Javier
CANO RAMOS

Centro de Conservación y Restauración de Bienes Culturales. Gobierno de Extremadura

El poblado ferroviario de Monfragüe: la modernización de un paisaje[1]

Abstract: Since 1896 the place known as Parazuelo has been transformed thanks to the arrival of the railway, changing the morphology of a meadow landscape typical of Mediterranean countries. The meadows and the Tagus river itself were crossed by railway tracks, tunnels and bridges in order to capitalize on the resources of the western peninsula, an issue that was not achieved until well into the 20th century. However, the trail left by the railway companies operating in the region was considerable, the town of Palazuelo-Empalme, today's Monfragüe Station, being one of those imprints that modernized the landscape of Extremadura.

Key words: Landscape; Railway; Town; Travellers; Environment; Heritage; Evolution; Transformation; Pavilion; Greenway.

Resumen: Desde 1896 el lugar conocido como Parazuelo se ha visto transformado merced a la llegada del ferrocarril, cambiando la morfología de un paisaje adehesado propio de los países mediterráneos. Las dehesas y el río Tajo se vieron surcados por raíles, túneles y puentes con el fin de rentabilizar los recursos del oeste peninsular; una cuestión que no se logró hasta entrado el siglo XX. No obstante, la huella que dejaron las compañías ferroviarias que operaron en el territorio fue considerable, siendo el poblado de Palazuelo-Empalme, hoy Estación de Monfragüe, una de esas improntas que modernizaron el paisaje extremeño.

Palabras clave: Paisaje; Ferrocarril; Poblado; Viajeros; Entorno; Patrimonio; Evolución; Transformación; Pabellón; Vía verde.

«El paisaje es una interpretación, una `lectura´, no existe en sí mismo, sino en relación con un sujeto individual o colectivo que lo hace existir como una dimensión de la experiencia cultural del mundo»

Alain Corbin

INTRODUCCIÓN

La idea de paisaje ferroviario está asociada a dos referencias, al entorno y a los raíles del tren. La introducción del ferrocarril en España durante te el siglo XIX determinó un cambio sustancial tanto en la modulación del territorio como en nuestra mirada. Las transformaciones fueron notables: la visión que se tenía en esa época, enraizada en el romanticismo y el pintoresquismo, se vio fragmentada por poner en tela de juicio los fundamentos que conformaban una identidad muy concreta. El sentimiento de pérdida que se dio en esa época, bajo la influencia del regionalismo, después costumbrismo, nacido hacia 1880, cuatro años después de la supresión de los Fueros Vasco,

[1] Este trabajo se enmarca dentro del Proyecto de Investigación Nacional del Ministerio de Economía y Competitividad (Gobierno de España), Plan Nacional de I+D+i 2008-2011, titulado: *Entre Toledo y Portugal: Miradas y Reflexiones contemporáneas en torno a un paisaje modelado por el Tajo. (HAR2010-21835)*.

fue notable entre los detractores de los trazados ferroviarios. Sin embargo, hubo quien unió la idea romántica a la de progreso, como es el caso de Pedro Antonio de Alarcón en 1858:

> «Parecía aquello una sombra de ferrocarril (...) Pero yo me alegré en el alma de hacer aquellas nueve leguas tan solitaria y cómodamente, corriendo de una ventanilla a otra para admirar soberbios paisajes montañosos, en que se veían confundidos árboles, rocas, malezas, viaductos, prados, cabañas, túneles, desmontes, bosques, arroyos, puentes...¡Todos los encantos de la naturaleza y de la civilización»[2].

En estos momentos a los viajeros se les tachó de «atrevidos exploradores», «temerarios visitantes» o «intrépidos descubridores» de los numerosos rincones del país. De hecho, el ferrocarril originó el llamado «paisaje ferroviario» con un doble significado: el que se asienta sobre el territorio, el objetivo, y aquel que se fija en nuestra memoria a través de una ventana, el subjetivo.

Figura 1. La Vía de la Plata a su paso por Cáparra.

A tenor de este razonamiento, el tren llega a Extremadura como una línea transversal a la frontera portuguesa para enlazar el norte y el sur de la Península Ibérica —siguiendo la antigua Vía de la Plata— y como una necesidad de unir Madrid con Lisboa. Tras varios proyectos, como los de George Pithington, Jorge Williams, Emile Vissocq o Joaquín Núñez de Prado, en 1854 empieza a tomar peso la alternativa de Francisco Coello para llegar a Badajoz por el valle del Guadiana, y no por la provincia de Cáceres. En 1868 los cacereños se vieron fuera de los planes ferroviarios, proyectándose otra línea paralela al río Tajo, optándose por la salida de Valencia de Alcántara a Portugal.

Este hecho fue determinante para el paisaje. Las dehesas y el propio río Tajo se vieron surcados por raíles, túneles y puentes que modificaron el paisaje con el fin de rentabilizar los recursos de la región; una cuestión que no se logró hasta entrado el siglo XX. No obstante la huella que dejaron las compañías en el territorio fue considerable, siendo el poblado de Palazuelo-Empalme, hoy Estación de Monfragüe, una de esas improntas que modernizaron el paisaje extremeño.

EL CONCEPTO DE PAISAJE

La cultura contemporánea concede un papel importante al paisaje. El origen de este interés se encuentra en aquel destacado protagonismo que se otorgó al paisaje dentro de los esquemas de la modernidad. Hoy, doscientos años después, en medio de una era posmoderna, este protagonismo ha sobrepasado al arte y a las ciencias sociales para ser uno de los ejes que determina el territorio a la hora de gestionarlo. Las razones y las dimensiones que se esgrimen para que este protagonismo se haga extensivo a la estética, la arquitectura, al urbanismo y a la misma biodiversidad, hacen del paisaje una cuestión que ha de sumar identificación, transformación, integridad y mantenimiento[3].

La definición histórica del paisaje es tardía, podemos situarla en el siglo XVI, aunque siempre existieron paisajes. Y esta idea prevaleció hasta el siglo XIX. La demanda del siglo XVI determinó la especialización de los pintores en los llamados géneros menores y, a partir, de aquí existió una *liberación narrativa* que dejó a un lado

[2] ALARCÓN, P. A. DE, *Viajes por España. De Madrid a Santander*, Madrid, 3ª ed., 1907, Sucesores de Rivadeneyra, p. 1183.

