

EDIFICACIONES DE LA LÍNEA FÉRREA LINARES / BAEZA - ALMERÍA

Javier Berbel Silva



1. Estación de Cabra del Sto. Cristo-Alicún, 1975

1. ANTECEDENTES

La utilidad que vamos a darle a un edificio es algo que influirá fuertemente a la hora de concebirlo, ya que marcará sus características, tipología y aspecto. Tratándose de una estación de ferrocarril o mejor dicho, de treinta y dos estaciones, esto se reafirma más aun. Las características de las treinta y dos estaciones que inicialmente se construyeron en la línea, desde Linares-San José a Almería, serán objeto de estudio en este artículo.

Tenemos que decir que ésta fue una línea con una concepción eminentemente minera, lo que condicionó a Fives Lille (empresa constructora), no sólo en el diseño de los edificios, sino también en el trazado y por ende, en la longitud total, hecho que provocó que la mayor parte de las estaciones se encuentren alejadas de núcleos urbanos. Como ya hemos citado

en anteriores números de esta publicación¹, la salida al mar del mineral de hierro de la comarca del Marquesado de Zenete en Granada y los plomos de la Comarca de Linares, fueron los principales motivos por los que se acometió este proyecto, además, claro está, de la conexión férrea de Almería con el resto de España. Estos, entre otros, fueron los motivos por los que esta línea cuenta con unos caracteres muy particulares en sus construcciones. Relacionamos el total de las 32 estaciones (31 entre Linares y Almería más la terminal del ramal de las minas del Marquesado) y aportamos una importante colección de fotografías de buena parte de éstas, conscientes de su valor testimonial dado el progresivo deterioro de la mayor parte de estos edificios. De las treinta y dos estaciones, al menos veintisiete de ellas eran muy parecidas en un principio, aunque se exceptúan los casos de Linares-San José, Los Propios-Cazorla, Moreda, Guadix y Almería. Casos en los que por su singularidad nos centraremos con un poco más de detalle. En la parte baja de la línea, ya en la provincia de Almería se construyeron algunos edificios diferentes, como es el caso del edificio de viajeros de Huercal-Viator (estación colateral a Almería).

No olvidaremos en este trabajo las numerosas casetas que se construyeron en todo el trayecto. Su cometido principal fue la guardería de pasos a nivel y la vivienda del personal de vías y obras. A veces tres o cuatro entre cada estación y su colateral. Hoy la mayoría han sido derruidas por su inutilidad y por el peligro que supone el abandono al que las sometió el paso del tiempo. También citaremos otras construcciones como viviendas anexas para personal de estaciones o muelles cubiertos, pues al fin y al cabo, también éstos forman parte de la arquitectura ferroviaria.

La cabecera, que anteriormente estaba en Linares-San José, estación ubicada en el casco urbano de Linares y que se encuentra hoy en ruinas al igual que buena parte de los edificios de la línea, pasó a ser Baeza estación, al cerrar el tortuoso tramo que unía la actual Linares/Baeza con la ciudad minera y que prolongaba el viaje más del doble que por carretera. De tal forma que las estaciones que componen nuestra línea son:

Linares/Baeza – Torreblascopedro – Begíjar – Garciez/Jimena – Jodar/Ubeda – Los Propios/Cazorla – Quesada – Larva – Huesa – Cabra del Santo Cristo/Alicun – Huelma – Alamedilla/Guadahortuna – Pedro Martínez – Moreda – Huelago/Darro/Diezma – Fonelas – Benalúa de Guadix – Guadix – La Calahorra/Ferreira – Hueneja/Dólar (de aquí sale el ramal de Marquesado) – Fiñana – Abla/Abrucena – Doña María/Ocaña – Nacimiento – Gergal – Fuente Santa – Santa Fe/Alhama – Gador – Benadux/Pechina – Huércal/Viator – **Almería**

Como anécdota, diremos que la nomenclatura de las estaciones ha cambiado a lo largo de los años. Así, en la provincia de Jaén, Jódar pasó a llamarse Jódar/Ubeda, Huesa/Alicún pasó a denominarse Huesa y Cabra adoptó el nombre de Cabra del Santo Cristo/Alicún.

