenar estaba en construcción.

Seis años más tarde el retraso del país con respecto a otras potencias europeas -Inglaterra, Alemania y Francia- era cada vez más evidente, por ello se promulgó la ley de 20 de Febrero de 1.850, de inspiración francesa, tras el fracaso de los dos proyectos de ley anteriores: el de Bravo Murillo en octubre de 1.847 y el del Ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas Seijas Lozano en enero de 1.850, ambos bajo el gobierno de Narváez. Esta nueva ley se centró en varios de los aspectos más fundamentales para el desarrollo del ferrocarril, como eran: definir el trazado y el articulado de la red, el sistema de explotación y la titularidad de las líneas. Sin embargo no será hasta la llegada al poder de los progresistas cuando realmente se pueda hablar de un avance notable en el ferrocarril español. La *Ley General de Ferrocarriles*, sancionada el 3 de junio de 1855, supuso que el Parlamento adquiriera mayores competencias en la política ferroviaria para encauzar los dos problemas que más preocupaban a los legisladores: la reducción del tiempo de construcción y el de las subvenciones estatales. Las medidas adoptadas más reseñables fueron las relativas a las concesiones de las líneas, tras acalorados debates parlamentarios se llegó al acuerdo de que los ferrocarriles serían propiedad del Estado, pues se tenía claro que debían ser un servicio público que a su vez era el mayor garante para la generación de riqueza y estarían gestionados por la iniciativa privada -para ello el poder público facilitaba la expropiación de terrenos y la supresión de las tasas aduaneras para todo el material ferroviario necesario en su construcción-. Las concesiones, reguladas por ley, tendrían un periodo máximo de vigencia de 99 años, que al cumplirse restituían al Estado. El Gobierno además de asegurarse la titularidad asumía otros cometidos; ayudando en la ejecución de las obras, reintegrando parte del dinero invertido por las compañías o asegurando unos intereses mínimos a las empresas⁴.

El siguiente paso que iba a dar la Administración era, por necesidad perentoria, la formación de un plan general de ferrocarriles que encauzara de

⁴ COMÍN COMÍN, F. [et al], *150 años de historia de los ferrocarriles*, Madrid 199, Vol., pp. 56-60.

una forma racional el sistema ferroviario español y que lo encumbrara, por fin, al status que poseían los sistemas de algunos países europeos. Así pues, en el año 1864 se va a aprobar una partida presupuestaria para la creación de una comisión de ingenieros cuya acción principal será la preparación de un estudio e informes que determinasen el orden de preferencia de las líneas, los plazos de construcción y las subvenciones estatales, pues muchos parlamentarios estaban preocupados por la posible crisis en la que entraría el negocio del ferrocarril, el cual no daba beneficios y cuyas empresas estaban cada vez más endeudadas, hasta el punto de ir pagando los intereses con cargo al capital. El 14 de abril de 1864 el gobierno redacta una R.O. para la formación de un primer anteproyecto de ley. Los ingenieros consultados clasificaron el conjunto de las líneas existentes en seis grandes grupos, su idea consistía en ampliar las comunicaciones entre las capitales de provincias y Madrid a través de una red radial y configurar una red transversal que pusiera en contacto otros núcleos de población y riqueza que en ese momento por falta de comunicaciones no estaban siendo bien canalizadas. La idea era aprovechar los beneficios del ferrocarril para conectar los centros agrícolas, mineros, etc. para ponerlos en circulación en el mercado nacional e internacional a través de la conexión con las fronteras y puertos marítimos⁵. Redactado el proyecto fue pasado para su aprobación a la Junta de Caminos, Canales y Puertos en julio de 1864 que tras muchas deliberaciones lo rechazó, las razones esgrimidas fueron la de priorizar la construcción de la red en sentido transversal para mejorar la comunicación interprovincial y reforzar el comercio con las materias primas puestas en circulación con el nuevo entramado ferroviario⁶.

El proyecto definitivo que acabaría convirtiéndose en plan general de los ferrocarriles⁷ sería aprobado en 1867 y seguía la clasificación anteriormente expuesta de dividir las líneas existentes en seis grandes grupos⁸, englobando en ellos los trazados radiales y transversales en diversas categorías para conformar la estructura de la nueva red ferroviaria. También se hizo especial hincapié en el apartado de las competencias estatales con el fin de agudizar la construcción, rentabilidad e intereses tanto de las empresas como de los ciudadanos:

⁵ El anteproyecto redactado suponía que una vez terminada la red cubriera un total de 10.618 km, hasta ese momento la construcción comprendía 3800 km.

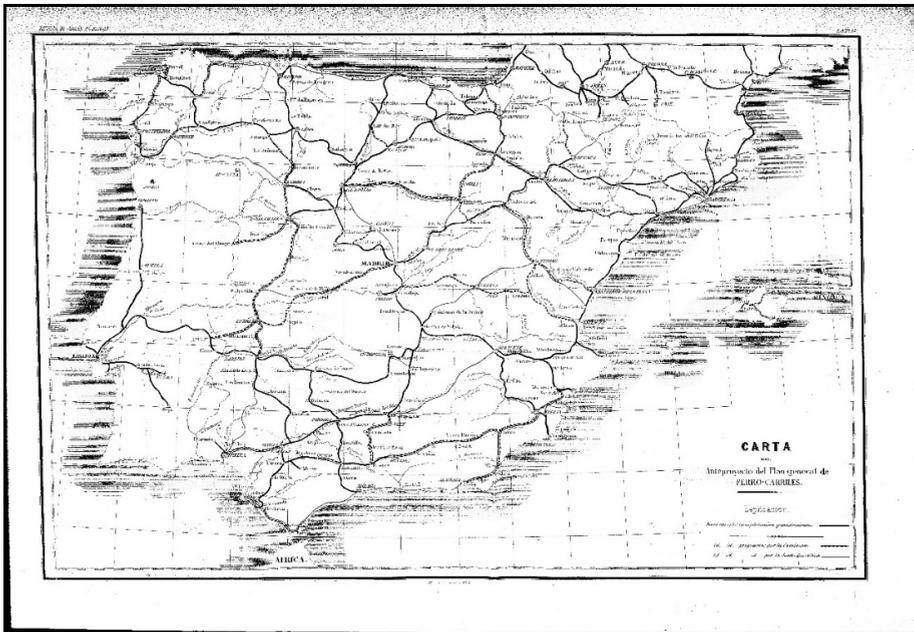
⁶ Esta revisión del proyecto suponía la puesta en marcha de 5.188 km de vía, lo que suponía un total de 12.248 km.

⁷ El plan general proyectaba la construcción de 3402 km. de vía para alcanzar un desarrollo de 10.683 con lo que se ajustaba al primer proyecto de la Comisión de Ingenieros presentado en el año 1864.

⁸ Estos grupos dividían el trazado en: Red del norte, del nordeste, este y su enlace con la del nordeste, mediodía y su enlace con la del este, oeste y su enlace con las del mediodía y norte, noroeste y su enlace con las del norte y oeste.

