

El Tren de la Sierra

Geografía humana y Arqueología industrial en el Ferrocarril de Córdoba a Belmez

Autor:

José Antonio Ortega Anguiano



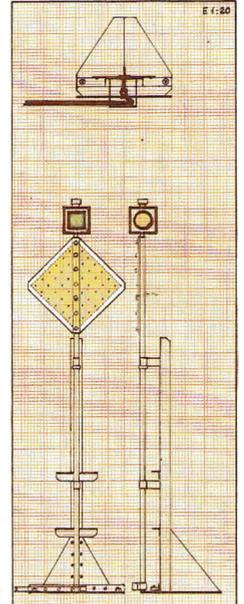
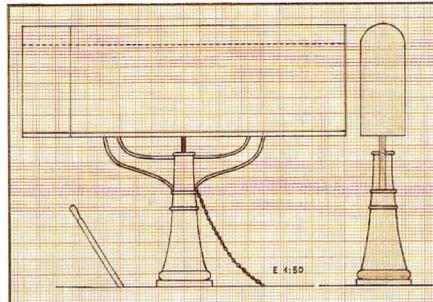
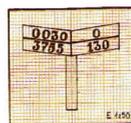
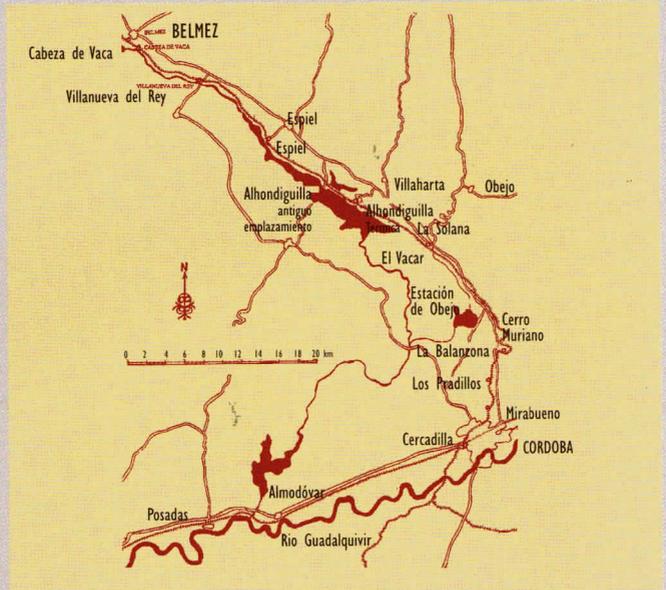
La vía de la línea Córdoba a Belmez cruza por el interior de los cerros a la búsqueda del valle del Guadiato, que se aprecia en la lejanía.
Foto: José Antonio Ortega

INTRODUCCIÓN. A PROPÓSITO DE LA ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL

La Arqueología tiene como función principal reconstruir la dinámica de la vida en el pasado y conocer como han sobrevivido esos materiales hasta nosotros (BINFORD, 1988, 23.) Esta ciencia intenta conocer el funcionamiento y evolución de las sociedades del pasado mediante los restos encontrados. Igual planteamiento propone la Historia, pero sus métodos divergen en la forma de enfocar el estudio. Ambas son complementarias, pero ninguna de las dos se sojuzga a la otra. (MARTÍNEZ; CLOSA; 1999)

A este respecto A. Muñoz en Arqueología hoy comenta que "la información arqueológica constituye documentación histórica por derecho propio y no una mera aclaración de los textos escritos" (MUÑOZ, 1993, 41)

Sin embargo, están condenadas a desplazarse en una misma dirección, como dos ruedas sujetas por un mismo eje, para conocer un pasado en el que tanto las fuentes escritas como los vestigios materiales son insuficientes. En el caso de la reconstrucción del periodo prehistórico donde no existen textos, la Ar-



Báscula, indicador de rasantes, barrera de paso a nivel y semáforo de aguja unificado de la Compañía de Andaluces son ya objetos que deben ser analizados según la metodología de la Arqueología Industrial, debido a su desaparición total de nuestra red ferroviaria.

Dibujos: José Antonio Ortega



queología es imprescindible. Así, a medida que éstos van siendo cada vez más abundantes debido a lo reciente, la validez de una crece frente a la casi inoperancia de la otra. Los restos industriales no necesitan de una investigación al uso ya que la disponibilidad de lo conservado y la información para su estudio lo hacen innecesario. Entonces, ¿se puede considerar a la Arqueología Industrial como una parcela válida de esta materia? Quizás su interés sea escaso desde la óptica de ambas ciencias pero, al menos, propone una nueva perspectiva de esa era tecnológica.

En época tan primigenia como las postrimerías del siglo XVII varios países en situación privilegiada se lanzaron a la organización de exposiciones universales y a la creación de museos para dar a conocer el progreso que ellos mismos estaban aportando, y es que el maquinismo se considera por entonces como el remedio de todos los males del ser humano. A partir de ello, se toma conciencia de la validez de esta forma de conocimiento cuya definición se aparta, obviamente, de la que se aplica a la Arqueología tradicional.

Franco Borsi en su *Introduzio-*

ne alla Arqueologia Industriale establece una divergencia entre ambas y considera a ésta como un fenómeno económico, productivo y técnico sin el menor aprecio artístico, y por tanto carece de interés para su conservación. Su única validez se atiene a la relación entre la sociedad y el territorio en que se asienta (BORSI, 1978). Varios autores como Crawford (CRAWFORD, 1953, 4), Xavier Barral (BARRAL, 1992, 176), y M. J. T. Lewis (LEWIS, 1979, 583-617) consideran diversas definiciones para entender una misma disciplina que, en esencia, sólo tiene que ver en parte con la que se relaciona. Es precisamente la metodología empleada en el estudio lo que diferencia a la Arqueología tradicional de la industrial. En la investigación seguida a la línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez se han usado muy pocos recursos de la primera y diversos aportes de la segunda.

LA LÍNEA DE CÓRDOBA A BELMEZ

Situada geográficamente en una encrucijada, la ciudad de

Córdoba sirve de difusor para las líneas de ferrocarril que van hacia las Andalucías del Sur, Este y Oeste, cuando en la segunda mitad del siglo XIX este nuevo medio de comunicación, verdadero impulsor de la Revolución Industrial, llega a la capital andaluza. En dirección al Norte, tratando de alcanzar los límites de Castilla, se construye una vía que parte desde la estación de Cercadilla en Córdoba y que llega a Belmez, la cuenca minera de Peñarroya y a toda la riqueza agrícola y ganadera de esas latitudes de la zona de la Sierra.

En 1873 se completa un difícil trazado que en sus primeros diecinueve kilómetros salva un desnivel de casi cuatrocientos metros, lo que supone una rampa constante de un 21%, y que en algunos tramos llega a ser de hasta un 33%. Se convierte así en la segunda de España con más pendiente, tras la de Puigcerdá, en el Pirineo. A lo largo de sus primeros cien años de vida pasa por las manos de la compañía que la construye, financiada con capital de la familia malagueña Loring, entre otros aportes, pero sus resultados económicos son deficitarios y, en 1880, pasa a la gran red de

Andaluces que explota todo el Sur y parte del Este español, hasta que en 1941 Renfe nacionaliza todos los ferrocarriles del país, que resultan ser deficitarios en su inmensa mayoría. Una suerte que, como se verá, corre también la línea que nos ocupa. Es esta macroempresa la que la liga al trazado de otra que une Belmez con Almorchón, construida un poco antes y perteneciente a MZA, que es su continuación natural hacia Castilla. El Ferrocarril de Córdoba a Almorchón será su última denominación, incluso después de su cierre definitivo, que se produjo el 1 de Abril de 1974. Su explotación parcial continúa hasta hoy, a pesar de que las obras del AVE cercenaron su unión con la capital cordobesa, en 1992.