[3] AUÑÓN, C., «Génesis y desarrollo de la Convención del Patrimonio Mundial: los Paisajes culturales», *Paisajes culturales del patrimonio mundial*, Elche, 2012, pp. 19-23.

cualquier justificación: la innovación consistió en que el arte comenzaba a no ser una ilustración de una historia. La idea fundacional del arte, resumida por Leon Battista Alberti, de que no hay arte sin historia se quebró. Desde el Renacimiento las artes plásticas formaron parte de la actividad humana, dejando su consideración de serviles y manuales, como en el mundo antiguo. Representaron las historias mitológicas, las leyendas del cristianismo y la leyenda dorada de los santos: la pintura italiana del siglo XV prefirió el género histórico. Las crisis de los siglos XVI y XVII abrieron paso a la iconoclastia protestante y al moralismo contrarreformista, pero la secularización de la literatura y de las artes plásticas en el siglo XVIII supuso una nueva moralidad burguesa, pendiente de la actualidad, que cayó en cierta trivialidad.

Con el Romanticismo, cuyo precedente podemos situarlo en siglo XVIII dentro del ideario ilustrado, el paisaje se volvió sublime. La Naturaleza se trazó de forma «rápida», se abocetaba para representar un entorno espectacular en el que los personajes se constituyeron en paisajes del paisaje. Una cuestión que perduró hasta las primeras vanguardias del siglo XX. El arte moderno prescindió de los límites establecidos en el orden clásico y puso en entredicho la idea de lo bello, recusó una jerarquía que parecía inamovible. Hoy el término de género es muy ambiguo al entrar en juego nuevas formas y medios, como la fotografía, el cine, el vídeo, el ordenador… y más allá las nuevas clasificaciones sociológicas que están emergiendo, como es el caso del bioarte:

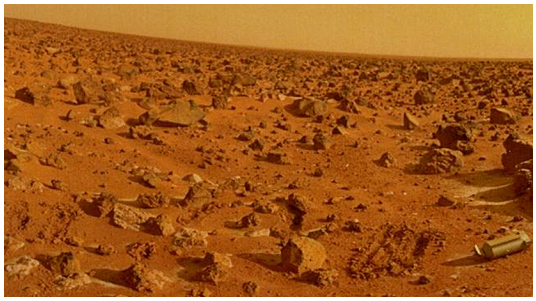

Figura 2. Superficie del planeta Marte.

> «…el progreso tecnológico y los últimos descubrimientos han ampliado las fronteras de nuestro conocimiento y también nuestra capacidad de control sobre la vida, sin que esto parezca disminuir la incertidumbre y la vulnerabilidad de la condición humana. Del mismo modo los argumentos tradicionales sobre la supuesta diferencia y excepción de nuestra especie están siendo cada vez más cuestionados desde distintos ámbitos científicos y artísticos, generando que los límites entre qué es y qué no es humano se difuminen…»[4].

El fin de la historia de Francis Fukuyama o Arthur Coleman Danto no es otra cuestión que el desbordamiento de la realidad que no cabe en un solo cauce narrativo. En ese sentido, el antropólogo francés Marc Augé ha hablado de los «no lugares», y cabría decir los «no paisajes», aquellos que aparecen ante nosotros sin identidad histórica o relacional, y que se interpretan como auténticos paisajes[5]. Tal proliferación paisajística podría relacionarse con una cierta ética posmoderna, una «*pietas*» en términos de Gianni Vattimo, que supone atención a todo lo real, cualquiera que sea su valor[6]. Estas razones nos llevan a tomar el paisaje como sujeto, como proceso, como destino del cualquier hecho artístico, estableciendo un nuevo nivel de

Figura 3. El espacio salvaje americano (*wilderness*) bajo la mirada cinematográfica de Hollywood.

4 http://www.revista.unam.mx/vol.8/num1/art01/ene_art01.pdf.

5 Véase AUGÉ, M., *Los no-lugares. Espacios del anonimato*, Barcelona, Gedisa, 1993.

6 MORALES MOYA, A., «¿Para qué sirve el paisaje?», *Retorno al paisaje. el saber filosófico, cultural y científico del paisaje*, Valencia, EVREN, 2009.

relación entre arte y naturaleza; una relación distinta a las que se plantearon los románticos o aquellos que han intentado jugar con el término de mímesis. Así, pude ser entendido como paisaje el desierto, las ciénagas, los baldíos, los yacimientos petrolíferos, el turismo ascético, al espacio salvaje americano (*wilderness*) que se vio desbordado por la mirada cinematográfica de Holliwood. Y hoy también son objeto de estudio los fondos abisales que abren un vasto campo de investigación en un mundo que hasta ahora había estado envuelto en leyendas y fantasías, los estudios microscópicos con nuevas vidas, las zonas prohibidas a nuestra mirada, los agujeros negros, Marte, los nuevos planetas… todo aquello que suponga un desafío, como la quinta dimensión, el espacio fibrado o la teoría de las cuerdas cósmicas…

Así, en 1992 la Convención del Patrimonio de la Humanidad reconoció que los paisajes culturales representan las *«obras combinadas de la naturaleza y el hombre»*, siendo el primer instrumento jurídico internacional que reconoce y protege esos lugares. Los paisajes culturales se clasificaron en tres categorías principales. El claramente diseñado y creado de manera explícita por el hombre, como jardines y parques asociados a construcciones y conjuntos de monumentos religiosos o civiles. Los paisajes orgánicamente evolutivos que, a su vez, se subdivide en dos, los fósiles cuya evolución concluyó en un momento pasado, y los vivos que conservan su papel social activo y su evolución continúa a tenor de los modos de la vida tradicional. Y, finalmente, los paisajes culturales asociativos ligados a unas creencias o cultura[7]. De esta manera se recoge el sustrato natural —vegetación, agua, orografía…—, la acción del hombre al modificar y alterar loe elementos de nuestro entorno y las actividades que se desenvuelven en ese espacio[8]. Sin embargo, hemos de puntualizar que para el estudio que pretendemos también hemos de plantear otra división que atienda a su propio carácter. Por ello ha de hablarse de paisajes urbanos donde el suelo, el plano, el uso y la construcción son variables importantes; de paisajes rurales relacionados con las actividades agropecuarias, agroindustriales, de silvicultura y de conservación del ambiente; de paisajes arqueológicos cuyo componente fundamental son los aportes humanos, los vestigios que se encuentran en el territorio que ha ido modelando el lugar; de los paisajes industriales vinculados a la manufactura, al trabajo y a la tecnología[9].

