

Información del PH

Los poblados ferroviarios en Andalucía: una historia desconocida

Domingo Cuéllar Villar > Miguel Jiménez Vega > Francisco Polo Muriel

Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Universidad Autónoma de Madrid

Resumen

Este artículo plantea la importancia que han tenido los poblados ferroviarios, tanto desde el punto de vista del análisis netamente histórico y social, como desde la óptica de su relevancia patrimonial. Se recogen aquí la importante presencia de poblados ferroviarios en Andalucía, la más numerosa de España, y sus características principales. A continuación se enumeran cuáles son estos poblados y qué evolución histórica tuvieron. Por último, se hace un recorrido por el diferente conjunto de edificios e instalaciones que conforman un singular patrimonio histórico industrial bastante desconocido. También se señala el valor del patrimonio documental y gráfico y del testimonio oral como parte integrante del conjunto. La reflexión final va encauzada a la necesidad de aplicar políticas de protección a estos poblados para evitar el grave deterioro que están sufriendo, el cual puede llevar en pocos años a su total desaparición.

Palabras clave

Andalucía
Ferrocarriles
Historia
Patrimonio industrial
Patrimonio inmueble
Poblados ferroviarios

Introducción

De todos es conocido el papel relevante que el ferrocarril ha jugado en la construcción de la sociedad moderna. Su arranque, en la tercera década del siglo XIX, marca de un modo claro el inicio de la Revolución Industrial que se prolongó durante todo el siglo XIX y tuvo su continuidad con nuevas transformaciones tecnológicas, políticas, económicas, sociales y culturales durante todo el siglo XX. Uno de los símbolos más representativos de toda esta metamorfosis ha sido el ferrocarril y todos los efectos de cambio y modernidad asociados a él.

La llegada del ferrocarril provocó, en primer lugar, un cambio en la percepción que el hombre tenía del espacio y del tiempo y de su relación con el territorio. El ferrocarril vendría a reducir largos viajes de una semana a apenas 24 horas, con lo cual todo estaba más cerca, más accesible. También los mercados verían modificarse su ámbito de influencia de manera notable, con el ferrocarril fue posible la unificación del mercado nacional y el crecimiento de la inversión, pública y privada, en capital social fijo. Provocó, así mismo, el nacimiento de la empresa moderna en forma de organización corporativa multidepartamental, sistema que fue exportado de Estados Unidos a Europa y de las empresas ferroviarias al resto de las industrias y servicios. La estructura actual de las empresas tiene su origen en el nacimiento de las empresas ferroviarias¹.

Este nacimiento de la moderna empresa impulsó la relevancia que tomaron los ingenieros y técnicos en general cuya formación fue requerida para dirigir a estas empresas. El ingeniero no sólo construía, sino que también dirigía, de ahí dieron el salto a la política, donde competirían con abogados y economistas. Pero el papel de ingeniero en el diseño y realización del ferrocarril fue de indudable importancia. La era de los ingenieros mostró al mundo las capacidades del hombre para realizar soluciones a serios y complejos problemas en el trazado de líneas o en la realización de las obras de fábricas que el ferrocarril construyó y levantó durante más de 150 años.

El ferrocarril fue también intensivo en trabajo durante mucho tiempo, tanto durante el periodo de construcción, como durante la explotación, necesitando grandes volúmenes de mano de obra en el primer caso para afrontar los retos de la construcción de los tendidos ferroviarios cuyas características de evitar las grandes pendientes (por debajo, por lo normal de 20 milésimas, y con un tope de 30, donde está el límite de la adherencia) y los reducidos radio de curva (normalmente por encima de 500 metros) precisaba la realización de grandes desmontes y de la construcción de grandes obras de fábrica o el horadado de túneles. Cuando el ferrocarril estaba construido, la explotación de su servicio requería personal de media y alta cualificación, ingenieros, abogados, economistas, etc., pero también gran número de trabajadores de baja cualificación para atender los múltiples servicios que cubría el ferrocarril:

circulación, tracción, talleres, vía y obras, servicio comercial, etc. En el caso español, hasta el paso de la mitad del siglo XX, el ferrocarril sería con diferencia el mayor promotor de empleo en nuestro país, tanto de modo directo, ferrocarriles de vía ancha, ferrocarriles de vía estrecha, servicios metropolitanos, tranvías, etc., como de forma indirecta, con los servicios de talleres, fábricas y servicios que se alimentaron de la actividad del ferrocarril².