- a) *Impulso del estado con auxilios inmediatos y efectivos del mismo, en la cuantía y de la manera que en cada caso se estimen suficientes y posibles a las líneas que consideren de primera importancia.*
- b) *Impulso del Estado para la formación de proyectos y auxilios pero que en su día podrán otorgarse de igual modo que en el caso precedente a las líneas de segunda importancia.*
- c) *Protección a toda línea comprendida en la red y que los empresarios quieran ejecutar, con o sin el auxilio de las provincias y pueblos interesados*⁹.

II. CARTA DEL ANTEPROYECTO DEL PLAN GENERAL DE FERROCARRILES



La llegada del Sexenio Revolucionario provocó un cambio en los planteamientos económicos gubernamentales en materia de obras públicas, por lo que, el ferrocarril, experimentó profundas transformaciones¹⁰. Una de las más importantes fue el cese de competencias a Diputaciones y Ayuntamientos,

⁹ *Revista de Obras públicas*, II (1867) 251.

¹⁰ En 1868 el gobierno regente dispuso la total suspensión del sistema de subvenciones a las compañías ferroviarias aunque se creó un fondo de auxilio de bonos del Tesoro que se mantendría para el sostenimiento de los caminos de hierro.

con ello se buscaba descargar el déficit presupuestario estatal que veía en la financiación del ferrocarril una autentica losa, más aún, con los nefastos resultados consecuencia del periodo de crisis¹¹ de 1864-1868, no obstante esta medida no desligaba el sistema ferroviario del control del gobierno pues el ministro Echegaray promulgó en 1870 unas leyes que, a pesar de confirmar el no intervencionismo estatal, si recogía una partida presupuestaria para salvaguardar el sostenimiento ferroviario español.

Esta nueva fuente de financiación no quedó exenta de acusaciones y de partidismos pues como es de prever fueron las grandes compañías - MZA, Norte, Zaragoza, Pamplona y Barcelona- las que captaron el 53,5% de los fondos de auxilio.

Como vemos a pesar de que el alegato doctrinal de los liberales del Sexenio iba en contra del sufragio económico por medio de subvenciones a las empresas de iniciativa privada hay que recalcar que en todo el periodo no faltaron las ayudas reguladas por ley, como es el caso de la de 2 de julio de 1870 que establecía la ayuda en metálico o en obligaciones de ferrocarriles¹². Durante la I República española las leyes en materia ferroviaria no experimentaron grandes avances, sino al contrario, volvieron la vista atrás y establecieron las medidas adoptadas por el primer gobierno revolucionario -Bases Generales de 14 de diciembre de 1868- que establecían el cese de ayuda económica y un mayor plazo de tiempo en las concesiones de las líneas, con la contrapartida que durante los primeros años del sexenio se proyectaron multitud de obras públicas que por motivos diversos -crisis y desconfianza en el sector- no pudieron llevarse a cabo y será durante el periodo republicano cuando empiecen a materializarse, proyectos que dejaban, una vez más, a la iniciativa privada a su libre ejecución. Pero no será hasta los años de la Restauración cuando podamos empezar a hablar de una recuperación y expansión del ferrocarril.

Como hemos observado, la situación del ferrocarril era una máxima que preocupaba a los diferentes gobiernos que se iban sucediendo; cómo no, la reorganización del sector ferroviario sería de nuevo uno de los puntos más importantes dentro del programa político y legislativo de las principales personalidades de la Restauración. Tras la consecución de un periodo de calma político por parte de Antonio Cánovas del Castillo, se emprendió la tarea de dinamizar este sector clave tanto en intereses empresariales, políticos y sociales, para ello se siguió el camino emprendido en agosto de 1873 que establecía una

¹¹ Véase al respecto TORTELLA CASARES, G., *Los orígenes del capitalismo en España*, Madrid 1972, pp.183-200.

¹² COMÍN COMÍN, F. [et al], *150 años de historia de los ferrocarriles*, Madrid 1998, Vol., p. 240.

subida de las tarifas que hasta ese momento estaban comprando las empresas, precios estipulados por la ley de 1855 y que hasta el presente momento - 1876- no se habían revisado en un intento de reorientar los intereses de las compañías ferroviarias y los empresarios. Estas disposiciones tomadas en base a la creación de una comisión que estipulase las nuevas tarifas, entre otros asuntos, serán el germen para que el 23 de noviembre de 1877 se aprobara una nueva Ley General de Ferrocarriles y Tranvías, que para F. Comín “[...] fue continuista, pues no implicó cambios sustanciales en cuanto a las modalidades de financiación de la construcción ferroviaria, ya que el Estado seguiría auxiliando con fondos públicos la construcción y exonerando a las compañías del pago de derechos arancelarios por el material importado.” Las novedades que se recogían iban en la dirección de sus predecesoras, estimular a la iniciativa privada estipulándoles que líneas eran las preferenciales para construir intentado completar el trazado de hierro en zonas con escasa infraestructura o completar los proyectos de las vías más importantes.

Otras de las innovaciones de la ley, como recoge el título, es que aborda la construcción de tranvías y ferrocarriles de vía estrecha, mucho más económicos que los de vía ancha. El gobierno de la Restauración quería a toda costa incentivar al sector y paliar los efectos –todavía se hacían notar sensiblemente- de la crisis de los años sesenta. Esta ley sería mejorada a comienzos del siglo XX pues mostraba carencias en cuanto la financiación gubernamental y a la exclusión de algunos proyectos de ferrocarriles de vía ancha que habían quedado postergados por dar preferencia a los de vía estrecha.

III. EL FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA

Durante nuestro periodo de estudio vamos a observar cómo se van a desarrollar y culminar las diferentes obras y líneas existentes, pues fue durante el reinado isabelino cuando comenzaron los primeros movimientos del ferrocarril en nuestra provincia. Varias son las líneas que se proyectaron durante las décadas del 40 y 50 de hace dos siglos al amparo de las noticias que procedían del exterior de cómo este nuevo invento suponía una revolución en todos los sentidos en los lugares por donde pasase, así pues, bajo el manto de diferentes proyectos, algunos desechados, tanto la Diputación como el Ayuntamiento cordobés dispusieron todos los esfuerzos oficiales para que la ciudad disfrutara de los beneficiosos efectos del nuevo medio de transporte.

