

# Despegue del transporte: el ferrocarril en Marchena (Sevilla) (1858-1940)

Oliver Tovar

RESUMEN: El trabajo que presento a continuación hace un recorrido sobre el funcionamiento del ferrocarril a su paso por la estación de Marchena, englobando desde su construcción hasta su puesta en funcionamiento.

PALABRAS CLAVES: Marchena, Valchillón, ferrocarril, estación, Andaluces, Ministerio de Fomento.

ABSTRACT: The work presented below makes a journey on the operation of the railway passing through the station Marchena, encompassing from construction to commissioning.

KEY WORDS: Marchena, Valchillón, railroad, station, Andalusia, Ministry of Development.



Tren 230-4117, ex Andaluces 307, 01-04-1966. Foto: L.G. Marshall.

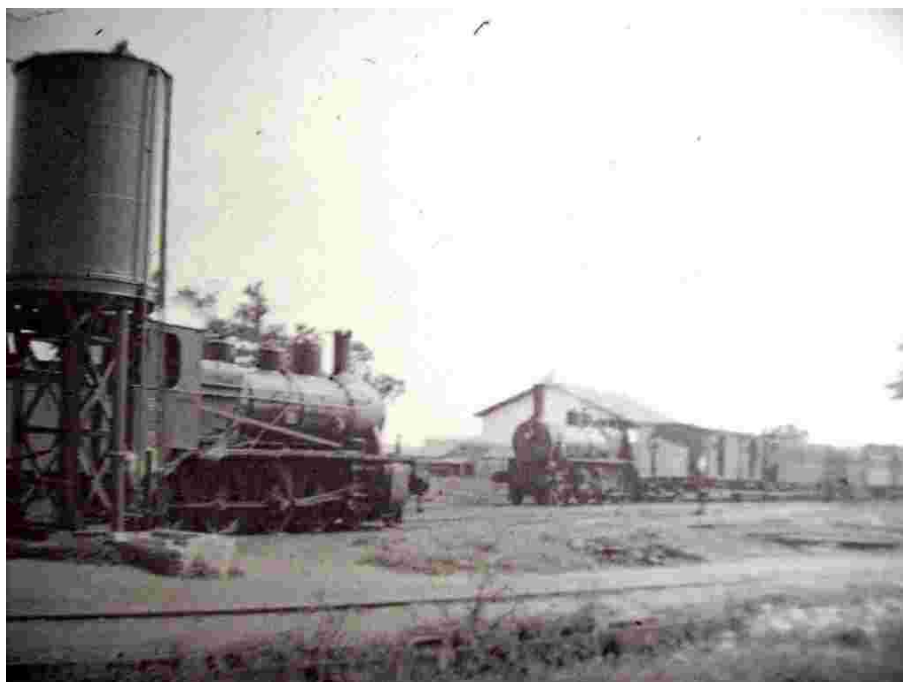
## INTRODUCCIÓN.

Decidí realizar esta investigación movido por mi curiosidad a la historia de mi pueblo, y ante mi amor por esas máquinas de gran tonelaje que sirvieron de nexo de unión entre ciudades estrechando sus distancias. La aparición del ferrocarril contribuyó en gran medida al avance tecnológico e industrial. Además produjo una auténtica revolución en el mundo del transporte.

Encontramos la definición de ferrocarril, palabra derivada (del latín ferrum, hierro y carril) como un sistema de transporte terrestre de personas y mercancías guiado sobre una vía férrea.

Todo aquel que deseara realizar un proyecto de construcción de líneas de ferrocarril debía contar antes con el consentimiento del Estado. Éste exigía que se le presentase un informe detallando el trazado, el proyecto, los planos, así como presupuesto y pliego de condiciones de la empresa.

Se exigía un reconocimiento previo del terreno por donde iba a transcurrir las vías. Legalmente cualquiera podría realizarlo, aunque sí es verdad que en la mayoría de los casos se exigía como hemos mencionado antes la autorización del gobierno por ser ellos los autorizados en recoger más información sobre las fincas de los propietarios respectivos por donde discurriría el trazado ferroviario.



Estación de ferrocarril de Marchena.

Se debían de seguir una serie de puntos para poder realizar el proyecto: se debía tratar de una línea de servicio general, incluida en el plan general de ferrocarriles. Además se solicitaría la declaración de interés y utilidad pública con vistas a obtener subvención y auxilios del gobierno y las provincias.

El proyecto se presentaba en el Ministerio de Fomento y el solicitante depositaba un 1 % del importe total en concepto de fianza. Tras escuchar el informe de la Junta Consultiva de Camino, el proyecto era remitido a los gobernadores de las provincias interesadas en el trazado. La petición de la línea se publicaba en los boletines oficiales abriéndose un plazo de dos meses durante el cual se oía a las corporaciones y particulares. Pasado este plazo la diputación remitía de nuevo el proyecto

al gobierno acompañado de un dictamen. La Junta Consultiva de Caminos proponía al peticionario las modificaciones que considerase oportunas. Si se probaba el proyecto se procedía a tasar los gastos efectuados durante la realización del proyecto con el visto bueno de la Junta Consultiva. Cumplidos estos trámites el gobierno presentaba a las Cortes el correspondiente proyecto de Ley de concesión. La cantidad servía de tipo para subasta. Ésta era adjudicada al postor que ofreciese mayor rebajas sobre el tipo de salida. Obtenida la concesión la empresa podía comenzar las obras.

El gobierno designaba inspectores que velasen por el cumplimiento de las condiciones impuestas por el gobierno. El concesionario no podía alterar en el más mínimo detalle el proyecto aprobado sin que mediase una consulta ante la inspección del gobierno. Para que esta modificación fuera aceptada exigía la presentación de los siguientes documentos: memoria justificativa del cambio, los planos y perfiles indicando la variación que se propone, presupuestos, y estados de alineaciones, rasantes... Una vez finalizada las obras, la empresa sometía al gobierno la inspección de los trabajos, tanto de tipo administrativo y mercantil. La inspección comentada anteriormente traía consigo una serie de gastos de material e indemnizaciones.

Al Estado siempre le ha preocupado que las compañías de ferrocarriles se dedicasen al servicio público con el fin de obtener beneficios. En un principio se fijó unos precios unitarios para todas las compañías. Esta debería de mantenerse así durante los años 1868-1873, pero por cuestiones de competencia con otras líneas u otros medios de transportes esto no se cumplió, sino que estas empresas se pusieron las tarifas a modo de que le produjesen más ganancias. El carácter revolucionario del nuevo sistema de transporte, dotado de mayor capacidad de arrastre, con una velocidad muy superior a la de los sistemas alternativos y al mismo tiempo con unos costos excepcionalmente bajos en comparación con cualquier otro sistema hasta entonces conocido.

El 30 de mayo de 1877 tiene lugar ante un notario de Madrid, el acto fundacional de la Compañía de ferrocarriles andaluces, la cual que pasó a convertirse en la tercera compañía ferroviaria más importante de España.

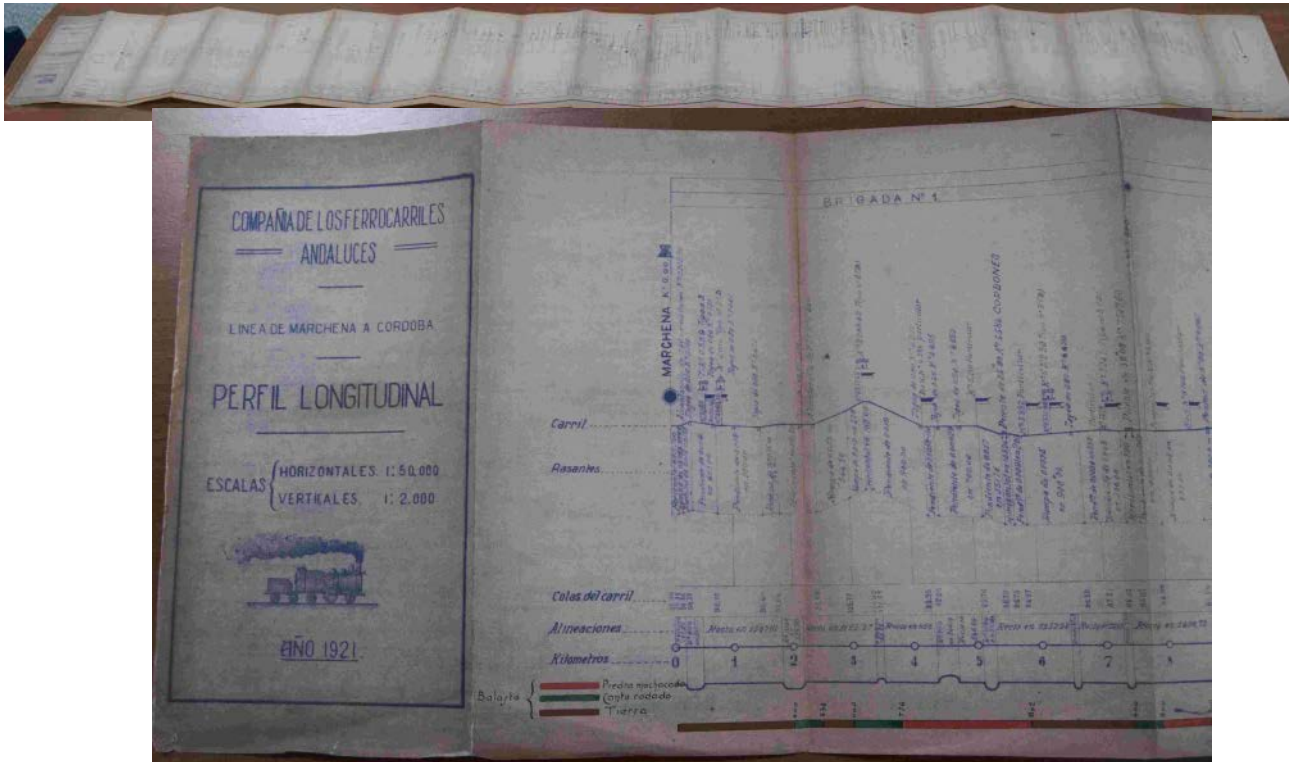
La línea ferroviaria de Marchena a Valchillón mantenía competencia con la compañía MZA, dominadora del tramo ferroviario del valle del Guadalquivir entre Córdoba y Sevilla. Esta línea se planeó inicialmente partiendo de Marchena para llegar a Montilla, punto de entronque con el ferrocarril Córdoba-Málaga.<sup>1</sup>La construcción no se demoró en exceso y en 1885 ya estaba completamente operativa. El movimiento de viajeros no fue demasiado relevante.<sup>2</sup>

---

1 X Certamen nacional de jóvenes investigadores. Origen del Ferrocarril en la Campiña Sevillana. I.E.P. López de Arenas de Marchena. Tomo I.