1 BERBEL SILVA, Javier y LÓPEZ RODRÍGUEZ, Ramón. *Cabra del Santo Cristo, 105 años de Ferrocarril*. CONTRALUZ, nº 1. Torredonjimeno: Gráficas La Paz, 2004. Pp. 49-59.

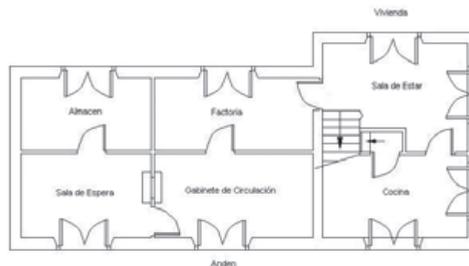


2. Estación de Huéneja-Dólar

2. ESTACIONES TIPO A

Los criterios utilizados para que una estación se construyese de un tipo u otro debieron de ser meramente económicos. Este tipo es el predominante en la mayor parte de las estaciones de la línea independientemente del uso principal que fueran a tener. La mayoría fueron simples estaciones para servicios de circulación de trenes, cruces o apartaderos de material ferroviario. Otras, cargaderos de mercancías, como es el caso de Huesa, donde se cargaba esparto y madera procedente de la cercana sierra de Quesada, o Larva, donde se cargaba el yeso de la fábrica allí ubicada. Resulta obvio que éstas también fueron concebidas para los viajeros, aunque la distancia a los núcleos de población siempre resultó un handicap.

El modelo clásico de estación que construyó Fives Lille se ciñe a un tipo de edificación de estilo francés, sin apenas ornamentaciones ni detalles, pero de aspecto sólido. En términos ferroviarios, el conjunto del edificio se denomina Edificio de Viajeros (E.V). Al contrario que en otras líneas en las que hasta la más minúscula estación está provista de marquesina, como es el caso de las de la línea Moreda-Granada o las de la ya desaparecida línea de Guadix a Almedricos, en nuestra línea apenas existen estaciones con este elemento, lo que denota la escasez de medios económicos que caracterizó su construcción.



Edificio de Viajeros
Estaciones Tipo A

2. Estación de Huéneja-Dólar

Los edificios se componen de dos cuerpos, uno dedicado al servicio ferroviario y el otro a vivienda. Tejado a dos aguas cada uno en un sentido (zona de servicio longitudinal a la vía y zona de vivienda transversal a ésta). La distribución es la siguiente: la fachada al andén con dos puertas da acceso al Gabinete de Circulación (oficina donde se alberga el enclavamiento y el despacho del Jefe de Estación, así como la taquilla). La habitación de detrás se comunica con la anterior y, dependiendo del caso, tenía acceso por la fachada trasera de la estación por medio de una puerta (caso de las estaciones de Larva, Huesa o Huélago) o con una ventana (caso de la Estación de Cabra del Santo Cristo-Alicún, Jódar o Begijar). La segunda puerta de la fachada al andén es el acceso a la sala de espera y dependiendo del caso, ocupará todo el ancho de la estación, o la mitad, en cuyo caso se disponen dos habitaciones, una dedicada a sala de espera y otra dedicada a factoría para facturación y almacenaje de paquetes, una actividad muy usual en las estaciones durante muchos años.



3. Fachada principal de la estación de Alamedilla/Guahortuna



4. Estación de Jódar/Ubeda

El otro cuerpo del que disponen los edificios es el destinado a la vivienda del Jefe de Estación. Tiene dos alturas además del sótano, cuya existencia está presente en todas las estaciones de este tipo e incluso en algunas casillas de vías y obras muy parecidas a las viviendas de estas estaciones. El Sótano es una sola estancia con techo abovedado y que normalmente se utilizaba para servicio de la vivienda. La planta baja, que normalmente tenía acceso desde la oficina o habitación posterior, estaba dedicada a sala de estar, en la habitación que es accesible desde la fachada posterior y a cocina, la que tiene ventana al andén. En la planta superior hay dos dormitorios y un pequeño aseo entre ambos. El conjunto del Edificio de Viajeros tiene los huecos recercados con piedra o ladrillo, dependiendo del caso, y éstos cuentan con un arco rebajado en lugar de dintel. Las carpinterías originales eran de madera de pino pintadas en cada época con los colores corporativos de la concesionaria.

