

## LOS PROYECTOS DEL FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE CÁDIZ EN EL SIGLO XIX

JULIO PÉREZ SERRANO. Universidad de Cádiz<sup>1</sup>

ALEJANDRO ROMÁN ANTEQUERA. Universidad de Cádiz<sup>2</sup>

### Resumen

El objetivo que se plantea en esta comunicación es exponer los diferentes proyectos para la construcción de líneas férreas que tuvieron lugar durante el siglo XIX en la provincia de Cádiz. Se pretende de este modo señalar cómo desde un proyecto inicial de articulación de todo el espacio provincial, los éxitos y fracasos de las diversas iniciativas condujeron a la invertebración comunicativa del espacio gaditano.

Esta carencia en la red de comunicaciones ferroviarias, el elemento clave del transporte terrestre en el siglo XIX y base para el proceso industrializador, sería uno de los factores que explicarían el fracaso de los intentos de industrialización en la provincia, el retraso en la modernización de la zona, y la creación de una división en el seno de la misma, ante la incomunicación que se produjo entre los dos principales núcleos: la bahía de Cádiz y la de Algeciras, que hasta la actualidad no ha presentado proyectos coherentes para su subsanación, y que es la causante de tendencias centrífugas en la provincia.

### 1. Introducción

La provincia de Cádiz fue el primero de los lugares de España en los que se propuso construir una línea férrea, fue el proyecto de José Díaz Imbrechts, que obtuvo una concesión el 23 de septiembre de 1829 para la construcción de un ferrocarril de Jerez a El Portal, punto en el que se construiría en el río Guadalete un muelle<sup>3</sup>. Un proyecto que fracasaría, pero que se vería continuado en el tiempo ante la creciente necesidad de encontrar una forma más rápida y económica de transportar los productos vinícolas jerezanos para su posterior distribución.

Esta temprana iniciativa en la zona de la comarca del Jerez, un espacio de un fuerte desarrollo económico, básico en la economía española decimonónica y que representó una punta de lanza del capitalismo español<sup>4</sup>, no obtendría frutos hasta varios años después. Y, en el resto de la provincia, no sería seguido hasta muy avanzado el siglo XIX.

---

<sup>1</sup> Profesor Titular de Universidad de la Universidad de Cádiz. Director del Grupo de Estudios de Historia Actual (HUM315). Dirección: Universidad de Cádiz. Facultad de Filosofía y Letras. Área de Historia Contemporánea. Avda. Dr. Gómez Ulla, s/n. 11003 Cádiz. E-mail: [julio.perez@uca.es](mailto:julio.perez@uca.es) Telf.: 956-015574.

<sup>2</sup> Alejandro Román Antequera. Licenciado en Historia. Becario de Formación de Profesorado Universitario del Ministerio de Educación y Ciencia. Miembro del Grupo de Estudios de Historia Actual (HUM315). Dirección: Universidad de Cádiz. Facultad de Filosofía y Letras. Avda. Dr. Gómez Ulla, s/n. 11003 Cádiz. E-mail: [alejandro.roman@uca.es](mailto:alejandro.roman@uca.es) Telf.: 956-01-55-83.

<sup>3</sup> Cf. Sánchez González, R. (1986), 46.

<sup>4</sup> Cf. Bernal Rodríguez, A.M. (1981), 239-240.

El objetivo de la comunicación se centra en exponer el desarrollo de los proyectos del ferrocarril en el siglo XIX en la provincia de Cádiz, que en numerosas ocasiones terminaron en fracasos rotundos. Así, se impidió la articulación de una red de comunicaciones a nivel provincial, que es un aspecto clave para explicar el retraso en la modernización de la zona, y que produjo la desconexión existente entre los espacios occidental y oriental.

Las fuentes utilizadas para cumplir el objetivo propuesto son las actas capitulares, los expedientes de obras públicas, y otras informaciones de relevancia contenidas en diversos archivos municipales, como los de El Puerto de Santa María, Rota, Chipiona... También se utilizan mapas procedentes de la sección de cartografía histórica de la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía, y la bibliografía.

La estructura del trabajo se ha procedido a dividir en cinco bloques. El orden con el que aparecen sigue tres criterios: la secuenciación cronológica en que se dieron lugar, la ordenación espacial y el número de proyectos. De este modo, los tres primeros analizan la instauración de las líneas férreas en el espacio de la bahía de Cádiz y Jerez, la zona de mayor potencial económico de la provincia durante el siglo XIX, con mayor concentración de población, y donde se producen las primeras iniciativas.

El primero hace referencia a los proyectos iniciales del ferrocarril y a la construcción de la línea ferroviaria hasta la conexión con la capital provincial, Cádiz, que ha sido objeto de numerosos estudios<sup>5</sup>. En segundo lugar, se atiende a la construcción de dos líneas secundarias, que completarían la conexión con la zona norte de la Bahía y los municipios que hoy componen la mancomunidad del Bajo Guadalquivir. Por último, se estudiarán los proyectos del ferrocarril urbano de Jerez, y las pretensiones de establecimiento de algunos tranvías en las localidades de la Bahía en el último tercio del siglo XIX con una clara orientación económica.

Se busca con ello estudiar la dura pugna por la primacía en la comarca entre Jerez y Cádiz, que ganaría la primera localidad, y a un nivel secundario entre El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, que se venía produciendo desde el traspaso del comercio americano a Cádiz<sup>6</sup>. La contraposición de los intereses locales generó un espacio de lucha política por el control de la exportación del vino de la comarca del Jerez, la principal fuente de ingresos de la zona.

---

<sup>5</sup> Por ejemplo vid. López Rodríguez, F. (2001); Pérez Serrano, J. (2003)...

<sup>6</sup> Durante el siglo XVIII se produjo un conflicto de Cádiz contra Jerez y El Puerto de Santa María por la preferencia en el cargamento para el tercio de frutos, que en 1738 ganaría Cádiz. Pero, la lucha de Jerez y El Puerto, a quienes se unió Sanlúcar, continuó, y se enfrentaron a Sevilla, a la que vencieron por los otros dos tercios, consiguiendo el control del mercado vinícola americano, además del europeo. No obstante, esta situación se rompió con el decreto de Libre Comercio de 1778, que dejaba sin efecto la victoria de los productores vinícolas. Vid. Sánchez González, R. (2000), 223-257.

Un segundo episodio tendría lugar por la consecución de la habilitación para ser puerto de libre comercio, en la que Cádiz frenó las pretensiones de las localidades de su entorno, hasta que Sanlúcar la consiguió en 1804. También El Puerto lo consiguió, pero sólo la disfrutó de 1809-1814, 1820-1823, hasta los correspondientes regresos de Fernando VII. Cf. López Somoza, B. (1991), 18-19.

El cuarto bloque de la comunicación sirve para acercarse a los proyectos para la conexión de la zona de la Bahía-Jerez con Algeciras, y el modo en que finalmente no se llevaron a la práctica, y cómo por el contrario se construyó la línea de Bobadilla-Algeciras. Tras lo cuál se pasará al último bloque, que trata los proyectos para la construcción de un ferrocarril en la sierra de Cádiz, y que ya ha sido estudiado con anterioridad<sup>7</sup>, aunque aquí se busca su integración dentro de las iniciativas provinciales, cuyo fracaso supuso la desarticulación del espacio gaditano. Por último, se enuncian las conclusiones obtenidas de la investigación.

## **2. De los primeros proyectos hasta la conexión con Cádiz**

La provincia de Cádiz posee el honor de ser el espacio donde se produjeron los primeros intentos para importar los trabajos con la locomoción a través de máquinas de vapor a España que se desarrollaban en el Reino Unido. La exportación del jerez a la potencia británica había permitido establecer sólidos lazos comerciales, que fueron los que permitieron que personas nacidas en la comarca, residiesen en Inglaterra y conociesen los avances sobre la materia, que consideraron de enorme interés para el transporte de la mercancía vinícola desde Jerez.

José Díaz Imbrechts fue el primero en conseguir una concesión el 23 de septiembre de 1829 por medio de una Real Orden, que le autorizaba a construir un ferrocarril que conectaría Jerez con otro núcleo dentro de su término: El Portal, que se encontraba en la rivera del Guadalete, y permitiría el transporte de mercancías a través del curso del río para alcanzar el mar<sup>8</sup>. No obstante, este primer proyecto fracasa en 1830 por la escasez de dinero y el desinterés del gobierno local, y Díaz Imbrechts traspaso los derechos a su socio Marcelino Calero y Portocarrero.

Calero y Portocarrero obtuvo una nueva concesión por veinticinco años el 28 de marzo de 1830, en la que se ampliaba la construcción y explotación de la línea, al pretenderse conectar Jerez, El Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda. Para ello, constituyó la Empresa del camino de Hierro de Jerez de la Frontera a El Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda, que fue aprobada en Real Orden del 30 de marzo de 1830. En el trayecto se establecía el muelle en la localidad de Rota, que no formaba parte del triángulo del jerez, y que era la de menor entidad. Así, Jerez se aseguraba no quedar en desventaja con relación a El Puerto y Sanlúcar, que se veían perjudicados con esta decisión, y poseer un mayor peso en la toma de decisiones por su mayor volumen exportador, que temía perder de mantenerse la situación, cómo sucedió en la década de 1840, pasando a El Puerto de Santa María el primer puesto como exportador vinícola<sup>9</sup>.

Las presiones de El Puerto de Santa María condujeron a unas negociaciones, en las que Calero y Portocarrero aceptó modificar la línea, y se decide que el muelle debería colocarse en el Aculadero, zona situada enfrente de Cádiz, y perteneciente a El Puerto de Santa María. Pero, el 4 de marzo de 1834 una orden caduca el privilegio, y apareció

---

<sup>7</sup> Vid. Suárez Japón, J.M. (1988)

<sup>8</sup> Mateo del Peral, D. (1978), 32-33.