Varios eran los puntos por los que el camino de hierro atravesaba la provincia, aprovechando la situación geo-estratégica de Córdoba, pronto se vio

beneficiada por el trazado de vías nacionales que, por necesidad, tenían que circular por nuestra capital:

a) *Línea de Córdoba - Sevilla*
 b) *Línea de Manzanares – Córdoba* } *Línea Madrid – Cádiz*

Otras sin embargo se construyeron al amparo de establecer una mejor conexión entre distintas poblaciones andaluzas que sirviera para mejorar el comercio interior y exterior, quedando configuradas desde un punto de vista gráfico en forma de cruz, atravesando la provincia de Córdoba: de Norte (Valle del Guadiato) a Sur (Subbética) y de Este (Alto Guadalquivir) a Oeste (Vega del Guadalquivir):

c) *Línea Córdoba – Belmez.*
 d) *Línea Málaga – Córdoba.*
 e) *Línea Belmez – Castillo de Almorchón.* } *Línea Ciudad Real – Badajoz.*

El total de kilómetros proyectados que cubrían las líneas que unían Córdoba con las diferentes ciudades ascendía a 981 kilómetros con 66 metros, de los que solamente 449 kilómetros y 459 metros discurrían por el término de nuestra provincia, lo que suponía el 6.19 % del total de los kilómetros que para 1884 estaban en explotación en el país.

A continuación veamos con más minuciosidad como se desarrollaron las líneas anteriormente descritas que pasan por nuestra provincia:

IV. LÍNEA DE CÓRDOBA - SEVILLA

El trayecto que enlazaba las dos ciudades andaluzas por vía férrea fue inaugurado al público el 2 de junio de 1859 con una longitud definitiva de 130,016 kilómetros, tardándose en cubrir el trayecto 5 horas y 17 minutos a lo largo de las 13 paradas¹³ de las que constaba el itinerario.

Los primeros proyectos redactados para la unión de ambas capitales se remontan a la década de los cuarenta pero no será hasta 1853 cuando se apruebe la concesión por la R.O de 25 de enero de 1853¹⁴, a favor de José Joaquín

¹³ Las trece paradas en cuestión que componían el trayecto Córdoba Sevilla, eran: Córdoba, Almodóvar, Posadas, Hornachuelos, Palma del Río, Peñaflor, Lora del Río, Carmona, Tocina, Brenes, La Rinconada y Sevilla.

¹⁴ En realidad el proyecto concesionario aprobado era Sevilla Andújar, dividido en dos secciones, la primera unía Sevilla y Córdoba y, finalmente, esta última con Andújar.

Figueras, como representante de una sociedad en la que también participaban como socios Juan Novés, Ramón Figueras, Francisco Romá y José Prats. Cuatro años más tarde la sociedad de Figueras traspasó el contrato a un grupo con gran participación extranjera: Juan Easthope, Carlos P. Laffitte, Basilio Parent, Pedro Schaken; quiénes junto a miembros del Crédito Mobiliario Francés y Español (Emilio e Isaac Péreire), constituyeron el 7 de junio de 1857, en Madrid, ante el notario Manuel de la Fuente, la Compañía de Ferrocarriles de Córdoba a Sevilla.

Las instituciones locales, Ayuntamiento y Diputación -cordobeses y sevillanos- firmaron un convenio con la Compañía de Figueras en el que se establecía *la subvención de 5000 duros anuales por cada legua de la provincia atravesada por el trayecto durante veinte años [...] empezando el pago cuando estuvieran terminadas el tercio de la totalidad de las obras que debían empezar en Córdoba*¹⁵. Por el contrario, la Compañía del Ferrocarril, debía proyectar el trazado siguiendo los márgenes del río Guadalquivir y asegurar el inicio de las obras no más allá de los cuatro meses una vez aprobados por el estado los planos. No obstante, acuciado por problemas financieros Figueras traspasa la concesión de la línea a la Compañía de Ferrocarriles de Córdoba a Sevilla, en varios años solamente se construyeron una veintena de kilómetros, la cual, recibió una sustanciosa subvención estatal -de la misma índole que la firmada años atrás con las instituciones locales- al ser catalogada línea de primer orden por el gobierno, lo que supuso un considerable impulso constructivo que culminó el 11 de mayo de 1856 con la inauguración del trayecto¹⁶. El material que

¹⁵ A.H.D.P.CO, C-3783, sesión diaria de 8 de enero de 1853.

¹⁶ A.H.P.CO., C 805/2. Copia autorizada del acta de inauguración del camino de hierro de Córdoba y Sevilla, “*En la Ciudad de Córdoba a ónce de Mayo de mil ochocientos cincuenta y seis [...] tubo lugar la inauguracion de los trabajos de esplanacion del Camino ó via ferrea que partiendo de esta espresada Ciudad ha de concluir en la de Sevilla con arreglo a la Real orden que S.M. la Reina Doña Ysabel Segunda [...] se sirvió espedir con fecha veinte y siete de Abril procsimo pasado, [...] El acto de la inauguracion que fué precedido de un repique general de Campanas principio en la Santa Yglesia Catedral donde tubo efecto una Misa solemne oficiando de Pontifical el Ecsmo é Yltmo Sr Obispo de esta Diocesis, pronunciando en ella un elocuente discurso el Beneficiado D. José Fernandez Javier, cantándose un Te Deum con la asistencia del antes referido Sr. Gobernador de esta Provincia; de la Ecsma Diputación Provincial; del Ecsmo Ayuntamiento constitucional de esta Capital; de los Señores Jueces de primera instancia D. José Genaro Gutiérrez de Caviedes y Miguel Aparicio; de otras varias dependencias del Estado, Militares, corporaciones científicas, literarias é industriales; la comisión nombrada para representar la empresa, compuesta del Ecsmo Sr D. Esteban Leon y Medina, Diputado á Cortes por esta Provincia y Director General de Estancadas; y de los Señores D. Carlos Calderón, Admor del Crédito mobiliario Español, D. Pedro Gil [...] y de un numeroso concurso de personas de todas las clases de la Población; hallandose a los al rededores de la Santa Yglesia Catedral los dos Batallones y Escuadras de la Milicia Nacional, la fuerza de la guarnición y la Gua Civil á las ordenes y bajo el mándo del Brigadier de Ynfanteria el Sr D. Martín de*

dispuso la empresa para cubrir las necesidades de los usuarios y de las empresas para el traslado de mercancías fue de 14 locomotoras (de fabricación británica y francesa) y 482 carruajes¹⁷ divididos en:

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| - 1 Coche Real | - 30 tercera |
| - 12 furgones | - 5 vagones de primera clase |
| - 400 vagones de mercancías | - 10 mixtos |
| - 4 vagones para cuadras | - 20 de segunda |

Ascendiendo el montante final del proyecto a 25.5 millones de pesetas.

Unos años después -1861- el tramo inicial de esta vía se uniría con el trazado Sevilla-Jerez-Cádiz, a pesar de las malas relaciones y diversos encontronazos entre ambas empresas se consiguió establecer el objetivo principal que no era otro más que la línea Madrid- Cádiz quedando finalmente concluida en 1866 cuando se anexionaron al trayecto el ramal Manzanares – Córdoba.