También el ferrocarril fue cauce de la revolución social que vendría pareja a la revolución industrial. La construcción de la moderna sociedad democrática tendría que atender no sólo a las demandas de las nacientes clases burguesas medias, sino que también la masa proletaria tendría cada vez una voz más fuerte e importante. Los ferroviarios fueron cauce de demandas sociales y vértice del éxito o el fracaso de huelgas y de reivindicaciones sociales en la sociedad moderna. Las ideas se transmitían de modo más rápido por el telégrafo y el ferrocarril³.

La enumeración de todos estos ejemplos de cambios sustanciales en la sociedad de los que fue protagonista el ferrocarril, cambios que nos han formado como miembros de una sociedad moderna y de los que hoy nos resulta difícil liberarnos, ha aportado un inmenso patrimonio cultural, en su más amplia acepción que, sin embargo, resulta sorprendentemente desconocido para la mayoría de la sociedad. Ese desconocimiento lleva a su falta de valoración, y esta carencia, inexorablemente a su destrucción y desaparición⁴.

Este breve artículo quiere contribuir a la difusión de una parte del patrimonio histórico ferroviario que resulta hoy en día desconocido para muchas personas. Sin embargo, la experiencia de estos investigadores desde que se pusieron a trabajar en estas cuestiones ha resultado sorprendente y, en cierto modo, contradictoria: existe una clara disposición a conocer cuestiones relacionadas con la historia del ferrocarril. Bien sea por ese halo mítico que se fraguó de generación en generación como bálsamo de fierabrás sanador de todos los males del aislamiento y del subdesarrollo económico, bien por la presencia habitual en las familias de alguno o varios ascendientes cuya vida estuvo ligada de un modo u otro al ferrocarril, la demanda de información o la transmisión de la misma genera un interés inusitado. La "pasión por los trenes" ha calado profundamente en nuestra sociedad y es un activo que no hemos de perder, sino que hemos de alimentar y fomentar para su transmisión a generaciones futuras, pero, sobre todo, para nuestra propia afirmación. Somos, sobre todo, historia.

Los poblados ferroviarios: concepto y clasificación

En la historiografía ferroviaria siempre ha estado presente la valoración del legado patrimonial de tan significativo acontecimiento que acabamos de describir. El estudio de sus empresas, de la



1

construcción de sus líneas, de la evolución tecnológica de sus locomotoras o del papel de los magníficos edificios de las grandes estaciones como "catedrales del siglo XIX" ha tenido, y sigue teniendo, especial interés por un numeroso acervo de investigadores que han dejado plasmadas en sus obras las diferentes epopeyas de la historia del ferrocarril⁵. Sin embargo, como en tantos otros casos de la historia del ser humano, han quedado semiocultas las actividades de los ciudadanos más modestos, aquellos que son difíciles de encontrar en los grandes acuerdos y convenios, pero que fueron verdaderos protagonistas de la historia ferroviaria, y de la Historia con mayúsculas.

En este sentido la logística del ferrocarril, sobre todo una vez superada la primera etapa de consolidación y cuando las primeras líneas dispersas se convirtieron en redes consolidadas, necesitó de una serie de instalaciones en múltiples sitios para atender a los servicios de transporte, reparando y revisando locomotoras y vagones, suministrando combustible, clasificando vagones y mercancías por lugares de destino y procedencia, regulando el tráfico, atendiendo a la conservación de la infraestructura y de la superestructura ferroviaria. Estos lugares fueron creciendo por toda la geografía ferroviaria, ubicándose habitualmente en puntos estratégicos como nudos de afluencia de varias líneas de ferrocarril, al pie de pasos montañosos especialmente complicados, en enclaves fronterizos o, simplemente, donde las empresas explotadoras del ferrocarril consideraran oportuno. Este es el origen de lo que definimos como Poblados Ferroviarios. Sin embargo, estas características las pueden tener decenas de enclaves en España, por lo que es preciso afinar esta definición. A esta estrecha relación con la producción ferroviaria habría que sumar la consolidación de un número de habitantes suficiente y estable que permitiera la generación de servicios, aunque fueran los propios de un pequeño núcleo de población. Este crecimiento estaría sustentado, lógicamente en la presencia de las familias de los trabajadores del ferrocarril, siendo necesario para su alojamiento la construcción de viviendas, bien por iniciativa privada, bien por iniciativa de las propias empresas ferroviarias. Junto a

Información del PH

Los poblados ferroviarios en Andalucía: una historia desconocida

Domingo Cuéllar Villar y otros

Tabla 1. Clasificación y características de los Poblados Ferroviarios en Andalucía

