

# REDESCUBRIENDO ESPACIOS: UNA MIRADA AL PATRIMONIO FERROVIARIO DE LA PROVINCIA DE ALBACETE

*Miguel Jiménez Vega y Francisco Polo Muriel*

*Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid*

## 1 INTRODUCCIÓN

La red ferroviaria de la provincia de Albacete ha legado un importante patrimonio arquitectónico, fruto de la dilatada relación que este territorio ha venido manteniendo con este medio de transporte desde hace ciento cincuenta años. El año 2005 ha servido no sólo para conmemorar el siglo y medio de la entrada en servicio del tramo Alcázar de San Juan-Albacete sino también para recordar que hace ciento cuarenta años se llegó a culminar toda la red ferroviaria que finalmente entraría en operación en dicha provincia. Posiblemente sea la provincia de Albacete la primera de España que culminó todo ese proceso constructivo. Evidentemente su posición estratégica, dado que por esta provincia discurrirían las líneas que enlazaban Madrid con los puertos de Alicante, Valencia y Cartagena, le favoreció para tener completada en sólo diez años toda la red que finalmente se puso en explotación.

Se hace la matización de red en explotación por el hecho de que durante la Dictadura

del General Primo de Rivera se proyectaría una línea ferroviaria de carácter transversal, la del Ferrocarril Baeza-Utiel, que atravesaría toda la provincia de Albacete de sur a norte. Esta línea ferroviaria comenzaría a construirse durante el referido Directorio Militar, pero diferentes circunstancias políticas y económicas retrasaron los trabajos de construcción (Guerra Civil, Posguerra, Autarquía). Un informe del Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo (BIRD), realizado a comienzos de la década de 1960, recomendó al Gobierno Español el abandono de los trabajos de construcción de ésta y otras líneas coetáneas, diseminadas por todo el territorio del Estado, cuando gran parte de la explanación albaceteña de esta línea transversal se encontraba prácticamente acabada. Las estaciones se encontraban a medio hacer, los túneles se encontraban perforados y muchos de los puentes y viaductos volaban ya por encima de vaguadas y cauces de ríos, e incluso, cuando ya se encontraban tendidos los raíles desde la ciudad de Albacete hasta el límite con la provincia de Jaén. La huella de esta infraestructura sigue viva en el territorio albaceteño y, hoy en día, se encuentran en proceso de reutilización en clave



Chinchilla-Cartagena: los edificios de viajeros de las estaciones de Pozo Cañada, Tobarra, Hellín y Agramón constituyen, por tanto, una muestra notable.

El segundo período se extiende desde la década de 1880 hasta el inicio de la Dictadura del General Primo de Rivera. A partir de 1880 se proyectaron un buen número de apartaderos y apeaderos en respuesta a las necesidades derivadas del progresivo incremento del tráfico ferroviario y de los lógicos requerimientos técnicos de la explotación. De este período se conservan, entre otros, interesantes ejemplos como son los apartaderos de Los Hitos y Minateda. Ya en la etapa final de este segundo período merece ser destacado el magnífico edificio de la estación de Chinchilla, actualmente en desuso.

El tercer período que podemos seguir vinculando a la etapa de explotación de MZA se desarrollaría durante la Dictadura de Primo de Rivera. De esta etapa se conservan bellas estaciones como las de Villarrobledo, Minaya, La Roda y La Gineta.

Ya dentro del periodo de explotación de RENFE, como hemos anunciado anteriormente, tenemos los casos de Albacete capital y del edificio de viajeros de Almansa. No obstante, Albacete capital conserva en el antiguo emplazamiento ferroviario (que se ubicó en lo que hoy en día es el actual Paseo de la Cuba) algunos elementos simbólicos de su anterior pasado ferroviario, como es el antiguo paso superior, hoy preservado en una glorieta y que data de 1907, así como diversos elementos de explotación ferroviaria instalados como ornato de la vía pública.

Aunque el edificio de viajeros sea quizá el elemento patrimonial de referencia en cualquier recinto ferroviario, no se ha de perder de vista el ingente conjunto de edificios asociados a la explotación y que en la mayoría de los casos han quedado completamente en desuso en la provincia de Albacete. Nos referimos a los almacenes de mercancías, a los muelles

de carga, a los depósitos de material móvil y rotondas (siendo Albacete capital, Almansa y Chinchilla los ejemplos más representativos), a las grúas fijas, a los depósitos de agua (de los que se conservan singulares ejemplos en las estaciones de Villarrobledo, La Roda y Alpera), a las viviendas ferroviarias (Chinchilla y Agramón son ejemplos claros de poblados y aldeas puramente ferroviarias venidas hoy en día a menos, pero con un importante legado patrimonial por descubrir y poner en valor), dormitorios, básculas y gálibos constituyen una muestra representativa de la apasionante historia ferroviaria que encierra esta provincia y que se encuentra a la espera de ser investigada para su puesta en valor. Sobre este último concepto reflexionamos en el siguiente epígrafe

## 2 EL PATRIMONIO HISTÓRICO FERROVIARIO COMO UN VALOR

El legado de los padres. Ésta sería la etimología más aproximada del término patrimonio. Nuestra sociedad ha llegado al siglo XXI atesorando el rico legado del saber y el hacer de miles de generaciones. La voz popular ha venido situando el concepto patrimonio en un encuadre muy vinculado a las construcciones, religiosas, militares o civiles procedentes del pasado. Pero, además de este encaje temático, el concepto patrimonial remite habitualmente a ciertos periodos temporales que, al menos, distan aproximadamente un siglo de antigüedad respecto al presente. En este contexto, hasta hace unas décadas, era casi temerario hablar de patrimonio saliéndose del campo de los castillos, las iglesias o los palacios creados, como mucho, hasta finales del siglo XIX.

Y si bien es cierto que este campo patrimonial es claro y evidente, no es menos evidente que nuestra sociedad en los últimos dos siglos, al hilo de la Revolución Industrial, el paisaje de ciudades, de zonas portuarias, mineras, de



muchas riberas fluviales, se ha ido tramando de construcciones (en muchas ocasiones de grandes dimensiones), ingenios mecánicos, fábricas, azudes, caminos, tendidos, vías..., instalaciones que han posibilitado el desarrollo de una actividad económica intensiva en capital y mano de obra, y con una especial capacidad de modelar el paisaje y el territorio. Muchos de estos elementos, en un estado muy próximo al original o con ciertos cambios, siguen en uso, bien prestando la función para la que fueron concebidos o bien reconvertidos para nuevos usos. Otros, en cambio, tras su obsolescencia, han sido abandonados a su suerte, desapareciendo por la presión de nuevos usos del territorio o simplemente perdiéndose por simple ruina con el paso de los años.

Restos del pasado, ruinas o escombros, una nueva lectura científica de todos estos testimonios ha hecho que se vuelva la mirada sobre ellos redescubriéndolos. Esta nueva mirada ha creado una disciplina del conocimiento, denominada “arqueología industrial” que, con varias posibles perspectivas y enfoques, viene a centrarse en el estudio de los restos materiales de la industria que, en el caso español, se ha enfocado hacia los generados a partir de la Revolución Industrial. “El análisis se centra en los restos materiales de las actividades ligadas a la producción, distribución o consumo de los bienes...”<sup>2</sup>. Fábricas, estaciones, viviendas, infraestructuras... han sido y son objeto, por tanto, del mencionado análisis de esta disciplina y destinatarios de la elaboración de inventarios que permiten conocer qué nos ha llegado y en qué condiciones.

Esta área del conocimiento nos ayuda a descubrir estos restos, a valorarlos, pero a partir de aquí entramos en otro ámbito, el de la gestión del patrimonio industrial. La preservación, la puesta en valor, la interpretación, son facetas que es ineludible abordar para que, una vez puestos estos restos arqueológicos bajo el foco

de la opinión pública, sea viable su preservación<sup>3</sup>.

Obviamente, el ferrocarril (entendiendo como tal un complejo sistema en el que se integran estaciones, vías, trazados, obras anejas, viviendas, viarios de accesos...) es una pieza clave de nuestro patrimonio industrial. Es más, el ferrocarril fue una de las claves para que la Revolución Industrial fuera posible, ya que facilitó el movimiento de bienes y personas, la llegada de materias primas y la salida de los productos en unos plazos de tiempo y a unos costos increíblemente inferiores a los que había hasta entonces. Esta crucial pieza de este proceso histórico ha seguido en marcha hasta nuestros días. Ciertamente es que las innovaciones en la explotación de trenes así como la pérdida de ciertos tráficó y servicios han hecho desaparecer algunos elementos por abandono, o bien se han remodelado de tal manera que hoy es casi imposible reconocerlos como elementos de un pasado más o menos remoto. Pero, lo más habitual es que las sólidas construcciones del ferrocarril, pertenecientes a grandes empresas (en un principio privadas y posteriormente públicas) hayan llegado a nuestros días en un estado de conservación muy aproximado al de su erección. La penuria que atravesó el sistema ferroviario a partir de la década de 1950 coartó las posibilidades de renovación de buena parte de sus instalaciones, lo cual las “fossilizó” en un determinado momento histórico, añadiendo un valor patrimonial adicional. De hecho es singularmente curioso que el hito fundacional de las corrientes de arqueología industrial fue el derribo de una estación, la terminal londinense de Euston. Una fuerte corriente popular de oposición a la demolición de esta vieja terminal ferroviaria sentó las bases para el moderno redescubrimiento del patrimonio industrial, en el cual el ferrocarril atesora valiosos elementos pero que, como podremos ir comprobando en este concreto análisis territorial, sufre algunos importantes episodios de pérdidas patrimonia-

2 Aguilar Civera (1998), p. 42.

3 Donet, J. (2005), pp. 61-76.



les, lamentablemente algunas muy recientes, y con unos riesgos muy altos de que estos procesos sigan produciéndose, sea por intervenciones ejecutivas o por el simple abandono de la instalación.