En 1875 la Compañía de Ferrocarriles Córdoba - Sevilla decide fusionarse con la M.Z.A., caso extraño, pues lo lógico hubiera sido su anexión a la Compañía del

Colmenares como Gobernador Militar de esta Provincia y Subinspector de la Milicia Nacional. Terminada la fiesta religiosa como á las doce de la mañana partió toda la comitiva por las calles del Baño, Pedregosa, Santa Ana, Jesus María, Tendillas, Gondomar, Plaza del Gran Capitán, Concepcion, á la puerta de Gallegos, con dirección al sitio en donde devia tener lugar la inauguración que lo era la hara de tierra calma que con el nombre de Parada se distingue en el termino y ruedo de esta Ciudad pago de la Victoria, [...], en cuyo punto y para la Ceremonia se había construido por la empresa una magnífica y elegante tienda de Campaña sobre la que se veia ondear primorosos gallardetes y pabellones correspondientes á las tres naciones de que son los Señores empresarios, España, Ynglaterra y Francia. Llegada la espresada comitiva entre una y dos de la tarde en medio de un estraordinario concurso de gentes al lugar destinado al intento y ocupado que fue por el Ecsmo é Ylustrisimo Sr Obispo y demás Sres. del alto clero que le acompañaban, el [...] altar que al efecto se tenia erigido con el mayor lujo y esmerada magnificencia empesó la referida ceremonia, tomando el sr Gobernador Civil una pala de plata con la cual cojio una porción de tierra que colocó sobre un carrillo de mano construido de madera de Caoba, presentandolo al Ecsmo é Ylmo Sr Obispo quien lo bendijo, tomando y retirándolo otra vez aquella primera autoridad lo vació en el terreno marcado para la via ferrea pronunciando al tiempo de egecutar aquella operación las siguientes palabras “En nombre de S.M. la Reina y con arreglo a su mandato de veinte y siete de Abril procimo pasado quedan inauguradas las obras de esplanacion del Ferro-Carril de esta Ciudad á la de Sevilla. Todo verificado y asi y una vez que los operarios y dependientes empezaron sus faenas, la comisión toda se retiró á la Ciudad, verificándolo la fuerza Ciudadana, el Ejercito y la Gua Civil entrando por la Puerta de Gallegos con dirección á sus Cuarteles respectivos. [...]. Córdoba 7 de Junio de 1856”.

¹⁷ SANTIGOSA Y GASPAR, C., *Álbum del viajero por el ferro-carril de Sevilla a Córdoba*. Sevilla: Litografía de Carlos Santigosa, 1861. Diputación de Sevilla, 2001, pp. 13-14

Norte que albergaba algún consejero en común con la Córdoba-Sevilla y los contactos hubieran sido más cercanos. Algunas causas que nos puedan hacer entender el porqué de la fusión con M.Z.A. son de índole económico: la subvención estatal concedida en 1859 caducaba a los veinte años -5 de mayo para el tramo Sevilla-Lora, 2 de junio para el Córdoba-Lora- y la situación financiera por la que atravesaba la Compañía no se podía definir como solvente, aunque hacia frente a sus pagos la amenaza de la supresión de las ayudas acuciaba en la débil contabilidad de empresa. Una segunda causa la encontramos a la hora de mejorar el rendimiento de la productividad para ello se hacía necesario dotar el trayecto con unas infraestructuras mínimas pues el grueso de los dividendos se generaban en las estaciones de Sevilla y Córdoba, mientras que las paradas absorbían un volumen de tráfico insuficiente, debido a las malas condiciones de las estaciones y caminos tanto las carreteras que la unían como su interconexión con otras vías férreas, todo ello a pesar de asumir la Compañía diferentes obras de mejoras y anexión a otros caminos de hierro. La tercera causa para la anexión con M.Z.A. la podemos hallar en las malas relaciones que sostenía con la vecina Compañía del Sevilla-Jerez -Cádiz, con la que ya desde su mismo nacimiento mantuvo encontronazos en cuanto a la utilización y alquiler de las estaciones de Sevilla, paso primordial para la anexión de ambas líneas.

Con este pliego de condicionantes el grupo inversor del Córdoba-Sevilla vio con buenos ojos su adhesión M.Z.A. para recuperar parte del capital invertido y poder sacar un margen considerable de beneficios con la venta de las acciones y bonos. Paso que se realizó definitivamente el 5 de octubre de 1875 cuando representantes de ambas compañías -Ignacio Bäuer y Leopoldo Letton por M.Z.A. y Laffitte y Bailleux por Córdoba-Sevilla- firmaron en París la venta y ampliación de capital¹⁸.

¿Qué supuso para los inversores la venta de la Compañía Córdoba- Sevilla si cómo antes dijimos el panorama ferroviario no cumplió los objetivos que se esperaban en cuanto a rendimiento y beneficios? Según Tedde de Lorca el beneficio neto que lograrían los inversores tras la venta de la compañía estaría en torno al 15-20% del capital desembolsado. La oferta de M.Z.A. alcanzaba los 20.4 millones de pesetas, divididos en 900.000 en efectivo y el resto en un paquete de 38.000 acciones y 34.000 obligaciones de la compañía, mientras que la Córdoba-Sevilla tenía un valor capital de 17 millones de pesetas.

¹⁸ WAIS, F., *Historia de los Ferrocarriles españoles*. Editorial Nacional, Madrid 1974., 2ª ed. pp. 193-195. ARTOLA, M., (Dir.), *Los Ferrocarriles en España 1844/1943*, Madrid 1978, Vols. II: *Economía y ferrocarriles*, pp. 50-54.

La anexión por parte de M.Z.A. respondía a su estrategia de afianzar el monopolio de los ferrocarriles en el sur de España conectándolo con la parte central a través de su línea Manzanares-Córdoba, viendo los inversores los posibles beneficios que podían resultar con la explotación de los principales puertos andaluces: Cádiz y Sevilla.

V. LÍNEA DE MANZANARES – CÓRDOBA

La Ley de 18 de junio de 1856 establecía la concesión para la construcción de un ferrocarril que uniera el sur peninsular con el resto de España. El contrato fue a favor de la empresa del conde de Morny, Chatelus, La Haute y Le Hon, constituida en ese mismo año bajo el nombre de M.Z.A. con un capital de 114 millones de pesetas representadas en un paquete de 240.000 acciones.

En un primer momento la línea fue planteada para tener su cabeza de unión en Villarobledo y de ahí conectar con el Madrid-Almansa por el norte y por el sur, atravesar Despeñaperros, y seguir por la provincia de Jaén para unirse con Córdoba terminando en la capital malagueña. Las esperanzas económicas que emanaban del trazado llevó a M.Z.A a una dura puja con importantes compañías y empresas que también ansiaban la titularidad de la explotación: José Campo, Jorge Loring, Compañía General de Crédito, Martín Larios, M. Retortillo, Compañía de Ferrocarriles Córdoba-Sevilla, etc. pero finalmente M.Z.A. con una puja de 7.3 millones de francos se hizo con su titularidad. Este hecho unido a que años más tarde se anexionará el Córdoba-Sevilla y Sevilla-Huelva hace ver las pretensiones hegemónicas que pretendía adquirir en el sur peninsular. En 1859 la línea quedó dividida en dos tramos: Manzanares-Andújar y de esta última a Córdoba.