<sup>9</sup> Maldonado Rosso, J. (1999), 307.

otro personaje interesado en la ejecución del proyecto, Francisco Fassio, que ya estaba involucrado en otros negocios ferroviarios como la línea de Reus a Tarragona (1833)<sup>10</sup>. En su proyecto, se amplió la conexión con un tramo del Aculadero a Cádiz, un hecho que no interesaba ni a jerezanos, ni a los portuenses, que no veían con buenos ojos la dependencia de la recién nombrada capital provincial. Así, el interés que se intentó suscitar por los diferentes concesionarios en los bodegueros y concejos de la zona, chocó contra las posiciones existentes, en especial en El Puerto de Santa María, donde se pretendía realizar la canalización del río Guadalete para albergar barcos de mayor capacidad, y mejorar así el comercio, con lo que perdía atractivo el proyecto del ferrocarril en esta población. La única ventaja era el apoyo gubernamental, evidente con la compra de acciones por la familia real<sup>11</sup>.

**Figura 1. Plano de las inmediaciones de Cádiz. Proyecto para construir un camino de hierro según se expresa en la memoria que acompaña “desde Jerez de la frontera al Puerto de Sta. María, desde este a Rota y desde Rota a Sanlúcar de Barrameda. Presentado por Marcelino Calero y Portocarrero. Londres, 20 de octubre de 1829.**



Fuente: Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sección Cartografía Histórica. Original: Archivo General de la Administración. Obras Públicas. Caja 18468, exp. 1, pl. 1.

Los retrasos hacían peligrar la construcción de la línea, aunque el 7 de junio de 1836 una Real Orden renueva el privilegio a Fassio, otorgándole un año improrrogable para el inicio de las obras, y cuatro para la ejecución de la línea completa. De nuevo, se amplió el plazo para el inicio de las obras a agosto de 1838, pero Fassio fue incapaz de seguir solo con el proyecto. En este momento es cuando los británicos se apoderaron del mismo, le ofrecieron su apoyo a Fassio, que lo aceptó ante la imposibilidad de efectuar las primeras obras en el plazo previsto. Se conformó el 28 de marzo de 1839 una compañía anglo-española con Fassio, Bennet, Copland, Duckett, Starkey y Wright. El

<sup>10</sup> Wais, F. (1944), 44-45.

<sup>11</sup> Cf. Sánchez González, R. (1986)45-51.

control era inglés y su director gerente Bennet, con lo que los británicos controlarían el comercio del vino de la zona, algo que sucedió con la minería Almería<sup>12</sup>.

Bennet consiguió que la Dirección General de Caminos anulase el privilegio de Fassio, y que se les diese el proyecto por veinticinco años, tras los cuáles la mitad de las utilidades irían al estado. También logró que se les permitiese la entrada de los materiales necesarios para la construcción, algo que se usó como un subterfugio para pasar cualquier tipo de mercancía. Los municipios de la zona se mostraron conformes, aunque en el caso de El Puerto de Santa María torpes, al no obligar el establecimiento de un cupo mínimo para la compra de acciones, ya que sólo se pensaba en el proyecto de la canalización. Tampoco el estado mostraba gran entusiasmo, a pesar de que se apoyase la iniciativa. Finalmente, ninguna de las dos opciones salió adelante por la conflictiva situación nacional, no obstante la concesión era aprovechada por los británicos para comerciar y conservar el control de un elemento clave para el futuro<sup>13</sup>.

Posteriormente, en 1844 se cambiaría la concepción de las pequeñas líneas imperante hasta el momento con el proyecto presentado por el ingeniero francés Jacquieu Galbrun de unir Madrid con Cádiz. El gobierno tuvo que reaccionar ante este proyecto, que motivo el informe Subercasse, estableciéndose la normativa para el otorgamiento de las concesiones. Después, apareció otro proyecto en 1846, al que se le dio una concesión de Sevilla a Cádiz, por Jerez, con ramales a Sanlúcar y Chiclana. Ninguna propuesta fructificaba<sup>14</sup>.

Se llegó así al año 1850, en el que Luis Díaz consigue la concesión del proyecto de Jerez al Trocadero (muelle). De este modo, Jerez conseguía transportar sus mercancías hasta un muelle, perteneciente a Puerto Real, una entidad poblacional de entidad menor en el conjunto de la Bahía, y además ubicado fuera del núcleo, lo que facilitaba el control. Con ello, conseguía anular la posición de El Puerto de Santa María como intermediario, al igual que la de Cádiz. El Puerto se vio obligado a ceder, consiguiendo el paso del ferrocarril por su municipio, que fue el primer tramo para el que se concedió permiso en 1852, terminándose las obras el 22 de junio de 1854. El segundo tramo se finalizó el 10 de octubre de 1856, con lo que Jerez conseguía por el momento sus objetivos, a pesar de las dificultades que se planteaban desde Puerto Real, ya que cinco días después de finalizada la línea se produjeron las primeras protestas por la imposibilidad de acceder a uno de los barrios de la villa. Añadiéndose otros problemas para la explotación, que no se pudo efectuar con regularidad hasta 1860<sup>15</sup>.

Las otras localidades del entorno se vieron afectadas por la construcción de esta línea, principalmente El Puerto de Santa María, ciudad que sólo veía la posibilidad de salvar la situación por medio de la ansiada canalización del Guadalete, sobre la que se elaboró un informe en 1858, en la que se realizaba un ataque en términos muy duros contra que

---

<sup>12</sup> Cuellar Villar, D. (2001).

<sup>13</sup> Cf. Sánchez González, R. (1986), 52-54.

<sup>14</sup> Vid. Wais, F. (1944), 55-60.

<sup>15</sup> Cf. Pérez Serrano, J. (2003), 181-182.

la línea férrea terminase en el Trocadero, calificado de lugar “*desértico e inhabitado*”, un sentimiento que compartían Cádiz y Sanlúcar<sup>16</sup>.

Previamente, en 1852 existía una concesión al gaditano Sánchez Mendoza para construir de Sevilla a Jerez, teniendo también la de El Puerto a Cádiz; aunque, la ley de 1855 provocó el cambio de concesionarios que pasaron a ser: Luis Guilhou, Ramón de Guardamano y Juan Pedro Muchado, que transfieren sus derechos a la Compañía General de Crédito en España, que funda el ferrocarril de Sevilla a Jerez, y desde marzo de 1857 incluía en su título Puerto Real-Cádiz<sup>17</sup>. Esta empresa refería en la memoria de su Junta General de Accionistas celebrada el 18 de mayo de 1859, que las obras de los dos tramos en que se dividía la construcción iban a buen ritmo, aunque con algunos problemas. La sección de Sevilla a Jerez debía reconstruir el tramo de Morón a Lebrija de 21 Km. con veintinueve acueductos a causa de la crecida del Guadalquivir<sup>18</sup>, no obstante la conexión estuvo lista el 1 de mayo de 1860<sup>19</sup>, con lo que Jerez adquiría mejores comunicaciones. Mientras, Cádiz no se conectó a la red hasta el 13 de marzo de 1861<sup>20</sup>, tras superar las dificultades originadas en los ministerios de Guerra y Marina, que exigían su permiso antes de realizar la obra del puente de Sancti-Petri, último tramo de la obra<sup>21</sup>, que cuando finalmente se consiguió, permitió a Cádiz eliminar el efecto del Trocadero, y entrar en el sistema de comunicaciones ferroviario, aunque de manera supedita a Sevilla, que ejercería como centro, al no conseguirse realizar las conexiones con otras zonas de Andalucía, ni siquiera de la provincia, por medio del ferrocarril.

### **3. Las líneas hacia Sanlúcar de Barrameda: la hegemonía jerezana en el transporte**

La conexión con Cádiz era una cuestión de tiempo, ya que había sido incluida en todos los grandes proyectos de conexión con Madrid, siendo uno de los ejes axiales de la red de carreteras de Carlos III<sup>22</sup>. El peso de su tradición histórica que le permitió ser capital de la provincia en 1833 en detrimento de Jerez<sup>23</sup>, la importancia estratégica con las guarniciones militares que existían en la propia ciudad y su entorno, y la relevancia de su puerto<sup>24</sup>, hacían inevitable que se produjese el tendido de la línea férrea hasta Cádiz, que volvía a dejar en posición de subordinación a Jerez tras la pérdida de importancia del Trocadero, y dejaba en una situación difícil al anterior nudo de comunicaciones: El Puerto de Santa María.

---

<sup>16</sup> Vid. Archivo Histórico Municipal de El Puerto de Santa María (AHMPSM). Sección *Folletos*. Leg. 2005. 1720-1858. “Memoria para la canalización del río Guadalete, 1858”.

<sup>17</sup> Cf. Wais. F. (1987a), 272-274.

<sup>18</sup> Cf. Cuenca Toribio, J. M.; Rodríguez Sánchez de Alva, A. (1977), 219.

<sup>19</sup> Cf. Wais F. (1987b), 256.

<sup>20</sup> Cf. id.

<sup>21</sup> Cf. Cuenca Toribio, J. M.; Rodríguez Sánchez de Alva, A. (1977), 219-222.

<sup>22</sup> Cf. Ringrose, D. (1972), 35.

<sup>23</sup> En la reforma administrativa de Javier de Burgos en 1833 Cádiz fue elegida capital de una de las tres provincias en que se dividió el antiguo Reino de Sevilla, en detrimento de Jerez, que durante la ocupación francesa había sido la capital de la prefectura del Guadalete. Cf. Pérez Serrano, J. (1992), 51-53

<sup>24</sup> Vid. Pérez Serrano, J. (1991), 165-168.