La historia reciente de Albacete nos revela el gran peso del sector primario. Agricultura y ganadería han marcado hasta fechas no muy remotas el devenir de esta provincia manchega, lo cual se traduce en un escaso desarrollo industrial y, en consecuencia, un limitado conjunto de elementos susceptibles de ser catalogados, hoy día, dentro de un patrimonio industrial provincial. Como comenta Cañizares Ruiz, en Albacete los únicos restos propiamente industriales serían los de la Real Fábrica de Metales de Riópar y las agroindustrias de Albacete y Villarrobledo<sup>4</sup>, a los que sin duda alguna habría que añadir, en esta misma clave, los escasos restos que todavía pueden verse de la actividad minera en el sur del municipio de Hellín<sup>5</sup>. En cambio, sorprende especialmente que ni esta autora ni tampoco los listados de bienes protegidos del Ministerio de Cultura recojan mención alguna al patrimonio ferroviario provincial. Podríamos afirmar que el conjunto del patrimonio ferroviario provincial es quizás el conjunto más valioso de todo el patrimonio industrial provincial. Pieza a pieza o contemplados como partes de un todo, en Albacete se agrupan un gran número de inmuebles, construidos muchos de ellos en el último tercio del siglo XIX y con impresionantes ejemplos arquitectónicos del primer tercio del siglo XX. Desde discretos edificios de estaciones hasta terminales de primera categorías, pasando por barrios obreros e instalaciones de apoyo a la explotación. Todo este bagaje de elementos, armónico, bien conservado en muchos casos, testimonian una cultura empresarial del sector transportes que quiso traducir al territorio una potente imagen de marca. La revolución de la movilidad que supuso el ferrocarril fue un auténtico icono del progreso en la sociedad desde sus albores en 1850 hasta su pérdida de papel

con la irrupción del transporte por carretera. En muchos casos, las estaciones se convirtieron en los más nobles edificios de las ciudades, los palacios de la nueva burguesía. Pueblos y ciudades crecieron hacia las estaciones, los nuevos espacios de oportunidad. Nuevas necesidades forzaron la construcción de edificios especializados que supusieron desafíos para la arquitectura y una espectacular revolución en el agrario case-río de los pueblos albaceteños: muelles, depósitos de agua, talleres, aparecieron frente a casas con corral y bodegas. La Revolución Industrial, en el ámbito de los transportes, llegó al campo. El ferrocarril nos ha transmitido hasta nuestros días esta instantánea de aquel brutal cambio. Su conjunto de edificios traducen por tanto el testimonio del cambio, de la nueva cultura. Sus barrios de obreros ferroviarios conformaron un nuevo tejido urbano singularmente diferente a lo que había hasta entonces. A todos estos edificios e instalaciones anexas dedicamos el siguiente análisis.

### 3 LOS HITOS DEL PATRIMONIO FERROVIARIO LOCAL

#### 3.1 LOS EDIFICIOS DE VIAJEROS

El patrimonio arquitectónico ferroviario tiene en el edificio de viajeros la mejor representación de un determinado período histórico de la explotación de este medio de transporte. El ferrocarril, desde sus inicios hasta nuestros días, ha ido progresando hacia mayores niveles de eficiencia y ha propiciado que sus elementos afines a la explotación hayan hecho lo propio con mayor o menor dinamismo. Sin embargo, no todas las instalaciones ferroviarias han necesitado de cambios para adaptarse a las nuevas exigencias tecnológicas impuestas por los

4 Cañizares Ruiz (2005).

5 Véase Herce Inés (1998).



nuevos criterios de explotación. Los edificios de viajeros son buena prueba de ello. Su apariencia estética externa ha podido mantenerse sin cambios aparentes desde su construcción, mientras que su contenido interior ha tenido obligatoriamente que adaptarse a las demandas de un sistema de explotación cada vez más tecnificado. Por ello, no es para nada sorprendente ver cómo la provincia de Albacete alberga un importante legado arquitectónico que se ha conservado, en mayor o menor medida inmutable, desde el período de explotación de MZA. Sólo en contados casos podemos hablar de una adaptación íntegra de la arquitectura a las nuevas exigencias de la explotación: nos referimos al edificio de viajeros de Albacete y a la reconstrucción seudo regionalista, (matiz que posteriormente será convenientemente aclarado) del nuevo edificio de viajeros de la estación de Almansa.

Podemos afirmar que la provincia de Albacete conserva ejemplos arquitectónicos de las distintas etapas o períodos sobre los que se ha construido la historia ferroviaria de la provincia. Teniendo en cuenta la periodización anteriormente expuesta, recorreremos la provincia de Albacete fijándonos en los ejemplos que se conservan de cada una de las etapas en cuestión.

### 3.1.1 EDIFICIOS DE VIAJEROS DEL PRIMER PERÍODO DE EXPLOTACIÓN (1855-1865)

La pervivencia del mayor número de edificios ferroviarios enmarcados dentro del primer período de explotación ferroviaria se constata a lo largo de la línea entre Chinchilla y Cartagena, concretamente en los recintos de Agramón, Hellín, Pozo Cañada y Tobarra. De esta corta relación se descolgó el recinto ferroviario de Minas, cuyo edificio de viajeros se conservó hasta que fue demolido a mediados de la década de 1990. De estos cuatro edificios sólo dos, el

de Hellín y el de Agramón, se mantienen plenamente operativos.

Estos cuatro edificios se caracterizan por ser de planta rectangular, presentar una sola altura y por contar con cubierta a cuatro aguas. Las cubiertas que hoy en día se conservan presentan acabados tanto en teja plana como en teja curva, según haya sido el grado de remodelación que hayan tenido estos edificios, y parece que hubieran sido coronadas con un remate ornamental (que sólo se conserva hoy en día en el edificio de Pozo Cañada) que debía estar ubicado por regla general en cada uno de los dos vértices a partir de los cuales arrancan las vertientes de aguas de ambos laterales.

El rasgo más característico de todos los edificios de este primer período es el remate, que en forma de arco de medio punto presentan todos los vanos que se disponen en ambas fachadas. Los arcos de medio punto de los edificios de Hellín, Tobarra y Pozo Cañada cuentan además con un atributo estético, una moldura a modo de clave. Hoy en día algunos de estos vanos se encuentran cegados por haber caído en desuso la mayoría de las dependencias que albergaban estos edificios. Otros han sido reconvertidos en ventanas en donde se han dispuesto rejas y persianas de diferentes tipologías. Sólo el de Hellín cuenta con todos sus vanos abiertos a la luz, conservándose, también en el caso de Hellín, una muestra de la carpintería exterior de madera que fue en su día la predominante en este tipo de edificios, aunque, no obstante, convive con otros tipos de cerramientos metálicos más contemporáneos. Esta disonancia estética no es la única. Otras destacables son las improvisadas marquesinas de chapa metálica que se han establecido en los edificios de Agramón y de Pozo Cañada, para generar zonas de sombra en el acceso a los respectivos gabinetes de circulación. A estas modificaciones del aspecto estético se han sumado otras como la instalación de compresores de aires acondicionados y la desaparición de los elementos de relojería, conservándose tan sólo el reloj de doble esfera de Hellín.





*Edificios de viajeros de Hellín (izquierda) y de Pozo Cañada (derecha).  
Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

De los cuatro edificios que se conservan, el de más grandes dimensiones es el de Hellín<sup>6</sup>. Esta edificación de 43,60 m de largo por 9,90 m de anchura, cuenta en sus frontis con quince vanos a cada lado, entre puertas de acceso al edificio en el lado del andén y entre ventanas y puertas de acceso al edificio desde el patio de viajeros. Las dimensiones básicas del edificio se mantienen desde la época de la inauguración de la línea. El interior del edificio de viajeros de Hellín, según la planimetría que se conserva datada en el año 1902<sup>7</sup>, albergaba no sólo los servicios propios vinculados a la explotación ferroviaria (despacho del jefe de estación, despacho para la venta de billetes, gabinete telegráfico y factoría, vestíbulo con su correspondiente mostrador para la facturación de equipajes, salas de espera diferenciadas para viajeros de primera, segunda y tercera clase, archivo, almacén, dependencias para el personal suplementario y para la inspección del gobierno), también, como era común en la mayoría de los edificios de viajeros, acogía las viviendas del jefe de estación y de dos factores de circulación. A este edificio se le añadirían años después un par de ventanas en cada uno de sus laterales. El acabado estético de estas nuevas luces ya no seguiría la misma factura que encontramos en los vanos de la fachada. Se trata ahora de una moldura horizontal, dispuesta sólo en la parte superior de

cada ventana, que presenta una ligera curvatura en su eje central.

La planimetría más antigua que se conserva de estos edificios corresponde al de Tobarra<sup>8</sup>. El plano de la planta de este edificio permite contrastar cómo en el año 1868, tres años después de la inauguración de esta línea, el edificio tenía, prácticamente, la misma factura que presenta hoy en día. Las dimensiones del plano nos permiten constatar cómo se trataba de un edificio de inferior categoría al que se conserva en Hellín. Con las mismas características estéticas, el edificio de Tobarra tiene 22,60 m de largo por 9,50 de ancho. Los frontis del edificio, tanto para el lado de andenes como para el de acceso al mismo, constan de siete vanos. Este número de luces, tres de ellas ubicadas en centro del edificio, coincidiendo con el espacio destinado a la sala de espera, y dos más en los extremos del mismo, limitando los espacios destinados para el gabinete de circulación y otros servicios de explotación, se repetirá también en los edificios de Agramón y de Pozo Cañada.

Dentro de este primer período de explotación encontramos un tipo de edificio de viajeros que no responde al canon arquitectónico anteriormente descrito. Nos referimos al edificio de viajeros de la estación de Caudete, que se

6 AHF: B37/01/01.

7 AHF: B37/01/01.

8 AHF: B37/02/03.



*Edificio de viajeros de la estación de Caudete. Fotografía: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

encuadra dentro de otra típica tipología arquitectónica que desarrolló MZA en gran parte de sus líneas. Ejemplos similares al de Caudete se pueden encontrar en la prolongación de esta misma línea hacia Alicante, como es el caso de la estación de Novelda Aspe y en la línea del Madrid, Ciudad Real y Badajoz.