2 Cuadernos del Archivo Histórico Ferroviario, nº 4, 2009, pág 6

## LA LÍNEA DE FERROCARRIL.



Plano del perfil longitudinal de la línea de Marchena a Cordoba. 1921

Los primera información que adquiero sobre las primeras líneas de ferrocarril que pasarían por Marchena son las aportadas por el periódico de la Gaceta de Madrid donde se especificaba lo siguiente: “*Accediendo S.M. la reina (Q.D.G) a una solicitud de D. Tomas A. de Pintado, se dignó autorizarle por el plazo de nueve meses los estudios de un ferrocarril que desde Utrera fuese a terminar en Marchena. Entendiéndose que por esta autorización no se le confirió derecho alguno a la concesión del camino, o indemnización de ningún género, ni se restringió la facultad del Gobierno de dar iguales autorizaciones a los que pretendan el estudio de la misma línea, y de someter a las Cortes la concesión con arreglo al proyecto más ventajoso, o negarla si juzgare que el establecimiento del ferrocarril ha de lastimar intereses o derechos creados en virtud de otras concesiones, o ser perjudicial desde el punto de vista del interés general del país.*”

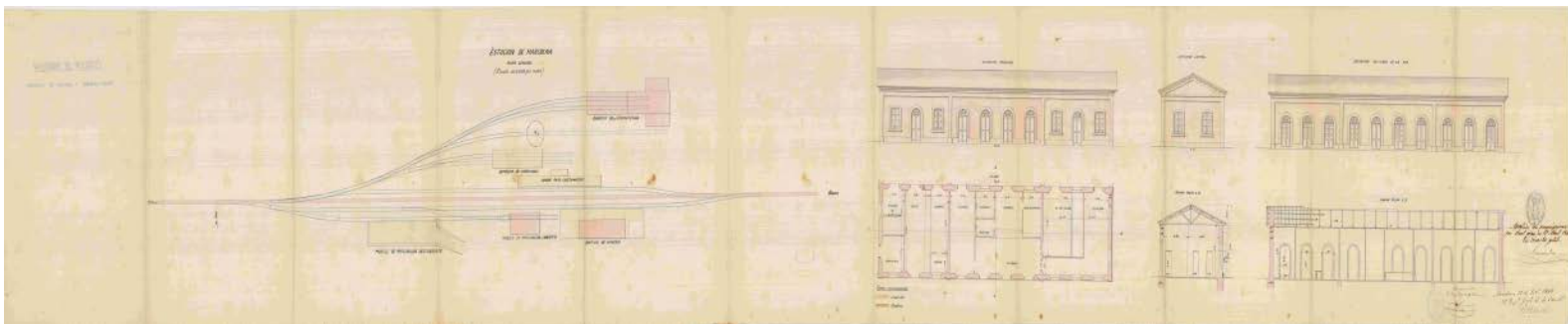
*De Real orden lo digo a V.I para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde a V.I muchos años. Guendulain. Sr. director general de Obras públicas”*.<sup>3</sup>

La deseada inauguración de los trabajos de la línea férrea del camino de Utrera a Osuna, cuya primera sección a Morón estaba explotándose, tuvo lugar en la importante villa de Marchena .<sup>4</sup>

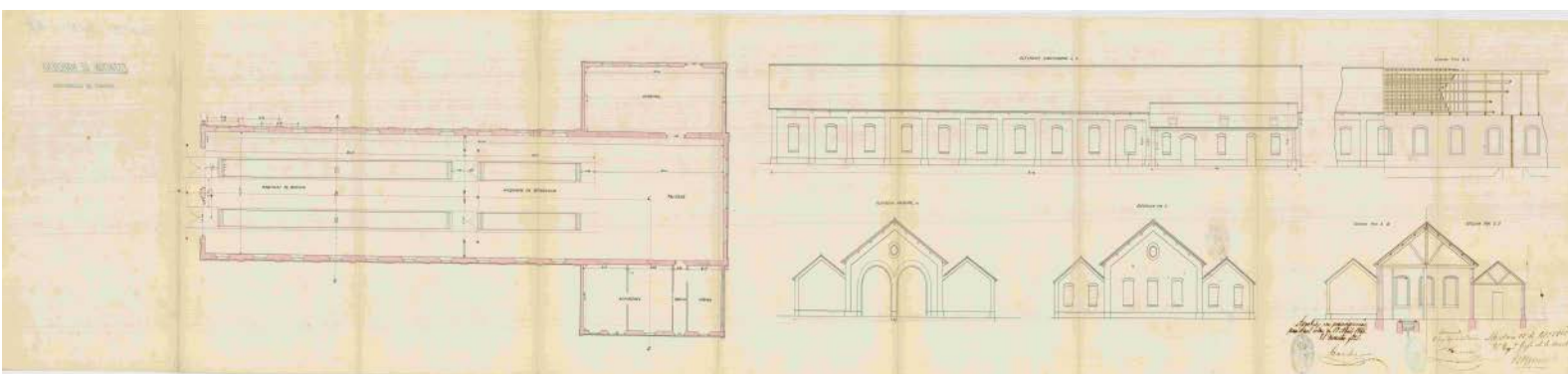
<sup>3</sup> Gaceta de Madrid. Domingo 21 de marzo de 1858. Número 80

<sup>4</sup> La España. Madrid, martes 17 de enero de 1865, Año XVIII-nº 5673.

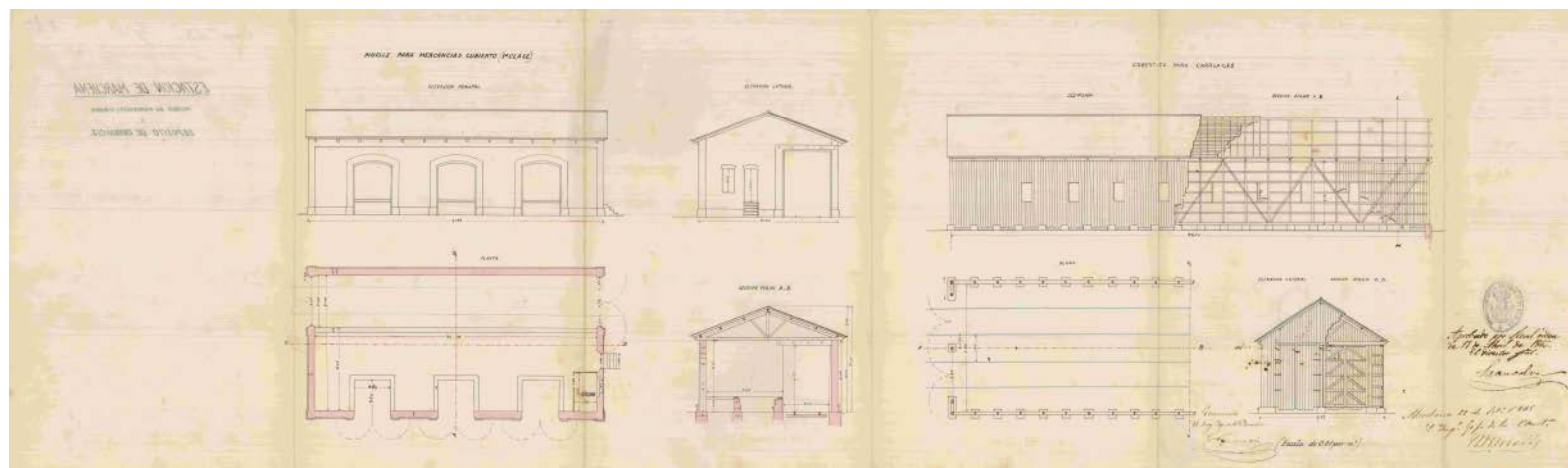
Un tren especial llevó a la empresa concesionaria y convidados desde la estación de Utrera a la estación de Morón, donde aguardaban varios carruajes.<sup>5</sup>



Estación de Marchena. Plano general y edificio para viajeros. Archivo Histórico Ferroviario. 22 de septiembre de 1865



Depósito de locomotoras y Depósito de Carruajes. Archivo Histórico Ferroviario. 22 de septiembre de 1865.



Un periódico de Sevilla se quejaba de que continuasen paralizadas las obras del ferrocarril de Marchena, con perjuicio de los intereses de esta población. Además también se vieron afectadas las localidades vecinas de Arahal, Paradas y Osuna cuyos habitantes tantos beneficios reportaron con la construcción del referido camino.<sup>6</sup>

5 La Libertad. 22 de enero de 1865, nº 369.

6 La Época. Madrid. 15 de enero de 1868, nº 6172.

Sigo encontrando más información, ahora relacionado con la línea de Utrera a la Roda de Andalucía, donde se detallaba su paso por Marchena: *“En Escritura Pública del Registro de la Propiedad de Marchena apareció la inscripción del ferrocarril sobre la explotación de la línea de Utrera a la Roda de Andalucía. Esta escritura firmada el 20 de febrero de 1868 especificaba que partiendo de la línea de Utrera a Morón se dirigía a Osuna recorriendo los pueblos de Arahal, Paradas y Marchena. Constituía una distancia de 22 kilómetros y 800 metros en el término de Marchena.*

Los trabajos destinados a la línea férrea que uniría Marchena con Morón y Utrera se desarrollaban perfectamente: *“Los trabajos de la línea férrea que habían de unir a Marchena con la línea de Morón a Utrera se adelantaban con tanta rapidez que de un día a otro quedó establecida por completo la vía. La inauguración, por consiguiente, no se haría esperar mucho tiempo”*.<sup>7</sup>

Aunque Entre los días, 24 de noviembre y 18 de diciembre de 1869 las obras sufrirían una paralización en los términos de Marchena y Osuna debido a falta de recursos de la Compañía.

Los trabajos se volverían a reanudar en esa línea<sup>8</sup>. *El día 15 de mayo de 1873 se realizó expediente sobre el proyecto de modificación del trazado primitivo de Marchena a Osuna. Pocos días después se inauguraron con gran solemnidad las obras del ferrocarril de Écija a Marchena.*<sup>9</sup> *El 13 de noviembre de aquel mismo año, el Sr. Ministro de Fomento comunicó la resolución a los tres proyectos de fábricas, exponiendo los siguientes puntos: denegar el proyecto de paso superior para el camino de Marchena-Écija, así como pedir a los concesionarios de la obra para que ejecutaran un nuevo proyecto de un arco de medio punto con arreglo a las disposiciones vigentes. La sección de ferrocarril de Marchena a Osuna quedó abierta a la explotación. La vía de Utrera a esta última villa se quedó terminada”*.<sup>10</sup>

*“La vía férrea de Marchena a Écija se esperaba que para el mes de julio quedase terminada. Los puentes de hierro de los ríos Corbones y Salado se encontraban ya montados. El arroyo Raspa se quedó montado en esa semana. Poco después también se haría lo mismo con el arroyo de la madre Fuentes. Sólo algunos arroyos de poca consideración faltaron por montarse. La vía hasta Fuentes de Andalucía durante los primeros días de mayo estuvo tendida”*.<sup>11</sup>

Las obras de construcción para el ferrocarril de Marchena a Écija se adelantaban rápidamente a pesar de las continuas lluvias que en los meses de febrero, marzo y abril obligaron a retrasar los trabajos.<sup>12</sup>

---

7 La España. Madrid, jueves 23 de julio de 1868, año XXI, nº 6750.

8 Gaceta de los caminos de hierro. 11 de mayo de 1873. Pág 298.

9 Gaceta de los caminos de hierro. 8 de julio de 1873.

10 La Época. Madrid. 19 de abril de 1875, nº 8214.

11 La Iberia. Madrid. 23 de abril de 1879.

12 La correspondencia de España. 31 de mayo de 1879, nº 7829.

A esta, seguirían otras líneas que partiendo de Alcalá de Guadaíra vaya por Carmona, Fuentes, Marchena y Écija a empalmar con el ferrocarril de Córdoba a Málaga y donde conforme a la Ley de 13 de septiembre de 1873 se concedería a los constructores de dicha línea la facultad de introducir libre de derechos el material fijo y móvil necesario para la ejecución de obras, así como su explotación durante diez años.

