

FERROCARRIL Y RED DE COMUNICACIÓN AGROPECUARIA. SEVILLA, 1850-1900

Antonio Martín García. (*)

Obviar la estructura del paisaje y la naturaleza de sus componentes, preexistencias físicas, unido a un modelo decisional público escasamente riguroso con el cumplimiento normativo, condicionó, desde mediados del siglo XIX, no sólo el crecimiento urbano extramuros de Sevilla, también la secular inoperancia de sus movilidad intra y supra municipal.

Partir del paisaje, del campo, para analizar cómo se hace territorio antropizado y más tarde ciudad, requiere incorporar la proyección histórica de los acontecimientos y disponer de estructuras y sistemas, en este caso, la red de comunicación agropecuaria original, en el momento preciso de aparición de un nuevo modelo de transporte – el ferrocarril –, que convulsionará el concepto de movilidad, la escala espacio-temporal de distancia y la relación misma entre las componentes del mundo rural y el incipiente proceso modernizador, inevitablemente vinculado a la urbanización, a la extensión de ciudad.

La consolidación del modelo territorial-urbano dominante, donde tan crucial papel juega la malla de ejes de comunicación, se ha realizado desde la negación y/o minoración de los corredores precedentes y, rara vez, desde el embridamiento y la compatibilización de los trazados, perímetros y naturaleza pública de sus suelos. El resultado ha sido: incrementos de costes, desprecio de recursos e ineficacia del sistema resultante, como corresponde a una gestión técnico-administrativa prepotente, expresada por la ausencia de ordenación y la toma de decisiones de espaldas a lecturas objetivables del propio paisaje.

Explicar documentadamente ese decisivo proceso y en tan determinante momento histórico, para la ciudad hispalense del siglo XX, es el objetivo de esta ponencia.

1.CAMPO Y CIUDAD EN LA SEGUNDA PARTE DEL SIGLO XIX

En una economía básicamente dependiente del sector primario, el poder local como expresión del nivel de propiedad agroganadero y el dominio demográfico de la población no urbana (por ejemplo, en 1.860 la ciudad de Sevilla representaba el 20'06% de los habitantes de la provincia y su peso relativo permanece casi invariable –21'08%– al llegar 1.900) y del campo sobre la ciudad, pues esta sólo ocupaba el 3'01% de la superficie de su término municipal, todas estas características, entre otras, del siglo XIX, hacen necesario conocer el escenario rural para entender la realidad y los acontecimientos producidos.

Por coherencia con el objeto de esta ponencia, de los formantes del paisaje nos centraremos, ahora, en la estructura agraria – y, exclusivamente, la propiedad, pues las variabes parcelación y usos no aportan nada al discurso – y dejaremos para el siguiente apartado el análisis de sus elementos estructurantes básicos: caminos vecinales y vías pecuarias, esto es, la **red de comunicación agropecuaria**.

(*) Dr. en Geografía y Ldo. en Derecho. Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Sevilla.

Tras afirmar que el siglo XVIII no fue un periodo de conformación de abundantes latifundios, M. Artola y otros, 1.978, al analizar el origen de ese modelo de explotación en Andalucía, señala que “la desamortización civil dio paso a la configuración de un nuevo latifundio que, como el del XVII, tiene como principal característica la extraordinaria dimensión de las nuevas fincas constituidas”. No obstante, el hecho de que Sevilla no posea Catastro de Ensenada, desaparecido en el incendio del Archivo General de la Delegación de Hacienda en 1.906, nos impide conocer con rigor el origen de la estructura agraria sevillana desde mediados del siglo XVIII (1.755), - de ahí que sólo dispongamos de datos aislados como el facilitado por R. Mata, 1.987, quien sostiene que el único “mayor hacendado” municipal en 1.752 era el Cabildo de Sevilla, con una propiedad agraria de 533 aranzadas (254´24 Ha.) – y previo al proceso desamortizador eclesiástico, 1.836, y civil, 1.855, - para esta fecha, R. Congost, 1.983, en la lista nominativa en la que recoge los cincuenta y tres mayores contribuyentes estatales, incluye tres grandes propietarios sevillanos: el duque de Abrantes, el conde Luque e Ignacio Vázquez – , todo lo cual imposibilita el contraste con la situación existente en 1.872, año del primer Libro de Asiento que hemos encontrado.

A partir de esa última fecha tenemos estudiado, sistemáticamente, la estructura del agro hispalense con otro nuevo corte – 1.894 – y en base a la misma fuente – los Libros de Asiento – en lo que respecta al siglo XIX. Por ello, hemos sostenido, A. Martín, 1.996, que “en 1.872 el campo sevillano estaba fuertemente concentrado su propiedad en pocas manos. Tan solo 19 grandes propietarios (más de 100´00 Ha.) disponían del 61´03% de la tierra. . . En el transcurso del tiempo hasta 1.894, la estructura dominical de la tierra permanece casi invariable en sus guarismos cuantitativos (véase **cuadro n.º 1**), no así en cuanto a sus titulares, pues nuevos apellidos vienen a reemplazar a los iniciales”, como fiel ejemplo de lo que ocurría a otra escala, esto es, que la quiebra del modelo de tenencia del suelo rústico se produjo a mediados del siglo XIX cuando “el efectivo de pequeños poseedores retrocede de manera considerable. . . disminuyendo, por ejemplo, en la sola provincia latifundista de Sevilla, de 6.000 en 1.850 a 460 en 1.860”, según G. Hermet, 1.989.

Cuadro n.º 1
ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DE LA TIERRA
Sevilla, 1872 y 1894

Estructura Periodo	De 2 Ha.		De 2 a 20		De 21 a 50		De 51 a 100		De 100		TOTAL	
	Propiet.	Ha%	Propiet.	Ha%	Propiet.	Ha%	Propiet.	Ha%	Propiet.	Ha%	Propiet.	Ha%
1872	124	1,51	250	17,68	33	10,15	15	9,63	19	61,03	441	100
1894	113	1,73	211	18,96	28	10,08	11	10,69	22	58,54	385	100

Fuente: Libros de Asiento. Delegación Provincial de Hacienda. Sevilla, e.pr.

Ya tenemos la foto del campo como expresión del poder económico en tanto que sinónimo de propiedad agraria, con un grupo de personas y/o familias reducidos, entre 19 y 22, cuyo grado de riqueza los dota de alta capacidad de incidencia y presencia en la vida política local, también en ámbitos superiores.

