



# LA MAQUINILLA

Boletín de la Asociación Xerezana de Amigos del Ferrocarril

**AXAF**

Volumen I, nº 0

Febrero de 2.002

## Presentación

Mucho antes de que el primer ferrocarril español fuera establecido entre la Habana y Güines, el jerezano D. Marcelino Calero Portocarrero, había presentado una maqueta de tan novedosa invención al Rey Fernando VII en el Palacio de Aranjuez y conseguido la primera concesión para la construcción de una línea ferroviaria que, de no realizarse por falta de capital, hubiera sido la primera de España y que discurrió entre Jerez y Sanlúcar, vía Puerto Santa María y Rota.

Otro de los grandes favorecedores del tren en nuestro país fue el también jerezano General Primo de Rivera, bajo cuyos auspicios se pergeñaron importantes obras ferroviarias. Todos estos ingredientes hacen de Jerez de la Frontera un punto histórico para el medio de transporte que supuso la auténtica transformación social e industrial del mundo moderno que, gracias a él, avanzó en un siglo lo que no había progresado en cientos de años.

AXAF (Asociación Xerezana de Amigos del Ferrocarril) ha nacido para aglutinar a aquellas personas que sienten, más que afición, pasión por el tren en todas las facetas que éste posee: desde el maquetismo, a la bibliografía, pasando por la filatelia, fotografía, co-

leccionismo, etc. etc.

Somos pocos pero avenidos y muy constantes, teniendo como suele ser tristemente habitual en estas asociaciones los denominadores comunes de una total carencia de medios propios y (hasta ahora) ausencia de ayudas exteriores.

No obstante, nos lanzamos a la vía de esta afición maravillosa y estamos dando nuestros primeros pasos: la construcción de una maqueta en HO y otra en escala N (realizadas "con lo que nos sobra de la cena de anoche") en un local donde nos hemos metido casi de "ocupas" y estas hojas que ahora llegan a vuestras manos y a las que nos atrevemos a tachar como boletín porque su frecuencia es tan incierta como el futuro que les puede esperar desgraciadamente a muchas de nuestras líneas ferroviarias.

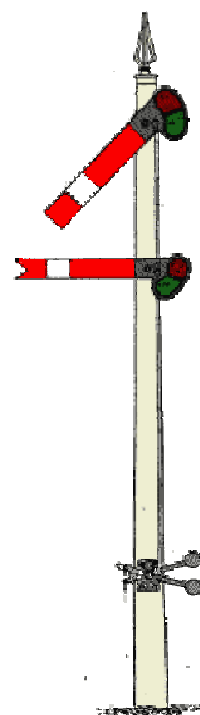
Pero lo más importante es que ha nacido una Asociación nueva desde la que intentaremos humildemente luchar por el conocimiento y expansión del ferrocarril que en definitiva es eso; nuestra pasión.

Gracias por anticipado a todos los que nos leáis, apoyéis y, mejor aún, os unáis a nosotros.

Un cordial saludo.

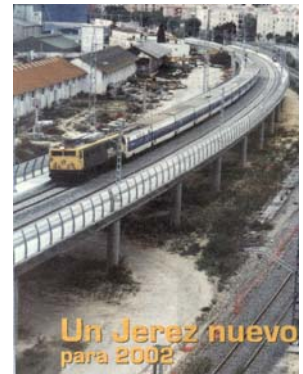
Pedro A. Martín Rielo

Presidente



## Remodelación Ferroviaria de Jerez

El pasado día 28 de Octubre a las 08.36 horas el Talgo Cádiz-Madrid, al que la daba tracción la locomotora eléctrica 269.905 estrenaba la nueva vía férrea que discurre por la plataforma elevada que se ha construido entre la Estación de Jerez de la Frontera y el antiguo puente de Sementales. Con esta inauguración se abre una nueva etapa del ferrocarril en Jerez, al permitir que el este y el oeste de la ciudad estén mucho más comunicados que hasta ahora. (continuará)



**Con este artículo comenzamos a repasar la Historia del Ferrocarril en Jerez. Está basado en una serie de artículos aparecieron publicados hace ya algunos años en el Diario de Jerez**

ARTÍCULO PUBLICADO EL DÍA 6 DE JUNIO DE 1.988 EN EL DIARIO DE JEREZ

### LA MAQUINILLA

A las ocho de la noche del 27 de abril de 1864, se reunía la Junta de Extractores con el objeto de tratar del problema de establecimiento de un camino de sangre (tracción animal), que pusiera en comunicación las principales bodegas y almacenes de esta ciudad con la vía férrea en los límites de la estación, cuyo proyecto, de 20 artículos, había sido enviado por Benito Volait, director de la empresa del ferrocarril Sevilla-Jerez-Cádiz. Presidía dicha sesión Manuel María González Angel, que a su vez representaba a la firma González Byass, y asistían los extractores Agreda, Domecq, Garvey, Goñi, Haurie, López Villegas, Pemartín y Rivero.