Posteriormente se realizaría la ejecución de un ferrocarril desde Carmona hasta llegar a empalmar con el de Córdoba a Málaga, pasando por las localidades de Marchena y Écija. Todo ello quedó reflejado en el expediente instruido a instancia de D. José Caro Aldana. El periódico de aquella época lo relataba así: *“Visto también el Decreto-Ley de 14 de noviembre de 1868; S.M el rey (Q.-D.G), conformándose con lo propuesto por esa Dirección General, tuvo a bien otorgar a D. José Caro y Aldana la concesión de un ferrocarril desde Carmona a empalmar con el de Córdoba a Málaga. Pasando por Marchena y Écija. en la parte que a los terrenos de dominio público afectasen su instalación con arreglo al proyecto aprobado por Real Orden con fecha 11 de febrero último, a las prescripciones que en la misma se establecen y a los dos proyectos de obras aprobados por Real Orden del 25 de dicho mes de febrero. También como el pliego de condiciones aprobado por real orden del 6 de mayo último. De la de S.M. Lo digo a V.I para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V.I muchos años. Madrid, 3 de junio de 1879. C. Ternerero. Sr. Director General de Obras Públicas, Comercio y Minas.*<sup>13</sup>

Los ecijanos se encontraban muy entusiasmados con la inauguración del ferrocarril de Marchena a Écija. Al acto asistieron todas las corporaciones de la provincia de Sevilla. Con el objetivo de solemnizarlo, estuvieron acompañados por la banda del regimiento de Soria. Se lidiaron dos magníficas corridas de toros. Los toros de la primera tarde pertenecían a la ganadería de D. Rafael Laffite (antes de Benjumea). Los toros de la segunda tarde a Varela. El diestro Antonio Carmona “el Gordito” junto con sus cuadrillas toreó en estas dos funciones. Todos los aficionados quedaron muy satisfechos con la actuación del torero. Se habilitaron trenes especiales de Sevilla, Córdoba, Málaga y Cádiz a precios muy reducidos.<sup>14</sup> Al acto asistieron el Capitán General del distrito y comisiones de la Audiencia del Territorio y de la Diputación Provincial. Con este motivo se lidiaron en Marchena cuatro toros las tardes de los días 21 y 22 de septiembre. El ganado del primer día pertenecía a la señora viuda de Varela. El ganado del segundo día al señor Benjumea. Hoy el ganado era del Sr. D. Rafael Laffite y Castro. Gran actuación del espada Antonio Carmona “el

---

13 Gaceta de los caminos de Hierro. 22 de junio de 1879, pág 391-392.

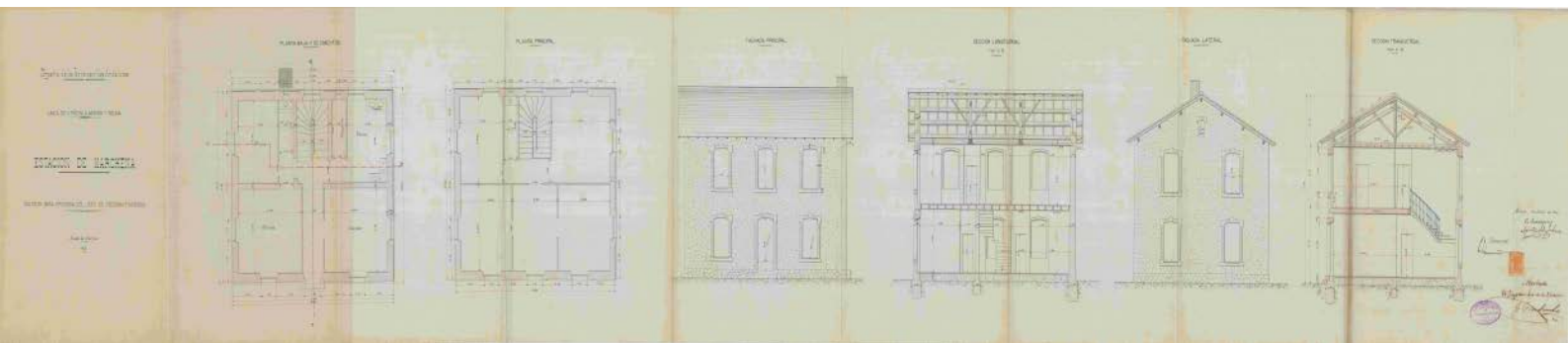
14 Suplemento al boletín de loterías y de toros, Continuación de El Enano, nº 1488. Domingo 7 de septiembre de 1879, Año XXIX

Gordito”<sup>15</sup>, y Diego Prieto<sup>16</sup> “Cuatro dedos”.<sup>17</sup>

No se haría esperar la estación de Marchena para conseguir mejoras en la misma: “Entre 1901 y 1902 la compañía de Ferrocarriles Andaluces<sup>18</sup> solicitó la autorización para la ejecución de obra en la estación de Marchena conforme al proyecto adjunto. Quería surtir las máquinas con agua potable procedente de la población. La solicitud fue aprobada. Además se realizaría expediente sobre el proyecto de ampliación de muelles cubiertos y descubiertos de las estaciones de Arahal y Marchena.

Seguirían las modificaciones: “Entre el 20 y el 27 de mayo de 1903 se realizó expediente sobre el proyecto de modificación del emplazamiento del depósito para alimentación de las máquinas que no se detenían en Marchena. El día 30 de junio de 1903 se realizó el proyecto de vivienda del jefe de la sección y oficinas de la estación de Marchena. El 4 de julio de aquel año, el jefe encargado manifestó que la casa que Ferrocarriles Andaluces pretendía construir en Marchena, era la vivienda y oficina del jefe de sección correspondiente. Quería mejorar con ello los servicios y vigilancias de la línea. La compañía de Ferrocarriles Andaluces remitió al Sr. Ingeniero Jefe de la cuarta división técnica, los planos de la casa a construir. El día 2 de septiembre el Ingeniero Inspector de la línea Utrera-Morón-Osuna, accedió a la construcción de la vivienda del jefe de la sección correspondiente a la estación de Marchena.

El 30 de junio de 1903 la Compañía de Ferrocarriles Andaluces decidió construir en la estación de Marchena oficinas y una casa para el jefe de la estación.”



Edificio para jefe de estación y oficinas. Archivo Histórico Ferroviario. Julio de 1903.

15 Antonio Carmona y Luque, “El Gordito”: Nació en Sevilla el día 19 de abril de 1838. Tenía una muy particular visión de la Fiesta Nacional. La concebía como un espectáculo y no dudaba en adornarse con numerosas excentricidades que le granjearon la enemistad de numerosos espectadores. Falleció en Sevilla el 30 de agosto de 1920.

16 Diego Prieto Barrera “Cuatro dedos”: Nacido en Coria el 28 de enero de 1856. De niño sufrió la amputación del dedo anular de una mano.

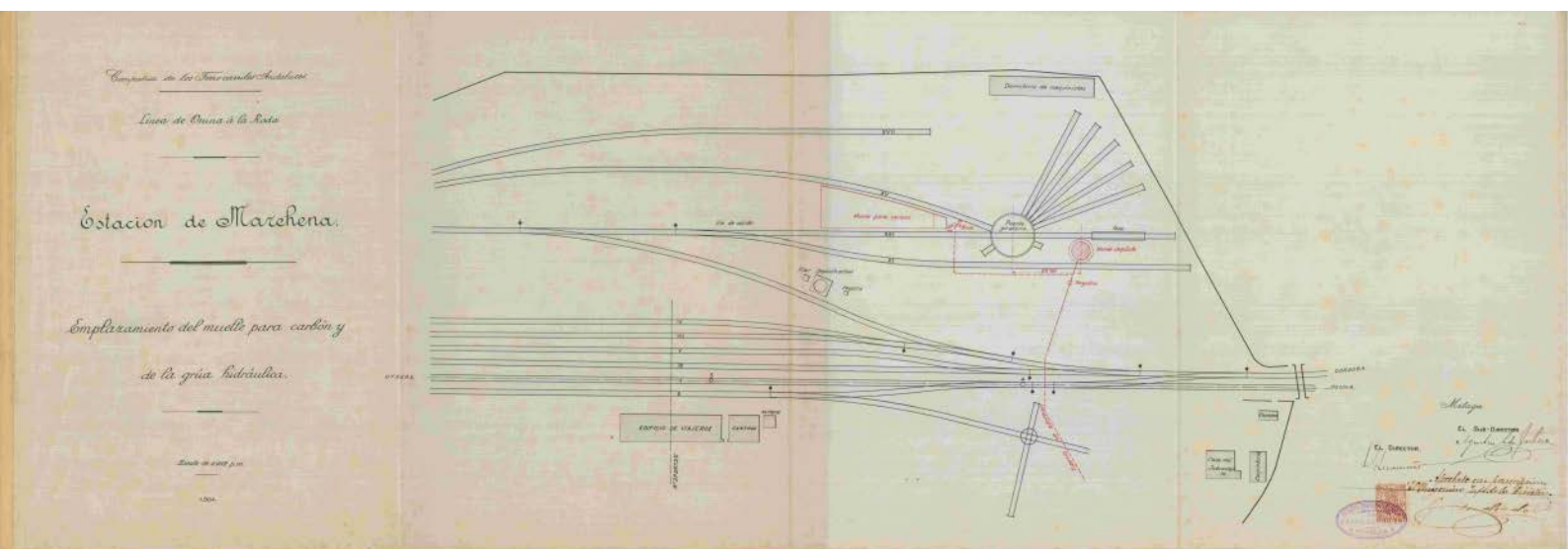
17 La Época. Madrid. 20 de septiembre de 1879, nº 9783.

18 Ferrocarriles Andaluces: Conocida popularmente como “Andaluces” fue una destacada empresa ferroviaria que destacó durante la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX. Fundada el 30 de mayo de 1877, se convirtió en la tercera compañía ferroviaria en España tras Norte y MZA. Entró en un declive que terminaría en 1936 con la nacionalización por parte del Estado.