En las estaciones de la parte baja de la Línea la cubierta pasa a ser una terraza al igual que la mayor parte de las construcciones de esta zona de tan escaso índice pluviométrico. Por lo demás, son idénticas.



5. Estación de Gádor (Almería)

3. ESTACIONES SINGULARES.

Los casos diferenciados son las estaciones de Linares-San José, los Propios-Cazorla, Guadix, Moreda y sobre todo, la joya de la línea, la estación de Almería.

El caso de **Los Propios-Cazorla** es bastante peculiar porque a pesar de estar lejos de cualquier pueblo, cuenta con un edificio de mayor envergadura que el resto de estaciones y además incluye una magnífica marquesina en toda su longitud. Ello se debe a la influencia que ejercieron los entonces propietarios de la finca de Los Propios, por la que discurría un importante tramo de nuestra línea y por la que obtuvieron una importantísima infraestructura para el transporte de su producción agrícola. Su tamaño puede deberse al gran volumen de mercancías que debió mover.



6. Estación de Los Propios-Cazorla (Jaén)



7. Estación de Moreda (Granada)

La estación de **Moreda** podríamos definirla como el punto intermedio de la línea. Situada en la Provincia de Granada, a un par de kilómetros del pueblo que le da nombre, ha sido tras Linares-Baeza y Almería la estación con más movimiento de la línea. El intenso tráfico de viajeros por ser el punto de trasbordo con el ramal Moreda-Granada, hasta la construcción del By Pass de enlace que permite pasar trenes de Granada a Almería sin pasar por esta estación y su consecuente trasiego con trenes de mercancías, la hicieron ser un punto clave para el tráfico ferroviario. Fruto de ello es su importante estación de estructura similar al resto, pero de mayor tamaño. Está flanqueada por dos cuerpos similares al de estaciones tipo A, aunque su tamaño central y su magnífica marquesina la diferencian con estas.

El edificio de **Guadix** es parecido al de Linares-San José. Los Materiales utilizados en la construcción son idénticos, aunque la estética es algo diferente. Dos cuerpos laterales de una planta acogen a uno central de dos plantas, que recoge la Sala de Espera en la planta baja y la antigua vivienda del Jefe de estación en la planta alta.

En el caso de Linares-San José se entiende tal envergadura por ser la cabecera de la Línea en su inicio, sin embargo Guadix, que hoy es una mera estación de paso, cuenta con un edificio bastante parecido debido a que constituyó el primer hito importante de la línea

al abrirse el tramo entre esta ciudad y Almería en 1895. Con ello, esta importante población granadina y sus cercanas comarcas mineras iniciaron el tráfico con la ciudad portuaria un lustro antes que el resto de la línea, lo que de alguna manera hizo de ésta una estación cabecera de carácter provisional, aunque también es cierto que esta estación también fue cabecera de la extinta línea Guadix-Baza-Almendricos.



8. Aspecto actual del exterior de la estación de Guadix



9. Estación de Guadix en los inicios del siglo XX. Fot. Col. Cerdá y Rico

Como hemos dicho antes, la cabecera de la Línea es hoy la estación de **Linares-Baeza**. Al ser un importante nudo ferroviario, alberga un gran edificio en consonancia con su importancia. De todos modos hoy no es ni la sombra de lo que fue, ya que desde la entrada en funcionamiento de la línea AVE Sevilla-Madrid, gran parte del tráfico ferroviario de Andalucía a la Meseta dejó de pasar por aquí. Tampoco es la original, ya que se ha remodelado y ampliado en repetidas ocasiones. La última en los años 70 cuando adquirió el actual aspecto.



