



Una mirada al patrimonio cultural ferroviario a través de sus estaciones en desuso

Desde mediados del siglo XIX, el ferrocarril ha dejado una huella muy perceptible en nuestro territorio. El trazado de sus líneas impulsó la construcción de importantes obras de ingeniería y de arquitectura, como fueron sus estaciones ferroviarias. Se puede afirmar que el ferrocarril no solo sirvió como motor de cambio y dinamización económica, favoreciendo la transición a la era industrial, sino que también ha venido aportando a nuestra sociedad un relevante patrimonio cultural, que forma parte indiscutible de los últimos 175 años de la historia de España y en el que se refleja la evolución de las corrientes artísticas y estéticas que se han manifestado a lo largo de dicho período temporal. Así pues, la red ferroviaria española cuenta con una importante diversidad de elementos materiales asociados a sus infraestructuras y que merecen su conservación, estudio y difusión hacia el conjunto de la ciudadanía. Entre ellos destacan, por su notoriedad y presencia en el paisaje urbano o rural, las estaciones ferroviarias. Este artículo muestra una parte de ese rico legado patrimonial, asociado a las líneas ferroviarias fuera de uso. Asimismo, se destacan algunas de las singularidades y características arquitectónicas que distinguen a estos antiguos edificios de viajeros, así como su presencia y diseminación territorial.

- **Texto:** Francisco Polo Muriel, historiador y director del Museo del Ferrocarril de Madrid. FFE
- **Fotos:** Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid, FFE-Vías Verdes y Rutas Pangea

Hitos en el territorio: las antiguas estaciones ferroviarias



Estación de
San Esteban de
Gormaz (Soria).

A lo largo de los 175 años de presencia del ferrocarril en España se abrieron al tráfico cerca de 23 000 kilómetros de líneas ferroviarias, la mayor parte de las mismas, dedicadas al tráfico universal de viajeros y mercancías. Dicha red permitió a su vez la construcción de aproximadamente 3000 recintos ferroviarios destinados a la explotación de este modo de transporte, de los cuales, en torno al cincuenta por ciento de los mismos, han dejado de ser operativos por el cese de la actividad en algunas de las líneas o por efecto de nuevos planteamientos en materia de gestión y operación en la red ferroviaria. Dentro de estos recintos ferroviarios son los edificios de viajeros los que han desempeñado una función principal respecto al resto de instalaciones que han venido formando parte de estos complejos. Además, **han sido estos mismos edificios de viajeros los que han mostrado de una manera más clara y definida los estilos arquitectónicos, los atributos estéticos y la imagen de marca de las empresas o compañías ferroviarias de pertenencia.** Es por ello, por lo que estos edificios han recibido una atención preferente por parte de la comunidad científica para documentar, estudiar y analizar este legado patrimonial en perspectiva histórica.

Teniendo en cuenta todas estas particularidades, es evidente que las líneas ferroviarias, tanto las que se mantienen plenamente activas como las que fueron cerradas al tráfico, atesoran, por tanto, un valioso patrimonio arquitectónico que es preciso seguir conociendo y difundiendo. Dentro de los 7684 kilómetros de líneas ferroviarias en desuso existentes en España encontramos importantes ejemplos de edificios de viajeros que muestran claramente la manifestación de los diferentes estilos arquitectónicos desarrollados durante la edad contemporánea, permitiéndonos conocer la procedencia empresarial y contrastar los rasgos estéticos establecidos por las antiguas compañías ferroviarias privadas durante la etapa concesional y desde la constitución de Renfe en 1941, así como analizar las diferentes transformaciones llevadas a cabo en los mismos desde que fueron erigidos y hasta que cesó en ellos la actividad ferroviaria.

Características básicas

Como han venido exponiendo desde mediados de la década de 1980 las profesoras Aguilár Civera y López García en su dilatada obra investigadora sobre la arquitectura ferroviaria en España y, en particular, sobre la historia de sus estaciones, cuando hablamos de estas edificaciones nos estamos refiriendo a una tipología arquitectónica que, en sus orígenes durante el segundo tercio del siglo XIX, **fueron proyectadas por los propios ingenieros que trabajaban a sueldo de las compañías ferroviarias en el tendido férreo y fueron diseñadas con una finalidad muy funcional, ya que su destino no era otro que el ser utilizadas para el desarrollo de una nueva actividad económica, como era el transporte ferroviario.**