No obstante, las iniciativas por las mejoras de las comunicaciones eran una constante en Jerez y en El Puerto de Santa María, con el objetivo de conseguir mayor peso dentro del entramado de las poblaciones de la zona. De este modo, se da lugar a la mejora y construcción de las carreteras que comunicaban los diferentes enclaves de su entorno, así como mejoras en la línea férrea, con la presión para el cambio de los puentes de madera del río Guadalete y del San Pedro<sup>25</sup>. Desde Jerez se promovía la construcción de una carretera que llegase a Chipiona por Sanlúcar –en la actualidad la A-480-, que cuando tuvo que atravesar una viña de un vecino del término portuense, Don Francisco de Paula Vergara, para su realización sufrió un contratiempo durante marzo de 1868, en el que se llegó a amenazar con la expropiación del terreno, ante la negativa del mismo para la ejecución de la obra<sup>26</sup>. Este proyecto se imbrica con la pretensión de enlazar la zona correspondiente al Bajo Guadalquivir, que había quedado por el momento fuera de los planes de líneas ferroviarias, a excepción del ramal del proyecto de 1846 hacia Sanlúcar.

En esta línea se encontraban las obras de mejora de la carretera de Sanlúcar a El Puerto de Santa María<sup>27</sup>, y la idea de construir una que comunicase Chipiona-Rota-El Puerto –actualmente la A-491-. Este deseo había recibido sus primeros impulsos durante la construcción de la vía férrea de Jerez al Trocadero, en el año 1853, a fin de paliar los efectos que sobre el comercio portuense tendría esta obra. Al construirse esta nueva carretera se favorecería el transporte de mercancías agrícolas de dos entidades de rango menor a El Puerto, que tendrían que utilizar las instalaciones de la ciudad para entrar dentro de las redes comerciales.

El proyecto seguía en punto muerto en 1859, y se volvió a insistir a la Dirección General de Obras Públicas sobre su necesidad, que en una comunicación enviada al ayuntamiento portuense el 19 de mayo de 1860 consideró a Rota y a Chipiona de escasa importancia. A pesar de lo cual, El Puerto no desistió y envió comunicaciones a los otros dos ayuntamientos para formar comisiones y discutir sobre la materia. Finalmente, el apoyo en Madrid del diputado a Cortés por el distrito, Francisco Barea, hizo que cuando se cerraron las Cortes se concediese una Orden para el estudio de la carretera. En febrero de 1861 ya se poseen las memorias y planos, y en diciembre del mismo año se le da la concesión a Edmundo Werolovski<sup>28</sup>.

A este proyecto se le añadió el de un arrecife que circunvalase El Puerto, y que hiciese llegar la conexión con Sanlúcar y Rota directamente a los muelles portuenses<sup>29</sup>, que

---

<sup>25</sup> Cf. AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 326-B. Expedientes, 1856-1870. “Expediente 2. 1860”; “Expediente 3, 1861”.

<sup>26</sup> Cf. AHMPSM, Sección *Caminos, Canales y Puertos*. Leg. 326-B. Expedientes, 1856-1870. “Expediente 1. 1868”.

<sup>27</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Caminos, canales y puertos*. Leg. 326-B. Expedientes, 1856-1870. “Expediente 1. 1865”.

<sup>28</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Caminos, canales y puertos*. Leg. 326-B. Expedientes, 1856-1870. “Expediente 3. 1860”.

<sup>29</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Caminos, canales y puertos*. Leg. 326-B. Expedientes, 1856-1870. “Expediente 3. 1863”.

también estaban siendo objeto de constantes mejoras<sup>30</sup>. Los únicos problemas surgieron con el proceso de expropiaciones. A pesar de que se llevó con celeridad por parte del ayuntamiento portuense durante el año 1862, existieron algunas demoras con algunos propietarios, vecinos de otras localidades, en especial de Jerez, que no se solucionaron hasta 1867<sup>31</sup>.

Las localidades de la zona eran plenamente conscientes de la importancia de poseer un buen sistema de comunicaciones para la prosperidad económica, aunque también existía una rivalidad entre municipios, que generaba que se quisiesen evitar los proyectos de los que se consideraban competidores. El ejemplo más claro de esto fueron las disputas acerca del trazado de la línea férrea que debía conectar con el resto de la red a Sanlúcar, el tercero de los vértices del triángulo del Jerez.

En 1859 D. Pedro Carrere recibió autorización para realizar los estudios de un ferrocarril que conectase Jerez-Sanlúcar-Bonanza (puerto). Era una iniciativa de capital nacional, que recibía el auspicio del ayuntamiento de Jerez. El problema que se planteaba era que el ferrocarril debería pasar por terrenos pertenecientes a El Puerto de Santa María, con lo que necesitaba autorización del municipio, que se veía enormemente perjudicado con esta línea, ya que eliminaba la dependencia de Sanlúcar con relación a El Puerto a través de la carretera existente entre ambas localidades –en la actualidad la CA-602-. Además, Jerez obtendría de nuevo un puerto con el que comerciar de manera independiente de Cádiz y El Puerto.

Carrere utilizó un subterfugio. En 1861 consigue el permiso para realizar los estudios necesarios con el apoyo de la corporación municipal portuense para un ferrocarril de fuerza animal que partiese del Cortijo de Barroso (Jerez de la Frontera) y que alcanzase los muelles de El Puerto, lo que suponía conseguir el transporte directo de los productos agrícolas del término de la propia ciudad, y de una parte de Jerez, con los beneficios que se reportarían al municipio<sup>32</sup>. De esta manera, se podían ejecutar también las verificaciones necesarias para el ferrocarril Jerez-Bonanza.

Durante 1862 el proyecto es presentado en la prensa local jerezana, en el diario *Guadalete*, donde se informa de todos los pormenores de los trabajos realizados<sup>33</sup>. Aquí se presentó una modificación a la idea original, con la inclusión de un empalme que conectaría a Sanlúcar con El Puerto de Santa María, dada la importancia de la segunda localidad, en especial por la posibilidad de que algún día se efectuase la canalización del río Guadalete, además de la existencia de varias fábricas, entre ellas una de cristales con la que se quería enlazar con un pequeño tramo de 300 metros<sup>34</sup>, y la importancia de su

---

<sup>30</sup> Vid. AHMPSM. Sección *Caminos, canales y puertos*. Leg. 327. Expedientes, 1840-1911.

<sup>31</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Caminos, canales y puertos*. Leg. 326-B. Expedientes, 1856-1870. “Expediente 3. 1860”.

<sup>32</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Caminos, canales y puertos*. Leg. 326-B. Expedientes, 1856-1870. “Expediente 1. 1861”.

<sup>33</sup> Vid. *Guadalete*, nº 2875-2887, 14 al 28 de febrero de 1862.

<sup>34</sup> Cf. *Guadalete*, nº 2881, 21 de febrero de 1862.



producción agrícola. Además, se proponía como opción la construcción de una “vía de sangre” que conectaría con el interior de la ciudad<sup>35</sup>.

El Puerto recibía otra ventaja, consistente en la reducción de su subvención si se iniciaban las obras de canalización, dado su gran interés. Otro aspecto importante era la idea de crear apeaderos en algunos puntos estratégicos de la línea, muy cercanos a los principales cortijos, para facilitar el transporte de la producción agrícola, como la estación de Santa Isabel en la viña de la Soledad (El Puerto de Santa María), en la confluencia de los caminos de Rota, Chipiona, Sanlúcar y Jerez<sup>36</sup>.

Este trazado era el más beneficioso, según Carrere, frente al propuesto por la Compañía del Sevilla-Jerez-Cádiz, siendo en principio el escogido el 13 de febrero de 1863 desde el ayuntamiento de Jerez<sup>37</sup>. El problema surge para El Puerto cuando el 19 de febrero Carrere informa que el ramal del ferrocarril de Bonanza que empalme con la línea general de Sevilla se produciría un kilómetro antes de llegar a Jerez, considerándolo el trazado más beneficioso para las tres ciudades<sup>38</sup>, lo que genera dudas en la corporación municipal portuense, que se denotan en una menor celeridad a la hora de ejecutar los trámites y la falta de ilusión en el proyecto, que se ha observado en el vocabulario empleado con relación a otros momentos<sup>39</sup>.

Esta situación hace que surja la idea de construir el “Ferrocarril de la Costa”, que conectaría El Puerto de Santa María con Sanlúcar a través de Chipiona y Rota, como se refleja en la figura 2, que incluye la litografía alemana de 1865 con este proyecto y el de Jerez-Bonanza, ya sin el ramal hacia El Puerto.

Sin embargo, El Puerto de Santa María todavía tenía pretensiones sobre que se produjese la unión con la línea de Jerez-Bonanza, y que el empalme de Sanlúcar con la red general se realizase en El Puerto de Santa María, un hecho que también interesaba a Cádiz, que limitaría el efecto de la conexión de Jerez con el puerto de Bonanza, al dar la posibilidad de la utilización de su puerto por medio de un enlace más directo que con el proyecto existente. La línea de Jerez-Bonanza había pedido la concesión de la consideración de utilidad pública el 28 de diciembre de 1865. El 24 de febrero de 1866 el concejo portuense solicitó la modificación del proyecto de Sanlúcar-Jerez, alegando que el enlace con la línea general de Sanlúcar debería producirse en El Puerto por su mayor cercanía con Cádiz. Además, se objetaba que el trazado propuesto supondría la expropiación de predios de viñas de los más productivos de Jerez y El Puerto.

---

<sup>35</sup> Cf. *Guadalete*, nº 2887, 28 de febrero de 1862.