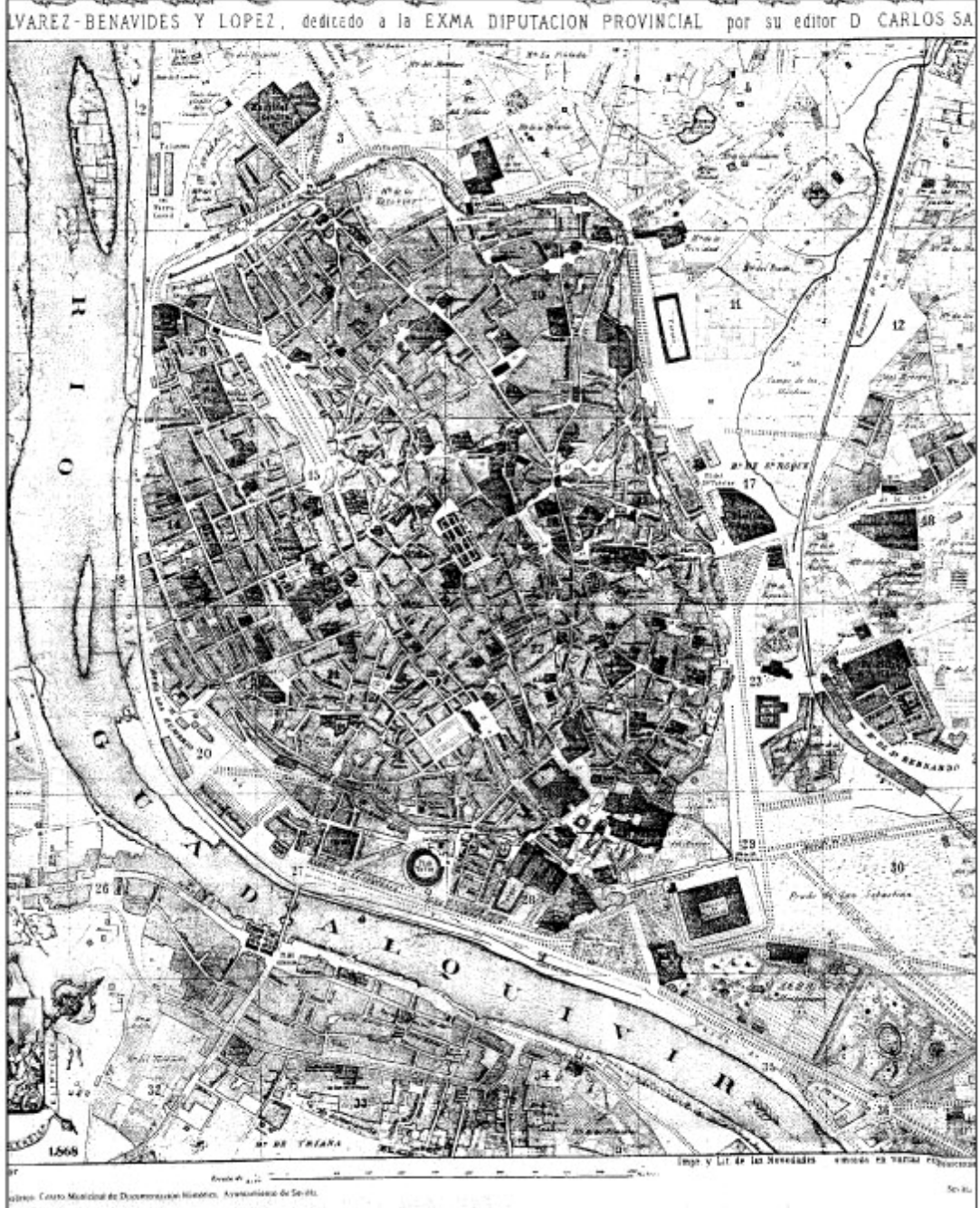
Veamos a continuación, de manera sucinta, ¿cómo era la ciudad que se encuentra el ferrocarril?. La Sevilla de mediados del siglo XIX era una urbe de unos 100.000 habitantes (en concreto, 118.968 en 1.860) que padecía cuatro grandes problemas: de accesibilidad y viario; de hacinamiento residencial; de ser ciudad cerrada por recinto

amurallado y de tener una alta concentración de la propiedad del suelo, como hemos demostrado con anterioridad en lo referente al rústico.

La accesibilidad era un conflicto de doble plano, interior – por la ausencia de retícula viaria intramuros y, por el contrario, exceso de calles intrincadas, tortuosas, irregulares, de escaso calado – y exterior, al ser la ciudad un nudo viario subregional y paso obligado en las relaciones supralocales E-W (superación del valle desde las topografías laterales) y las “dificultades para la comunicación con el Norte, al no existir puentes que permitieran el paso del Guadalquivir en esta dirección”, J.J. Domínguez, 2.001, así como la tardía resolución del acceso desde el litoral hacia el interior por el eje del gran Río, pues una de las claves de la construcción urbana de Sevilla ha sido que como enclave de infraestructuras viarias ha sido escasa y tardíamente construida, resuelta.

En cuanto al hacinamiento, Ph. Hauser, 1.882, lo estableció en 13´5 personas/viviendas y las condiciones de habitabilidad las fotografía el Arquitecto Municipal, en 1.875, con esta descripción, “la inspección de los miserables corrales, sucios, incómodos y mal sanos, donde numerosas familias se encuentran hacinadas en estrechos recintos que carecen de luz y de ventilación. . . donde no existe lo más indispensable para hacer la vida agradable”. La densidad residencial la calcula Hauser en 350 hbttes/Ha., lo que convierte, tanto por hacinamiento como por la altísima densidad, al problema de la vivienda en principal ya para estas fechas.

Respecto a Sevilla ciudad cerrada, el derribo de los lienzos de muralla, (prioritario para la municipalidad desde 1.868, aunque la Puerta de Carmona, Jerez y San Juan fueron derribadas en 1.864) si bien sirvió para que se superaran esos límites históricos, supuso, “por la ausencia de una ordenación integral de los bordes entre la ciudad antigua y la ciudad incipiente”, A. Martín, 1.996, hipotecar, con las importantes infraestructuras ferroviarias (ya veremos las causas), instalaciones militares, industriales y asistenciales, (véase **Plano nº. 1**, de Alvarez Benavides, correspondiente a **1.868**) el primer alfoz, la periferia más inmediata y escenario, al mismo tiempo, donde se concentrarán importantes operaciones de privatización de suelos del común y/o de propios, pues como señala A. González, 1.984, “Sevilla no es sólo que no tenga una burguesía de ensanche sino que ello no es posible por la simple razón de que es una burguesía de la desamortización”.



ÁLVAREZ BENAVIDEZ. SEVILLA 1868

PLANO Nº 1

2. RED DE COMUNICACIÓN AGROPECUARIA: CAMINOS VECINALES Y VÍAS PECUARIAS

Toca ahora, como adelantábamos, ocuparnos de los estructurantes del paisaje, en concreto de la **red de comunicación agropecuaria** representada por caminos vecinales y vías pecuarias, únicos ejes de movilidad existentes en las ciudades interiores antes de la aparición del ferrocarril y de los transportes motorizados por carreteras.

Desde mediados del siglo XIX, en concreto, desde 1.849, los caminos vecinales eran objeto de preocupación municipal (y, estatal, desde al menos un año antes) si bien su consideración administrativa no nos permite individualizarlos del resto de redes de transportes: vías pecuarias y carreteras, sobre todo, lo cual dificulta su valoración aislada.

El escenario para su estudio habría sido muy distinto, para el caso de Sevilla, si como se acuerda por el Ayuntamiento un año antes del ecuador del siglo, en desarrollo del Real Decreto de 1.848¹, se hubiera procedido a realizar el encargo hecho al arquitecto Álvarez Benavides para confeccionar “plano con los itinerarios de todos los caminos que cruzan el término municipal: 38 caminos”. De tal documento no se tiene constancia en el Archivo Municipal.

En cuanto a la confusión o solape con las otras redes de transportes, su existencia se ve favorecida, entre otras, por el referido R.D. que, en su art. 1º engloba e indiferencia con nitidez suficiente, por ejemplo, a los caminos de las carreteras y, así, establece que, “los caminos públicos que no están comprendidos en las clases de carreteras nacionales o provinciales se denominarán en lo sucesivo caminos vecinales de primero y segundo orden, según se clasifiquen, atendidos su frecuentación e importancia”.

“Son caminos vecinales de segundo orden los que interesando á uno o más pueblos a la vez son no obstante poco transitados por carecer de un objeto especial que les dé importancia.

Son caminos vecinales de primer orden los que por conducir a un mercado, a una carretera nacional o provincial, á un canal, a la capital del distrito judicial o electoral o por cualquiera otra circunstancia, interesan a varios pueblos á un tiempo y sean de tránsito activo o frecuente”.

