

## **Historia del Ferrocarril de Sevilla a Jerez y de Puerto Real a Cádiz (1856-1861)**

**Artículo elaborado por Francisco Sánchez Martínez sobre el Ferrocarril de Sevilla a Jerez y de Puerto Real a Cádiz (1856-1861) que aborda todo el proceso que se desarrolla desde la primera concesión hasta su inauguración en 1860 y su posterior fusión.**

**Cuando estaba en ejecución la línea de Jerez al Trocadero en la bahía de Cádiz, se otorga por Real Decreto de 28 de agosto de 1852 concesión definitiva a favor de don Rafael Sánchez Mendoza para construir por cuenta del Estado una línea férrea de Jerez a Sevilla, por Lebrija, Cabezas de San Juan, Utrera y Alcalá, también construiría la sección de Jerez a Cádiz si la empresa que tenía la concesión de dicha sección cedía sus derechos**

**El precio que Sánchez Mendoza había aceptado abonar el Estado, el propuesto por el concesionario de 3.400.000 reales vellón por legua, en acciones de ferrocarril que se crearían para la citada línea férrea; y todo ello, sin haberse hecho previamente los estudios ni el proyecto. Tanto es así, que posteriormente a su contratación, la prensa de Cádiz en noviembre de 1852, daba la noticia de que habían llegado a la capital los doce ingenieros ingleses que iban a levantar los planos del ferrocarril de Sevilla a Cádiz.**

**La Real Orden de 7 de noviembre de 1853 aprueba el trazado general y autoriza a que se inicien las obras sin haber asegurado previamente la realización del subsidio de 30 millones de reales ofrecido por la Diputación de Cádiz. Las obras comenzaron el 19-11- 1853, y la subasta se celebra con posterioridad, el 16 de junio de 1854, presentándose únicamente el citado contratista, a quien se adjudicó por el mismo precio de 3.400.000 reales la legua. En enero de 1854, el periódico El Comercio de Cádiz informa de que en las obras estaban ocupados unos 800 trabajadores divididos en cuadrillas, y que los planos provisionales de la segunda sección de Jerez a Sevilla, habían sido ya aprobados por el Gobierno.**

**Por otra parte, tampoco existía la consignación especial en los Presupuestos del Estado que exigía la ley para esta clase de obras, y que solo autorizaba su realización por el sistema de concesión y no de contrata. Por todo ello, la ley de 13 de mayo de 1855 declara nulo y de ningún valor ni efecto el contrato otorgado al Sr. Sánchez Mendoza en agosto de 1852, abonándose en cuenta al contratista el importe de la tasación pericial de las obras ejecutadas, materiales acopiados y demás gastos del proyecto, y autorizando al Gobierno para otorgar en subasta la concesión de la línea de Sevilla a Jerez (102,5 kilómetros), así como la concesión del ferrocarril a Cádiz, cuya línea partiría de sus murallas a empalmar con la línea general.**

**Tras la promulgación el 3 de junio de 1855 de la Ley General de Ferrocarriles, se efectuó una nueva concesión para el ferrocarril de Sevilla a Jerez, que fue otorgada a favor de los Sres. Luis Guilhou, Juan Pedro Muchada y Ramon Guardamino por R.O. de 21-4-1856, por resultar ser los autores de la propuesta más ventajosa entre las presentadas en la subasta celebrada el 31 de marzo del citado año. Los adjudicatarios se habían comprometido a tomar la concesión sin recibir subvención alguna del Gobierno, abonando además al Tesoro,**

2.001 reales de vellón por cada legua. El Ministerio de Fomento había quedado autorizado por ley de 9 de julio para ceder a los concesionarios por el precio de tasación aprobado, las obras ejecutadas y los materiales almacenados por el Sr. Sánchez Mendoza para el ferrocarril de Sevilla a Jerez.

El 2 de noviembre de 1856 se iniciaron los trabajos de la línea férrea en *Utrera*, y por Real Decreto de 4-3-1857 fue autorizada la formación de la sociedad anónima denominada *Compañía de los ferro-carriles de Sevilla a Jerez y de Puerto Real a Cádiz*. El 30-8-1859, se verifica el primer ensayo circulando por toda la línea de Jerez a Sevilla, un tren especial, en el que iban los Jefes e Ingenieros, el viaje de ida se efectuó en 9 horas, habiéndose detenido el tren más de una hora en Lebrija, y casi el mismo tiempo en los demás pueblos donde toca la línea; el viaje de vuelta se verifica al día siguiente, durando solo 3 horas. En este tren, vino con las pocas personas que habían salido de Jerez el día anterior, Ramón López de Tejada, Vicepresidente del Consejo de Administración de la Compañía ferroviaria, junto con el Diputado a Cortes Sr. Muchada. La prueba resultó muy satisfactoria.

