

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/337076529>

# LA ESTACIÓN DE EL CUERVO DE SEVILLA. HISTORIA DE UN PATRIMONIO DESAPARECIDO

Article · October 2019

CITATIONS

0

READS

392

1 author:



Javier Luengo

Universitat Rovira i Virgili

46 PUBLICATIONS 18 CITATIONS

SEE PROFILE

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



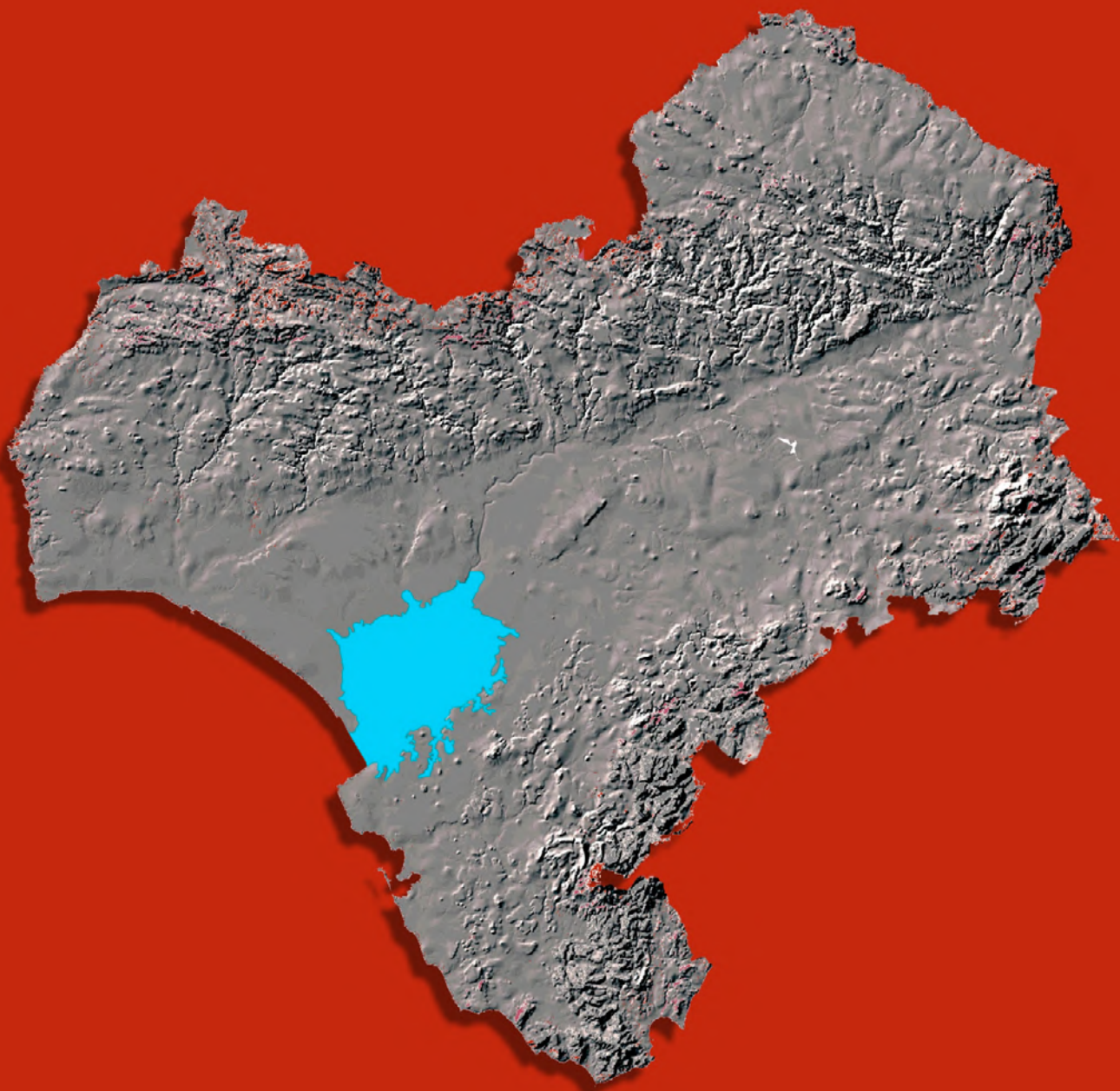
Arqus 3D [View project](#)



El Cuervo de Sevilla [View project](#)

# LIGVSTINVS.

REVISTA · DIGITAL · DE ·  
ARQUEOLOGÍA · DE ·  
ANDALUCÍA · OCCIDENTAL ·



7/2019



# LIGVSTINVS·

REVISTA· DIGITAL· DE·  
ARQUEOLOGÍA· DE·  
ANDALVCÍA· OCCIDENTAL·

7/2019



**Sevilla**

## CONSEJO DE REDACCIÓN

### DIRECTOR

Garrido González, Pablo

### VICEDIRECTOR

Ramírez Moreno, Pablo

### SECRETARIA

Parodi Álvarez, Manuel J.