La creación, anchura –“dentro de un máximo de 18 pies (5’00 mts.) de firme, y los límites que han de tener”-, itinerario, longitud, punto de origen/destino, estado de conservación, grado de interés. . . , de los caminos vecinales de segundo orden, según los arts. 2 y 3, corresponde a los **jefes políticos**, (hoy, gobernadores civiles) así como toda la clasificación general de ellos y el establecimiento **discrecional**, sin límite superior, de la anchura de los del primer orden.

El mantenimiento (para evitar usurpación de su perímetro y, en su caso, proceder a “restablecer los antiguos límites”), así como la dirección de los caminos de segundo orden corresponde a los **alcaldes** y a los jefes políticos y civiles, los del primer nivel, art. 14.

¹ Gaceta de Madrid nº. 155, de 11-IV-1.848

La **naturaleza pública** de los caminos vecinales se subraya, además de por lo expuesto, por el recurso a la **expropiación** “con sujeción a la Ley de Expropiación Forzosa de 17 de julio de 1.836”, como cuerpo legal entonces vigente en esta materia, y para los casos de **variación** de dirección o **construcción** de uno nuevo, art. 13, pfo. 4º, así como por la calificación de **utilidad pública** de las obras necesarias para su mantenimiento y creación, art. 17, y la resolución de los contenciosos con arreglo al derecho y tribunales **administrativo**. De ahí que, M. Martínez Alcubilla, 1.914, no dude en calificarlos como “bienes inmuebles de dominio público (C.Civil, art. 334, 1º) si están destinados al uso general (arts. 339, 1º y 344 del mismo Código), y para tener acceso a ellos **puede exigirse paso** por las heredades vecinas (art. 564)”.

Siguiendo las referencias de nuestra reciente investigación, A. Martín, 2.007, sabemos que en Circular de 1.863², el Gobernador civil se dirige a los Alcaldes en estos términos: “Es uno de los deberes más importantes de la Administración la construcción, conservación y mejora de los caminos vecinales, porque el comercio, la agricultura y la acción social necesitan para su fomento y desarrollo comunicaciones breves, fáciles y económicas; pero este deber sería también irrealizable o estéril si los Ayuntamiento y los pueblos no cooperasen a su cumplimiento, facilitando datos, proporcionando recursos y vigilando siempre las obras que se construyan en el término de cada localidad”.

Continúa resaltando la Circular que, “antes de contribuir cada uno en su respectiva esfera al perfeccionamiento de los caminos vecinales necesita conocer ante todo la Administración el número de los que existen, la importancia local y relativa, el verdadero estado en que se hallan, las mejoras que sean susceptibles y los fondos y recursos con que podrá contarse para la conservación y mejora progresiva de los mismos.

Urge, pues, que los Sres. Alcaldes de los pueblos de esta provincia instruyan desde luego un expediente general sobre caminos; previo acuerdo del Ayuntamiento con **asistencia de los mayores contribuyentes**. . . , de acuerdo con la información enviada por el Ayuntamiento de Sevilla³, la **red de caminos vecinales hispalenses** la componían ocho itinerarios – esto es, en sólo doce años, de 1.849 a 1.863, y según el mismo Ayuntamiento, habían “desaparecido” treinta caminos - (véase **cuadro n.º. 2**), de los que merece subrayar lo siguiente:

- En la mayoría de los casos, cinco de ocho, el origen-destino de los caminos tiene una componente septentrional y su recorrido o trazado es corto, una legua, pues, casi todos, sirven para comunicar Sevilla con pueblos próximos: Santiponce, La Algaba, Dos Hermanas. . .
- La anchura de los caminos es muy variable, oscilando de los 16 a los 120 pies, si bien **dominan** los que tienen un perímetro de **45 pies (12'52 mts)**.
- De manera inequívoca, su estado de conservación es deficiente.
-

² B.O.P. n.º. 190, de 12-V-1.863

³ Colección Alfabética. Caminos. Caja n.º. 178. A.M.S.

- Sin embargo, su interés general como vía de comunicación es alta, bien por poner directamente en contacto Sevilla y los pueblos afectados, por ser la única vía al municipio de llegada o destino (caso del camino a La Algaba, al de Cantillana o al de Dos Hermanas) o por actuar como vía complementaria - camino de Santiponce – a la carretera de Extremadura, muy desviada ésta del núcleo urbano de destino.
- Tanto por el trazado, recorrido y punto de llegada, en los casos del camino a Córdoba, a Dos Hermanas y de Cantillana, sin duda alguna se cumple, ya para esas fechas, la tesis de J.J. Uriol, 1.992, de que, “en términos generales, la red de carreteras se va extendiendo sobre muchos de los viejos caminos, transformándolos en carreteras”, con las que, hasta mediados del siglo XIX, coexisten y se complementan, pues la propia Ley de 22 de julio de 1.857 clasifica los caminos vecinales como carreteras de tercer orden cuando estén comprendidos en el plan de carreteras del Estado.

RELACIÓN DE CAMINOS VECINALES. SEVILLA, 1863

NOMBRE	EMPIEZA	PARAJES POR DONDE CRUZAN	TERMINA	LONGITUD	ANCHURA MEDIA	ESTADO CONSERVACIÓN	INTERÉS GENERAL
1. De Tomares	San Jacinto (Triana)	Por la Torrecilla, alcantarilla del Charco de la Pava y Madre Vieja hasta Tomares y San Juan de Aznalfarache.	San Juan de Aznalf.	1/4 leguas	45 pies	En buen estado y es de carruajes.	Mucho, por dirigirse a multitud de pueblos importantes.
2. De Santiponce	Patrocinio (Triana)	Por Cartuja y Tierrass de Gampogaz.	Santiponce	Id.	30 pies	Mal estado	Medio, por alejarse mucho de Ctra. de Extrem. que conduce al mismo pueblo.
3. De La Algaba	Calzada de la Macarena	Cruce ff.cc. de Córdoba junto a San Jerónimo y sigue orilla del río hasta Arroyo Culebra y La Algaba	La Algaba	1 legua	16-30 pies	“	De interés por ser la única vía entre La Algaba y Sevilla.
4. De La Rinconada	San Lázaro	Cruce ff.cc. de Córdoba en el Cement. de San Fdo. e izqda. Hermita de San Onofre se dirige a la La Rinconada	La Rinconada	“	24 pies	Buen Estado	De gran interés por comunicar con La Rinconada, Alcalá del Río y otros.
5. De Cantillana	Id.	Unido con el anterior hasta S. Onofre, donde se separa a la dcha. continuando a Brenes y Cantillana.	Cantillana	Id.	120 en su principio y 30 desde S. Onofre	Mal Estado desde San Onofre	De interés como vía directa a los referidos pueblos.
6. De Córdoba	Id.	Por la Hacienda de El Gordillo a Alcalá, Triana, Lora del Rio y otros pueblos a Córdoba.	Córdoba	Id.	45 pies	Mal Estado	De interés por comunicar con los pueblos de la provincia Cordobesa.
7. Viejo de Córdoba	La Trinidad	Por norte la Laguna de los Patos, Huerta de la Yesca, Papelero, Romera, Haza y Jular se dirige a estos puntos.	En la Hac. de San Jacinto donde se reune con el anterior	0,18	22 pies	“	Es de utilidad privada porque va por entre posesiones particulares hasta unirse con anter.
8. De Dos Hermanas	Venta de Eritaña	Tablada y alcantarilla y puente de Guadaira se dirige a Dos Hermanas	Dos Hermanas	1/2	45 pies	“	De interés por ser hoy la única vía a Dos Her.-

- Al menos en la mitad de los casos (de La Rinconada, de Cantillana, de Córdoba y Dos Hermanas), el trazado de los caminos **coincide fielmente** con las vías pecuarias hispalenses, que tendrán que esperar hasta 1.930 para su reconocimiento administrativo.
- Para concluir con éste subapartado, deducir que la relación de caminos vecinales que estamos comentando puede ser incompleta no es improbable, pues así se reconoce en el propio expediente, aunque no se explicita en el cuadro adjunto. Así pues, la relación hay que considerarla limitada, parcial.