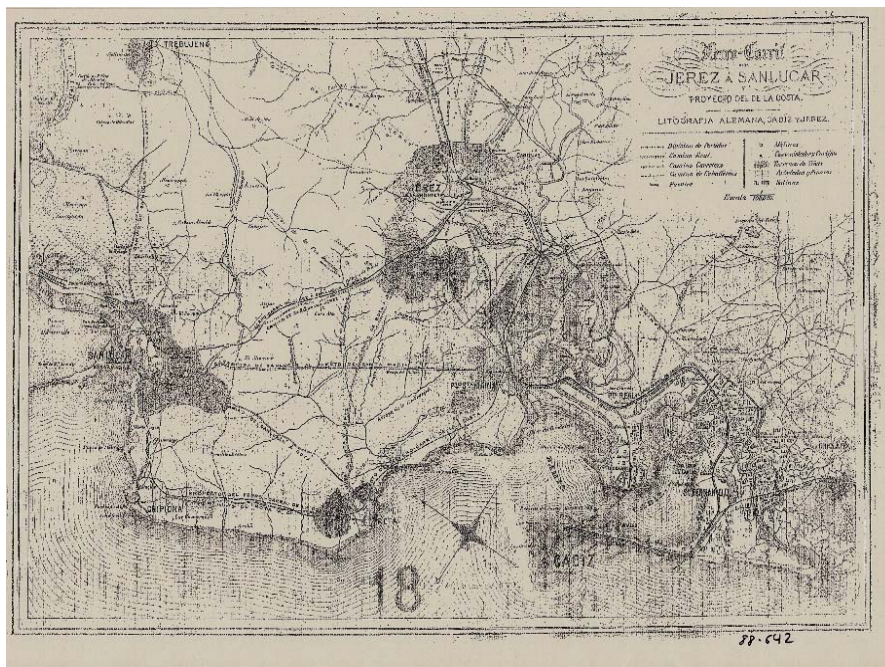
<sup>36</sup> Cf. *Guadalete*, nº 2881, 21 de febrero de 1862.

<sup>37</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 134. 1861-1863. “13 de febrero de 1863. Punto 3”.

<sup>38</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Caminos, canales y puertos*. Leg. 326-B. Expedientes, 1856-1870. “Expediente 1. 1861”.

<sup>39</sup> *Idem*.

**Figura 2. Litografía alemana de 1865. Proyectos del ferrocarril de Jerez a Sanlúcar, y del ferrocarril de la costa (El Puerto de Santa María-Rota-Chipiona-Sanlúcar de Barrameda)**



Fuente: Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sección Cartografía Histórica. Original: Centro Geográfico del Ejército. Arm. G TBLA. 8ª Carpl 1ª núm. 565

La campaña portuense prosiguió, así el 14 de abril de 1866 se señalaba la carencia de una vía de comunicación entre Jerez y Sanlúcar; mientras, había una carretera de segundo orden entre El Puerto y dicha localidad, lo que daba muestras del tráfico fluido existente entre ambas. Se señaló también la condición portuense de puerto general de depósito, y se ofreció a la Diputación Provincial una subvención de 50.000 escudos pagaderos en diez años por el cuerpo de primeros contribuyentes de la ciudad si el empalme se producía en El Puerto en lugar de en Jerez<sup>40</sup>. Finalmente, la inestabilidad política provocada por los sucesos posteriores que azotaron a España, con la preocupación por otras empresas de menor entidad, postergaron estos proyectos hasta mediados de la década de los setenta.

El Puerto de Santa María sumido en un estancamiento demográfico<sup>41</sup>, necesitaba mejorar sus comunicaciones, e impedir que la línea de Jerez-Sanlúcar-Bonanza se llevase a término, por lo que se reactivó el proyecto del “Ferrocarril de la Costa”, con el fin de evitar la construcción del otro, y además asegurarse un papel como nudo de comunicaciones con las poblaciones del Bajo Guadalquivir. De este modo, en mayo de

<sup>40</sup> Cf. AHMPSM. Sección Caminos, canales y puertos. Leg. 326-B. Expedientes, 1856-1870. “Expediente 1. 1866”.

<sup>41</sup> Vid. Román Antequera (2005), 62-63.

1876 se pide a Chipiona y Sanlúcar que formen comisiones para el estudio de la línea, “de gran interés para todos”<sup>42</sup>.

Chipiona respondió afirmativamente<sup>43</sup>, al igual que Rota, que mantenía reuniones constantes entre el ayuntamiento y los primeros contribuyentes para tratar del asunto<sup>44</sup>; mientras, Sanlúcar no tenía gran interés en este proyecto, por ser más lucrativa la conversión de Bonanza en el puerto exportador del vino jerezano, que ofrecía la otra línea.

El 10 de junio de 1876 se solicitó la consideración de utilidad pública para el “Ferrocarril de la Costa”<sup>45</sup>, y el 3 de julio se fijaron las contribuciones para la obra entre los distintos municipios y la Diputación Provincial, de las que lo más relevante es la ausencia de Sanlúcar por “*presiones y asperezas*”, que tenía su origen en la preferencia por la línea jerezana.

**Tabla 1. Contribuciones de las diferentes entidades públicas para la construcción del “Ferrocarril de la Costa” según el acuerdo del 3 de julio de 1876**

Entidades	Aportación (reales)	%
Ayuntamiento de El Puerto de Santa María	1.000.000	28,57
Ayuntamiento de Rota	500.000	14,29
Ayuntamiento de Chipiona	200.000	5,71
Diputación Provincial	1.800.000	51,43
Total	3.500.000	100,00

Fuente: AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 142. 1876. Fol. 225-226. “3 de julio de 1876, punto 6”. Elaboración propia.

Estas subvenciones se facilitarían en seis plazos, correspondientes a cada una de las fases de la obra<sup>46</sup>, en forma de obligaciones al portador pagaderas a fines de junio de cada año económico entre 1877-1882, plazo estipulado para la ejecución de las obras. Además, se facilitaba el proceso de expropiaciones necesarias para las obras; y, al concesionario D. Donato María Escobar se le concedía la opción de pedir “*la mitad de la subvención en efectivo, siempre que no excediese el 25 por ciento de las obras construidas con arreglo al proyecto y precios del presupuesto*”<sup>47</sup>. Paralelamente, el apoyo de Chipiona era similar en su espíritu al portuense, al igual que el de Rota, que

<sup>42</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 142. 1876. Fol. 175 vto. “20 de mayo de 1876, punto 4”.

<sup>43</sup> Cf. Archivo Municipal de Chipiona (AMC). Sección *Actas capitulares*. Caja 8-B. 1876. Fol. 24.

<sup>44</sup> Por ejemplo vid. Aula de Temas Roteños (ATR). Sección *Actas capitulares*. Caja 198. Libro 1875-1876. Fol. 75. “Punto único”.

<sup>45</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 142. 1876. Fol. 202 vto. “10 de junio de 1876, punto único”.

<sup>46</sup> Las seis fases de la obra eran: 1ª Explanación PSM-Rota; 2ª Colocación de raíles; 3ª Explanación Rota-Chipiona; 4ª Vías Rota-Chipiona; 5ª Explanación Chipiona-Sanlúcar; 6ª Vías Chipiona-Sanlúcar.

<sup>47</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 142. 1876. Fol. 225-226. “3 de julio de 1876, punto 6”.

también agradecía a Cádiz haber acogido bajo su protección el proyecto del “Ferrocarril de la Costa”<sup>48</sup>.

De todos modos, en El Puerto no todos compartían la política que se realizaba. Por lo que se produjo un debate entre el alcalde, García Encinas, y el quinto teniente de alcalde, José Ruiz-Calderón, apoyado por otro concejal, que consideraban excesivo el montante de la subvención, que opinaban debería ser de 600.000 reales. Al final, el alcalde se hizo con la victoria en esta ocasión<sup>49</sup>; aunque, se volverían a producir enfrentamientos entre ambos personajes sobre las realizaciones en obras públicas con posterioridad, siendo éste el primer episodio.

Mientras, la línea Jerez-Sanlúcar-Bonanza también seguía sus gestiones. Por ello, el 27 de julio de 1876 se produjo la petición al ayuntamiento portuense de la consideración de utilidad pública de la obra<sup>50</sup>. La comisión de Fomento respondió de forma negativa el 7 de agosto de 1876, alegando varias razones: el posible perjuicio a los accionistas por el alto coste de construcción y mantenimiento; la inutilidad de una vía local, donde previamente no existe ni una carretera, siendo el empalme natural El Puerto, que fue donde en 1840 se efectuó el enlace de Sanlúcar con la carretera general; y, por último, destaca la existencia de otro proyecto de una línea paralela, con lo que se incumplía la Ley de Ferrocarriles de 1855, siendo éste de mayor beneficio para la zona, al pasar por Chipiona y Rota, poblaciones de gran riqueza –agricultura, balnearios, industrias-<sup>51</sup>.

La concesión de la utilidad pública de la línea de Jerez-Sanlúcar-Bonanza se discutió más tarde en la Diputación Provincial, volviendo a ser denegada por la oposición del frente organizado por los diputados portuenses con los de Cádiz, que no deseaban la construcción de la línea, que perjudicaría el comercio de sus ciudades<sup>52</sup>. Por otra parte, la línea de la Costa veía como sus trabajos avanzaban, habiéndose construido 9’5 Km. entre El Puerto y Rota a primeros de 1877<sup>53</sup>.

Los esfuerzos del concesionario de la línea de Jerez-Bonanza, D. Joaquín de la Gándara y Navarro, proseguían. Por ello, consiguió que desde Madrid se concediese la declaración de utilidad pública a su proyecto a comienzos de 1877, a pesar del envío de una comisión desde El Puerto, Chipiona y Rota, con el apoyo de Cádiz, para evitarlo<sup>54</sup>.

---

<sup>48</sup> Vid. ATR. Sección *Actas capitulares*. Caja 198. 1875-1876. 1876. Fol. 33vto-36. “8 de junio de 1876, punto único”.

<sup>49</sup> Idem.

<sup>50</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 142. 1876. Fol. 260. “27 de julio de 1876, punto 2”.

<sup>51</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 142. 1876. Fol. 275-280. “7 de agosto de 1876, punto 9”. Lo curioso es que el ministerio de Fomento calificó a esas dos poblaciones en mayo de 1860 de poco interesantes para la conexión con una carretera de tercer orden.

<sup>52</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 142. 1876. Fol. 421. “6 de diciembre de 1876, punto 6”.

<sup>53</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 143. 1877. Fol. 20. “10 de enero de 1877, punto 7”.

<sup>54</sup> Cf. ATR. Sección *Actas capitulares*. Caja 198. 1877-1878. 1877. Fol. 10. “22 de febrero de 1877, punto 3”.

Al mismo tiempo, se iniciaron las obras del ferrocarril en Chipiona, el 16 de febrero de 1877<sup>55</sup>.