### VOCALES

Durán Romero, José Manuel

Gómez Peña, Álvaro

Guerra Megías, Rocío

Moreno Megías, Violeta

López Macías, Rebeca

Parrilla Giráldez, Rubén

Ruiz Prieto, Enrique

Rodríguez Mellado, Jesús

Vargas Girón, José Manuel

### CONSEJO ASESOR CIENTÍFICO

- Albuquerque, Pedro (Doctor en Arqueología y arqueólogo profesional)
- Baena Alcántara, María Dolores (Directora del Museo Arqueológico de Córdoba, MAECO)
- Bermejo Meléndez, Javier (Becario FPI, UHU)
- Chic García, Genaro (Catedrático emérito de Historia Antigua, USE)
- Costa Caramé, Manuel Eleazar (Doctor en Arqueología y arqueólogo profesional)
- Delgado Canela, Mario (Arqueólogo profesional y especialista en aplicaciones informáticas en arqueología)
- Delgado Pérez, María de las Mercedes (Profesora sociada de Filologías integradas, USE)
- Díaz-Zorita Bonilla, Marta (Doctora en Arqueología, investigadora postdoctoral en Tübingen Universität, especialista en Bioarqueología)
- Escudero Carrillo, Javier (Becario predoctoral Tübingen Universität, especialista en zooarqueología)
- Fernández Götz, Manuel (University of Edinburgh)
- Hunt Ortiz, Mark (Doctor en Arqueología y arqueólogo profesional)
- García Fernández, Francisco José (Profesor titular de Arqueología, USE)
- García Rivero, Daniel (Profesor ayudante de Arqueología, USE)
- García Vargas, Enrique (Profesor titular de Arqueología, USE)
- Garriguet Mata, José Antonio (Profesor titular de Arqueología, UCO)
- López Ruiz, Urbano (Arqueólogo profesional)
- Márquez Moreno, Carlos (Catedrático de Arqueología, UCO)
- Martínez Enamorado, Virgilio (Doctor en Historia Medieval, investigador contratado en la Escuela de Estudios Árabes de Granada, CSIC)
- Niveau de Villedary y Mariñas, Ana María (Profesora titular de Prehistoria, UCA)
- Ordóñez Agulla, Salvador (Profesor titular de Historia Antigua, USE)
- Pérez Aguilar, Luis Gethsemaní (Doctor en Arqueología y arqueólogo profesional)
- Polvorinos del Río, Ángel Jesús (Profesor titular de Cristalografía y Mineralogía, USE)
- Ramos Muñoz, José (Catedrático de Prehistoria, UCA)
- Rodríguez González, Esther (Becaria Doctoral, Fundación Universitaria Oriol Urquijo)
- Rosas González, Antonio (Doctor en ciencias biológicas, Científico titular de Paleobiología del CSIC y del Museo Nacional de Ciencias Naturales)
- Rueda Galán, Carmen (Profesora titular de Prehistoria, UJAEN)
- Ruiz Mata, Diego (Catedrático de Prehistoria, UCA)
- Sáez Romero, Antonio M. (Investigador del Programa I.D MAEC-AECID e investigador en Arqueología, UCA)
- Salas Álvarez, Jesús (Profesor ayudante de Arqueología, Departamento de Ciencias y Técnicas Historiográficas, UCM)
- Sales Carbonell, Jordina (Doctora en arqueología, investigadora contratada de Historia Antigua y Arqueología, Universidad de Barcelona)
- Sánchez Velasco, Jerónimo (Doctor en Arqueología y arqueólogo profesional)
- Sánchez Trigueros, Fernando (Doctor en Arqueología computacional y especialista en análisis geoespacial)
- Sanchidrián Torti, José Luis (Profesor titular de Prehistoria, UCO)
- Valor Piechotta, Magdalena (Profesora titular de Historia Medieval, USE)
- Vázquez Paz, Jacobo (Arqueólogo profesional)

**Edita: Asociación de Arqueología de Andalucía Occidental**

**Maquetación: Enrique Ruiz Prieto (Ruiz Prieto Asesores)**

**Copyright 2019. Revista Ligustinus y sus autores.**

**ISSN: 2340-5821**

**ÍNDICE**

**ARTÍCULOS**

PATRICIA E. BARRIENTOS GORDILLO: Producción, principales usos, destinos y comercio de material latericio en el valle medio del Guadalquivir.....	08
JUAN JESÚS PORTILLO RAMOS: Puerto Serrano (Cádiz): un ejemplo actual de pérdida de identidad histórica a través de la desaparición patrimonial.....	32
F. JAVIER LUENGO GUTIÉRREZ: La estación de el Cuervo de Sevilla. Historia de un patrimonio desaparecido.....	35
JOSÉ RAMOS MUÑOZ, SALVADOR DOMÍNGUEZ-BELLA, JOSÉ LUIS RAMÍREZ AMADOR, EDUARDO VIJANDE VILA y DIEGO FERNÁNDEZ SÁNCHEZ: Caracterización de los sílex de las peñas de El Cuervo. Aproximación geoarqueológica a los procesos de producción, distribución y consumo de productos líticos por las sociedades tribales y clasistas iniciales.....	48

ARTÍCULOS





# LA ESTACIÓN DE EL CUERVO DE SEVILLA. HISTORIA DE UN PATRIMONIO DESAPARECIDO

F. JAVIER LUENGO GUTIÉRREZ (Licenciado en Historia. Arqueólogo)\*

## Resumen:

La estación de El Cuervo de Sevilla ha sido, desde su cierre, relegada a un puesto secundario en el patrimonio regional, generando consecuentemente un deterioro que acabó en ruina en torno al año 2007. Con este trabajo se quiere poner en valor el pasado de una estación que ha sido testigo de episodios históricos fundamentales para tanto el área local como regional. Así pues, esperamos que, aunque la estación haya sido físicamente perdida, su recuerdo e importancia puedan recuperarse.