Entrando ya en el análisis de las **vías pecuarias** en la segunda mitad del siglo XIX, insatisfacción, no decepción, es el término que mejor define a las fuentes existentes y consultadas para su conocimiento más completo.

En este sentido, encontramos en el Fondo Documental de Vías Pecuarias⁴ manuscrito, sin fechar pero timbrado, referido a años sueltos (desde el siglo XVIII al primer cuarto del XX), sin constituir serie cronológica y perteneciente a la Dirección General de Ganadería (M^o. de Agricultura), con información sobre las vías pecuarias del término municipal de Sevilla. En él destaca el texto del año 1.851, donde se conoce que los únicos corredores para el tránsito de ganados o vías pecuarias que entran en Sevilla proveniente de los pueblos limítrofes son, de La Rinconada, tres veredas y, de Alcalá de Guadaíra, la nombrada como del Zapatero o Pelitre; por el contrario, de Santiponce, Camas, Salteras, Tomares y San Juan se dice, por sus Alcaldes, “no existe ni se conocen vereda alguna de carne”.

Es tan incompleta, fraccionada y contradictoria la información sobre las vías pecuarias existentes en este periodo que, tan sólo ocho años después, en 1.859, afloran las diferencias, pues según el “Informe del Comandante de la Guardia Rural sobre linderos de Veredas, Cañadas y Cordeles que cruzan el término municipal”⁵, ahora son dos Cordeles: uno, que entra en el término por la Trinidad y Zulaica, de E-W en dirección a Isla Mayor y sale de Sevilla por el Puente del Guadaíra y, otro que, en dirección N-S, concluye por el Juncal, donde tiene un **extenso descanso**, en su Centro; y tres Veredas: la primera entra por el sitio de Villalón, de E-W en dirección al Matadero, otra comienza por el sitio de Tarazona, también de E-W hasta incorporarse al Cordel anterior y, la tercera, entra por el sitio de Venta de Nicolás, en la Vega de Triana, en dirección inversa a las anteriores, cruza el Puente de Triana, sigue hasta el Matadero, por el sitio de Las Erillas y tiene un Descansadero como de tres aranzadas de tierra.

Junto a la incoherencia cuantitativa de las fuentes sobre los espacios demaniales hispalenses ya, para mediados del XIX, emergen otras de sus características: el incumplimiento de las competencias legales de los Ayuntamientos sobre tales espacios y, en consecuencia, la ocupación y usurpación privada de los mismos. Respecto a los primero, desde 1.859⁶ tenemos documentado el “incumplimiento de los Ayuntamientos

⁴ Documento manuscrito sobre VV.PP. del término municipal de Sevilla, sin fechar, con timbre de la Dirección General de Ganadería (M^o. de Agricultura). A.G.VV.PP. Madrid.

⁵ Informe del Comandante de la Guardia Rural sobre linderos de Veredas, Cañadas y Cordeles que cruzan el término municipal, de 21 de Septiembre de 1.859. A.M.S.

⁶ B.O.P. n.º. 840, de 7-IX-1.859

sobre deslinde de cañadas (90 varas de ancho o **75'22 mts.**), cordeles (45 varas o **37'61 mts.**), veredas (25 varas o **20'89 mts.** de perímetro). . . ,” que, tres años más tarde, en 1.861, es una práctica extendida a más de la mitad de los pueblos de Sevilla, pues “cincuenta y tres, **incluida la Ciudad**, son morosos con tal incumplimiento”^{7 8}, lo que conduce al Gobierno de la Provincia a quejarse del comportamiento pasivo municipal.

Las reiteradas alusiones en los textos normativos y administrativos a las usurpaciones privadas de parte de estos dominios públicos no descansan sobre supuestos teóricos sino sobre hechos ciertos. Valgan dos ejemplos: desde 1.857, el Visitador de Veredas⁹ denuncia “intrusiones en el perímetro de las vías pecuarias de la Isla Menor a la Venta del río Guadaíra; en las cuatro veredas que cruzan el Prado de San Sebastián y el cordel de Triana; y en la de la Enramadilla, según la referida fuente; y, en este sentido, hemos demostrado, A. Martín, 2.007, que, sólo de dos apeos, realizados en 1.868, sobre la Vereda de los Molinos o Palmete y sobre la Cañada Puente Orada u Horadada, “se privatizaron más de 9 Has., en concreto 94.105'42 m², de suelos de vías pecuarias, lo cual es suficiente ejemplo del proceso de adelgazamiento, retroceso y anulación que están viviendo, desde la segunda parte del XIX, la red hispalense demanial”, reconocida administrativamente, de forma tardía, en 1.930 y compuesta por **23 ejes** pecuarios y **un descansadero**, el del Prado de San Sebastián. Causa principal de tales prácticas es, sin duda, la **confusión** entre poder **económico** y poder **político**, representado, en este caso, por coincidir gran propietario agrícola y cargo institucional (**Visitador** de veredas y cañadas), durante muchos periodos del siglo XIX, dado las competencias que le atribuía, art. 50 y otros, el R.D. de 3 de marzo de 1.877. Pero, sin duda, el caso de Sevilla en cuanto a ocupaciones ilegales y usurpación posterior del dominio público pecuario no era excepcional y, tal como sostiene J.M. Mangas, 1.992, y denuncia la propia Asociación General de Ganaderos, que atribuye la ineficacia legislativa al haber encomendado a las autoridades municipales la dirección de los deslindes, “las numerosas leyes y disposiciones que de antiguo vienen dictándose en la constante preocupación de los gobiernos de conservar las vías pecuarias, las intrusiones y usurpaciones siguen siendo frecuentísimas no sólo en las provincias andaluzas y extremeñas, sino en la mayor parte de las regiones de España”.

Bien porque desde mediados del XIX esté planteado el debate sobre el mantenimiento de las vías pecuarias y/o, por el contrario, se apuesta por el transporte del ganado mediante ferrocarril; bien porque comienza a notarse los efectos de la Desamortización que, también incide, sobre las servidumbres pecuarias o, desde otro ángulo, porque aún falta una década para que, por Real Orden de 3 de febrero de 1.871, se disponga “la formación de un mapa pecuario en el que se deslinden de una manera concreta y exacta los caminos pastoriles”, la Circular de 1.861¹⁰ del Gobierno civil provincial de Sevilla no sólo plasma la responsabilidad pública en defensa de estos bienes comunales sino que se adelanta, en conceptos, procedimientos e instrumentos pro vías pecuarias, al amplio acervo lega¹¹ del último cuarto del siglo . La Circular aporta los conceptos de:

⁷B.O.P. n.º. 1.514, de 1-XI-1.861

⁸ B.O.P. n.º. 1.766, de 22-VIII-1.862

⁹ Id. Nota n.º. ⁶

¹⁰ B.O.P. n.º.1.430, de 24-VII-1.861

¹¹ Nos esta mos refiriendo, entre otros, a : R.D. 3 de Marzo 1.877; Código Civil de 1.889, R.D. 13 Agosto 1.892. Este último (Gaceta de Madrid n.º. 266,de 22 de Septiembre), por el que se reordena la Asociación General de Ganaderos del Reino, institución que goza de carácter administrativo por entender sobre asuntos de interés público y sobre fincas de propiedad del Estado y, en cuyas actuaciones, obra como

imprescriptibilidad (traducida, en este caso, como el derecho a su reivindicación pública, sin límite temporal, de la propiedad de las vías pecuarias); imposibilidad de apropiación privada por **usucapión** (adquisición por posesión continuada); **deslinde restitutivo** (o sea, volver a delimitar la vía pecuaria con el fin de constatar la posible usurpación privada y exigir la devolución); **acción declinatoria municipal** ante reivindicación particular (o abstención de la autoridad local de toma de conocimiento y, en consecuencia, su remisión a la autoridad provincial para que sea esta quien conozca el caso y lo resuelva); **responsabilidad mancomunada** de Alcaldes, Ayuntamiento y Secretarios municipales en el cumplimiento de la legalidad; . . .