La línea de Sevilla a Jerez de 102,5 kilómetros, fue inaugurada el 1º-3-1860. La prensa local le dio poca relevancia a esta inauguración, y El Guadalete del sábado 3-3-1860, se limita a reproducir el artículo publicado en el periódico El Comercio el día 2 sobre la referida inauguración, y a insertar en las ediciones del Diario del día 1 al 4 de marzo un anuncio de la Compañía del ferrocarril de Cádiz a Sevilla, de los trenes que iban a circular entre Sevilla y Cádiz y viceversa a partir del día 1.

El artículo publicado el día 2 por El Comercio dando cuenta de la puesta en marcha de la línea, y que fue copiado por el diario El Guadalete; reflejaba la importancia que para la unión de las provincias y la fraternidad de los pueblos, así como para el tráfico mercantil tenía dicho medio de comunicación, vaticinando al mismo tiempo para Cádiz un hermoso porvenir, diciendo: *“Nuestras comunicaciones por ferrocarril se extiende ya hasta Córdoba. Un paso más, y antes de muchos años Cádiz será el muelle de la capital del reino primero, y de la Europa toda después”*.

Los trenes que según anunciaba el diario El Guadalete iban a circular a partir del 1º de marzo de 1.860 (inauguración de la línea Sevilla-Jerez), eran los siguientes:

Ferrocarril de Cádiz a Sevilla

TRENES DIRECCIÓN CÁDIZ								
Precios asientos			Km.	Estaciones	Trenes			
1º clase	2º clase	3º clase			Nº 1	Nº 3	Nº 5	nº 7
Reales	reales	Reales			Mañana	Mañana	Mañana	Tarde
				Sevilla (salida)		6:30	11:45	5:30
6	4,50	2,75	15	Dos Hermanas		6:55	12:10	5:55
12,50	9,50	5,75	31	Utrera		7:30	12:45	6:30
22	16,50	10	55	Las Cabezas		8:15	1:30	7:15
29	21,75	13	72	Lebrija		8:45	2:15	7:45

				<b>Jerez (llegada)</b>		<b>9:50</b>	<b>3:15</b>	<b>8:50</b>
<b>41,75</b>	<b>31,25</b>	<b>21,75</b>	<b>104</b>					
				<b>Jerez (salida)</b>	<b>7:07</b>	<b>10:00</b>	<b>3:30</b>	<b>9:00</b>
<b>48,75</b>	<b>35,75</b>	<b>21,75</b>	<b>119</b>	<b>Puerto Sta. M<sup>a</sup></b>	<b>7:30</b>	<b>10:22</b>	<b>3:52</b>	<b>9:22</b>
<b>51,75</b>	<b>38,25</b>	<b>22,75</b>	<b>127</b>	<b>Puerto Real</b>	<b>7:45</b>	<b>10:36</b>	<b>4:06</b>	<b>9:36</b>
<b>52,75</b>	<b>39,25</b>	<b>23,75</b>	<b>132</b>	<b>Trocadero</b>	<b>7:55</b>	<b>10:45</b>	<b>4:15</b>	<b>9:45</b>
<b>54,75</b>	<b>40,25</b>	<b>24,75</b>	<b>142</b>	<b>Cádiz (llegada)</b>	<b>8:20</b>	<b>11:20</b>	<b>4:50</b>	<b>10:20</b>
<b>TRENES DIRECCIÓN SEVILLA</b>								
				<b>Cádiz (salida)</b>	<b>6:30</b>	<b>10:15</b>	<b>3:35</b>	<b>5:30</b>
<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>Trocadero</b>	<b>7:05</b>	<b>10:50</b>	<b>4:15</b>	<b>6:05</b>
<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>Puerto Real</b>	<b>7:15</b>	<b>11:00</b>	<b>4:30</b>	<b>6:15</b>
<b>6</b>	<b>4,50</b>	<b>3</b>	<b>23</b>	<b>Puerto Sta. M<sup>a</sup></b>	<b>7:30</b>	<b>11:15</b>	<b>4:50</b>	<b>6:30</b>
				<b>Jerez (llegada)</b>	<b>7:50</b>	<b>11:35</b>	<b>5:15</b>	<b>6:50</b>
<b>13</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>38</b>					
				<b>Jerez (salida)</b>	<b>7:55</b>	<b>11:45</b>		<b>7:00</b>
<b>26,25</b>	<b>19</b>	<b>12</b>	<b>70</b>	<b>Lebrija</b>	<b>8:50</b>	<b>12:45</b>		<b>7:54</b>
<b>33</b>	<b>24</b>	<b>15</b>	<b>87</b>	<b>Las Cabezas</b>	<b>9:25</b>	<b>1:35</b>		<b>8:35</b>
<b>42,75</b>	<b>31,25</b>	<b>19,50</b>	<b>111</b>	<b>Utrera</b>	<b>10:10</b>	<b>2:20</b>		<b>9:10</b>
<b>49</b>	<b>36</b>	<b>22,25</b>	<b>127</b>	<b>Dos Hermanas</b>	<b>10:45</b>	<b>2:55</b>		<b>9:45</b>
<b>54,75</b>	<b>40,25</b>	<b>24,75</b>	<b>142</b>	<b>Sevilla (llegada)</b>	<b>11:15</b>	<b>3:25</b>		<b>10:15</b>

