

EL TREN DEL VINO. EL FERROCARRIL URBANO DE JEREZ DE LA FRONTERA COMO INSTRUMENTO DE PUESTA EN PRODUCCIÓN DE LA CIUDAD MERCANTIL.

José Manuel Aladro Prieto, arquitecto. Profesor de Historia de la Arquitectura, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla, Universidad de Sevilla

Resumen:

En 1872 se inaugura en Jerez de la Frontera el tren del vino, un ferrocarril urbano que discurriría casi un siglo por las calles de la ciudad. La población cedía el espacio público de calles y plazas principales para que fuera atravesado por un sistema ferroviario destinado a conectar a las principales instalaciones bodegueras con la estación central de mercancías. La burguesía jerezana, progresista e industrial, que en estos años está asumiendo las riendas políticas y urbanas de la ciudad, alumbraba uno de los fenómenos más singulares del ferrocarril español.

La comarca del Jerez había sido pionera en proyectos ferroviarios, desde la primera concesión española a Díez Imbrecht en 1829, hasta la primera línea andaluza en 1854 entre Jerez y El Puerto. Tras estos proyectos radicaba la necesidad de la potente industria vinatera para dar salida a sus caldos hasta los muelles de exportación en la bahía de Cádiz. En 1872 se daba un paso más en la imbricación del negocio del vino con el ferrocarril.

El tren del vino quedó configurado por una vía circular de la cual emergían ramales que se adentraban en cada uno de los grandes complejos bodegueros. En el interior de estas microciudades comerciales se disponían los muelles de carga y descarga. Desde estos muelles las botas de vino alcanzaban, sin necesidad de trasbordo, los puertos de embarque. Puesto en continuidad directa el ámbito industrial con el espacio urbano y el itinerario territorial entraba en crisis la tradicional separación entre medios urbanos e interurbanos, entre ciudad y territorio.

Para los promotores, de la nueva infraestructura se derivarían ventajas para la “clase extractora”, que mejora la eficacia del transporte de los vinos, para el pavimento de la ciudad y para la fluidez del transporte urbano. De la realidad se deduciría una importante cesión del control del territorio y del espacio urbano al capital privado, a los intereses de la burguesía comercial.

Desde una perspectiva moderna de la ciudad, el ferrocarril quiso intervenir en los procesos de transformación y generación de la ciudad, definiendo líneas de crecimientos y concibiendo la ciudad como un organismo en expansión. El tren supondría un cambio

radical en la conceptualización del espacio urbano, pero no intervendría de forma decisiva en el desarrollo formal de la ciudad, contribuyendo básicamente a consolidar los procesos ya iniciados en las décadas anteriores. Cuestiones relacionadas con el propio trazado, con la actitud colonizadora del ferrocarril español y con los procesos económicos del sector bodeguero limitaron los ya de por sí importantes resultados del proyecto.

La enorme expansión comercial y edificatoria que vivió el sector vinatero entre los años 50 y 80 alteraron sustancialmente la concepción y uso del espacio urbano, transformando la ciudad del Antiguo Régimen en una ciudad burguesa industrial, en la que el ferrocarril asumiría papeles de protagonista como último instrumento de la burguesía mercantil para lograr la puesta en producción de la ciudad.

Antecedentes

El 10 de abril de 1870 el periódico El progreso anunciaba en su sección local que había sido presentado a la consideración de la Corporación Municipal *“un proyecto de vastas miras, de porvenir extenso, de utilísima aplicación y de considerable utilidad para las transacciones mercantiles, a cuya facilitación propende extraordinariamente”*¹.

El proyecto que se anunciaba, pormenorizaba y alababa intensamente, pretendía la construcción de un ferrocarril urbano en Jerez de la Frontera. Un ferrocarril a vapor, que discurriera por las calles jerezanas, cuya principal finalidad sería conectar las más importantes instalaciones bodegueras de la ciudad con la línea Sevilla – Jerez – Cádiz. Este ferrocarril, así dispuesto por el interior del casco urbano, permitiría trasladar las botas de vino directamente desde las bodegas hasta los muelles del Trocadero, principal punto de embarque para la exportación de los caldos jerezanos.

La instalación del ferrocarril urbano, o tren del vino como se conoció habitualmente, marcará el cenit de la intensa relación que durante todo el XIX y gran parte del XX mantendrá el ferrocarril con la ciudad, y en concreto con el sector vinatero. Como es bien sabido el municipio jerezano forma parte de la historia del ferrocarril español desde los primeros momentos; será en esta comarca donde surgirá el primer intento de construcción de ferrocarril del país, en 1829² y donde, tras varios intentos sucesivos, en 1854 se inaugura el primer tramo de la que sería la primera línea ferroviaria de Andalucía, Jerez - El Puerto - Trocadero³. Impulsaba los distintos proyectos la necesidad de proporcionar a los vinos jerezanos un rápido y eficaz medio de transporte

¹ El Progreso, 10 de Abril de 1870. Artículo citado en González Fernández et al (1991), p. 4.

² Wais (1987), p. 26

³ Caro Cancela (1990b), p. 70-85

hasta los puertos de la bahía de Cádiz. Con la inauguración en 1872 del ferrocarril urbano, la emprendedora burguesía mercantil jerezana alumbraba uno de los fenómenos más singulares de la historia del ferrocarril español, casi sin parangón en el resto del país: “Jerez fue de las pocas ciudades, si no la única, que ofreció sus calles para que por ellas circulase el ferrocarril”⁴.

La estrecha relación existente entre el ferrocarril y el mundo de la vinatería exige que cualquier estudio que se emprenda sobre este medio de transporte se lleve a cabo bajo la luz del negocio vinatero. En este trabajo pretendemos, a través del análisis del tren urbano, profundizar en los procesos e instrumentos de transformación de la ciudad decimonónica. Procesos protagonizados por la burguesía bodeguera que tendrán en el ferrocarril, y en concreto en el tren del vino, uno de sus instrumentos más eficaces para el control y puesta en producción de la ciudad.

En las décadas de los cincuenta y sesenta el Marco del Jerez vive una etapa de gran esplendor comercial cimentada básicamente en el sector de la exportación. El prolongado crecimiento de las ventas al exterior, que se venía produciendo desde años atrás, se verá reforzado a partir de mediados de los cincuenta por una importantísima explosión de los precios de venta que se prolongará hasta 1866. A partir de esta fecha se quiebra la tendencia ascendente de los precios aunque aún se mantendrá durante unos años el incremento de las exportaciones. En 1873 se alcanzará un record histórico de ventas al exterior, para inmediatamente iniciarse un descenso irrefrenable en ventas y precio. En 1885 la edad de oro del jerez había concluido⁵.

⁴ Wais (1987), p. 282

⁵ Montañés (2000b), p. 189-209

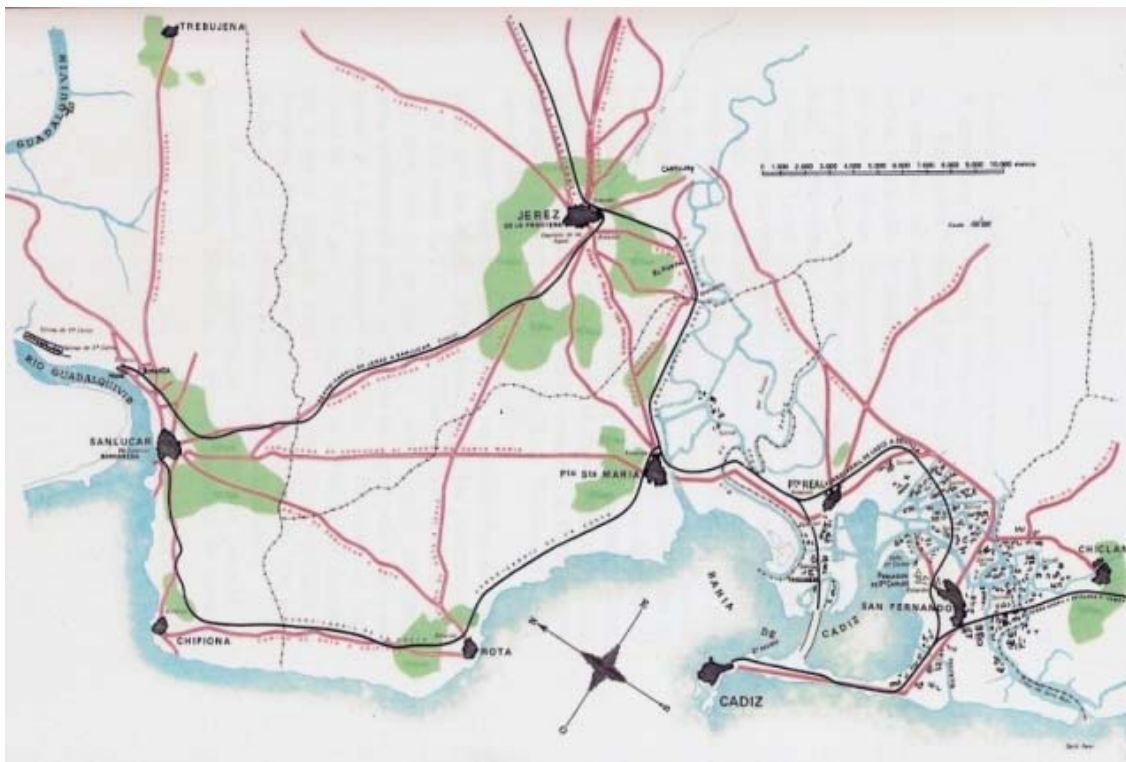


Imagen 1: “Plano de Jerez y su comarca, en el que se ven las vías de transportes de los vinos jerezanos a la bahía de Cádiz. (Por los ríos Guadalete o San Pedro, por caminos o carretas y ferrocarril al Trocadero o directo a Cádiz)”. González Gordon (1970), p.135.