EL MATERIAL MOTRIZ

Quizás sea una cuestión de criterios, pero puede que lo más destacado del ferrocarril sean sus locomotoras. Y es que una explotación ferroviaria es lo que son sus máquinas, ya que las características de éstas responden a las necesidades planteadas por aquella.

De las que estuvieron en servicio en el trayecto entre Córdoba y Belmez, ninguna superó los veintiún metros de longitud, ni el diámetro de sus ruedas fue demasiado grande, ni el peso por eje de ninguna re-

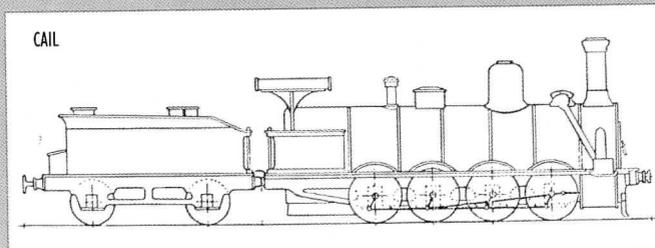
basó los quince mil kilogramos, por razones evidentes, relativas a las condiciones de un trazado ciertamente complicado, debido a los radios de curva y las pendientes.

A pesar de los límites impuestos, una enorme variedad de rodajes distintos circularon por este trazado, constituyendo un muestrario insólito, a veces, no sólo en el panorama ferroviario nacional, sino también en el mundial.

LAS CAIL

Un mal cálculo sobre el volumen de explotación dejó a la compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, pro-

pietaria de la línea de Almorchón a Belmez, con un gran número de locomotoras de la serie 101-136 completamente inactivas. Como desde siempre las vías de éstas habían estado unidas a las del Córdoba-



Las Cail en su estado original, antes de la modificación de la cabina. Dibujo: RENFE.

Belmez, esta compañía alquiló algunas de las que no eran utilizadas. En 1875, los arrendatarios comprarían diez de ellas, con lo que compusieron el primer material motor con el que se inició el transporte.

LAS STURROCK

En 1873 se recibió la primera remesa de locomoras encargadas por la compañía. El difícil trazado hizo que se pidiesen a Neilson un curioso sistema ideado por el ingeniero Sturrock, consistente en la disposición de tres ejes en la máquina y dos en el tender, que también eran motrices.

No se tienen noticias de que tal régimen de rodaje se haya utilizado en otro lugar del mundo, quizá porque sus resultados no fueron buenos. Cuando Andaluces se hizo cargo de la compañía acabó convirtiéndolas en unas 030 convencionales. Al final, ninguna de las cuatro construidas llegaría a RENFE.

LA "FILOXERA"

Posiblemente, la disposición de ejes de las Cail que se empleaban en la línea fuese lo que de-

ciidió a la empresa a encargarse unas 040, que construyó también el fabricante inglés Neilson. Eran locomotoras-tender de cilindros interiores, tanque de agua de tipo albarda y simple expansión, cuya curiosa disposición resultó única en el mundo, ya que sólo se conoce otra idéntica, que sirvió en una compañía inglesa.

Su bajo esfuerzo de tracción decidió a Andaluces a trasladarla a Málaga, donde terminó sus días haciendo maniobras. Fue conocida por la "Fi-

loxera" cuando aquella plaga de insectos acabó con los viñedos en el cambio de siglo, y fue desguazada por RENFE en 1942.

LAS SAINT LEONARD

De nuevo, el buen resultado de las Cail decidió a Andaluces a encargarse a la Société Saint Leonard ocho máquinas idénticas a éstas, a las que se añadió una marquesina de

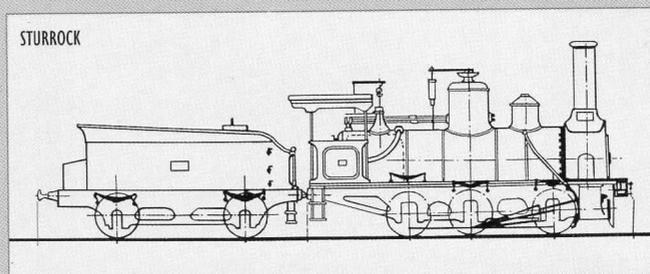
protección para la cabina, que también se colocó a las Cail, para unificar el aspecto de ambas series.

Se recibieron en 1890 y 1891 y se numeraron desde el 223 al 230. Dos de ellas fueron transformadas en 140 y el resto de la serie terminó su vida activa en el depósito de Puente Genil, haciendo recorridos entre olivares por la línea del Aceite.

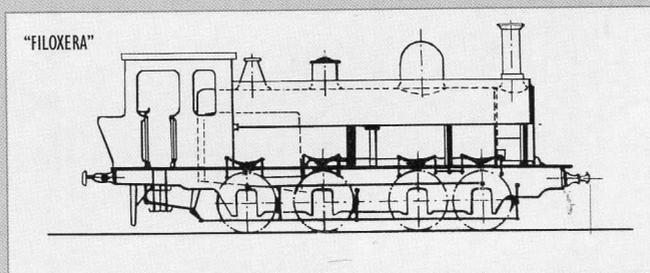
LAS DU BOUSQUETS

Veinte años después de la llegada de las Saint Leonard, se hizo necesaria la adquisición de un nuevo material para el trazado. Lo más avanzado de los primeros años del siglo eran los sistemas articulados, por lo que una innovación técnica de tal categoría es lo que decidió a Andaluces a encargarse a la Usine Metallurgique de Hainault un modelo ideado por el ingeniero Du Bousquets de rodaje 031+130-T, que se recibió en 1912.

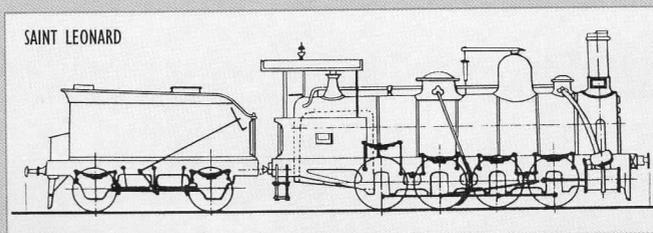
Una locomotora-tender tiene siempre el problema del alojamiento de la fuente que le hace andar, por lo que se pensó en dotarla de un vagón cisterna que siempre circuló acoplado a ella como parte idisolu-



Plano de la locomotora Sturrock con tracción en los ejes del tender y la máquina cuando ya había sido convertida por Andaluces en una 030 convencional.



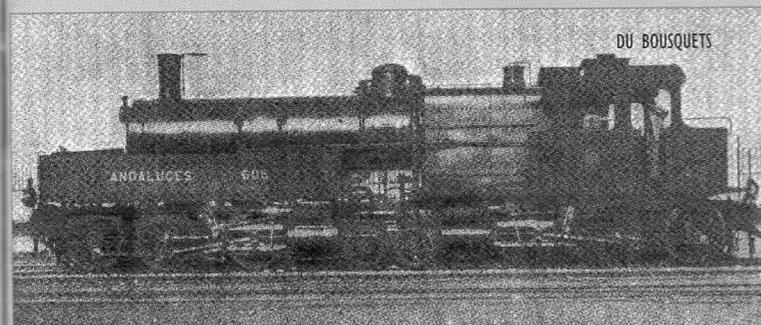
Plano de la "Filojera" con su característico tanque de albarda, un elemento inusual en las máquinas españolas de vía ancha, y sus dobles cilindros interiores.



La Saint Leonard del Córdoba a Belmez.

La 605 de Andaluces.
Foto: José Antonio Ortega.

El vagón cisterna, ya transformado, cuando aún podía verse en las playas de vías de Córdoba-Cercadilla, al inicio de los noventa.
Foto: José Antonio Ortega.



