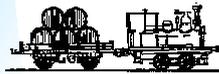
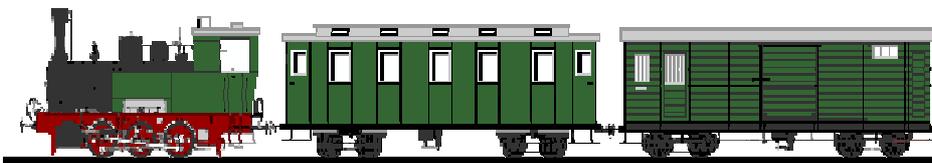


LA MAQUINILLA



Volumen 1, nº 1
Abril de 2.002



EDITORIAL

Como se dice por aquí, ivámonos, que nos vamos!: Ya van dos números de esto que seguimos empecinándonos en llamar boletín.

Nuestra asociación sigue creciendo en proporción aritmética mientras nuestro déficit lo hace en proporción geométrica, aunque cada vez somos más ricos en ilusión y trabajo.

Estamos empezando a diseñar nuestra tercera maqueta, producto del "desdoblamiento" de la existente en HO, que a partir de ahora será solamente territorio de "märklineros", felices por verse libres del cinturón de

HO corriente continua. A su vez, los "continuístas" gozan de un nuevo terreno para ellos solitos y donde empezar a soñar con túneles y viaductos.

Tenemos un par o tres proyectos bastante sonados en colaboración con el Ayuntamiento de nuestra ciudad, pero de momento no vamos a contar nada por aquello de que no es bueno vender billetes para un tren que todavía no tiene locomotora enganchada. O sea que, de momento, silencio y secreto. Vamos, que no pensamos "soltar prenda" de una exposición sobre el CXXX aniversario del F.C. Urbano de Jerez, ni sobre un circuito público para tre-



Vista lateral de la Estación de Jerez

nes de 5" ó 7", ni sobre un futuro museo ferroviario.

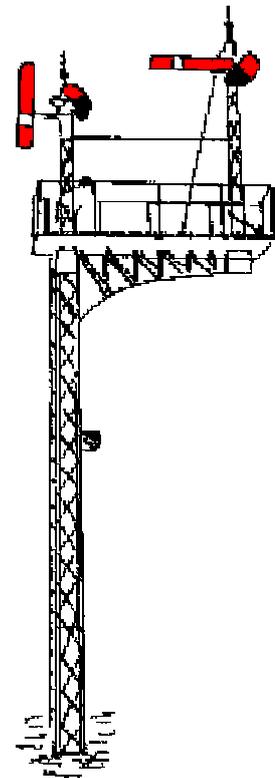
Jerez pudo haber sido la cuna del primer ferrocarril español... y no pudo ser. Pero ahora, puede ser una ciudad modelo (así como suena) de desarrollo urbanístico en torno al tren y, entre Ayuntamiento, nuestra asociación y quienes otros colaboren...ivamos a hacer que sea!

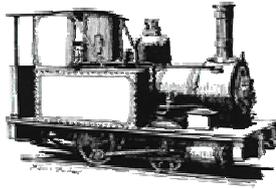
Un abrazo y imarcha a la vista!

Pedro A. Martín Rielo

Contenido

Historia del Ferrocarril	2
Viajando por la Red	3
Remodelación Ferroviaria	4
La Estación de Mercancías	5
La Nueva Maqueta	6
Ferromanía	7





HISTORIA DEL FERROCARRIL EN JEREZ (I)

Marcelino Calero, quien en 1827 solicitó al Gobierno español la primera concesión de camino de hierro, fue el primero en adivinar la importancia del ferrocarril para el comercio vitivinícola jerezano. Sus ideales, al principio, no fueron respaldados. La fotografía de archivo nos muestra una primitiva máquina cargando cajas de vino junto a la bodega de Pedro Domecq.

La primera línea ferroviaria española se inauguró en 1848; la de Barcelona a Mataró, justamente 23 años más tarde del tren británico y 20 del francés. Pero lo curioso para Jerez

es el haber obtenido la primera licencia que se dio en la nación para que la fiebre del nuevo sistema de comunicación vial tuviera su primer éxito en la ciudad del vino.