En síntesis, quedan demostradas dos tesis respecto a la red agropecuaria hispalense: primera, la alta densidad de ejes, de amplia escala y diversidad de trazado, que conformaban la malla de comunicación preurbana y, en segundo lugar, la actitud negativa del poder local hacia tal riqueza territorial con prácticas dominantes tanto de negación misma, expresada por su no inventario y/o mapificación, como de pasividad-colaboración ante la minoración ó usurpación, por los particulares, de los dominios públicos pecuarios.

3. EL MODELO FERROVIARIO HISPALENSE

Trae causa del propio sistema estatal concesional privado, de los pliegos de condiciones y del sistema de gestión de los caminos de hierro (sobre todo, en el periodo de mayor actividad constructiva ferroviaria, la década 1.858-1.868), muy dependiente de la inversión empresarial, como bien lo reflejó F. Cambó, 1.918, “el Estado confió a la iniciativa privada la construcción y la explotación de los ferrocarriles. . . , sin que, ni en la determinación de las líneas a construir, ni en el régimen de explotación, se obedeciera a otras normas y direcciones que las encaminadas a proporcionar un rendimiento al capital invertido”.

Si ese era el marco general dominante en la extensión del ferrocarril, en provincias – máxime en aquellas donde el peso económico y político-institucional de la burguesía agraria era muy amplio, como sucedía en Sevilla-, las reglas del juego se desequilibraban aún más a favor de lo particular, de las compañías promotoras, en este caso. Abundaba en ello el propio impacto que debió suponer, especialmente en una sociedad hispalense decimonónica poco habituada a grandes cambios, la llegada de un medio de transporte que irrumpe en sus vidas y ciudad con un volumen de obras, posibilidades de empleo, movilidad e innovación hasta entonces insospechadas; pero también el hecho de que, desde mediados del XIX y a escala supralocal, no tanto a nivel municipal, se asumía política y administrativamente este axioma: disponer de buenas comunicaciones y red de transportes era básico para el desarrollo económico y social de los núcleos urbanos y del país, en general. Valgan dos ejemplos: en el preámbulo del R.D. de 29 de abril de 1.853 se sostiene que, “desconocer las inmensas ventajas de este medio (se refiere al ferrocarril) poderoso de **civilización** fuere renegar de la época y errar evidentemente y de propósito deliberado los ojos a la luz” y, la segunda referencia, de 1.864, cuando el Gobierno provincial de Sevilla aprueba, como desarrollo del R.D.

delegado del Gobierno, en su art. 11 referente a los Visitadores Provinciales, dice que son miembros de las Juntas Provinciales de Agricultura y, los Visitadores Municipales, pertenecen a las de Sanidad de los pueblos.

de 17 de Octubre de 1.863, un Plan de Caminos¹², que más bien se trata de una Plan de Comunicaciones o Vías de Transportes a escala provincial, toda vez que incluye “los ferrocarriles en explotación, en construcción y en proyecto; las carreteras de primero, segundo y tercer orden; las provinciales y los caminos vecinales de más importancia. . .”, y en cuya exposición de motivos defiende el Presidente de la Diputación que, “una red de caminos y carreteras que enlazando los pueblos entre sí y cruzando por los centros productores. . . , constituye un gran paso en el sendero de las reformas útiles. . . La falta casi **absoluta** de esos **veneros** de la **prosperidad de los pueblos**, llama preferentemente mi atención. . .”.

Con un entorno provincial y estatal tan proclive a las comunicaciones y al propio ferrocarril en especial, en tanto que es sinónimo de modernización, es en el ámbito local, municipal, donde se concreta y visualiza las bondades y miserias del sistema de construcción de los caminos de hierro. Desde el plano material, entre las bondades deben situarse la propia dotación del transporte ferroviario y en fecha prematura, 1.859; también, aunque estos aspectos no han sido valorados ni estudiados, el incremento (si bien el tiempo se ha encargado de demostrar que no fue suficiente para crear un crecimiento económico sostenible) del empleo, la actividad económica, o la recaudación fiscal local. . . que, sin duda, generó la llegada del ferrocarril a una Ciudad a la que, así mismo, contribuyó para hacerla más accesible y mejor comunicada con otros territorios.

En cuanto a los efectos no deseables del modelo ferroviario resultante, fueron consecuencias más producto de la gestión municipal realizada por los responsables hispalenses que de las malas prácticas de las compañías concesionarias, (sin que faltaran algunos ejemplos y actitudes poco edificantes en ellas que no es el caso referir en este discurso), pues, aquellas, actuaban en coherencia con su propia naturaleza y razón de ser: obtener beneficios y plusvalías en un entorno favorable inicial y formalmente, esto es, en el momento de la adjudicación y por las condiciones de la propia concesión administrativa, así como por la ausencia de competencia, explotación de la red en monopolio y elevadas subvenciones públicas.

Veamos, sin pretender agotar las razones (dado que estamos inmersos en un proceso de investigación al respecto), por qué el modelo ferroviario de la ciudad de Sevilla es, sobre todo, “obra”, por acción u omisión, de sus dirigentes políticos municipales y de sus diputados estatales:

Tras profusa labor heurística, directa y/o de otros investigadores, no hemos encontrado ningún documento público municipal donde el Ayuntamiento analice y proponga a las compañías, tampoco al Gobierno provincial o estatal, el trazado de la red y localización de la estación y anexos más oportunos para la Ciudad. Evidentemente, la municipalidad no disponía, antes de su construcción, del modelo ferroviario que interesaba a Sevilla: número de redes, de estaciones, tipos de terminales, conexiones modales e intermodales, ordenación de los suelos afectados. . . En conclusión, el Ayuntamiento acepta el modelo ferroviario de las compañías privadas y, salvo indicaciones para que estas corrijan pequeñas indisciplinas o desajustes de ordenanzas, aquél se convierte en su colaborador más cualificado y en valedor de sus actuaciones, negando su propia naturaleza y confundiendo sus funciones.

¹² B.O.P. n.º. 28, de 2-II-1.864 y Colección Alfabética. Caminos. Caja n.º. 177. A.M.S.