Coincidiendo con los primeros años de esa edad de oro se inaugura la línea férrea Jerez-El Puerto, en 1854, primer tramo del ferrocarril hasta el embarcadero del Trocadero que se inauguraría completo en 1856. El ferrocarril al Trocadero, impulsado y construido por la poderosa burguesía mercantil de la ciudad, se convirtió desde el primer momento en el principal vehículo de salida del vino hacia el mercado exterior, tal como ocurriría en otras zonas de España donde “el tendido de vías férreas permitió enlazar las principales comarcas vinícolas con los puertos de embarque y las aduanas terrestres”⁶. Gracias a estas conexiones el vino se convirtió en una de las mercancías que mayor valor proporcionaba a las compañías ferroviarias, transformándose en una de sus principales fuentes de ingreso. Tanto es así que “a partir de 1880 son los vinos y aguardientes los productos que ocupan el primer lugar en cuanto a volumen del

⁶ Gómez Mendoza (1984), p. 26

transporte y a los ingresos que por él obtienen las compañías”.⁷ En el Marco del Jerez en concreto, para la Compañía de Andaluces, que en 1879 absorbería la línea Sevilla-Jerez-Cádiz, la provincia gaditana fue, sin lugar a dudas, su principal mercado de productos vinícolas. En torno al 80 por ciento de los caldos que transportaba la compañía correspondía casi exclusivamente al trasiego de vinos entre las estaciones de Jerez y Trocadero⁸.

El proyecto

El volumen comercial del sector vinatero a mediados del diecinueve (no superado hasta casi un siglo después), justificaba por sí mismo la propuesta de un ferrocarril urbano capaz de encauzar todo ese trasiego por el interior de la ciudad y resolver de forma eficaz el transporte desde las bodegas hasta la estación de tren. Tal necesidad se había percibido ya a mediados de los sesenta. El 27 de Abril de 1864 en la Bodega de González Byass se reunía la Junta de Extractores con el objeto de estudiar el establecimiento de un tranvía de sangre que pusiera en comunicación a las diferentes bodegas con la vía férrea Sevilla-Jerez-Cádiz. Asisten a la reunión los principales empresarios del sector⁹, González Gordon, que actúa de anfitrión, Garvey, Domecq, Pemartín,¹⁰ Ágreda, etc. Aquella primera propuesta sería desestimada por los empresarios allí reunidos. La causa del rechazo radicaría fundamentalmente en el sistema de tracción animal elegido por el proponente. Para los bodegueros presentes, en su mayor parte burgueses de avanzadas e ilustradas ideas mercantiles y tecnológicas, el tiro de sangre suponía un evidente retroceso frente a los ya constatados avances del ferrocarril a vapor¹¹.

⁷ Anes Álvarez (1978), p. 390

⁸ Gómez Mendoza (1984), p. 96-100

⁹ De Molina (1988). Artículo reproducido en González Fernández et al (1991), p. 22.

¹⁰ Primero, tercero, cuarto y quinto respectivamente en el ranking de exportadores en 1869. Caro Cancela (1990a), p.193

¹¹ Son numerosos los ejemplos que constatan la voluntad de modernización y progreso que caracterizaría a la burguesía mercantil jerezana y gaditana. Su activa participación en el desarrollo de la línea Jerez-Trocadero es sin lugar a duda buen ejemplo, pero existen otros que ayudan a entender el papel que desempeña la idea del progreso como meta, como objetivo, en el contexto en que surge el tren del vino:

En 1853 la firma González y Dubosc, origen de González Byass, en pleito con el ayuntamiento de la ciudad por la negación de permiso para construir una chimenea, alega en los siguientes términos:

“máquina de vapor de nueva introducción en este país que reportara enormes ventajas a la industria vinatera” “nuestro país, tan atrasado por no aflojarse las trabas y ligadura que a la industria encadenan...¿quién no ve por doquiera centenares de chimeneas en el opulento Londres?... nos vemos tan distantes, con relación al tiempo, de la capital de Inglaterra ...” Caballero Ragel (2001), p.174.

Diego de Ágreda, uno de los asistentes a dicha reunión, fue el autor de los primeros daguerrotipos de la provincia, además de permanente investigador en temas de botánica, ganadería o arquitectura. Pereiras Hurtado (2000), p. 51-59.

Este primer proyecto había sido presentado por Benito Volait, director de la empresa del ferrocarril Sevilla-Jerez-Cádiz¹². La primera propuesta de tren urbano había partido por tanto de la propia empresa de ferrocarriles. El transporte de vino hasta el Trocadero, como ya mencionamos, formaba parte importante de la cuenta de resultados de la compañía ferroviaria, pero no había conseguido anular el tradicional transporte fluvial por el Guadalete. Aún en estos años, parte importante de la mercancía se trasladaba en carretas hasta el muelle del Portal, sobre el Guadalete, donde se embarcaba rumbo a Cádiz. La permanencia de este sistema se apoyaba en la propia costumbre y en la mayor dificultad que para algunas empresas suponía, por su ubicación en la ciudad, el transporte en carros desde las bodegas a la estación a través de la compleja trama urbana¹³.

Siendo como era el transporte de los caldos negocio principal, parece lógico que la empresa de ferrocarriles intentará absorber parte de esa mercancía que se derivaba en carretas hacia El Portal. Por ello la propuesta se encaminaba a suprimirles a los empresarios los mencionados inconvenientes del transporte en carros por la ciudad, recogiendo la mercancía a las bodegas en su propia puerta¹⁴.

En el diseño del proyecto, es posible que Volait tomara en consideración dos experiencias que desde hacía unos años funcionaban con éxito en la ciudad. Sabemos que en 1864 existían bodegas, al menos una, que por su proximidad a la estación de mercancías, contaba en el interior de sus instalaciones con un ramal ferroviario que le permitía realizar la carga directamente al ferrocarril¹⁵. Por otro lado, desde 1859 funcionaba en la ciudad un tranvía de sangre que conectaba el centro de la urbe, la Plaza del Arenal, con la estación de trenes¹⁶.

El propio artículo de El Progreso de 1870 recoge esta voluntad de progreso como algo presente en la sociedad jerezana:

“sería una prueba más de que en Jerez tiene una acogida favorable cuantas reformas están en armonía con los adelantos de la época, a lo cual debe él aparecer no sólo rica..., sino también culta e ilustrada a la altura de lo que exige, ..., esa misma riqueza material”

¹² De Molina (1988)

¹³ Wais (1987), p.283

¹⁴ Efectivamente la construcción del ferrocarril urbano reduciría las mercancías que todavía iban al mar por El Portal, pero no lo anuló definitivamente debido al menor coste de este sistema. Aunque el muelle estuvo en funcionamiento hasta 1922, la desaparición casi definitiva vendrían en 1890 cuando la Compañía Andaluces adquiere el ferrocarril urbano al tiempo que los transportes por El Portal se extinguían. Wais (1987), p.283

¹⁵ Antón Rodríguez (1864), p.226:

“en la [bodega] del Sr. Pemartín, un ramal del ferrocarril que, desde el centro de la bodega, conduce los caldos al puerto de Cádiz o al de Sevilla”.

¹⁶ Caro Cancela (1999), p.218

Como quedaba claro, la propuesta de ferrocarril urbano, ya desde su génesis, se planteó como un asunto estrictamente comercial. Promotor y cliente, Junta de Exportadores, se mueven en el ámbito puramente privado. Sin embargo ambos están contando con el espacio público de la ciudad como soporte esencial para el desarrollo de su proyecto. Esta actitud no variará en el desarrollo del proyecto definitivo.

Seis años más tarde, el 1 de febrero de 1870, Augusto García Fernández presenta a la Corporación Municipal el proyecto definitivo de ferrocarril urbano, esta vez lógicamente a vapor¹⁷. Pocos meses después, en Cabildo del 17 de septiembre de 1870, se lee el oficio de la Diputación Provincial que autoriza al Ayuntamiento para que conceda la Construcción y Explotación del ferrocarril urbano a su promotor. Por causas desconocidas, al mes de obtener la autorización, el propietario de la concesión la transfiere al jerezano Federico Rivero O'Neal, cuyos apellidos lo relacionan con ilustres familias bodegueras, y que será el encargado definitivamente de ejecutar la obra y explotarla en sus primeros años.