“CUATROCIENTOS”

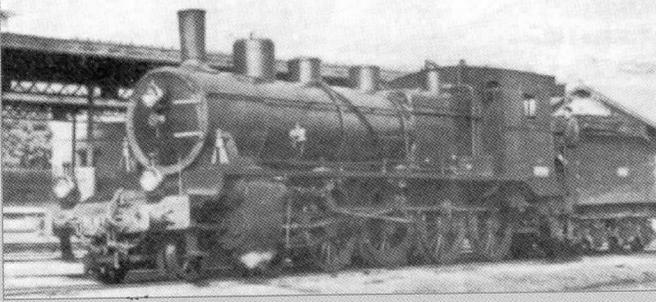


Foto de L.G. Marshall, realizada en Granada, el 18 de Marzo de de 1961, de una “cuatrocientos” con su estilizado aspecto.
Foto: L.G. Marshall.

ble de su estructura: un hecho poco usual que añadir a este pintoresco catálogo que compuso el parque motriz de esta línea.

Su vida no fue demasiado larga debido a su alto consumo de carbón y a sus constantes problemas mecánicos y finalmente sus diez unidades fueron desguazadas antes de 1947. En cambio, los albiges rodantes que las seguían continuaron su vida activa como cisternas para la distribución de agua por estaciones y casillas de los trazados carentes de ella. En 1989, todavía podía verse el último de éstos en la desaparecida estación de Cercadilla, en Córdoba, con las reformas que se le habían practicado a lo largo de los años.

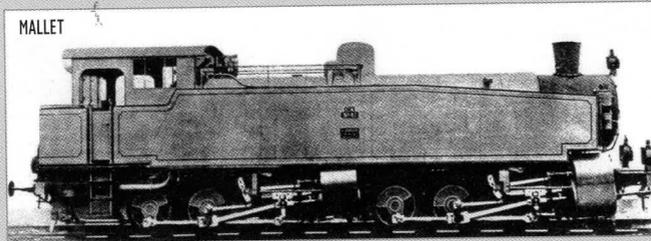
LAS “CUATROCIENTAS”

Cuando Norte y MZA acepta el nuevo rodaje 240, Andaluces decide incorporar a su parque locomotor un tipo de máquina que sirviese para el arrastre de trenes de viajeros pero que, a diferencia de las tónicas seguidas en Europa, su diámetro de ruedas no fuera demasiado grande, para no dañar la vía, y su caldera no debía exprimir al máximo la altura del gálibo, por lo que su aspecto era bajo y alargado, una fisonomía singular, pero que no deja de ser airosa.

Las quince primeras, las llamadas “serie baja”, se recibie-

ron en 1920 y su tender disponía de tres ejes, mientras que el resto, los de la “serie alta”, eran algo más extensos y se sustentaban con un par de bogies.

Su número ascendió a cincuenta unidades por lo que se convirtió en la serie más prolífica de todo el parque motor de la compañía. Así, sus servicios se extendieron, casi sin



Aspecto primigenio de la Mallet del Central de Aragón, antes de su transformación en una locomotora convencional, con el tender remolcado.
Foto: RENFE.

excepción, a todas las líneas de la red. En la que nos ocupa, por su encrespado perfil, tiraron de convoyes con los que formaron dobles y hasta triples tracciones, lo que obligaba a su cercenamiento para poder sortear de manera más liviana el puente de hierro de Mirabueno, sobre el arroyo de Pedroches.

Una vez destinadas a la línea, no la abandonaron nunca hasta casi el cierre de la etapa del vapor. No se conservó ninguna y fueron desguazadas a final de los sesenta.

La elegante Kitson-Meyer del Lorca, Baza y Águilas, en su estado original.

LAS MALLET

El resultado de las Du Bousquets en su mejor época hace que cuando RENFE las retira, piense en sustituirlas por otras articuladas procedentes del depósito de Valencia, que tenían un esfuerzo de tracción muy elevado.

Estas Mallets de rodaje 160, construidas por la casa alemana Borsig, en 1902, provenían del Central de Aragón, cuya red se caracterizaba también por sus grandes desniveles. En su origen, se conciben como unas locomotoras-tender, pero su peso por eje resulta excesivo y deben ser devueltas, para reconvertirlas en unidades con el vehículo del carbón y el agua independiente. Las cuatro unidades fueron bautizadas como las “gato es-

pantado” en su definitivo alojamiento de Cercadilla, por el sonido que producía el vapor por una de sus válvulas de salida. El deplorable estado en que llegaron hizo que su vejez no fuese lo digna que debiera y no fueron casi utilizadas en la línea de la Sierra, Al final, fueron apartadas a Bobadilla a la espera de su desguace. Sin duda que ninguno de los últimos operarios que las manejaron las echaron de menos.

LAS KITSON-MEYER

Las elegidas para ayudar a las desvencijadas Borsig fueron otras máquinas articuladas que el Lorca, Baza y Águilas había recibido en 1908 y que numeró como 51-53.

Estaban diseñadas para remolcar mineral y una de sus características era la de poseer dos chimeneas, que dejaban escapar, indistintamente, el humo y el vapor de agua. Su conducción era tan característica que el maquinista debía ser auxiliado por dos fogoneeros.

En la época en que llegaron a Cercadilla, lo relativo a la descomposición del átomo era sinónimo de avance en una España atrasada. Las “gordas de dos chimeneas”, como fueron bautizadas por los ferroviarios de su emplazamiento original, fueron llamadas aquí “las atómicas”, a pesar de que ya había otras máquinas que llevaban tan pomposo nombre.

A pesar de que dieron un excelente resultado en las pendientes de la Balanzona, su ínfima velocidad, debida al pequeño diámetro de ruedas, y el desgaste producido por un uso excesivo y prolongado en rampas fuertes, hicieron que fuesen desguazadas paulatinamente, en 1953.

LAS “QUINIENTAS”

El descenso de la calidad del carbón extraído en las cuencas mineras de las sierras cordobesas, pero sobre todo, la preferencia por otras fuentes de energía, dan al traste con una

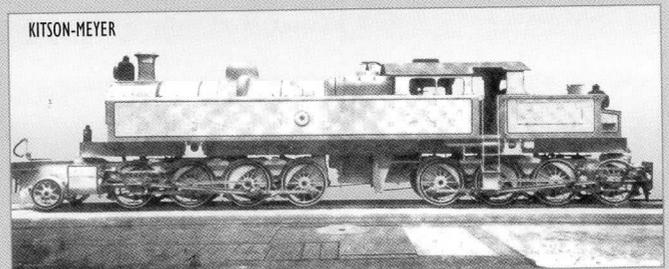
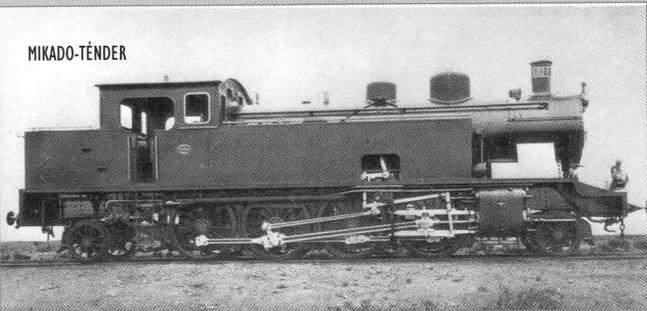




Imagen tomada en Pozoblanco de la última de las "Quinientas" de M.Z.A., a la que se ha despojado de su tender. Foto: José Antonio Ortega.



Precioso aire el de esta locomora-tender 141, que terminó sus días remolcando pesados trenes de carbón entre Peñarroya y la central térmica de Puente Nuevo.

línea de ferrocarril que, desde siempre, había dependido de este mineral.

Esta lenta agonía hace que, desde mediados de los cincuenta, el material asignado al tráfico ya no sea de una efectividad manifiesta. Es por ello que entran en sus vías las únicas máquinas de MZA que circularon por ellas: una 040 de ruedas macizas, que por su numeración, 547-561, fueron apodadas las "quinientas".