10. Andén de la estación de Baeza (actual Linares/Baeza). Fot. Col. Cerdá y Rico



11. Patio de carruajes de la estación de Baeza. Fot. Col. Cerdá y Rico



Estación de Almería, alzado de la fachada.

Fue en el año 1893 cuando la estación de Almería se levantó como obra de prestigio para la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España. Hemos de tener en cuenta que Almería fue la penúltima capital en conectarse con el resto de España por ferrocarril, hecho que aconteció en 1899, siendo el polifacético José Echegaray, Premio Nobel de Literatura, el que desempeñando el trabajo de ingeniero de Caminos en Almería (fue delegado del Ministerio de Fomento) dio luz verde a la necesidad de dotar de ferrocarril dicha zona, antes discriminada de los planes ferroviarios. La belleza del edificio justifica la importancia de la obra y está considerado como “un monumento ferroviario”. Una armónica combinación de elementos constructivos tan innovadores en la época como el hierro y el vidrio se mezclan con el ladrillo visto y la cerámica, en un hermoso diseño con influencias neoclásicas y mudéjares que hacen que éste, sea en la actualidad uno de los edificios más emblemáticos de la ciudad.

A unos cuantos metros sobre el nivel del Mediterráneo, la estación de Almería se asienta sobre una especie de plataforma con vías sobreelevadas que discurren en dirección al muelle y el cargadero. Este recalce se explica porque había que evitar las avenidas periódicas de agua por las ramblas que atraviesan la ciudad hacia el mar, a cuya vertiente oriental se estableció el complejo ferroviario. Exigencias de la infraestructura urbana que, por ejemplo, determinaron que la compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España regalara a la ciudad el puente metálico que une desde 1925 la avenida de la Estación con la calle Méndez Núñez. El obsequio era una contrapartida de la empresa al Ayuntamiento almeriense tras conceder éste el acceso permanente de los trenes al puerto.



12. Estación de Almería (fachada principal)



13. Estación de Almería (andenes)

En una operación iniciada en 1988 y terminada en 1991 con cargo al Plan de Modernización y Equipamiento de Estaciones, se consiguieron restaurar estos casi 600 m² de superficie construida. Su fachada tiene un cuerpo central rematado por una marquesina metálica de forma piramidal y revestido de cristal sobre bastidores en los testeros de ambos extremos de los andenes y del acceso desde la calle, cuyas tres puertas en arco de medio punto se cobijan con voladizo también acristalado.

Encima, el reloj sobriamente enmarcado en labor de hierro. En la nueva sala de espera (antigua sala de primera clase) salieron a la luz unos artesonados cerámicos ocultos por un falso techo colocado para el espacio habilitado un tiempo como cantina. En el curso de las tareas de restauración quedó esclarecido que la firma constructora de la estación y específicamente de la cubierta metálica, fue Fives-Lille. La Guerra Civil afectó a la integridad del edificio, de tal forma que la balastrada de ladrillo que contornea el remate superior tuvo que ser reconstruida tras los bombardeos de los aviones alemanes. Asimismo, bajo la estación se improvisaron dos refugios antiaéreos cuya entrada quedó al descubierto con la reforma de 1988-1991. En definitiva, un monumental edificio acorde a las expectativas que levantó la llegada del ferrocarril a la ciudad.

4. OTROS EDIFICIOS

Además de la cantidad de estaciones citadas anteriormente, no podemos obviar los más de cien edificios, que al igual que las estaciones, sirvieron al ferrocarril tanto como estas. Nos referimos, como no, a casetas de guardabarrera o viviendas de obreros que en los tramos entre estación y estación dieron mucha vida a la línea férrea y sirvieron de cobijo a los ferroviarios y sus familias.

Hay varios tipos de casetas aunque se pueden resumir en tres los modelos, las más modestas utilizadas para guardería, las de tipo pabellón, destinadas a vías y obras y, finalmente, los muelles cubiertos:



14. Caseta de las Borbarachas, cerca de la estación de Cabra



15. Caseta cercana a la estación de Jódar

Este tipo de **caseta** recuerda a las estaciones tipo básico de la línea. Su tejado a dos aguas y sus arcos rebajados son característicos de la línea. Son las más abundantes; Cuentan con 2 plantas, aunque la planta de arriba es tipo buhardilla. Cumplía las características mínimas para la vida de una familia. Por su estética afrancesada suponemos que su construcción fue paralela a la de la línea.