La prensa se hacía eco de las continuas mejoras: “El día 2 de febrero de 1904 se creó un proyecto para facilitar la carga del carbón sobre los tenders<sup>19</sup> de las máquinas en la reserva de Marchena. La compañía ferroviaria propuso construir un muelle en el emplazamiento indicado. El 20 de febrero se notificó tal proyecto al Sr. Ingeniero de la cuarta división técnica y administrativa de ferrocarriles de Sevilla.

Para facilitar la carga del carbón sobre los tenders de las máquinas en la reserva de Marchena esta compañía propuso construir dicho muelle así cómo una grúa hidráulica para la alimentación de las máquinas.”<sup>20</sup>



Muelle de carbón y grúa hidráulica. Archivo Histórico Ferroviario. 1904.

“El 9 de junio de 1908 se elaboró el proyecto de construcción de un cubato para la alimentación de las máquinas de 60 metros cúbicos de cabida en la estación de Marchena. El día 30 de junio se trasladó dicho cubato desde la estación de Écija a la de Marchena. El día 4 de julio se aprobó por la jefatura de Obras Públicas la instalación del cubato en Marchena, con la condición de que el de Écija siguiese funcionando.

El 13 de marzo de 1909 Obras Públicas devolvió al Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos el proyecto de las obras de reforma en los badenes de acceso al puente de Marchena. El 19 de marzo el Ingeniero Jefe de la cuarta división técnica y administrativa envió al Director de Ferrocarriles Andaluces la aceptación del proyecto de las obras de reforma de los badenes de acceso al Puente de Marchena. El día 7 de abril la Cía de F.A devolvió al señor ingeniero el proyecto referente a las obras, aceptándolo a su vez. El 23 de abril el cuerpo nacional de

19 El ténder es un vagón especial remolcado por una locomotor de vapor conteniendo el agua el combustible que ésta utiliza. Las locomotoras de vapor utilizar gran cantidad de agua comparada con la cantidad de combustible, por lo que el ténder es necesario para remitir a la locomotora recorrer largas distancias.

20 Ferrocarriles Andaluces. Expediente nº 2417. Sección 1ª, Legajo 83, nº 10. Archivo Histórico Ferroviario.

ingenieros envió el proyecto de las obras referente a los badenes. Contenía los planos de las obras a realizar; oficios y minutas tramitando el proyecto. El 8 de mayo el ingeniero envió al ayudante D. José Rodríguez Molina las obras de reforma en los badenes de acceso al Puente de Marchena.

El 2 de julio se realizó expediente sobre el proyecto de cercado de traviesas para una parcela de 37 metros cuadrados, arrendados por Doña Natividad Arroyo Galván, cantinera en la estación de Marchena. Contiene contrato para el establecimiento de una cerca de traviesas, plano de las obras a realizar; oficios y minutas tramitando el proyecto.

El 5 de junio se envió el proyecto de cerca de travesías en la estación de Marchena. El 19 de junio se aprobó la petición de arrendamiento de la parcela a la cantinera de Marchena, dentro de las condiciones propuestas por la C.I.A.

El 29 de junio el Ingeniero Jefe de la división técnica y administrativa de ferrocarriles informó al Ingeniero Jefe de Obras Públicas que no encontraba ningún inconveniente en que se realicen las obras.

“El 23 de enero se realizó expediente sobre el proyecto relativo al cambio de alumbrado en la estación de Marchena. El proyecto contenía planos de las obras a realizar; oficios y minuta tramitando el proyecto. El 23 de septiembre el Ingeniero Jefe envía al señor Director de F.A, unos planos que habían sido remitidos el 18 de septiembre, con referencia a la sustitución del alumbrado. Se pidió la autorización, así como que fuesen remitidos en tres ejemplares. El 10 de octubre la Cía recibe del ingeniero cuatro ejemplares de los planos de la estación de Marchena, relativos a la sustitución del alumbrado. El 14 de octubre el Ingeniero Jefe envía al señor Benjumea un ejemplar autorizando la sustitución del alumbrado de la estación de Marchena. El 3 de octubre de 1912 la Cía informaba al ingeniero que se había terminado la instalación del alumbrado en la estación de Marchena.

El 27 de mayo de 1916 se realizó el expediente sobre el proyecto de sustitución del puente metálico de 4 metros de luz del kilómetro. 25,230 metros de la línea de Marchena a Valchillón, mientras que el 13 de julio se sustituiría dos puentes de 2,50 metros de luz en los kilómetros 16,790 y 24,672 de la misma línea.

El 12 de octubre de 1926 se concedió un crédito de 250.000 pesetas correspondiente a la construcción para la traída de agua al depósito de Marchena. Se remitiría en quintuple ejemplar del proyecto relativo a la conducción de agua del pozo. La Alegría a la estación de Marchena. El presupuesto ascendía a 207.379,97 pesetas incluidas las 2.000 pesetas para indemnizaciones a los propietarios de los terrenos para el paso de las tuberías. Escrito por el Director de la Cía F.A. Se aprobó el día 30 de noviembre de ese mismo año. El 4 de mayo de 1928 quedaría que D. José Duarte Díaz iba a ser el contratista de las obras para el abastecimiento de agua de Marchena, lí-

nea de empalme de Morón a Osuna.

*El 28 de diciembre de 1929 se realizaron expedientes para el proyecto de ampliación del alumbrado eléctrico de Marchena, así como su electrificación en la Huerta de la Alegría.*

*El 31 de mayo de 1930 se envió dos ejemplares de la liquidación de las obras de abastecimiento de agua del depósito de la estación de Marchena. Se aprobaron los precios. El 1 de agosto finalizaron las obras llevadas a cabo por D. José Duarte Díaz. Se solicitó la fianza que ingresó en la Caja Ferroviaria del Estado para responder del contrato: Cuantía: 21.000 pesetas nominales en 3 títulos de la deuda ferroviaria al 5 %. Destinatario el Ingeniero Jefe de la cuarta división técnica y administrativa de Ferrocarriles y Tranvías. El 20 de diciembre de 1930 se liquidaron las obras de abastecimiento de aguas por un importe total de 207.379,97 pesetas, resultando un saldo a favor del contratista de 21.658,28 pesetas y otro en contra de la Cía de 57,67 pesetas”.*<sup>21</sup>

### **SUCESOS Y ACCIDENTES OCURRIDOS.**

Fueron muchos los sucesos, accidentes acontecidos de muy diversa índole y gravedad. Entre tantos se destacan aquí algunos:

*“En la estación de Ojuelos (Cádiz), ocurrió una sensible desgracia. Al hacer el cambio los trenes números 31 y 32 con un tren de balastro, un peatón de la correspondencia de la villa de la Lantejuela fue arrollado. Resultó herido de gravedad. Momentos después fue conducido a Marchena en el tren número 31. El suceso se puso en conocimiento del juzgado del distrito”.*<sup>22</sup>

Las condiciones climatológicas hacían estragos en la vía férrea: *“Debidos a las fuertes lluvias acaecidas las líneas de Marchena y Écija se encontraban totalmente interrumpidas. Se desconocía la importancia de las averías. Las vías quedaron cubiertas de agua.”*<sup>23</sup> Debido a ello el tren 32 tuvo que retroceder hasta el empalme de Morón, por inundación del kilómetro 63 y ser imposible el transbordo”.

<sup>24</sup>

La maquinaria industrial seguía su curso: *“Quedó restablecido el servicio de trenes desde Utrera a Marchena con transbordo en el puente de la Alameda. Los desperfectos del trayecto de Marchena a Osuna, se hallaban en reparación y se dio conocimiento a V.E tan luego como se encontrase libre la vía para la circulación de trenes”.*<sup>25</sup>

*“El servicio de trenes entre Utrera y Marchena quedó restablecido aunque con transbordo*

---

21 X Certamen nacional de jóvenes investigadores. Origen del Ferrocarril en la Campiña Sevillana. I.E.P. López de Arenas de Marchena. Tomo I.

22 El día, 23 de febrero de 1881, pág 2.

23 Diario oficial de avisos de Madrid, 2 de abril de 1881, pág 3

24 La Iberia, 2 de abril de 1881, pág 3

25 El Globo (Madrid), 6 de abril de 1881, nº 1996, pág 2.

*en el puente de la Alameda. Se encontraba en reparación los desperfectos de la vía en el trayecto de Marchena a Osuna”.*<sup>26</sup>

Las vías sufrían constantes desperfectos: *“El ingeniero comisionado por el gobernador de Sevilla reconoció la vía férrea de Marchena a Écija. A consecuencia de la dolorosa catástrofe de aquellos últimos días, el señor ingeniero informó que la línea se encontraba en mal estado y que por ella no había seguridad en la circulación de los trenes sino con una velocidad a lo sumo de dos kilómetros por hora y todo esto contando con un guarda freno por cada cinco vagones. Desde luego ordenó a la empresa que se observasen estas prevenciones y que se arreglase la vía. En ésta trabajaban varias brigadas de obreros. Todas las líneas de libre explotación que existían en aquella provincia iban a sufrir análogo reconocimiento”.*<sup>27</sup>

Un telegrama del alcalde de Marchena al gobernador de la provincia, notificaba que: *“en la mañana de ayer había ocurrido un siniestro en las inmediaciones de Marchena. El tren descarriló sin que se conociese hasta ahora la causa. Resultaron heridos nueve viajeros. Uno de ellos de tal gravedad que parecía ofrecer pocas esperanzas de vida. El siniestro debió de ser de bastante importancia si se tiene en cuenta el número de personas lesionadas en una línea donde el movimiento de viajeros es bastante escaso. Estos son los pormenores donde se detallaba ese sensible incidente”.*<sup>28</sup>

Acerca de las causas que ocasionaron el descarrilamiento, circulaban por aquel entonces en Marchena varias versiones. Si bien éstas coincidían al señalar el motivo que principalmente produjo la catástrofe. El tren salió de Fuentes con media hora de retraso. Según unos, éste obedeció a estarse ejecutando en las vías varias maniobras; otros aseguraban por el contrario, que la causa de la detención consistió en haberse detenido en la estación de Fuentes. En asuntos ajenos se echaba la culpa al servicio. Parece ser que el maquinista una vez puso en marcha el tren, quiso ganar el tiempo perdido dando tan extraordinaria velocidad a la locomotora que los viajeros apercibidos del peligro que les amenazaba llegaron a consternarse. Un guardia civil que viajaba en el tren descarrilado trató de avisar al maquinista para que advirtiera su imprudencia. El mismo aviso le dieron varios trabajadores de la vía y por último, un guarda-aguja que hizo la señal para anunciar que había peligro. En la parte oficial remitido por la Guardia civil al gobernador se atribuye también la catástrofe a imprudencias del maquinista. El juzgado instruyó las oportunas diligencias. El maquinista fue apresado.<sup>29</sup>

La más estricta puntualidad en el servicio de los ferrocarriles, principalmente en la marcha de los trenes debía ser considerada como la mejor garantía en favor del público que viaja. Tanto es

---

26 Gaceta de los caminos de hierro, 10 de abril de 1881, pág 12

27 El Liberal, 4 de septiembre de 1883, pág 1.

28 La Discusión, nº 1418, 15 de septiembre de 1883, pág 3

29 Diario oficial de avisos de Madrid, 17 de septiembre de 1883, pág 3

así que se alteró aquella puntualidad por virtud de cualquier causa, prevista o imprevista. La seguridad de los viajeros quedó expuesta a las más deplorables contingencias. Forman todos los actos del servicio una larga cadena sin solución de continuidad y cuando faltaba o se rompería un eslabón todos los que le seguían se desconcertaban y se quebrantaban. Buena prueba de esta verdad es el siniestro ocurrido en la línea férrea de Écija a Marchena (Sevilla). El suceso ocurrió en la tarde del 12 de septiembre, entre los kilómetros 12 y 13, sobre la alcantarilla que daba paso al arroyo Esparragal. Dicho suceso quedaría reflejado en un grabado en la página 208 según una fotografía que debemos a la atención del ilustrado artista D. Sergio Luna, de Sevilla.