Se estipuló un periodo de duración de las obras no superior a los 6 años (1859-1865) para concluir los 243.7 km previstos, insuflados por la consecución de la subasta y por una ficticia seguridad económica -pronto se vería el error cuando en 1866 estalló una crisis en el sector ferroviario que puso en graves apuros la estabilidad de la compañía- un consejero de M.Z.A. dijo: “ *la situación central de nuestra red, formando el tronco desde el cual arrancan en todas direcciones los ramales hacia los extremos de la Península, nos asegura tales ventajas que donde quiera se abran nuevos caminos han de ser nuevos auxiliares que fomenten nuestra prosperidad en vez de temibles rivales que amenacen nuestro porvenir*¹⁹”.

¹⁹ ARTOLA, M., (Dir.), *Los Ferrocarriles en España 1844/1943*, Madrid 1978, Vols. II: *Economía y ferrocarriles*, p. 115.

El 14 de septiembre de 1866 se procedió a una fastuosa inauguración - antes ya se habían inaugurado varios tramos del ramal- a la que asistieron el Sr. Ministro de Fomento, Sr. Director de Obras Públicas y otros altos funcionarios del Estado; desde el Ayuntamiento cordobés se dispuso para que el acto fuera todo lo ceremonioso como la ocasión requería para dar comienzo el servicio público de la línea²⁰, el cual, no pudo empezar de la peor manera posible pues a los pocos días de su puesta en funcionamiento comenzaron a producirse los primeros impedimentos, lluvias, desprendimientos de tierra, etc.

Se establecieron dos trenes diarios el primero con salida en Córdoba a las 14:30 y llegada a Madrid a las 6:55, conduciendo el correo. De Madrid salía a las 20:20 con llegada a Córdoba a las 12:06, este tren incluía coches de primera clase solo entre Madrid y Andújar y de primera y segunda entre Andújar y Córdoba. El siguiente transporte salía de Córdoba a las 5:45 con llegada a la capital a las 23:35, llevando vagones de las tres clases. De Madrid salía a las 7:00 y llegaba a Córdoba a la 1:30. En general tardaba en recorrer los 243.5 kilómetros del recorrido en 17 horas, teniendo unos precios de 194.50 reales para los coches de primera clase, 150.75 para los de segunda y 92.50 para los viajeros de tercera clase. Vemos que los precios en esta época no eran excesivamente caros, no así para el transporte de las mercancías, las cuales, si el trayecto no resultaba excesivamente largo, resultaban muy costosas con las consiguientes dificultades para empresarios y comerciantes que debían

²⁰ El señor García Lovera, redactó con motivo de la inminente inauguración del trazado, la siguiente circular: “[...] *El Presidente usó la palabra para anunciar que el día 14 del mes actual debe abrirse solemnemente al servicio público en toda su extensión la línea férrea de Manzanares a esta capital, con asistencia del Sr. Ministro de Fomento, Sr. Director de Obras Públicas y otros altos funcionarios del Estado que vienen a compartir con los pueblos de la línea la satisfacción que les ofrece un suceso que ha de unirles en estrecho lazo con las fértiles provincias andaluzas por un lado y por el otro con la capital de la Monarquía y demás poblaciones importantes así Españolas como Estrangeras. Dijo su S.S. que una circunstancia tales no era dable que Córdoba presenciase silenciosamente este acontecimiento tan lisonjorio sin tomar parte en la satisfacción general, ni dejar de tributar sus respetos y obsequiosas manifestaciones a l sea una muestra digna y elocuente de os ilustres personajes que han de hospedarse aunque por corto tiempo, en la población siquiera su cultura y de los sentimientos nobles del vecindario [...]*” A.H.P.CO. C805. AH.08.03.03.03. Doc. 4. El consistorio, a pesar del momento de crisis por el que atravesaba la población, no escatimó en gastos a la hora de agasajar a tan ilustres invitados, celebrando un buffet servido por la Fonda de Rizzi que costó a la maltrecha economía cordobesa 10.414 reales, como curiosidad resaltar que la comida consistía en: *Pures de la Reina, Rabioli a la Genobesa, Pescados a la holandesa, Pechugas de abe, Bolvan de Liebre, guisantes a la Parisiene, Perdizes escaldadas, Pavo trufado y ternera asada, Ensalada rusa, Dulces de Vainilla, de tiempo abundantes, Vinos de Oporto, de Burdeos y Helados*. Al buffet asistieron personalidades de la Administración local, militar, Grandes del Reino, Diputados provinciales, consejeros provinciales, Diputados a Cortes, Ingenieros, órdenes militares, senadores... A.H.P.CO. C805. AH.08.03.03.03. Doc. 5. Por otro lado la Diputación Provincial también dispensó a sus invitados con una comida en el salón principal de sesiones de la diputación.

optar por otros medios de transporte, terrestre o fluvial para abaratar costes. Un ejemplo lo tenemos en la prensa local que recoge en primera plana el descontento que hay por el abusivo precio del traslado de las materias primas presentando el caso del transporte de un vagón cargado de carbón²¹, ejemplo, muy acertado por el peso que tenía en la economía de la provincia cordobesa el comercio de minerales procedentes de las minas de Belmez y Peñarroya-PuebloNuevo.

VI. LÍNEA DE MÁLAGA-CÓRDOBA

Desde los primeros proyectos que aspiraban unir ambas poblaciones, allá por los años 40 del siglo XIX, hasta que las obras estuvieron acabadas el 15 de agosto de 1865, el deseo pudo más que los múltiples impedimentos que a lo largo de 20 años retrasaron su explotación. Al hilo del empuje empresarial de grandes familias malagueñas, Larios, Loring... las corporaciones locales malagueñas vieron con buenos ojos la construcción de la línea férrea, por la posible repercusión que en la economía malacitana iba a tener. Los primeros planteamientos escudriñaban insertar la capital malagueña dentro del circuito ferroviario andaluz, cuyo bloque principal eran las líneas Sevilla-Córdoba y Córdoba-Madrid.

En los primeros contactos entre ambas corporaciones para que cristalizase el proyecto, se resolvió pronto que fuera en la capital cordobesa donde se ubicara el nexo de unión entre los diferentes ramales que discurrían por las tierras andaluzas. Esta elección estuvo marcada por cuestiones económicas, no en vano, Málaga poseía una de las grandes salidas a los mercados europeos, su puerto, y la idea de poder canalizar los productos, sobre todo los aceites cordobeses y jiennenses y el carbón procedente de las ricas minas de Belmez y Espiel, fueron de gran acicate para dicha elección. Pero no sólo este factor fue el que declinó la balanza, hay que tener en cuenta que por esos años las noticias del plan ferroviario español están muy presentes y los habitantes de Málaga empiezan a tomar conciencia de la necesidad de que su ciudad estuviera conectada con el resto de España por el temor que producía que esta nueva red del transporte de mercancías dejara a Málaga y su puerto fuera del panorama comercial, nacional y europeo²².