**Palabras clave:** Estación de ferrocarril, El Cuervo de Sevilla, patrimonio industrial, línea ferroviaria Jerez-Sevilla.

## Abstract:

The railway station of El Cuervo de Sevilla has been, since its closure, relegated to a secondary position in the regional heritage. Consequently it has suffered a decline, which ruined the building around 2007. Thus, this work wants to highlight the past importance of a station that has witnessed crucial historical episodes for both the local and regional area. Therefore, we hope that, although the station has been physically lost, its memory and importance can be recovered.

**Key words:** Railway station, El Cuervo de Sevilla, industrial heritage, railway line Jerez-Sevilla.

---

## INTRODUCCIÓN

A lo largo de este trabajo de investigación se hará un repaso cronológico desde los inicios del ferrocarril en Andalucía en la línea férrea que conectaba Sevilla y Cádiz, teniendo en cuenta sus antecedentes, para posteriormente profundizar en los aspectos más concretos de la obra de la propia estación de El Cuervo, así como sus remodelaciones posteriores y episodios históricos vinculantes. En la parte final se analizarán algunos hechos de renombrada importancia que atañen a la estación, como el trágico accidente ferroviario de 1972 o su posterior destrucción como consecuencia de las nuevas obras destinadas al tren de Alta Velocidad (AVE) entre Cádiz y Sevilla.

La Estación de El Cuervo se encuentra situada en el kilómetro 81 de la N-IV, cruzándose ambas vías en dicho punto. Se halla dentro del término municipal de

Jerez de la Frontera, provincia de Cádiz, aunque su denominación se debe a la cercanía con el poblado de El Cuervo (y ahora municipio independiente).

## ORÍGENES DEL FERROCARRIL EN ANDALUCÍA

Para entender la necesidad de la creación de ferrocarriles en Andalucía hay que conocer la red de caminos carreteros existentes antes del propio ferrocarril. Si nos retrotraemos a 1761 encontraremos que las conexiones entre Sevilla y Xerez de la Frontera se realizan a través de Los Palacios y de Lebrija, tal y como queda recogido en el *Itinerario real de postas de dentro y fuera del reino*, escrito por Pedro Rodríguez Campomanes (1761: 57). Catorce años después, otro autor confirmará la permanencia de este recorrido en el *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas* (MESA 1775). Sin embargo, siete años después

---

\* Correo electrónico: franciscojavierluengo@outlook.com

empezaremos a ver las primeras referencias a la aldea o área de *El Cuervo* en la obra *Viage de España: en que se da noticia de las cosas más apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*, en donde Ponz menciona: «Después del Cuervo todavía hay que atravesar incómodos arenales por no haberse concluido el nuevo camino en aquella distancia» (PONZ 1782: 245), lo que nos indica, por un lado, que ese recorrido ya era utilizado y que incluso se estaba llevando a cabo una mejora. Otra referencia nos indicará la existencia de otro recorrido en las zonas aledañas, tal y como queda recogido en la *Guide des voyageurs en Europe: avec une carte itinéraire de l'Europe et une carte de la Suisse*, en 1793. En esta obra de Reichard, se nos indica que desde Dos Hermanas el camino cruzaría la Venta vieja de Orán, Las Cabezas y pasaría por Cortijos de Romanina antes de llegar a Xeres de la Frontera (REICHARD 1793: 77. Este punto es también referido en el itinerario de Madoz en su obra *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar* cuando menciona que: «el cortijo de Romanilla; y desde aquí al Cuervo, que hay menos de 1 legua» (MADOZ 1845: 131).

Estos caminos mencionados, y otros muchos que irían combinándose y sustituyéndose, presentaban importantes problemas tanto en seguridad como en duración del trayecto al ser blanco perfecto para salteadores, además de sufrir numerosos retrasos, accidentes e incluso bloqueos derivados del mal estado de ciertos tramos de las travesías por agentes climáticos. Ejemplo de ello lo podemos encontrar en la prensa de la época, como en el *Diario de la capital* con fecha del 10 de abril de 1823, en donde indica que: «Los certificados y la correspondencia del servicio nacional y pública que salió de Cádiz el 4 del corriente, ha sido cogida por el cabecilla de facciosos Francisco Gómez en la sierra de Gibalbín. Lo que se avisa al público para su conocimiento. Madrid 9 de abril de 1823». En el mismo periódico, otro anuncio menciona: «El día 26 del mes pasado de febrero fue sorprendido el correo procedente de Cádiz entre las casas de postas del Cuervo y las Torres de Alocaz, en el sitio llamado Mascardo, por cinco hombres montados mandados por un cojo, los que quemaron á presencia del conductor la mayor parte de la correspondencia, entre la cual fue-

ron los certificados de que venía hecho cargo para el ministerio».