Don Marcelino Calero y Portocarrero solicitaba en 1827 la primera concesión de camino de hierro que concedió el Gobierno español. Años antes había estado en nuestra ciudad Roberto Stephenson, hijo del inventor del prodigioso vehículo, que vendría a revolucionar todas las ideas de comunicación en el pasado siglo, y quizás sería éste propio inglés el que propagó por Inglaterra un

folleto con el título 'Camino de hierro desde Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda'. Habían transcurrido dos años del estreno de la línea Stockton a Darlington y faltaban aún dieciocho para que el primer ferrocarril español fuese una realidad.

Las avanzadas ideas de don Marcelino Calero no fueron en absoluto secundadas por los jerezanos, que se santiguaban y asombraban ante la sola mención de aquél instrumento diabólico que atravesaba la campiña con humos y ruidos. En 1838 caducó la concesión y los planes del idea-



lista Calero no fueron más que humo, ideas fantásticas-en las que se adivinaban un grandioso futuro para el comercio vitivinícola jerezano-, que no llegaron a cuajar más que en su grandiosa fantasía. Su socio, el comerciante gaditano José Díez e Imbrechts, que abrigaba mayormente la esperanza de la construcción de un carril de hierro desde Jerez al Portal, o muelle sobre el río Guadaléte,, había cedido sus derechos a Calero en 1830, a partir de cuyo año, lo que había surgido como una comunicación comercial se

“Don Marcelino Carrero y Portocarreo solicitó en 1.827, la 1ª concesión de un ferrocarril en España”

había transformado en comunicación de viajeros. Algún tratadista ha comentado que estos prolegómenos ferroviarios se pueden conceptualizar dentro de la «arqueología del ferrocarril española. Se barajaban líneas con ramales en Sanlúcar y Chiclana y sería incontable el número de folios, expedientes, legajos, sueltos, revistas..., que se gastaron en estudiar las mil y una utilidades que el nuevo invento podía fecundar en nuestra provincia.

Por fin, el jerezano Luis Díaz Somera, nieto del inventor de la locomotora, obtuvo una li-

cenia provisional para la construcción del ferrocarril de Jerez a Cádiz por el Trocadero y el castillo de San Lorenzo del Puntal. Empalmaría el camino con El Puerto de Santa María y las obras comenzaron en 1852.

La sociedad denominada 'Ferrocarril, entre Jerez, El Puerto de Santa María y Cádiz' conseguía inaugurar el primer tramo (Jerez-El Puerto) el 1854 y en 1856 el tramo comprendido entre El Puerto y el Trocadero.

(continuará)



VIAJANDO POR LA RED

Ya que está tan de actualidad internet, y el que más o el que menos, acabará algún día "viajando" por la red, en esta sección analizaremos, la multitud de páginas web dedicadas a nuestra afición. En esta ocasión y que mejor para empezar que la web del Museo del Ferrocarril de Delicias (Madrid).

Título: Museo del Ferrocarril

Dirección:

<http://www.museodelferrocarril.org>

Esta página patrocinada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, tiene una información amplísima y exhaustiva, recogiendo todos los posibles perfiles y detalles que ofrece el Museo del Ferrocarril a sus visitantes o que quieran participar en algunas de sus actividades.

La página comienza mostrando las claves de información:

tarifas, accesos, horarios y datos para contactar. Prosigue presentando la Estación de Delicias, la más veterana de las estaciones madrileñas que con el uso que viene teniendo ya hace más de 10 años, mantiene el sabor de otras épocas de mayor esplendor.

Los menús desplegables e intuitivos nos acercan a multitud de nuevas páginas como por ejemplo las visitas "virtuales" a diversos espacios del museo. En el desplegable de "actividades" abruma por su amplia oferta. Esto demuestra el dinamismo de este museo, que no se limita a conservar piezas, sino que pro-

mueve nuevas actividades, básicamente centradas en el mundo del ferrocarril, pero también en otros ámbitos de la sociedad y la cultura.