En las advertencias que recogía el anuncio, además de las relativas a la falta por no llevar billete, figuraba aquella que advertía a los pasajeros que para viajar desde Jerez hasta Sevilla o estaciones intermedias debían tomar el billete y el tren en la estación de esta línea, situada a la salida de la calle Medina; y los que se dirijan hacia Cádiz deberían hacerlo en la estación de la línea al Trocadero en la calle del Porvenir. Hay que tener en cuenta que todavía no se había inaugurado la línea de Puerto Real a Cádiz y que el ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz, aún no había adquirido la línea del Trocadero.

El Guadalete del 21 de abril de 1860, reproducía un artículo del periódico El Crédito, sobre la Compañía General de Crédito de España, concesionaria y fundadora de la Sociedad Anónima del ferrocarril de Sevilla, Jerez y Cádiz, informando de que iba a poner a disposición del público 20.000 acciones, *garantizando por cinco años y seis meses el capital que representan y un mínimo de renta de 7,45%*; que su capital social estaba constituido en acciones por un importe de 90.000.000 Rs.vn., y en obligaciones por valor de 45.000.000; que la longitud del camino era de 138 kilómetros, de los cuales 104 estaban ya en explotación desde el

1º de marzo, y que los 34 restantes lo estarían en el mes de julio. La población a la que iba a beneficiar dicho ferrocarril se estimaba en unas 600.000 almas, incluyendo ciudades tan importantes como Sevilla con 120.000; Jerez, con 55.000; San Fernando, 25.000; Cádiz, 70.000; y que el puerto de Cádiz estaba llamado a recibir gran parte del tráfico de las líneas férreas de Córdoba a Granada y Málaga, así como el de Mérida a Sevilla, debiendo tenerse en cuenta el gran tráfico local de la línea intermedia de Jerez a Puerto Real cifrado en 189.364 reales, es decir, el doble del término medio de los demás ferrocarriles de España, lo que daría una renta muy importante, entre el 13 y 14 por ciento, desde los primeros años de explotación.

En cuanto al tramo de Puerto Real a Cádiz, la ley de 9 de julio de 1856 establecía que el Gobierno subvencionaría las obras con 180.000 rs.vn., por kilómetro en metálico o su equivalente en efectos públicos, la ciudad de Cádiz quedaba obligada a costear en metálico la tercera parte de la subvención. La subasta se celebró el 10-10-1856 y la concesión definitiva para construir la línea de Puerto Real hasta los muelles de Cádiz fue otorgada por R.O. del 20-10-1856 a la Compañía General de Crédito en España, que la debía de ejecutar en el plazo de dos años.

Los trabajos se iniciaron en enero de 1857 y la Compañía los llevó a cabo por administración hasta el mes de octubre de 1858, y a partir de esta fecha encargó la realización de las obras a la empresa francesa Kervegoen Phieux y Cía., que trabajó en ella hasta enero de 1860, siendo sustituida en dicho mes por la empresa Laeuze y Barthou que continuó con la construcción de la línea hasta su terminación; ya por R.O. de 15-7-1857 se había aprobado el proyecto de empalmar desde un punto situado a 6 kilómetros del Puerto de Santa María, el ferrocarril a Cádiz, con el de Jerez al Trocadero.