Desde comienzos de la relación de Sevilla con los caminos de hierro, 1.844, (pues, la solicitud de la concesión para la construcción del ferrocarril de Madrid a Cádiz, trae causa en el Informe¹³ de 2 de noviembre de ese año), el Ayuntamiento, el primer obligado a recordarlas y exigir su cumplimiento, obvia y/o silencia normas y principios básicos existentes para la construcción ferroviaria (por ejemplo, dado que las líneas Córdoba-Sevilla y Sevilla-Jerez-Cádiz que definen el inicial modelo hispalense nacen al amparo de la Ley de 3 de junio de 1.855¹⁴, el recurso a la expropiación forzosa para la obtención de los suelos ferroviarios, previsto en ella, fue muy escaso, pues, la Corporación Local habilitó otros instrumentos (que comentaremos más adelante) menos gravosos para las compañías privadas; otra muestra fue que, en ningún caso el Ayuntamiento reclamó la aplicación del Decreto de 14 de junio de 1.854¹⁵, relativo a indemnización por interceptación de caminos y vías pecuarias cuando ocurra, como fue el caso de Sevilla, por la construcción de ferrocarril) y, también, silencia y/u obvia cuerpos legales sectoriales con incidencias directas e indirectas sobre la ordenación de los espacios que ocupará el ferrocarril (por ejemplo, la Ley de 14 de julio de 1.836¹⁶, sobre enajenación forzosa y la Real Instrucción de 1.859, cuyas directrices, como nos recuerda G. Rueda, 2.005, “eran la línea recta, amplios espacios viarios y perspectiva en la calle, comodidad y amplitud en los paseos y nuevos jardines, salubridad, higiene y limpieza de las calles. . .”).

El emplazamiento de la infraestructura ferroviaria en la Ciudad (líneas, estaciones, talleres) se hace por decisión de las empresas concesionarias, favorecidas por la reivindicación municipal de dos circunstancias locales: defensa de la centralidad regional – esto es, Sevilla como centro neurálgico de la red ferroviaria del suroeste peninsular – y la rivalidad – por el dominio de un potencial mercado de actividad comercial – portuaria entre Cádiz y Sevilla, que venía desde el siglo XVIII. Tales circunstancias explican, según A. González Dorado, 1.975, que “en el plazo de unos treinta años Sevilla quedara constituida cabecera de cinco líneas fundamentales. . . en 1.859, se inauguró la línea Sevilla-Córdoba; en 1.860, la de Sevilla-Jerez-Cádiz; en 1.872, la de Sevilla-Alcalá de Guadaíra; en 1.880, la de Sevilla-Huelva; y, por último, en 1.885, la de Sevilla-Mérida” (véase el **Plano n.º. 2**, donde se dibuja el modelo ferroviario existente en 1.873, en el que no aparecen, obviamente, las líneas occidentales posteriores a esa fecha y que partirán desde Plaza de Armas, cruzando el Guadalquivir mediante el puente nuevo del Alfonso XII). Pero si el tendido de líneas fue decisión de las compañías concesionarias, lo mismo ocurrió respecto a la elección locacional de las estaciones, entre otras razones porque, en los proyectos a presentar para la concesión debía figurar la concreción física del sitio donde ubicarla y, también, porque la resolución del conflicto de intereses entre gaditanos y sevillanos se alcanza en base a la mediación y propuesta del representante de Ferrocarriles de Andalucía, ante los diputados de ambas provincias, firmado en Madrid el 17 de marzo de 1.859¹⁷. De

¹³ Informe dado en 2 de Noviembre de 1.844 por una Comisión de Ingenieros de Caminos de la Dirección General del ramo, y adoptada por ésta al proponer a la aprobación del Gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar las Empresas de los Caminos de Hierro. Recogida en el libro de F. Cambó, 1.918.

¹⁴ Gaceta de Madrid de 8-VI-1.855

¹⁵ Gaceta de Madrid de 16-VI-1.854

¹⁶ Gaceta de Madrid n.º. 581, de 24-VII-1.836

¹⁷ A.M.S., Ferrocarriles Andaluces, “Comunicación del Secretario de la Comisión Sevillana al Alcalde de la Ciudad”, citado por A. González Dorado, 1.975, pág.128.

esta manera, se concluye que Sevilla tendría tres estaciones: la de Plaza de Armas al Oeste y O/D de la línea Sevilla-Córdoba, la de San Bernardo al Este para servicio del trazado Sevilla-Jerez-Cádiz y la de San Jerónimo al Norte, como estación de empalme de las dos líneas y apartadero., la cual entró en servicio en 1.861. A estas hay que añadirles la estación situada en la Enramadilla, habilitada para servicio de la línea Sevilla-Alcalá de Guadaíra a partir de 1.872.

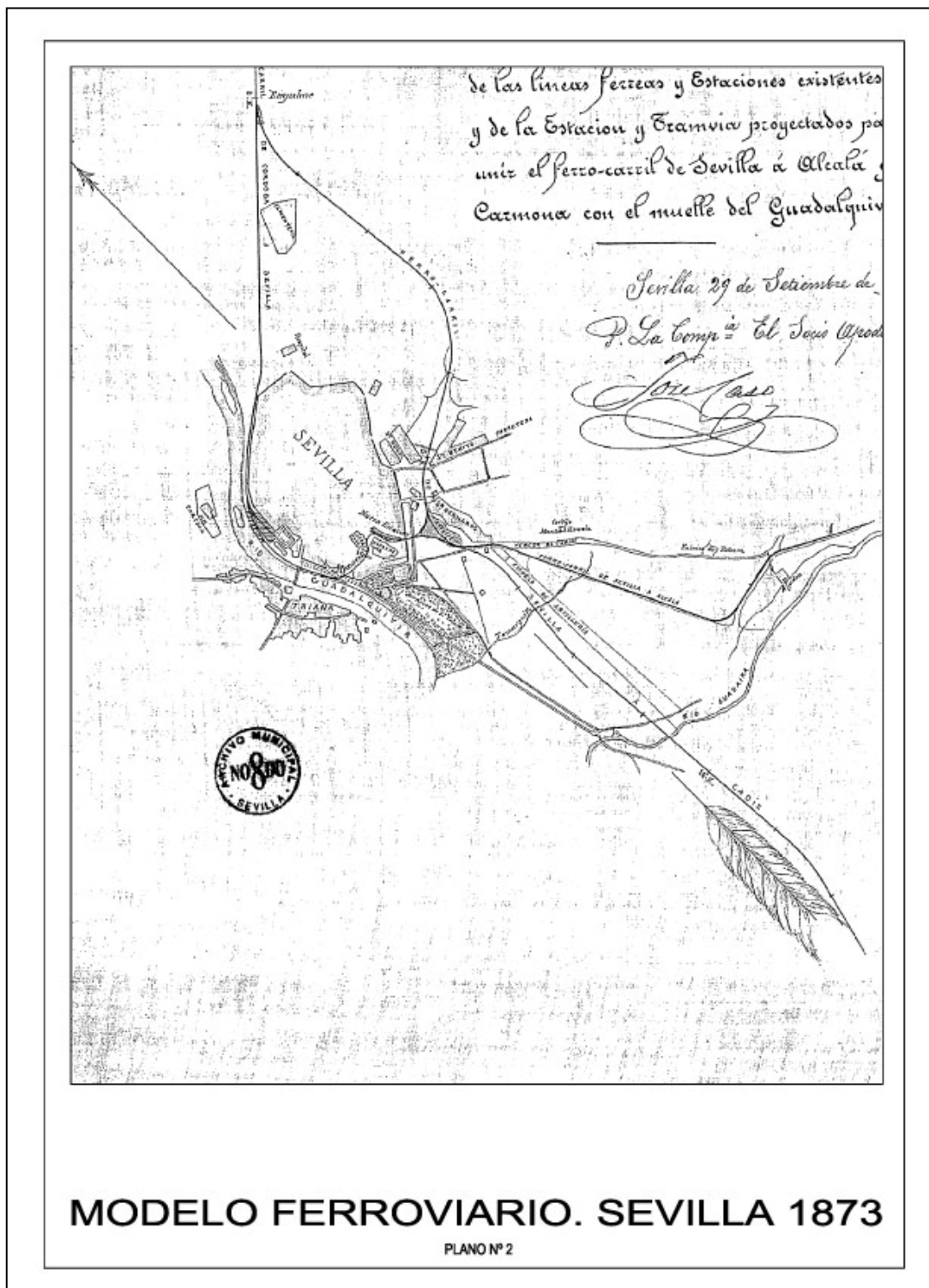
Más arriba comentábamos la actitud relajada y escasamente celosa del Ayuntamiento hispalense por cumplir y hacer cumplir toda la legalidad vigente alrededor del fenómeno ferroviario y, en cambio, mostró agilidad y eficiencia conjugando instrumentos, también previstos en los cuerpos legales, más acorde a los intereses de las compañías concesionarias y, no tanto, a los generales de la Ciudad. Pondremos ejemplos de sólo dos (para no hacer excesivamente amplio el discurso) de esos instrumentos: la voluntad municipal de **invertir** en el ferrocarril y la **permisividad local** ante la disposición, contraria a derecho, de suelos demaniales por las compañías concesionarias de explotación ferroviaria. Respecto a lo primero, en 1.852, Circulares de 8 y 19 de mayo del corriente, el Ministerio de Fomento invita a los Ayuntamientos andaluces para que se interesen, “con las cantidades que sus recursos le permitan, en la construcción del ferrocarril. . .”, el de Sevilla raudo y resolutivo responde, con fecha 21 de julio, al Sr. Ministro de la Gobernación lo siguiente¹⁸ : “El Ayuntamiento de la Ciudad de Sevilla ha acordado en sesión de 16 del mes actual **adherirse** a la invitación que hizo el Excmo. Sr. Ministro de Fomento. . . y con esta misma fecha lo manifiesta a S.E. rogándole impetre de S.M. la venia para que **pueda vender** esta Corporación **todos los bienes de propios que posee** y que no son necesarios para el servicio público ni el aprovechamiento común, con el objeto de **invertir** sus productos en **acciones** de la mencionada vía. . .”. En otro momento del referido expediente se puede leer esto: . . . “aun tiene la Corporación bienes que ofrecer y cuya **venta** presentará sumas no despreciables que podrán convertirse en **acciones** de caminos de hierro, las cuales tendrán un **interés del 6% anual** y un pago de amortización según el proyecto de Ley de 3 de diciembre anterior”. Creo que la firmeza y voluntad inequívoca a favor del ferrocarril por parte de la Corporación hispalense no ofrece duda, dado que está dispuesta a **despatrimonializarse** de sus suelos y comprometer, hipotecar, el futuro inmediato de la Ciudad.