EL PAISAJE FERROVIARIO

La idea de paisaje ferroviario está asociada a dos referencias, al entorno y a los raíles del tren, y se halla estrechamente relacionada con aquella locura propiciada por el mundo industrial del siglo XIX y con el cambio de vida y de tiempo que trajo consigo. Las vías, las estaciones, los poblados juegan con habilidad para establecer otra escala de planos desconocidos hasta ese momento. La introducción del ferrocarril en España en la primera mitad del siglo XIX determinó un cambio sustancial tanto en la modulación del territorio como en la mirada de quien viajaba en él.

Figura 4. Viajeros a finales del siglo XIX.

7 http://whc.unesco.org/en/culturallandscape.

8 *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*, Centro del Patrimonio Mundial, París, 1999. Y http://www.femp.es/files/566-346-archivo/convenio%20paisaje%20FLORENCIA.pdf.

9 http://www.sostenibilidad-es.org/es/plataformas-de-comunicacion/sostenibilidad-urbana-y-territorial/territorio/paisaje/convenio-europeo-del-paisaje.

El viaje trajo aparejado una nueva percepción de los paisajes trazados, que rompió todas las teorías románticas y pintorescas y fragmentó la visión monótona en algo mucho más confuso y deshilvanado que chocaba con la identidad de la España de entonces[10]. La velocidad se correspondió con un trastoque profundo del universo conocido: el nuevo medio de transporte abrió interrogantes en la sociedad española del momento. Las transformaciones fueron tan notables que la visión que se tuvo en esa época puso en tela de juicio todos los fundamentos al no poderse reconocer los paisajes vividos con anterioridad a la revolución ferroviaria. La fascinación por los «nuevos paisajes» y el descubrimiento del espacio atravesado puso al límite la capacidad del viajero que fue perdiendo ciertas referencias. Los elementos se encadenaron uno tras otro, pero sin gradación y medida posible. Confusión y fragmentación fueron una misma cuestión. Y, a la par, a los viajeros se les tachó de «atrevidos exploradores», «temerarios visitantes» o «intrépidos descubridores» de los numerosos rincones del país[11]. De hecho, el ferrocarril creó el término de «paisaje ferroviario», acorde con la desaparición de la mirada pictórica del siglo XVIII y en consonancia con la libertad de componer escenas donde los detalles se pierden con la velocidad.

Y más allá de esta perspectiva, espacio geográfico y representación paisajística confluyeron en un tramo lineal para dar una dimensión real y concreta al territorio, para darle una dimensión abierta al viajero: la perspectiva del viajero no fue en ningún momento abstracta, como la de los visitadores de los museos; estuvo especialmente determinada por su situación, por su participación, por ese «habitar» el espacio geográfico y paisajístico a través de una ventanilla o un andén. Su idea estética dejó de ser desinteresada. Al viajero le empezó a importar el lugar y por ello necesitó de un gran número de referencias que le situara en el paisaje[12]. La relación entre éste, el patrimonio y la ordenación del territorio quedaba así establecida.

Figura 5. Trazado de la línea Madrid-Malpartida de Plasencia, 1877.

Esta nueva manera de entender el paisaje llegó a Extremadura con el tren, al trazarse una línea transversal a la frontera portuguesa para enlazar el norte y el sur de la Península Ibérica —siguiendo la antigua Vía de la Plata— y como consecuencia de aquella vieja necesidad de unir Madrid con Lisboa. Por esta razón es conveniente echar un vistazo a la historia del ferrocarril y entender el significado de estos núcleos diseminados por la geografía española. Evidentemente, existe un marco y una realidad donde los elementos se hallan estrechamente ligados por un recorrido histórico, plasmándose en lo físico y en lo cronológico. Y además, como veremos más adelante, deben sumarse temas concernientes a la biodiversidad, que aportan a este paisaje una gran riqueza de matices, que afectan y son vitales para la convivencia de especies y ecosistemas[13].

---

10 SEBOLD, R.P., *Trayectoria del romanticismo español*, Barcelona, Editorial Critica, 1983.

11 MATHIS, C-F, *In Nature We Trust. Les paysages anglais à l'ère industrielle*, París, PUPS, 2010.

12 DUBOIS, L., *A toute vapeur. Cinq heures en Spagne*, Nantes, Vicent Forest et Emile Grimaud, 1867.

13 LOZANO BARTOLOZZI, Mª. del M., Y CANO RAMOS, J.J., «Construcciones que miran al agua. Espejos patrimoniales en un paisaje intervenido por el Tajo», http://www.revistadepatrimonio.es/revistas/numero10/patrimonio/estudios/articulo.php.

MR. PHILIPPE BUNAU-VARILLA
ADMINISTRADOR DELEGADO DE LA COMPAÑÍA
Fot.ª F. Debas

ACTUALIDADES

La línea de Plasencia-Astorga

Un acontecimiento de suma importancia para España acaba de realizarse recientemente. Trátase de la feliz y rápida terminación de la gran línea férrea de Plasencia á Astorga, más conocida con los nombres de «línea del Oeste de España» ó «línea transversal».

La construcción de tan gran arteria que une directamente el Noroeste al Sudoeste de la Península, ó sea las provincias de Asturias y Galicia por una parte, y las de Extremadura y Andalucía por la otra, sufrió numerosas vicisitudes, vencidas al cabo cuando la Compañía de Explotación de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España se formó no há mucho, y en el inconcebible plazo de 18 meses llevó á cabo la construcción de una línea de 275 kilómetros de extensión.