Otras de las noticias que llegaban de Marchena se encontraba otro incidente ocurrido a causa del descarrilamiento del tren número 42 procedente de Écija. El incidente ocurrió a la altura del kilómetro 13. Resultaron heridas siete personas, uno de ellos de gravedad. Se destrozaron por completo los coches descarrilados. El Sr. Arcenegüi, alcalde de Marchena, salió en tren al lugar del suceso acompañado de tres médicos quienes prestarían los primeros auxilios. Posteriormente trasladaron a los heridos forasteros a la casa del señor alcalde.<sup>30</sup>

En el suceso resultaron heridos cuatro jóvenes; de la familia del teniente alcalde; el farmacéutico de Marchena el Sr. Góngora; una joven de 14 años, sobrina del vecino de Marchena D. Julián Rubio; el médico de la armada Sr. Pérez y Lora, que iba con dirección a Cádiz; D. Manuel Mármol, de Écija; don Celestino Montero, Director del colegio de enseñanza secundaria de Écija; el vecino de Fuentes de Andalucía, Sr. Fernández Peñaranda; el interventor del tren, y otro pasajero cuyo nombre se ignora. El estado de los heridos no resultaba ser de gravedad. Parece que el más grave de todos los heridos fue la sobrina del Sr. Rubio.<sup>31</sup>

Otros acontecimientos anecdóticos se sucedieron, los cuáles está bien resaltar:

*“El tren de viajeros número 42 compuesto de cuatro bateas cargadas de trigo, un coche de segunda clase, otro de primera y otro de tercera, salió de Écija a la hora marcada en las hojas de servicio. Llegó a su destino sin novedad. También llegó a su hora a la estación de Fuentes de Andalucía donde los vigilantes gritaron, según costumbre, diez minutos de parada; más estos diez se convirtieron en treinta y cuatro, ya por haberse practicado alguna sencilla maniobra ya porque el maquinista del tren se entretuviese demasiado en la cantina. Se agotó la paciencia de los viajeros según las declaraciones tomadas por parte de El Eco de Écija al testigo presencial, D. Celestino Montero. Esto dio lugar a que el guardia civil D. Antonio Rodríguez Ramos, quien se dirigía a Marchena en el coche de tercera, le reconviniere duramente por su tardanza. Pudo ocasionar funestas consecuencias.*

---

30 El Día, Diario oficial de avisos de Madrid y El correo militar, 12 de septiembre de 1883

31 El siglo futuro, n° 2546, 15 de septiembre de 1883

*El prudente guardia civil tuvo, desgraciadamente, voz profética: Partió el tren a las seis y cinco de la tarde. Debía llegar a Marchena, con un recorrido de 17 kilómetros, a las seis y media. A fin de enlazar en aquel punto con el tren procedente de Osuna; y como tal enlace era ya imposible el maquinista comprendió la necesidad de subsanar en parte el gran retraso que llevaba. Aumentó considerablemente la tensión de vapor: La marcha crecía y se multiplicaba en cada segundo. El tren volaba más que corría, con rapidez vertiginosa, como una arista en las alas del huracán”.*

En el kilómetro 12 ,contaba el citado Sr. Montero: “*al borde del arroyo Esparragal, sentimos un sacudimiento espantoso. Los hierros y las cadenas se hicieron pedazos; las maderas crujían y se despedazaban; el tren se hacía añicos. Había ocurrido como era de esperar, un descarrilamiento; la máquina y las bateas quedaron sobre la vía. El coche de primera que estaba desocupado y el de segunda, que transportaba 17 viajeros, resultaron hechos astillas. El coche de tercera y el furgón de cola permanecieron sobre la alcantarilla, inclinados hacia el arroyo, en la forma que señalaba el grabado.*

*Casi todos los viajeros del coche de segunda clase quedaron envueltos en los restos de los dos coches. Resultaron varios heridos de gravedad. Singularmente una señorita de Marchena, sobrina de D. Julián Rubio, presentaba heridas calificadas de muy graves por los facultativos que después la reconocieron.*

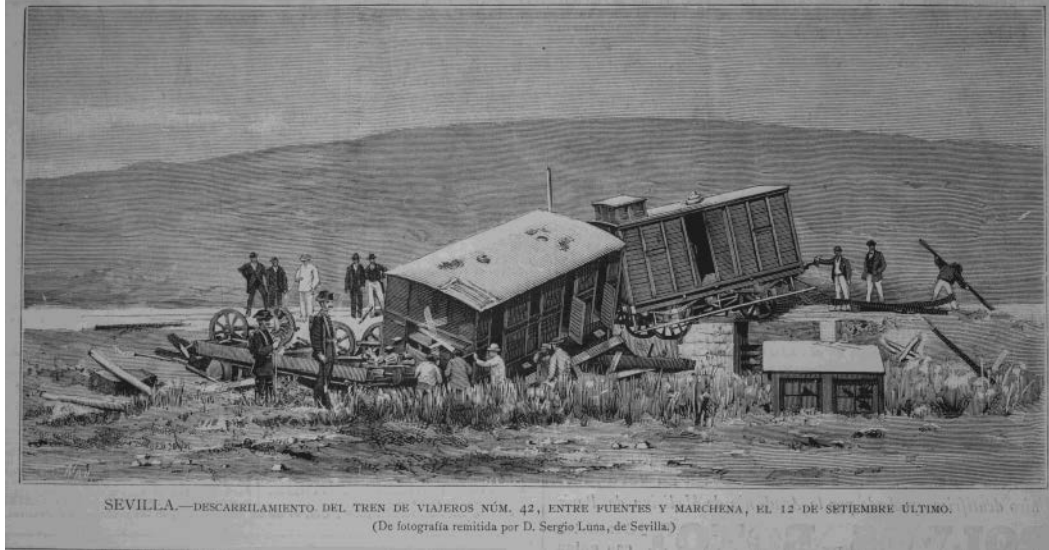
*En las horas de angustia que siguieron al siniestro hasta que llegó el tren de socorro, hubo en aquel lugar de desolación un hombre animoso que prestó eficaz auxilio; a cuyo trabajo, intrepidez y actividad incomparables se debió que no pudiesen asfixiados bajo los escombros los viajeros del coche de segunda. Aquel hombre fue el guardia civil Antonio Rodríguez Ramos, digno de merecida recompensa.*

*Indudablemente contribuyó en gran parte al siniestro el mal estado de la vía. En el sitio del descarrilamiento estaban las traviesas tronchadas en la línea de los rails además de encontrarse podridas.*

*Es de suponer que el Gobierno tendría en cuenta lo ocurrido en la línea de Écija a Marchena para hacer cumplir exactamente la ley de Policía de ferrocarriles.<sup>32</sup>*

---

32 La Ilustración española y americana, 8 de octubre de 1883, pág 5. Artículo escrito por D. Eusebio Martínez Velasco.



*“El billete de aquel trayecto costaba 6,07.<sup>33</sup> En el año 1882 se explotó la línea de Marchena a Écija con 2512 pesetas por kilómetro”.*<sup>34</sup>

El discurrir del tren en ocasiones puntuales se debía alterar por desprendimientos de rocas sobre la vía, tal es el caso, que detallamos aquí: *“El tren 41 de la línea de Marchena a Córdoba tubo de detenerse entre Écija y Fuente-Palmera a causa del desprendimiento de 34 metros de la vía. A las seis de la mañana el tren pudo seguir la marcha después de haber realizado el transbordo”.*<sup>35</sup>

El auge y la buena marcha de construcciones de línea, no se hacía esperar una vez más: *“El Sr. Sánchez Bedoya presentó una exposición de la Diputación Provincial de Sevilla pidiendo a las cortes que se incluyese en el plan de ferrocarriles dos líneas. Una línea de Carmona a Fuentes de Andalucía y otra que terminase en Marchena”.*<sup>36</sup>

Los trenes fueron testigos del ir y devenir de los muchos pasajeros que por filas de asientos pasaron. En algunas ocasiones con pasajeros no tan deseados: *“Agentes del cuerpo de la Guardia civil de Marchena habían capturado a una cuadrilla de doce gitanos que días pasados apedrearon un tren de la línea de Córdoba causando al guardafrenos una grave contusión en un brazo. Para realizar la captura los guardias tuvieron que perseguirlos hasta las mismas puertas de Fuentes de Andalucía.”*<sup>37</sup>

Sucesos escabrosos también se dieron lugar al pie de los railes: *“Al pasar el sábado un tren de la línea de Utrera a Marchena por la casilla situada en el kilómetro 18, un peón de la vía que*

33 El siglo futuro, n° 3121, 13 de agosto de 1885, pág 4.

34 Gaceta de los caminos de hierro, 8 de noviembre de 1885, pág 3.

35 El siglo futuro, n° 3292, 8 de marzo de 1886, pág 3

36 La Correspondencia de España, n° 10584, 15 de marzo de 1887, pág 2

37 La Iberia, 9 de septiembre de 1888, pág 3

*estaba riñendo con la guarda barrera trató de arrojar a la pobre mujer al paso de la máquina. Así hubiera sucedido si la infeliz, en tanto que forcejeaba por desasirse, no hubiera tenido la oportuna idea de hacer señal de peligro con la banderola. El maquinista, al verla, acortó la marcha y detuvo el tren. La pareja de la guardia civil que iba de servicio se apoderó del valentón y lo entregó al juez de Arahal”.*<sup>38</sup>

Aunque se procuraba por parte de las compañías ferroviarias mostrar la máxima seguridad a sus pasajeros, fueron muchas las ocasiones en las que los trenes sufrirían descarrilamientos: Telegrafaba el gobernador de Sevilla: “según parte del comisario de la línea férrea de Écija, el tren número 44 de Córdoba a Marchena descarriló en el kilómetro 51 a las cuatro y veinte de la mañana sin que hubiese que lamentar desgracias”.<sup>39</sup>

Otro suceso de descarrilamiento fue redactado también por otro telegrama enviado desde Sevilla: “según parte del comisario de la línea de Córdoba a Marchena, el tren número 202 de mercancías había descarrilado a las cinco y cuarenta y cinco de la mañana en la estación de Valchillón. No ocurrieron desgracias personales. Se encontraba detenido el tren número 42. Salió a la una y cuarenta y cinco, con una hora de retraso.”<sup>40</sup>