Con el paso de los años y a medida que la explotación ferroviaria fue creciendo por la ampliación de su red y el incremento del tráfico, los edificios de viajeros y el resto de edificaciones complementarias se vieron necesitados de mayores espacios y dimensiones para recibir a un mayor número de viajeros y albergar todas las necesidades logísticas vinculadas con la operación ferroviaria, tanto en los propios edificios de viajeros como en los depósitos de locomotoras, talleres de mantenimiento para el material rodante y fijo, almacenes para el trasvase y la acogida de la mercancía, dormitorios para el personal itinerante, viviendas para empleados, etc. Igualmente, el crecimiento de las poblaciones y ciudades de mayor entidad administrativa y con mayor dinamismo económico impulsó también la construcción de grandes estaciones terminales con un carácter monumental, que se convirtieron en los edificios más significativos de la era industrial.

Si estas mutaciones se producían, por regla general, en las cabeceras de las líneas ferroviarias y en determinadas estaciones intermedias, en el resto de estaciones que conformaban estos trazados, las cuales discurrían por entornos rurales, cuencas mineras, etc, la pervivencia de los primeros modelos arquitectónicos, de caracteres clasicistas y sobrios, fue mucho más dilatada en el tiempo. Fue en estos últimos recintos ferroviarios donde se manifestó otras de las singularidades más características de

estas construcciones: **la edificación en serie, recurso por el que se decantaron la mayoría de las compañías ferroviarias, ya que les permitía economizar recursos y replicar el mismo modelo arquitectónico en todas las instalaciones asociadas a la red ferroviaria explotada.** Así pues, encontramos este rasgo de construcción seriada o de carácter estandarizado en la mayor parte de las edificaciones ferroviarias vinculadas a una línea ferroviaria o a una compañía en concreto, siendo el rango de importancia logística dentro del conjunto de una línea ferroviaria el que marque las diferencias tipológicas entre las diferentes estaciones. Es esta la carac-

terística principal que se encuentra en la mayoría de las estaciones ferroviarias que se conservan de la etapa concesional en España y, sobre todo, en aquellas que se sitúan en las líneas ferroviarias españolas cerradas al tráfico o en trazados cuya construcción, iniciada durante la dictadura de Primo de Rivera y vinculadas al Plan Guadalhorce, fue finalmente abandonada a raíz de las conclusiones del Informe del Banco Mundial de 1962.

Estaciones en líneas cerradas de la red de ancho ibérico

La mayor parte del patrimonio arquitectónico que actualmente se conserva en las líneas

Estación de Hervás (Cáceres) tras la reconversión en Centro de Interpretación.





Muelle de la Estación de Hervás, hoy albergue, cafetería y punto de alquiler de bicicletas en el Camino Natural Vía Verde Ruta de la Plata.

que formaron parte de la red ferroviaria de ancho ibérico fue erigido durante la etapa de explotación concesional que abarcó desde los inicios de la explotación ferroviaria en España hasta la constitución de la empresa pública Renfe en 1941. Dentro del mismo se encuentran ejemplos de tipologías arquitectónicas vinculadas principalmente a cuatro de estas compañías, concretamente a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA), la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces), la Compañía del Ferrocarril Santander-Mediterráneo (Santander-Mediterráneo) y la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España (Oeste).

Vinculada a la antigua red explotada por MZA, se conservan buena parte de los edificios de viajeros que conformaron la línea ferroviaria entre Valladolid y Ariza (Zaragoza). Esta línea, que unía transversalmente las redes de la compañía del Norte con la de MZA, comenzó a ser explotada en el año 1895 y se mantuvo

parcialmente operativa hasta el año 1995. Hoy en día mantiene abiertos algunos tramos de conexión con apartaderos industriales, concretamente en Valladolid-La Esperanza y Aranda de Duero-Chelva. En esta línea se erigieron una treintena de edificios de viajeros diseminados en sus 254 kilómetros de recorrido en paralelo a la vega del río Duero. El conjunto de estas edificaciones constituye uno de los ejemplos más representativos de arquitectura ferroviaria estandarizada que se conserva en España, pudiéndose apreciar cómo las diferentes categorías y el rango de las mismas influyeron claramente en sus dimensiones finales. Los edificios de viajeros de la línea Valladolid-Ariza son de planta rectangular, de dos alturas, con cubierta a dos aguas y revestimientos de piedra en sus fachadas frontales y laterales, así como en los recercados de sus puertas y ventanas. Las de mayor categoría cuentan con una singular ventana trigémina, que corona los laterales del edificio y que daba luz a la mansarda del mismo.