Su potencia les hizo ser las "Cenicientas" del elenco y por ello su destino se redujo a llevar, sierra arriba y sierra abajo, trenes colectores, mercancías, servicios de menor empaque y cerrar dobles tracciones por cola, que ni siquiera completaban la longitud total del trazado, ya que, tras subir las cuestas de la Balanzóna, regresaban con el tender por cabeza, desde el P.K. 17,200.

La última de ellas se quedó en Sevilla para ser incluida entre los fondos del Museo Ferroviario, cuando se gestaba su

apertura, pero este organismo jamás la integró en sus fondos y, poco a poco, se llenó de herrumbre. Con los años, el Ayuntamiento de Pozoblanco la reclamó y, una vez reparada, la situó en una rotonda de la vía pública, "donde no había espacio", según dijeron los responsables de la entidad, para disponer el tender, y así, algo indisoluble, se separó para siempre.

LAS CONSOLIDATION

La compañía de las minas de Alquife adquirió a Babcock&Wilcox, en 1926, estas cuatro máquinas destinadas al arrastre de mineral del ramal de la Calahorra, en Almería. A pesar de que pasaron a Andaluces y esta empresa encargó una serie casi idénticas, pero más cuantiosa, fueron éstas las que se destinaron al transporte de mercancías en las líneas de Córdoba a Almorchón,

donde dieron la terna a las "Cuatrocientas".

Pocas Consolidation en el país tuvieron esa fina estampa que corría, diminuta, pero muy airosa, a la búsqueda del alivio de las llanuras entre Obejo y El Vacar, allá por las últimas décadas en que el aire dejó de llenarse de blancas vaharadas de vapor.

LAS MIKADO-TÉNDER

Otra de las características insólitas que tuvo el material motriz destinado a esta explotación consistió en el empleo de la única locomotora tender de tipo Mikado que existió en España.

Fue construida por la Maquinista Terrestre y Marítima, en 1925, para el Ferrocarril de Salamanca, pero no llegó a prestar servicio ya que sus características no eran las idóneas, debido a la infraestructura de los puentes y la vía, por lo que pasaron al Madrid, Cáceres y Portugal, donde se las numeró como 651-656.

Cuando se constituyó la Compañía del Oeste, fueron encargadas ocho más, que se recibieron en 1932, pero sus resultados decidieron al Baza-Guadix a adquirir otras dos más. Posteriormente pasaron a Andaluces y, al final, cuando se abre la central de Puente Nuevo, en 1967, once de ellas siguieron dando un excelente

resultado arrastrando los trenes de carbón de Peñarroya, destinados a surtir de mineral al complejo térmico.

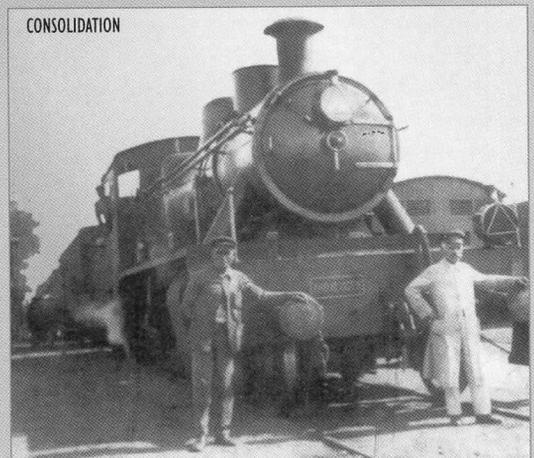
Al estar limitado su recorrido entre dos puntos intermedios de la línea de Córdoba a Almorchón, su paso por ella se hizo con tanta discreción, pero tan honrosamente, que fueron las dignas representantes de la especie que asistieron al cierre del vapor.

OTRAS LOCOMOTORAS

Aunque oficialmente estas son todas las locomotoras que formaron parte de la nómina de explotación de este ferrocarril, no se excluye la circulación aleatoria de otras unidades de la Compañía de Andaluces. Por referencias verbales de Juan Afán, un viejo maquinista ya fallecido, se sabe que las Cockeril transformadas en las primeras décadas del siglo y alguna otra estuvieron en servicio en esta línea de forma esporádica. Sin embargo, por un aporte documental de un viejo manual de la compañía, en el que se reflejan los tonelajes, se sabe que muchas otras pudieron estar dispuestas en caso de refuerzo necesario.

LA TRACCIÓN DIESEL

En un trabajo sobre Arqueología Industrial no tendría ca-



Bello aspecto de la Consolidation de Andaluces, en una vieja imagen tomada en la estación de Cerro Muriano. Foto: Diario Córdoba

bida un estudio sobre este tipo de tracción, ya que aún existen vehículos a motor en funcionamiento. Para acceder a su conocimiento no es necesario recurrir a las fuentes recogidas en archivos, hemerotecas o museos, a las orales o a vestigios materiales, para conocer este material, por lo que la metodología de la Arqueología Industrial es completamente ineficaz. Sin embargo, por un afán completista se ha creído oportuno citar todo el material

motor que se ha estado utilizando hasta la actualidad. Las 1300 sustituyen paulatinamente al vapor y, por su eficacia, se hacen las dueñas y señoras de la línea, hasta bien entrados los noventa del siglo pasado. Para reforzar el parque, las 10,800 se emplean durante algunos años, a partir de 1965, pero al poco son retiradas por carecer de freno dinámico, lo que las hace inadecuadas para las ramas de la línea. También durante esos años,

una blanca "cochinita", un automotor término W.G.M. 1-6, se veía por su trazado llevando a algún ejecutivo de la 3ª Zona, en su viaje de inspección. Es también el caso del ferrobús, compuesto de un vehículo motor, remolque intermedio y vehículo motor, que hace, a finales de los sesenta, los servicios de viajeros entre Córdoba y Almorchón. Las 2100 también ayudaron a las 1300 durante los primeros noventa, así como las 333,

formando hasta triples tracciones, que remolcaban los convoyes militares. En años recientes, las 319,3 siguen rindiendo el servicio necesario hasta que, emplazado ya el cierre definitivo de las minas de carbón de la cuenca de Peñarroya, sean retiradas y la línea cerrada definitivamente, ya que, cuando está por medio la economía no es posible esperar ningún milagro.



Una 319.3, la última serie de máquinas en prestar servicio en la estación de Alhondiguilla-Villaviciosa, a la cabeza de un tren vacío, espera la salida para cargar en Peñarroya. Foto: José Antonio Ortega.

EL URBANISMO FERROVIARIO

Horadar túneles, abrir montañas y rellenar barrancos no es todo lo que necesita un ferrocarril para ponerse en marcha. Éste debe disponer de dos grandes bloques de elementos para que el funcionamiento correcto sea una realidad: por un lado, los raíles, las traviesas y el balasto, las señales fijas, etc. sin los que la existencia del ferrocarril se vería seriamente amenazada. Todo esto, complementado con las construcciones utilizadas por el hombre en exclusiva, como los edificios de viajeros, las viviendas del personal, las

cantinas, los retretes o garitas, forman lo que se conoce como infraestructura ferroviaria.

Al haber una relación entre los edificios construidos en las estaciones, obviamente se produce un intento de urbanismo, aunque sea incipiente. La disposición de aquéllos responde a dos criterios como son la funcionalidad y la seguridad. Por esta causa, todos los elementos arquitectónicos, salvo raras excepciones, están situados a un mismo lado de la vía. Así, la actividad ferroviaria se desenvuelve más eficazmente al no estar cortado el normal desenvolvimiento

de la vida del personal, sus familias y los usuarios por un elemento de capital importancia como es el trazado, sobre el que, sin duda, gira todo el peso del ferrocarril.

Según el sentido ascendente de la línea, las estaciones de Mirabueno, Los Pradillos, La Balanzona, Cerro Muriano, Obejo, Villanueva del Rey y Cabeza de Vaca, están situadas a la izquierda de la vía, mientras que Córdoba-Cercadilla, El Vacar, La Solana, la Térmica, la demolida Alhondiguilla-Villaviciosa y Espiel, se ubican a la derecha.