16. Vivienda tipo pabellón: Cada edificio tiene dos viviendas bastantes amplias. La foto es de la vivienda en la Estación de Cabra, actualmente albergue para turismo rural.

El **edificio tipo pabellón** se construía cerca de las estaciones. Era para el personal de circulación y demás personal de la estación. Tiene dos viviendas simétricas y presumimos que su construcción se hizo bien entrado el siglo XX.



17 y 18. Este tipo de caseta es característica de los pasos a nivel. Tiene una sola planta y un patio posterior. Las dos casetas de las fotos están en la Estación de Larva

En el caso de los **muelles cubiertos**, aunque se trata de construcciones más sencillas, no por ello pierden valor por lo que hemos querido incluirlos. Son de varios tipos, dependiendo de la importancia de la estación donde se ubican. En la mayoría de los casos, sobre todo tratándose de estaciones pequeñas, los muelles no estaban cubiertos, aunque algunos se

cubrieron con posterioridad por las circunstancias de la explotación. A continuación se muestran varios tipos de muelles, desde el más básico hasta el más importante.



19 y 20. Muelle tipo básico. El 1º en la estación de La Calahorra y el 2º en Cabra. Obsérvese en el primero la inscripción “MAGAZINE GOLDEN PLUME LIMITED” (sirvió para el rodaje de la película “el bueno, el feo y el malo”).



21 y 22. Muelles de las estaciones de Los Propios y Guadix.

En la fecha en que estaba escribiendo este artículo se estaban pintando todas las estaciones de la línea. Del verde y albero que lucieron durante décadas, pasaron al gris y azul de los últimos años. El nuevo siglo les ha traído de nuevo sus colores de siempre y el verde, color corporativo de ADIF, se ha impuesto de nuevo.

5. CONCLUSIÓN

Hemos tratado de resumir en pocas líneas y a grandes rasgos el tipo de arquitectura de nuestra línea férrea, la que discurre en buena parte por esta apartada comarca de Sierra Mágina. La conclusión más importante que podemos sacar es que, al igual que el resto de líneas férreas de España, nuestra línea tiene un gran patrimonio arquitectónico que cada vez se encuentra más deteriorado por los años de abandono, de manera que si nadie lo remedia es muy posible que pronto desaparezcan buena parte de estos edificios como ya ocurrió con estaciones tan cercanas como la de Huelma. Las circunstancias actuales de explotación y de liberalización del transporte ferroviario hacen insostenible el mantenimiento de los

edificios por parte de las empresas concesionarias de la explotación. La Burocracia hace imposible que sean cedidos a otras entidades y particulares. Esperamos que este artículo sirva para que las partes implicadas en su posible conservación den el paso definitivo hacia el mantenimiento o cesión, en su caso, a quien pueda comprometerse en esa tarea.



BIBLIOGRAFÍA

- Trenes, cables y minas de Almería.* GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio y COVES NAVARRO, José Vicente. Almería.1992
- Memorias de la línea férrea Lorca a Baza y Almedricos a Águilas (años 1960-1990).* J. García López. 1994
- LA LÍNEA DE FERROCARRIL LINARES- ALMERÍA Y SUS HITOS PATRIMONIALES.* CASUSO QUESADA, Rafael. www.CismaMagina.es.
- Cabra del Santo Cristo, 105 años de Ferrocarril.* BERBEL SILVA, Javier y LÓPEZ RODRÍGUEZ, Ramón. CONTRALUZ, nº 1. Torredonjimeno: Gráficas La Paz, 2004.
- De parte a parte. Un estudio histórico y técnico de los puentes del Hacho y el Salado.* MOLINA COBOS, Casimiro. CONTRALUZ, Nº 2. Torredonjimeno: Gráficas La Paz, 2005.