La antigua línea ferroviaria entre Plasencia (Cáceres) y Astorga San Andrés (León) es otro de los ejemplos donde se pueden apreciar algunas de las características arquitectónicas que hemos venido comentando. Esta línea fue concluida en 1896 y estuvo operativa hasta el año 1985 para el tráfico de viajeros, manteniendo hasta el año 1998 algunos tramos abiertos para el transporte de mercancías. Considerada también como una de las principales líneas transversales de la Península de ancho ibérico, en ella se erigieron más de cuarenta edificaciones de diferentes clases que vinieron a replicar un mismo patrón arquitectónico adaptado a la categoría que ostentaba cada una de ellas. Hoy en día se conservan algunos de estos edificios que mantienen aún las tipologías originales, como es el caso de la estación de Hervás, cuya antigua estación ha sido restaurada como parte del Camino Natural Vía Verde Ruta de la Plata entre Plasencia y Béjar y acoge el Centro de Interpretación del Ferrocarril en Extremadura. Este edificio, de tercera clase, responde a las características proyectadas a finales del siglo XIX, presentando planta rectangular a una sola altura, con cubierta a dos aguas que se repliega en el eje central del edificio



Estación de Oña en Burgos. Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Santander Mediterráneo.

para generar un singular remate decorativo, también a dos aguas, en ambas fachadas anterior y posterior, que corona cada una de las puertas con arco de medio punto por las que se accedían tanto al edificio de viajeros como al andén.

Otra línea transversal, como fue la explotada por el Ferrocarril Santander-Mediterráneo entre Calatayud (Zaragoza) y Ciudad Dosante (Burgos), con una extensión de 367 kilómetros y clausurada también en 1985, conserva algunos edificios emblemáticos construidos entre 1925 y 1930 con claras evocaciones regionalistas. Así, en el tramo más septentrional entre Burgos y Ciudad-Dosante se proyectaron edificios de viajeros con rasgos estéticos propios del estilo nevasco, como los que se erigieron en la propia Ciudad-Dosante, Oña, Trespaderne, Nofuentes, Poza de la Sal y en otras estaciones más meridionales de la línea como San Leonardo (Soria) y Villarroya de la Sierra (Zaragoza). Estas edificaciones se caracterizan por presentar planta rectangular con dos alturas y cubierta a dos aguas. La planta superior acogía la vivienda del jefe de la estación y la inferior se destinaba al servicio de regulación de tráfico, el gabinete para la venta de billetes y la sala espera para los viajeros. Su fachada principal, la más próxima

al lado de las vías, cuenta con una terminación decorativa en su parte superior que se asemeja a las construcciones de los caseríos vascos. Igualmente, los recercados de las ventanas superiores emulan ese mismo estilo. Ya en la planta inferior se observa cómo el edificio se adapta a la función ferroviaria presentando un avance hacia el andén, dotado de una pequeña cubierta a tres aguas, en el que se ubicaba el gabinete de circulación. En la misma planta baja, el edificio cuenta además con tres puertas consecutivas de salida hacia el andén, rematadas todas ellas por sus respectivos arcos de medio punto, que dotan a estas construcciones de una peculiar singularidad estética.

Estaciones en líneas de construcción abandonada

La política de obras públicas impulsada durante la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930) favoreció la puesta en marcha de un ambicioso plan de construcciones de líneas ferroviarias, conocido como Plan Guadalhorce, que pretendía aumentar la capacidad operativa de la red y enlazar mediante nuevos trazados transversales las líneas de ancho ibérico con origen en Madrid, así como establecer nuevos corredores ferroviarios inte-

Estación de la
Vía Verde de la
Sierra de Alcaraz,
provincia de
Albacete.



riores con salida hacia Europa. Este plan de construcciones, tras pasar varias vicisitudes políticas y económicas, como la Guerra Civil y la posguerra, quedó inconcluso a comienzos de la década de 1960, cuando, por los efectos del Informe del Banco Mundial, fue decretado el abandono de todas las obras todavía en ejecución, dejando un total de 2400 kilómetros de trazados ferroviarios completamente explanados, con sus obras de ingeniería finalizadas y con un buen número de edificaciones erigidas, entre las que se encontraban más de un centenar de estaciones que nunca verían el paso de un tren.