Tipología	Nombres	Provincia	Compañías ferroviarias ⁶	Fecha de origen	Nº máximo de hab. (año)
	Estación de Bobadilla	Málaga	ANDALUCES AR	1862	2.044 (1960)
	Estación de Espeluy (Las Estaciones de Espeluy)	Jaén	ANDALUCES MZA	1881	657 (1981)
Poblados Ferroviarios Puros	Estación Linares-Baeza (Baeza Empalme) (El Arquillo)	Jaén	ANDALUCES MZA SUR CETE TELSA	1866	3.762 (1960)
	Estación de Moreda	Granada	SUR ANDALUCES	1902	177 (1940)
	Vadollano (Vadollano-Linares)	Jaén	MZA	1877	366 (1940)
Poblados Ferroviarios Mixtos	Los Rosales (Tocina-Empalme)	Sevilla	MZA	1870	4.094 (2001)
	Villanueva del Río y Minas	Sevilla	MZA	1876	10.385 (1960)
Aldeas Ferroviarias Puras	Doña María-Ocaña	Almería	SUR ANDALUCES	1895	154 (1940)
	Nacimiento	Almería	SUR ANDALUCES	1895	67 (1940)
Aldeas Ferroviarias Mixtas	Mengíbar-Las Palomeras	Jaén	MZA	1866	654 (1960)
	Puerto de la Laja	Huelva	BEDE	1884	173 (1940)
Barrios ferroviarios Puros	Estación de Belmez	Córdoba	MZA ANDALUCES	1868	85 (1888)
	Los Prados	Málaga	ANDALUCES	1929	sd
Barrios Ferroviarios Mixtos	Estación de Guadix	Granada	SUR ANDALUCES GR	1895	2.295 (1960)
	Santa Fe-Alhama	Almería	SUR ANDALUCES	1912	187 (1940)
	Estación de Serón	Almería	GSSR	1894	106 (1960)

Fuente: Elaboración propia

estas viviendas aparecerían pronto tiendas, escuelas, capillas, servicios médicos, etc., todos estos en diferente proporción e importancia. Sin embargo, aunque el ferrocarril fuera el embrión del establecimiento de estos núcleos de población nuevos, también era habitual la presencia de otras actividades económicas que necesitaban del ferrocarril, en este caso estarían las actividades mineras, muy intensivas en transporte o los enclaves fronterizos, generados a partir del establecimiento de una línea ferroviaria, entre otros. En estos casos, el poblado ferroviario crecía alimentado por los efectivos del ferrocarril y por los de la actividad económica asociada. Hemos de hacer una advertencia, cuando hablamos de poblados ferroviarios no nos referimos a pueblos o ciudades ya existentes en el periodo preferroviario a los que se añade la actividad ferroviaria como un elemento de crecimiento o de transformación, ese sería otro objeto de estudio, no menos apasionante. Los poblados ferroviarios son núcleos de población totalmente nuevos, donde antes no había población estable reconocida y en los que la llegada del ferrocarril provoca el nuevo asentamiento.

Dentro de estos poblados, podemos encontrar diferentes tipologías. En primer lugar distinguiremos entre los puros y los mixtos. En los primeros la presencia del ferrocarril era tan acusada que la mayoría, cuando no la totalidad, de sus habitantes eran trabajadores del ferrocarril, a los que se sumaban sus familias, mientras que en los casos en los que la importancia de otras actividades económicas como la minería, el tráfico portuario o el servicio de aduanas comparte protagonismo con el ferrocarril son calificados como mixtos. Además, unos y otros podían tener diferentes dimensiones que irían desde la escala mayor, los poblados, con toda una serie de servicios y dotaciones sociales a los que ya hemos hecho mención, a las aldeas ferroviarias, en las que sólo podemos contabilizar, además de los servicios ferroviarios, agrupaciones de viviendas sin otros servicios, y, por último, a los barrios ferroviarios, que eran núcleos integrados físicamente dentro de otros núcleos mayores de anterior existencia, o muy próximo a ellos, pero que tenían una fuerte identidad ferroviaria, encontrándose habitualmente en el extrarradio de la población antigua o muy próxima a la misma.

Los poblados ferroviarios en Andalucía: historia y patrimonio

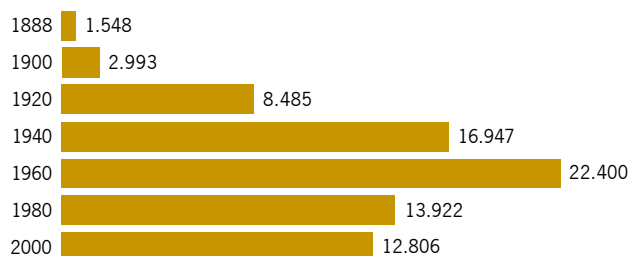
Poblados, aldeas o barrios ferroviarios constituyen un fenómeno de gran implantación conforme el ferrocarril extiende y consolida su actividad. Desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que inició este proyecto en 2002, se han identificado ya casi medio centenar de estos núcleos de los que se han estudiado todos los aspectos conocidos de su origen, desarrollo y, en la mayoría de los casos, ocaso, coincidiendo con el cambio en los ritmos de la explotación del ferrocarril en España desde finales de la década de 1970. Estos poblados ferroviarios se han distribuido de

modo desigual por todo el territorio español, concentrándose la mayoría de ellos en la mitad sur de la península, siendo la actual comunidad autónoma de Andalucía la que concentra un número más alto, hasta un total de dieciséis. Su enumeración es la que se anota en tabla 1, con sus características principales.