Esa concesión fue la que permitió que Gándara aportase la línea jerezana para la fundación de la Compañía de los Andaluces, junto a D. Jorge de Loring y Oyarzábal, marqués de Loring, que cedió su concesión de la línea Osuna-La Roda, para así iniciar la singladura de la empresa el 30 de mayo de 1877, que pretendía la configuración de una red andaluza<sup>56</sup>.

La creación de esta entidad acompañada del apoyo de los dirigentes locales de Jerez y Sanlúcar propició que las obras de la línea avanzasen con rapidez. Así, el 1 de septiembre de 1877 se había completado el tramo de Alcubillas (Jerez)-Sanlúcar de Barrameda, de 22,6 Km., a cuya inauguración no asistió el concejo portuense<sup>57</sup>, en una clara muestra de la rivalidad existente. Las obras de esta línea continuaron a buen ritmo y el 6 de septiembre se abrió el tramo de Jerez a Alcubillas de 2,67 Km., con lo que la conexión entre las dos ciudades se había completado, quedando sólo la construcción del tramo a Bonanza, que se realizaría algo más tarde, el 12 de septiembre de 1884. En esas fechas también se completaba la construcción de un nuevo muelle metálico, que se conectaría con la red un mes después, el 12 de octubre de 1884<sup>58</sup>. De esta manera, conseguía Jerez su aspiración de poseer más de una vía de comunicación con un puerto, lo que eliminaba la dependencia con Cádiz, y cambiaba la situación en el modelo provincial, pasando a ser la capital la que estuviese subordinada a los designios de Jerez, como por ejemplo ocurrió con los puertos de río estadounidenses, que se vieron supeditados con la llegada del ferrocarril a los núcleos industriales<sup>59</sup>.

Cádiz fue una gran perjudicada con el logro de Jerez, pero la ciudad que sufrió principalmente este éxito fue El Puerto de Santa María. El “Ferrocarril de la Costa” sólo podría paliar los efectos que suponía el desvío definitivo del tráfico con la línea de Jerez-Sanlúcar, que se veía acompañada del ferrocarril urbano construido en Jerez a principios de los 70, y que había dañado seriamente el uso del río Guadalete como medio de comunicación.

Por ello, las autoridades portuenses perdieron parte de su interés inicial en la construcción de la línea costera en manos de la Compañía Belga de Ferrocarriles Vecinales de Andalucía, que hasta el 17 de noviembre de 1892 no completó la línea hasta Chipiona<sup>60</sup>. Previamente, se sucedieron varias reuniones<sup>61</sup> para acelerar una construcción aquejada de problemas de liquidez, con el principal interesado, El Puerto

---

<sup>55</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg.143. 1877. Fol. 58. “17 de febrero de 1877”.

<sup>56</sup> Cf. Wais, F. (1987a), 271.

<sup>57</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 143. 1877. Fol. 341vto. “25 de agosto de 1877, punto 3”.

<sup>58</sup> Cf. Wais, F. (1987b), 258-259.

<sup>59</sup> Cf. Hawley, A. H. (1966), 249.

<sup>60</sup> Cf. Wais., F. (1987b), 260.

<sup>61</sup> El 8 de noviembre de 1881, Chipiona propuso celebrar una reunión sobre el tema del ferrocarril bajo la presidencia del alcalde de Cádiz, ciudad que estaba bastante interesada en el proyecto, para restar parte del efecto que suponía la otra línea. Cf. AMC. Sección *Actas Capitulares*. Caja 9-A. 1881.

sumido en una crisis profunda, de la que sólo veía la posibilidad de salir por medio de la construcción de la deseada canalización del río Guadalete<sup>62</sup>.

El 23 de septiembre de 1877 una sesión extraordinaria del cabildo portuense certificaba la concesión de las obras de la ansiada canalización, e insistía en el dragado del río que permitiría la entrada de buques de mayor calado, y un mayor beneficio para las localidades del entorno<sup>63</sup>.

La apuesta del cabildo portuense fue muy fuerte y aceptó conceder una subvención de 1.000.000 de reales a D. Joaquín Martínez Carrete, el concesionario de la obra, sin derecho a reintegro e indemnización por parte del municipio, a cambio de construir un dique sumergible enfrente del muelle antiguo, en la margen izquierda del Guadalete<sup>64</sup>. Aunque, no toda la corporación portuense estaba de acuerdo con los planes del alcalde, y de nuevo el quinto teniente de alcalde, José Ruiz-Calderón, se opuso porque el dinero de la subvención se detraía de los presupuestos de Instrucción Pública y Beneficencia. Consiguió una victoria en la primera votación de la subvención el 12 de enero<sup>65</sup>, pero una maniobra del alcalde a través de la comisión de Hacienda y Canalización llevó a su concesión el 6 de febrero de 1878<sup>66</sup>. No obstante, las obras no se terminarían hasta la época de la dictadura de Primo de Rivera, medio siglo más tarde. Demasiado tarde para recuperar el terreno perdido.

La asunción de este riesgo, inútil a la postre, se explica mejor por la incomunicación acaecida para la ciudad por la carretera que la unía con Puerto Real. El 16 de noviembre de 1877 se cayó el puente de San Alejandro<sup>67</sup>, que no tuvo opciones a repararse hasta 1878, al volver a la jurisdicción estatal por el apoyo del diputado Francisco Barea<sup>68</sup>; aunque no fue reconstruido hasta 1882, con lo que se agravó la situación del municipio tras el desplazamiento causado por el ferrocarril. Lo único bueno fue que se revisaron y aseguraron los tres puentes de la línea férrea entre El Puerto y Puerto Real<sup>69</sup>.

Las calamidades unidas al cambio de prioridades de El Puerto hacían que el “Ferrocarril de la Costa” languidiese, ante la falta de capital. El retraso en las obras era excesivo, como refleja la llegada a Chipiona en 1892 del primer tren. Pero, eran más graves las trabas dispuestas por Sanlúcar combinadas con los problemas económicos de la Compañía Belga de Ferrocarriles Vecinales de Andalucía, encargada de la construcción, que era incapaz de responder a la deuda contraída con los Ferrocarriles Andaluces. La

---

<sup>62</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 143. 1877. Fol.189. “26 de mayo de 1877, punto 3”.

<sup>63</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 143. 1877. Fol. 372vto-374. “23 de septiembre de 1877, punto único”.

<sup>64</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 143. 1878. Fol. 24. “16 de enero de 1878, punto 8”.

<sup>65</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 143. 1878. Fol. 12-17. “12 de enero de 1878, punto 3”.

<sup>66</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 143. 1878. Fol. 40-43vto. “6 de febrero de 1878, punto 7”.

<sup>67</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 143. 1877. Fol. 444-445. “16 de noviembre de 1877, punto 13”.

<sup>68</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 143. 1878. Fol. 181. “16 de abril de 1878, punto 22”.

<sup>69</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 143. 1877. Fol. 488vto. “12 de diciembre de 1877, punto 11”.

combinación se completó con la llegada de la filoxera en 1894<sup>70</sup> a la comarca del Jerez. Este conjunto de circunstancias hizo que un tramo de 8 Km. tardase casi seis años más en completarse, el 19 de junio de 1898<sup>71</sup>.

Se configuraba así una situación en la que Jerez alcanzaba la primacía de la zona Bahía-Jerez, dejando a Cádiz en un segundo plano, que se mantenía merced a su posición como capital; pero, que debía competir con el puerto de Bonanza por la opción de realizar la exportación de los vinos jerezanos. Siendo el principal perjudicado El Puerto de Santa María, que como consecuencia de la construcción de la red ferroviaria perdió su posición nodal, y se introdujo en una profunda crisis antes de que la filoxera alcanzase en 1894, que antecedió a los efectos de la plaga en las otras poblaciones<sup>72</sup>, y de la que no comenzó a recuperarse hasta la década de 1930<sup>73</sup>.

#### **4. La articulación interna: el ferrocarril urbano de Jerez y los tranvías**

La última parte referida en exclusividad a la zona noroccidental de la provincia se centra en los diversos proyectos que se produjeron para articular el espacio interno de los núcleos urbanos, siempre con una evidente vertiente económica. Aquí sólo se mencionan algunos, para ofrecer una imagen de los propósitos que se perseguían.

El más importante de todos, fue el ferrocarril urbano que se construyó en Jerez a comienzos de la década de 1870. Esta idea surgió ante el hecho de que todavía se seguía utilizando el transporte terrestre hasta El Portal, donde se embarcaban las mercancías hasta Cádiz. Esta situación no acababa de convencer en la urbe jerezana, y en febrero de 1870 un particular expuso al ayuntamiento el proyecto de un ferrocarril urbano, que suponía la introducción del concepto de puerta a puerta que traerían años más tarde los camiones, y que permitía el transporte desde las bodegas hasta la estación de tren, con un menor riesgo. Esta línea le daría al concesionario un disfrute a perpetuidad según la ley del 14 de noviembre de 1868<sup>74</sup>.

El 7 de abril de ese mismo año el ayuntamiento encargó un informe, que se recibe un mes más tarde, expresando dudas sobre la fiabilidad del proyecto, por lo que se otorga sólo una concesión temporal el 9 de septiembre de 1870, que es traspasada a Rivero O'Neale el 10 de octubre de ese año. Las obras se ejecutaron con rapidez. Estaban terminadas el 1 de marzo de 1872, concediéndose la explotación libre el 9 de julio de ese año. La consecuencia inmediata fue una reducción del tráfico de mercancías a través de El Portal, el muelle de Jerez en el río Guadalete, que restó también volumen al comercio de El Puerto de Santa María.

---

<sup>70</sup> Cf. GEHR (1988), 161.

<sup>71</sup> Cf. Wais, F. (1987b), 261.

<sup>72</sup> Sobre el efecto de la plaga de la filoxera en otras poblaciones se pueden ver: Viejo Fernández, J.A. (2004); Montañés, E. (1997), 55-153.

<sup>73</sup> Cf. Román Antequera, A. (2005), 62-65; tb. Pérez Serrano, J. (2004).