Desgraciados accidentes tuvieron que ver con sus propios ojos agentes de la guardia civil: “En el kilómetro 27 de la vía férrea de Écija a Sevilla fue encontrado el jueves por una pareja de agentes de la guardia civil el cadáver de un hombre atravesado en la vía y con señales de haber sido arrollado por un tren. Con efecto, el tren de mercancías número 241 procedente de Marchena fue el que causó tan sensible desgracia. No fue culpa del maquinista. Intentó dar contravapor pero no le dio tiempo detener la marcha del tren antes de que llegara a donde se hallaba aquel individuo. La víctima sufrió un violento choque, siendo arrastrado por la máquina en la extensión de unos cuatro metros. Se llamaba Rafael Ojeda Olmo. Estaba vecindado en la Luisiana”.<sup>41</sup>

En ocasiones, no sólo eran atropelladas personas, sino también animales que pastaban por zonas cercanas al paso del tren: “Había descarrilado un coche de primera del tren número 44 de la línea de Marchena a Córdoba en el kilómetro 700. El motivo fue el haber arrollado tres reses sin más consecuencias para los viajeros.”<sup>42</sup>

Otros sucesos accidentales de trabajo se sucedían inevitablemente: “Haciendo maniobras un tren en la estación de Marchena, fue cogido el capataz Antonio Torralva, causándole gravísimas heridas”.<sup>43</sup>

---

38 La República, 20 de septiembre de 1888, pág 2

39 El Día, 21 de marzo de 1889, pág 2

40 La Monarquía, 25 de diciembre de 1889, pág 3

41 La República, 2 de diciembre de 1890, pág 3

42 El Imparcial, 28 de octubre de 1891, pág 3

43 El Día, 12 de agosto de 1895, pág 2



De nuevo como en ocasiones anteriores, la climatología podía con todo: *“Debido a las malas condiciones climatológicas las líneas férreas de Córdoba a Sevilla y Cádiz se encontraban interrumpidas entre Fuentes y Marchena; Marchena y Paradas; Paradas y Arahal y entre Arahal y Utrera. El tren número 35 se hallaba aislado en Marchena”*.<sup>44</sup>

Sucesos más desgraciados se dieron cita, caso de ello fueron los suicidios, personas que desearon acabar con su vida utilizando la fuerza y rapidez del ferrocarril. No hace falta detallar las nefastas consecuencias: *“Del tren correo de Sevilla a Granada a su paso cercano por la estación de Marchena se arrojó a la vía un caballero siendo arrollado por el tren. Su cuerpo quedó horriblemente destrozado”*.<sup>45</sup>

He encontrado un acontecimiento digno de mencionar por parte del jefe de la estación de Marchena. Decía así: *“El día 2 de febrero salieron varios soldados con dirección desde Cádiz a Madrid. Los soldados fueron socorridos con dinero, calzado, mantas, trajes, boinas. A su llegada al puerto de Cádiz a bordo del vapor San Agustín fueron recibidos con amabilidad, dulzura y cariño. Hasta que fueron dejados colocados en el tren por la más caritativa y bendita comisión o junta. Unos militares facturaron dos maletas pequeñas; pesaron quince kilos. Por ellas cobraron sin tener exceso alguno, cinco pesetas. Gracias a los abundantes socorros que habían recibido, se pudo pagar dicho exceso...el señor D. Salvador Moya de los Reyes, jefe de la estación de Marchena deseó expresar el respetable comportamiento tan honrado y patriótico de estos soldados. Además de por los cuidados y atenciones, no sólo con los soldados que viajaban en aquel tren sino con todos los que pasaron por aquella estación. Dicho señor preparó un coche de segunda clase. Colocó bastantes caloríferos distribuyéndolos con suma delicadeza y tacto donativos en dinero, por los que les dieron las gracias. Al salir del tren, se dieron vivas con muchísimo entusiasmo al señor jefe de la estación, quien por ser tan bellísima persona debía ocupar un puesto más elevado en el ferrocarril de los andaluces”*.<sup>46</sup>

Los maquinistas siempre en su buen hacer y profesionalidad, tuvieron que verse inmersos en accidentes no deseados muy desagradables de presenciar, que de seguro jamás olvidarían por el resto de sus vidas: *“El tren número 32 salió de aquella estación, arrollando a un sujeto que marchaba por la vía. El maquinista advirtió el peligro e intentó detener la máquina pero no pudo conseguirlo. El tren pasó por encima del desgraciado quien quedó destrozado de una manera horrible”*.<sup>47</sup>

La mala climatología reinante volvía a jugar una mala pasada a la ciudadanía: *“Los ríos habían experimentado una crecida muy notable. Arrastraban chozas, muebles, sacos con granos y*

---

44 La Época, nº 16320, 2 de noviembre de 1895, pág 2

45 La Correspondencia de España, nº 13851, 8 de enero de 1896, pág 3

46 El Imparcial, 1 de marzo de 1897.

47 El Correo militar, 1 de diciembre de 1897, pág 2

*animales. También se habían visto algunos cadáveres flotando sobre las aguas. En Marchena tenían que detenerse los trenes o regresar a la estación inmediata porque las aguas habían levantado la vía en una gran extensión de terreno. Écija había sido uno de los pueblos más castigados por la tormenta”*.<sup>48</sup>

Personas trabajadoras y honradas como los guarda-frenos hacían de su trabajo un ejercicio de alto riesgo, que en ocasiones llegaban a pagar con su propia vida: *“En la estación de Dos Hermanas un vagón arrolló al guarda-frenos Antonio Cabriñana Asensio, de veintisiete años, casado y natural de Marchena”*.<sup>49</sup>

Otro de los descarrilamientos más desastrosos ocurriría cerca de la estación de Marchena: *“Quedaron fuera de la vía catorce vagones y la locomotora. El mozo de la estación de Cercedilla, Antonio Cenillo, resultó gravemente lesionado. La vía quedó interceptada”*.<sup>50</sup>

Vuelve la prensa hacer eco de noticias tristes y desgraciadas: *“En la línea férrea de Marchena el tren número 42 arrolló a un sujeto apodado el Cojo. Resultó muerto en el acto”*.<sup>51</sup>

Ante los continuos descarrilamientos, las compañías ferroviarias intentaban dar el mejor servicio de transbordo a los pasajeros, intentando que éstos sufrieran las mínimas molestias posibles: Telegrafaban desde Cercadilla: *“el tren de mercancías número 243 en la línea de Marchena a Córdoba había descarrilado todos sus vagones, a excepción de la máquina. Sucedió en el kilómetro 88, sin que hubiesen ocurrido desgracias personales. La vía quedó interceptada. Se alcanzó la necesidad de hacer transbordo los trenes de viajeros. Para el lugar del suceso salió el señor celador de la división en el primer tren que encontró disponible”*.<sup>52</sup>

Ante la cercanía de la una de las fiestas grandes de Marchena, su feria, la Compañía de Ferrocarriles Andaluces estableció un servicio por trenes ordinarios con billetes económicos de ida y vuelta. Se celebraba el día 2 del mes de septiembre. Entre otros festejos, los visitantes podían disfrutar de dos corridas de toros. Los días 2 y 3 de aquel mismo mes participaba el ganado de Ibarra y Gamero Civico. La lidia estaba a cargo de Fuentes y Bienvenida. El viaje costaba por aquel entonces, desde Córdoba, seis pesetas en segunda clase y cuatro pesetas en tercera. Desde Guadalcazar, la Carlota y Fuente Palmera, costaba cinco pesetas y tres, respectivamente.

Mientras tanto, las ampliaciones y mejoras en la estación de Marchena seguía su avance: *“La construcción de un muelle carbonero en Marchena había quedado terminado. Se había establecido un nuevo depósito de agua. En la línea de Utrera a Morón estaba a punto de terminarse la*

---

48 La Correspondencia militar, nº 6562, 18 de agosto de 1899, pág 3

49 El Imparcial, 16 de septiembre de 1899

50 El País, 7 de mayo de 1900, pág 4

51 El Labaro, 16 de enero de 1901

52 La Época, nº 18303, 25 de mayo de 1901

*construcción de cuatro casas para su guarda*".<sup>53</sup>

Una y otra vez se vuelven a detallar los inconvenientes de la climatología adversa: "*Debido una vez más al fuerte temporal de la estación de Marchena tuvieron que enviar un vagón de socorro y un tren de auxilio para el transbordo de los viajeros. La vía ha sufrido grandes desperfectos, trabajándose activamente para restablecer la circulación*".<sup>54</sup>

La estación de Marchena seguía alcanzando una significativa mejoría. En esta ocasión se instaló una segunda grúa hidráulica.<sup>55</sup>

De suceso importante quedaba marcado en las páginas de los periódicos de la época: "*El correo de Málaga había llegado a las once y veinte, con nueve horas de retraso, a causa de haber descarrilado en el kilómetro 70. El percance sucedió entre las estaciones de Osuna y los Ojuelos. Traía numerosos vagones con más de cuatrocientos viajeros. Le remolcaban dos máquinas. Al llegar a la cima de la pendiente que se encontraba cerca de la estación de Osuna y como a consecuencia, sin duda, del enorme peso de los vagones se rompieron los enganches. La primera máquina siguió marchando pero la segunda volcó y arrastró a trece vagones que se salieron de la vía. El maquinista salió despedido y fue a caer en una laguna formada por agua llovediza. Resultó sólo con ligeras lesiones. En un furgón que seguía al ténder venían seis empleados destinados al tren corto de Marchena. El furgón se hizo astillas pero los empleados no sufrieron daño. Los topes del furgón se incrustaron en una berlina que ocupaban dos recién casados de origen granadinos. Tampoco éstos sufrieron más que el susto consiguiente. El furgón de equipajes quedó en tal disposición que hubo que romperlo para poderlo desocupar. Aparte de las pérdidas materiales, que son de mucha importancia, sólo hay que lamentar pequeños daños personales. Un guardafron llamado Guzmán quedó levemente herido y unos cuantos viajeros contusos. De Marchena salió un tren de socorro que recogió a los viajeros del descarrilamiento. Entre éstos figuraba el espada Antonio Fuentes*".<sup>56</sup>

Muchos fueron los pasajeros que pasaron por los distintos ferrocarriles de nuestra localidad, y en muchas de sus ocasiones con gente de reconocido prestigio de la sociedad, famosos de la época o incluso toreros, como se reflejaba en otra noticia: *Entre las estaciones de Ojuelos y Marchena, a kilómetro y medio de la primera, descarriló el tren correo de Málaga a Granada: "Todos los vagones quedaron fuera de la vía pero ninguno volcó. Gracias a esto no hubo desgracias. El accidente fue motivado por el reblandecimiento de las tierras a consecuencia de las últimas lluvias. El tren, que era larguísimo iba lleno de pasajeros. Entre los pasajeros se encontraban los espadas Bombi-*

---

53 Gaceta de los caminos de hierro, 24 de agosto de 1905, pág 8

54 La correspondencia de España, nº 18514, 20 de octubre de 1908, pág 3

55 Gaceta de los caminos de hierro, 8 de septiembre de 1910, pág 6

56 El Imparcial, y el País (Diario Republicano), 13 de abril de 1911, pág 3

ta, Guerrerito y Pazos. Además de la cuadrilla del primero. Todos los pasajeros han sido traídos a Sevilla en un tren de socorro”.<sup>57</sup>

En ocasiones el tren volvería a su punto de partida por motivos ya cotidianos para sus viajeros, el mal temporal: “*El tren mixto número 44 que salió de Fuentes de Andalucía para Marchena tuvo que detenerse en el kilómetro 6,300 por hallarse cortada la vía a causa de una riada en una extensión de cien metros. El tren tuvo que regresar a Fuentes*”.<sup>58</sup>

Ladrones y malhechores utilizaban este medio de transporte para perpetrar sus actos. Eran frecuentes robos en los trenes de viajeros, lugar elegido por su alta presencia ciudadana.