En el apartado de las restauraciones detalla el paso de las piezas antes de exhibirse en el museo, en esta sección muestra el antes y el después de cada pieza.

Dos temas singulares cierran la web. Uno presenta la exposición itinerante del museo y la otra el famoso Tren de la Fresa.

En resumen, una brillante página, muy accesible amena de contenido y sobre todo muy interesante para los amantes del ferrocarril.



REMODELACIÓN FERROVIARIA DE JEREZ (continuación)

Siguiendo con el artículo sobre la remodelación ferroviaria de Jerez aparecido en el nº 0, continuamos con este resumen.

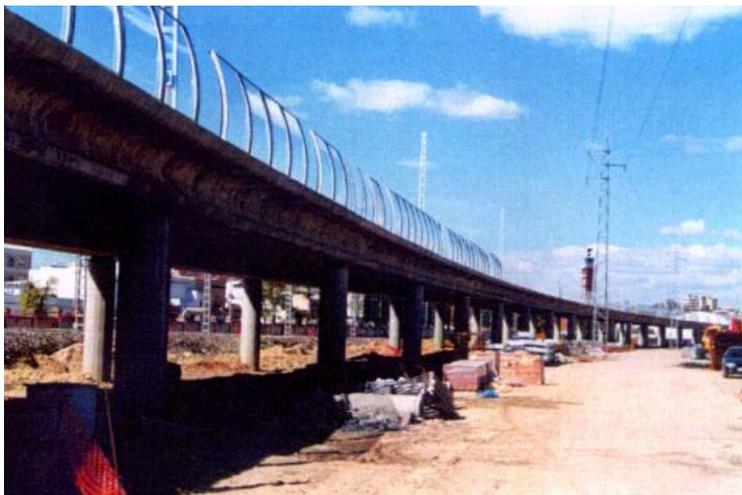
Se trata de 3,9 kilómetros de longitud y 40.267.810,9 euros de presupuesto. Este proyecto consiste en realzar el tren elevándolo por encima de la ciudad, a diferencia de Cádiz, que ha optado por el soterramiento de las vías.

Entre las actuaciones de este proyecto destaca el tramo comprendido entre Vallesequillo y Sementales, con un presupuesto aproximado de 30.050.605,2 euros. Está financiada por el Gobierno (55%), Junta de Andalucía (25%) y Ayuntamiento (20%).

Las inversiones ferroviarias en Jerez contemplan a su vez otras actuaciones como la construcción de la nueva Estación de

Mercancías, que ya ha sido finalizada e inaugurada el pasado 27 de septiembre de 2001 por el Ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos. Su presupuesto ha sido de 6.707.295,08 euros financiados íntegramente por el Gobierno de la nación.

Asimismo, se contempla la construcción de la Estación de Pasajeros del Aeropuerto, con un presupuesto de 7.043.861,8 euros. Este proyecto se encuentra en estos momentos culminado a la espera de ser licitado.



“El 27 de Septiembre de 2.001, se inauguró la nueva Estación de Mercancías de Jerez”



LA NUEVA ESTACIÓN DE MERCANCÍAS DE JEREZ

Estas obras fueron inauguradas el pasado 27 de septiembre por el ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, son trabajos incluidos en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 y son consecuencia del convenio de 12 de diciembre de 1995 para la concertación de actuaciones entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Jerez, en el que se contemplaba el traslado de la estación de mercancías de Jerez a la denominada Ciudad del Transporte.

La antigua estación ferroviaria de mercancías estaba situada junto a la de viajeros pero a la hora de abordar la solución de los problemas que plantea el paso del ferrocarril a través del centro de la ciudad se consideró el traslado de la misma como primer actuación imprescindible.

La nueva estación tiene una superficie de 162.000 metros cuadrados de superficie y está próxima al aeropuerto de Jerez. Su playa de vías consta de dos vías electrificadas de circulación, dos que dan servicio a una playa de contenedores y a un muelle cerrado de cargas, una vía apartadero de servicio a la azucarera Ebro y otra electrificada de maniobra en culatón en el lado Sevilla.