El edificio de Caudete se caracteriza por sus tres cuerpos. Uno de ellos central, con dos alturas, y los otros dos en los extremos, de un solo nivel. El edificio presenta fachada enfoscada<sup>9</sup>, pintada en color granate y terminación de la cubierta en teja árabe, dispuesta a cuatro aguas en el cuerpo intermedio o central y a tres aguas en los cuerpos laterales. Los únicos ornamentos estéticos que contiene el edificio se sitúan en las jambas de sus ventanas y puertas de acceso. Éstas presentan dos tipos de acabados. En el nivel inferior del cuerpo central, ocupado por

el vestíbulo de viajeros y por las dependencias de circulación y de expedición de billetes, las tres puertas de acceso al andén presentan cada una de ellas un acabado en arco de medio punto, de mayor diámetro que el que existe en los edificios de Hellín, Agramón, Tobarra y Pozo Cañada. Estos arcos de medio punto contienen también un atributo ornamental ubicado en el eje central del arco. Esta terminación formal se repite en la fachada del edificio que da al patio de viajeros, aunque el diámetro de cada uno de estos últimos arcos de medio punto es sensiblemente inferior que por el lado de andenes. En la fachada que da al patio de viajeros existe sólo una puerta de acceso, ubicada en el centro del edificio, que se ve complementada por dos ventanas. En cambio, en el nivel superior del cuerpo central, ocupado por la vivienda destinada al jefe de estación, las tres ventanas que se abren a cada lado del edificio presentan una

<sup>9</sup> Apariencia estética resultado del guarnecido con mortero de un muro o paramento.

terminación de la moldura de la jamba de tipo semicurvo, rematadas todas ellas, en sus extremos y en el mismo centro de la ventana, por pequeños salientes voladizos que rompen con la sobriedad que caracterizan a este edificio. Las ventanas de la parte superior contienen además otro ornamento estético. Se trata de un elemento metálico acoplado a la parte superior de la ventana, que presenta una filigrana en su parte inferior y que viene a completar, a modo de frontón decorativo, el dintel que presentan las luces de esta planta superior. Por último, los dos cuerpos laterales presentan cada uno de ellos una puerta con dintel horizontal, ubicada sólo por el lado de andenes, por la que se accede a estancias de carácter auxiliar a la explotación ferroviaria. El edificio de viajeros de Caudete presenta un estado de conservación óptimo, aunque cuenta en la actualidad con un bajo nivel de actividad.

### 3.1.2.

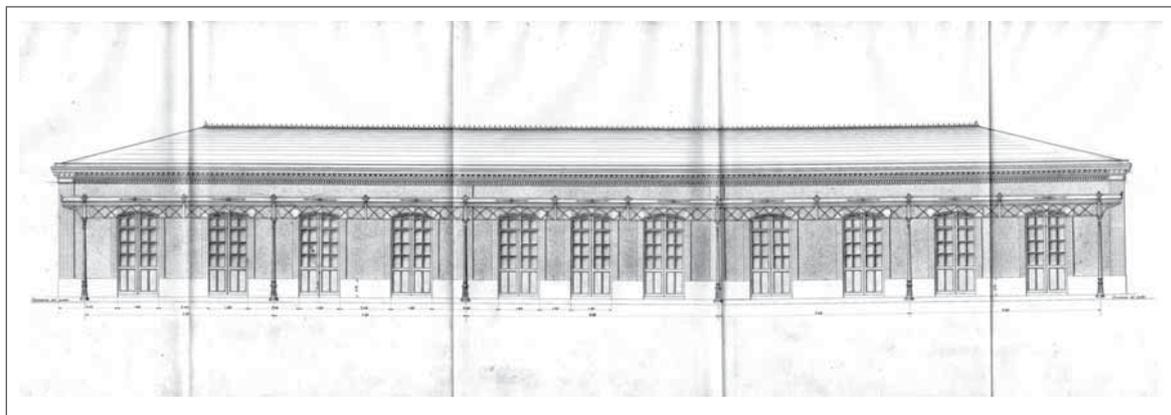
#### EDIFICIOS DE VIAJEROS DEL SEGUNDO PERÍODO DE EXPLOTACIÓN (1880-1923)

La red ferroviaria en activo de la provincia de Albacete, aunque configurada ya desde el año 1865, crecería en instalaciones a partir de la década de 1880. El crecimiento del tráfico ferroviario sería el argumento principal para que se estudiaran las posibilidades técnicas para la ejecución de un importante número de nuevos

recintos ferroviarios. Durante este segundo período se proyectaron los apartaderos y apeaderos de La Losilla, Los Hitos, El Ángel, Minateda, Hoya Gonzalo, Casas del Campillo, Pozo de la Peña, Santa Marta, Pinilla, Navajuelos, Gangueras, Peralta, Hoya del Pozo y Las Torres.

De todo este proceso de construcción se conservan varios ejemplos que responden a diferentes tipologías que iremos presentando a continuación. Por otra parte, durante este período se produjo un importante proceso de renovación de edificios de estaciones y de apartaderos que ya se encontraban abiertos a la explotación desde el primer establecimiento de las líneas. Sobre los edificios de Albacete, Alpera, Villar de Chinchilla, Chinchilla y del apartadero de Matas Verdes, incidiremos también en este segundo apartado.

Dentro de este último grupo, el edificio de viajeros que construyera MZA en la ciudad de Albacete es el único del que ya no queda ningún vestigio material. La primitiva estación de Albacete, construida en el año 1855 sería reformada a partir del año 1901, dentro de un proyecto general de reconversión y construcción de nuevas instalaciones dentro del recinto ferroviario de Albacete. Este remozado edificio de viajeros estuvo en activo hasta el año 1967, cuando se inauguró la actual estación. A pesar de que el primitivo edificio de viajeros fue finalmente demolido, ha llegado hasta



*Fachada del antiguo edificio de viajeros de Albacete vista desde el lado de andenes, año 1901. AHF B/052/04/01.*



*Edificio de viajeros de Alpera. Fotografía: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

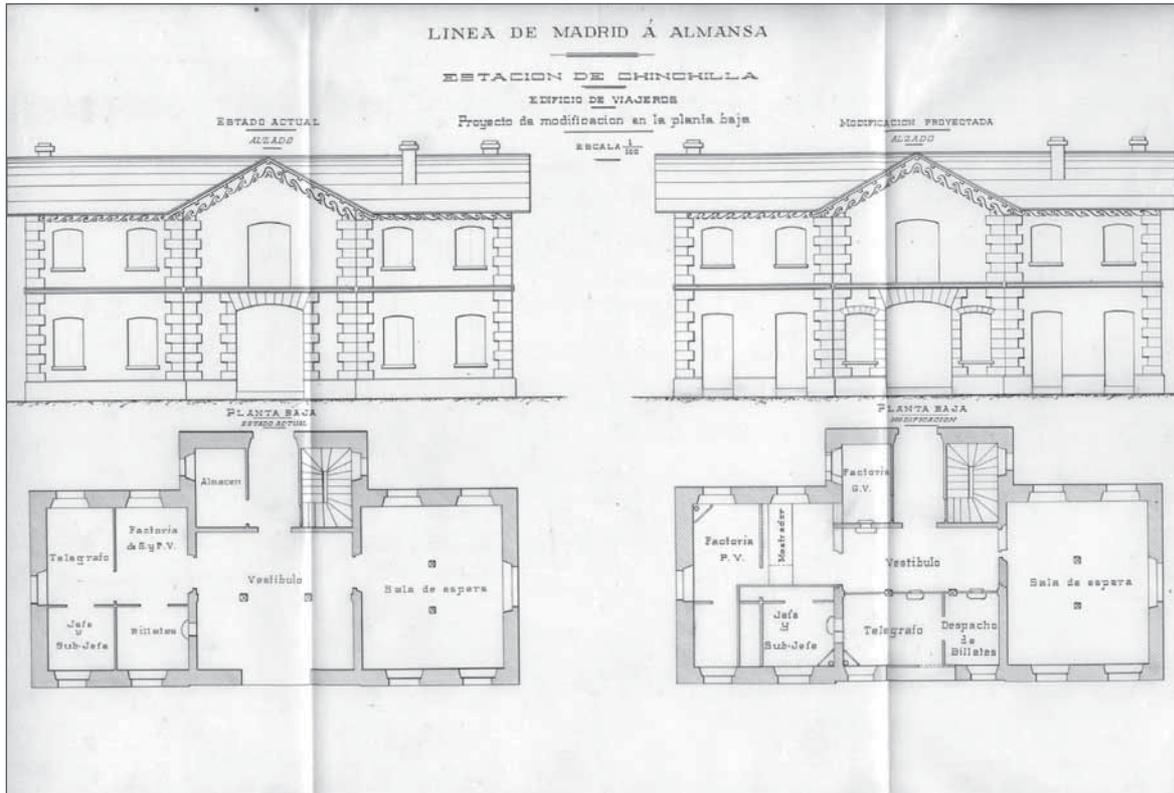
nuestros días una abundante documentación<sup>10</sup> del proceso de reforma iniciado a comienzos del siglo XX, mediante la cual nos es posible conocer los detalles estéticos del edificio de viajeros, sus dimensiones y contrastar cómo muchas de las características arquitectónicas que incorporaba este edificio se repetirían nuevamente en las construcciones que erigió MZA durante todo el primer tercio de dicha centuria. Del primitivo edificio de viajeros de Albacete sólo se conserva un vestigio material, su antigua marquesina, actualmente instalada en el edificio de viajeros de la estación de Chinchilla, erigido de nueva planta a partir de un proyecto del año 1912.

Los edificios de viajeros de las estaciones de Alpera y de Villar de Chinchilla, ambos en la línea Madrid-Alicante, responden a una misma tipología arquitectónica que también se desarrollaría durante esta segunda etapa.

Ambos edificios fueron proyectados y erigidos entre los años 1914 y 1916<sup>11</sup> y los dos vinieron a sustituir a sendas construcciones pertenecientes a la primera etapa de la explotación de la línea Madrid-Alicante que, a la altura del primer decenio del siglo XX según se constata por la documentación de la época, presentaban ya un deficiente estado de conservación. Los edificios son de planta rectangular, de 18,60 m de largo por 9,90 m de ancho, constan de dos alturas y presentan cubierta a dos aguas. En cambio, en la terminación de fachada difieren en el empleo de materiales. Si la estación de Alpera cuenta con una planta baja de sillería de piedra y la planta superior se encuentra acabada en ladrillo visto, la de Villar de Chinchilla presenta en cambio una terminación completa en ladrillo visto, que sólo se ve interrumpida por una moldura de granito que circunda todo el volumen del edificio, por las molduras semicurvas que coronan los dinteles de las ven-

<sup>10</sup> AHF B/052/04/01.

<sup>11</sup> Para la estación de Alpera véase AHF C-91-02 y para la estación de Villar de Chinchilla véase AHF C-63-3.



*Alzados y plantas del antiguo edificio de viajeros de Chinchilla, año 1895. AHF B/40/10/10.*

tananas y puertas de acceso al edificio y por los detalles de piedra colocados al trasdós en las aristas de ambos edificios.