De lo que ocurre en los de mercancías solamente se enteran las Compañías. Todos los años tienen que pagar por indemnizaciones sumas elevadas a los interesados. Para evitar los robos en los trenes de viajeros se formó una brigada de vigilancia. En todos los trenes viajaba un agente, cuya misión era la de vigilar a aquellos viajeros sospechosos, así como detener a carteristas y ladrones. Uno de estos robos sucedió entre las estaciones de Marchena y Cádiz. Nos da idea, por suponer que no habrá sido el primero cometido por el mismo individuo, de lo despistados que estarían los agentes de vigilancia en aquél proyecto: “*El capitán de artillería D. Manuel Aguilar Galindo llegó a Granada, procedente de Cádiz. Al abrir el baúl observó que le habían robado un reloj de oro, una cadena de oro, maciza, como de un metro de larga, un rosario de oro y otras joyas. Dio conocimiento a la policía y ésta se fijó en que estaba mermada la cantidad de cigarrillos guardada en el baúl encontrando entre las ropas un lápiz de tinta como los que usan los factores de las estaciones de ferrocarriles. Detenido el factor D. José Aguilar Bueno, encargado de los equipajes entre Marchena, Cádiz y Granada, le fue encontrado un manojo de llaves y unos cuantos cigarrillos con la misma marca en el papel que los que traía el capitán. El detenido se confesó autor del robo declarando que dio a esconder en Cádiz las alhajas robadas*”.<sup>59</sup>

El efecto de socorro y auxilio se hacía eco una vez más: “*Entre las estaciones de Fuentes de Andalucía y Marchena se produjo un descarrilamiento de un tren de mercancías: “Se volcaron varios vagones. Resultó herido el jefe del tren. Fue llevado a Marchena. Como circulara el rumor de que en el tren viajaban algunos toreros y que habían quedado enterrados se envió un tren de socorro con personal suficiente para proceder a salvarlos*”.<sup>60</sup>

En ocasiones, se dieron actitudes heroicas por parte de algún pasajero: “*Cerca de Fuente Palmera se incendió un vagón del correo de Córdoba a Marchena. Los viajeros intentaron hacer sonar el timbre de alarma pero no funcionaba. Entonces se asomaron a las ventanillas, dando gri-*

---

57 El Imparcial, 8 de junio de 1911, pág 3

58 El Día, 10 de marzo de 1917, pág 2

59 La Acción, y la Correspondencia de España, 25 de enero de 1918

60 La Época, nº 24806, 4 de noviembre de 1919, pág 4

tos, sin conseguir que el maquinista les oyera. Seguía ardiendo el coche y los pasajeros empezaron a disparar pistolas y revólveres siendo también inútil. Por último, uno de los viajeros de los vagones posteriores fue recorriendo la estribera. Pasó por el techo del coche incendiado y así logró llegar hasta el tónder arrojándose sobre el maquinista y obligándose a frenar. Detenido el convoy, se aisló el coche incendiado. Al cabo de una hora el tren prosiguió su marcha. No hubo que lamentar desgracias personales”.<sup>61</sup>

A consecuencia de la lluvia de aquellos días, el río Guadalquivir aumentó considerablemente su cauce y en muchos sitios se había desbordado, cubriendo las aguas varios molinos. En la línea férrea también se habían producido grandes destrozos y varios trenes se hallaban detenidos. El jefe de la estación de Marchena telegrafió al de Cercadilla donde informaba: “los trenes de viajeros habían sido detenidos en el kilómetro 124 por no ofrecer seguridad el puente próximo a aquella estación. Se temía que la riada alcanzase aún mayores proporciones y que las aguas rebasen las presas del pantano de Guadalmeñato y del salto del agua del Carpio. En cuyo caso se produciría una catástrofe”.<sup>62</sup>

Llegado los días de Feria de Marchena, suponían un mayor discurrir de ocupantes en los trenes, aumentando por lo tanto la posibilidad de accidente en el mismo: “En las estaciones de Paradas y Arahal, uno de los trenes especiales que circulaban con motivo de la feria de Marchena arrolló en un paso a nivel un carro que conducía José Ruiz Barrero. El vehículo quedó destrozado, la caballería muerta y el carrero con contusiones”.<sup>63</sup>

Para algunos el ferrocarril se convertiría en su peor pesadilla: “En la línea del Sur de España, cerca de Marchena, el tren correo de Levante arrolló al joven José Parejo González. Resultó con la pierna izquierda fracturada y los brazos magullados. Ingresó en el hospital donde hubo necesidad de proceder a la amputación de la pierna”.<sup>64</sup>

Muchos de los sucesos descritos anteriormente se repitieron una y otra vez, pero la primera noticia que obtengo sobre accidentes en los que se ven implicados dos trenes, es esta: “En la estación de Marchena chocaron el tren de mercancías número 231, procedente de Écija, y el mixto de Sevilla, que se hallaba en dicha estación de Marchena. Sufrieron contusiones de escasa importancia el soldado de la Comandancia de tropas de Intendencia de Écija Segundo Cores y el vecino de Herrera, Vicente Suárez. El material de los dos trenes sufrió desperfectos. El choque obedeció a que el maquinista no pudo pararlo por no funcionar los frenos cuando los accionó”.<sup>65</sup>

El hospital de Marchena, una vez más tuvo que atender a otro herido: “Un tren arrolló en

---

61 La Época, nº 25047, 5 de agosto de 1920, pág 4

62 La Época, nº 26288 y la Libertad, 29 de marzo de 1924, pág 2

63 La Libertad, 3 de septiembre de 1924, pág 5

64 El Heraldo de Madrid, 12 de septiembre de 1924, pág 2

65 La Voz, 27 de diciembre de 1924, pág 8

*término de Marchena al joven de quince años, Rogelio Rodríguez Jiménez. Viajaba en la casilla del guardafreno. Sufrió la fractura de la mano derecha y del pie del mismo lado. Ingresó en el hospital de Marchena”.*<sup>66</sup>

Otra historia no menos curiosa fue cuando *“El soldado Pedro Clemente, licenciado hace pocos días de África se dirigía a Arahal en el tren mixto. Al llegar a la Roda sufrió un ataque de enajenación mental intentando arrojar a la vía por una ventanilla. La Guardia civil logró impedirlo custodiando al infeliz demente hasta Marchena, en cuyo hospital ingresó”.*<sup>67</sup>

Las instalaciones eléctricas estarían supeditadas a continuas mejoras. Se realizaron instalaciones eléctricas para fuerza y alumbrado en el Taller, Depósito y estación de Algeciras, y en la rectificación de las alineaciones de Parchite, Marchena y Sevilla.<sup>68</sup>

Como hemos redactado, una y otra vez, volvían a cometerse desgraciados accidentes, en ocasiones sufridos por propios personal de la empresa ferroviaria: *“En la estación de Marchena, cuando hacía maniobras un tren de mercancías, fue cogido entre los topes de dos vagones el guardafrenos Francisco Metro Salvá. Sufrió lesiones tan graves que murió a poco de haber ocurrido el suceso”.*<sup>69</sup>

#### **EXPEDIENTES FISCALES.**

Harto ya el Gobernador civil de la provincia de los continuos descarrilamientos impuso las multas a los ferrocarriles Andaluces durante el mes de marzo. Entre éstas: *“500 pesetas por el descarrilamiento del tren número 42 de la línea de Marchena a Córdoba. Ocurrido en la estación de Valchillón el día 30 de diciembre de 1902.”*

Se seguirían remitiendo informe del consejo de Estado el expediente sobre condonación de una multa de 2500 pesetas impuesta por el Gobernador de Sevilla a la Compañía de los ferrocarriles Andaluces por el descarrilamiento del tren de mercancías número 24, en el kilómetro 12,450 de la línea de Marchena a Valchillón. El percance ocurrió el día 5 de mayo de 1900. Aquel cuerpo consultivo había emitido el siguiente dictamen: *“Resultando que no conformándose la Compañía con esta resolución acudió al Ministerio solicitando la condonación de la expresada multa. Por no ser responsable del accidente ocurrido y haber sufrido únicamente las consecuencias del mismo. Pretensión que tanto el negociado como el Consejo de Obras públicas propusieron se desestimara por no haberse comprobado que el hecho haya tenido por origen un accidente o causa de fuerza mayor.*

---

66 La Libertad, 12 de enero de 1926, pág 3

67 El Heraldo de Madrid, 10 de junio de 1926, pág 3

68 Gaceta de los caminos de Hierro, 1 de mayo de 1928

69 El Heraldo de Madrid, 23 de noviembre de 1928, pág 4

*Resultando que antes de resolver en definitiva y en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 29 de la vigente Ley de Policía de ferrocarriles se había pasado el asunto a consulta del Consejo de Estado en pleno. Visto lo consignado en la citada ley, su reglamento y considerando que en el expediente no aparecía debidamente comprobada la causa del descarrilamiento puesto que reconociéndose que las máquinas estaban útiles para el servicio y que la vía se hallaba en buen estado. Sólo por deducción se suponía que el accidente debió obedecer a algún descuido de los que regían aquéllas. Eran fogoneros habilitados y no maquinistas. Considerando que no habiéndose demostrado plenamente que por parte de la Compañía se hubiese cometido ninguna infracción reglamentaria de tal naturaleza la imposición del correctivo en su grado máximo. Toda vez que ni el hecho de ir regidas las máquinas por fogoneros habilitados ni el de no reconocerse la vía con la frecuencia que la División considerase necesario, son hechos que merecían tan severo correctivo. Y considerando que las expresadas circunstancias unidas a la de que el accidente no tuvo por fortuna otras consecuencias sensibles que el daño recibido por la misma Compañía en el material descarrilado y en la vía. Si no son bastantes a aconsejar la condonación total de la multa impuesta. Sí lo son para proponer que se redujese su cuantía. El Consejo procedía a confirmar la multa objeto del actual expediente, si bien reduciendo su cuantía a la suma de 500 pesetas. Conformándose S.M. El Rey (Q.D.G) con lo manifestado”.*<sup>70</sup>