Sobre asaltos a los viajeros en este trayecto se pueden encontrar otras muchas referencias en los periódicos de la época. Mucho más raras son las referencias a las multas dadas a los maestros de postas como consecuencia de los retrasos en la línea de Andalucía, como indica el periódico *La España* el 19 de setiembre de 1854, exponiendo como multa para el maestro de la casa de postas del Cuervo unos 80 reales por los retrasos del mes acumulados. Otras referencias periódicas, como la del mismo periódico, pero el 30 de enero de 1856 refiere a los problemas derivados de las inundaciones de la siguiente manera: «A consecuencia de esto, añade El Guadalete, han vuelto las galeras que salieron de Jerez para Alcalá, y hasta el último correo de Cádiz dicen se halla detenido en el Cuervo. El Guadalete había salido de madre y destruido casi todo el camino de hierro...». Esta última referencia nos ofrece una valiosa información ya que nos desvela la afección de las inundaciones al camino carretero, deteniendo el correo postal y al mismo tiempo nos da información sobre la línea férrea que para esa fecha, 1856, ya se estaría creando en la zona y que, como consecuencia del temporal, fue parcialmente destruida.

Ante esta situación, y para agilizar y asegurar el correo y las relaciones entre Sevilla y Cádiz, se plantearon dos soluciones paralelas. Por un lado, la creación de una red telegráfica que cruzaría por un lado Gibalbín y por otro Lebrija, para dirigirse hacia Jerez. Por otro lado, y centro de nuestra atención, la creación de una línea férrea que conectara Jerez y Sevilla.

## LA LLEGADA DEL FERROCARRIL

El ferrocarril tiene su origen en 1825 de la mano de George Stephenson, quien construye la que se conoce como primera locomotora, denominada *Locomotion* para la línea Stockton-Darlington, al noroeste de Inglaterra. Muy poco después esta nueva máquina buscará su sitio en Jerez, dándose en 1829 la primera licencia para la línea Jerez-El Portal. Esta exportación tecnológica en un lapso tan reducido de cuatro años es justificada por la conexión existente entre los exportadores de vinos jerezanos con los comerciantes ingleses, estando de esta manera al corriente de los avances

producidos en Inglaterra y queriendo importarlos para su propio beneficio (CANCELA 1990:70-71).

Poco después empezaría a surgir la posibilidad de conectar férreamente Jerez y Sevilla. El Heraldo se hacía eco de la noticia el 5 de septiembre de 1852 de la siguiente manera: «Como verán nuestros lectores en la parte oficial de este número, se ha concedido al Sr. Sánchez Mendoza la construcción por cuenta del Estado de la línea de ferro-carril de Jerez á Sevilla. Al revés de lo que sucedió con la línea del Norte, en esta habrá subasta». Para el 7 de noviembre las obras estarán autorizadas para dar comienzo y se aprueba el trazado, sin embargo, días después, el día 19 de noviembre, el estado anula dicha concesión. Un año y medio después, el 16 de junio de 1854, el estado sacará a subasta la línea del Ferrocarril Sevilla-Jerez junto con la línea Puerto de Santa María-Cádiz. El 21 de mayo de 1856 será finalmente concedida a Luis Guilhou, Juan Pedro Muchada y Ramón de Guardamino, quienes transfirieron sus derechos a la Compañía General de Crédito de España, la cual a su vez fundará en marzo de 1857 la compañía de Ferrocarril de Sevilla á Jerez y Puerto Real á Cádiz.

Las obras de la línea se iniciaron finalmente el 2 de noviembre de 1856 por la empresa gaditana Arri-gumaga, Sierra y Compañía, la cual cesa el 1 de enero de 1858 y le sustituye en octubre la empresa francesa Kervegoen de Phieux y Cía. El primer ensayo, que duraría 9 horas, se realizó el 30 de agosto de 1859 entre Jerez y Sevilla. Posteriormente los siguientes ensayos duraron considerablemente menos a medida que se confirmaba el buen estado de las vías. Poco después, el 1 de marzo de 1860 se inauguraba finalmente la línea Sevilla-Jerez, sin embargo, para entonces la estación de El Cuervo no estaría todavía construida, como sí lo estaba ya la estación de Lebrija.

### LA ESTACIÓN DE EL CUERVO

El trazado de la línea de ferrocarril en la zona cercana a El Cuervo de Sevilla usa el recorrido de menor altura, tal y como se puede ver en la primera ilustración (Fig. 1), evitando así las colinas del entorno e introduciéndose en la marisma hacia Lebrija, esquivando sobre todo el área montañosa de la Sierra de Gíbalbín. El proyecto inicial de la Estación de El Cuervo

es el mismo que el de la estación de la Alcantarilla, construida esta en las inmediaciones de Los Palacios y hoy también ya destruida. El diseño se plasmó el 20 de diciembre de 1860 y para el 25 de abril de 1861 se aprobó el proyecto de construcción por Real Orden (A-0206-015: *Planos del proyecto de las estaciones de Alcantarilla y Cuervo en la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz, aprobados por Real Orden de 29 de abril de 1861*). Así pues, en los planos de la dirección General de Correos de 1860, podremos ver cómo todavía no aparece mención alguna a la estación de El Cuervo y cómo, ya en 1864, aparece reflejado en el plano de las estaciones de la línea Sevilla-Jerez.