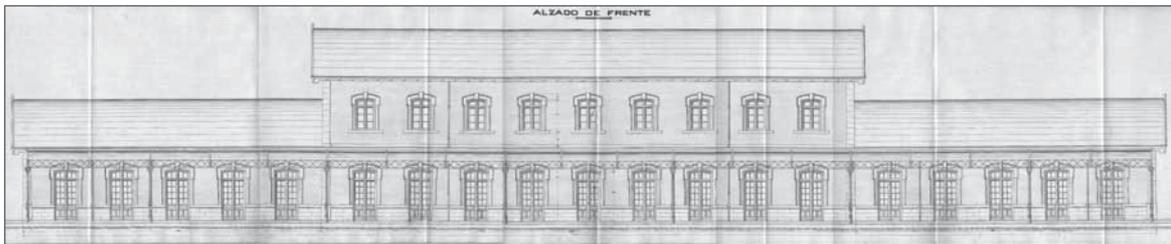
Otro de los edificios de viajeros que fueron construidos de nueva planta durante este segundo período fue el de la estación de Chinchilla. El hecho de que en esta estación tuviera su origen la línea hacia Cartagena fue motivo más que suficiente para que los técnicos de MZA se plantearan en el año 1912<sup>12</sup> la necesidad de construir un nuevo edificio de viajeros que sustituyera al erigido en el año 1857.

El nuevo edificio se proyectó con las miras puestas en dotar a esta estación de las dependencias suficientes para albergar todos los servicios vinculados con la explotación y con el importante tráfico de viajeros que llegaría a soportar este nudo ferroviario durante buena parte de su período de vida activa. Así las

cosas, el edificio que finalmente se construyó durante la década de 1910 cuenta con una planta rectangular de 71,30 m de largo por 11,20 de ancho. El imponente edificio consta de tres cuerpos, uno de ellos central y de dos alturas y los otros dos, en ambos extremos, de un solo nivel. Las cubiertas de los tres cuerpos presentan terminaciones a dos aguas con teja plana y presentan en el vértice de las mismas los restos de un remate de crestería metálica, detalle que presentan también otras tantas edificaciones de MZA del primer período de explotación.

El nuevo edificio de viajeros proyectado en 1912 comprende estancias dedicadas exclusivamente a la explotación ferroviaria, varios espacios para los tiempos de espera de los viajeros, la fonda (que en una estación de este porte adquiriría una gran importancia por el tránsito continuo de viajeros) y las viviendas del jefe de estación y del factor de circula-

12 Para el proyecto de nuevo edificio de viajeros de la estación de Chinchilla véase AHF B-21-9.



*Alzado del nuevo edificio de viajeros de la estación de Chinchilla proyectado en el año 1912. AHF B/21/9.*

ción situadas en la planta superior del cuerpo central. Las fachadas del edificio presentan un acabado, enfoscado y enlucido, que se ve complementado por un zócalo de piedra que circunda todo el edificio. La piedra está también presente como motivo decorativo en las aristas del edificio y en una moldura que separa las plantas habitables de la zona de arranque de las cubiertas. Las jambas de puertas y ventanas presentan todas ellas un recercado en piedra que recorre todo el perímetro de cada vano. Estos recercados cuentan con el sello corporativo de la empresa MZA, su anagrama, situado, a modo de clave, en su centro superior. Como colofón a este breve comentario sobre el edificio se ha de recordar que la marquesina que se encuentra instalada perteneció al edificio de viajeros de la antigua estación de Albacete. Ejemplos como este edificio de Chinchilla los encontramos en estaciones de esta misma línea, como es el caso de otra estación de empalme, la de Castillejo-Añover en la provincia de Madrid.

El edificio de viajeros de la estación de Chinchilla, desde que a finales de la década de 1990 sus instalaciones fueran cerradas al tráfico convencional de viajeros y mercancías y a falta de una reconversión del inmueble hacia otros usos, ha caído en un progresivo estado de deterioro, que se agrava a pasos agigantados con el paso del tiempo.

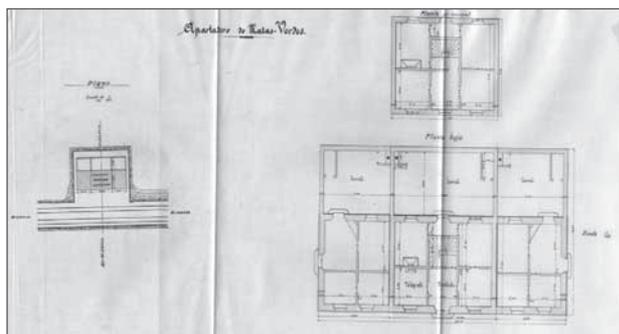
Dentro de este grupo de edificios reformados a lo largo de esta segunda etapa de explotación se encuentra el del apartadero de

Matas Verdes. Esta instalación sería objeto de ampliación a finales del siglo XIX. En el año 1892 se proyectó la ampliación del edificio<sup>13</sup>, hasta ese momento de planta rectangular y de dos alturas, con el objetivo de que se pudiera incrementar la dotación de agentes adscritos a esta instalación ubicada en pleno despoblado. Se optó por tanto por construir dos cuerpos más que se adosarían al ya existente hasta ese momento y que daría como resultado final un remozado edificio de 23 m de largo por 12,5 m de fondo. La estética de este edificio recuerda bastante a la que presenta el de Caudete, aunque se observan diferencias apreciables como la eliminación de las terminaciones en arcos de medio punto y el número de vanos que contienen los dos nuevos módulos agregados, pasando de un vano de luces a dos en dichos cuerpos extremos.



*Vista del edificio de viajeros de la estación de Chinchilla desde el patio de viajeros. Fotografía: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

<sup>13</sup> Para el proyecto de reforma véase AHF B 40/05/02.



*Planta de la reforma del edificio de Matas Verdes según proyecto de 1892, AHF B40/05/02 y vista actual del edificio de Matas Verdes desde el lado de vías. Fotografía: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

El modelo arquitectónico que se desarrolló en Matas Verdes sería el aplicado también en otros tantos edificios que se proyectaron y ejecutaron durante este segundo período. Además, estos edificios se construirán más con un afán de servir de vivienda a los empleados que como espacios para la explotación puramente ferroviaria. Una de las primeras muestras de ese proceso de estandarización de tipologías la encontramos en el proyecto del edificio-apartadero de Minateda, que viene a tomar el canon de Matas Verdes al menos en cuanto a dimensiones y volúmenes. Las diferencias estéticas entre el edificio de Minateda y el de Matas Verdes radican en el hecho de que en el último se utilizó, aunque ya no se conserve, ladrillo visto para el remate de los recercados de las jambas mientras que en el de Minateda el recercado es de piedra y se encuentra enrasada con la propia fachada.

Los edificios de Los Hitos y La Losilla, también proyectados durante este período, respondieron, en cambio, a la primera tipología que presentó el de Matas Verdes. En estos dos edificios, como nota característica, se pueden observar la combinación de piedra y de ladrillo visto. El uso del ladrillo visto se presenta en los recercados de las luces del edificio, en la doble faja perimetral que recorre todo el cuerpo del mismo y en sus cuatro aristas. De estos cuatro edificios sólo el de La Losilla tiene algún tipo de uso ferroviario, estando además el recinto de este antiguo apartadero protegido por el vallado que separa la infraestructura ferroviaria de

los terrenos de labor próximos. Los otros tres restantes presentan diferentes grados de conservación, desde el más deteriorado (Matas Verdes) al que presenta un aspecto más aceptable, como es el edificio de Los Hitos. No obstante, la falta de reaprovechamiento de estos antiguos espacios para otros usos repercutirá, con toda seguridad, en un avance progresivo de su grado de deterioro.

Por último, en relación con esta tipología merece ser comentado el pragmatismo con el que MZA acometió alguna de estas construcciones, acomodándolas a la morfología del espacio en el que finalmente se asentaría. El caso más singular será quizá el del edificio de Los Hitos, cimentado sobre un talud y reforzado por la construcción de un muro de contención. Esta situación repercutiría en la creación de un primer nivel, a modo de sótano, que ocupa toda la planta y al que sólo se accede por las traseras del edificio. Esta circunstancia tendría como resultado que, una vez ganado ese espacio mediante la excavación del talud, se generara una tercera planta, sólo visible por parte posterior del edificio y en donde se fueron construyendo posteriores ampliaciones del edificio. Estos añadidos han generado importantes disonancias arquitectónicas con respecto al edificio original. Ejemplos claros de estos tipos de adosamientos los encontramos también en la estación de Minateda.

El inicio del siglo XX trajo consigo la construcción de edificios de nueva planta que



*Vistas de las traseras de los edificios de Los Hitos (izquierda) y Minateda (abajo).  
Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*



respondían a esa necesidad derivada del incremento del tráfico y de la explotación. Entre los ejemplos que se llegaron a desarrollar y que han llegado con mayor o menor integridad hasta nuestros días encontramos los de los apartaderos de Navajuelos y de El Ángel. Ambos responden a una misma tipología que eclosionará a partir del período de actuación de la Caja Ferroviaria del Estado durante la Dictadura del General Miguel Primo de Rivera.

Los rasgos que identifican a estos dos edificios, de planta rectangular y con cubierta a dos aguas, son el uso generalizado de la piedra, de trazo hexagonal en los muros (más irregular en el caso de El Ángel), en sillares, en los zóca-

los y en las aristas y con un acabado estriado, simulando pequeños sillares, en los recercados de las ventanas y puertas de acceso de ambos edificios. Estos dos edificios entrarían en servicio en los años 1908 (Navajuelos) y en 1911 (El Ángel). El edificio de Navajuelos se encuentra en pleno uso y en el de El Ángel sólo se conservan los muros perimetrales. Dentro de este grupo también se encontraría el del apartadero de El Murgón, hoy en día desaparecido, y que fue proyectado hacia el año 1921.

Para finalizar, conviene indicar y distinguir la función que desempeñaron estas nuevas construcciones que se proyectaron y ejecutaron a lo largo de este segundo período. Así, los aparta-

deros se acometieron y se proyectaron con una doble finalidad: prestar cobertura técnica a la explotación y servir de espacio de alojamiento a la dotación de empleados. En cambio, en los apeaderos pesó más la segunda función, la del alojamiento de los empleados. No son muchos los ejemplos que han llegado hasta nuestros días. Tan sólo se conservan como muestras los de Santa Marta y Peralta. Concretamente, en el de Santa Marta, en donde ya no se conservan las cubiertas del edificio, se puede constatar claramente esa función residencial. Más bien se podría hablar de una doble vivienda adosada que de un edificio vinculado a la explotación ferroviaria. Del edificio de Santa Marta merece destacar la conservación de un horno de cocer pan en cada una de las viviendas, ejemplo sintomático del aislamiento y del nivel de autoabastecimiento al que estaban sometidas las familias ferroviarias que tenían en este punto su residencia.