Dentro de este grupo de líneas se encuentra la gran transversal que pretendía unir las estaciones de Baeza (Jaén) con Saint Girons en Francia, de la que solo se abriría al tráfico el tramo entre Lleida y Poble de Segur. **En esta gran obra ferroviaria inacabada se pueden encontrar algunos ejemplos de estaciones proyectadas durante el período de la dictadura de Primo de Rivera que presentan diferentes estilos arquitectónicos, desde improntas más regionalistas, como sucede en el tramo en la provincia de Jaén; y neohistoricistas, en el comprendido entre Teruel y Alcañiz; a soluciones más funcionalistas, como las que se conservan en las edificaciones de la provincia de Albacete, cuyo tramo entre Albacete y Alcaraz ha sido acondicionado como vía verde.**

Las estaciones que se conservan en la provincia de Albacete, al igual que otras mu-

chas estaciones intermedias que sí tuvieron actividad ferroviaria, replicaron patrones arquitectónicos establecidos en el proyecto, respondiendo a la función y clase que tenían asignadas cada una de ellas. Así pues, en su modelo de mayor sencillez, estas estaciones albaceteñas presentan una distribución en tres cuerpos de similar longitud. En la fachada lado calle cuentan con una ligera marquesina para el acceso al vestíbulo de viajeros. Por el lado de las vías, la fachada presenta un porche cubierto para la protección de los viajeros con un retranqueo de la línea de fachada, sostenido por dos pilares de sección muy ancha. La siguiente ruptura de la linealidad de la fachada la proporciona el gabinete de circulación, generando un avance sobre el andén. Al igual que en otros edificios de viajeros, este modelo se diseñó para alojar dependencias vinculadas a la explotación, así como viviendas de ferroviarios. A este modelo responden las estaciones de San Jorge y Las Santanas.

A partir de este modelo, se puede identificar otro de mayor desarrollo en el que se incorporaba otro porche de menores dimensiones en uno de los extremos del edificio, así como un tamaño mayor para el porche de la fachada principal, sostenido en este caso por pilares de ladrillo más estilizados. Este modelo corresponde a las estaciones de El Robledo, El Salinero, Villapalacios y Bienservida. Una variación de este último modelo man-

tiene el esquema de tres cuerpos y eliminaba el porche del módulo central, situándolo en un lateral de la fachada. Contaba con una falsa marquesina sobre el andén y otro pequeño porche situado en la esquina contraria. A esta tipología se acogen las estaciones de Balazote, San Pedro, El Jardín y Reolid.

El último modelo de estación del tramo albaceteño de este ferrocarril se presenta solo en la estación de Alcaraz. Es una variación del modelo de porche central, siendo la única diferencia el mayor tamaño del edificio, correspondiendo así con la población que daba servicio, la mayor de todo el tramo albaceteño construido para este ferrocarril, con la excepción de la capital provincial.

Ejemplos similares de ese período histórico de construcción ferroviaria se encuentran también entre Calera y Chozas (Toledo) y Villanueva de la Serena (Badajoz) y entre Arcos de la Frontera (Cádiz) y Almargen (Málaga), donde las estaciones de Coripe (Sevilla), y Zaframagón, Olvera y Puerto Serrano, estas últimas en la provincia de Cádiz, han sido recuperadas para usos turísticos y medioambientales.

Estaciones en líneas cerradas de la red de vía métrica

Las mismas características que se han citado para las estaciones fuera de uso en la red de vía ancha y de construcción abandonada,

las encontramos también en la otra gran red de ancho métrico que, entre las décadas de 1950 y 1970 vivió igualmente un relevante proceso de cierres en sus explotaciones, clausurándose un total de 1860 kilómetros. Con el cierre de estas líneas quedaron fuera de uso un buen número de estaciones. A lo largo de estos últimos cincuenta años algunas de ellas han desaparecido por el desarrollo de planes urbanísticos, pero todavía se conservan un buen número de ellas principalmente en espacios rurales, habiendo sido incluso recuperadas y acondicionadas para otros usos vinculados a proyectos de Vías Verdes.

