

## “La maquinilla”, el tren urbano de Jerez (II)

 [www.lavozdelsur.es/la-maquinilla-el-tren-urbano-de-jerez-ii](http://www.lavozdelsur.es/la-maquinilla-el-tren-urbano-de-jerez-ii)

A diferencia de lo que sucede en otros emplazamientos ferroviarios, el tren del vino de Jerez destacó, además de por su singularidad, por su carácter integrador en la propia ciudad. En una época marcada por el desarrollo industrial -el proyecto culmina en 1872- el ferrocarril se utilizó como atractivo para impulsar ejes de potencial progreso industrial en los lugares por donde pasara. Sin embargo, en Jerez el ferrocarril nació como solución a las necesidades de la condición industrial de la ciudad y no como potenciador de esta. Dicho de otra forma, la industria vitivinícola jerezana buscó el ferrocarril y este no fue, como en otras partes de España, agente activo en el desarrollo de la ciudad sino pasivo. Esto explica la influencia y el protagonismo de las familias bodegueras de la ciudad en la planificación y el desarrollo de 'la maquinilla' [tal y como explicamos en la primera publicación sobre este tema](#). En esta línea, el arquitecto e investigador José Manuel Aladro Prieto asegura que “la implantación del ferrocarril en Jerez, tanto interior como interurbano, no condicionó de manera determinante los procesos formales de expansión y crecimiento de la ciudad decimonónica”.

A lo largo de la historia del ferrocarril urbano de Jerez se produjeron varios cambios en el itinerario y la titularidad de la propiedad. Federico Rivero O'Neale, quien ostentaba la concesión desde 1872, cedería esta a la Compañía de Ferrocarriles Andaluces dos décadas más tarde, en 1890. Esta empresa ferroviaria española, que nació en los primeros años de la Restauración Borbónica, se aprovechó de la crisis económica de esos años para, poco a poco, poseer la propiedad de la mayoría de las líneas ferroviarias del sur peninsular. Así, en 1879 conseguiría la concesión de la línea Cádiz-Jerez-Sevilla y poco después, la línea férrea entre las minas de Bélmez y Córdoba, propiedad de la singular familia Larios. La compañía abrió además nuevas rutas ferroviarias en el territorio andaluz, compitiendo con la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, también conocida como MZA. La concesión del tren urbano de Jerez por “Andaluces”, como se conocía popularmente a la compañía, fue firmada a cambio de la entrega de una cantidad de 375000 pesetas a Rivero O'Neale por parte del director de esta, Anatolio Mackerman Mahieu. A cambio, la empresa ferroviaria pasaba a explotar el tren del vino y contraía tanto el material ferroviario como los derechos y obligaciones estipuladas de forma previa con las bodegas jerezanas. De esta forma, la Compañía de Ferrocarriles Andaluces poseyó la concesión del ferrocarril urbano hasta la posguerra española, cuando el ejecutivo franquista articuló la creación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Renfe obtuvo la concesión el 1 de febrero de 1941 a causa de la ley del 24 de enero del mismo año que obligaba a esta línea a ser propiedad del Estado, si bien la propia empresa ferroviaria fue incautada unos años antes, inmediatamente después del golpe militar. Un hecho que, sin embargo, a efectos legales acarreará problemas un par de décadas más tarde al Consistorio jerezano, ya que en el registro de la propiedad no se esclarecerió en su debido momento este traspaso, figurando Andaluces como concesionario.



El tren urbano de Jerez a su paso por las bodegas.