Más que a cuestiones oro-

gráficas, semejante disposición responde a una mayor facilidad de acceso desde caminos pre-existentes a la instalación. El grueso de los edificios está colocado del lado por el que discurre la vieja y aún transitada calzada romana que unía *Corduba* y *Emerita*, a la que se superpone la carretera general de Granada a Badajoz desde Cerro Muriano a El Vacar y desde Espiel a Belmez, siguiendo una ruta paralela al ferrocarril entre El Vacar y Espiel. (MELCHOR GIL, 1995)

Entre edificios, no existe el menor asfaltado que los ponga

en contacto. En su disposición hay características comunes a cualquier otra instalación ferroviaria, ya que su organización responde a parámetros establecidos desde el nacimiento del ferrocarril tendentes a una mayor seguridad y disponibilidad para la explotación, como se ha comentado.

Esta dispersión es también la característica principal que identifica el urbanismo de los

La disposición lateral de todos los elementos arquitectónicos se hace patente en esta imagen del bello paisaje donde se asienta la estación de la Balanzona.

Fotos: José Antonio Ortega.



Imponente aspecto de la fachada posterior de la estación de Belmez-Cabeza de Vaca, el punto de partida de la línea de Andaluces, que se adosa a la explanación artificial elevada, para evitar las crecidas del cercano río Guadiato.

Fotos: José Antonio Ortega.



Tipo unificado más común de edificio de viajeros. En las dos ilustraciones, la estación de El Vacar-Villaviciosa, antes y después de su intervención para una puesta en valor que ha permitido su preservación para el futuro.

Foto: José Antonio Ortega.

poblados que surgen a consecuencia de la implantación de una determinada parada. Tal es el caso de la Estación de Obejo, El Vacar y, según parece por los vestigios, la Alhondiguilla, asentamiento que quedó sumergido bajo el pantano de Puente Nuevo. Sin embargo, no ocurre igual con Mirabueno, Los Pradillos, La Balanzona, Espiel, Villanueva del Rey o Cabeza de Vaca, en Belmez. Y es que las dos primeras se aposentan en terrenos de la Cañada Real Soriana, un lugar de nadie, que es colonizado por gente que acude a recoger algo del desarrollo que aporta el ferrocarril.

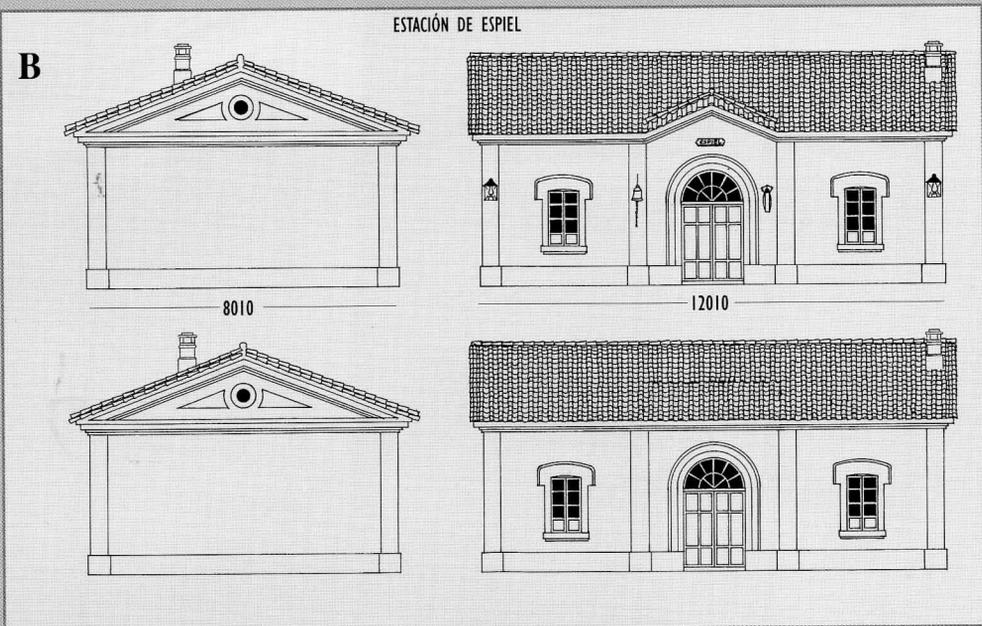
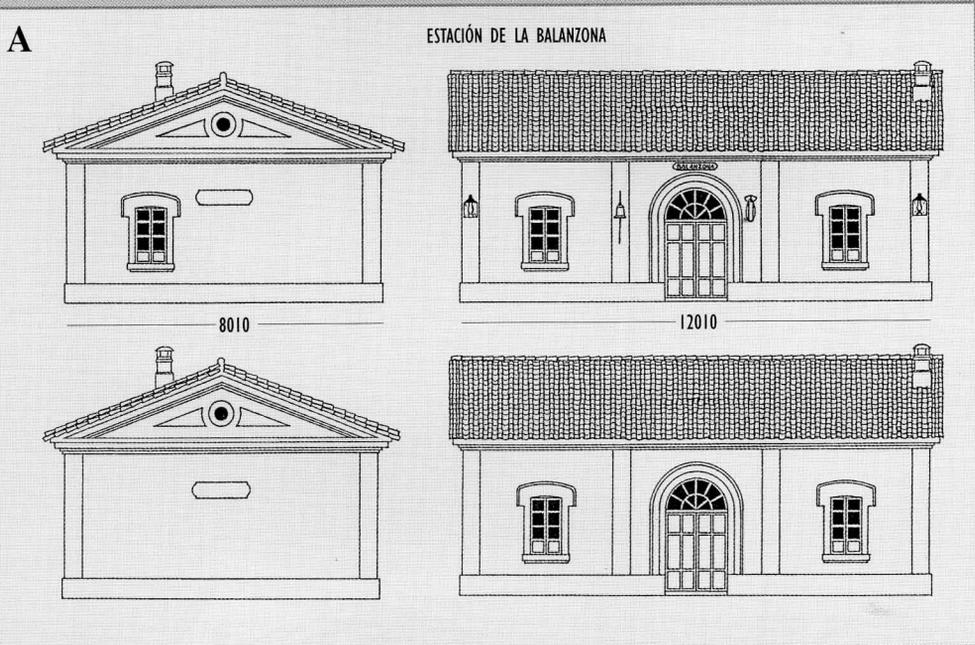
ESTRUCTURA Y ESTILO DE LOS EDIFICIOS

Hay una característica común que engloba a todas y cada una de las construcciones ferroviarias de nuestra geografía destinadas a servir de habitáculos, y es la influencia francesa en cuanto a su diseño estético. La sobriedad de los edificios galos destinados al ferrocarril se traslada aquí, quizás porque en un principio el influjo francés se extiende a la colonización económica de sus inversores, que ven en España un campo virgen para ampliar sus redes de caminos de hierro.

Esas construcciones se ven trasplantadas también a esta línea, pero sólo en su aspecto

exterior, ya que quien las diseñó piensa con mentalidad española, afortunadamente, y las transforma para que sean habitadas con un mínimo de comodidad por el que tiene que tomar posesión de ellas.