Así en 1852 la Diputación malagueña decide elevar instancias a la reina para iniciar la aprobación del proyecto, a esta petición se le suma su homóloga cordobesa. Se crea una comisión especial para dicho asunto en la cual estaba

²¹ DIARIO DE CÓRDOBA, 1-IX-1869.

²² WAIS, F., *Historia de los...*, o.c., pp. 147-148 y 349-352; MORILLA CRITZ, J., *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía*. Ins. de Historia de Andalucía, Córdoba 1978. pp. 117-119.

representado Martín Larios, quien por iniciativa propia presenta un proyecto personal al margen del oficial para que se le concediese la titularidad de la obra, para ello, garantizaba depositar el 3% total del costo final de la obra antes de tres meses después de la concesión de la obra, por su parte, el empresario recibiría 4.8 millones de reales por legua en acciones al 6% de interés anual. Pero en el transcurso de las negociaciones interfiere José de Salamanca, empresario especializado en asuntos ferroviarios y presenta un pliego de condiciones que mejoraban las que presentaba Larios. Al cabo de un año de negociaciones entre ambas partes con el Gobierno se decide dar la concesión a Martín Larios. Pero tras los avatares políticos de 1854 Larios decide renunciar a la concesión que pasa a manos de Salamanca quien tras el cambio político huye de España y el Gobierno no tiene más opción que redactar la Ley de 13 de mayo de 1855 cancelado cualquier proyecto Córdoba-Málaga.

La tercera tentativa será la que por fin se apruebe. La encabezan grandes personalidades malagueñas por medio de una sociedad que aglutina a: empresarios como Larios, Heredia y Loring, Ayuntamiento de Málaga y Córdoba, capital francés por medio de la Sociedad Vitali, Picard y Cía. Con un capital de 202.9 millones de reales, a lo que hay que sumarle la subvención estatal que ascendía a 71637897.66 millones de reales que recibió por R.O. de 19 de diciembre de 1859. La construcción comenzaría en 1863 con el tramo Málaga -Alora y concluyeron el 15 de agosto de 1865 con el tramo Córdoba Alora, con un coste total que finalmente sumó los 297.8 millones de reales y una longitud de 192.370 kilómetros y un material móvil de 30 locomotoras y 520 carruajes. Se dispuso dos trenes diarios que cubrían la distancia en 7 horas y 55 minutos.

Sólo unos años más tarde -1869- de su puesta en explotación la Compañía tiene que declarar la suspensión de pagos por falta de liquidez, a pesar de que un año antes recibieran ayudas estatales de 3981481 de reales, no fueron suficientes para compensar las deudas adquiridas por la compañía con sus obligacionistas. El Consejo de administración sólo veía factible dos soluciones, invertir más dinero en la mejora de las infraestructuras y lograr así un aumento del producto y llegar a un acuerdo con sus acreedores, lo que supondría endeudarse aún más y no poder hacer frente a los pagos. La segunda pasaba por la paralización de las obras del otro ramal -Loja-Granada- del cual la empresa era concesionaria y declarar una suspensión de pagos, como finalmente ocurrió, como hemos dicho, en 1869. Este hecho fue bastante propicio para la empresa, pues al no tener que pagar de inmediato a sus acreedores, consiguió acabar el ramal de la línea de Granada con los resultados conseguidos de la explotación del Córdoba-Málaga. En Agosto de 1870 la Junta General logró un convenio con sus accionistas acreedores para satisfacer sus deudas por medio del pago anual

del producto líquido de la explotación, que en aquel periodo estaba valorado en 5.5 millones de reales. Así pues el convenio pudo satisfacerse en 1877, como nos cuenta Morilla Critz: “*El cumplimiento pudo hacerse de forma rápida, comenzando a llamar en el mismo año a los obligacionistas para el pago del cupón vencido y para el canje de los títulos antiguos por otros nuevos, que comenzarían a amortizarse por sorteo a partir del mismo momento en que se hubiesen canjeado todos los títulos*”²³. Superado este escollo financiero el futuro se presentaba rentable para los accionistas de la compañía, pero los beneficios seguían sin ser los esperados y las dudas para recuperar el capital invertido empezaron a aflorar.

La ocasión para terminar de una vez por todas con aquellas circunstancias se dio en 1877 cuando la nueva Compañía de los Ferrocarriles Andaluces planteó la opción de absorber las líneas de Córdoba -Málaga, Córdoba- Belmez y Málaga-Granada, con una oferta de 113.000 francos por kilómetro, o lo que es lo mismo, un precio total de 142.260.220 reales y la seguridad de asumir las obligaciones deudoras de la compañía los señores Heredia, Loring y Larios que sumaban un total de 88.896 obligaciones hipotecarias. En sesión extraordinaria de 20 de noviembre de 1878 se aprobó la venta de las líneas²⁴, en un ambiente crispado que no refleja la contundencia de los votos, - 6 votos en contra y 348 a favor²⁵-, en el que se criticó la forma en la que la dirección había manejado los préstamos y los recursos financieros de la compañía que habían conducido a la quiebra y total desaparición de la misma.

VII. LÍNEA DE CÓRDOBA – BELMEZ

A primera instancia, nos resulta difícil de entender como un ferrocarril con un trazado tan corto -apenas 73.18 kilómetros- y con tantas partes interesadas en su construcción, se retrasara en hacerse realidad más de 21 años. Las respuestas las hallamos, principalmente en factores naturales, pues el trayecto discurre entre Sierra Morena y el valle del Guadiato zonas en las que las complicaciones orográficas eran bastantes significativas lo que ocasionaba multitud de cambios en el proyecto, al igual que en el presupuesto, cuyas cifras primigenias quedaron altamente superadas.

²³ MORILLA CRITZ, J., *Gran capital...*, o.c., p. 170.

²⁴ El convenio fue aprobado por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en sesión de 17 de mayo de 1879, siendo administrador de la misma, Jorge Loring. El acuerdo final fue firmado en escritura pública en Madrid el 27 de mayo de 1879, representando a la compañía vendedora los señores Juan Francisco Luciano Villars y Marcelo Rosella y Cizalette.

²⁵ En la votación participó como accionista el Ayuntamiento de Aguilar de la Frontera.