Como se puede comprobar, la mayoría de los poblados ferroviarios se encuentran configurados ya en el siglo XIX, con los primeros compases de la actividad ferroviaria. Sin embargo, en algunos casos encontramos una diferencia entre la apertura al servicio de la estación ferroviaria y la fecha en la que fijamos el surgimiento del poblado ferroviario. Las razones de este salto cronológico están en la construcción de nudos ferroviarios, la puesta en marcha de talleres o depósitos de locomotoras o la construcción de nuevas infraestructuras. Buen ejemplo de ello serían el poblado de la estación de Espeluy, en Jaén, que hasta la inauguración de la línea de Andaluces entre Linares y Jaén era una sencilla estación de paso⁷, el poblado de Santa Fe-Alhama, en Almería, que no adquiriría importancia hasta la implantación de la tracción eléctrica entre esta estación y la de Gérgal en 1912⁸, o el de Los Prados, en Málaga, que se desarrollaría a partir de 1929 con la construcción de una gran estación de clasificación y unos talleres de reparación⁹. En el resto de los casos, existe una clara correlación entre la apertura al servicio de la estación y el desarrollo de un núcleo de población a su alrededor.

Desde el punto de vista de las empresas que operaron en estos poblados, lógicamente, tendrían mayor presencia las más importantes, como era el caso de MZA o de ANDALUCES, que tendrían una fuerte competencia en todo el valle del Guadalquivir, compartiendo en algunos casos instalaciones en las estaciones a las que afluirían líneas de ambas compañías. También las líneas de SUR contarían con un número de poblados importante, que se justifican por un trazado que discurría alejado de núcleos de población relevantes, especialmente en su tránsito por la provincia de Almería, lo que obligaba a los ferroviarios y a sus familias a establecerse cerca de los puntos de trabajo.

Gráfico 1. Evolución de la población de hecho en los poblados



Fuente: elaboración propia a partir de Nomencladores de población

Información del PH

Los poblados ferroviarios en Andalucía: una historia desconocida

Domingo Cuéllar Villar y otros

La pista demográfica es un significativo dato que nos muestra la magnitud que tuvieron estos poblados. Según la información recogida en la tabla 1, la gran mayoría alcanzaría su cénit en las décadas de 1940 y 1960, ya que la evolución creciente del empleo en el ferrocarril llegaría precisamente hasta estas fechas, lo cual hacía que se incrementasen también los habitantes en los núcleos estrechamente ligados al ferrocarril. Los principales nudos ferroviarios andaluces, estación de Bobadilla, estación de Espeluy, Linares-Baeza, estación de Guadix o Vadollano serán una buena muestra de ello.

Entre las excepciones a esta norma es llamativa la situación de continuo crecimiento de Los Rosales, población que precisamente alcanza su máximo en la actualidad. Este desarrollo, ajeno a las dinámicas ferroviarias, no supone una excepción en el ámbito nacional, entre los que podemos señalar los casos de Las Matas, en Madrid, y Puerto de Sagunto, en Valencia, y muestra la importancia de dos causas que han motivado esta circunstancia: los efectos de arrastre de la proximidad de Sevilla, que ha potenciado la zona como destino residencial, y el desarrollo de industrias agroalimentarias en la zona, que han convertido al término municipal de Tocina-Los Rosales en el referente provincial de la llamada revolución hortofrutícola con el establecimiento de varias sociedades agrarias de transformación.

En términos agregados de todos los poblados estudiados (gráfico 1), se puede probar, precisamente, ese constante crecimiento desde las décadas finales del siglo XIX hasta la década de 1960, situación que se invierte a partir de ese momento para iniciar una caída en la población, especialmente brusca en las dos décadas que van de 1960 hasta 1980, para ser más tenue hasta la actualidad. Algunos núcleos, ya de un claro carácter urbano por el volumen de su población (estación de Bobadilla, Linares-Baeza, Los Rosales, Villanueva del Río y Minas o la estación de Guadix), han perdido menor proporción de población y permiten evitar el desplome total de la curva. Son poblaciones que se mantienen claramente por encima del millar de habitantes. En otros casos, la pérdida de población ha sido casi total y permanecen hoy en día prácticamente deshabitados: Doña María-Ocaña, estación de Nacimiento, Santa Fe-Alhama, Puerto de la Laja, estación de Moreda, Vadollano o Mengibar-Las Palomeras. En estos casos el despoblamiento sí ha sido casi absoluto.