Dentro de estas obras también está un edificio para albergar las dependencias técnicas de la estación y un muelle cerrado de carga de 1.200 metros cuadrados de superficie.

La estación ha sido equipada a su vez con una superficie de 11.500 metros cuadrados para el almacenamiento de contenedores dotada con toma de corriente para contenedores frigoríficos.

Está dotada a su vez de unas modernas instalaciones de seguridad y señalización ferroviaria.



“ La superficie de la nueva estación de mercancías es de 162.000 metros “

Vista aérea de la nueva Estación de Mercancías de Jerez
Foto. Ministerio de Fomento

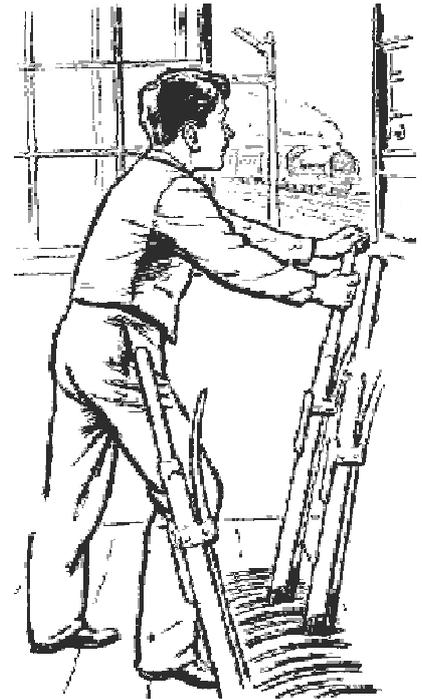
¡ MAQUETAS! ¡ MÁS MAQUETAS !..... ESTO ES LA GUERRA

Seremos lo que seamos, pero..... Hispánicos ¡ hasta la muerte!. Comenzamos con dos maquetas a la vez, una para escala N y otra para HO y, sin por supuesto terminarlas nos hemos liado con otra de HO en corriente continua.

Esta vez se ha optado por un circuito simple de recorrido más largo y que no permite la circulación de dos trenes, habiendo sacrificado la doble vía en aras de una mayor longitud de recorrido, habiéndose elegido un diseño en " 8 ", haciéndose el cruzamiento de una vía sobre otra mediante un puente elevado que, " si los jefes de obra " no cambian de opinión, será mixto de piedra y metálico.

En la parte central inferior se ha dispuesto una estación rural y en el frontal existente un pequeño apeadero con vía de rebase. Se ha previsto asimismo una vía muerta longitudinal en uno de los laterales más largos con la intención de, en un futuro, darle una salida para conexión con otro tablero de ampliación.

La decoración está prevista de manera " nuestra" o sea, mediterránea, o sea, huyendo de los idílicos y perfectos paisajes verdes de Suiza y Alemania. Si nos animamos cabría la posibilidad de hacerla " partida " es decir "cortarla" mediante un plano vertical de manera que según el ángulo desde el que se mire la maqueta, ésta parezca dos diferentes.



Locomotora diesel 1.600, en la Estación de Jédula, con tolvas de remolacha. Verano de 1.994

FERROMANÍA

En esta sección iremos mostrando los diferentes artefactos, utensilios, prendas etc. etc., que tienen que ver con nuestra afición "ferrocarrilera".

En esta ocasión presentamos dos relojes con motivos ferroviario de nuestro Presidente Pedro Martín Rielo y una "palomitera" para hacer palomitas, claro está, de nuestro buen amigo Juan Manuel Iglesias.



Esperamos tu colaboración.
Máندانos fotos, artículos, etc.
sobre el ferrocarril.

Nuestra Web
<http://www.es.geocities.com/axafjerez>

E-Mail: axafjerez@yahoo.es

Hazte socio y no te aburrirás

Coordinador del Boletín: MANUEL CARRIZO VÁZQUEZ

Edita: AXAF.

Sede provisional: Centro de Barrio de Madre de Dios (junto Restaurante Casa Pepa).

Horario: Todos los lunes a partir de las 20.:00 horas

Teléfonos: 956- 31.45.40 629.35.71.21

E-Mail. axafjerez@yahoo.es