La inauguración oficial de la línea tuvo lugar el 21 del pasado mes de Junio, asistiendo á ella el ministro de Fomento, el director general de Obras Públicas, el inspector general de Ferrocarriles, el administrador delegado de la Compañía Mr. Bunau-Varilla, el secretario general Mr. Loewy, el director de explotación Mr. Remon, diputados á Cortes y brillante representación de la prensa madrileña Nuestro compañero Luis Gabaldón llevó la representación de BLANCO Y NEGRO á tan importante solemnidad. A estos viajeros uniéronse más adelante los obispos de Salamanca y Zamora, las autoridades de estas provincias, ingenieros, etc.

SALIDA DEL TÚNEL DE BÉJAR Y PUENTE SOBRE EL RÍO

Salió el tren á las cuatro de la mañana de la estación de Plasencia y llegó á Salamanca á las ocho y cuarenta y cinco, después de haber recorrido una comarca quebrada muy hermosa

VÍA EN TRINCHERA DE GRANITO, CERCA DE BÉJAR

Figura 6. Noticia aparecida en la Revista *Blanco y Negro*, 1896.

Figura 7. Inauguración de la línea Madrid-Cáceres-Portugal, 1881.

En 1868 al verse fuera de los planes ferroviarios al inaugurarse la opción de río Guadiana en 1866, los cacereños se contentaron con la proyección de otra línea paralela al río Tajo, optándose por la salida de Valencia de Alcántara a Portugal. La ciudad de Cáceres tuvo que conformarse con un ramal de Arroyo-Cáceres. Este hecho fue determinante para el paisaje que atravesaron las vías. Las dehesas y el propio río Tajo se vieron surcados por raíles, túneles y puentes que modificaron el medioambiente con el fin de rentabilizar los recursos de la región; una cuestión que no se logró hasta entrado el siglo XX. No obstante la huella que dejaron las compañías en el territorio fue considerable, siendo el poblado de Palazuelo-Empalme, hoy Estación de Monfragüe, una de esas improntas que modernizaron el paisaje extremeño.

Figura 8. Puente de la Bazagona en el río Tiétar.

Al hilo del trazado de las líneas, los poblados ferroviarios surgieron entre la segunda mitad del siglo XIX y la primara mitad del siglo XX, con el objetivo de facilitar descanso a los operarios alejados de los núcleos de población. De albergar al personal en vagones en desuso o en los barracones improvisados para tal fin, de las alquerías deshabitadas o arquitecturas preindustriales abandonadas se pasó a la construcción de viviendas con escuelas, economatos, iglesias… creándose ciudades diminutas. Las razones vinieron dadas por la aglomeración de trabajadores en dichos lugares, por el problema sanitario que ello representaba y, sobre todo al margen de los consejos médicos, por las reivindicaciones laborales que se tuvieron en cuenta en 1911 por parte de las distintas Compañías, tras el I Congreso de la Unión Ferroviaria. En 1919 se implantaron las jornadas de ocho horas y en 1924 se aprobó el Estatuto del Ferroviario, que supuso la mejora de las instalaciones y la habilitación de nuevos pabellones[14].

Figura 9. El ferrocarril durante la Guerra Civil Española.

Un progreso que se vio truncado al inicio de la contienda civil al considerarse que todo aquello que tenía relación con el tren, especialmente los

[14] ARRUZ, J., «Las poblaciones que surgieron del tren», *Revista del Ministerio de Fomento*, Nº 529, 2004 , pp. 4-13.

poblados ferroviarios, eran puntos estratégicos para el avance y el repliegue de las tropas. La destrucción de parte de esta infraestructura quedó bastante dañada y las zonas muy despobladas en las sucesivas batallas, pero lo peor fue el cercenar todo un proceso de modernización de España[15]:

> «La situación que vivió el material rodante nos permite observar con evidente claridad la importancia del ferrocarril en el devenir de la guerra, por cuanto se convirtió en factor decisivo para el transporte de tropas y pertrechos en los frentes de batalla más importantes… [la deserción, el no poder mantener los ciclos productivos y la falta de conservación provocaron] un gran deterioro del material rodante ante la imposibilidad de garantizar los ritmos de conservación que exigían los niveles de explotación existentes: el porcentaje de material inútil llegó a alcanzar niveles del 30 y del 40 por 100...»[16]

Figura 10. Locomotora y nuevas estaciones construidas por RENFE en los años 40.

En enero de 1941, el Gobierno del general Francisco Franco aprobó la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera por la que todas las compañías de ancho ibérico que operaban en el territorio fueron reunidas en una sola empresa estatal, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE. La necesidad más inmediata fue la reconstrucción de los daños producidos durante la Guerra Civil. Una labor extremadamente complicada debido a la escasez de recursos; escasez a la que se sumó el caos de redes ferroviarias, fijándose como un objetivo primordial la organización única de ferrocarriles Hasta 1945 duraron las obras de reconstrucción de los daños que había causado el enfrentamiento bélico, pero hasta tres años después no se elaboró un plan para modernizar definitivamente la compañía. A lo largo de los años cincuenta, la economía española no evolucionó favorablemente y el ferrocarril no fue ajeno a ello. RENFE sufrió un receso que promovió un nuevo plan, el *Plan Decenal de Modernización*, para los años 1964-1973. Con esta operación vino la construcción de viviendas protegidas, el impulso de escuelas… y la época de esplendor de los poblados ferroviarios. No obstante, ha de apuntarse que ya en 1951 se inauguraron las primeras viviendas de los núcleos ferroviario, pero casi una década antes, en 1942, se alzaban los pabellones en Almorchón.