En el proyecto, el tren del vino quedaba configurado por una vía principal, de forma circular aunque abierta, de la cual emergían varios ramales que se adentraban en cada uno de los grandes complejos bodegueros. En el interior de estas microciudades comerciales se disponían muelles de carga para su servicio exclusivo. Desde estos cargaderos las botas de vino iniciaban el periplo ferroviario hasta la estación central y desde allí, sin necesidad de intercambio, hasta los puertos de embarque. Dicha vía principal quedaría inaugurada en 1872, restarían por ejecutarse dos ramales menores¹⁸ cuyas obras se iniciarían en 1875. Rivero mantendrá la concesión hasta 1890 en que la transferirá a la Compañía de Ferrocarriles Andaluces¹⁹, propietaria desde 1879 de la línea Sevilla-Cádiz-Jerez.

En muy pocos meses una propuesta novedosa y en cierto modo conflictiva para la ciudad había pasado de proyecto a tangible realidad. Tanta efectividad contrastaba vivamente con las ajetreadas experiencias y reiterados fracasos que caracterizaron a las primeras tentativas interurbanas. Para entender la celeridad con la que el proyecto fue asumido por la corporación, por la propia población, y puesto en marcha, es necesario enmarcar la construcción del tren del vino dentro de la nueva etapa político

¹⁷ Archivo Municipal de Jerez de la Frontera (AMJF); Legajo160; Expediente 4857; año de 1870. Expediente de construcción del ferrocarril urbano.

¹⁸ Los ramales correspondientes a Calle Pizarro y a Calle Santo Domingo, que serían en ambos casos objeto de modificaciones. Ver nota 25. AMJF; Leg. 160; Exp. 4857; año de 1870.

¹⁹ AMJF; Leg. 160; Exp. 4857; año de 1870. Cabildo de 1 de octubre de 1890 se lee escrito que informa de la transferencia por escritura del 24 de corriente.

administrativa que se abre en la municipalidad española tras la promulgación de la Gloriosa en 1868, y en el momento de expansión económica que vive el sector vinatero.



Imagen 2: El ferrocarril urbano en el interior de las instalaciones de las bodegas Domecq. Positivado sobre cartulina propiedad del autor del artículo.

El tendido de Jerez al Trocadero sólo fue factible cuando la burguesía mercantil gaditana, principal impulsora del proyecto y receptora de sus beneficios, estuvo preparada para abordar su construcción. Cuando “el capitalismo asentado sobre la industria del vino estaba ya plenamente consolidado en el Marco de Jerez”²⁰. Concluido y funcionando el tren al Trocadero, en los años 60, cuando comienza a gestarse el segundo gran proyecto ferroviario, la burguesía vinatera se había consolidado como clase socialmente predominante, y vivía un exultante momento económico.

A la situación de la propia clase promotora habrían de sumarse las reformas política generadas a partir del 68 que habrían de crear el marco administrativo municipal idóneo para la resolución del proyecto. El Decreto Ley del catorce de noviembre de 1868

²⁰ Caro Cancela (1990b), p.72

suprimiría “el monopolio estatal de la construcción de las obras públicas, concediendo a los ayuntamientos y diputaciones las mismas posibilidades que a los particulares”²¹. La nueva situación administrativa quedaría puesta de manifiesto en el desarrollo del propio expediente de construcción del ferrocarril. Un oficio del Ministerio de Fomento dirigido al municipio aclara la situación en los siguientes términos:

“El Decreto Ley deja en completa libertad de acción para el desarrollo de los intereses materiales en el ramo de las obras públicas, otorgando desde luego la facultad de proyectarlas, construirlas y explotarlas sin intervención de la administración,..., no necesite más autorización que la del municipio respecto a los terrenos que constituyen la vía pública y los demás de su dominio”²².

En este contexto socioeconómico y administrativo se presenta el proyecto del ferrocarril urbano ante la Corporación municipal, única administración responsable como hemos visto de autorizar el proyecto. Tras las elecciones de 1868 dicha corporación, constituida con un claro corte progresista, quedaba en gran medida formada en por miembros de la burguesía media-alta, en la que se incluían también propietarios bodegueros²³. No es de extrañar por tanto que el proyecto recibiera una acogida favorable en el seno del ayuntamiento. El tren del vino surgía de esta manera como el proyecto de una burguesía progresista e industrial, que en estos años está asumiendo las riendas políticas y urbanas de la ciudad.

El trazado

Si los objetivos del proyecto estaban meridianamente claros, su consecución dependía en gran medida del acierto del trazado viario²⁴. El inicio del recorrido se situó en las instalaciones de las bodegas de González Byass, desde donde conectaba con las de Pedro Domecq, ambas situadas al suroeste de la ciudad a ambos lados de la salida para Los Puertos. Tras enlazar dos de las principales empresas de la ciudad, el ferrocarril seguiría un trazado casi circular, paralelo a la antigua muralla almohade, aproximadamente durante la mitad del recorrido. Los primeros tramos discurrían por la

²¹ Nadal Piqué (1982), p. 22

²² AMJF; Leg. 160; Exp. 4857; año de 1870. Cabildo de 30 de agosto de 1871.

²³ Caro Cancela (1990a), p. 332

²⁴ El Progreso, 10 de Abril de 1870 y AMJF; Leg. 160; Exp. 4857; año de 1870. Expediente de construcción del ferrocarril urbano:

“ [Cuesta de la Alcubilla], la puerta de Rota, y calles del Muro, Ancha, Ponce, Pozo del Olivar, [Callejón de Capuchinos, atravesaría Puerta de Sevilla para seguir] atravesando al callejón de Paúl, [Nuño de Cañas, Zaragoza], Plaza de Toros, al campo [para continuar a través de huertas hasta encontrar con la vía a Sevilla, para permanecer junto a ésta hasta poco antes de llegar a la estación de pasajeros], para entrar atravesando la calle de Medina, en la estación de mercancías”.

propia ronda de la ciudad conviviendo con los restos de los lienzos NO (Imagen 5), para continuar después manteniendo la circular a través de las primeras vías exteriores concéntricas a la muralla. No será hasta llegar a las inmediaciones de la Plaza de Toros, ya en sectores periurbanos, cuando el trazado se independice de esta circunvalación, para, siguiendo la alineación marcada por las traseras de las bodegas de Julián López, llegar casi perpendicularmente a la vía general de Sevilla a Cádiz y desde allí discurrir junta a ella hasta llegar a la estación de mercancías²⁵. Desde este trazado principal se accedía a las distintas instalaciones bodegueras mediante ramales secundarios. Estos en algunos casos entraban directamente en bodegas que se situaban en la misma línea del recorrido (Imagen 2) y en otros casos estos ramales debían avanzar a través de nuevas calle para acceder a instalaciones situadas en segunda línea respecto al trazado principal²⁶.

²⁵ Posteriormente se introducirían dos modificaciones al trazado inicial. AMJF; Leg. 160; Exp. 4857; año de 1870. Expediente de construcción del ferrocarril urbano. En documento firmado el 16 de noviembre Rivero solicita autorización, que obtendría, para introducir dos modificaciones:

La primera en relación con el acceso a la estación de mercancías, que ahora propone que se realice atravesando la calle por el paso elevado que ya utiliza el ferrocarril a Cádiz, prolongando éste, para pasar a la estación de mercancías por la parte que linda con el patio de la nueva estación de viajeros.

La segunda, para lo cual se presenta plano, se refiere al trazado por el callejón de Capuchinos, que resulta demasiado estrecho para el paso del ferrocarril. La concesionaria propone duplicar la latitud de la calle, ampliando por el lado de las bodegas de Garvey y cediendo este espacio para uso público, y achaflanar la esquina de esta calle con Pozo del Olivar para facilitar el giro del tren. (Este chaflán ha permanecido en la traza urbana hasta hoy día).

²⁶ El Progreso, 10 de Abril de 1870 y AMJF; Leg. 160; Exp. 4857; año de 1870. El proyecto contemplaba tres ramales secundarios (ver plano):

“hasta la calle de Pizarro, para el servicio de las bodegas de los señores Wartter, Steemackers, y el alambique de López Castañeda. En el Callejón de Santo Domingo... para el servicio de la bodega del Sr. Cosens [que sería posteriormente modificado tal como analizamos más adelante], y finalmente, por el callejón de la Quemada, entrará otro hasta la esquina de la calle de Pajarete, para el servicio de las bodegas de los señores Haurie y Misa, y el alambique de Cala”.