Las primeras iniciativas serias datan del año 1854 cuando Hipólito García y Ladrón de Guevara, conde de Santa Olalla, recoge a modo de concesión las pretensiones, por un lado, de las autoridades cordobesas cuyos estudios advertían de la vital importancia de la construcción del camino de hierro para canalizar las riquezas mineras de Belmez y Espiel pues gracias al comercio con los diferentes mercados nacionales y con la conexión con los puertos andaluces de Cádiz, Sevilla y Málaga, puerta de salida para colocar los minerales en el extranjero serviría para el desarrollo económico y social de la zona, hasta ahora desaprovechado a consecuencia de las pésimas comunicaciones con las que contaba, o mejor dicho, no contaban los yacimientos. Por otro lado, las pretensiones capitalistas de un grupo de empresarios malagueños abanderados por Heria, Loring y Larios que veían en la cuenca carbonífera cordobesa una fuente de energía barata para abastecer sus industrias y ya de paso abrirse paso en el mercado de las materias primas con el monopolio de su transporte para hacer frente a las que exportaban Inglaterra. La concesión hecha a Santa Olalla establecía la unión de la línea con la general de Córdoba a Sevilla por el pueblo de Trassierra, un trayecto de 65.3 kilómetros, a pagar íntegramente por el concesionario con una cláusula que le obligaba a depositar al cabo de los seis meses tras su titularidad una fianza de 1.5 millones de reales. Las condiciones también pactaban el uso de locomotoras pues en el primer proyecto aprobado la tracción de los vagones se hacía mediante fuerza animal. Pasado el plazo para abonar el depósito la concesión le fue anulada²⁶.

En 1861 por escritura pública en Madrid el 6 de marzo queda establecida la Sociedad Anónima del Ferrocarril de Córdoba a Belmez, bajo presidencia de don Francisco Romá, cuyo objetivo se basaba en la búsqueda de capitales para lograr la construcción del ferrocarril y crear un sistema de explotación de las minas bajo control de la sociedad. En un primer momento el proyecto es aprobado mucho después de que comenzarán las obras el 20 de noviembre de 1857, pero la desconfianza de los inversores ante nuevas propuestas ofertadas al gobierno hicieron que retiraran el apoyo financiero a Romá, paralizándose las obras y perdiendo la concesión. A este le siguieron muchos otros proyectos que iban quedándose en el olvido, hasta que en 1868 Jorge Loring emprende las negociaciones oportunas para apropiarse de la construcción del Córdoba - Belmez; el empresario contacta con un colaborador suyo, Joaquín de La Gandara, marqués de La Gandara para encomendarle los aspectos técnicos del trayecto que tantos retrasos y problemas estaban dando. El proyecto presentaba un nuevo trazado de 71 kilómetros y un coste final de 14.25 millones de reales. La primera mitad de las obras concluyen el 28 de noviembre de 1870 abriéndose

²⁶ WAIS, F., *Historia de los...o.c.*, pp. 354-355; SOLER DE MENA, J., “Ferrocarril de Andalucía. 4ª sección”, en *Revista de Obras Públicas*, 18-21 (1854) 223-245.

al servicio público el tramo Alhondiguilla-Belmez y finalmente el 5 de septiembre de 1873 se concluyen las obras con el tramo Obejo - Córdoba²⁷.

Victoriosos en su lucha contra la orografía, los gestores de la compañía tenían que hacer frente a nuevos retos pero estos ya de otra índole: económicos. Sólo dos años más tarde, el 18 de mayo de 1875 se declara la banca rota de la empresa, solicitando una suspensión de pagos. Se llega a un acuerdo con los acreedores para poner en venta la línea y poder hacer frente a las deudas, el consejo de administración, presidido por Larios saca a pública subasta, pero no encuentran compradores, hasta el año 1877 en que se forma la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. El Sindicato Larios, Loring, Heredia establecen las gestiones oportunas logrando un principio de acuerdo de venta en 1879 que no llega a buen puerto. Finalmente se adjudica la línea a don Francisco Reyna que, a su vez, la cede a Loring y veinte días más tarde la traspasa a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, el 30 de enero de 1880. Como hemos visto, muchos cambios se produjeron en la administración de la compañía, las causas las encontramos en el buen olfato para los negocios de los tres empresarios malagueños, quienes construyeron la obra con un coste casi idéntico a la subvención gubernamental recibida. Tras su puesta en funcionamiento, y ver que los índices de los beneficios derivados de su explotación no eran los previstos deciden instaurar una suspensión de pagos para deshacerse de los acreedores y ponerla en venta, vendiéndola a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, con participación de los tres malagueños, para finalmente hacerse con su propiedad con una inversión de la sexta parte del valor total de la propiedad²⁸. Es lógico este plan especulativo en unos momentos en los que

²⁷ Había un tren diario que conectaba la Venta de la Alhondiguilla y Belmez en combinación con las líneas de Belmez a Almorchón y de Ciudad real a Badajoz, con salida de Belmez a las 18:45 y su regreso a las 6:40. Se dispuso un servicio de diligencias para trasladar a los viajeros desde Córdoba hasta la estación del ferrocarril de la Alhondiguilla, con unos precios que oscilaban entre los 35 reales de la berlina, 28 rs. en el interior y 21rs. en Cupé. DIARIO DE CÓRDOBA, 3-III-1871. A la conclusión del último tramo las autoridades locales no dispusieron ningún tipo de celebración, como bien recoge la prensa local: “*Sin inauguración oficial se ha abierto al servicio público la línea férrea de esta capital a Belmez, circulando los trenes con sujeción al cuadro que desde hoy incluiremos en la sección comercial. Desde luego nuestros lectores encontrarán como nosotros muy incómoda la hora de salida de esta capital del tren mismo, lo que significa que mejorará mucho en la nueva marcha de invierno*”. “*Habrà dos trenes diarios: uno mixto y otro de mercancías. El mixto saldrá de Córdoba a las 3:45 y llegará a Belmez a las 8:37. De Belmez saldrá a las 17:26 y llegará a las 22:18. El de mercancías tendrá su salida de la capital a las 5:30 con llegada a Belmez a las 11:29. De Belmez saldrá a las 13:30 entrando en la ciudad a las 19:29. Por esta línea puede seguirse hasta Almorchón donde empalma con la línea de Extremadura*”, DIARIO DE CÓRDOBA, 6-IX-1873.

²⁸ MORILLA CRITZ, J., “El negocio de construcción del ferrocarril carbonero de Belmez y Espiel y la economía andaluza (1850-1880)”, *Actas del III Coloquios de Historia de Andalucía*, vol. III, Córdoba 1985, pp. 107-19.

el ferrocarril estaba inmerso en plena crisis y más observando los buenos resultados obtenidos con la venta y posterior adquisición de la línea Córdoba-Málaga.

VIII. LA ESTACIÓN DE CÓRDOBA

Desde la aprobación para su construcción por R.O. de 2 de marzo de 1859 hasta nuestros días la estación de ferrocarriles de Córdoba ha experimentado multitud de modificaciones, desde los primeros *tinglados de madera* propuestos por M. Lionnet en 1859 hasta las modernas instalaciones de hoy día preparadas para albergar la alta velocidad ferroviaria española.