<sup>74</sup> Cf. Wais, F. (1987a), 282-283.

La situación era difícil, pero los comerciantes de El Portal contaban con el menor coste de sus transacciones, y la posibilidad del proyecto de la canalización del Guadalete. No obstante, la construcción del tendido férreo con Sanlúcar, y el cada vez más patente retraso del sempiterno proyecto del Guadalete, condujeron a que en 1881 se decidieran a ceder sus instalaciones. La oferta no se aceptó, y D. Agustín Merello Albertí retomó el primer proyecto de ferrocarril de España, la construcción de una línea Jerez-El Portal, con la intención de intimidar a Ferrocarriles Andaluces. Finalmente, en enero de 1890 se llegó a un acuerdo en el que los Andaluces seguían con la explotación del urbano, y los transportistas de El Portal se extinguían<sup>75</sup>.

Este proyecto urbano fue de los pocos que se llegaron a plasmar en la realidad. Por las mismas fechas en El Puerto de Santa María se buscaba encontrar soluciones a la situación que había provocado en su economía el ferrocarril, al eliminar su función de punto intermedio de comercio. La primera de estas iniciativas es del año 1871. Proponía la construcción de una dársena en la playa del Aculadero, donde habría terminado el proyecto remozado de Calero y Portocarrero, a la que se llegaría por medio de un tranvía desde la estación del ferrocarril<sup>76</sup>. Esta propuesta hubiese supuesto, de haberse llevado a cabo una posibilidad de recuperación de parte del tráfico comercial de la ciudad, y una mayor autonomía con relación a Cádiz, al poder fondearse barcos de mayor calado.

Como tampoco sucedió en esa época con la iniciativa de 1871 de José J. Muñoz y Pedro Seca, que propusieron la creación de un tranvía sobre raíles de la estación de ferrocarril a los baños de la playa de la Puntilla<sup>77</sup>, que verían años después la aprobación de un expediente para la realización de un camino desde la ciudad hasta los baños<sup>78</sup>. El turismo fue una actividad económica que cobró con el paso de los años cada vez mayor importancia en la economía portuense hasta ser hoy en día el principal sustento de la ciudad. Aunque, en esos momentos era insuficiente la aportación del incipiente turismo para ofrecerse como una alternativa real<sup>79</sup>.

Otra iniciativa para la construcción de un tranvía a la que hay que hacer referencia fue la de D. Roque María Rivero, que planteó una línea El Puerto-Sanlúcar-Bonanza en 1876. Este proyecto no agradó al cabildo portuense, porque suponía conceder a Sanlúcar la posibilidad de exportar las mercancías del campo portuense desde Bonanza, por lo que fue desechado en virtud de la Ley de Ferrocarriles de 1855, que establecía la imposibilidad de construir líneas paralelas, al haberse iniciado ya las obras del “Ferrocarril de la Costa”<sup>80</sup>.

---

<sup>75</sup> Cf. Idem.

<sup>76</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Canales, Caminos y Puertos*. Leg. 327. Expedientes. 1840-1911. “Expediente 1871”.

<sup>77</sup> Cf. Barros Caneda, J.R. (2001), 125.

<sup>78</sup> Vid. AHMPSM. Sección *Canales, Caminos y Puertos*. Leg. 328. Expedientes. 1871-1915. “Expediente 1886”.

<sup>79</sup> Vid. Román Antequera, A. (2005), 46-47.

<sup>80</sup> Cf. AHMPSM. Sección *Actas capitulares*. Leg. 142. 1876. Fol. 383-384. “25 de octubre de 1876, punto 5”.



Por último, se expone el caso de un ferrocarril que supera los límites cronológicos establecidos en el trabajo; pero, por el interés que ha suscitado se ha decidido incluir. Se trata de la línea de vía estrecha de Bonanza a la colonia agrícola de La Algaida con una longitud de 6 Km., y un ancho de vía de 600 mm. La propiedad fue de la Cooperativa Agrícola de la Algaida. Se inauguró el 11 de abril de 1914, y su funcionamiento estuvo ligado al de la línea Jerez-Sanlúcar-Bonanza, que cuando a mediados de la década de los sesenta se clausuró, puso fin a esta pequeña línea. Mientras funcionó se utilizó para el transporte de viajeros y especialmente de la producción agrícola de la colonia<sup>81</sup>. Esta línea seguía el concepto de líneas como la del “Ferrocarril de la Costa” o la de Jerez a Bonanza, que procuraban pasar por las cercanías de las zonas de mayor producción agrícola para cargar las mercancías allí existentes, lo que originó en la línea de la costa la creación del apeadero de Costa Ballena en el término de Rota.

El objetivo principal de estas pequeñas líneas era el aprovechamiento económico vinculado a: la producción vinícola, como el ferrocarril urbano de Jerez; el surgimiento de los balnearios en la zona, sirviendo de ejemplo la propuesta de Seca y Muñoz; de carácter industrial, como el ramal que se proponía para la fábrica de cristales la Ceres de El Puerto de Santa María en el proyecto primigenio de Carrere; o, para la articulación del término agrícola, como fue el caso del vía estrecha Bonanza-La Algaida. El denominador común de todos ellos era la pretensión de acercar los productos o las personas ahorrando costes y tiempo, con el objetivo de favorecer el desarrollo económico de la comarca. Aunque la mayor parte de estas ideas nunca se llevaron a la práctica.

## **5. El fracaso de la conexión de las dos bahías gaditanas**

Los dos últimos apartados tratan sobre los proyectos para la conexión de la comarca Bahía-Jerez con el resto de la provincia. En el primero de ellos, se estudia el fracaso de la unión entre el espacio noroccidental y la zona de la bahía de Algeciras, cuyo resultado ha sido la invertebración provincial, dando lugar al distanciamiento entre ambas áreas, que se traduce en la actualidad en las pretensiones algecireñas de conformar una nueva provincia, sustentadas en el fuerte desarrollo económico de la zona de campo de Gibraltar.

Una vez finalizada la línea que conectaba a Cádiz, el interés por conectar el resto de la provincia creció, con el fin de aprovechar las posibilidades de negocio y con una utilidad estratégica, ya que se procedería a tener un medio más rápido para alcanzar Gibraltar y posteriormente Marruecos desde las bases navales de la Bahía. De ahí que la Junta Consultiva de Caminos y la comisión de ingenieros propusiesen en 1864 una línea desde El Puerto de Santa María hasta Chiclana y desde esta ciudad a Algeciras. Aunque, finalmente no fue recogida en el posterior anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles<sup>82</sup>.

---

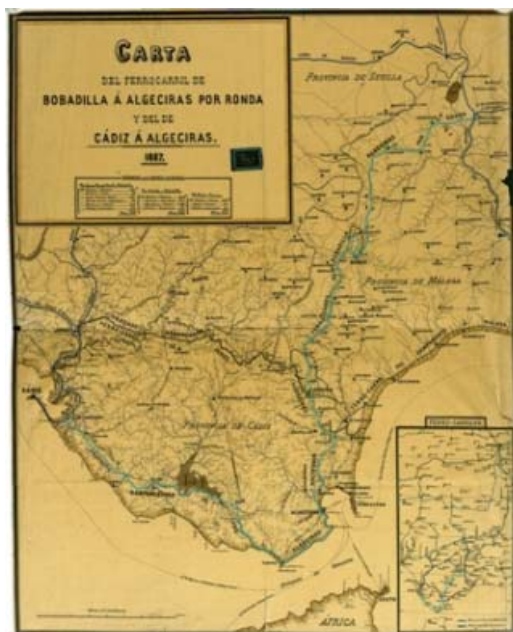
<sup>81</sup> Información disponible en: <http://es.geocities.com/carrilets/bonanza/bonanza.html> [descargada el 27 de abril de 2006].

<sup>82</sup> Cf. Wais, F. (1987a), 103.

Posteriormente, un proyecto de conexión de la comarca Bahía-Jerez con Algeciras fue incluido en el Plan de Ferrocarriles Subvencionados que el Estado gestó en 1873. La línea iría desde Jerez a Campamento, pasando por Cádiz, San Fernando, Chiclana, Vejer, Tarifa y Algeciras, con un trazado marcado por el litoral atlántico. Un tiempo después, fue cambiado por uno que escogía una ruta interior<sup>83</sup> desde Jerez a Algeciras, atravesando Arcos, Algar, Tempul, Jimena, Castellar, Los Barrios, San Roque y Algeciras<sup>84</sup>. Lo más llamativo de estos dos proyectos es que el punto de partida no era Cádiz, que sólo era un lugar de paso en uno de ellos. Esto es una muestra del desplazamiento del centro de las comunicaciones provincial de Cádiz a Jerez, ante el ocaso de la antigua metrópoli comercial colonial y el ascenso de la ciudad productora de la campiña.

No obstante, hubo un proyecto siete años después, en 1880, para construir un ferrocarril desde Cádiz a Algeciras, pasando por Chiclana, Vejer, Tarifa y Algeciras, que fue imposible realizarlo en el plazo de la concesión; mientras, el Estado propiciaba la línea de Algeciras-Ronda-Bobadilla, con lo que se creó una división provincial, en la que la zona oriental de la provincia se encontraba mejor comunicada con la provincia de Málaga, que con el espacio noroccidental gaditano, donde se hallaban los otros dos polos.

**Figura 3. Carta del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras por Ronda y del de Cádiz a Algeciras. 1887.**



Fuente: Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sección Cartografía Histórica.

<sup>83</sup> Esta idea de realizar la conexión de Jerez a Algeciras por el interior se ha plasmado a comienzos de nuestro siglo con la construcción y puesta en funcionamiento de la autovía Jerez-Los Barrios (A-351).

<sup>84</sup> Cf. Suárez Japón, J. M. (1986), 115.