Por último, reseñar que dentro de esta segunda etapa que hemos descrito ya no se conservan los edificios de los apartaderos de Bonete-Higuera, Hoya Gonzalo, Casas del Campillo, Pozo de la Peña y de El Murgón (anteriormente mencionado) y de los apeaderos de Hoya del Pozo y de Gangueras, todos ellos proyectados y construidos en este período comprendido entre las décadas de 1880 y el inicio de la Dictadura del General Primo de Rivera.

### 3.1.3

#### EDIFICIOS DE VIAJEROS DEL TERCER PERÍODO DE EXPLOTACIÓN (1923-1936)

La promulgación en el año 1924 del Estatuto Ferroviario, la adhesión al mismo por parte de MZA y la constitución de la Caja Ferroviaria del Estado para, entre otros objetivos, acomete



*Vista del edificio de Navajuelos. Fotografía: Fundación de los Ferrocarriles Esp*



*Vistas de los edificios de Villarrobledo (izquierda) y La Roda de Albacete (derecha). Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

ter con fondos públicos obras de modernización en las instalaciones ferroviarias, serán los argumentos que enmarquen las actuaciones que se llevaron a cabo durante este nuevo período. Esta tercera etapa de explotación ferroviaria se encuentra marcada por la proyección y ejecución de cuatro magníficos edificios, reflejos claros y evidentes de la política ferroviaria que se desarrolló durante la Dictadura del General Primo de Rivera: Villarrobledo, La Roda, La Gineta y Minaya.

Los cuatro edificios de viajeros anteriormente mencionados presentan una característica común, todos ellos se encuentran vinculados a procesos integrales de renovación de recintos ferroviarios. El edificio de Villarrobledo constituye el núcleo principal de una de estas actuaciones. A la altura del año 1910 comenzaron a realizarse los primeros estudios para llevar a cabo la construcción de las nuevas instalaciones ferroviarias en esta localidad. En este primer intento jugaron un papel relevante el propio Ayuntamiento de Villarrobledo, los industriales locales y el vecindario que reclamaron ante MZA la construcción de un nuevo edificio de viajeros y la ampliación del resto de instalaciones<sup>14</sup>. Finalmente, en el año 1923, se terminaría el proyecto constructivo del nuevo edificio y del resto de las instalaciones, las cuales se ubicarían a unas decenas de metros, sentido Albacete, del primitivo emplazamiento

ferroviario. El nuevo edificio de viajeros se encontraba ya terminado en el año 1925, según consta en una de las fachadas frontales de la construcción, concretamente en la que linda con el patio de viajeros.

El edificio de Villarrobledo, de planta rectangular, tiene 34,80 m de largo por 9,70 m de ancho. Cuenta con dos plantas. La inferior destinada al tráfico de viajeros y a las instalaciones propias de la circulación y la superior reservada para viviendas del personal adscrito a esta estación. Ambas fachadas cuentan en ambas plantas con nueve vanos de luz, separados en grupos de tres por una faja vertical, rematada a modo de sillarejo, que recorre toda la fachada desde la cornisa hasta el zócalo. Todos los vanos de luz del edificio, tanto las ventanas de la planta superior como las puertas de la inferior, se encuentran coronados por un remate triangular a modo de frontón hueco sin ninguna muestra decorativa en su interior. Este atributo estético le dota al edificio de una apariencia palaciega. De igual forma presentan estos mismos acabados las ventanas (dos por planta) que se ubican en los laterales del edificio. El perímetro inferior de la construcción se encuentra rematado por un zócalo de granito y las cuatro aristas del edificio presentan un remate de moldura, tipo sillarejo, dispuesta al trasdós y que sobresale con respecto a los lienzos enlucidos de las fachadas y de las

<sup>14</sup> La documentación de este proceso, así como el proyecto constructivo se encuentran en el AHF: C/82/1.



*Vistas de los edificios de La Gineta (izquierda) y Minaya (derecha).  
Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

paredes laterales. Por último, la cubierta presenta una terminación a cuatro aguas rematada por una crestería de hierro. Este acabado de la cubierta, así como las respectivas caídas de agua se encuentra semioculto por un recrecido de los paramentos de las fachadas. El mismo modelo de edificio de Villarrobledo se llegó implantar en el recinto de la estación de La Roda de Albacete. Ambos edificios se encuentran complementados por sendas marquesinas ubicadas en la fachada que lindan con el andén principal.

El edificio de La Gineta también se encuentra vinculado a un proyecto de reforma integral de las instalaciones ferroviarias de esta localidad. En este caso la memoria del proyecto, fechado en el año 1926, menciona claramente el motivo que impulsó esta nueva construcción, que no fue otra que la ejecución de las obras de acondicionamiento de la doble vía entre Alcázar de San Juan y Alicante. Para la construcción de este nuevo edificio MZA tuvo que adquirir los terrenos necesarios en el año 1925. La tipología del edificio respondía a la ya desarrollada en la estación de Pinto y que también se llevaría a cabo en otras estaciones de la actual Comunidad de Madrid, como es el caso de los edificios de viajeros de Ciempozuelos y de Valdemoro, y en la albaceteña estación de Minaya.

Por tanto, los edificios de La Gineta (acabado en 1927) y el de Minaya (acabado en 1929) presentan como características principales la sillería labrada en el zócalo, la mampostería careada en elevación, el ladrillo visto en fachada dispuesto en fajas horizontales, rematando las aristas del edificio, decorando las jambas y los dinteles de las puertas y ventanas y los zócalos de estas últimas, así como tabiques de panderete y carpintería de taller en puertas y ventanas exteriores<sup>15</sup>. La única diferencia estética que existe entre ambos edificios se da en el de La Gineta que presenta una marquesina adosada a la fachada por el lado de andenes. A pesar de que ambos edificios presentan un buen estado de conservación, es el de Minaya el único de los dos que ha sido sometido a un proceso de limpieza integral de su fachada. No obstante, es el de La Gineta el que preserva aún esa carpintería de taller tanto en puertas como en ventanas exteriores.

Por último, dentro de este período se proyectó y construyó el apartadero de Higuera, hoy en día ya desaparecido. La factura estética de este edificio era idéntica a la que encontramos en ejemplos desarrollados durante el período anterior y que aún se conservan, como es el caso del edificio de Navajuelos.

<sup>15</sup> La Gineta, AHF: C/288/2 y Minaya, AHF: C/1126/5.



*Dos vistas del edificio de viajeros de la estación de Albacete, desde el patio de viajeros (izquierda) y desde el lado de andenes (derecha). Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

### 3.1.4 EDIFICIOS DE VIAJEROS DEL CUARTO PERÍODO DE EXPLOTACIÓN, DESDE LA CONSTITUCIÓN DE RENFE HASTA NUESTROS DÍAS

Este cuarto y último período se encuentra enmarcado por el nuevo período que se abrió en la historia ferroviaria de España tras la conclusión de la Guerra Civil y la constitución a partir del año 1941 de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). El final de

las hostilidades dio paso a un período de reconstrucción de la red ferroviaria, fuertemente dañada durante el período bélico. En la provincia de Albacete, al margen de las reconstrucciones que se hicieron durante la posguerra por los daños bélicos, lo más significativo de este último período serían las construcciones de los nuevos edificios de viajeros de las estaciones de Albacete y de Almansa, erigidos durante las décadas de 1960 y 1970.

El nuevo edificio de Albacete forma parte de la gran actuación ferroviaria que se lleva-



*Edificios de viajeros de la estación de Almansa. A comienzos del siglo XX (izquierda). Fotografía: Museo del Ferrocarril y en el año 2005 (derecha). Fotografía: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

ría a cabo a mediados de la década de 1960 y que tendría como resultado la construcción de un nuevo recinto ferroviario vinculado a una oleada proyectista de nuevas “estaciones-centro” de mercancías y fruto, por tanto, de los planes de modernización de la red ferroviaria diseñados durante el desarrollismo franquista.

El actual edificio de viajeros de Albacete responde a los criterios funcionales del momento de su construcción y puesta en servicio en el año 1967. El edificio se caracteriza por no contar con ninguna muestra historicista en sus acabados. El único atributo estético destacable sería la gran vidriera polícroma, de factura muy racionalista, compuesta por polígonos rectangulares que compartimentan todo el espacio vítreo. Esta vidriera multicolor preside el espacio central por el que se accede al edificio y que linda a su vez con el área de aparcamiento que se abre hacia el viario urbano de la ciudad. El edificio es de planta rectangular, de tres cuerpos, dos laterales de dos alturas, en donde tienen cabida las dependencias de explotación ferroviaria, las oficinas y la cafetería, y uno central ocupado por el vestíbulo de acceso al edificio y a los andenes. De cubierta plana en sus cuerpos laterales, sólo presenta variantes en el cuerpo central ocupado por la gran vidriera. En este espacio del edificio, la cubierta presenta un acabado plano y en des-

censo desde la mayor altura del paramento de la vidriera hasta el lado de andenes. El edificio estéticamente está acabado íntegramente en ladrillo de cara vista y las ventanas y puertas exteriores son metálicas. En el lado de andenes las características más apreciables serían los cuatro grupos de marquesinas de hormigón armado que se distribuyen desde el andén principal hasta que concluyen los tres andenes intermedios que dispone este espacio ferroviario. De las cuatro marquesinas la de mayor envergadura es la que arranca desde el mismo edificio de viajeros y cubre todo la anchura del andén principal.

El recinto ferroviario de Almansa fue el otro espacio que conocería durante esta etapa la construcción de un nuevo edificio de viajeros, el cual vendría a sustituir al antiguo edificio destruido por un incendio acaecido a comienzos de 1976. Este incidente no ha sido el único que ha registrado la estación de Almansa a lo largo de su historia. A finales de año 1886 el edificio de viajeros ya sufrió un primer incendio que obligó a introducir modificaciones y reformas en el mismo debido a los daños ocasionados<sup>16</sup>.

El nuevo edificio de viajeros de Almansa, de planta rectangular, presenta tres cuerpos, el central, de dos plantas, y dos laterales de un solo nivel. La cubierta es de caída a cua-

<sup>16</sup> AHF: C/616/1/2.

tro aguas en el cuerpo central y de caída a tres aguas en los cuerpos laterales. En la disposición formal de estos tres cuerpos este nuevo edificio evoca, guardando las distancias, a otras construcciones ferroviarias pretéritas existentes en la provincia de Albacete, tales como la de Caudete, Minateda y Matas Verdes. Pero lo que da singularidad a este nuevo edificio son los detalles pseudo regionalistas, de carácter importado, que presenta.