Estos primeros datos generales dan paso al somero análisis de su relevancia patrimonial, entre la que destacaremos los principales tipos de elementos que hoy en día podemos encontrar en ese paisaje ferroviario singular que constituyen los poblados ferroviarios andaluces. Este recorrido lo dividiremos en cinco apartados principales: los edificios de la explotación ferroviaria, los edificios de uso común, las viviendas, el patrimonio documental y gráfico y los testimonios orales.

En el primero de ellos, los edificios de explotación, encontramos una variada gama de inmuebles destinados a un uso industrial que, en muchos casos, al quedar desafectos de la actividad ferroviaria fueron derruidos o se encuentran en un estado deficiente. El edificio de via-

jeros es el más significativo en cualquier estación de ferrocarril, en él se centran las operaciones de control de la circulación de los trenes y seguían en la mayoría de las estaciones unos modelos seriados que variaban según la importancia de la estación. Estos edificios, acicalados con detalles y símbolos de las compañías propietarias del ferrocarril, solían tener en su planta superior o en las anexas algunas viviendas para los agentes directamente implicados en los servicios de circulación. También eran edificios importantes para la explotación los talleres y depósitos de locomotoras que se ubicaron en muchos de los poblados ferroviarios que estudiamos. Estas instalaciones tenían, además de un edificio principal de oficinas, una cochera para el estacionamiento de las locomotoras y para realizar las labores de mantenimiento y reparación. Esta cochera, con frecuencia, consistía en una edificación semicircular a la que accedían las locomotoras por una placa giratoria que servía para invertir el sentido de las locomotoras de vapor. Vadollano, Bobadilla, Guadix o Moreda contaron con edificios de grandes proporciones hoy completamente arruinados. Junto a los depósitos de locomotoras o en las proximidades de los edificios de viajeros se situaban también los llamados cuartos dormitorios de agentes, destinados al personal de trenes y de tracción, y que tenían la función de servir de hotel para el descanso del personal itinerante. Estos edificios eran bastante deficientes y sencillos en los primeros años, para ir adquiriendo mayores prestaciones hasta la construcción de los últimos en las décadas de 1970 y de 1980, ya en el periodo RENFE, como se puede comprobar en los de Linares-Baeza o la estación de Moreda. También formarían parte de la explotación ferroviaria las estructuras construidas para depósitos de agua, tanto de almacenaje como para depuración, sobre todo en los casos en los que las aguas tenían gran cantidad de cal, como ocurría en toda la línea de Linares a Almería.

En un segundo grupo de edificios estarían los de uso común. Estos estaban más asociados a la vida social y cotidiana del poblado. Las escuelas serán signo de la importancia del núcleo ferroviario y en muchos de los que citamos existía una escuela de mayor o menor entidad para atender a la formación de los hijos de los ferroviarios e incluso a los de otras familias asentadas en el poblado o en los alrededores. De todos los edificios que componen el inventario de escuelas ferroviarias andaluzas, sin duda alguna, el edificio de la escuela de niños de Villanueva del Río y Minas es realmente significativo. Este edificio tiene un gran interés arquitectónico. La planta es cruciforme y en la fachada principal, de dos cuerpos en altura, se corona con un frontón con el rótulo en cerámica de la escuela y un reloj. A ambos lados de este eje central se distribuyen las dos alas de planta baja. Fue construida por MZA en 1924 y se entregó a los Hermanos Maristas para la formación de los niños. En la actualidad integra los servicios de Ayuntamiento, Casa de la Cultura y Escuela. También de MZA, se conservan, aunque en un estado muy deficiente, las escuelas construidas en la estación de Espeluy y de Linares-Baeza, ambas levantadas entre 1910 y 1915. Sin embargo, el magnífico edificio de dos plantas construido en 1929 para escuela en la estación de Moreda fue lamentablemente derruido hace unos años. Por lo que

respecta a las capillas ferroviarias, al contrario de lo que ocurre en otros poblados ferroviarios españoles, los andaluces no tuvieron apenas este tipo de edificaciones por parte de las compañías ferroviarias aunque sí existían capillas o pequeñas iglesias pertenecientes a las diócesis correspondientes. Nuevamente, el caso de Villanueva del Río y Minas será una excepción y se construirá, en 1917, un bello edificio de estilo neogótico con elementos neomudéjares y gran profusión de decoración en cerámica. Otros tipos de edificios que se conservan en esta última población, y que sirven de ejemplo para la dotación que tenían los poblados en este sentido, serían el economato, destinado al suministro de víveres a la población, o el teatro, que servía de expansión para los ferroviarios y sus familias.