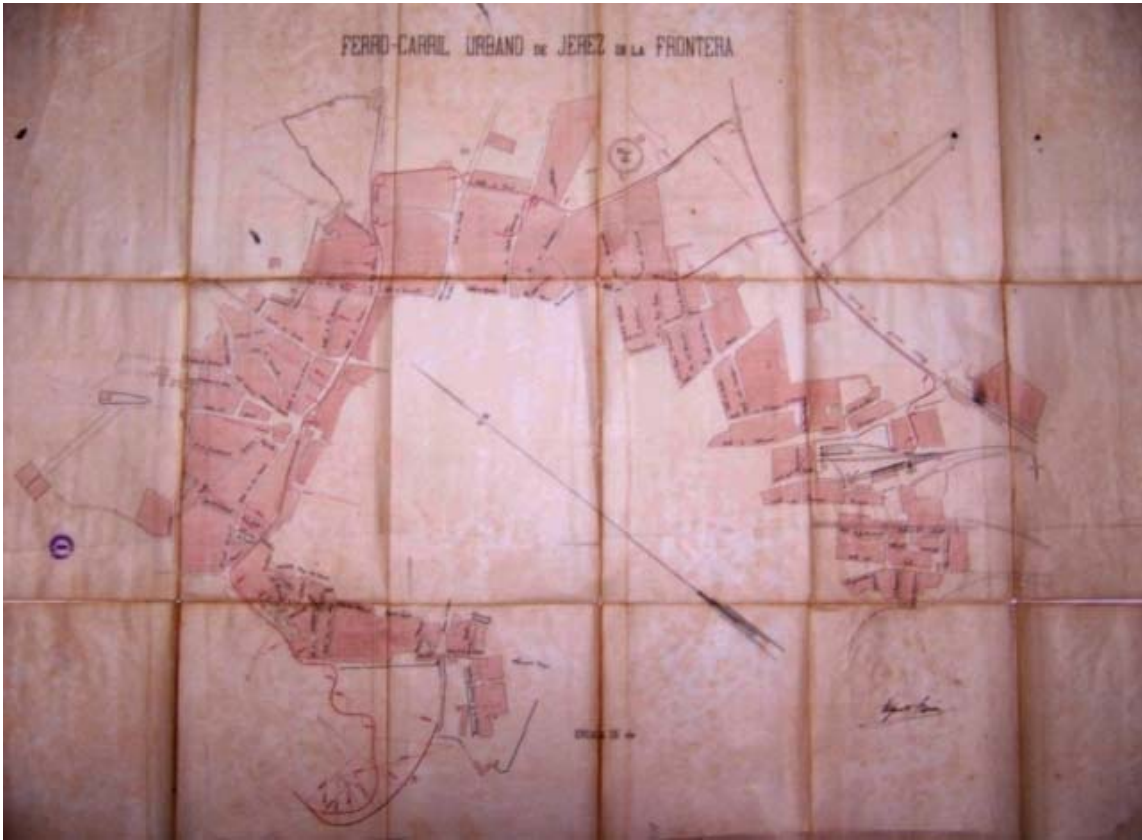


Imagen 3: “**Plano general del Ferro-Carril Urbano de Jerez de la Frontera**”. AMJF; Leg. 160; Exp. 4857; año de 1870. Expediente de construcción del ferrocarril urbano.

Tal como se exponía en la memoria justificativa del proyecto, y quedaba recogido en el mencionado artículo de El Progreso, las ventajas que se derivarían de la instalación de la nueva infraestructura se localizaban en tres ámbitos básicos: para la “clase extractora”, para la conservación del pavimento de la ciudad y para la fluidez del transporte urbano.

Para el primero de ellos era indudable. El sector de la vinatería veía considerablemente mejoradas las condiciones de eficacia del transporte de los caldos, que ahora pasarían a ser recogidos en las mismas bodegas, y desde allí serían transportados sin solución de continuidad hasta los embarcaderos. Las nuevas condiciones de traslado de la mercancía reducían considerablemente los perjuicios que causaban a las características organolépticas de los vinos los sucesivos cambios de vehículos y el mayor traqueteo que producía el traslado en carreta.

Igualmente claro resultaban los beneficios que experimentaría el pavimento de la ciudad. El ferrocarril eliminaría gran parte del continuo trajín de carros cargados de botas, normalmente tirados por hasta cinco bestias, que suponían un perjuicio constante

para el pavimento urbano, que habitualmente aparecía sembrado de baches. Esta circunstancia, que paradójicamente derivaba de la propia riqueza comercial de la ciudad, venía siendo motivo de preocupación y de denuncia desde tiempo atrás. En 1863 el tráfico de carruajes de transporte por el interior de la ciudad se convirtió en punto de fricción en el proceso de revisión de las Ordenanzas Municipales²⁷. La Comisión Especial nombrada para exponer sobre las reformas de las ordenanzas entiende que es “urgentísimo introducir en el sistema de transporte de nuestro pueblo una reforma radical”²⁸. La Comisión alude a los perjuicios que causa a diario al pavimento y el coste anual que esto supone para las arcas municipales. Por todo ello dicha comisión propondría la redacción con carácter restrictivo del correspondiente artículo de las ordenanzas en revisión. En el nuevo articulado quedaba limitado el tipo de carruajes que podrían circular por la ciudad, y se reducía a uno el número de bestias de tiro que podrían emplearse en las carretas habituales.

Estas limitaciones que pretendían establecer las ordenanzas al transporte de mercancías en carretas, bien pudieron ser el desencadenante de que pocos meses más tarde se presentara el primer proyecto de ferrocarril a sangre.

De las tres mejoras básicas que supondría el nuevo medio de locomoción, menos claros resultarían los beneficios que se derivaban para el tránsito urbano. Por lo menos a priori estas supuestas ventajas parecerían desmentidas por la presencia de una locomotora y varios vagones ocupando parte de las principales vías de tráfico. Lo polémico de este aspecto debió estar presente en la mente de los redactores de la memoria del proyecto, puesto que le dedicaron parte importante de la misma a justificarse en ese sentido. Los razonamientos se centraron en tres aspectos fundamentales: el tráfico quedaría circunscrito a un determinado número de calles “de las menos frecuentadas [discutible] y al mismo tiempo de las más espaciosas”, el paso de los trenes resultaría siempre menos molesto que el traqueteo de las carretas, y por último que la ocupación del espacio urbano se reduciría porque la carga de los vagones se realizaría en el interior de los recintos bodegueros cuando fuera posible, pero incluso en los que no lo fuera, la menor latitud de los vagones y la posibilidad de carga lateral permitiría que se ocupara menos espacio que con los carros que debían ser cargados por detrás.

Las extensas justificaciones de los promotores no impidieron que se produjeron protestas, y muy cualificadas, en contra de esta ocupación del espacio público. El 1 de marzo de 1875 varios concejales y propietarios rústicos presentan escrito en Cabildo Ordinario contra los perjuicios que la vía instalada en la Calle Pizarro y carretera de

²⁷ Dichas ordenanzas se culminarían y entrarían en vigor en 1878.

²⁸ AMJF; Libros de Protocolo Municipal; Tomo 116; Cabildo nº 59; 19 de mayo de 1863.

Trebujena les está causando²⁹. Para los denunciantes la que es “una de las vías principales de esta población” “comunicación indispensable dentro-fuera de esta población”, se ve “interrumpida y cerrada” y “convertida en una especie de estación”. Tras el correspondiente intercambio de informes y propuestas la concesionaria se obliga a ensanchar y mejorar las condiciones de tránsito de la carretera logrando la autorización de la corporación.

El hecho narrado y la reforma del trazado por el Callejón de Capuchinos descrita en la nota 25 ejemplifican la actitud con la que la empresa concesionaria actúa sobre la ciudad. Ésta no es más que el reflejo del modo de hacer con el que las distintas concesionarias españolas intervinieron habitualmente sobre las estructuras urbanas a las que accedían. Ya en otras ocasiones se ha puesto de manifiesto como usualmente para las compañías ferroviarias la ciudad se convierte en un mero escenario en el que desarrollar sus actuaciones³⁰. Esta actitud, que es de gran importancia para entender la localización de algunos trazados ferroviarios o la posición de determinadas estaciones, entendemos que es en gran medida deudora de las condiciones político económicas en las que surgen las empresas de ferrocarriles españolas a partir de la RO de 31 de diciembre de 1844, y de su precedente el informe Subercasse (1844). Paradójicamente, ambos documentos mantenían una actitud de defensa del interés público, lo que implicaba una cierta actitud de control público de los sistemas de transportes y, por tanto, del territorio, y del propio espacio urbano. Estos planteamientos, contrastarían vivamente con las amplias prerrogativas que, a causa de las limitaciones económicas de las arcas públicas, recibieron los concesionarios de vías férreas, tanto en cuanto a los materiales como respecto al uso del suelo público y privado. Dichas prerrogativas, y en contra de los propios planteamientos teórico legislativos, supondría, tal como quedaba patente en Jerez, una importante cesión del control del territorio y del espacio urbano al capital privado, a los intereses de la burguesía comercial³¹.

²⁹ AMJF; Leg. 160; Exp. 4857; año de 1870. El expediente cuenta con un plano donde se explicita el trazado del ferrocarril por la Calle de Pizarro y Carretera de Trebujena.

³⁰ Menéndez Rexach; Ruiz-Pey Clavería (1980), p.212

³¹ Mateo del Peral (1978), p. 42.



Imagen 4: **El ferrocarril a su paso por la calle Pizarro.** Imagen cedida por Javier Maldonado, director del Centro Municipal de Patrimonio del Puerto de Santa María.