Uno de esos detalles lo encontramos en el pórtico corrido que se ubica en el lado del andén principal y que viene a servir de marquesina. Este pórtico corrido, interrumpido tan sólo por el avance que presenta sobre el andén el gabinete de circulación, se encuentra apoyado en columnas de madera cimentadas sobre pilares de hormigón armado. Este espacio porticado presenta un revestido interior acabado también en madera, detalle que acentúa aún más ese detalle de arquitectura tradicional. El acabado de las ventanas de la planta superior, destinada a vivienda, resalta aún más ese matiz pseudo regionalista. Desde las dimensiones de las luces, de menor altura hasta las contraventanas que incorporan, evocan en definitiva detalles ornamentales más propios de edificios ubicados en la cornisa cantábrica que en esta zona del este peninsular. Otra de las características que presenta esta nueva construcción es cómo se ha resuelto el desnivel existente entre la plataforma ferroviaria y el viario urbano. Si en el antiguo edificio se solventaba mediante la disposición de una escalera por la que se accedía a las zonas de explotación de MZA y de Norte (recordemos que en esta estación tenía su origen la línea del Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona, incorporado en 1891 a la Compañía del Norte) y la existencia de una planta sótano de acceso por el patio de viajeros, en esta nueva construcción esa complejidad se resolvió mediante el relleno del desnivel y la generación de una rampa, rematada en plaza urbana, por la que se accede al nuevo edificio.

Finalmente, merece la pena apuntar el hecho de que es estos últimos años se han construido

edificios técnicos vinculados exclusivamente al seguimiento de la circulación y que no tienen la entidad de edificios de viajeros, como son las nuevas instalaciones de Bonete y de Chinchilla, insertas dentro de las nuevas variantes que se han abierto a la explotación en esta provincia.

### 3.2 LOS MUELLES DE MERCANCÍAS

En el ferrocarril actual el clásico muelle de mercancías, presente en prácticamente todas las estaciones de la red, es un elemento que ha perdido su funcionalidad original. Presentamos en primer lugar esta circunstancia porque nos parece especialmente interesante resaltar la vulnerabilidad de estos inmuebles dentro de los recintos ferroviarios.

En los albores del ferrocarril el muelle era una parte crucial de la estación, en muchos casos tanto o más que la concerniente al ámbito de los viajeros. El ferrocarril era la puerta de entrada para las mercancías que hacían viable una ciudad o una comarca, al tiempo que posibilitaba la eficaz y segura salida de sus productos hacia mercados exteriores. Este punto de intercambio modal, desde la carretera hacia el rail y viceversa, tenía una actividad sostenida durante todo el tiempo, más allá del directamente vinculado al paso de circulaciones por la estación. La labor de facturación, de almacenamiento de los productos, además de la carga y descarga hacia uno u otro lado del muelle, mantenían siempre vivo este espacio de las estaciones. La competencia de la carretera hizo que aquella universalidad en el transporte que suponía el ferrocarril fuera perdiendo día a día protagonismo. Finalmente, a finales del siglo XX, el ferrocarril “tiró la toalla” en cierto tipo de tráficos ya de poca entidad. La agilidad del camión hacía inviable el sostenimiento de la miríada de puntos de cargas dispersos por la red. La complejidad logística de las operaciones de formación de trenes en estaciones pequeñas hacía ruinoso mantener esta estructura comercial que, reducida a muy



pocos puntos a finales de la década de 1980, prácticamente desaparecerá con la supresión de su última expresión comercial, denominada “Paquexpres”.

Perdida su funcionalidad los muelles han tenido diversa suerte. En el mejor de los casos han sido rehabilitados para nuevos fines, ya fueran vinculados a la actividad ferroviaria o, mediante arrendamiento o cesión, como marco de otras actividades económicas o sociales. En otros casos han desaparecido, bien por simple ruina, derribados para evitación de accidentes, o bien en el marco de reformas urbanísticas de remodelación de los espacios de operación ferroviaria.

Los muelles pueden constar de tres ámbitos: el muelle cerrado (nave techada, diáfana y con paredes), el cubierto o abierto (techado y diáfano, pero sin paredes) y el descubierto. La mercancía, en función de su valor y naturaleza se ubicaría en uno u otro ámbito. En el espacio cerrado solía reservarse un sector, tabicado o no, para oficina del empleado encargado de la facturación. Los vagones de mercancías accedían por un lado mientras que los vehículos de carretera lo hacían por el contrario, existiendo además una rampa que enlazaba el nivel del suelo con el del muelle para el acceso de vehículos motorizados a la parte alta. Los laterales solían estar protegidos por unos voladizos, de mayor o menor porte, que protegían las cargas

en las operaciones de transbordo. En los muelles descubiertos podría haber una grúa (manual o motorizada) para facilitar el manejo de cargas de gran peso. Estos voladizos se han perdido en el “lado vía” en todas las estaciones con vía electrificada, dado que éstos impedían la instalación del hilo de contacto.

En la provincia de Albacete, entre los elementos que han llegado a nuestros días, podemos encontrarnos con diversas tipologías de estos inmuebles. En algunos casos es relativamente fácil poder datar su construcción, pero en otros es una empresa realmente compleja (a veces incluso imposible) ya que los archivos, lamentablemente, no conservan expedientes o planos que puedan aquilatar como quisiéramos estos datos.

Entre las tipologías más fácilmente reconocibles tenemos un modelo de gran valor estético. Correspondería a los casos de los muelles de Caudete, Minaya y Pozo Cañada. Aquí nos encontramos con un muelle cerrado, de 16 por 9 metros, con cubierta a dos aguas, cuyos muros están realizados en ladrillo visto, sin revestir dispuesto “a sogá”, divididos en varios paños que se articulan mediante pilares y perfiles metálicos. Los pilares se prolongan en su coronación en unos tirantes hacia el exterior que sostienen los voladizos de la cubierta. Los lienzos de las fachadas largas se rematan en una viga de celosía calada, que



*Muelles de las estaciones de Pozo Cañada y Caudete. Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

*Muelles cubierto y cerrado de la estación de Hellín. Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

da ligereza al conjunto al tiempo que permite una eficaz aireación del interior de la nave. Las fachadas estrechas tienen un acabado similar a las otras en su parte baja, rematando la zona de crujeas con un lienzo de ladrillo dispuesto “a tabla”. Cuentan con dos puertas correderas por cada lado y, en el “lado calle”, tienen un andén muy amplio para facilitar la carga, mientras que en el “lado vía” es prácticamente inexistente. El muelle de Caudete se conserva en perfecto estado, dedicado a alguna actividad comercial, mientras que el de Pozo Cañada tiene bastante afectados sus muros y cerramientos, quedando en un estado de conservación intermedio el de Minaya. Estos edificios son posteriores a la construcción de la línea, aunque no es posible, a falta de una investigación más profunda, determinar una fecha más precisa.

Donde sí podemos hacer un ajuste de datos es en el conjunto de muelles de Hellín, uno de los más complejos y singulares de toda la provincia. Esta importante estación cuenta con un caso ciertamente raro en nuestros ferrocarriles. Se trata de dos muelles colindantes pero independientes. Esto no es del todo extraño, pero sí lo es más el que uno de ellos sea un muelle cerrado y el otro un muelle cubierto (con su anejo descubierto a continuación). El cubierto, de grandes proporciones (25x12 m), sostiene su tejado por unos esbeltos pilares metálicos que facilitaban el manejo de los materiales. Estos muelles cubiertos

aislados sí eran más frecuentes en grandes estaciones (especialmente de clasificación), donde podrían aparecer varios de ellos. El muelle cerrado es un soberbio inmueble, impecablemente conservado, de 62 m de longitud, con 8 portones correderos a cada lado. El muelle cubierto es fruto de un proyecto datado en 1927 (correspondiente a su vez a un más vasto plan que preveía la construcción de un dormitorio de agentes). Este conjunto de instalaciones se conserva en buen estado.

Esta tipología, simplificada, se repite en el muelle de Tobarra. En este caso la crucial diferencia (además de las dimensiones: Tobarra es mucho más pequeño) es que ambos muelles, el cerrado y el cubierto (más el descubierto) están adosados. Este conjunto procede también de un proyecto similar al de Hellín, fechado en 1927. La estructura metálica del cubierto es similar en ambos casos y en el cerrado la diferencia más visible es que los portones presentan un arco rebajado y la circulación de las correderas es por el interior del muelle en Tobarra, frente a la exterior de Hellín. Además, en el caso de Hellín hay un pequeño andén en el exterior del muelle frente a las fachadas lisas del caso de Tobarra. En esta estación el conjunto de instalaciones se conserva también en buen estado.

En la antigua estación de Chinchilla, sorprendentemente, las instalaciones de carga son muy modestas. Esto tiene una fácil explicación:



*Muelles de La Gineta, recuperado como museo, y de La Roda.*

*Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

la importancia de esta terminal estaba vinculada al tráfico de viajeros, no a las cargas que a ella se pudieran derivar, ya que estaba muy alejada de núcleos urbanos importantes. En Chinchilla tenemos el conjunto de dos muelles adosados, el cerrado y el cubierto. Llama la atención el que no exista muelle descubierto, lo cual invita a considerar que la parte cubierta fue un desarrollo posterior, cubriendo lo que antaño fuera un simple muelle descubierto. Esto se justifica, además de por la precaria cubrición con planchas de uralita (frente a los más nobles acabados en teja), por el peculiar sistema de cierre del frontal de este muelle. En contra de lo habitual en los muelles cubiertos, un frente completamente abierto, en Chinchilla éste está rematado con un sólido muro con una única puerta de acceso desde la rampa. Además de ser una rareza, es algo un tanto ilógico, ya que limita el acceso de vehículos, casi de cualquier dimensión, a lo

alto del muelle. Parece corresponder más a una precaria solución aplicada con poco criterio en algún momento, lo cual también lo confirman los planos del año 1934<sup>17</sup>, que informan de la presencia del muelle cerrado y del descubierto con dimensiones similares. Un edificio similar al de Chinchilla serían los de Villar de Chinchilla y Alpera, aunque con dimensiones realmente modestas (13 m). En ambos casos están abandonados y con síntomas de incipiente ruina, especialmente en el caso de El Villar.