En ese mismo año de 1964, cuando el plan quiso rentabilizar económicamente el ferrocarril, se remozaron las vías, se levantaron nuevas estaciones y se cambiaron las locomotoras de carbón por otras diesel y eléctricas, mejorándose los sistemas de seguridad y comunicaciones, pero dando pie al abandono paulatino durante los años setenta de los poblados al sobrar mano de obra. En la década de los ochenta, con la Ley Orgánica de los Transportes Terrestres se inició la enajenación de los inmuebles y se elaboró un plan para cerrar aquellas líneas que no fuesen rentables, valorándose desde el punto de vista social. A comienzos de 1985 se cerraron 914 kilómetros de ferrocarril que afectaron a 12 líneas y 132 estaciones, incluyéndose los poblados ferroviarios. En 1986 se aprobó el Plan de Transporte Ferroviario para aumentar la velocidad a más de los 200 Km/h y mejorar las líneas, centrándose en los trenes de cercanías. Y además la aplicación de la Directiva europea 91/440, de julio de 1991, impuso la liberalización del transporte en el continente y la eficiencia económica en aras de la necesidad de una mayor integración de la red ferroviaria en un mercado cada vez más competitivo.

La Directiva, asimismo, previó la separación entre la prestación de servicios de transporte y la administración de la infraestructura, dos áreas que se gestionaron independientemente para facilitar el futuro desarrollo y eficiencia de los ferrocarriles comunitarios[17]. Para conseguir esos fines RENFE se subdividió en varias unidades de negocio

---

15 MUÑOZ RUBIO, M., *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*, Madrid, Luna, 1995.

16 http://www.usc.es/estaticos/congresos/h ... _munoz.pdf.

17 Véase Directiva del Consejo 91/440/CEE de 29 de julio de 1991 sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.

Figura 11. Vista aérea del poblado ferroviario de Monfragüe.

suponiendo la quiebra de un modelo territorial que había nacido con la compañía española. En 1992 se abrió al tráfico la primera línea de alta velocidad en España. Esta gran infraestructura se adaptó a las medidas de vía internacional. La Alta Velocidad Española abrió un nuevo capítulo en el paisaje ferroviario. Se dio por finalizada la vida del corredor de la Ruta de la Plata, donde se localizan varios poblados, la mayoría pertenecientes a compañías de vía ancha pero también a empresas de vía estrecha, algunas de ellas de especial vocación minera. La estación de Monfragüe pasaba a un segundo plano en la red de comunicaciones peninsular.

Figura 12. Fiestas de verano en el poblado de Monfragüe, en 1963.

Recientemente, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha hecho un inventario de los 47 poblados existentes a tenor del Plan Nacional de Patrimonio Industrial a cargo del IPCE, bajo la coordinación de Domingo Cuéllar Villar, Miguel Jiménez Vega y Francisco Polo Muriel[18], y se ha diseñado, por otra parte, un plan director para Monfragüe. A ello hay que añadir la incoación del expediente de BIC en 2004. Ello plantea un nuevo horizonte y futuras líneas de actuación, sujetas a la clasificación de este patrimonio industrial. Esta división atiende a poblados ferroviarios puros, dotados de todos los servicios, como los de Mofragüe y Almorchón, aldeas ferroviarias con servicios esenciales, como el de Aljucén, barrios ferroviarios con un fuerte componente viario, pero ligados a un núcleo de población, como es el caso de Aldea Moret. En todos ellos no existe planificación predeterminada ya que surgieron en el medio rural y de acuerdo con los abastecimientos de las compañías correspondientes: las viviendas se agrupan cerca de las vías y junto a los edificios de explotación de las estaciones, creando barrios con una arquitectura seriada que responde a criterios de ahorro económico empresarial, a tiempos de ejecución y a costes. No hay, pues, un prototipo establecido. Cada compañía se acoge a un modelo, muchas veces importado de Francia, creando viviendas unifamiliares adosadas o en batería, desarrolladas en altura, como ocurre en Aragón y Cataluña; en otras ocasiones son de planta baja y con patios traseros, como los que encontramos en Andalucía; o se trata de viviendas en grupo exentas y con dos o tres alturas —poco común en el territorio nacional— como es el caso extremeño; y también en hileras o viviendas *dos a dos* con jardín perimetral en Galicia. La mayoría de ellos contaban con edificios comunes, como la Iglesia, la escuela, el economato o el botiquín[19].

Figura 13. Vista aérea del poblado minero de Aldea Moret.

Figura 14. Vista aérea del poblado ferroviario de Arroyo-Malpartida.

[18] CUÉLLAR VILLAR,D., JIMÉNEZ VEGA, M. y POLO MURIEL, F. (Coords.), *Historia de los poblados ferroviarios en España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005.

[19] *Ibídem*, pp. 71-91.

En Extremadura existe una variedad tipológica lo suficientemente representativa como para poder afirmar que es una de las Comunidades Autónomas cuyo patrimonio ferroviario constituye un verdadero manual que refleja todos los avatares de la historia del ferrocarril en España. En el paraje cacereño de *Palazuelo*, en un lugar deshabitado donde se producía el entronque con la línea Madrid-Cáceres-Portugal, explotada por la empresa MCP, se originó, vinculado a las necesidades de nudo terminal de línea, uno de las más homogéneos y característicos poblados ferroviarios peninsulares.

Figura 15. Centro de interpretación del poblado de Aldea-Moret.

En esta misma provincia se situó el poblado de Arroyo-Malpartida, que acogió un importante depósito de tracción y un nudo de varias líneas. Muy próximo a este núcleo se localiza el de Aldea Moret, un barrio de la capital cacereña con tradición minera, motivo determinante para comprender su creación. Y casi en la frontera con Portugal se sitúa el último de estos poblados cacereños, el de Valencia de Alcántara que, como es fácil comprender, nació para atender las necesidades de gestión fronteriza de los tráficos ferroviarios con nuestro vecino occidental.

En la provincia de Badajoz, y un tanto desplazado hacia el este, tenemos el poblado de Almorchón, un poblado emblemático a escala nacional por sus dimensiones, tipologías urbanas y dotación de servicios. Sin dejar tierras pacenses, casi en Andalucía, se ubica el poblado de Fuentes del Arco, un excelente ejemplo de núcleo creado por dos empresas, una de vía estrecha (de carácter esencialmente industrial) y otra de vía ancha que, además, atendía el tráfico de una cercana mina de hierro.

Figura 16. Escuela del poblado ferroviario de Almorchón, 1919.