La antigua red del Ferrocarril Vasco-Navarro, reconvertida gran parte de la misma en la Vía Verde del mismo nombre, conserva excelentes ejemplos de históricas estaciones ferroviarias de estilo regionalista o neovasco, construidas entre 1887 y 1927. Igualmente sucede con el antiguo Ferrocarril del Plazaola entre Pamplona y San Sebastián, habiendo sido reconvertidos algunos de sus tramos como Vía Verde. En este antiguo ferrocarril se conservan importantes ejemplos del parque de estaciones que erigió esta compañía a lo largo del recorrido. Su estilo arquitectónico es más funcional y con menos atributos estéticos que en las estaciones del Vasco-Navarro. Algunas de ellas, como las de Lata-sa, Lekunberri, Leitza han sido restauradas,

Estación de la Vía Verde del Plazaola.



habiéndoseles incorporado a las dos últimas una nueva altura al haber elevado las cubiertas de ambos edificios. Con la excepción de la estación de Olloqui, donde se plasmó de forma más nítida el estilo nevasco, el resto de los edificios de viajeros que se conservan responden a un mismo modelo arquitectónico de planta rectangular, con dos alturas y cubierta a dos aguas y paramentos exteriores revestidos de piedra y con utilización del ladrillo en recercados de puertas y ventanas, divisorias de entreplantas y en las aristas del edificio.

Por último, finalizaremos este recorrido con otra red ferroviaria de vía estrecha que articuló entre 1884 y 1969 buena parte de las comunicaciones terrestres de Tierra de Campos, como fue la constituida por el Ferrocarril Económico Valladolid-Medina de Rioseco y la Compañía de los Ferrocarriles de Castilla y Española de Ferrocarriles Secundarios, que aglutinaba a las líneas Palencia-Villalón de Campos, Medina de Rioseco-Villada y Medina de Rioseco-Palauquinos. Estas cuatro líneas sumaban un total de 226 kilómetros de vía en explotación, comprendiendo un total de 32 estaciones de diferentes categorías. Transcurridos más de medio siglo desde el cierre y el desmantelamiento de estos ferrocarriles, todavía se conservan importantes muestras de estas edificaciones, las cuales respondieron a los modelos que ambas compañías establecieron en sus respectivos ferrocarriles y que, con la excepción de las estaciones de

cabecera, replicaron en serie a lo largo de toda la red.

En el caso del Ferrocarril Económico Valladolid-Medina de Rioseco encontramos ejemplos de edificios de viajeros que se conservan en Zaratán, Villanubla, La Mudarra y Valverde de Campos. Todos ellos son de una sola altura y de planta rectangular con cubierta a dos aguas. Con la excepción del edificio de La Mudarra, los tres restantes presentan el edificio de viajeros unido al espacio destinado como almacén para las mercancías. En cambio, las líneas que pertenecieron a Secundarios de Castilla desarrollaron otro diseño arquitectónico, mucho más perceptible desde la distancia. Así pues, edificaron estaciones con tres alturas, de planta rectangular y terminación en ladrillo visto, con cubierta a dos aguas, que culmina en otra segunda cubierta que se eleva, a su vez, desde el mismo eje central del edificio.

Conclusiones

A lo largo del texto y a través de la exposición de varios ejemplos, se resalta la importancia que estas antiguas estaciones tienen para la valoración del patrimonio cultural generado por el ferrocarril. Este texto se ha centrado en los edificios de viajeros, ya que son ellos los que posiblemente despierten más añoranzas y sensibilidades para el conjunto de la sociedad, al constituir un hito muy visible en el paisaje urbano y rural. Pero estos edificios no hubieran sido nada si no hubieran contado con otros elementos complementarios a la explotación. Muchos de ellos han desaparecido, y los que sobreviven y no cuentan con ningún tipo de protección o uso son, hoy en día, un patrimonio amenazado por el vandalismo, la degradación propia, derivada de la falta de conservación, y por la planificación urbanística. Por eso **se hace cada vez más necesario establecer herramientas que posibiliten su identificación, estudio y valoración, y ayuden a los gestores del patrimonio y a las instituciones a la toma de decisiones y a planificar actuaciones**, como las que ya se vienen desarrollando desde los proyectos de Vías Verdes, encaminadas a la preservación de este importante legado material que nos ha llegado hasta nuestros días y que tenemos la obligación de conocer, difundir y proteger. 🌱

Estación Hontoria del Pinar (Burgos) en el Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Santander-Mediterráneo.