El diseño respondía a una arquitectura sencilla, de una sola planta baja rectangular con una cubierta a cuatro aguas, con una armadura de par y nudillo, semioculto por el desarrollo vertical de las molduras que circundan los límites superiores. Dispone de tres puertas centradas y dos ventanas en cada lado largo de la planta, además de dos ventanas ciegas en cada lado corto. La disposición interna queda regulada en 11 espacios, incluyendo, entre otros: entrada, dormitorios, cocina, lampistería, depósito, despacho de billetes, vestíbulo y salas de descanso (una para primera y segunda clase, y otra para la tercera clase). La decoración exterior se reduce a molduras delimitando los límites de las puertas y ventanas, además de un zócalo y un friso delimitando los límites inferior y superior de la estructura, a lo que hay que añadir una decoración en las esquinas a modo de pilares.

### LA ESTACIÓN DE EL CUERVO A TRAVÉS DE LA PRENSA

Puesto que la estación de El Cuervo no fue una gran estación ni por tamaño ni por trascendencia, su presencia histórica se ve muy mermada y únicamente se puede deducir por menciones aisladas a través de distintos medios de comunicación. Haciendo un trabajo de síntesis, mencionaremos bajo estas líneas algunas de las referencias que pueden ayudarnos a comprender mejor, a través de diferentes momentos, las vicisitudes de la estación y su papel en la región.

Una de las primeras referencias indirectas de las que se tiene constancia es recogida por Tubino en su obra: *La corte en Sevilla: crónica del viaje de SS.MM.*

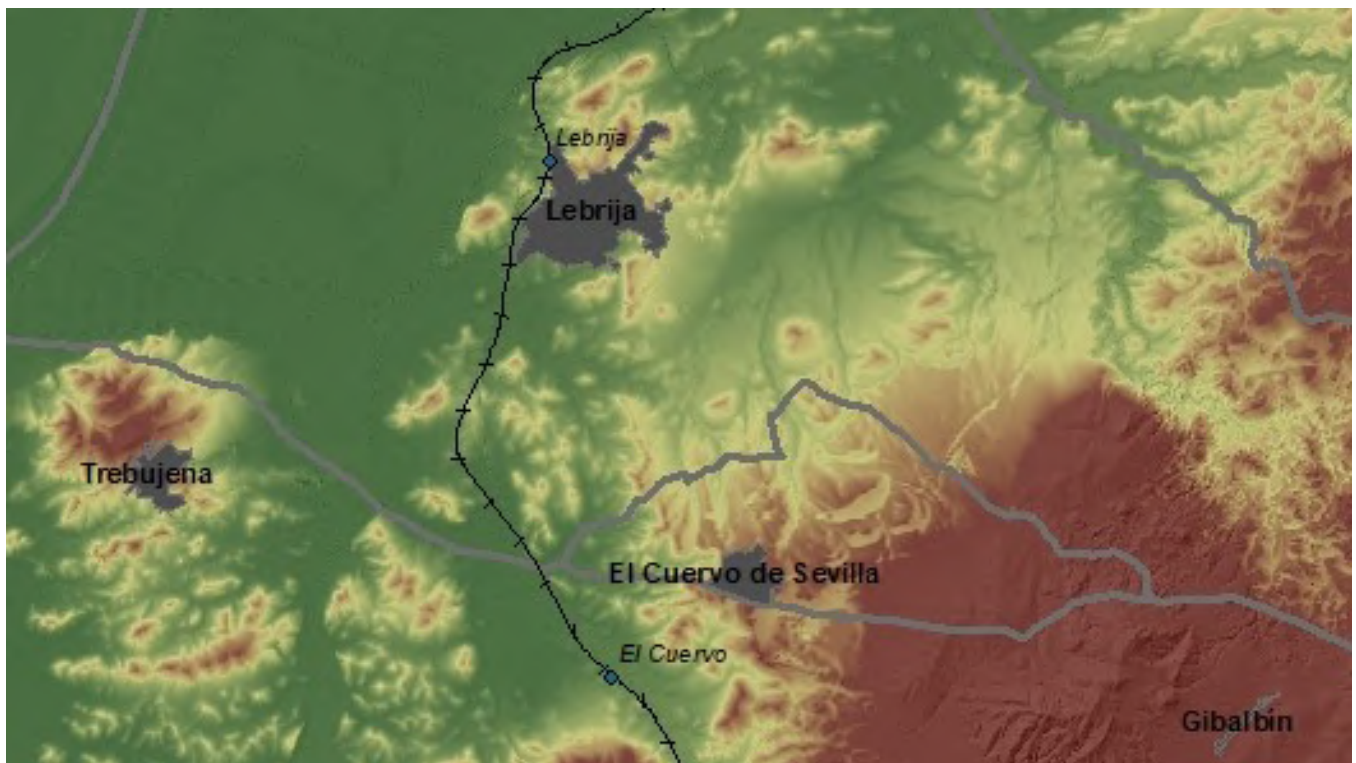


Figura 1. Representación sobre mapa de relieve de los núcleos de Lebrija, Trebujena y El Cuervo de Sevilla indicando sus términos municipales. Línea negra indicando recorrido del ferrocarril e indicado con un cuadrado celeste las estaciones de Lebrija y El Cuervo. Imagen: Diego Jiménez Madroñal



Figura 2. Viviendas en los márgenes de las vías junto a la Estación de El Cuervo de Sevilla. Vista sobre paso sobre elevado en sentido Jerez. Fotógrafos: Francisco Ribera. Fecha: 1 de junio de 1957. Archivo: Archivo Histórico Ferroviario, Fondo Vía y Obras.