La edificación se realiza a partir de unos cimientos que sustentan pilares de ladrillo rojo en sus cuatro extremos y donde ha de abrirse un vano para una ventana o una puerta. Los espacios intermedios se rellenan con un encofrado mediante un conglomerado de cal, carbonilla y tierra, que es apelmazado usando dos grandes tablas dispuestas de forma paralela que sirven de molde para trazar el muro. El



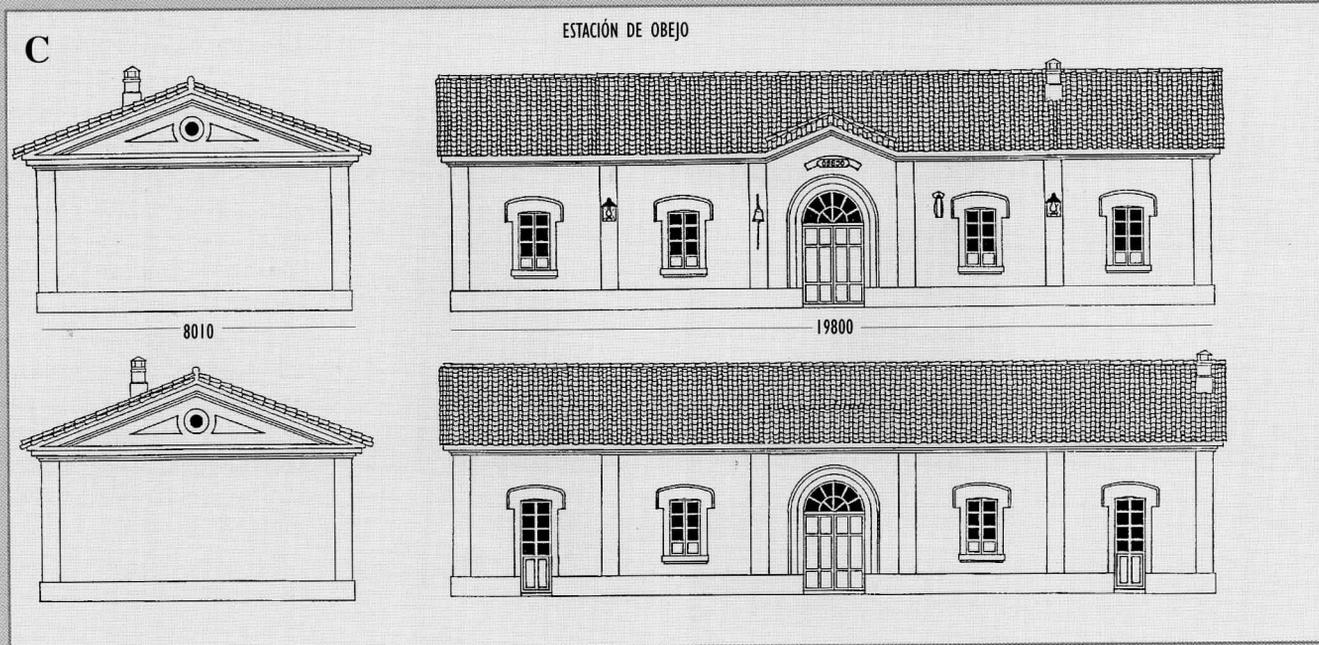
Diversas muestras de cómo un mismo diseño unificado de edificio puede dar algunas variantes del aspecto definitivo.

A: Edificio de viajeros de la estación de La Balanzona.

B: Edificio de viajeros de la estación de Espiel.

C: Edificio de viajeros de la estación de Obejo.

Dibujo: José Antonio Ortega.



exterior es enlucido con un revoco de yeso que será encajado para darle su aspecto definitivo.

Aunque hay algunos edificios en los que se usa la teja alcantina, lo normal es el empleo de la cobija árabe para las cubiertas. Éstas se disponen en dos vertientes a partir de un caballete central que las separa. Toda la techumbre se sustenta con vigas de madera de distintos grosores que acaban tejiendo un entramado cuyos extremos aparecen generosamente por los bordes, formando grandes aleros que guarecen un tanto la vivienda del sol y de la lluvia.

Todos los tejados son recibidos en la fachada por una cornisa moldurada que, en el caso de los edificios de viajeros, se vuelve hacia los costados formando ese frontón cajeado tan característico. Únicamente algunas construcciones disponen de una techumbre plana en la que no existe un aislamiento mínimo.

Las fachadas son sobrias. Salvo las puertas, los vanos que abren el interior a la luz, son escasos y de reducidas dimensiones. En un clima mediterráneo y en un país con tanta luminiscencia no es necesario emplear grandes ventanales. Más bien, debido a las largas primaveras, calurosos veranos y tardíos otoños,

es más adecuado proteger la casa del sol.

Raramente existe alguna vivienda que no disponga de un zócalo que rompa la uniformidad de la pared. Para esto, en varias zonas de la misma se acomodan elementos de adorno que con un pintado bicolor, blanco y ocre, acaban por conferir ese aspecto que define a todos los edificios que integran la línea y que es tan homogéneo al resto de la red nacional.

Las pilastras adosadas son numerosas. Hay casi tantas como pilares. Cubren los aldaños de las esquinas y alguna parte central, con lo que parecen sugerir las divisiones interiores, dotando a la construcción de un cierto sentido organicista. En ocasiones, los cantos dejan ver pilares de ladrillo rojo que se disponen en forma de machones, remate característico de estilos anteriores que suele emplearse muy frecuentemente en las construcciones de uso industrial de aquella época.

Casi todos los inmuebles son de una sola planta, aunque hay algunos que disponen de doble altura, como los edificios de viajeros de los tres apeaderos con que cuenta la línea, y ciertas viviendas de personal de La Balanzona, Cerro Muriano, Espiel y Villanueva del Rey. En estos ca-

sos, una verdugada indica la diferencia entre el piso bajo y superior.

Las ventanas tienen un pequeño remate bajo ellas y un adorno que resalta la tenue curvatura de su parte superior. Otras, como las que aparecen en las construcciones de Mirabueno, Los Pradillos y La Solana, se adornan con un guardapolvo moldurado con listel en forma de arco deprimido rectilíneo.

Las puertas suelen ser, como el resto de los vanos, estrechas y reducidas, y sus adornos repiten los elementos decorativos de las ventanas para uniformarlo todo. En las del tipo de edificio de viajeros más numeroso, como es el caso de El Vacar, por ejemplo, se adornan con unas molduras de jambas en derrame que contornean, también, el medio punto con que se rematan, formando un leve pórtico abocinado bajo el que se abre el montante de cristales semicircular con el que se ilumina el interior destinado a sala de espera y despacho de billetes. La zona alta de la fachada principal y la del andén se rematan con un pequeño frontón triangular que se sitúa sobre las puertas de entrada, aunque, en ocasiones, únicamente a una de ellas se la dota con éste, y en el caso de la Balanzona, se las despoja a ambas. Los flancos se completan con un ojo de buey, que se abre sobre el frontón que forman los dos aleros del tejado, y se adorna con una moldura circular ceñida por dos triángulos.

ACERCAMIENTO AL MODO DE VIDA

Los interiores nos informan sobre la forma de existencia de sus moradores. Los techos, por regla general, están constituidos por una bóveda de arista que confiere un aspecto



El hogar de las casas de vías y obras, con el tiro de la chimenea compartido para las dos viviendas, y los estantes de mampostería para los utensilios de cocina. Los techos están constituidos por unas bóvedas de arista.

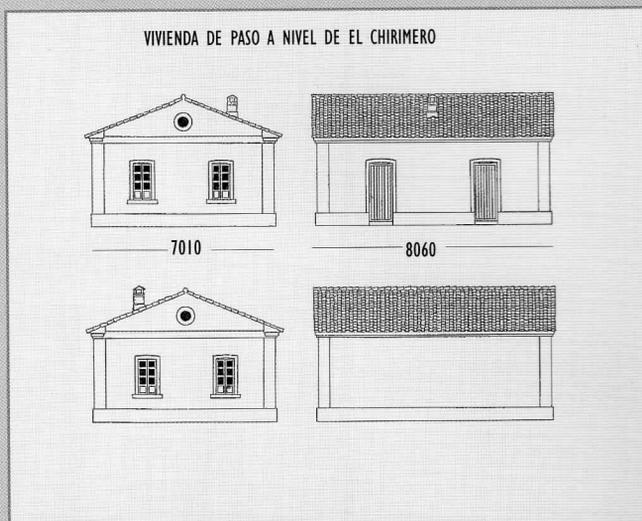
Foto: José Antonio Ortega.

de modesta edificación barroca. Es de suponer que la cámara de aire creada entre el tejado y el techo debía proporcionar aire renovado en los calurosos veranos continentales por los dos ojos de buey abiertos al exterior.