Las viviendas constituyen un elemento arquitectónico que marcaba en muchos casos la morfología del poblado, además de ser el elemento más abundante. Las viviendas se construyen desde el primer momento en los poblados ferroviarios, algunas, como hemos visto, integradas en los propios edificios de viajeros, pero la mayoría distribuidas por los diferentes espacios que quedaban en las proximidades de las vías de ferrocarril. Cada compañía desarrollaría una serie de modelos o tipos que reproduciría en las construcciones que desplegó en los diferentes poblados. Esta construcción seriada respondía al interés por transmitir una idea de marca, un sello de la propia compañía, pero, evidentemente, también a la necesidad de aplicar economías de escala para reducir costes en su construcción. La compañía MZA desarrollará un tipo de vivienda en hilera, adosada y de una sola planta, con una fachada sencilla de puerta y ventana y un patio con zona para huerta en la parte trasera, que se puede encontrar en todos los poblados de esta compañía, Vadollano, Linares-Baeza, estación de Espeluy, Los Rosales, Villanueva del Río y Minas o Belmez. Por su parte, ANDALUCES fue más variada y, aunque desarrolló también un tipo de viviendas similares, como se puede comprobar en Los Prados, tendría sobre todo viviendas de dos alturas, no por ello más amplias pero que le permitía ocupar menos cantidad de suelo. En este caso encontramos viviendas de este tipo en la estación de Espeluy, las primeras en 1890, y en Bobadilla. Otras compañías más modestas también utilizaron este sistema de construcción seriada, SUR en Linares-Baeza o GSSR en la estación de Serón, pero en estos casos la precariedad y diversificación sería más manifiesta, como en los casos de los poblados almerienses de SUR, con construcciones en pizarra en Doña María-Ocaña o del tipo cueva-vivienda en Santa Fe-Alhama. Por último, habría que destacar la construcción de viviendas, ya en el periodo RENFE, que vendrían sobre todo a paliar el gran déficit de habitaciones existentes, haciéndose promociones de viviendas de empresa, tanto en bloques de pisos de varias alturas como en viviendas adosadas, en Vadollano, Linares-Baeza, estación de Espeluy, estación de Guadix o en la estación de Bobadilla. También en este periodo se desarrollaría una iniciativa, única en el conjunto de los poblados ferroviarios españoles, de construcción de viviendas en propiedad por parte de los ferroviarios a través de la constitución de la Cooperativa de la Hermandad Católica Ferroviaria de Linares-Baeza que levantaría desde 1964 hasta la década de 1980 más de un centenar de viviendas.

2. Pabellones de viviendas de empleados de la estación de Moreda, construidos en la década de 1920. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles
3. Antiguo edificio de viajeros de la estación de Bobadilla construido por The Algeciras Railway a finales del siglo XIX. Esta compañía se integraría en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en 1916 y este edificio sería adaptado para habilitar varias viviendas para empleados en su interior. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles
4. Grúa para suministro de agua a las locomotoras de vapor en Los Rosales. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles



2



3



4

Información del PH

Los poblados ferroviarios en Andalucía: una historia desconocida

Domingo Cuéllar Villar y otros



5

Todo este valioso patrimonio histórico ferroviario se ve completado con la existencia de un rico legado documental y gráfico, depositado en archivos públicos y privados, que aflora periódicamente y que debe ser objeto de estudio y clasificación para su difusión. El Archivo Histórico Ferroviario (AHF) de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles es, en este sentido, una de las fuentes más ricas donde se puede localizar el generoso testamento que la historia del ferrocarril aporta a la memoria andaluza. Junto al documento y a la imagen, consideramos relevante la aportación del testimonio oral, cuya recuperación se hace urgente ya que está condicionado por la caducidad del ciclo vital de muchos de los hombres y mujeres que construyeron y fueron protagonistas de la historia del ferrocarril en Andalucía y en toda España.