y AA.RR. a las provincias andaluzas en 1862, en donde hace referencia al trayecto desde la estación de Jerez a Lebrija, teniendo que pasar delante de la ya construida estación de El Cuervo, aunque no llegaran a hacer parada (TUBINO 1862: 301). La siguiente ocasión en la que dicha línea fue transitada por algún rey español fue recogida por Bruna en 1877 en su obra: *Impresiones de un viaje a Andalucía con S.M. el Rey Alfonso XII*, en donde destaca al pasar por la estación de El Cuervo lo siguiente: «Á las dos y quince minutos pasamos por Cuervo, que parecía una blanca mariposa. Sin embargo, por poco nos saltan los ojos, no otros cuervos, sino unos palos con banderas que había demasiado cerca del tren, lo que ha podido también aplicarse á otras varias estaciones. A las dos y treinta y cinco (siempre por tipo mi reloj) llegamos á Lebrija» (BRUNA 1877: 133).

Sin embargo, más allá de las referidas anécdotas, la estación de El Cuervo parece haber sido usada como centro redistributivo y vertebrador de producciones regionales, conectando por ejemplo Jerez de la Frontera con la zona norte de su gran término municipal. Así pues, se pueden encontrar para 1863 multitud de referencias a lo largo de todo el año sobre las distintas mercancías que van hacia la «estación de Cuervo», destacando principalmente harina, seguida de cebada y habas, tal y como recogen los periódicos: *Gaceta de los caminos de hierro* y sobre todo *Lloyd*.

Algo más avanzado en el tiempo, en 1868, la estación ocupa un papel destacable en las maniobras del General Prim con respecto a su pronunciamiento en Cádiz el 17 de septiembre, indicándose los cortes de comunicación férrea: «[...] se cortará en el acto el tren en Alcolea por la parte de Madrid, y entre Cádiz y Sevilla se cortará en el Cuervo, Caleros y Dos Hermanas, [...]» (ORELLANA 1871: 1078).

Si bien es verdad que el ferrocarril venía a constituirse como un medio más seguro de transporte frente a las caravanas, lo cierto es que no fueron pocos los casos de asaltos al propio ferrocarril.

Finalizando el siglo XIX otro de los temas más destacables es la epidemia de cólera que azota la península ibérica y que provocó cierto aislamiento a los habitantes gaditanos con motivo del bloqueo ferroviario establecido en El Cuervo. Así lo relatan el

periódico *El Globo* y *La Semana* a través de diferentes publicaciones entre 1884 y 1885:

-130 de setiembre de 1884 (*El Globo*):

«Noticias diversas. Un despacho telegráfico que publica el Times, fechado en Arnoy, anuncia que el cólera está produciendo en China grandísimos estragos. [...]

—Se ha dispuesto que las mercancías procedentes de la provincia de Alicante, que con destino á Cádiz, se hallan detenidas en Sevilla, sean trasladadas á la estación del Cuervo, para ser allí fumigadas y ventiladas convenientemente. Después de cuatro días de observación podrán continuar á su destino»

-115 de junio de 1885 (*La Semana*):

«AYUNTAMIENTO. Sesión del 13 de junio de 1885. Presidencia del Sr. Sutil [...]

Otro oficio que dirige el señor Gobernador civil de la provincia á la Alcaldía, participando haber dispuesto, con motivo de los casos de enfermedad sospechosa ocurridos en varias capitales de España, que se establezca un lazareto en la estación del camino de hierro de El Cuervo, en el cual serán fumigados los pasajeros y desinfectados los equipajes y mercancías; corriendo los gastos que se ocasionen, por cuenta de los seis pueblos que desde aquel punto hasta Cádiz tienen estación en la línea»

-122 de junio de 1885 (*La Semana*):

«Debiendo cesar desde hoy y por ahora el lazareto provisional de el Cuervo, en virtud de órdenes superiores y habiendo sido autorizado para disponer la adopción de determinadas prevenciones locales, he acordado que a contar desde este día se prepara en esa estación o en sus inmediaciones un local en que los viajeros que lleguen con destino a esa población en los trenes largos descendentes y que no vengán provistos de certificado de sanidad, sean o no objeto de inspección médica; siendo detenidos, aislados y asistidos en lugar conveniente los que presenten síntomas coleriformes»

-127 de julio de 1885 (*La Semana*):

«ANARQUÍA SANITARIA

[...] Se crea un lazareto en El Cuervo para suprimirlo á los pocos días; se instalan en los pueblos otros que el instinto de conservación exigía, y parlen de seguida del ministerio de la Gobernación órdenes terminantes para que inmediatamente se supriman. [...] Protestamos de todas veras ante tal desorden sanitario»

## LA ESTACIÓN DE EL CUERVO A TRAVÉS DE LA PRENSA

Entrado el siglo XX se pueden ver algunas remodelaciones sufridas por el diseño de la estación. Entre el 22 de marzo y el 1 de julio de 1910 se proyectó la «ampliación de vías y muelle cubierto de la estación de Cuervo», tal y como se muestra en la documentación existente en el Archivo Histórico Ferroviario en Madrid con la sigla: A-0068-014 (*Proyecto relativo a la ampliación de vías y muelle cubierto de la estación de El Cuervo de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz*). Más tarde, entre el 31 de marzo y el 28 de abril de 1923 se diseña el «proyecto de vivienda para tres agentes y modificación del edificio de viajeros de la estación de El Cuervo»: A-0118-013 (*Proyecto de vivienda para tres agentes y modificación del edificio de viajeros de la estación de El Cuervo en la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz*). La última reforma conocida hace referencia a un proyecto de ampliación de las vías, datado en 1924: A-0118-014 (*Proyecto de ampliación de vías en la estación de El Cuervo de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz*).