Las habitaciones no son muy grandes y tampoco numerosas. Hay una estancia común que sirve a la vez de cocina y comedor, y algún que otro dormitorio donde debían hacinarse los ocupantes de la casa.

En la casa doble de vías y obras, que tanto prolifera, el comedor está provisto de una chimenea donde debía confeccionarse la comida, tanto en invierno como en verano. Allí, junto al fuego, el lugar más caliente de la casa, es donde debía realizarse el baño y aseo personal. Las habitaciones específicas para el cuidado del cuerpo, compuestas de bañera, bidé y váter, son incorporadas, como signo de calidad de vida, mucho después de construirse estas viviendas. Ni siquiera había un simple retrete que dispusiese de una fosa séptica en el que realizar las deposiciones.

El edificio de viajeros es el elemento central sobre el que gravitan todas las demás cons-



Plano de la casa doble de vías y obras, en su diseño unificado. Dibujo: José Antonio Ortega.

trucciones de una estación. Éste era usado como oficina, sala de espera, despacho para la venta de billetes, facturación de equipajes, central de mando de circulación de trenes y hasta de vivienda, en algunos casos.

Muy próximos, se yerguen los angostos retretes, uno para cada sexo, y urinarios, que en algunos casos se acoplan a uno de sus flancos, y la cantina para refrigerio del viajero y auténtico centro social para la pequeña comunidad ferroviaria.

Las viviendas del personal son los edificios más versátiles en cuanto al diseño. Puede decirse que cada una de ellas responde a un aspecto estético distinto. Prácticamente no hay dos iguales, a pesar de que, cuando se proyecta una línea de ferrocarril, se confeccionan un mínimo de planos para que los edificios sean construidos en serie a fin de abaratar costes y facilitar la elaboración de presupuestos. Sin duda, aunque no ha sido comprobado, esta diversidad obedece a su paulatina implantación a través de un tiempo no muy dilatado, según se va produciendo la necesidad de aumento de operarios.

Incluso las modestas garitas que se levantan junto a los desvíos que forman los haces de vías de las estaciones suponen una mejora en las condiciones de trabajo de los operarios, y por ello, de la calidad de vida del personal ferroviario.

Con apenas un metro cuadrado de planta, disponen de un duro banco de madera en su interior para que el guardagujas espere a cubierto del calor del sol, el frío de la noche o la lluvia, al próximo convoy, al que él deberá facilitar la vía correcta.

UN INTENTO DE AUTOSUFICIENCIA

Al inicio del último cuarto del siglo XIX, las condiciones de vida de un obrero son precarias, lo que le obliga, dada la carestía económica y la dificultad de abastecimiento que le da el aislamiento, a disponer de huertos, corrales, zahúrdas y gallineros para completar una alimentación que debía resultar muy primaria desde nuestra perspectiva histórica. Entre otros lugares, aún quedan vestigios de haber habido viejos huertos en La Solana, en Espiel, en Cerro Muriano y en Obejo, junto a la Charca, el enorme aljibe del que se abastecía de agua a toda la estación.

Aún más cuantiosos son los espacios para animales de todo tipo. La zona de la Sierra siempre ha sido más proclive a la explotación ganadera que a la agricultura, por lo que el modesto gallinero en el que se encierran pollos, pavos y palomas, fue un complemento muy común en cualquier lugar donde estuviese establecida una familia. Muy peque-

ños, como corresponde a quien tiene una ocupación que no le permite prodigar los cuidados que requieren un excesivo número de cabezas de ganado, los rediles están hechos de sólidas traviesas de las que, por su deterioro, fueron sacadas de debajo de los raíles para ser sustituidas por otras nuevas. Son numerosos los restos de corrales que pueden encontrarse como testigos de la vida que debió llevar el hombre ferroviario, que se conservan a lo largo de la línea, como los adosados en la parte trasera de los edificios de estación de Mirabueno, Los Pradillos, La Solana, o las casas de personal de El Vacar.

EL AGUA

Como algo necesario para que subsista la vida, el agua es uno de los elementos imprescindibles en todo asentamiento humano. El agua no es necesaria para beber únicamente, sino también para otros muchos menesteres, y así lo ha sido siempre. En su origen, el ferrocarril usaba un sistema de propulsión basado en la fuerza del vapor de agua. Por tanto, grandes cantidades de este líquido debían ser almacenadas en depósitos o transportadas por la locomotora para que, tras ser calentada por la caldera, el vapor pasase a los cilindros que debían mover las bielas, y éstas, las ruedas, y así poder andar.

A veces, la ubicación de las distintas paradas se concertaba atendiendo a puntos hidrográficos ya existentes antes del aposentamiento, como pozos, fuentes conocidas de antaño, o bien, afloramientos fortuitos que se producían cuando se remozaban las tierras para el tendido de la línea.

Son tantas las viviendas ubicadas en las proximidades de veneros que manan al lado del camino de hierro, como la del túnel de Las Albarizas, Las Malagueñas, la del número ocho, o la estación de Cabeza de Vaca, o de pozos como los del punto kilométrico 45.2, 45.5, 56, 59 o el de La Solana, entre otros, que de ningún modo hay que pensar en una relación fortuita, sino más bien en una muestra de cómo se aprovechaba un bien tan escaso.

En los asentamientos donde era imposible disponer de agua para algo más que para el consumo humano, se recurría al reparto desde un vagón cisterna que se enganchaba a algún mercancías. Así se paliaba, en parte, un problema tan acuciante.

Las propias estaciones condicionaban su importancia y ubicación a la cantidad de agua que podían aportar. Cerro Muriano era una población minera de indudable interés económico, pero no podía abastecer a las locomotoras, que consumían grandes cantidades del preciado líquido en las cuestas de La Balanzona y de la Mocha. Cuando



La casa doble de vías y obras del P.K. 48,800, algo modificada sobre su aspecto generalizado, con su acogedora terraza delantera, un elemento inusual añadido por algún esporádico inquilino. Foto: José Antonio Ortega.



El caserón de la hacienda de Los Llanos, en la estación de Obejo, se refleja en las tranquilas aguas de La Charca, el gran aljibe prácticamente inagotable ni en los años secos.
Foto: José Antonio Ortega.

lo normal es que haya entre diez y trece kilómetros entre una y otra, la estación de Obejo fue ubicada a algo más de tres de Cerro Muriano. Hasta la llegada del ferrocarril, en las inmediaciones no había nada más que campo y un ventorrillo donde se vendía vino y tocino. El gran venero cercano, cuyo caudal casi no decae ni en los años más secos, debió decidir a los ingenieros a apostar allí aquella parada que aliviaba los vacíos tanques del tender de las máquinas.

Esta carencia era tan acuciante en Cerro Muriano, que se debió instalar una grúa de agua a mitad de camino de Obejo. Se llenaba con el líquido de aguas superficiales recogido durante el invierno en un aljibe subterráneo desde donde se bombeaba hasta el depósito. Un operario, que vivía en una casa cercana, atendía la pequeña instalación dispuesta en los llanos en los que hoy se levanta el campamento militar de Obejo.

La Alhondiguilla disponía de un solo pozo que apenas podía abastecer de agua potable a las familias ferroviarias; no obstante, el cercano Guadiato, distante algo más de un kilómetro de donde discurre el camino de hierro, proveía los dos grandes depósitos que se alzaban sobre un altozano hendido por la vía. A través de largas tuberías de hierro se elevaba el líquido necesario mediante una bomba instalada en una casa junto al puente de la vieja carretera de Villaviciosa, cuyo trazado, al igual que la estación de ferrocarril, quedó inundado por las aguas del pantano de Puente Nuevo.