El favor estatal a la línea Bobadilla-Ronda-Algeciras fue decisivo. La posibilidad de conexión que ofrecía con Granada el trazado, al conectar con el nudo de Bobadilla, fue uno de los factores que se resaltaron en el anteproyecto de esta línea preparado en Ronda en 1879. También se insistió en la riqueza de la zona a articular con más de 350.000 habitantes, atravesando ocho partidos judiciales de gran riqueza<sup>85</sup>, especialmente agrícola. Pero, el factor sobre el cual más se incidió fue el carácter estratégico de la línea, de carácter radial y que articulaba el desatendido espacio interior, del que cubría un espacio vacío de 250 Km., conduciendo directamente a Gibraltar, y de ahí a Marruecos. Esta ventaja que también poseía la línea de Cádiz a Algeciras, quedaba desvirtuada en la memoria por tratarse de un ferrocarril costero, lo que incidía en su mayor vulnerabilidad a un ataque<sup>86</sup>.

Esta línea sería la que al final se realizase a través de la compañía inglesa Algeciras-Gibraltar *Railway Company*, que poseyó la línea hasta que en 1913 fue objeto de compra por los Ferrocarriles Andaluces. Primero se completó el 7 de septiembre de 1891 el tramo de Bobadilla a Ronda de 70,4 Km., para tres meses después inaugurarse la sección de Algeciras a Jimena -42,6 Km.-, el 13 de diciembre de 1891. Finalmente, la línea se completaría con los 64,2 Km. de Ronda a Jimena, para completar un trazado de casi 180 Km.<sup>87</sup>. De este modo, se articulaba el puerto de Algeciras para la zona interior que le circundaba, quedando desconectada la provincia de Cádiz, y se convertía en la puerta del Estrecho, iniciándose un proceso de mejora que aún no se ha detenido<sup>88</sup>. La desconexión con el resto de la provincia persiste en el trazado ferroviario actual, y en su planificación, existiendo el plan de llevar la alta velocidad hasta Algeciras, creando una línea que atravesando Europa llegue hasta Hamburgo<sup>89</sup>.

A pesar de esto, la pretensión de realizar un ferrocarril entre las dos bahías gaditanas persistió. El mapa de 1887 de la figura 3 muestra el trazado del ferrocarril de Bobadilla a Algeciras, pero también aparece el de Cádiz a Algeciras, incluyéndose la palabra "Restablecido" sobre el perfil de la línea. Este trazado debía continuar por la costa a través del proyecto del ferrocarril de Campamento a Málaga, que nunca se ejecutó, y que era otra parte de la línea del ferrocarril litoral del Mediterráneo en Andalucía que se quedó en el papel<sup>90</sup>, de ella sólo se realizaron pequeños tramos correspondientes a los ferrocarriles de vía estrecha que conectaban con la capital malagueña a comienzos del siglo XX<sup>91</sup>. La concepción radial de la red, unida a la falta de un plan adecuado de transporte, que conllevó que las líneas estuviesen siempre supeditadas a los intereses

---

<sup>85</sup> Los partidos atravesados son cuatro de Málaga: Campillos, Ronda, Gaucín y Estepota; y cuatro de Cádiz: Grazalema, Olvera, San Roque y Algeciras.

<sup>86</sup> Vid. Cuenca Toribio, J.M.; Rodríguez Sánchez del Alva, A. (1977), 393-440.

<sup>87</sup> Cf. Wais, F. (1987b), 260.

<sup>88</sup> Cf. Guimerá Ravina, A. (2000), 56.

<sup>89</sup> Cf. Brunet Estarellas, P.J. (1992), 20.

<sup>90</sup> En la actualidad se ejecuta la construcción de la autovía del Mediterráneo, que en Andalucía enlaza desde Algeciras hasta Almería, continuando después hasta Murcia. Curiosamente, en la provincia de Cádiz el tramo de autovía que se ha ejecutado se corresponde con la autovía A-351, la Jerez-Los Barrios, realizándose sólo mejoras en la carretera de la costa que comunica directamente Algeciras con Cádiz.

<sup>91</sup> Cf. Cuéllar Villar, D. (2003), 16-18.

económicos fue lo que condujo a esas carencias en la zona costera andaluza, que todavía persisten.

El proyecto de enlazar Cádiz con Algeciras por la costa continuó en el tiempo, y superando las barreras cronológicas de este trabajo. De este modo, la Compañía de Málaga-Algeciras-Cádiz (MAC) siguió con esta idea, basándose en el Ferrocarril Estratégico de San Fernando a Málaga, con la utilización de las líneas de vía estrecha para su ejecución. Sin embargo, la I Guerra Mundial y los acontecimientos políticos y económicos posteriores retrasaron su concreción, que finalmente no sería rentable ante la aparición de los camiones, que desplazaron al tren<sup>92</sup>. Así, se creó un espacio en que la conexión entre la zona occidental y oriental de la provincia no se materializó, excepto por carretera, creándose mayores vínculos con la zona de Málaga por parte de Algeciras, que todavía perviven.

## **6. El ferrocarril de la Sierra: el epílogo**

El último bloque que se aborda en este trabajo hace referencia a la línea del denominado “Ferrocarril de la Sierra”. Su desarrollo va a obligar a romper los límites impuestos por el título, al superar la centuria decimonónica y adentrarse de nuevo en el primer tercio del siglo XX; pero, es necesario transgredir esta franja cronológica, dado que si no quedaría inconclusa la labor iniciada, ya que este proyecto es la última pieza del rompecabezas del que podría haber sido un buen entramado de comunicaciones ferroviarias que finalmente fracasó.

La línea que partía desde Jerez consiguió ver finalizada una parte correspondiente al trazado existente entre Jerez-Villamartín-Setenil, que se inauguró el 9 de noviembre de 1927. En un momento tardío, y sin haberse finalizado muchos de sus tramos<sup>93</sup>. El objetivo de unir Jerez con la zona de la campiña y la sierra de Cádiz, que ocupaban el espacio del centro y el este del norte de la provincia, se encuentra relacionado con la pujanza económica de Jerez, que además de ser un centro exportador de sus productos, quería mejorar el tráfico de las mercancías de esa área de la cual ya controlaba sus envíos, y evitar perder parte de la misma con la construcción de la línea de Algeciras a Bobadilla.

De este modo, durante la década de 1870 surgieron algunos proyectos para el enlace con Arcos, la puerta de entrada a la sierra gaditana. Al mismo tiempo que ponían los medios para conseguir otra salida al mar por medio de Sanlúcar, o incluso a través de Algeciras, a través de las iniciativas mencionadas en el bloque anterior, que tenían en Jerez su punto de origen. La primera de las iniciativas para unir Arcos de la Frontera con Jerez fue la de Carlos Bruschi en 1876, a la que sucedió la de M. Liendres en 1878, de cuyos estudios se encargó Edmundo Werolovski, quien se había ocupado también de la carretera Chipiona-Rota-El Puerto de Santa María. Esta segunda tentativa no corrió

---

<sup>92</sup> Vid. Idem.

<sup>93</sup> Cf. Suárez Japón, J.M. (1988), 111.

mejor suerte que la primera, a pesar de contar con fuertes subvenciones por parte del ayuntamiento arcense.

Más tarde, se decide que es más económico optar por un ferrocarril de vía estrecha, idea surgida bajo el auspicio de la Diputación Provincial. Este pensamiento se plasmó en 1888 por Cayetano del Toro en su *Anteproyecto de las líneas del Norte y el Noreste de ferrocarriles de vía estrecha de la Provincia de Cádiz*. Fue aprobado, planteándose en el mismo un enlace de Jerez a Villamartín, desde donde un ramal se dirigiría a Grazalema por El Bosque, Ubrique, Benaocaz y Villaluenga, y otro llegaría hasta Alcalá del Valle, por Puerto Serrano, Algodonales, Zahara y el Gastor. Se dejaba fuera al principal núcleo de la zona, Arcos, y además poseía una fuerte carga de utopismo técnico. Pero, el principal factor que impidió su realización fue la falta de capital. Los 7,9 millones de pesetas de costo aproximado eran imposibles de soportar por una zona azotada por la crisis finisecular, y en breve por la filoxera<sup>94</sup>.

La articulación del espacio de la sierra no se retomó hasta principios del siglo pasado, gracias al ambiente regeneracionista que se creó en Jerez, con la búsqueda de la salida de la crisis de la vid. Hubo dos preocupaciones principales: el agua y las comunicaciones. En el tema del agua se trabajó por la canalización del Guadalete, el embalse del Guadalcazín<sup>95</sup> y la creación de colonias agrarias<sup>96</sup>. En cuanto a las comunicaciones hubo dos grandes proyectos: la carretera de Jerez a Cortés de la Frontera (Málaga), y el “Ferrocarril de la Sierra” de Sainz de Bustamante.

Esta segunda iniciativa contó con dos fases. La primera abarcó de 1901 a 1912, pero se vio truncada por los cambios legislativos entre 1911-1912 y por la falta de capitales producida por la filoxera, que prefirieron encaminarse a cuestiones hidráulicas, aunque al principio contó con algunos apoyos<sup>97</sup>. La segunda etapa de 1923 a 1927 fue más fructífera. El ascenso del jerezano Primo de Rivera al poder permitió contar con un apoyo en las altas esferas, que se combinó con la nacionalización de los ferrocarriles, elemento indispensable para poder ejecutar esta línea, que sin el apoyo estatal se había comprobado irrealizable. Esta ayuda resultó indispensable, y fue la que permitió construir en 1927 el tramo que se ha mencionado al inicio del bloque. Sin embargo, el declive de la Dictadura, y las dificultades con Arcos, que veía como el trazado pasaba a 3 Km. de la ciudad, condujeron a un bloqueo durante los años 1928-1929, que supuso la antesala del fin del proyecto la cual vino dada por la crisis económica de los años treinta del siglo XX<sup>98</sup>. De este modo, el interior de la provincia también quedó incomunicado, lo que fue uno de los grandes factores para su retraso en la modernización.

---

<sup>94</sup> Cf. Idem, 115-116.

<sup>95</sup> Cf. Suárez Japón, J.M. (1988), 118.