## LA ESTACIÓN DE EL CUERVO A TRAVÉS DE LA PRENSA

Durante la segunda mitad del siglo XIX sólo es mencionado en los medios de comunicación un accidente ferroviario en las cercanías de la estación de El Cuervo, concretamente entre la estación de Jerez y El Cuervo, produciéndose el descarrilamiento del correo en sentido ascendente. La tragedia, recogida por a *Gaceta de los Caminos de Hierro* el 5 de febrero de 1871, se produjo el 2 de enero y provocó 22 heridos y siete fallecidos.

Casi cien años después, se produjo el nacionalmente conocido accidente ferroviario de El Cuervo. El *ABC* fue uno de los primeros periódicos en registrar los hechos ocurridos a las 7:36 de la mañana de un 21 de julio de 1972. Desde el impacto frontal del Ferrobús Cádiz-Sevilla (conocido como «la Cochinita») y el expreso Madrid-Cádiz, poco a poco todos los periódicos regionales y nacionales comenzaban a reportar las noticias y los avances de información a medida que estos se iban produciendo tanto el mismo día del accidente como los días posteriores. El suceso se produjo

entre la estación de El Cuervo y la de Lebrija. Según el informe oficial, el Ferrobús Cádiz-Sevilla salió, sin el debido permiso, de la estación de El Cuervo mientras que el expreso, ya habiendo abandonado la estación de Lebrija, venía en sentido contrario por la única vía existente en ese momento. Aunque ambos trenes intentaron frenar el impacto, fue lo suficientemente grande como para provocar una catástrofe. De los quinientos viajeros que iban a bordo del expreso sólo murieron dos personas, que iban en el vagón de correos, no produciéndose ningún herido. Sin embargo, de los doscientos viajeros que se transportaban en el ferrobús 77 fallecieron (ocupantes de los tres primeros vagones), y 121 personas sufrieron heridas.

A lo largo de la mañana se presentaron multitud de campesinos y dispositivos de rescate, destacando la labor prestada por los helicópteros estacionados en la base de Rota para el traslado de los heridos. Los fallecidos serían posteriormente trasladados, oficiándose misas por los mismos en iglesias de Lebrija y de las inmediaciones. Para el día siguiente los trenes habían sido retirados de las vías y el tráfico férreo se habría reiniciado.

## LA ESTACIÓN DE EL CUERVO A TRAVÉS DE LAS FOTOGRAFÍAS HISTÓRICAS

Aunque no son muchas las fotografías existentes sobre la estación que tratamos, sí pueden ayudarnos a acercarnos mejor a la comprensión de su realidad. Algunas de las fotos son fotografías tomadas desde el paso sobre elevado para salvar las vías, otras son directamente fotografías aéreas correspondientes a los vuelos americanos y a los vuelos topográficos nacionales.

La primera fotografía (Fig. 2) se realizó desde el paso sobre elevado mirando en sentido Jerez, pudiendo ver las dos vías que pasan a unirse en la distancia. En ambos márgenes se puede observar la existencia de edificaciones e incluso lo que parecen niños jugando (margen inferior derecho). En la sombra proyectada sobre el árbol (margen inferior izquierdo) se puede apreciar la silueta del propio fotógrafo. En la distancia se puede ver también como las vías están escudadas por vegetación de matorral y cómo en la lejanía existen edificaciones tanto a la izquierda como a la derecha.

La segunda imagen (Fig. 3) se corresponde con una toma desde aproximadamente la misma ubicación (paso sobre elevado), pero en sentido Lebrija. En esta es posible observar multitud de elementos anteriormente descritos. Por un lado, destaca la existencia de tres vías a pie de foto (dos + una). A la derecha del todo se pueden observar también amontonados los travesaños de hormigón. A la izquierda (margen inferior) se observa una pequeña edificación, un árbol y la propia estación. Son apreciables tanto el cartel indicativo en la puerta con el letrero: *El Cuervo*, como la cerámica con el mismo texto en el margen corto visible del edificio. Igualmente visible en el edificio es el reloj, las molduras, zócalo y friso o la cubierta a dos aguas mencionadas anteriormente. Hacia arriba podremos observar otra edificación, que se corresponde con el muelle cubierto. Entre dicho edificio y la estación se puede observar una plataforma, que sería el muelle descubierto. Entre dicho muelle y las tres vías iniciales mencionadas existen dos vías más que serían utilizadas para la carga y descarga de mercancías o para el alojamiento de los trenes. Detrás del muelle cubierto y continuando hacia la parte posterior de la estación se aprecia lo que puede ser otra vía con vagones de carga.

Con respecto a las fotografías aéreas, el número de imágenes ha aumentado a medida que nos acercamos al presente, como era de esperar, aunque las que nos ofrecen mayor información, pese a su calidad, son las más antiguas. La más antigua conservada se corresponde con el vuelo americano de la Serie A, datada entre 1945 y 1946. Tras ella, la Serie B del vuelo americano, entre 1956 y 1957 nos ofrece detalles de algunas construcciones en las inmediaciones, así como caminos. A partir de 1973, las fotografías nacionales muestran la evolución detallada y en color de los cambios en el entorno, aunque para entonces la historia activa de la estación de El Cuervo habría llegado a su fin.