El ferrocarril y el soporte urbano

La instalación de una infraestructura de este tipo, de tanta repercusión dimensional sobre la población, debía lógicamente influenciar en los naturales procesos de crecimiento y transformación de la población. En ese sentido, una de las grandes ventajas que el ferrocarril debía proporcionar a la ciudad, según la propia memoria del proyecto, consistía en la favorable influencia que ejercería sobre la ocupación industrial de suelo urbano consolidado:

“Yendo el trazado en gran parte por fuera de la población, se conseguirá que algún día que los establecimientos de esta clase [bodegas], buscando su proximidad al camino, se coloquen como deben en el perímetro de la población”.

La expresión empleada “se coloquen como deben” sitúa al redactor atento al debate que desde finales del siglo XVIII mantenía un amplio sector de la población en contra de la instalación de bodegas en el interior del casco urbano. El rechazo a las mismas se fundamentaba en que la construcción de estas instalaciones implicaba la destrucción de caserío y con ello el progresivo despoblamiento de los barrios más antiguos de la

ciudad. Para intentar anular estas negativas consecuencias, en 1837 un acuerdo de la Corporación Municipal prohibía la construcción de bodegas “en las calles principales y bien *avencidadas*”, permitiéndolas en las calles “extremas del pueblo” siempre que junto a la bodega se construyeran casa habitable “que haga *avencidada* la misma”³².

Consciente de la importancia del debate, el autor de la memoria manifestaba su confianza en que el ferrocarril urbano sería capaz de acabar con este mal que las bodegas inferían a la población. Como buena parte de los hombres del XIX, el redactor cree en el ferrocarril como instrumento y símbolo por excelencia del progreso, cree en su capacidad instrumental para actuar sobre la ciudad caduca del antiguo régimen, y en sus posibilidades para interferir y modificar sus procesos de generación. Sin embargo, como intentaremos analizar a continuación, aunque la instalación del tren del vino supondría un cambio radical en la conceptualización del espacio urbano, no intervendría de forma decisiva en el desarrollo formal de la ciudad, contribuyendo básicamente a consolidar los procesos ya iniciados en las décadas anteriores. Cuestiones relacionadas con el propio trazado, con la actitud colonizadora del ferrocarril español y con los procesos económicos del sector bodeguero creemos que limitaron los de por sí importantes resultados del proyecto.

El tendido del ferrocarril siguió evidentemente la traza de las calles cuya dimensión podía permitir dicho paso, pero fue ante todo dispuesto para dar servicio a las principales casas bodegueras del momento. Como ya se ha descrito, gran parte discurrió por el interior de sectores urbanos fuertemente consolidados, a través de calles, que con escasas excepciones, ya contaban con una importante presencia bodeguera, casi exclusiva en algunos tramos. La ya alta ocupación de estos viales impedían que se convirtieran en receptores de nuevas instalaciones, mientras que sin embargo quedaban al margen del trazado determinados sectores, consolidados o de nueva creación, que ya contaban con bodegas, y que a priori poseían un importante potencial de crecimiento. El ferrocarril ignoró todo la cornisa sur, que contaba con antiguas bodegas³³ y una orientación idónea para la crianza del vino por su exposición a la brisa proveniente del mar, aunque con una dificultosa orografía. Quedaron al margen igualmente dos de los sectores que se fraguaban como de más fácil y rápido crecimiento. El supuesto ensanche de Vallesequillo y la periferia noroeste³⁴. El primero de ellos quizá por su proximidad a la estación de mercancías, aunque eso no impedía que necesitaran usar carretas para

³² AMJF; Leg. 251; Exp 7642; año 1842. “Ampliación de bodega en la Calle muro de la Merced”. En relación al expediente de que se trata se lee el acuerdo tomado por el Cabildo el 18 de febrero de 1837 sobre construcciones de bodegas.

³³ El conjunto de instalaciones situadas entre las plazas de Silos y del Carbón, o las antiguas bodegas de Rivero en San Telmo.

³⁴ En torno al conjunto de bodegas que se estaban instalando en las Calle Marqués de Cádiz o Lechugas.

llegar hasta ésta. El segundo, ligeramente separado de la vía principal, hubiera quedado fácilmente incluido en el propio trazado simplemente conque éste, al igual que en el tramo intermedio, hubiera ampliado el radio de su trayectoria circular y en vez de discurrir pegado a la muralla por las calles Muro y Ancha (Imagen 5), hubiera alcanzado la siguiente manzana para, al igual que en el tramo intermedio, circular por la primera corona periférica en vez.

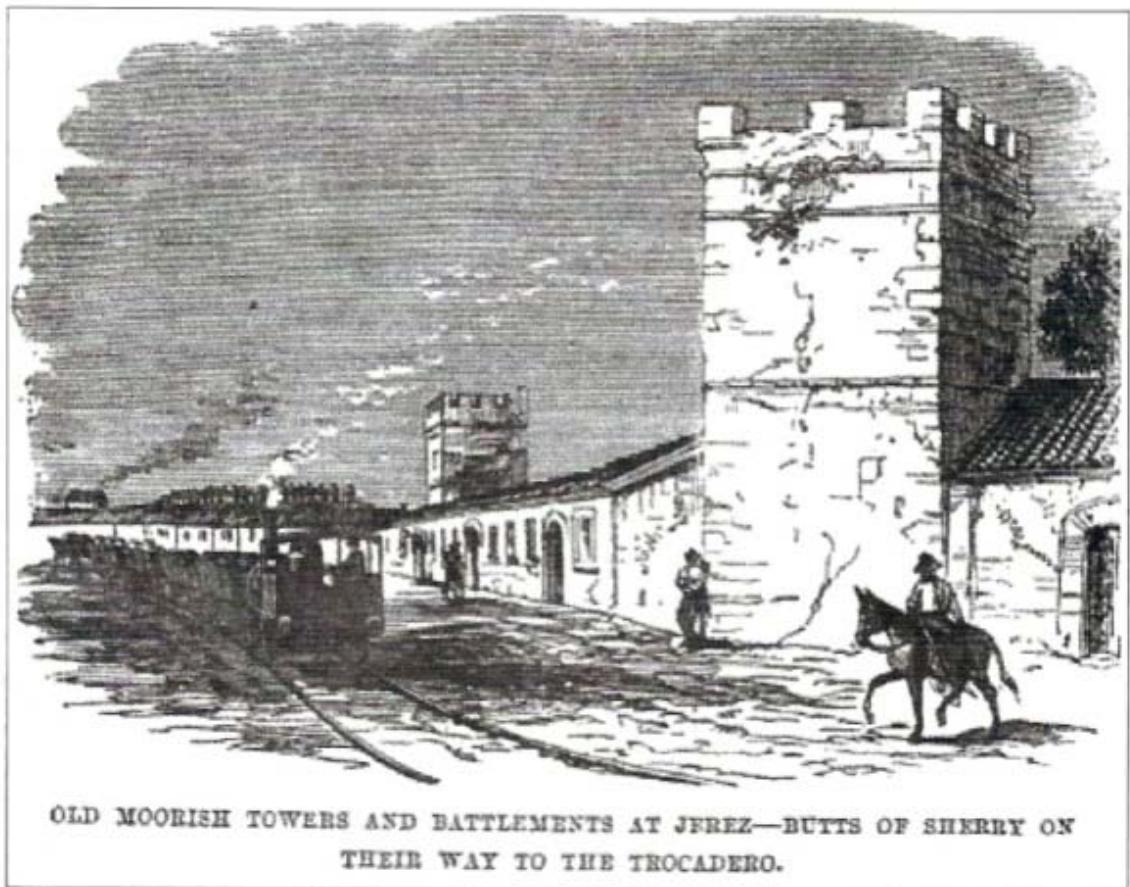


Imagen 5: “**Viejas Torres Moras y murallas en jerez – Vino de Jerez en su camino hacia el Trocadero**”. Sánchez Martínez (2006), p. 144. El tren del vino a su paso por los primeros tramos del recorrido junto a la muralla almohade de la ciudad.

Lógicamente la influencia del trazado fue mayor en sectores en los sectores en que no discurría por la ciudad consolidada; desde la Plaza de Toros hasta entroncar con la línea

Cádiz Sevilla y junta a ella hasta la estación. El entorno del coso taurino, sin edificar aún en 1869, estaría completamente colmatada en los años 90 y en su totalidad con instalaciones bodegueras. Bien es cierto que el proyecto de alineación del sector es de 1869³⁵ y fue aprobado en 1870, y por tanto es anterior al ferrocarril, pero parece probable que la propuesta del tendido ferroviario impulsara la rápida construcción de las nuevas instalaciones. Es significativo que en el mismo 1870 se solicitaron las pertinentes licencias para construir al completo las dos manzanas que definían el frente del sector hacia el entonces todavía futuro trazado del ferrocarril.

En el último tramo del recorrido, el ferrocarril discurría enfrentado al borde este de la ciudad, construido este sector también en gran parte por instalaciones bodegueras. Entre estas últimas edificaciones y el trazado conjunto de ambas líneas, el ferrocarril supo definir una franja relativamente amplia de terreno que, a priori, resultaba de un enorme potencial para la localización de nuevas bodegas. Lo cual, efectivamente ocurrió, aunque sólo parcialmente, y como ampliación de conjuntos bodegueros ya iniciados³⁶. Mientras tanto, amplias bolsas de terrenos dedicados a huertas permanecieron con este cometido hasta bien entrado el siglo XX.