Esta escasez deja entrever que no en todas las estaciones se podía repostar, ya que tan sólo Córdoba-Cercadilla, La Balanzona, Obejo, La Alhondiguilla, Espiel, Villanueva del Rey y Cabeza de Vaca, disponían de grúas o castillos de agua. Como quien dice, algo más de la mitad de ellas.



El castillo de agua de la Balanzona aún dispone de agua, a pesar de que las instalaciones se abandonaron hace ya algunos años.

Foto: José Antonio Ortega.



El largo puente curvo de la Alhondiguilla, construido a finales de los sesenta, para desviar el viejo trazado, que quedó sumergido bajo las aguas del pantano de Puente Nuevo. Foto: José Antonio Ortega.

Los motivos por los que la línea de Córdoba a Belmez cierra el 1 de abril de 1974 son variados, pero idénticos al de cualquier otra instalación ferroviaria deficitaria. La rápida y prolífica implantación de tanto trazado a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, sin atenderse al menor estudio económico y sí a criterios personales e intuitivos regidos por el afán de lucro fácil, acaban por volverse contra el propio medio de transporte. El bajo nivel de explotación, tanto de viajeros como de mercancías, supone unas pérdidas económicas para la Compañía de ferrocarril de Córdoba a Belmez desde el principio. Las previsiones no

se cumplen, ya que el carbón, casi como única fuente de ingresos, no es suficiente para que se mantenga en activo, por lo que la empresa que lo construye acaba por venderlo a Andaluces a tan sólo seis años del inicio. La situación se ve agravada por el abandono de antiguos tipos de energías ante otras más limpias y económicas, lo que supone el cierre de muchas minas hacia la primera mitad del siglo XX, entre las que se encuentran las de esta zona. Las previsiones fallidas sobre el mineral, o los imperativos que hacen que un trazado, por simples motivos orográficos, no pueda discurrir nada más que por lugares determinados que lo alejan sin pre-

tenderlo de los núcleos importantes de población, impiden que grandes cantidades de dinero fluyan a través del tren y se desvíen hacia otros medios de transporte tradicionales. Así, cuando el automóvil hace su aparición, el ferrocarril tiene contados sus días de gloria. Ni siquiera la crisis del transporte por carretera que se produce tras la Guerra Civil, debido a la falta de disponibilidad económica para la importación de nuevos automóviles que la palién, logran que el breve auge que experimenta el ferrocarril en los años cuarenta sea duradero y sí coyuntural. El despoblamiento de las zonas rurales en las décadas intermedias, provoca que la lí-

nea pase por una serie de vicisitudes financieras y que sea absorbida por el Estado en 1941, cuando se crea Renfe. Por una necesidad de prestar un servicio público, el monopolio mantiene abierta la explotación hasta que el Banco Mundial obliga a cerrar todos los trazados que sean deficitarios. Para entonces, el automóvil no tiene en el tren un rival a su medida. Con la construcción de la nueva estación de Córdoba, en 1993, se corta definitivamente el tráfico entre esta población y las restantes, ya que la vía fue levantada hasta unos seis kilómetros desde su punto de origen en la capital, pero, aún así, sigue utilizándose con distinto nivel de explotación. Para ello, las máquinas procedentes del depósito de Granada debían llegar allí vía Espeluy, Ciudad Real, Almorchón y Peñarroya. A pesar del lamentable estado de la infraestructura, que ocasiona descarrilamientos esporádicos, unos seis trenes salen diariamente de esa última estación con destino a la térmica, arrastrados por las potentes y numerosas máquinas diesel 319. Puede ser que el cierre de las minas de esa cuenca sea un hecho en un futuro próximo, pues se piensa en realizar la combustión de la central con gas natural. La razón de ser de dicha línea de ferrocarril estuvo en servir de transporte eficaz para el mineral de la cuenca carbonífera de Peñarroya, Belmez y Espiel, y en este sentido, aunque infrautilizada, sigue sirviendo para eso mismo. La central de Puente Nuevo y la presencia de instalaciones militares, como los campamentos de Obejo y Cerro Muriano y el polvorín de El Vacar, han determinado su permanencia. Muy lentamente se preparan las instalaciones para acoger un importante destacamento del euroejército, por ello, el ferrocarril

debe ser un punto primordial como método de transporte. Recientemente, vuelos fotográficos han sido hechos a fin de confeccionar el nuevo itinerario que, partiendo de Córdoba, vía Madrid, saldrá del apeadero de Rabanales en dirección a La Balanzona para enlazar con la vieja línea. Así, el futuro parece estar asegurado. De todas formas, éste nunca fue muy halagüeño, ni siquiera en sus mejores tiempos, lo que no impide que haya servido para convertirse, como cualquier otro ferrocarril de otras latitudes, en un poético evocador del pasado, a la vez que un elemento civilizador de primer orden. Su nueva conexión con Córdoba es sólo un proyecto sin confirmar cuya respuesta está en el aire. Durante un siglo, supuso una vía de penetración y salida de gran parte de la economía de la mitad norte de la provincia, por tanto, su importancia es de un indudable peso en la Historia general de aquel ámbito geográfico y en la particular de muchos seres humanos, cuya forma de vida, se ha tratado de desentrañar con este estudio.

BIBLIOGRAFÍA RECOMENDADA Y UTILIZADA

LIBROS

- A.A. V.V.** (1991): Campaña juvenil de protección del Patrimonio Tecnológico de Andalucía. Sevilla.
- A.A. V.V.** (1992): 8º Congreso Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial. Madrid.
- A.A. V.V.** (1999): Simposio sobre Patrimonio Geológico y Minero de Belmez. Córdoba.
- ALLEN, P.; WHEELER, R.** (1987): Vapor en la sierra. Madrid.
- ARANGUREN, J.** (1992): Automotores españoles 1906-1991. Madrid.
- BORIS, F.** (1978): Introduzione alla Archeologia industriale. Barcelona.
- FERNÁNDEZ SANZ, F.** (1982): La construcción de locomotoras de vapor en España. Madrid.
- FERRER I HERMENEGILDO, V.** (1983): Señales ferroviarias. Barcelona.
- GÓMEZ, J. A.; COVES, J. V.** (1994): Trenes, cables y minas de Almería. Almería.
- GÓMEZ MENDOZA, A.** (1982): Ferrocarriles y cambio económico en España 1855-1913. Madrid.
- LEWIS, M. J. T.** (1979): Archeología Industrial. Historia económica de Europa Vol. III. Barcelona.
- LÓPEZ GARCÍA, M.** (1984): Las estaciones de ferrocarril en España. La Compañía M.Z.A. Madrid.
- MARSHALL, L. G.** (1987): Los tiempos del vapor en RENFE. Madrid.
- MELCHOR GIL, ENRIQUE** (1995): Vías romanas de la provincia de Córdoba. Córdoba.
- MONREAL Y CABALLERO** (1959): Circulación de trenes. Madrid.
- MORENO, J.** (1986): Prehistoria del ferrocarril. Madrid.
- NEWELL, D.** (1985): La Archeología Industrial. Valencia.
- WAIS, F.** (1967): Historia de los ferrocarriles españoles. Madrid.

REVISTAS

- ARQUEOLOGIA D'ONENT nº 9** (1999): "L'arqueologia industrial: una visió a la fi del mil·lenni". Josep Manel Martínez; Francesc Closá. Barcelona.
- ARQUEOLOGÍA HOY** (1992): "Arqueología industrial o Archeología del mundo moderno y contemporáneo". Xavier Barral. Madrid.
- VÍA LIBRE** (1964): Varios números, Madrid.

DOCUMENTOS PRIVADOS

- AFÁN ALCARAZ, J.** (1979): Cartas y documentación varia sobre su etapa de maquinista de las compañías de Andaluces y RENFE.
- REYES LÓPEZ, J.** (1996): Relatos orales y notas personales sobre su vida laboral como maquinista de RENFE.