En relación al trayecto del tren del vino, las primeras modificaciones se sucedieron inmediatamente después de la configuración de la línea. Pocos años después, en 1875, se realizaron unas obras con la finalidad de servir a un mayor número de bodegas -Cosens, Agreda o Lisarza- y mejorar el adoquinado de algunas calles de la ciudad, extendiéndose de esta forma un ramal que cortaba transversalmente la calle Zaragoza con la calle Santo Domingo y sustituía en su origen a la calle Nuño de Caña por la calle Paúl. Estas modificaciones están ya incluidas en la escritura y la relación de compraventa que hemos mencionado de 1890. En esta ficha se estipula que la vía general del tren urbano tiene, nada más y nada menos, que un total de 4.790 metros de longitud así como que iniciaba su recorrido en la estación de mercancías de la compañía Andaluces. El siguiente gran cambio en la configuración de la línea del tren urbano no llegaría hasta 1925, cuando proyectado el adoquinado de la Avenida de América, el Ayuntamiento propone la supresión de las curvas que el recorrido tiene en esta zona -junto al Hospicio Provincial- y abrir una nueva vía, actual calle Cádiz, que se prolongaría hacia el entonces conocido como Camino de Lebrija, actual Avenida Duque de Abrantes. Las objeciones y dificultades de la compañía Andaluces produjo que el proyecto se retrasara dos años y que el Ayuntamiento de Jerez en 1927 se hiciera cargo del empedrado de las calles mencionadas y de parte de las vías colocadas. A este respecto y tras la absorción del tren urbano por Renfe en la posguerra, podemos decir que la última configuración del tren del vino agrupaba en su haber a todas las bodegas jerezanas más importantes, conectadas directamente o bien por ramales con el circuito urbano.

El éxito del tren urbano durante décadas es incuestionable. La 'maquinilla' favoreció notablemente la logística de las bodegas y, por ende, al comercio vinatero. Pero, en la década de los 50 se hacen eco voces críticas al ferrocarril urbano que llegan a pedir su total desaparición. El periódico Ayer denomina el 9 de agosto de 1958 al tren urbano como "deficiente, anticuado y perturbador del tráfico pro las calles de la ciudad", sumándose a las quejas vecinales que se van repitiendo durante años sucesivos. En contraposición, tanto la Cámara Oficial del Comercio e Industria de Jerez como el Sindicato Provincial de la Vid, Cervezas y Bebidas defienden al tren urbano por su "indudable interés para algunas firmas bodegueras, especialmente por lo que se refiere al transporte de alcoholes en vagones cisternas" y la subsistencia de este, con una serie de modificaciones que modernizaran y adaptaran al interés general el ferrocarril. Ante la disyuntiva y los problemas acaecidos se

convoca una comisión de estudio -formada por Renfe y el Ayuntamiento- para la construcción de un ramal alternativo que permitiera sustituir al circuito cerrado que existía hasta entonces, la modernización y la supresión de algunos tramos, como el central, poco prácticos e incómodos para la ciudadanía. La falta de acuerdo y de medios económicos en torno a este debate provoca que en 1962 el Alcalde de Jerez, Tomás García Figueras, propusiera a las bodegas la necesidad de clausurar el ferrocarril. La consulta fue realizada a las principales casas vinateras, entre las cuales se encuentran Domecq, Garvey, Valdespino, Pemartín, Sandeman o Lustau, siendo unánime la decisión de cierre del ramal urbano del ferrocarril. A este respecto cabe decir que el desarrollo urbanístico de la ciudad también entró en juego, llegándose a producir una cesión de terrenos de Renfe al Ayuntamiento -como los del apartadero inutilizado de González Byass en 1962- para la construcción de viviendas, entre otros menesteres.

Sin embargo, la clausura definitiva del tren del vino no fue inmediata. Los trámites burocráticos y legales entre Renfe y el Ayuntamiento de Jerez se extenderán durante toda la década de los 60. El desmantelamiento de las vías de "la maquinilla" no se hizo efectivo hasta 1969. Así lo recoge La Voz del Sur el miércoles 14 de mayo de dicho año: "La vía del ferrocarril urbano que cruzaba la Avenida Álvaro Domecq ha sido retirada. Las obras que llevaban a cabo desde hace unos días el personal de Vía y Obras de la Renfe han llegado en la jornada de ayer a la Avenida". De esa forma, el tren urbano de Jerez, cuya concesión fue otorgada el 9 de julio de 1870 sellaba su fin legal el 9 de julio de 1969. La desaparición del tren urbano de Jerez puso de manifiesto la transformación industrial, logística y urbanística de la ciudad de forma definitiva.

#### *Bibliografía*

ALADRO PRIETO. (2006). *El tren del vino. El ferrocarril urbano de Jerez de la Frontera como instrumento de puesta en producción de la ciudad mercantil. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga.*