Las obras marcharon a buen ritmo, y el 14 de abril de 1860, varios diputados a Cortes, el alcalde de Puerto Real y el ingeniero francés de la Compañía ferroviaria, Teodomiro Amiel, viajaron en una locomotora, que salió del terreno donde se iba a edificar la estación de Cádiz, hasta el caño de Santi Petri, cerca de la Carraca, donde el diputado Sr. Olózaga puso la primera piedra del puente que allí se iba a construir. Cuando estuviesen concluidos los puentes de Santi Petri, Águila y Boca de Labé, se podía dar por terminada la vía férrea, y la isla gaditana quedaría unida a la península. La línea de Puerto Real a Cádiz fue inaugurada el día 13-3-1861.



Postal de la primera estación de Cádiz, construida sobre terreno ganado al mar (a.a.)

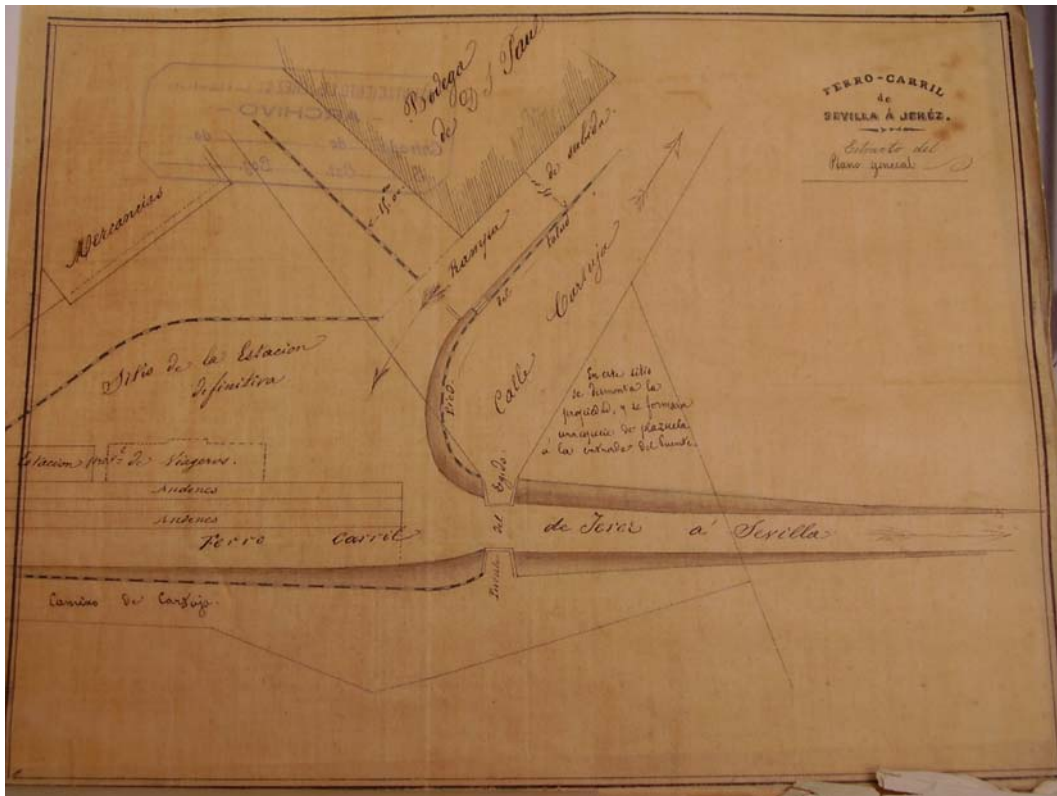
En el diario gaditano *El Comercio* del 14 de marzo se decía sobre este hecho: “Ayer como estaba anunciado se verificó la inauguración del ferrocarril que partiendo de nuestras murallas nos pone en comunicación con la línea general. Este acontecimiento el más importante sin duda en la vida de nuestro pueblo, llena de júbilo a los habitantes de Cádiz”.

Continuaba informando de que el Ayuntamiento bajo maza, Consejo de Administración de la empresa, y numerosos invitados habían embarcado en el muelle, en uno de los vapores de la empresa ferroviaria, que salió hacia el Trocadero a las 12 en punto, siendo recibida la expedición en la estación del Trocadero por el Ayuntamiento de Puerto Real y el Capitán General de Andalucía, donde los esperaba un tren arrastrado por locomotoras adornadas con banderas nacionales. En la nueva estación de Puerto Real se incorporó a la comisión el Capitán General del Departamento, y a las 14 y 15 en San Fernando subió al tren su Ayuntamiento, llegando la expedición a la estación de Cádiz donde estaba esperando el Obispo que procedió a la bendición.