Estudiado a fondo el asunto, se llegó a la conclusión de que, ante el progreso de los caminos de hierro, aquel de sangre suponía un paso atrás, desechándose por tanto el proyecto remitido por Volait, quedándose a la espera de mejor sugerencia, más en consonancia con las necesidades propias de la vinatería jerezana del momento que, ya pasado el ecuador del XIX, ascendía con paso firme y decidido a nuevos horizontes y porvenir, como lo prueba el que hubiese de duplicarse las ocho mil y pico aranzadas de viñas existentes al nacer el siglo. Buenos tiempos, tanto, que las bodegas comenzaron a construirse a lo grande, con ciento y más columnas y para varios miles de botas. Muy cierto también que la inversión decapítales extranjeros dio buen empujón al negocio de vinos de Jerez.

### NACE EL FERROCARRIL URBANO

La necesidad hizo aguzar el cacumen de los ingenieros jerezanos, Jaime Font y Federico Rivero O'Neale que, tras largos estudios y consultas a los

Presentados proyecto y planos respectivos al Ayuntamiento, queda aceptado el 7 de abril de 1870, haciéndose cargo del mismo como constructor y propietario, Rivero O'Neale, el 10 de octubre del mismo año, dando comienzo inmediatamente las obras que quedan terminadas totalmente el 1 de abril de 1872, autorizando el Ayuntamiento su explotación al propio ingeniero constructor, cuatro meses después.

### **PARTICULARIDADES DEL TREN DE CIRCUNVALACIÓN**

Comenzaba el tendido férreo en González Byass, por la Alcubilla, seguía por la Puerta de Rota, Muro de la Merced, plaza de Santiago, Ancha, Ponce, Pozo del Olivar, Capuchinos, Paúl, plaza de toros, y siguiendo por el campo, paralelo a la Hijuela del Duende, entraba en la estación de mercancías para conectar con la línea general. Existían también otros ramales que conducían los vagones a otras bodegas que no se hallaban en el trayecto. Esta línea de circunvalación venía a tener unos cinco kilómetros. En el trayecto había dos tomas de agua, en el Muro y en la Constancia.

Este tren urbano o del vino, tuvo dos máquinas, a vapor. La 01, belga, construida por Schneider-, Creusot, 1871, con tender incorporado, es decir, sin carbonera; tenía un peso de 6.500 kilos, medía cinco metros de largo, y su potencia era de 131 caballos. Se le dio el nombre de "La Jerezana", que suena a cantaora de flamenco, pero a la que los jerezanos, teniéndola como cosa íntima y entrañable, bautizaron con el de «La Maquinilla, como si de un juguete se tratara, y en verdad que lo era, pues fue la locomotora más pequeña que rodó por nuestras vías, que con Portugal, tienen el más ancho de todos, 1674 milímetros; la Unión Soviética, 1.524, y el resto de Europa, 1.435. La segunda máquina, la 02, construida en 1885, de 288 caballos, procedía de la MZA. El tren del vino llegaba a arrastrar hasta catorce unidades, según el cúmulo de expediciones.

### **TARIFA DE TRANSPORTES**

El creador y propietario de la línea o tren de circunvalación, suscribió contratos de servicio con las casas exportadoras, rigiendo la misma tarifa que existía para los carros, con la diferencia de la seguridad en el transporte, ya que los vinos no sufrían el consabido traqueteo. Y éstos eran los precios: por el transporte de una bota(1) gorda llena se había de satisfacer 3,50 reales; por una cuarta(2) llena, 0,87; por una cuarta vacía, 0,31; por un barril lleno, 0,44, y por uno vacío, 0,11 reales. La tarifa para el millar de duelas(3) (sabido es que en Jerez

un millar de duelas tiene 1.200 piezas) era así: un millar de duelas para bota gorda, 48 reales; para media bota, 36, y 28,80 para cuarta. Por cada 50 flejes de hierro había que pagar 12 reales, y el transporte de materiales diversos, como cal, ladrillos, carbón, leña, etcétera, se pagaba a 7 reales por tonelada.

Dijimos que otras casas exportadoras que no se hallaban en el trayecto, tenían un ramal que comunicaba con él. A Manuel Misa le costó el ramal de su bodega a la vía del urbano, 46.987,89 reales.