El primer complejo destinado a la estación y el depósito de locomotoras estará ubicado entre el paseo de la Agricultura y las Huertas de la Reina compuesto por cuatro edificios independientes para satisfacer las necesidades del nuevo medio de transporte:

- 1.- *Edificio de Viajeros*: Formado por un tinglado de madera de 45 metros de largo por 15 de ancho.
- 2.- *Depósito de Locomotoras*: Edificio de madera de 30 m. de longitud por 15 m. de ancho.
- 3.- *Estación de Mercancías*: Ubicada en las Huertas de la Reina, próxima al Pretorio por su cercanía a la confluencia de los caminos de la sierra, Madrid y de algunos pueblos de la provincia. Tendrá unas medidas de 30 m. de lado.
- 4.- *Cochera*: Estará construida entre la estación de viajeros y la de mercancías.
También en madera, siendo un edificio totalmente cuadrado con 15 m. por cada lado.

Los planos presentados por la Compañía de Ferrocarriles de Córdoba a Sevilla, propietaria de la estación, al mes siguiente de su aprobación por R.O. planteaban un edificio, aunque de carácter provisional, sensiblemente mejorado al del primer plano: *“Edificio neoclasicista alargado, de una sola planta, de carácter horizontal, rompiéndose su uniformidad por medio de pabellones extremos que avanzan hacia adelante, con sus muros horadados por cuatro ventanas arqueadas, de tamaño inferior al resto de los vanos, todos los cuales se encuentran unidos por la línea de imposta que recorre todo el edificio”*²⁹.

²⁹ LÓPEZ GARCÍA, M., *MZA: historia de sus estaciones*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos [etc.], 1986, p. 125.

Como legítima constructora y propietaria de la estación, la Junta Administrativa de la compañía no tuvo en cuenta las otras tres líneas que partían de la ciudad y por tanto las condiciones físicas del edificio y las cláusulas para poder utilizarlas impuestas a sus compañeras fueron abusivas hasta el punto que a pesar de la oposición de las élites políticas de la ciudad, tuvo que ser el gobierno quien dictaminara por R.O. de 30 de abril de 1865 a realizar un proyecto de estación apropiado para el servicio común de las líneas de Málaga, Manzanares y Sevilla. El proyecto fue evaluado por la dirección de Obras Públicas quien lo devuelve el 24 de noviembre conminándolo a unas modificaciones prescriptivas porque el propósito no cubría las necesidades que ocasionaría el uso simultáneo de la estación por tres compañías. Estas disposiciones fueron:

- 1.- Se disponía que se independizara lo más posible el servicio de viajeros del de mercancías.
- 2.- Cubrir las tres vías de viajeros con andenes a lo largo de 75 metros del edificio de viajeros.
- 3.- Aumento del vestíbulo y del local de devolución de equipajes; hacer un salón de espera para viajeros, de sus equipajes; mejorar la decoración de la fachada que da a la población, ampliar las cocheras y edificar las de las locomotoras de forma circular.

Un año más tarde estaban instaladas en la estación de Córdoba las dos primeras líneas, la Córdoba-Sevilla y la Manzanares-Córdoba, al alquilarla a la segunda hasta 1875 año en que M.Z.A se anexiona la Córdoba-Sevilla y por tanto la estación pasa a su propiedad.

En 1873 queda concluida la última red ferroviaria de la provincia la línea Córdoba-Belmez, en un principio -1865- la empresa concesionaria descartó la idea de alojarse en la estación cordobesa y construir una nueva en las inmediaciones de la Puerta de Plasencia, a pesar del costo que podría ocasionarle no sólo el nuevo edificio sino también el desmonte que habría que realizar en los terrenos del Marrubial, para ello pidió al Ayuntamiento³⁰ les cediera las

³⁰ “Don Francisco Romá individuo de la Junta de gobierno de la Sociedad del camino de hierro de esta Ciudad a Espiel y Belmez. Constructor general de la vía y encargado de la modificación de los estudios, para dar cumplimiento á la Real orden de 12 de Enero de 1863, según traslado de ella remitido á la Sociedad por el Yngeniero Geefe de la Ynspección de Sevilla con fecha 22 del mismo mes y año, a V.E. con el debido respeto expone: *Que en atención a que el trayecto aprobado, quedó á otro lado de la estación del camino de esta a Sevilla; pero bastante inmediato á ella, resultando que todos los caminos tienen como punto forzado de partida la citada estación, lo que á mi entender no puede convenir á esta Ciudad por la concentración á un solo puerto de todas las vías, dejando sin vida el todo de la población; en consideración á esto y deseando por mi parte darle cuanto impulso y desarrollo sea posible he ecsaminado en unión del Sr. Yngeniero de la construcción todos los*

8,2 ha necesarias, petición aprobada, con la única condición de poner las agujas para el cambio de vía dentro del recinto a fin de evitar entorpecimientos y retrasos al público en su tránsito por los caminos que cruzan ese punto, en sesión de 28 de septiembre porque el consistorio veía una buena oportunidad de revitalizar el distrito de San Lorenzo a pesar de poder entrar en conflicto con la Diputación pues planeaba la construcción de un correccional, cuyos planos ya estaban trazados por el arquitecto Pedro Nolarco Meléndez, en dichos terrenos, finalmente la opción de construir una nueva estación fue desechada, por la empresa a través de una circular expedida en Madrid el 27 de agosto de 1866 alegando razones facultativas, pasando a utilizar la común desde el mismo día de su inauguración³¹.

alrededores de esta Ciudad, dando por resultado el estudio que la estación de nuestra vía férrea podría colocarse en el terreno de la propiedad de este Municipio situado en las afueras de la puerta llamada de Plasencia terreno que si bien tiene que ocasionar extraordinarios gastos a la ciudad por el gran desmonte que hay que hacer; sin embargo de ello lo sufraga con gusto, calculando los inmensos beneficios; porvenir y vida que deben resultar a la población y en especial á el populoso barrio de San Lorenzo por ser la vía directa de le estación y el sitio donde indudablemente deberán establecerse los depósitos de carbones y minerales que se transporten en en la línea, convirtiéndose en un centro de vida lo que hoy está muerto, en virtud del movimiento y transacciones á que dará lugar el establecimiento de la Estación: en su atención.

Suplico a V.E. se sirva tomar en consideración las razones espuestas, y si según acuerdo de esa Excma Corporación puede darme seguridad de que se cederán como unas ocho hectáreas del terreno mencionado, que es lo que cálculo puede necesitarse, dispondré que el Yngeniero Gefe de la construcción que está practicando los estudios para la variación del trazado, los efectúe sirviéndole de partida dicho punto, para elevarlos á la aprobación del Gobierno de S. M. y aprobados que sean los planos tendré el honor de pasar a V.E. uno detallado, marcando la cantidad fija del terreno que se necesita, con sus linderos y cuantos requisitos se ecsigen en el formulario aprobado por el gobierno”, A.M.CO., C805/3.

³¹ *Ibidem.*