Del trazado analizado, e incluso de la exposición de motivos, podríamos concluir que, a pesar de que es posible que existiera una cierta cortedad de miras, o falta de ambición, a la hora de resolver el proyecto, los presupuestos básicos sobre los que se fundamentaba estaban acorde con los nuevos conceptos urbanos y territoriales derivados de la revolución industrial y de la aparición del ferrocarril. La ciudad en los modelos preindustriales, desde el punto de vista de su relación con el territorio, se concebía como algo acabado, terminado. La aparición del ferrocarril alteraría para siempre el modelo territorial. Las grandes infraestructuras, viarias o ferroviarias, ya no serán concebidas como elementos de un proyecto cerrado sino como las líneas que encauzan el futuro desarrollo urbano, convirtiéndose éstas en los elementos formales de una política de producción de suelo caracterizada entre otros factores por la localización de las actividades industriales³⁷. El ferrocarril jerezano quiso marcar líneas de crecimientos, concibiendo la ciudad como un organismo en expansión e intentando inducir la localización de nuevos establecimientos bodegueros.

³⁵ AMJF; Archivo Histórico Reservado; Policía Urbana; Tomo 1; folio 32. Plano de alineación para los terrenos pertenecientes a la Plaza de los Torso, firmado por Elías Gallegos, 1869.

³⁶ Nos referimos a la manzana de Misa (actualmente Harvey y Lustau), que sabemos que en 1879 estaba plenamente definida gracias a la foto de Laurent [“Vista general de las cavas de M. Misa”; Garofano Sánchez (1999), p. 58, reseña de la foto sin imagen. Foto depositada en el Archivo de la Diputación Provincial de Cádiz, Imágenes para la historia, carpeta 26, nº 16], y al conjunto de Palomino y Vergara, cuyo frente al ferrocarril se construye en la década de los 80, según las fechas de las rejas que tuvieron estos cascos ya desaparecidos.

³⁷ Menéndez Rexach; Ruiz-Pey Clavería (1980), p.207

A pesar de lo anterior expuesto, el propio proyecto del tren limitó sus posibilidades como instrumento real de actuación sobre la ciudad futura. Tal como se ha deducido del análisis, en el trazado no se reconoce como prioritario potenciar todas las posibilidades de la ciudad en cuanto a crecimiento e instalación de futuros establecimientos bodegueros. Por el contrario, el tendido de la línea primó conectar las principales instalaciones existentes con la red ferroviaria, empleando para ello las vías urbanas más apropiadas para el trazado ferroviario. Y en ese sentido merece la pena reseñarse que cuando el ferrocarril abandona la ronda histórica de la ciudad para alojarse en la primera periferia, no está sino desplazándose hasta las instalaciones de Patricio Garvey, que ocupa en 1869 el tercer puesto en el ranking de exportadores³⁸. Ante este comportamiento, de nuevo podemos encontrar posibles explicaciones, al margen de la propia habilidad de los trazadores, en el conjunto de actitudes que se produjeron a nivel nacional donde “el grueso del tendido ferroviario estuvo pensado como instrumento de colonización y de explotación, mucho más que como instrumento de auténtico desarrollo”³⁹. Esta lectura, trasponiéndolo al ámbito de la ciudad y al contexto que nos ocupa, nos permitiría entender que con el proyecto del ferrocarril urbano se estaba dando prioridad al hecho de explotar los recursos productivos ya existentes, mejorando sin duda su eficacia, a costa de renunciar a estudiar y potenciar las posibilidades de generación de nuevos recursos productivos.

Por último para comprender el papel global del ferrocarril urbano, no podemos olvidar que, además de los razonamientos ya expuestos, el proyecto llegaba en cierta forma tarde en relación con el ciclo de crecimiento y desarrollo económico del sector del Jerez. Tal como ya hemos visto, en 1872, año de inauguración del ferrocarril, el gran momento de expansión del sector bodeguero ya había comenzado a remitir y concluiría apenas una década más tarde. La disminución de precios, que se venía produciendo desde hacía unos años, se agravaría con la caída progresiva de las ventas a partir de mediados de la década. La construcción de nuevos cascos bodegueros, consecuentemente con la nueva situación económica, entraría en fase de recesión. La mayoría de los grandes conjuntos bodegueros, Misa, Garvey, Domecq o González Byass estaban básicamente definidos a finales de los años setenta, y habría que esperar casi un siglo para que surgieran nuevas instalaciones que pudieran competir con estas en dimensiones.

Por otro lado, para entender el carácter singular del ferrocarril jerezano, y a la vez comprenderlo como instrumento de construcción de la ciudad burguesa industrial, resulta interesante establecer un paralelismo con el caso del ferrocarril de contorno

³⁸ Caro Cancela (1990a), p. 193

³⁹ Nadal, Jordi (1975), p. 50.

madrileño⁴⁰. Aunque las condiciones urbanas e industriales de partida resultan bastante discrepantes, no lo son tanto los resultados obtenidos en estos dos procesos, que se producen en momentos semejantes y entre dos ciudades que en el ámbito social mantienen en estos años intensas relaciones. (No podemos olvidar que la burguesía gaditana, estuvo políticamente muy activa durante los años 60 y en especial en los acontecimientos del 68). En ambos casos la estrecha relación entre los dos factores en liza, industria y ferrocarril, resulta determinante para la espacialización del fenómeno. En los procesos habituales, como el madrileño, el ferrocarril será el factor determinante para la localización de las industrias en las proximidades de los núcleos urbanos, lo que constituye la principal discrepancia entre los dos ejemplos y lo que hace atractivo el análisis comparativo. Mientras que el tren del vino va a establecerse sobre una estructura urbana en gran parte consolidada, el de contorno se va a erigir en protagonista del establecimiento y construcción de dicha estructura.

El circuito de contorno se define como alternativa a una estación central en Madrid, y como el generador que condicionó la localización de toda una serie de industrias que se beneficiaron de las condiciones de implantación del mismo. Tanto es así que las mismas empresas, paralelamente a su propia instalación, solicitaban de la compañía del norte la posibilidad de contar con un ramal viario que partiendo del circuito de contorno se introdujese en el territorio por ellas adquirido⁴¹. Es decir, el proceso es completamente inverso al de Jerez, al menos en cuanto al punto de partida. Posteriormente el trazado del urbano condicionó la aparición de nuevas bodegas y la consolidación de otros conjuntos, potenciándose aquellos lugares que ya disponía de conexión con el ferrocarril, entrando en un proceso cercano al madrileño. El contraste entre ambas situaciones se refuerza por la semejanza en el tipo de industrias con las que se construyen ambas: industrias de transformación que alternan con otras actividades dedicadas exclusivamente al almacenaje. Instalaciones que permiten que la relación vivienda-trabajo no se vea alterada por las consecuencias medio-ambientales y la cohabitación de las mismas con edificaciones residenciales⁴².

El paralelismo establecido permite situar en su auténtico valor el proyecto de la burguesía jerezana. El caso madrileño ejemplifica como las ciudades modernas, hijas de la revolución industrial, configuraron su trama “a partir de una nueva intencionalidad arquitectónica marcada por una ordenación del espacio que tiene como motor la economía”⁴³. Desde este planteamiento, los comerciantes jerezanos contaban con una

⁴⁰ Datos y análisis referentes al ferrocarril de contorno extraídos de: Álvarez Mora; Palomar Elvira; Sainz Ródenas (1980)

⁴¹ Ídem, p.161

⁴² Ídem, p.164-165

⁴³ Sobrino Simal (1998), p. 10

estructura urbana que no podía reordenar conforme a criterios industriales, es decir de producción, pero que sí podía ser entendida como bien de producción, y por lo tanto puesta en explotación. El ferrocarril urbano fue el último instrumento de la burguesía mercantil para lograr la puesta en explotación de la ciudad.

Instalaciones interiores y continuidad territorial

El proyecto del ferrocarril urbano contemplaba, además del tendido propiamente urbano, la ejecución de las instalaciones de carga y descarga situadas en el interior de las principales empresas del sector, ramales interiores y estaciones o muelles. Estas instalaciones quedaban dentro de los límites de la propiedad de la empresa y por tanto para su uso restringido, pero fueron ejecutadas por la concesionaria y quedaban como propiedad de esta misma, lo cual al tratarse de una concesión podrían en su día revertir al ayuntamiento⁴⁴

Aunque desde el primer momento probablemente hubo más, el expediente de construcción menciona la ejecución de cuatro instalaciones interiores, que debieron de ser las de mayor importancia: las de Marichalar, Misa, Domecq y González Byass. De tres de ellas conocemos su envergadura por fotos o descripciones gráficas y literarias de finales de siglo: de las amplias instalaciones de Misa⁴⁵, de las de Domecq (Imagen 2) y de las de González Byass (Imagen 6), la más compleja de todas⁴⁶. Con el tiempo la mayor parte de las bodegas por las que pasaba cerca el ferrocarril, y que disponía de espacio para ello, instalaron sus propios ramales interiores para desarrollar la carga y descarga en el interior del propio recinto.