LA DEHESA EXTREMEÑA Y EL ENTORNO NATURAL DE MONFRAGÜE

Todos estos poblados son elementos extraños en estas tierras, especialmente castellanas y extremeñas. Sus exóticas tipologías urbanas entre dehesas constituyen un conjunto de recursos de nuestro patrimonio industrial poco valorado y aún menos estudiado. Sin embargo, sus características ofrecen excepcionales posibilidades dentro de un corredor histórico, que dan una lectura adecuada y sobre todo vinculada a la historia industrial y a nuestros paisajes.

Muchas líneas ferroviarias y, especialmente las del corredor geográfico extremeño, han perdido su función al ser cerradas. Han llegado a nuestros días en un

Figura 17. Bifurcación de las líneas norte-sur y este-oeste en Palazuelo-Emplame.

estado de abandono ya que la conservación apenas ha sido posible. En este sentido, en algunos casos han influido causas que han determinado su supervivencia, superando la crisis ferroviaria o la minera, como es el caso de Aldea Moret, y en otros no se ha dado ninguna opción, iniciándose un proceso de dejación y una grave crisis poblacional que han terminado por arruinar todas sus estructuras.

Pero ¿dónde se ubicaron estos poblados en Extremadura? En aquellos lugares donde hubo una demanda de transportes, próximos a ciudades, polos industriales incipientes o donde la actividad minera fue el motor económico de la zona, como Aldea Moret o de Fuentes del Arco. También cerca de las capitales de provincia o ciudades medianas, siguiendo el modelo acuñado en todo el norte de España. Es el caso Monfragüe o Arroyo Malpartida, estaciones próximas a Plasencia y Cáceres respectivamente. O, más hacia el sur, en los corredores intramontanos o vados de fácil acceso, como son las tipologías que se nos ofrecen en Aljucén o Almorchón[20]. Esto es, se construyeron allí donde la orografía lo permitió; una orografía que cambió sustancialmente al ser atravesada por túneles, puentes, vías, pasos a nivel, edificios o poblados, originado otro paisaje asociado al progreso y la modernización[21].

Atendiendo a estos factores señalados, como la importancia de los corredores históricos, el despoblamiento y las crisis por la que ha atravesado el sector ferroviario y la localización, el poblado de de Monfragüe se sitúa en el llamado monte de *Parazuelo*, descrito por Pacual Madoz en su *Dicionario Geográfico-Estadístico-Histórico*, en 1848 al referirse a la localidad de Malpartida de Plasencia:

> «… y comprenden los cas. de Fresnedoso, Urdímalas, Guijo, San Esteban, y la venta de la Bazagona, cerca del r. Tiétar; los montes de Fresnedoso, Haza, Urdímalas, San Esteban, Habazo, Parazuelo, Sancti-Spíritus… poblados de encinas, algunos huertos, prados, y sobre 2.500 fan. de tierra de labor…»[22]

El paisaje que recorren las dos líneas que confluyen en el poblado, lugar estratégico en la comunicación de norte a sur y de este a oeste, va desde Casatejada a Mirabel, unos 50 kilómetros, aunque podría extenderse desde Plasencia a Cañaveral, haciendo un total de más de un centenar de kilómetros; un territorio que se caracteriza por ser un paisaje adehesado, típico del bosque mediterráneo, cuya ubicación constituye varias unidades de paisaje. Las diferentes unidades de paisaje y de cobertura de suelo obedecen a razones históricas que van desde los primeros asentamientos, 700.000 años a. de C. hasta la actualidad. Se trata de un paisaje humanizado. Es el resultado lógico de todos los procesos de organización y ordenación del territorio que se han desarrollado secularmente desde las primeras Rutas del Estaño, la romanización del Oeste peninsular al frente de Quinto Fabio Máximo, la presencia musulmana o la repoblación castellana —donde se configura un nueva forma de planificar la tierra— hasta el esplendor de La Mesta y la regeneración de la Ilustración Española o las políticas de los planes de estabilización para el desarrollo de la zona

Figura 18. Paraje de Palazuelo.

[20] GARCÍA MATEO, J.L. (Direc), *Inventario de puentes ferroviarios de España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Ediciones Doce Calles, S.L., 2004.

[21] MELIS MAYNAR, M. (Direc), *Inventario de túneles ferroviarios de España*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Ediciones Doce Calles, S.L., 2004.

[22] MADOZ, P., *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, Mad-Mos ... Est. tip. de P. Madoz y L. Sagasti, 1848, p. 114.

a finales de los años sesenta. Todos estos avatares han definido un modelo histórico compacto de organización social, con una tipología arquitectónica específica y una ocupación del territorio que desde la Prehistoria ha preservando unos ecosistemas puramente mediterráneos.

A lo largo de los siglos se ha forjado, pues, un territorio que ha configurado un conjunto patrimonial, diverso, complementario e integrado por elementos diacrónicos que representen la evolución histórica, suponen un bien colectivo y tienen valores ambientales y paisajísticos de primer orden apenas alterados[23]. Además, se ha abordado desde hace décadas la protección y conservación de esos espacios con perspectivas renovadas, con una utilización social que garantiza de algún modo su sostenibilidad y su capacidad de transformación, haciendo hincapié en corregir los deterioros paisajísticos para preservarlos, para determinar un equilibrio biológico en el que hombre viene actuando desde sus orígenes. Un ejemplo único de aprovechamiento a la lo largo de la Prehistoria e Historia, siendo un espacio de ocupación, hábitat y defensa que aporta un patrimonio que abraca desde el año 100.000 a. de C. hasta el siglo XXI; un patrimonio en su sentido más extenso, un paisaje cultural mediterráneo único y excepcional.

Figura 19. Tren de mercancías atravesando el espacio adehesado del río Tajo.

Si echamos un vistazo a las unidades de paisaje, el ámbito geográfico del poblado ferroviario está definido en gran parte por una extensa penillanura cubierta por formaciones de dehesa. Se trata de una unidad paisajístico-ecológica con influencia antrópica, típica y característica del Suroeste de la Península ibérica, resultado del aclarado selectivo del bosque mediterráneo original. Es un magnífico ejemplo sostenibilidad del aprovechamiento del medio natural que alberga una elevada biodiversidad. Dentro del concepto de dehesas dominante, dada la heterogeneidad geomorfológica del territorio, se puede encontrar una gran variedad paisajística bien diferenciada que se compone de roquedos y serranías, bosques, matorrales, pastizales y cultivos agrícolas, medios urbanos… Se completa con el drenaje surcado de los cursos fluviales - ríos y arroyos con sus riberos asociados- , entre los cuales se encuentra alguno de los ríos mejor conservados de Europa, como es el Almonte[24].

