

ADIOS A UN VIEJO FERROCARRIL



Ha sido clausurada la línea de Jerez a Bonanza

El pasado 6 de octubre ha cesado el servicio ferroviario en la línea de Jerez a Bonanza.

EL alegre pitar de la locomotora tiene hoy un acento melancólico sobre la campiña llena de sol y olor a uvas maduras, a rastrojeras quemadas y a viento salado de mar que acaricia las suaves lomas de viñedos. El tren parece despedirse de la vieja tierra, del paisaje en el que ya estaba integrado, pese a no ser más que un recién llegado con apenas cien años de historia. El vino de los lagares, los toros que pastan tras las cercas, el galope de las manadas de caballos, las nubes que pasan y el hombre de cara y manos fatigadas por el trabajo, le habían precedido. El tren encontró un lugar en aquel mundo impuesto por la necesidad económica. Ahora la misma economía exige la desaparición de este pequeño ramal. Las cifras son inexorables. El porcentaje de explotación en la línea de Jerez a Bonanza alcanzaba el 600 por 100, es decir, por cada peseta de ingresos había seis de gastos.

Entretanto el tren, como todas las cosas que pierden su sentido utilitario, había quedado reducido a su simple dimensión humana adquirida a fuerza de años en el contacto cotidiano de vidas y sentimientos. Sólo era ya una especie de ágora donde se reunían las gentes dispersas, sin demasiadas prisas. Viajeros a los que no le importaba regalar su tiempo en las esperas.

Este pequeño trayecto era como una rama muerta unida todavía al tronco principal. Una rama que había que podar para que el tronco no pierda su vitalidad.

DECADENCIA DE LA LINEA

La línea, de 29 kilómetros de longitud, atravesaba la zona de viñedos de Jerez, donde se encontraba el apeadero de Las Tablas, pasaba por Sanlúcar de Barrameda y finalizaba en Bonanza, el puerto de la desembocadura del Guadalquivir.

La decadencia de Bonanza, cuyo tráfico ha sido absorbido por Sevilla, eliminó la casi única razón de ser de este ferrocarril. Sanlúcar de Barrameda, la otra estación importante del trayecto, puede escauzar su transporte por la línea que la une al Puerto de Santa María.

El único tráfico digno de tener en cuenta que se realizaba por la línea de Jerez a Bonanza era el procedente de las bodegas de Jerez, a través del apartadero situado a la salida de la estación de Alcubilla. Dicho apartadero, que recibe y



Estación de Jerez-Alcubilla



Uno de los últimos trenes



Estación de Sanlúcar de Barrameda



El apartadero de las bodegas continúa en servicio

manda numerosas expediciones de carbón, azúcar, alcohol y mercancías de detalle, continuará prestando servicio para enlazar con la línea general de Sevilla a Cádiz.

En cuanto al servicio de pasajeros era atendido por dos circulaciones en cada sentido, una por la mañana y otra por la tarde. El número de billetes vendidos por término medio diariamente no llegaba al centenar. Una línea de autobuses sustituye con ventaja a estos trenes, de cuya desaparición dan cuenta emocionada nuestros corresponsales en las primeras páginas de este mismo número.

HISTORIA

Sin embargo, este pequeño ramal tiene una historia interesante. La línea de Jerez a Sanlúcar fue una de las primeras cuya construcción se autorizó en España, nada menos que en 1830. Claro que aquella línea no efectuaba el mismo recorrido que la clausurada ahora, ya que iba de Jerez al Puerto de Santa María y prolongada después por Rota llegaría a Sanlúcar. Este ferrocarril solicitado en 1829 por don Marcelino Calero Portocarrero fue conocido como el de María Cristina. Jerez tenía entonces, como ahora, un intenso tráfico comercial con Inglaterra, a donde se enviaban sus preciados vinos. No es extraño que estos intercambios inspiraran la idea de implantar el nuevo medio de locomoción que acababa de nacer en Inglaterra, para mejorar las condiciones de transporte desde las bodegas a los puertos de la costa gaditana. No obstante, la idea fue abandonada en 1838 por falta de capital.

A partir de 1852, fecha en que fue señalada la conveniencia de construir ferrocarriles en Andalucía, se realizan nuevas gestiones para trazar una vía férrea que desde Sevilla seguiría la orilla del Guadalquivir hasta Sanlúcar y después por la costa llegaría a Cádiz. Pero los pueblos interesados en el trayecto directo, por el interior, se opusieron al proyecto.

En 1854 los regidores González e Hidalgo solicitaron la construcción del ferrocarril de Jerez a Bonanza, para cuya obra se prestaba la empresa de Jerez al Trocadero. Tampoco dieron resultado dichas gestiones ni las que, en 1857, realizó don José Gabarrón, pese a que este último llegó a obtener permiso de construcción en 1861. Se sucedieron nuevas tentativas, con intervención incluso del célebre don José de Salamanca que exigía la condición de que Sanlúcar costeara la mitad del importe de las obras, hasta que el propietario de Andaluces, don Joaquín de la Gándara, se prestó a construir la línea desde Jerez a Sanlúcar. Como escaseaban los recursos económicos, el pueblo y Ayuntamiento de Sanlúcar adquirieron las acciones que faltaban por valor de seis millones de reales.

Los trabajos se iniciaron en agosto de 1866, bajo la dirección del ingeniero barón Leopoldo Brokman, y la línea se inauguró el 31 de agosto de 1877. En 1883 se prolongó a Bonanza, con un ramal hasta el muelle metálico. Como dato curioso añadiremos finalmente que este ferrocarril fue el primero en España equipado con carril de acero.

FERNANDO F. SANZ

(Fotos del autor.)