⁴⁴ AMJF; Leg. 160; Exp. 4857; año de 1870; Cabildo del 3 de marzo de 1875:

“estaciones y ramales para los establecimientos de los Sres. Marichalar, Misa, Domecq y González, en terrenos de estos pero pertenecientes hoy al concesionario y en su día al ayuntamiento”.

⁴⁵ Mena y Sobrino (1900), p.19:

“Divide el trapecio longitudinalmente una calle, por cuyo centro corre la vía férrea que hace curva para entrar por la calle central, también del primer rectángulo. La extensión total de la vía, incluso la curva es de medio kilómetro”.

Igualmente contamos con la imagen “Vista general de las cavas de M. Misa”. Fotografía realizada por Laurent, 1879. Garofano Sánchez (1999), p. 58. Ver nota 36.

⁴⁶ Rosetty (1879), p. 224:

“Al pie de esta terraza se encuentra el muelle, o andén, en donde afluyen en opuestas direcciones dos ferrocarriles inclinados del servicio interior de la casa y de donde también parten las dos vías férreas que conducen los vinos a la bahía de Cádiz y a la embocadura del Guadalquivir, o sea al Trocadero y a Bonanza”.

Estas instalaciones son perfectamente visibles en la ilustración “*Bodegas de extracción de Sres. González Byass y Cía*”, (Imagen 6) firmada por Comba y publicada el 22 de septiembre de 1878 en “La Ilustración Española y Americana”, recogida por Montañés (2000a), p. 217 y analizada en Aladro Prieto, Caballero Ragel (2006).

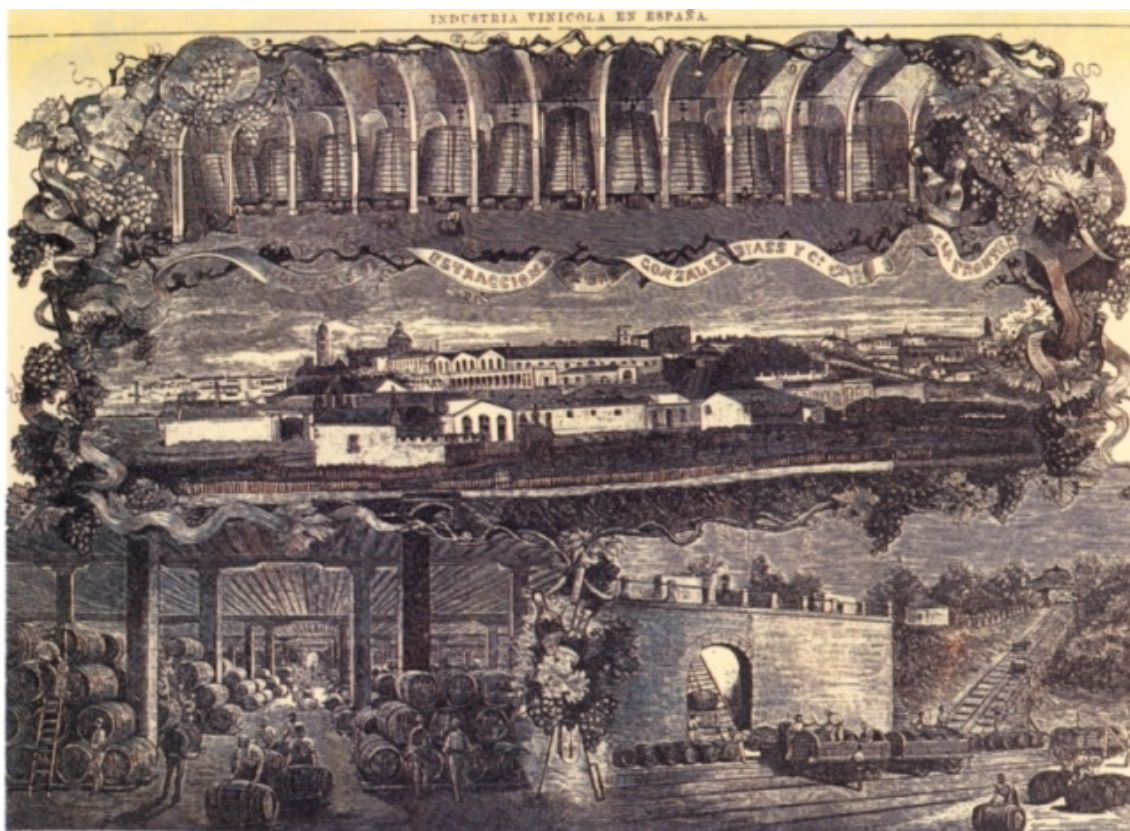


Imagen 6: “**Bodegas de extracción de los Sres. González Byass y Cía.**”; Comba; La Ilustración Española y Americana; 22 de septiembre de 1878 [Publicada en Montañés (2000a), p. 217].

Tal como quedaba reflejado en la memoria del proyecto, las vías del ferrocarril urbano tendrían el mismo ancho que las del interurbano. Sin duda la decisión era la más lógica si como se ha dicho el principal objeto del proyecto era conducir de forma directa las botas de vino desde las bodegas al Trocadero, evitando trasbordos, mejorando en eficacia el traslado y reduciendo los riesgos para el vino. La continuidad del transporte era por tanto total desde el interior de las propias bodegas hasta su destino en los muelles de atraque.

La continuidad lograda a través del ferrocarril implicaba que el tren urbano, aunque resulte paradójico, no funcionaba como un medio de transporte de carácter urbano. Es decir, el ferrocarril no pretendía poner en comunicación a las distintas bodegas entre sí y de esta forma mejorar el transporte de mercancías dentro del recinto de la ciudad. Aunque en ocasiones pudiera haber servido como medio de relación entre distintas empresas no era esa su finalidad principal. No se trataba, por tanto, de un instrumento para el desarrollo de flujos urbanos, sino de un instrumento de conexión e intercambio

de flujos comerciales de ámbito territorial. Su carácter urbano hacía referencia sólo y exclusivamente al espacio por el que transitaba, pero no a su propia condición definitoria como medio de transporte.

La irrupción del ferrocarril en la ciudad del XIX alteró los parámetros de relación entre el campo y la ciudad, entre el hecho urbano y el soporte territorial, conduciendo a una progresiva desaparición de los tradicionales límites entre el medio urbano y el medio rural. La instalación del tren del vino provocará que en Jerez esta redefinición de los límites urbanos adquiera una dimensión singular. A través del ferrocarril quedaba puesto en continuidad directa el espacio urbano y el itinerario territorial, estableciéndose una nueva relación en la que ha desaparecido la tradicional interrupción entre medios urbanos e interurbanos, y por tanto entre ciudad y territorio.

El análisis anterior puede trasladarse al desarrollo del ferrocarril en el interior de la ciudad. Las vías del urbano, toda una infraestructura fija, penetraban en las instalaciones privadas y recorrían calles sin modificar en ningún caso su condición de concesión privada, en singular cohabitación de intereses que ponía en crisis la tradicional cualificación del espacio urbano entre público y privado. Este fenómeno de dilución de fronteras entre industria y ciudad queda explícitamente reflejado en el desarrollo de una modificación del trazado que se planteó tras la ejecución de la vía principal. En 1875 la concesionaria propone, y se acepta por parte del municipio, modificar el trazado propuesto para el ramal secundario que desde la vía principal avanzaba por la Calle Santo Domingo para dar servicio a las bodegas de Cosens. El nuevo recorrido⁴⁷ tras partir de la vía general, ingresaba en una propiedad privada, dentro de ésta se bifurcaba en dos ramas opuestas que atravesaban perpendicularmente sendas vías públicas y entraban a dar servicios a las instalaciones de Cosens y a las de Ágreda. El primitivo recorrido por una vía pública había sido sustituido por un trazado por el interior de una finca privada, dándose servicio a dos bodegas atravesando un tercer solar.

Los límites entre lo privado y lo público quedaban en entredicho a favor de la puesta en producción de una entidad superior, la ciudad industrial, en la que el espacio privado de la industria se sitúa en continuidad con una estructura urbano-territorial. Este planteamiento en el que lo público y privado pueden llegar a mezclarse en el espacio de la producción, tiene mucho que ver con la estructura dispersa que alcanzan muchas de las empresas en estos momentos. Provocado por el incremento de ventas, un buen

⁴⁷ AMJF; Leg. 160; Exp. 4857; año de 1870. Documento presentado el 1 de marzo de 1975:

“Construyendo en su lugar otro que derivase de la vía general de la Calle Nuño de Cañas..., entrando en el solar jardín que fue de Don José María de los Ríos, saliendo para cruzar la Calle Santo Domingo frente a las bodegas de los Sres. Cosens y entrar en ellas, así como cruzando Zaragoza desde la puerta del trabajador del Sr. Ágreda a la de su jardín, con objeto de servir a aquellas dependencias”.

número de empresas van a construir o adquirir nuevos cascos de bodegas, que por las propias condiciones urbanas, surgen separados de la casa matriz, en ocasiones ocupando entre ambos los dos márgenes de una calle y otras veces quedando relativamente alejados entre sí. Especialmente en los casos en que estos establecimientos quedaban enfrentados, el propio espacio urbano se transformaba temporal, pero habitualmente, en espacio de trabajo, quedando de esta forma incorporado al propio sistema productivo. En múltiples ocasiones este mismo espacio terminaría siendo adquirido a la ciudad y absorbido por la empresa.