Actualmente la estación de El Cuervo, además de estar destruida, es irreconocible pues la vegetación y las estructuras adyacentes han conquistado toda la atención. Pero, sobre todo, los edificios que han tomado mayor protagonismo son los silos hoy todavía en pie. Son dos silos, creados por el Servicio Nacional del Trigo. El primero en ser construido se levantó en



Figura 3. Estación de El Cuervo de Sevilla, muelle cubierto y descubierto. Vista sobre paso sobre elevado en sentido Lebrija. Fecha: 1970. Archivo: Pedro Pajares.

1968 y se corresponde con un silo de recepción tipo D, de los que hay unos 612 en España. Su capacidad en toneladas es de 3250. El segundo silo fue levantado en 1976 y su tipo es el T-Macro o Macrosilo, de los cuales sólo existen 27 en toda la nación. Su capacidad se encuentra en torno a las 20000 toneladas. Ambos silos han sido denominados Silos de la Estación el Cuervo, aunque actualmente, y debido a la desaparición de dicha estación son denominados Silos de El Cuervo de Sevilla, un reflejo más de la pérdida identitaria del área, incluso en el léxico.

Las últimas fotos que han evidenciado la decadencia de la edificación pertenecen al archivo de Juanjo Romero. La primera (Fig. 4), con fecha del 8 de febrero de 1997 presenta a la estación con clara evidencia de abandono. En un primer plano el tren cruzando, ya sin parada en la estación y de fondo tanto el Silo tipo D como el Macrosilo tipo T. Aun se intuye el muelle descubierto, aunque se puede ver como el cubierto está totalmente desaparecido.

La siguiente imagen (Fig. 5), es tomada el 16 de junio de 2007 y presenta ya las ruinas de la estación, únicamente con la base de la construcción.

Algunas fotografías, cedidas por Antonio Barroso, nos permiten evidenciar elementos hoy ya perdidos como la cartelería de los horarios (Fig. 6) o las agujas de las vías (Fig. 7).



Figura 4. Estación de El Cuervo abandonada.  
Fecha: 8 de febrero de 1997. Archivo: Juanjo Romero.



Figura 5. Ruinas de la Estación de El Cuervo.  
Fecha: 16 de junio de 2007. Archivo: Juanjo Romero.



Figura 6. Carteles hoy ya perdidos de la Estación de El Cuervo indicando los horarios de trenes entre Sevilla y Cádiz. Archivo: Antonio Barroso.



Figura 7. Aguja hoy ya perdida de la Estación de El Cuervo.  
Archivo: Antonio Barroso.

## CONCLUSIONES

La memoria que se tenía de la estación de El Cuervo estaba principalmente vinculada al accidente de ferrocarril de 1972. Con este trabajo hemos querido destacar la propia edificación y poner en valor los acontecimientos históricos que han estado vinculados a la misma. Como se ha podido ver, su papel entre Lebrija y Jerez ha sido principalmente de distribuidor de productos agrícolas, aunque la estación ha sido también usada para el tráfico de viajeros.

Desgraciadamente, el poco valor histórico dado a esta estación, como a otras muchas (La Alcantarilla, por ejemplo), ha hecho que las nuevas obras ferroviarias no respetasen la edificación que fue desmontada y hecha desaparecer sin ninguna transcendencia mediática.

Sirva esta comunicación como una denuncia a la destrucción de aquellos lugares que forman parte de la

historia y cuyo valor se mide únicamente en lo económicamente rentable, pero por encima de ello, sea esta una denuncia al desconocimiento y al poco valor dado a dicho patrimonio por parte de la ciudadanía, que solamente reclama lo que ha perdido y no protege aquello que se necesita conservar.

## BIBLIOGRAFÍA

- BRUNA, J. C. (1877): *Impresiones de un viaje a Andalucía con S.M. el Rey Alfonso XII*. Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau y C.a., Madrid.
- CANCELA, D. C. (1990): "El primer ferrocarril de Andalucía", *Páginas. Revista de Humanidades*, Nº 5: 70–85.
- ORELLANA, F. J. (1871): *Historia del general Prim*. Empresa Editorial La Ilustración, Barce-



lona.

TUBINO, F. M. (1862): *La corte en Sevilla: crónica del viaje de SS.MM. y AA.RR. a las provincias andaluzas en 1862*. Sevilla.

**Archivo Histórico Ferroviario:**

A-0068-014 (*Proyecto relativo a la ampliación de vías y muelle cubierto de la estación de El Cuervo de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz*).

A-0118-013 (*Proyecto de vivienda para tres agentes y modificación del edificio de viajeros de la estación de El Cuervo en la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz*).

A-0118-014 (*Proyecto de ampliación de vías en la estación de El Cuervo de la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz*).

A-0206-015 (*Planos del proyecto de las estaciones de Alcantarilla y Cuervo en la línea de Sevilla a Jerez y Cádiz, aprobados por Real Orden de 29 de abril de 1861*).

**Recibido: 01/04/2018**  
**Revisado: 18/01/2019**

**Aceptado: 1/05/2019**  
**Publicado: 22/10/2019**