### **CAMBIO DE PROPIETARIOS**

Desde su iniciación, muchos años perteneció el urbano a su creador, Federico Rivero O'Neale, y en todo ese tiempo la compañía fue un modelo de exactitud y cumplimiento en el servicio. Pero al traspasar la propiedad el 1 de octubre de 1890 a los Ferrocarriles Andaluces, por la suma de 175.000 pesetas (lo que vale hoy media moto de medio pelo), el servicio comenzó a contagiarse de las deficiencias inherentes de la nueva empresa, empezando a llover, y con razón, las quejas de los usuarios, acostumbrados como estaban a un servicio puntualísimo y formal.

En 1941, el tren urbano pasó a dominio de RENFE. Por un decreto de 24 de enero de dicho año, se constituía la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, asumiendo la totalidad de las antiguas compañías ferroviarias de vía ancha.

### **EQUIPO DE «LA MAQUINILLA**

El jerezano Mariano Gómez Ledesma, antiguo factor de RENFE, recuerda con nostalgia y emoción los veintitantos años que tuvo contacto directo, por razón de su cargo, con el trenito del vino, cuyo equipo estaba integrado por un capataz, el maquinista y el fogonero.

Por la mañana temprano iniciaba su recorrido, e iba de bodega en bodega haciendo el servicio, bien de carga o descarga de vasijas, cajas y demás, por lo que unas veces iba «La Maquinilla» alegre y desenvuelta, si de vacío, y cansina y renqueante, si cargada, acercando las mercancías a los muelles de la estación. Como era lógico, en cada bodega se hacía parada y fonda, invitándose con unos copazos al personal del urbano que, como es de cajón, agradecían y aceptaban la convidada. Hubo un jefe de estación -un esaborío que quiso terminar con esta costumbre, y para ello puso en este servicio a un empleado que, por padecer de úlcera de estómago, estaba condenado a vivir retirado del vino. Pero el

## LOS APODOS DE LAS LOCOMOTORAS

Es curiosísima la nomenclatura que la gente del tren daban a aquellas máquinas entrañables, como de juguetes, mimadas por sus cuidadores, siempre sacándole brillo a los metales, locomotoras pequeñitas como abuelitas octogenarias, echando humo por los cuatro costados, con un silbato agudo, que dejaba turulato al que cogía de cerca. A esta signada con el 01, de nuestro tren del vino, si su nombre de pila fue de «La Jerezana», el familiar que le dimos fue el de «La Maquinilla». A la locomotora que estrenó en 1851 la línea Madrid-Aranjuez, histórica por tanto, y como si la hubieran bautizado en la iglesia de la Virgen de la Paloma, la llamaron «La Madrileña», que suena a nombre de cupletista del Teatro Apolo. La que iba de Valladolid a Medina de Rioseco, le apodaban «La Mataburros», por algo sería. Y muchos jerezanos se acordarán de «La Tomata», que era la fabricada en San Petersburgo y hacía el recorrido diario Jerez-Sanlúcar.

## DESAPARICION DEL TREN URBANO

A medida que Jerez se urbanizaba, se modernizaba, y el transporte empezó a cambiar de rumbo, se vio la inutilidad del tren de circunvalación, no por haber ocasionado accidentes, que jamás los hubo, sino por constituir un estorbo en el casco de la población, acometiendo la empresa de su supresión el entonces alcalde de Jerez, Tomás García Figueras, publicando este bando:

## DESAPARICION DEL FERROCARRIL URBANO

Me es muy grato comunicar a los jerezanos que las gestiones encaminadas a la supresión del ferrocarril urbano han entrado en una fase prometedora. Todas las casas vinateras jerezanas que estaban servidas por esa ferrocarril me han comunicado su conformidad con que sea suprimido. Conozco perfectamente que esta supresión constituye un anhelo unánime de la ciudad y por ello me es muy agradable comunicar a todos, esta grata nueva. Pero no ignoro tampoco que el ferrocarril urbano ha prestado importantes servicios a Jerez y aún hoy los venía prestando en una cierta medida. Conozco también el valor del ferrocarril urbano en caso de emergencias.

Justamente por ello expreso la satisfacción que me produce la decisión de esas casas vinateras que no han dudado en sacrificar su propio, legítimo

y respetable interés en beneficio de una aspiración de la ciudad, que ellas sienten igualmente. Tales conductas ciudadanas del más puro jerezanismo nos imponen la gratitud para ellas paralelamente a la alegría que nos produce culminar un anhelo tan sentido por Jerez.

Ahora, facilitando así extraordinariamente el camino, se continuarán las gestiones para que el propósito puerta convertirse pronto en feliz realidad. Se bien que todos los jerezanos prestarán gustosos su apoyo para que así sea.