<sup>96</sup> Vid. Montañés, E. (1997), 97-100.

<sup>97</sup> Vid. Suárez Japón, J.M. (1988), 116-121.

<sup>98</sup> Vid. Idem, 121-126.

## 7. Conclusiones

El cuadro que se ha presentado durante las páginas previas ofrece un panorama desolador entre los proyectos y los resultados de la red ferroviaria de la provincia de Cádiz. El balance sólo arroja la articulación de la zona noroccidental, relacionada con la producción agroindustrial de la Baja Andalucía, y la conexión de la bahía algecireña con el *hinterland* de la sierra malagueña. El resto quedó en un páramo, en el que se sucedieron los buenos propósitos que nunca llegaron a buen término.

La dependencia de los proyectos expuestos de los intereses económicos y militares es un elemento clave que explica la razón por la que la mayor parte de la provincia no contase con el tren para poder incorporarse a la Revolución Industrial, y, por consiguiente, acumulase un fuerte retraso de cara a su modernización<sup>99</sup>.

Además, la construcción de estas líneas no sirvió como vehículo de integración de las diferentes poblaciones. El ejemplo más claro es el caso de la comarca del Jerez, donde las rivalidades entre los municipios se vieron exacerbadas y utilizaron el nuevo medio de transporte como una forma de vencer a sus competidores, obviando la colaboración, que sólo se producía dentro de bloques de interés. De esta contienda surgió vencedor Jerez, que se convirtió en la capital económica, aglutinando las iniciativas para la mejora de las comunicaciones, gracias a su constante interés por mejorar; por su parte, Cádiz quedó como capital administrativa, perdiendo fuerza en la función comercial, y salvándose del desastre por medio de la instalación de los astilleros a finales de la centuria decimonónica. El resto de las poblaciones se convirtieron en peones de esta batalla, siendo el principal perjudicado el municipio de El Puerto de Santa María, que sufrió una crisis en todos los aspectos durante más de medio siglo.

No obstante, las consecuencias más graves fueron para otras zonas de la provincia. Todo el litoral de Cádiz a Algeciras, la comarca de la Janda, con Medina-Sidonia en cabeza, y el interior serrano quedaron incomunicados. El desgaste de las luchas por la primacía en la zona de la Bahía-Jerez, impidió que se destinasen esfuerzos para conectar estas áreas de menor potencia económica y demográfica. Y, por fin, cuando la batalla entre jerezanos y gaditanos se decantó del lado de los primeros, el desgaste producido, combinado con la crisis finisecular, hicieron que no existiesen los capitales necesarios para poder llevar a buen término los proyectos, en una época en la que el Estado no apoyaba la construcción de la red<sup>100</sup>. El resultado fue el retraso en la modernización.

El otro efecto de esta desatención fue la desconexión con el otro polo económico y demográfico de la provincia, la bahía de Algeciras. Las iniciativas por conectar con este área se vieron truncadas en un primer momento por la coincidencia en el tiempo con la articulación de zonas más próximas y otros puertos por parte de Jerez para exportar sus vinos; mientras que Cádiz destinaba sus esfuerzos a intentar evitar este objetivo por medio del "Ferrocarril de la Costa", sin mostrar un verdadero interés por otras áreas.

---

<sup>99</sup> Vid. Pérez Serrano, J. (2004).

<sup>100</sup> Vid. Tortella Casares, G. (1995), 164-200.

Esa despreocupación facilitó que saliese triunfador el proyecto de conexión con el *hinterland* de la sierra malagueña. De este modo, Algeciras no participó de la estructura provincial, contando con una red comercial basada en los productos agroindustriales y mineros de la sierra y cumpliendo la función de puerta del Estrecho. Así, quedó ajena al desarrollo de la provincia, a la que sólo se vinculaba administrativamente.

La desarticulación de la provincia fue total, y pervive hasta la actualidad. Además, la marginación de gran parte del espacio gaditano, condujo a su condena al atraso. También de la zona de la Bahía-Jerez, que no contó con los recursos de esas otras zonas, con lo que no se acabó de articular la red económica necesaria que pudiese haber dado lugar a alternativas en los momentos de crisis, y que supuso uno de los factores primordiales en una sentencia al retraso modernizador.

## 8. Bibliografía

- BARROS CANEDA, José Ramón (2001). *El Puerto de Santa María. La ciudad renovada*. Publicaciones del Sur, El Puerto de Santa María (Cádiz).
- BERNAL RODRÍGUEZ, Antonio Miguel (1981). “Señoritos y jornaleros: la lucha por la tierra” en DOMÍNGUEZ ORTÍZ, Antonio (ed.), *Historia de Andalucía. La Andalucía Liberal (1778-1868)*. Volumen VII. Barcelona.
- BRUNET ESTARELLES, Pere J. (1992). “Ferrocarril y modelo de transporte”, en BRUNET ESTARELLES, Pere J.; SERVERÁ, J. *Actas del I Seminario sobre el ferrocarril*. Servicio de Publicaciones de la Universidad Illes Balears, 11-22.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2001). “Un modelo ferroviario de ciclo minero: Auge y caída del ferrocarril en el Sureste andaluz”. Comunicación presentada en el II Congreso de Historia Ferroviaria. Aranjuez, febrero de 2001.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2003). “La vía estrecha en Andalucía: desarticulación territorial y entorno urbano”. Comunicación presentada en el III Congreso de Historia Ferroviaria. Gijón, 23-26 de septiembre de 2003.
- CUENCA TORIBIO, José Manuel; RODRÍGUEZ SÁNCHEZ DEL ALVA, Alfonso (1977). *Lecturas de historia económica andaluza (siglo XIX)*. Servicio de Estudios del Banco Urquijo, Madrid, 1977.
- GRUPO DE ESTUDIOS DE HISTORIA RURAL. “Crisis y cambio en el sector agrario: Andalucía y Extremadura, 1875-1935”, en GARRABOU, Ramón (ed). *La crisis agraria de fines del siglo XIX*. Crítica, Barcelona, 161-180.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín (2000). “Los puertos españoles en la historia (siglos XVI-XX)”, en DELGADO BARRADO, José Miguel; GUIMERÁ RAVINA, Agustín. *Los puertos españoles: Historia y futuro (siglos XVI-XX)*. Fundación Portuaria, Madrid, 47-60.
- HAWLEY, Amos H. (1966). *Ecología humana*. Semilla y Surco, Madrid.
- LÓPEZ RODRÍGUEZ, Francisco (2001). *Historia del ferrocarril en la provincia de Cádiz: La línea Jerez de la Frontera-Trocadero*. Tesis de licenciatura inédita, presentada en la Universidad de Cádiz.
- LÓPEZ SOMOZA, Bartolomé (1991). “Notas para una historia del Puerto de Santa María en el siglo XIX (1800-1814)”, en id., *Homenaje con motivo de su jubilación*. Bollullo, El Puerto de Santa María (Cádiz), 15-31.

- MALDONADO ROSSO, Javier (1999). *La formación del capitalismo en el marco del Jerez*. Huerga y Fierro, Madrid.
- MATEO DEL PERAL, Diego (1978). “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844/1878)”, en ARTOLA GALLEGO, Miguel. *Los Ferrocarriles en España (1844/1913)*, vol. 1. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- MONTAÑÉS, Enrique (1997). *Transformación agrícola y conflictividad campesina en Jerez de la Frontera (1880-1923)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz.
- PÉREZ SERRANO, Julio. (1991). “Demografía y urbanización en Cádiz (1780-1980): Dos siglos de relaciones”, en GONZÁLVIZ PÉREZ, V., *Los procesos de urbanización: siglos XIX y XX (Actas del II Congreso de la Asociación de Demografía Histórica. Alicante, abril de 1990. Volumen IV)*. Instituto de Cultura Juan Gil Albert, Alicante, 165-174.
- PÉREZ SERRANO, Julio (1992). *Cádiz, la ciudad desnuda. Cambio económico y modelo demográfico en la formación de la Andalucía contemporánea*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz.
- PÉREZ SERRANO, Julio; LÓPEZ RODRÍGUEZ, Francisco; REYES FERNÁNDEZ, María Jesús (2003). “Aproximación a los orígenes del ferrocarril en la provincia de Cádiz: la línea Jerez de la Frontera-El Trocadero” en CUENCA TORIBIO, José Manuel (ed.). *Actas del III Congreso de Historia de Andalucía*. Cajasur, Córdoba, 173-183.
- PÉREZ SERRANO, Julio (2004). “Crecimiento demográfico y modernización urbana en la bahía de Cádiz (1850-1940)”. Comunicación presentada al II Seminario La modernización urbana en España y México: la ciudad contemporánea, espacio y sociedad. Bilbao, 25-27 de noviembre de 2004.
- RINGROSE, David (1972). *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Tecnos, Madrid.
- ROMÁN ANTEQUERA, Alejandro (2005). *La población de El Puerto de Santa María (Cádiz) en el segundo tercio del siglo XIX*. Trabajo de investigación de doctorado, inédito.
- SÁNCHEZ GONZÁLVIZ, Rafael (1986). “Los inicios del ferrocarril en El Puerto de Santa María. La formulación de la línea Jerez-Puerto (1830-1854)”. *Gades*, 14, 45-64.
- SUÁREZ JAPÓN, Juan Manuel (1988). “El ferrocarril de la Sierra: un proyecto fracasado entre el regeneracionismo y la dictadura”. *Gades*, 17, 111-132.
- TORTELLA CASARES, Gabriel (1995). *Los orígenes del capitalismo en España*. Tecnos, Madrid.
- VIEJO FERNÁNDEZ, José Antonio (2004). *Modernización demográfica y transformaciones económicas en Sanlúcar de Barrameda (1900-1936)*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Excmo. Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda, Cádiz.
- WAIS, Francisco (1944). *El origen de los ferrocarriles españoles. 1829-1855. (Comienzo de su historia)*. Mausiega, Madrid.
- WAIS, Francisco (1987a). *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. I vol. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- WAIS, Francisco (1987b). *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. II vol. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.