En el tramo más veterano de los ferrocarriles albaceteños, el que une Albacete con la provincia de Ciudad Real (además del ya citado muelle de Minaya), encontramos algunos muelles de excepcional factura. Llama la atención por sus dimensiones los de La Roda y Villarrobledo. El primero tiene una longitud de 55 m y el segundo de 60 m. Al margen de las dimensiones, el estilo constructivo es muy similar al caso de Tobarra. El de La Roda se conserva aparentemente, en muy buen estado. El de Villarrobledo tiene algunos síntomas de deterioro en las cubiertas y, a diferencia de otros casos, tiene un elegante remate de forja en la divisoria de aguas. En este sector tenemos el caso del muelle de La Gineta. En este caso el estilo constructivo es muy similar al de los casos anteriores aunque sus dimensiones son sensiblemente más reducidas. Es, por otra parte, el único caso de muelle reutilizado y rehabilitado, en esta ocasión para un museo etnográfico. A tal fin se han sustituido las puertas correderas del lado de la vía por muros de vidrio traslúcido y se ha cerrado con rejería el muelle descubierto.

Al margen de estos edificios, todos anteriores a la creación de RENFE, hay que citar el caso de los nuevos y espectaculares muelles de la estación de Albacete. Construidos al hilo de la nueva estación a finales de los años sesenta, corresponden a una tipología y dimensiones radicalmente diferentes. El muelle de Albacete mide 56x230 m, y está concebido bajo las premisas de las “estaciones-centro” de mer-

17 AHF B/53/03/14.

cancías, desarrolladas sobre todo en la década de 1970.

En resumen, como se apuntaba al principio, el muelle es un elemento presente en buena parte de las estaciones albaceteñas. Elemento habitualmente poco valorado dentro de los recintos ferroviarios, tiene una serie de características formales, funcionales e históricas que le hace acreedor de un estudio más detallado de cada uno de sus ejemplos. Finalmente, es un inmueble que, por sus especiales características, tiene una altísima potencialidad para su reutilización para nuevos usos. Esta oportunidad hay que aprovecharla evitando al tiempo que las nuevas intervenciones sobre los edificios les hagan perder sus intrínsecos valores formales.

### 3.3 VIVIENDAS Y OTROS INMUEBLES MENORES

A lo largo del texto estamos intentando presentar cuáles son los elementos que definen el patrimonio ferroviario provincial. En el ámbito arquitectónico los edificios de viajeros tienen un especial protagonismo. Pero frente a estos edificios estelares, en los recintos ferroviarios se acogen otros que si bien son más discretos, en tamaño o función, no son menos interesantes a la hora de entender estos espacios como parte de un todo, como elementos de ámbitos articulados donde cada pieza juega su papel. Haremos un breve relato de qué elementos hay en este ámbito territorial y cuáles son sus valores y debilidades.

Abrimos el tema con las viviendas. Las empresas ferroviarias, además de habilitar todos los medios para facilitar el transporte (creación de vías, edificios de trasiego de personas y cargas, material móvil, elementos de apoyo a la explotación....) debían resolver algunos problemas menos trascendentes para el cliente pero no

menos importantes para la operación ferroviaria. Entre ellos estaba el tema del alojamiento de los obreros. Este asunto era menos importante en las estaciones situadas en zonas habitadas, donde sólo solía atenderse el alojamiento de personal de más categoría profesional. En cambio, en las estaciones situadas en despoblados, era una cuestión perentoria resolver el alojamiento de los empleados, máxime si en este enclave se situaba alguna actividad con exigencias en mano de obra. Esto daría lugar a poblados ferroviarios, tema ya que ha sido tratado en algunos trabajos<sup>18</sup>, de los cuales en la provincia de Albacete tenemos dos casos: Chinchilla y Agramón. A éstos podría sumársele el caso de Minas de Hellín, pero su adscripción a las tipologías estandarizadas de poblados exigiría un análisis más detallado que escapa a este estudio.

En los poblados podemos encontrar algunas tipologías arquitectónicas muy características. En los dos casos albaceteños, las viviendas corresponden al modelo de “trenes” de casas bajas adosadas, de una sola altura, con un patio en su parte trasera. Esta tipología, muy corriente, entre otras, en MZA, tiene todavía representación en los dos poblados, aunque en ambos hay serios problemas de supervivencia. Todas ellas están abandonadas en la actualidad, presentando aspecto semirruinoso. Pero, además, hay que señalar que las que hoy podemos contemplar en un estado pre-terminal son las supervivientes de un parque inmobiliario más amplio, viviendas que por diversas razones han ido siendo demolidas en las últimas décadas.

Al margen de estos casos, hay que señalar la presencia de algunas otras viviendas que, en menor número, se disponen en algunos recintos ferroviarios de la provincia. Citaríamos el caso del “tren” de viviendas de Hellín, situadas frente al edificio de viajeros, aún en uso y bien conservadas. Otro pequeño grupo de viviendas lo podemos encontrar en la estación de Almansa. Éstas se disponen en el extremo este del haz de vías local, y como nos revela la planimetría de

18 Cuéllar Villar, Jiménez Vega y Polo Muriel (2006).



*Viviendas en la estación de Hellín. Fotografía: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

MZA del año 1917<sup>19</sup>, estaban reservadas para los jefes de mantenimiento de vía de la zona, contando incluso con un amplio jardín que separaba sus casas de las vías. Posteriormente se incorporaron otras viviendas en este pequeño enclave residencial, perdiendo la zona ajardinada por un crecimiento de la zona de instalaciones ferroviarias. Son casas de mayores dimensiones que las de los obreros pero que, a diferencia de otras, no tienen patio. En una de ellas, además, se disponía en el módulo de la vivienda el almacén de vías y obras de la zona.

En la estación de La Roda encontramos otro peculiar núcleo de viviendas. Se trata de tres casas situadas en un recinto cerrado en torno al grupo de aguadas. Cabe inferir, dada su ubicación, que estas viviendas correspondieran a los empleados responsables de la operación de la

aguada y su maquinaria de impulsión, aunque este dato es una deducción de la planimetría<sup>20</sup>, no hay constancia documental al respecto. Son tres viviendas del primer proyecto, habiéndose reconvertido, aparentemente, en vivienda la dependencia originalmente destinada al alojamiento de la máquina de impulsión del agua. Las casas tenían un patio trasero que ha sufrido grandes modificaciones con el paso del tiempo.

Dentro de un apartado de construcciones de dudosa adscripción tenemos los edificios que quedan en pie en el apartadero de El Muñón. El original edificio de viajeros fue derribado hace poco tiempo, y actualmente en la zona sólo sobreviven las ruinas de unas casillas situadas en el borde de la explanación del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Estas casas, sitas en suelo ferroviario,

<sup>19</sup> AHF B/22/1/13.

<sup>20</sup> AHF B51/9/12/1.



*Viviendas del Cantón de Largo Recorrido en Pozo Cañada. Fotografía: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

son de fábrica muy rústica, y no está claro que fueran viviendas ferroviarias. Dada su ubicación en suelo ferroviario es posible que fueran dependencias auto construidas por los propios empleados del ferrocarril para ampliar el espacio de estancia. En una se aprecia un pequeño horno en una de sus paredes, lo que anima a

pensar en que fuera una cocina. La documentación del AHF no aporta ningún dato al respecto de estas casas.

Al margen de otros conjuntos de viviendas ferroviarias hoy completamente desaparecidas (por ejemplo, las de Las Minas), el último ejemplo que queremos mostrar es el bloque de viviendas de Pozo Cañada. Dada su relativa modernidad, década de 1970, podría parecer que queda lejos del concepto de patrimonio ferroviario, pero es también una muestra singular, quizás de las últimas, de edificios de viviendas promovidos directamente por RENFE para sus trabajadores. Arquitectónicamente es perfectamente asimilable a cualquier vivienda de tipología urbana en altura. El bloque, de dos alturas y planta baja, tiene seis viviendas y una zona de taller. Estuvo destinado al alojamiento de los trabajadores de vías y obras, denominándose popularmente como “Viviendas del CLR” (Cantón de Largo Recorrido) y actualmente está



*Barracón construido a base de traviesas y ubicado en el recinto ferroviario de la estación de Agramón. Fotografía: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

abandonado y con evidentes señales de vandalización.

Además de las viviendas, en varias estaciones se conservan también pequeñas casillas para el resguardo de material de trabajo. Suelen tener características constructivas similares a las del edificio de viajeros y muy pequeñas dimensiones. Ejemplos de estos inmuebles los tenemos en Tobarra, Hellín, Chinchilla, Almansa, Villarrobledo... De todas maneras, no en todos los casos estas casillas guardan concordancia con los edificios de viajeros, ya que pueden darse casos de asincronía que son claramente evidentes. Más modernas y grandes son las casas de vías y obras de Almansa y Villarrobledo, las cuales cuentan con grandes portones e incluso, en el caso de Almansa, de un cocherón probablemente destinado al resguardo de una dresina de trabajos en vía. Resaltaremos por su singularidad excepcional el galpón levantado en el poblado de Agramón, realizado íntegramente a base de traviesas, tanto en paredes como en cubierta. Semejante uso de este material responde, obviamente, a la antigua existencia en esta estación de una planta de creosotado de traviesas, lo cual explicaría la abundancia de estas maderas en este lugar y su relativa disponibilidad para tan exótico uso.

Extractamos del apartado de las casillas el caso de Almansa. Nos referimos a las casillas destinadas al calentamiento de los caloríferos. Este primer sistema de calefacción de coches precisaba sustituir unos termos, los “caloríferos”, en algunas estaciones para mantener caldeados los departamentos. En estas dependencias una caldera calentaba el agua para estos elementos. En Albacete aún se conserva en aceptable estado la casilla de Almansa. Realizada toda ella en ladrillo, conserva el rótulo en piedra labrada que indica su destino.