Las empresas, construcciones e instalaciones bodegueras alteraron sustancialmente la concepción y uso del espacio urbano, transformando la ciudad del Antiguo Régimen en una ciudad burguesa industrial, en la que el ferrocarril asumiría papeles de protagonista. Dentro de estas instalaciones la estación actuaría como foco transmisor de la dinámica ferroviaria a la ciudad y recíprocamente⁴⁸, como interfaz entre dos mundos contiguos, de límites cada vez más difusos. Cuando en Jerez se inaugura la línea interior esa cualidad de interfaz de la estación central desaparece en gran medida. Gran parte del volumen transportado embarcan directamente en la puerta de la propia bodega, quedando relegada la estación central a un simple punto de paso para enlazar con la vía al Trocadero. El trazado interior será el que ahora asuma gran parte de ese papel de interfaz entre lo territorial y lo estrictamente urbano. O más concretamente, será la corona de calles que alojan al trazado las que van a asumir esa condición en un ambiguo papel de espacio urbano que es a la vez soporte de la prolongación de una estructura territorial⁴⁹.

Gracias a la singularidad de su propia dinámica urbana, protagonizada fundamentalmente por la construcción ingente de grandes cascos bodegueros, la implantación del ferrocarril en Jerez, tanto interurbano como interior, no condicionó de manera determinante los procesos formales de expansión y crecimiento de la ciudad decimonónica. Esta circunstancia no impidió, sin embargo, que se produjera un drástico cambio en la conceptualización del propio espacio y de los mecanismos de generación del hecho urbano. Dicho cambio era el reflejo de la noción de ciudad moderna e industrial que derivaba de los ideales de la burguesía mercantil e industrial, aquella que había impulsado y protagonizado la transformación urbana.

⁴⁸ Menéndez Rexach; Ruiz-Pey Clavería (1980), p. 207

⁴⁹ Papel semejante al que tendrán las travesías urbanas a mediados de siglo XX, cuando la generalización del vehículo como medio de transporte transforme en carreteras nacionales vías urbanas que a su vez son elementos estructuradores de la dinámica de la población.

Epílogo

El ferrocarril urbano estuvo funcionando hasta la década de los sesenta del pasado siglo XX. En 1962 el alcalde de la ciudad anunciaba la conformidad de las casas vinateras con la desaparición del ferrocarril y en 1969 el proceso de desmantelamiento había concluido⁵⁰. Con ello se hacía realidad el deseo de la población jerezana que desde tiempo atrás solicitaba la eliminación de una infraestructura anticuada y absurda a mediados del siglo XX.

Desmantelado en plena segunda edad de oro del Jerez, su desaparición ejemplifica de manera simbólica la transformación de un sector económico que había modificado sus estructuras empresariales y sus tradicionales relaciones con la ciudad. A caballo entre los sesenta y setenta las principales casas bodegueras construirían nuevos y modernos complejos en la periferia de la ciudad, junto a las principales vías de tráfico rodado. El camión había sustituido al ferrocarril, y la ciudad tradicional había dejado de ser el escenario básico del mundo del vino. Algunos metros de vías abandonadas en el interior de las bodegas, y las máquinas convertidas en piezas del museo del ferrocarril son los únicos vestigios que quedan de aquella singular infraestructura.

⁵⁰ De Molina (1988)

BIBLIOGRAFÍA

ALADRO PRIETO; J. M., CABALLERO RAGEL, J; “La bodega “La Concha”. La autoría del ingeniero Joseph Coogan. Funcionalidad, representación y símbolo”; *Revista de Historia de Jerez*; Nº 11-12; p. 271-288.

ÁLVAREZ MORA, A.; PALOMAR ELVIRA, P. y SAÍNZ RÓDENAS J. M.; (1980); “Desarrollo histórico de la zona sur de Madrid”; AGUILAR, I.; NAVASCUÉS, P.; HUMANES, A.; *Las estaciones ferroviarias de Madrid: su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*; Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid; Madrid.

ANES ÁLVAREZ, Rafael; (1978); “Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)”; ARTOLA, Miguel (dir.); *Los ferrocarriles en España:1844-1943. Vol. II. Los ferrocarriles y la economía*; Servicio de Estudios del Banco de España; Madrid.

ANTÓN RODRÍGUEZ, Eduardo; (1864); *Guía del viajero (sic) por el ferrocarril de Sevilla a Cádiz*; Imprenta y Litografía de las Novedades; Sevilla.

CABALLERO RAGEL, Jesús; (2001); “Problemas urbanísticos en la construcción de las bodegas Gonzáles Byass, durante el siglo XIX”; *Revista de Historia de Jerez*; Nº 7; p.169-189.

CARO CANCELA, Diego; (1990a); *Burguesía y jornaleros. Jerez de la Fra. en el Sexenio Democrático (1868-1874)*. Caja de Ahorros de Jerez. Colección de Ensayo, Nº5; Jerez.

CARO CANCELA, Diego; (1990b); “El primer ferrocarril de Andalucía. La línea Jerez-el Puerto-Trocadero 1854-1861”; *Páginas Nº 5*.

CARO CANCELA, Diego; (1999); “Jerez Contemporáneo (siglos XIX y XX)”; CARO CANCELA, Diego (coord.); *Historia de Jerez de la Frontera. Tomo 2: El Jerez moderno y contemporáneo*; Servicio de publicaciones de la Diputación de Cádiz; Cádiz.

DE MOLINA, Rodrigo; (1988); “La maquinilla”; *Diario de Jerez*; 6 de junio [Artículo reproducido en González Fernández et al (1991)]

El Progreso; 10 de Abril de 1870 [Artículo citado en González Fernández et al (1991), p. 4]

GAROFANO SÁNCHEZ, Rafael; (1999); Imágenes para la Historia. La colección fotográfica más antigua de la Provincia de Cádiz. J. Laurent y Cía. 1886-1879; Fundación Provincial de Cultura. Diputación Provincial de Cádiz; Cádiz.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ángeles; et al; (1991); *El tren del vino*; Jerez de la Frontera (Trabajo del curso 90/91 de los alumnos de 2º BUP del Itto. Padre Luis Coloma de Jerez de la Frontera, coordinado por la profesora Martínez Gil. Inédito, Biblioteca Auxiliar del Archivo Municipal de Jerez de la Frontera).

GONZALEZ GORDON Manuel; (1970); Jerez, Xeres, Sherish. Noticias sobre el origen de esta ciudad, su historia y su vino; Gráficas del exportador; Jerez de la Frontera.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio; (1984); Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913), Vol. 1: Cereales, harinas y vinos; Banco de España, Servicio de Estudios; Madrid.

MATEO DEL PERAL, Diego; (1978); “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)”. ARTOLA, Miguel (dir.): *Los ferrocarriles en España: 1844-1943. Vol. I El estado y los ferrocarriles*; Servicio de Estudios del Banco de España; Madrid.

MENA Y SOBRINO, R; (1900); *Reseña de las Bodegas de Jerez*; Litografía Jerezana; . Jerez.

MENÉNDEZ REXACH, Fernando; RUIZ-PEY CLAVERÍA, Pedro; (1980); “Las estaciones como elementos del sistema de transporte”; AGUILAR, Inmaculada; NAVASCUÉS, Pedro; HUMANES; Alberto; *Las estaciones ferroviarias de Madrid: su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*; Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid; Madrid.

MONTAÑÉS, Enrique; (2000a); *La empresa exportadora del jerez. Historia económica de González Byass, 1835-1885*; Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz; Cádiz.

MONTAÑÉS, Enrique; (2000b); “El vino de Jerez en el sector exterior español, 1838-1885”. *Revista de Historia Industrial* N° 17; p. 189-209.

NADAL, Jordi; (1975); *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*; Barcelona.

NADAL PIQUÉ, Francesc; (1982); “Poder municipal y espacio urbano en la configuración territorial del Estado liberal español (1812-1975)”; *Geocrítica* N° 37; p. 5-41.

PEREIRAS HURTADO, Eduardo; (2000); *La fotografía en el Jerez del siglo XIX*; Ayuntamiento de Jerez; Jerez.

ROSETTY, José; (1879); *Guía oficial de Cádiz y su provincia para 1879*; Imprenta de la Revista Médica; Cádiz.

SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Francisco; (2006); “Jerez, cuna del primer ferrocarril andaluz (1850-1861); *Revista de Historia de Jerez*; N° 11-12; p. 139-156.

SOBRINO SIMAL, Julián; (1998); *Arquitectura de la industria en Andalucía*; Instituto de Fomento de Andalucía; Sevilla.

WAIS, Francisco; (1987); *Historia de los ferrocarriles españoles*; Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid; 3ª Edición.