En cuanto a la **permisividad local** ante las prácticas, no ajustadas a derecho, de las compañías privadas en relación con los suelos demaniales, lo tenemos documentado, A. Martín, 2.007, respecto a la construcción de la línea ferroviaria Sevilla-Alcalá de Guadaíra, donde se produjo una intrusión legalmente indebida de, al menos, 2.439´42 m²., pertenecientes a la Cañada del Juncal, de la que el representante de la concesión se defiende argumentando que su **empresa es propietaria** “por cesión que le hizo el Ayuntamiento en 1.859 para la instalación de la vía férrea y estación. . . obras que tienen declaración de utilidad pública. . . es dueño de buena fe y justo título. . . y no puede ser considerada como **usurpadora** de los mismos. . .”. Sin que sea nuestra intención entrar a enjuiciar este contencioso, no podemos obviar que los Ayuntamientos no podían autorizar la ocupación (menos aún vender) demanio general, dado que son dominios públicos estatales y el propio Estado para disponer de ellos requiere, previamente, una ley habilitadora y la declaración de interés general, por eso es coherente que, entre otros, el Decreto de 14 de junio de **1.854**, art. 3 y ss., a fin de evitar

¹⁸ Exp. n.º. 418, de Obras Públicas. A.M.S.

situaciones como esta **obligaba** a los ayuntamientos a **inventariar y levantar plano detallado** de los caminos y vías pecuarias afectados por trazado ferroviario. Mandato que, desde luego, no hizo el de Sevilla, permitiendo así que pudieran darse estas situaciones de ocupación y/o apropiación de demanio ilegal.

Desplegado, sin pretender agotar, algunas de las razones y prácticas públicas del por qué el modelo ferroviario hispalense fue el grafiado en el plano último, corresponde ahora explicar las relaciones, consecuencias e impactos de aquél en la red viaria preexistente.



4. RED FERROVIARIA Y RED AGROPECUARIA: UNA RELACIÓN PRETERIDA

Sorprende, aunque menos si conjugamos la atenuante de que se han manifestado sin el previo y riguroso análisis, que nosotros sí hemos hecho, A. Martín, 2.007, y que aquí sintetizamos y ampliamos, cómo varios autores, A. González Dorado, 1.975; E. Rodríguez Bernal, 2.002, han defendido que la red ferroviaria coincide y/o se superpone con la antigua red agropecuaria de Sevilla. Es todo lo contrario. Pues, salvo en el subtramo occidental de la Ronda Histórica – desde La Barqueta/Macarena a Plaza de Armas -, la coincidencia entre viario preexistente y el de los caminos de hierro es pura imaginación, intento de querer hacer encajar realidad con ficción y/o negar la mayor: que la relación entre ferrocarril y viario agropecuario se hizo por omisión, negación, de este último, tanto administrativamente (como ha quedado demostrado en los apartados anteriores) como físicamente (véase **Plano nº. 3**, donde hemos superpuesto los ejes de ambos sobre la cartografía del Ejército de 1.870). Con la referencia en esa imagen planimétrica es fácil deducir tres axiomas, a saber:

La red más reciente, potente e innovadora, la ferroviaria, nace, irrumpe en la Ciudad preteridamente, obviando su rica y diversa trama agropecuaria.

En segundo lugar, cuando se impone o resulta inevitable una relación o contacto (prácticamente en toda la red preexistente, debido al modelo ferroviario gestionado) entre ambos sistemas – el natural y el de hierro -, este degrada, erosiona, difumina a aquél con sucesivas invasiones y cortes suturados mediante “pasos” de ferrocarril – vías, puentes, vallas, pasos subterráneos – que añaden infraestructuras agresivas y dificultan los tráficos, suman “puntos negros” y rompen o retardan la fluidez circulatoria presente, y durante gran parte del siglo XX, cuando la red pecuaria se transforme en red viaria urbana.

Asimismo, como se puede observar en el Plano nº 3, el trazado ferroviario, por su complejidad e intensidad, (a finales del siglo XIX Sevilla disponía de cinco líneas principales y dos ramales al Puerto, el último, inaugurado en 1.886, uniría la estación de San Bernardo con el área portuaria y vino a “complementar” por el sureste al otro ramal, ya existente y de traza suroccidental, entre Plaza de Armas y los muelles), por la actuación autónoma e independiente de las numerosas, hasta tres, sociedades concesionarias y por la ubicación de sus estaciones tan próximas al consolidado intramuros, todo ello configura lo que se ha llamado “**el dogal ferroviario**”, y que L. Marín, 1.980, expresa tan plásticamente así, “aquella barrera que antaño constituían las murallas, se sustituye por los tendidos del ferrocarril, que cercan el casco antiguo, cortan el sistema radial de caminos que partían de sus puertas y fragmentan el terreno del entorno. . .”.