Otra multa, esta vez por retraso en el viaje: “*Por Real Orden había sido confirmada la multa de 500 pesetas que impuso el Gobernador Civil de esta provincia a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces con motivo del retraso del tren número 241 de la línea de Marchena a Córdoba.*”

## **PERSONAL DE TRABAJO: HUELGAS**

A las doce en punto de la noche los empleados en las distintas secciones de la estación abandonaron el trabajo. Sólo quedaron el jefe de la estación, el jefe de máquinas y el jefe del movimiento. Se encontraban cerrados los almacenes. La guardia civil los custodiaba. Disponía la Compañía de algún personal subalterno. Muy poco, con el cuál no podrá realizar servicio alguno. El telegrafista, al dar las doce, hora que terminaba su jornada, quiso marcharse. Como no se había presentado el que debía reemplazarle, el Inspector del Gobierno le obligó a continuar prestando servicio. El exceso de trabajo ocasionó al telegrafista desvanecimientos y de madrugada se encargó del telégrafo un hijo de jefe de la estación. Habían sido suprimidos seis trenes que debían haber salido aquella misma mañana. El tren correo de Málaga salió guiado por el jefe de máquinas, que llegará hasta Marchena donde se encargará del tren el jefe de máquinas de aquel depósito. El jefe de la estación tuvo

---

70 Diario oficial de avisos de Madrid, 23 de julio de 1904, pág 1

que realizar por sí mismo el enganche de coches y otras operaciones. La expedición de billetes la hizo un sólo empleado. Vendió solamente treinta y cinco billetes para distintos puntos con la condición consignada en un cartel de que la Compañía no admitiría reclamaciones de ninguna especie. En el citado tren iban actuando de fogoneros y revisores, mozos de equipajes. A las cuatro de la tarde se organizó el tren de Cádiz en la misma forma que el de Málaga. La paralización del transporte de mercancías era absoluta. Se recibieron noticias de varias estaciones del trayecto. En algunas había viajeros detenidos. En la Roda quedaron en la estación, a consecuencia del paro, noventa y ocho segadores que venían de la Línea, Puente Genil y Linares. Careciendo de recursos habían pedido protección al alcalde, quien no disponiendo de medios para socorrerles telegrafió el caso al Gobernador Civil. El Gobernador contestó al Alcalde ordenándole que facilitase recursos a los segadores hasta que pudiese adoptarse otra resolución. Los escasos trenes que circulaban lo hacían con grandes dificultades a causa de la impericia de los conductores improvisados marchaban lentamente adoptando grandes precauciones. Todas las casillas de guardabarreras se encontraban desiertas. Así como abiertas las barreras. Los trenes caminaban sin señales. En Utrera llegó el tren de Granada a las doce de la noche, la hora fijada para la huelga. El personal del tren se negó a continuar hasta Sevilla. Al saberse aquí la noticia el alquilador de carruajes José Pazos, envió a Utrera cuatro automóviles, que recogieron a catorce viajeros, mediante el pago de diez pesetas por persona, trayéndoles Sevilla, donde llegaron esta mañana. La huelga era general en Marchena, la Roda y Utrera.<sup>71</sup>



Empleados del Ferrocarril en Marchena.

---

71 El País, 27 de mayo de 1912, pág 1





Corrían rumores de haber resurgido la huelga de los ferroviarios andaluces. Los trenes procedentes de Málaga y la Roda, estaban detenidos en Marchena debido a que por el personal se negaba a seguir en sus respectivos puestos.<sup>72</sup>

Aunque estaban formándose los trenes mixtos de la Roda y corto para Morón se cría que no saldrían, pues de nuevo había declarado el personal la huelga de brazos caídos por no pagar la Compañía los jornaleros con arreglo al aumento correspondiente al anticipo así como por descontar los jornales de los días en que los obreros estuvieron en huelga. El personal no aceptaba ese descuento. No había llegado el tren mixto de la Roda ni el correo de Málaga. Los trenes se encontraban detenidos en la estación de Marchena por haber abandonado el trabajo los empleados del servicio.<sup>73</sup>

#### **BILLETES.**

Los billetes deberán pedirse en las estaciones y Despachos centrales por medio de un impreso que se facilita gratuitamente al solicitante. Las Compañías del Norte, Madrid-Zaragoza-Alicante, Andaluces y Madrid-Cáceres-Portugal, eran las únicas depositarias de los billetes kilométricos de-

---

72 El Heraldo de Madrid, 14 de abril de 1920, pág 3

73 El Siglo futuro, nº 4011, 14 de abril de 1920, pág 2

biendo ceder a las demás que en esta combinación tomasen parte los que necesiten para atender a sus propios pedidos. Previo cobro de su importe, con inclusión del impuesto, timbre y confección del billete. La petición de billetes podría hacerse lo mismo en una estación de los cuatro Compañías citadas que en otra cualquiera de las demás. Se remitiría por la estación a su Intervención respectiva para que ésta los facilitase. Por cada billete habría de extenderse una petición. En el acto de hacer el pedido depositaría el solicitante diez pesetas en concepto de fianza a cambio de la cual obtendrá un recibo provisional indicando el plazo en que estaría el billete a su disposición. Dicho plazo, salvo extravío del pedido o del billete, sería a lo sumo de diez días laborables, contados desde la fecha del pedido. El interesado podría disponer de otro igual pero si dejaba transcurrir este plazo, perdería el derecho a la devolución de la fianza y tendría que constituir otra para obtener el billete, realizando un nuevo pedido.



Al pedido de cada billete acompañaba un retrato fotográfico del interesado. La fotografía sería de la época en que se hiciese la petición. Tendría que tener la perfección necesaria para evitar toda duda en el parecido. El tamaño de la fotografía sería de diez centímetros por ocho. El mínimo, de siete centímetros y medio por cinco. El retrato no estaría adherido a cartulina alguna, a fin de poderlo pegar y contraseñar en el billete, del que ha de formar parte integrante. Cada vez que el peticionario, después de agotado un billete necesitase otro, debía entregar con la petición una nueva fotografía.

El precio del billete, deducidas las diez pesetas de fianza, sería abonado por el interesado en el momento de recibirlo ya en el despacho central o en la estación encargada de facilitarlo, debiendo devolver al mismo tiempo el recibo provisional de la fianza.<sup>74</sup>

Dentro de las líneas interesadas en esta tarifa, podrían utilizarse estos billetes en todas direcciones y recorrer varias veces un mismo trayecto, sin otra limitación que la de contar 30 kilómetros como mínimo de cada viaje.

<sup>74</sup> El artículo 158 del Reglamento para la aplicación de la vigente ley del Timbre del Estado, fecha 29 de Abril de 1909, previene que están sujetos a la percepción del timbre los billetes complementarios que se canjean por cupones de los kilométricos. En su consecuencia, los portadores de billetes kilométricos, por cada complementario que obtengan, deberán abonar el timbre (0,10 pesetas) en todo viaje cuyo recorrido exceda de 115 kilómetros en primera clase, 154 en segunda y 257 en tercera.



Billete Kilométrico de 1919 (Archivo autor)

En todo viaje cuyo recorrido excediese de treinta Kilómetros se contaría la distancia por fracciones indivisibles de cinco Kilómetros. Estos billetes se compondrían de tantas hojas de doscientos Kilómetros, divididas en cupones para cinco Kilómetros cada uno, cuantas sean menester para completar la distancia total del billete.

Los billetes kilométricos eran valederos para viajar en todos los trenes que llevasen carruajes de la misma clase que el billete pudiendo utilizarse además en los llamados de “lujo”, siempre que hubiesen asientos disponibles y satisficiesen los interesados los recargos establecidos para dichos trenes, puesto que sus portadores tenían iguales derechos que si llevasen billete a precio entero.

El interesado debería presentar el billete en la estación de salida para que ésta le facilitase en cada viaje, uno complementario a cambio de los cupones que habrían de cortarse del billete kilométrico según fuese la distancia a recorrer, entendiéndose que el billete matriz no tendría validez alguna sin que previamente se hubiese establecido este canje.

Los billetes eran personales e intransferibles. Debían llevar además de la fotografía, el nombre, apellidos y la firma del interesado. Debían presentarse en unión del complementario cuantas veces lo reclamasen los agentes de las Compañías, entendiéndose que se considerasen nulos serían retirados de manos de sus portadores, imponiéndoles igual penalidad que si estuvieran desprovistos de billete.

PRECIOS DE CADA BILLETE					
Kilómetros	1. <sup>a</sup> clase PTAS.	2. <sup>a</sup> clase PTAS.	3. <sup>a</sup> clase PTAS.	Número máximo de personas	Plazos de validez
3,000	258'75	194'05	116'40	Una	3 meses
4,000	345'00	258'75	155'25	Dos	4 id.
5,000	431'25	323'40	194'05	Tres	5 id.
6,000	517'50	388'10	232'85	Cuatro	6 id.
8,000	690'00	517'50	310'50	Cinco	8 id.
10,000	862'50	646'85	388'10	Seis	10 id.
12,000	1,035'00	776'25	465'75	Siete	12 id.

Además se percibirá una peseta por la confección del billete y el importe del sello de recibo que corresponda.

Precios del billete Kilométrico de 1919. (Archivo autor).

Los viajeros con billetes de 2<sup>a</sup> y 3<sup>a</sup> clase podrían mejorar de asiento cuando lo hubiese disponible, tanto en el punto de partida como en el tránsito. En iguales condiciones que los portadores de billetes ordinarios, siempre que se abonase la diferencia que por tarifa general correspondiese. De igual modo, los viajeros con billete de 1<sup>a</sup> clase, adquirido directamente o por cambio de clase podrían tomar asiento en los carruajes de lujo y en los coches-camas, pagando los recargos establecidos para la utilización de estos carruajes.



Billete de tren de una vecina de Marchena. 1940. (Archivo autor)

Los niños menores de tres años eran transportados gratis pero debían ir en brazos de las personas que los acompañasen. Los mayores de tres años así como los militares y marinos no tenían derecho a reducción alguna sobre los precios indicados en la tarifa.

Se concedía a cada viajero el transporte gratuito de treinta kilogramos de equipaje. El exceso se cobraba por las tarifas generales.

Los viajeros portadores de estos billetes se obligaban a no transportar consigo o en los bultos que llevasen en la mano una cantidad en oro que representase más de 10,000 pesetas. Quedaba subsistente para los citados viajeros la prohibición impuesta por Real Orden de 13 de Octubre de 1867 a los portadores de billetes ordinarios, de conducir, con perjuicio de las Compañías, bultos o paquetes que no sean de su pertenencia o de facturar como equipaje propio el que correspondiese a otro viajero. En la inteligencia de que los contraventores, con arreglo a lo prevenido a la citada disposición, serían considerados como defraudadores y entregados a la Autoridad para su castigo.

Muchos viajeros se han desplazado en tren a lo largo de la historia. Gracias a estos viajes se estableció un nexo de unión entre personas consiguiendo reducir la distancia que los mantenía alejados además de surgir de entre sus vías y railes una línea continúa hacia el progreso.