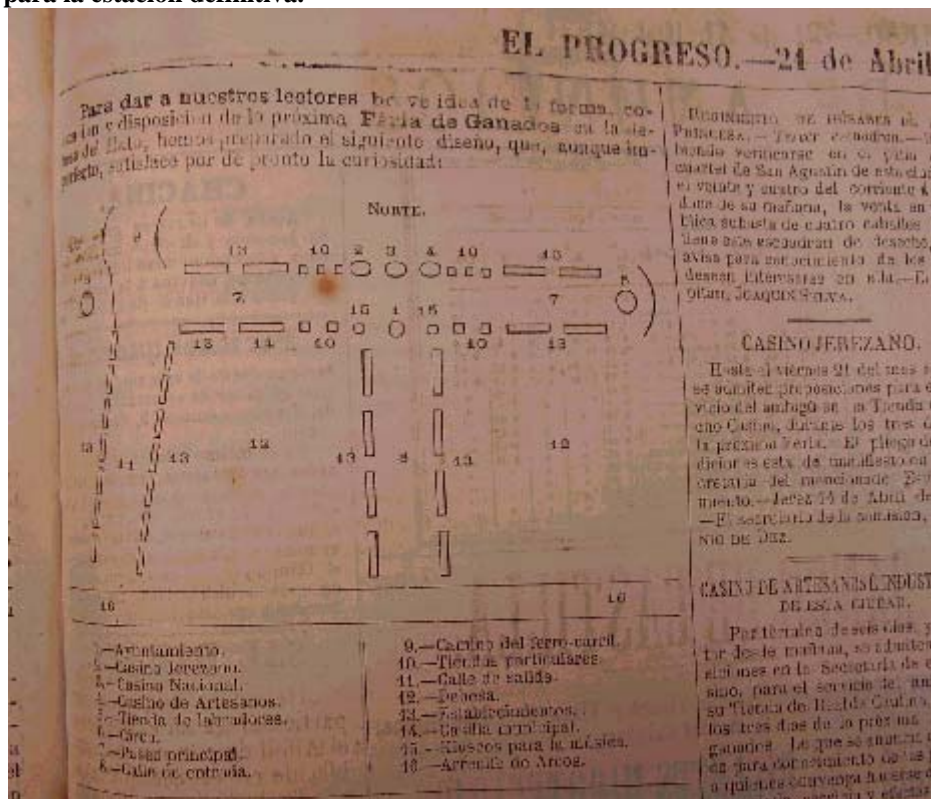
Los accionistas del ferrocarril de Sevilla a Jerez y de Puerto Real a Cádiz habían celebrado Junta General el día 8 de noviembre de 1860, para aprobar el contrato formalizado entre esta compañía y la Sociedad General de Crédito en España, mediante el cual la Sociedad de Crédito traspasaba a la de Sevilla a Jerez, el ferrocarril de Jerez al Trocadero, en las mismas condiciones que lo había comprado, y que fueron aprobadas por los accionistas del Trocadero en la Junta General que celebraron el 15 de octubre de dicho año; quedando ambos ferrocarriles unificados en una sola línea, y formando en 1861 la citada Sociedad de Crédito la compañía de Sevilla a Jerez y Cádiz, con una longitud total de 159 kilómetros.

Por Real Orden de 22 de mayo de 1861 el Gobierno aprueba la transferencia hecha por la Compañía de Jerez al Trocadero de la concesión de dicha línea a favor de la Compañía General de Crédito en España, y la efectuada a su vez por esta de la misma concesión a favor de la Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Jerez y de Puerto Real a Cádiz.





Plano primera estación ferrocarril Sevilla a Jerez, tenía dos andenes, ya estaba previsto el lugar para la estación definitiva.



Croquis de la Feria de Ganados de Jerez: Diario El Progreso 21-4-1871 - BMJF  
La Compañía ferroviaria durante la feria establecía un servicio de trenes al apartadero de Cañada Ancha (paso a nivel)

## **Francisco Sánchez Martínez**

### **Centros consultados:**

**Archivo Municipal de Jerez de la Frontera (AMJF)**  
**Biblioteca Municipal de Jerez de la Frontera (BMJF)**  
**Archivo Histórico Ferroviario –FFE- Madrid**