Todo lo anterior resulta irritante por absurdo, dado que lo sucedido entre ambos tipos de redes no sólo es inadmisibile por ilegal y reprobable por irracional, sino porque **no era necesario**, a saber:

1º. La Corporación municipal estaba obligada a saber que toda la red agropecuaria hispalense tenía su origen/destino en la Ronda Histórica, - más aún, que esta misma

además de acoger la muralla almohade, era en todo su perímetro una vía pecuaria, en concreto, cañada real -, en las puertas de acceso a la Ciudad antigua. También debió conocer que los ejes pecuarios que partían o llegaban a sus puertas tenían diversa orientación, pues aunque dominase la estructura radial no estaba ausente la forma circular, como hemos descubierto, A. Martín, 2.002, ya que existieron “tres reproducciones casi nítidas: el perímetro amurallado de la ciudad secular (Ronda Histórica). . . el semicírculo oriental intermedio (hoy Ronda del Tamarguillo-María Auxiliadora) y la semiesfera más exterior por el Este y Noreste. . . actualmente viario urbano circular de cierre y engarce entre la A-92 y la SE-30”.

2º. A mayor abundamiento, la red agropecuaria hispalense tenía diámetro, escala – obviamente, su longitud superaba los límites municipales para relacionar con otros territorios – ampliamente suficiente para acoger **en cualquiera de sus ejes**, a los caminos de hierro. Ello queda demostrado contrastando las características de la red preexistente (véase el apartado 2), con las disposiciones legales sobre la anchura que debe tener la nueva red, a saber: según el art. 6, pfo. 2º de la R.O. de 31-XII-1.844, “la anchura del camino de hierro será de 30 pies en los terraplenes y 26 en los desmontes, subterráneos y puentes”, es decir, 8’35 y 7’23 mts., respectivamente; por su parte, la Ley ferroviaria de 1.855, art. 30, dice que “la distancia entre los bordes interiores de las barras-carriles será de 1’67 mts. (6 pies); el ancho de entrevía, 1’80 mts. y las demás dimensiones se fijarán en cada caso por el Gobierno”.

Así, pues, la existencia de varios planos – lineal, circular y semicircular – complementarios y engarzados, así como la suficiencia de escala en sus secciones, de la red preexistente, permitía adaptar el ferrocarril a **uno** de ellos y evitar así el enrejado de la ciudad consolidada y del territorio de la futura expansión, la del siglo XX, de Sevilla.

3º. Pero aún hay otra cualidad en la red agropecuaria que injustifica lo realizado: tanto unos, los caminos vecinales, como otras, las vías pecuarias, eran **espacios de dominio y uso público** y, en ese sentido, no sólo cazan con la condición exigida por el Estado a las concesionarias de ferrocarril (como ocurriera con las de carreteras), a efectos expropiatorios y de ejecución de obra pública: la necesaria declaración previa de utilidad pública de los terrenos sobre los que se intervenga (y para el supuesto de que sean privado), sino que el art. 3 del precepto de 1.855 es inequívoco: “todas las líneas de ferrocarril destinadas al servicio general (todas las de Sevilla lo eran) son de **dominio público** y serán consideradas como obras de **interés general**”.

Por tanto, también desde este ángulo, las empresas concesionarias y, sobre todo, el Ayuntamiento tenían fácil escoger sobre **qué tipos de suelos** era recomendable trazar la red ferroviaria mirando sólo superar la parte más gravosa, la económica, para la construcción de los caminos de hierro. Sin embargo, tampoco ello resultó suficiente para evitar el despropósito del modelo resultante, fruto de luchas cainitas, intereses particulares y de sofismas más que de razones fundadas.

En conclusión, se debió, legal y económicamente, y se pudo, físicamente, embridar e interiorizar, en **uno o dos** ejes preexistentes dentro de la tupida malla agropecuaria, a la red ferroviaria, sin necesidad de que esta difuminara ni rompiera a aquella; pero tal supuesto demandaba otras relaciones de poder y otra gestión municipal muy distintas a las dominantes, como hemos explicado, en la Sevilla de la segunda mitad del siglo XIX, donde, por el contrario, se era poco celoso de la legalidad, de la defensa patrimonial, del debate y propuestas políticas independientes del poder económico, en suma, faltó

voluntad pública a favor de un crecimiento de la Ciudad ordenado y armónico con su territorio.



BIBLIOGRAFÍA

- ARTOLA, M.; BERNAL, A.M. y CONTRERAS, J. (1.978): El latifundio. Propiedad y explotación. Siglos XVIII-XX. Madrid. Ministerio de Agricultura (Serie Estudios).
- CAMBÓ, F. (1.918): Elementos para el estudio del problema ferroviario en España. Madrid. Ministerio de Fomento.
- CONGOST, R. (1.983): Las listas de los mayores contribuyentes de 1.875. Agricultura y Sociedad (madrid), 27, 289-375.
- DOMÍNGUEZ VELA, J.J. (2.001): La carretera Alcalá de Guadaíra-Huelva (1.833-1.984). Génesis de un elemento territorial estructurante: de vía provincial al eje metropolitano. Sevilla. Diputación Provincial.
- GONZÁLEZ CORDÓN, A. (1.985): Vivienda y Ciudad. Sevilla. 1.849-1.929. Sevilla. Ayuntamiento de Sevilla.
- GONZÁLEZ DORADO, A. (1.975): Sevilla. Centralidad regional y organización interna de su espacio urbano. Madrid. Moneda y Crédito.
- HAUSER Y KOBLE, Ph. (1.882): Estudios médicos-topográficos de Sevilla acompañados de un plano sanitario-demográfico y 70 cuadros estadísticos. Sevilla. Est. Tip. del Circulo Liberal.
- HERMET, G. (1.989). En las fronteras de la democracia. México, F.C.E.
- MANGAS NAVAS, J.M. (1.992): “Vías Pecuarias”. Cuadernos de la trashumancia. Núm. 0. Madrid. ICONA.
- MARÍN DE TERÁN, L. (1.980): Sevilla, centro urbano y barriadas. Sevilla. Ayuntamiento de Sevilla. (Biblioteca de Temas Sevillanos, 1).
- MARTÍN GARCÍA, A. (1.996): Sevilla (1.872-1.994), Ciudad y Territorio. De lo local a lo metropolitano. Sevilla. Fundación Cultural Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos.
- MARTÍN GARCÍA, A. “Desamortización de vías pecuarias. Sevilla, 1.945-1.970”. Catastro (Madrid), 44, 77-87.
- MARTÍN GARCÍA, A. (2.007): Terrenos públicos y crecimiento urbano. Sevilla, 1.850-2.006. Sevilla. Fundación Cultural Colegio Oficial de aparejadores y Arquitectos Técnicos.
- MARTÍNEZ ALCUBILLA, M. (1.914): Diccionario de Administración Española. T. II. Madrid.
- MATA OLMO, R. (1.987): Pequeña y gran propiedad agraria en la depresión del Guadalquivir. Aportación al estudio de la génesis y desarrollo de una estructura de propiedad agraria desigual. Madrid, Ministerio de Agricultura, Secretaría General Técnica, 2. T. (Serie Estudios).
- RODRIGUEZ BERNAL, E. “El impacto del tendido ferroviario en la ciudad de Sevilla: la construcción y el desmantelamiento del dogal ferroviario”, en Ferrocarril y Ciudad. Una perspectiva internacional. (2.002). Madrid. Ministerio de Fomento y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- RUEDA HERNÁNDEZ, G. “Modelos de transformaciones urbanas y cambios sociales en las ciudades como consecuencia de la desamortización”, en Propiedad urbana y crecimiento de la Ciudad. (2.005). UAM y Casa de Velázquez. P. (Coords.).
- URIOL SALCEDO, J.I. (1.992): Historia de los caminos de España. 2 Vols. Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.