Los poblados andaluces, al igual que los del resto de España, reflejan claramente las serias carencias que en materia de urbanismo tuvieron estos asentamientos. La falta de planificación es norma en casi todos los casos y, junto a esto, parece regir un criterio de absoluta austeridad a la hora de reservar suelo para estas viviendas. Edificios de servicios y alojamiento se arraciman de manera precaria a pocos metros de los railes, aprovechando espacios marginales y, cuando no quedaba otra alternativa, sobre suelos adquiridos. En estos casos, las compras se hacían de manera cicatera y más que ajustada. Una excepción a este panorama tan sombrío lo tenemos, por ejemplo, en el barrio de la dirección de La Reunión, diseñado con patrones armónicos y bien dotado de equipamientos. En el curso del trabajo hemos sistematizado este tipo de agrupaciones urbanas con varias tipologías. Una de ellas es la que denominamos como poblado adosado, en el que las casas se disponen únicamente a un lado del haz de vías de la estación, uno de cuyos ejemplos sería el de la Estación de Linares-Baeza; otra sería el poblado entrevías, con todas sus viviendas inscritas entre los railes, representado espectacularmente por el poblado jienense de la Estación de Espeluy; el poblado en torno a las vías, en los cuales eran las viviendas las que cercaban la malla de vías, para la que podríamos citar los casos de Bobadilla, Serón o Villanueva del Río y Minas; y, finalmente, los microbarrios, conjuntos urbanos separados a una cierta distancia

5. Viviendas de Andaluces en la estación de Espeluy en la década de 1920.

Fuente: Biblioteca Ferroviaria

6. Interior de la escuela ferroviaria de niñas de Linares-Baeza en 1918. Fuente:

Museo del Ferrocarril de Delicias



6

de las playas de vías y con cierta autonomía formal, como serían los casos de Estación de Moreda o Estación de Belmez.

Todos estos poblados fueron hervideros de vida social y laboral. Las especiales características de estas nuevas poblaciones, especializadas en la actividad de transporte, no fueron obstáculo para su integración en un medio social puramente rural. Más bien estos núcleos se constituyeron en referentes de modernidad para las poblaciones ya consolidadas del entorno. El continuo trasiego de mercancías y de viajeros en estas estaciones de empalme se veía reforzado por la intensa vida social que se generaba en estos entornos puramente ferroviarios. Este dinamismo social se irradiaba desde sus andenes, desde las fondas existentes en los edificios de viajeros y tenía su efecto inmediato en las calles aledañas a los patios de viajeros. Sus fiestas y celebraciones y la vida cotidiana que, en definitiva se desarrolló en estas singulares poblaciones, constituyen estampas de un pasado no muy lejano de las que se conservan documentos gráficos y, lo que es mejor, testimonios de vida que son precisos recopilar, para no dejar caer en el olvido y poder seguir profundizando en la investigación acerca de este apasionante aspecto de la historia ferroviaria de España. En el caso de Andalucía contamos con ejemplos muy claros que deberían ser materia para futuras investigaciones: Estación de Linares-Baeza, Estación de Espeluy, Villanueva del Río y Minas, Estación de Bobadilla y Estación de Moreda entre otros.

Conclusiones

El legado histórico del ferrocarril ha sido muy importante desde su aparición hace ya más de siglo y medio. Su presencia configuró nuevas relaciones económicas, políticas y sociales en una sociedad que se ha transformado a ritmos acelerados en los últimos años. Como consecuencia de las propias evoluciones tecnológicas y las innovaciones constantes en la explotación y gestión de los ferrocarriles, hoy se muestra un gran acervo de edificios, instalaciones y

Nota: En el marco de un proyecto de investigación que arrancó en 2002, realizado desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, con la colaboración de diferentes administraciones nacionales y autonómicas, los autores de este texto han realizado otras publicaciones en las que se recogen diferentes perspectivas de la historia de los poblados ferroviarios en España: Cuéllar Villar, Jiménez Vega y Polo Muriel (2003), (2004); Cuéllar Villar, Jiménez Vega, De Luis Roldán y Polo Muriel (2003); y Cuéllar Villar, Jiménez Vega y Polo Muriel (coord.), en prensa.

espacios que es preciso estudiar y sistematizar para proceder a una correcta protección y preservación de este importante patrimonio.

Los poblados ferroviarios constituyen, sin duda, uno de los objetos de estudio más sugerentes en ese sentido. Su largo periodo de desarrollo y las singularidades de su nacimiento y evolución les confieren un interés máximo de cara a lo que constituye uno de los ejemplos más significativos de las llamadas ciudades industriales. Andalucía recoge una buena muestra de estos poblados ferroviarios, cargados de historia y testimonio directo de la transformación de la sociedad española en el último siglo, sin embargo, existe un alto grado de desconocimiento sobre estos lugares. Esta situación provoca un serio peligro sobre su preservación ya que, al propio deterioro del paso del tiempo, se unen de modo agresivo las actuaciones inadecuadas que destruyen los restos existentes.

Hoy en día, sólo el conjunto histórico de Villanueva del Río y Minas recibe la protección institucional adecuada, sin embargo, otros poblados ferroviarios del territorio andaluz contienen edificios e instalaciones levantadas ya hace más de un siglo, singulares y de un gran valor histórico, que deberían sumarse a esa protección. Además, la reciente incoación como Bien de Interés Cultural del poblado ferroviario de Monfragüe, en Cáceres, debería tener continuidad en el suelo andaluz con algunos de los poblados estudiados.