A la par, desde una perspectiva biótica y a pesar de que el territorio ha sufrido la influencia del poblamiento humano a lo largo de la historia, el área que rodea el poblado de Monfragüe muestra un óptimo estado de

[23] RICO, J.C., *El paisajismo del siglo XX*, Madrid, Sílex, 2004. Pp. 91-133.

[24] MUÑOZ BARCO, P., y MARTÍNEZ FLORES, E., (Coord), *Patrimonio geológico de Extremadura: Geodiversidad y Lugares de Interés Geológico*, Badajoz, Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente, 2010, pp. 305-317.

conservación, lo cual ha permitido la presencia de una extraordinaria riqueza y diversidad de las comunidades de flora y fauna[25]. La vegetación potencial de todo el sector se corresponde con el bosque perennifolio esclerófilo de ámbito mediterráneo, con especies como la encina (*Quercus ilex subsp. ballota*) y el alcornoque (*Quercus suber*) que se entremezcla con el matorral y es la base de la ecología, economía y cultura del territorio. Ello conforma un entorno compuesto por grandes superficies de dehesa enriquecidas por diferentes y numerosos biotopos desarrollados a expensas de la orografía del territorio, con ecosistemas dispares, naturales y seminaturales, Un espacio básico y fundamental para la conservación y el mantenimiento de la biodiversidad ibérica y mediterránea. La importancia del número de especies protegidas en este territorio, cerca del 80 % se cita en esta área. No en vano, para todos los niveles taxonómicos el área alberga valores sobresalientes, siendo una zona de concentración mundial de algunas especies de aves, como es el caso del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), el buitre negro (*Aegypius monachus*), el alimoche (*Neophrom percnopterus*), o la cigüeña negra (*Ciconia nigra*).

Figura 20. Vías próximas a la estación de Monfragüe.

Dentro de esta unidad, el poblado se sitúa en la vertiente norte de la Reserva de Biosfera de Monfragüe, en espacio adehesado de encinas y alcornoques se intercala con el fresno (*Fraxinus angustifolia*) concretamente en los espacios de mayor humedad y con suelos de mayor profundidad en las zonas próximas al río Tiétar. Al oeste, en el entorno de la localidad de Mirabel, todavía pueden encontrarse dehesas en las que el estrato arbóreo está compuesto por una quercinea de hoja caduca, como es el rebollo (*Quercus pyrenaica*). La presencia del arbolado cobra una gran importancia como y factor ecológico, además de constituir un recurso de pastoreo necesario para la alimentación del ganado (ramón) y proporcionar recursos de montanera. Pero son los pastos herbáceos los que otorgan la diversidad y singularidad a las dehesas del territorio, ya que son generados y mantenidos por el ganado, el verdadero «modelador» de este paisaje. Los pastos de anuales han dado paso a vallicares, bonales, juncales, majadales, prados…[26] El poblado de Monfragüe está asentado en una dehesa tradicional en un ahuecamiento del bosque que permitió la coexistencia simultánea de la cría extensiva de ganado, la agricultura de secano, el aprovechamiento de la madera. Hoy todavía forma parte de un paisaje cultural, donde el ciclo productivo de los árboles (sobre todo de

Figura 21. Vías romanas en Extremadura.

[25] Véase AA.VV., *Catálogo regional de especies vegetales amenazadas de Extremadura*, Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente, Badajoz.

[26] ARAUJO, J., *Monfragüe*, Barcelona, Lunwerg Editores, 2005.

la encina) es la base que sustenta el sistema. Y La trashumancia en estas unidades no es una cuestión marginal, es un hecho de obligada cita para entender cómo la huella humana ha ido modelando el primitivo bosque mediterráneo antes de la llegada del ferrocarril. La Cañada Real Trujillana y el Cordel del Valle que atraviesan el poblado son ejemplos que ponen de relieve esta cuestión[27].

EL POBLADO FERROVIARIO DE MONFRAGÜE

Los primeros proyectos de construcción datan de 1856, cuando el gobierno progresista dispuso una línea de ferrocarril hacia el Oeste, pero la llegada de los moderados ese mismo año los paralizaron debido a los impedimentos que puso la Diputación de Toledo para que atravesara la provincia. Sin embargo, en 1869 se redactó un informe de la rentabilidad de la línea y en 1871 dieron comienzo las primeras obras entre Madrid y Malpartida de Plasencia siguiendo la antigua vía romana de Augusta Emerita-Caesaragusta, que concluyeron en 1879.

Como consecuencia de la ejecución de las obras y de la creación del nudo ferroviario entre las líneas férreas Madrid-Portugal y Plasencia Empalme-Astorga se originó la necesidad de crear un punto de enlace y de descanso. La Compañía del Ferrocarril Madrid-Cáceres-Portugal inauguró el tramo de línea donde se ubicaría esta estación en 1881. Posteriormente, la empresa MCP se integró en un nuevo bloque empresarial, la Compañía de Explotación de los Ferrocarriles del Oeste de España, que asumió la construcción de una nueva vía que unió la Meseta con Extremadura a través del tendido entre Astorga y Plasencia, paralelo al camino romano de la Plata, en 1894. Dos años más tarde, en 1896, se estableció la nueva estación de enlace entre ambas líneas en el paraje de la Dehesa de Palazuelo, perteneciente al término municipal de Malpartida de Plasencia, a la que se denominó Plasencia-Empalme.

Figura 22. Pabellones de viviendas en el poblado ferroviario de Monfragüe.

[27] RODRÍGUEZ PASCUAL, M., *De Babia a Sierra Morena*, 2010, Oviedo, Wenewe, 2010, pp. 156-202.