Jerez de la Frontera, 3 de abril de 1962.  
EL ALCALDE, Tomás García Figueras.

En 1969, estaba totalmente ultimado el desmantelamiento de la vía férrea del urbano.

## PIEZA DE MUSEO

“La Maquinilla”, en jubilación forzosa, se instaló con todos los honores en el palacio de Fernán Núñez, de Madrid, sito en la calle Santa Isabel, convertido en Museo Ferroviario, en el que figuraba asimismo, en lugar destacado, un retrato del jerezano don José Díez Imbrechts, primer español que intentó construir una vía férrea en nuestro país, de Jerez al Portal, que pudo haber sido el primer tren de España.

De este palacio fue traslado el Museo del Ferrocarril a la soberbia, y ya en desuso, estación de las Delicias, inaugurada que fue por Alfonso XII el 30 de marzo de 1880. Su colosal marquesina, juntamente con el puente metálico sobre el río Tajo, en la línea ferroviaria Madrid-Cáceres-Lisboa, son las dos únicas obras construidas en España por Alejandro G. Eiffel, al que se le atribuyen infinidad de construcciones metálicas de la misma época que, no cabe duda, llevan su estilo, pues creó escuela, al igual que en nuestra época ha sucedido con Eduardo Torroja con el pretensado de hormigón, utilizado por infinidad de arquitectos que han seguido sus pasos.

En las Delicias, pues, fue expuesto cuanto de histórico contenía el Fernán Núñez, y allí se llevó la famosa locomotora 01, «La Jerezana», para nosotros «La Maquinilla,, y allí también, como no, el retrato de don José Díez Imbrechts que, de vez en cuando, abandonando su tieso empaque, su severa postura, guñará picaronamente a <,La Maquinillas, al que ésta, con su chatarrosa voz de locomotora requetevieja, y con la gramática parda aprendida en sus buenos garbeos por el barrio juncal de los pechisacaos, corresponderá al arrumaco del gentil-hombre aquel con bigotes, paisano y vecino, dicién-

# CONSTRUCCIÓN DE LAS MAQUETAS DE LA ASOCIACIÓN

## MAQUETA EN ESCALA H0

Las medidas del tablero son 3,40 X 1,22 cm. Está subdividida a su vez en dos circuitos pero intercomunicados que permiten el paso de uno a otro para los vagones de ejes aislados pero no para máquinas ni vehículos con ejes sin aislar.

Uno de ellos, el exterior, es el clásico óvalo con dos vías de apartadero conectadas a la vía principal y situadas respectivamente en cada tramo lateral recto del óvalo por su parte interna. Este circuito es para material con tracción en corriente continua convencional a 16 v.

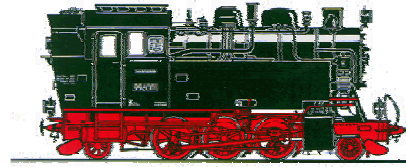
El otro circuito, inscrito dentro del primero, es también un óvalo con las mismas características del ya citado, pero que posee además una vía en diagonal que une los extremos opuestos de los dos tramos rectos laterales y que permiten la inversión del sentido de marcha de los trenes. De esta diagonal y mediante 5 desvíos y uno transversal surgen 5 vías que constituyen una playa de estacionamiento. Este segundo circuito es para vehículos con tracción a corriente alterna.



## MAQUETA EN ESCALA N

Las medidas del tablero son 2,44 X 1,22 cm. En esta escala se ha optado por un solo sistema (corriente continua) y básicamente consiste en dos óvalos paralelos y concéntricos que al llegar a la zona de la estación poseen 4 vías dado que cada circuito posee una vía de desvío correspondiente. En el lado opuesto se puede acceder a una playa de estacionamiento y maniobras de 6 vías y a una salida que conduce mediante una rampa ascendente que se vuelve helicoidal

hasta una meseta elevada a la que cariñosamente se la ha puesto el apodo de "zigurat"



Desde estas humildes páginas, hacemos un llamamiento a los interesados en el ferrocarril en sus diferentes facetas, a que se animen y se pongan en contacto con nuestra Asociación

Nuestro lugar provisional de reunión provisional **Centro de Barrio de Madre de Dios, todos los lunes a las 20.00 horas**, donde podrás comprobar "in situ" como se construye una maqueta ferroviaria.

# ANÍMATE Y HAZTE SOCIO

Nuestros teléfonos son:  
**956- 31.45.40 629.35.71.21**

Nuestra página en internet:  
[http://www.es.geocities.com/axafjerez\(en construcción\)](http://www.es.geocities.com/axafjerez(en construcción))

Nuestro correo electrónico:  
axaf-



[jerez@yahoo.es](mailto:jerez@yahoo.es)