Bibliografía

AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1988): La estación de ferrocarril, puerto de la ciudad. Generalitat Valenciana, Valencia, 1988

— (1998): Arquitectura industrial: concepto, método y fuentes. Diputación de Valencia, Valencia, 1998

— (2001): "La investigación sobre el patrimonio industrial: una revisión bibliográfica", Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº 1, 2001, pp. 169-186.

BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2001): "La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935", Revista de Historia Económica, XV, 2, 2001, pp. 363-398.

CHANDLER, Alfred (1987): La mano visible. La revolución en la dirección de la empresa norteamericana. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1987

COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (1998): 150 años de historia de los ferrocarriles en España. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Anaya, Madrid, 1998

CUADROS TRUJILLO, Francisco (2004): Los poblados ferroviarios en la provincia de Jaén (1866-2000): desarrollos urbanos, tipologías arquitectónicas y marco social. Memoria de iniciación a la investigación, Universidad de Jaén, 2004

CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2003): Los transportes en el Sureste andaluz: Economía, Empresas y Territorio. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 2003

CUÉLLAR VILLAR, Domingo; JIMÉNEZ VEGA, Miguel; LUIS ROLDÁN, Elena de; y POLO MURIEL, Francisco (2003): "Los poblados ferroviarios en España: historia y patrimonio", Patrimonio Cultural y Derecho, nº 7, 2003, pp. 159-207

CUÉLLAR VILLAR, Domingo; JIMÉNEZ VEGA, Miguel; y POLO MURIEL, Francisco

(2003): "Los poblados ferroviarios en España: un modo de vida junto al ferrocarril", comunicación presentada en el III Congreso de Historia Ferroviaria. Gijón, 2003

— (2004): "Les villages ferroviaires en Espagne: un mode de vie aux côtés du chemin de fer", Revue d'Histoire des Chemins de Fer, nº 31, automne, 2004, pp. 139-180.

— (coord.) (En prensa): Historia de los poblados ferroviarios en España. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1982): Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913. Alianza Editorial, Madrid, 1982

HIRSCHMAN, Albert (1961): La estrategia del desarrollo económico. Fondo de Cultura Económica, México, 1961

JUEZ GONZALO, Emerenciana (1992): El mundo social de los ferrocarriles españoles, 1857-1917. Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 1992

— (2000): Los ferroviarios de las antiguas compañías ferroviarias: una historia desconocida. Editorial Trea, Gijón, 2000

LÓPEZ GARCÍA, Mercedes (1986): MZA, historia de sus estaciones. Ediciones Turner, Madrid, 1986

MARTÍNEZ VARA, Tomás (2004): "Los costes laborales y la crisis de MZA, 1913-1935. Datos y algunas reflexiones", Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, nº 7, 2004, pp. 103-146

MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995): RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público. Ediciones Luna, Madrid, 1995

SOBRINO SIMAL, Julián (1996): Arquitectura industrial en España, 1830-1990. Cátedra, Madrid, 1996

TORTELLA CASARES, Gabriel (1973): Los orígenes del capitalismo en España: Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX. Tecnos, Madrid, 1973

Notas

¹ De la amplia bibliografía sobre la historia económica del ferrocarril, resaltamos Chandler (1987), Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), Gómez Mendoza (1982), Hirschman (1961) y Tortella Casares (1973).

² Sobre el empleo ferroviario se puede ver Ballesteros Doncel y Martínez Vara (2001), Martínez Vara (2004) y Muñoz Rubio (1995).

³ La historia social del ferrocarril en España cuenta sólo con los trabajos de Juez Gonzalo (1992) y (2000).

⁴ Sobre el patrimonio histórico industrial los dos textos de referencia en España son Aguilar Civera (1998) y Sobrino Simal (1996). Una revisión bibliográfica de lo publicado en España en los últimos años en Aguilar Civera (2001).

⁵ Entre los trabajos sobre la construcción de grandes estaciones destacamos Aguilar Civera (1988) y López García (1986).

⁶ ANDALUCES: Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. AR: The Algeciras Railway. MZA: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante. SUR: Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España. CETE: Compagnie d'Electricité et de Traction en Espagne. TELS: Tracción Eléctrica de La Loma. BEDE: The Bede Metal and Chemical. CHG: The Granada Railway. The Great Southern of Spain Railway.

⁷ Sobre los poblados ferroviarios de la provincia de Jaén, Cuadros Trujillo (2004).

⁸ Cuéllar Villar (2003), pp. 259-261.

⁹ AHF, A-66-01.