El nuevo poblado tuvo varias etapas constructivas que determinaron unas características concretas en su arquitectura. Cabe distinguir cuatro fases, en dos bloques, entre 1896 y 1985 dentro de las 75.400 hectáreas que ocupa, siendo construcciones de diversa tipología que atiende a los edificios de explotación. El primer bloque está compuesto por el pabellón de viajeros, los depósitos de locomotoras, el taller de reparación, los muelles de embarque y los dormitorios de los agentes. El segundo lo configuran los edificios de la comunidad ferroviaria, como las escuelas, la estafeta de correos, el consultorio médico y la iglesia. Completan este entamado las viviendas.

En la primea etapa se levantaron los edificios que se ubican en torno al bloque de viajeros, pero hasta iniciarse el siglo XX no se fraguó su morfología, cuando en 1908 se ponen en pie los dormitorios de los maquinistas o en 1910 la iglesia-escuela y en 1913 el consultorio médico. Pero dadas las crecientes necesidades de personal y, sobre todo, por la implantación en 1919 de la jornada de ocho horas, éste tuvo un continuo incremento a lo largo de las décadas posteriores, especialmente en los años veinte y treinta del siglo XX. Así, en 1926 se aprobó la construcción de nuevas viviendas, concretamente siete pabellones, que se inauguraron en 1928. En 1935, la República se planteó ampliar el poblado con tres pabellones que fueron entregados en el mes de julio de 1936. Con la llegada de RENFE, en la década de los años sesenta, se construyó una nueva estación, sucediéndose otras obras hasta 1973, como un nuevo módulo escolar o los dormitorios para los trabajadores.

Estas cuatro etapas determinaron un poblado que consta de veintiséis edificios en total, así como otros tres elementos singulares susceptibles de ser protegidos, como son el llamado jardín, la aguada y los retretes. De estos inmuebles, dos corresponden a antiguos servicios para los habitantes del poblado, la escuela y la iglesia, y otros dos ajenos al servicio ferroviario, como la pensión y las viviendas protegidas, que se integran en el conjunto por estar estrechamente vinculadas a este espacio urbano.

Pero, sin duda alguna, el elemento que define la personalidad de este poblado está constituido por nueve pabellones de viviendas de tres alturas y un primer dormitorio de agentes de dos plantas, levantados todos entre 1913 y 1936, con una tipología bastante uniforme definida por la Compañía de Explotación de

Figura 23. Detalle de los arcos de descarga por dintel en las ventanas de uno de los pabellones.

Figura 24. Estado actual de una de las escalera interior de tipo catalana en el poblado de Monfragüe.

Figura 25. Última locomotora que atravesó los raíles de la estación de Monfragüe.

Figura 26. Situación de abandono en el que se encuentra el poblado ferroviario de Monfragüe.

los Ferrocarriles del Oeste de España. Se trata de edificios de planta rectangular alargada, con cubierta a dos aguas de teja árabe y desvanes con óculos en sus fachadas laterales. Cada Pabellón cuenta con dos chimeneas cuadradas de ladrillo. Las puertas y ventanas tienen arcos de descarga por dintel construido, al igual que las jambas, en ladrillo rojo. Las esquinas y filetes de la fachada también están realizados en ladrillo rojo y sus paños de fachada son de mampostería granítica. Cada uno de los pabellones residenciales cuenta con seis viviendas, dos por planta, con acceso a través de escalera interior de tipo catalana[28].

Como consecuencia de la sustitución de la tracción vapor por la diesel en estas líneas ferroviarias, el problema de la vivienda en la antigua estación de Plasencia-Empalme, que en ese momento se denominaba Palazuelo- Empalme, empezó a pasar a un segundo plano dado que un grupo numerosos de trabajadores tuvieron que cambiar de destino y dejar el poblado, al no requerirse tantos agentes por la implantación de nuevas tecnologías. A esta cuestión se le añadió, años más tarde, concretamente en enero de 1985, la supresión del servicio ferroviario de viajeros entre Palazuelo-Empalme y Astorga. Esta clausura de la línea obligó a cerrar dependencias en la estación. La pérdida de trabajos en los servicios que ya no eran necesarios, suponiendo una última oleada de traslados. El hito definitivo en esta secuencia de hechos que justifican el porqué de la despoblación actual del núcleo ferroviario, fue la entrada en servicio el 6 de marzo de 1987 del *by pass* de Plasencia, que unía las líneas de Madrid a Valencia de Alcántara, y la de Palazuelo a Astorga, evitando así el paso por Palazuelo de las circulaciones en sentido Plasencia-Cáceres. A partir del 27 de mayo de 1990 la estación de Palazuelo-Empalme pasaría a denominarse Monfragüe para potenciar el futuro Parque Nacional y darle un sentido al poblado. Se abrió con ello una vía que ha provocado la incoación de expediente de Bien de Interés Cultural en 2004 y la redacción de un Plan Director que reactive ciertas políticas de los gobiernos central y autonómico. De hecho, se contempla un *Proyecto Turístico del Poblado Ferroviario de Monfragüe* con 150 o 200 plazas de pernocta y el alquiler de vivienda de manera similar a las casas rurales, contemplándose a la par las apetencias de un público joven, de los turistas de interior, del turismo cultural, ecoturismo, o los aficionados a las vías verdes[29].

Figura 27. Estado de las vías tras el cierre de la línea Plasencia-Astorga en 1985.

[28] Véase Plan Director del Poblado Ferroviario de Monfragüe (Cáceres), coordinado por Francisco Polo Muriel, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005.

[29] *Ibídem*.

Figura 28. Nuevas infraestructuras para el AVE a la altura de Cañaveral.

Estas medidas no pretenden sino proteger, gestionar y ordenar este paisaje unitario, preservando la «naturalidad» de toda la zona, los atributos patrimoniales y los significados históricos, antropológicos y simbólicos, con el único objetivo de ofrecer a los ciudadanos ese paisaje de calidad, donde se tengan presente los impactos paisajísticos, la accesibilidad y la visibilidad. La llegada del AVE abrirá, sin duda, un nuevo capítulo en este nudo ferroviario entre los cuatro puntos cardinales del oeste peninsular, que transformará de nuevo el medio adehesado de las tierras que cruzan las inmediaciones del poblado ferroviario de Monfragüe dando lugar a una nueva modernización.