Otro pequeño edificio característico de las estaciones son los urinarios. Si bien en los modernos edificios esta dependencia está integrada en el edificio de viajeros, en el siglo XIX e incluso el XX los urinarios solían ubicarse en un módulo independiente sito en el andén. Dividido en dos espacios, para hombres y mujeres, en la provincia de Albacete tenemos dos tipos básicos de urinarios. Los más antiguos suelen corresponderse a un pequeño inmueble de seis por tres metros, con cubierta a dos aguas (de teja plana) y acceso por sus cuatro lados. La fachada lado andén aparece protegida (cuando se conserva) por una pequeña “mampara” formada por un entablado de listones que guarda una cierta intimidad a



*Urinarios de Alpera y de Minaya. Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*



*Subestación de Minaya.*

*Fotografía: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

este espacio desde los andenes. Realizado en ladrillo y sillería realzando las jambas y cantos, tiene un remate en celosía de madera en la parte superior de las paredes, elemento estético que, a su vez, favorece algo tan necesario como la ventilación de estos recintos. Todos estos inmuebles están fuera de uso en la actualidad, conservándose en muy buen estado los de Alpera, La Roda, Villarrobledo y Tobarra. Este último no tiene accesos en sus lados angostos. En el caso de Villarrobledo tiene un cuerpo adicional, cerrado y con una chimenea, que probablemente alojara una dependencia para caloríferos. En el caso de La Roda los remates de cantería de jambas se alternan con el ladrillo, creando un atractivo efecto cromático. Estos dos últimos casos rematan la cumbrera de la cubierta con una filigrana metálica de gran elegancia. En las estaciones de Los Hitos y Minateda se conservan otros dos urinarios en estado de incipiente ruina y, por último, en la estación de Higuera se conserva otro en muy mal estado que, sorprendentemente, es el único inmueble superviviente de aquel antiguo recinto ferroviario.

Frente a esta tipología de urinarios, dos grandes estaciones del primer tramo de la provincia, las de Minaya y La Gineta presentan otra morfología de inmuebles. En este caso la fachada tiene paños que alterna piedra y ladrillo, creando un efecto muy singular. La ventilación se realiza por una celosía de ladri-

llo y el frontal tiene un frontón que desborda las dimensiones de tabiques y cubierta. En estos casos llama la atención la elegancia del rótulo que señala el tipo de baños (caballeros y señoras) realizado en relieve en piedra. Lamentablemente hay que señalar la burda “tachadura” de los rótulos de Minaya, anulados con una capa de cemento en una desafortunada intervención dentro del recinto de la estación. Un último caso, diferente a todos los demás, es el de la estación de Chinchilla, un módulo cúbico de planta cuadrada, cubierta a cuatro aguas, sin apenas concesión a la estética.

Al margen de estos veteranos edificios, la línea férrea que desde Alcázar de San Juan se dirige hacia Valencia y Alicante empezó a ser electrificada a finales de la década de 1970. La electrificación, además del tendido de los cables sobre las vías, se acompaña de la construcción de una serie de subestaciones, distribuidas de manera regular a lo largo del trazado ferroviario, hacia las cuales afluyen las líneas de alta tensión y desde las cuales se alimentan los tramos de red a una tensión determinada, en este caso 3.000 V en corriente continua. Estas subestaciones se ubican en un recinto rectangular, en una de cuyas partes hay un grupo de intemperie, de transformadores y seccionadores, y un edificio donde se alojan los rectificadores de corriente alterna a continua, así como equipos de control y otras instalaciones más vulnerables a la intemperie. En esta línea todos los edificios son iguales, de 20x13 m, y constan de dos alturas. Cuentan con una vía para un eventual acceso de equipos de gran volumen. En la provincia de Albacete hay subestaciones en los recintos ferroviarios de Almansa, Alpera, Villar de Chinchilla, Chinchilla, Albacete, Minaya y La Roda.

Terminamos esta revisión de otros elementos construidos en esta provincia con los más pequeños: los pozos. Existentes en la mayoría de las estaciones, sólo queremos resaltar uno que creemos tienen un interés singular. Se trata del de la estación de El Villar de Chinchilla. Si-

tuado junto a la antigua aguada (hoy desaparecida) su brocal, de sección cuadrada, se corona con una protección que, a modo de templete, protege el agua de suciedades. Este cuerpo de protección está realizado íntegramente en ladrillo y se corona con una cubierta a dos aguas de teja plana. Al pie hay un arcón metálico que protege una bomba de elevación de agua.

### 3.4 LOS DEPÓSITOS

Hemos querido hacer una breve parada para mostrar al lector otro de los más cruciales elementos imprescindibles para la explotación del ferrocarril: los depósitos. No hay que confundir estas instalaciones con almacenes para áridos o agua. En el ferrocarril el término depósito suele hacer referencia a unas dependencias acondicionadas para el resguardo y mantenimiento (habitualmente menor, cotidiano) del material de tracción, de las locomotoras. Estas instalaciones suelen estar localizadas en las cabeceras de las líneas, los puntos donde habitualmente se forman los trenes, pero no siempre es así. En los nudos de la red, donde tiempo atrás era habitual el fraccionamiento de convoyes, no era nada raro encontrar estas instalaciones. Asimismo, en ocasiones en puntos de refuerzo de tracción (pies de rampa) podría haber instalaciones de esta categoría, las cuales, en función de su porte, podrían llamarse desde depósitos a reservas o, aún más simple, el cocherón.

Estas instalaciones eran mucho más frecuentes en la época de apogeo de la tracción vapor. La tecnología de estas locomotoras implicaba un sistema de explotación muy intensivo. Los recorridos no eran demasiado largos, siendo habitual el relevo de máquinas en itinerarios de cierta entidad. Estos relevos obligaban a multiplicar los puntos de apoyo a estas máquinas. La llegada de la tracción diesel y eléctrica simplificó enormemente estos trabajos, de tal manera que los depósitos fueron cerrando uno tras otro, sobreviviendo muy pocos en la actualidad.

Los depósitos más familiares son aquellos que tienen una nave en forma de sección de arco (más o menos completo en función de su importancia). Bajo sus cubiertas se disponían, en estrella, una serie de vías, muchas de ellas (o incluso todas) con foso de mantenimiento y conectadas a la red por un puente giratorio que, al tiempo de facilitar el acceso, permitía el giro completo de las locomotoras para afrontar el viaje en un sentido u otro. Pero frente a éstos hubo otros modelos menos elegantes, naves de planta rectangular donde se acogían en paralelo las locomotoras, con algunas variantes sobre este patrón. Estas naves de las locomotoras solían acompañarse de anexos para guardar herramientas, vestuarios, oficinas e incluso dormitorios de maquinistas.

En la provincia de Albacete tenemos un claro nudo ferroviario, Chinchilla, lo cual nos invita a pensar en la presencia de esta instalación. Frente al edificio de viajeros tenemos una de ellas, pero llama la atención la modestia de este elemento en una estación de semejante porte. La explicación es bien sencilla. MZA aunque apostó por la creación de este nudo, tuvo que mantener las dependencias de mantenimiento de trenes en la vecina estación de Albacete, la cual asumió casi desde el principio estas tareas. En Chinchilla sólo se conserva, en precario estado, una pequeña nave rectangular, de 41x17 metros, con dos vías, pasantes de lado a lado. Con cubierta a dos aguas, tiene una dependencia anexa para el taller y en las proximidades hubo casas para los empleados. Es una dependencia tan modesta que solo cabe denominarla, y así la reconocen los planos, como cochera para locomotoras. Bajo su doble arquería se disponían dos vías, con sus respectivos fosos. La cubierta tiene la crujía central sobreelevada dejando un espacio abierto para facilitar la salida de humos de las máquinas allí estacionadas.

En Almansa encontramos un depósito de mayores proporciones. De nuevo puede llamar a sorpresa este hecho. ¿Cómo en Almansa hay un depósito, no siendo nudo ni origen de línea? Ciertamente es que hoy no es más que una





*Vista de los cocherones de Almansa y Chinchilla. Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*



importante estación de paso, pero en sus orígenes Almansa vivió la paradoja de ser el arranque de la línea de Almansa, Valencia y Tarragona (AVT/Norte), que tenía con la línea de MZA un tramo común hasta La Encina. Siendo origen de línea es coherente la presencia de un importante depósito de material móvil. Frente a la modesta cochera de Chinchilla, en Almansa encontramos dos grandes naves paralelas, con capacidad total para cinco vías en sus 26x30 m de cubiertas, a los cuales se sumaban unas dependencias anexas de viviendas y almacenes. Por su parte, MZA disponía en el lado contrario del haz de vías de otra pequeña cochera y una placa giratoria para atender relevos de tracción en este punto. Las instalaciones de MZA han desaparecido por completo pero las de Norte se conservan en relativo buen estado, aunque ya han perdido completamente su función original.

A estos veteranos depósitos se une el único que, en precario, todavía sigue en servicio. Nos

estamos refiriendo al de la capital provincial. Este depósito es heredero de los que hubo en la antigua estación del Paseo de la Cuba. MZA instaló un pequeño depósito que fue ampliado según un proyecto del año 1901<sup>21</sup>, el cual contaba con rotonda, placa giratoria para 21 vías, 7 de ellas bajo nave y un taller en una nave anexa con dos vías.

Todo este conjunto de instalaciones desapareció con la construcción de la nueva estación en 1967. La nueva terminal se dotó de nuevo de una impresionante cochera, preparada para servir también al finalmente fallido Ferrocarril Baeza-Utiel. Esta instalación, todavía en servicio (muy por debajo de sus posibilidades), tiene 20 vías bajo cubierta, un conjunto de 110 m de diámetro. Toda ella responde a los modelos de

21 AHF B/52/4/1.



*Grúas de La Roda y de Minaya. Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

depósitos erigidos en la década de 1960, con cubiertas planas de hormigón, con una estructura de linternones que permiten iluminar y ventilar el interior de la nave.

### 3.5 OTROS ELEMENTOS DE LA EXPLOTACIÓN

En las estaciones de ferrocarril los grandes edificios articulan con rotundidad un espacio que, en planta, está organizado por la malla de vías. Raíles e inmuebles conforman uno de los más peculiares conjuntos urbanos de muchos pueblos y ciudades. Pero en estos espacios, escondidos en rincones, pegados a paredes o a la sombra de marquesinas, se encuentran algunos elementos y artilugios, más o menos importantes para la explotación ferroviaria, que tienen cierto valor. Son auténticos supervivientes en un entorno en el cual perdieron su utilidad primigenia muchos años atrás y que, por un azar

del destino, han llegado hasta nuestros días, en algunos casos en excelente estado de conservación.

Nos estamos refiriendo, sobre todo, a elementos vinculados en origen al manejo de las mercancías que trasegaban por la estación. Grúas, básculas y gálibos son tres tipos de herramientas que hoy han perdido su funcionalidad al desaparecer los tráficlos que las justificaron. Junto a ellos, y todavía funcionales (aunque es previsible que por muy poco tiempo) en los andenes quedan algunos peculiares elementos de manejo de los enclavamientos de cambios de vía y señales, seriamente amenazados tras su previsible pérdida de funcionalidad y que es preciso conocer y preservar.

En el primer grupo de elementos, los destinados a las mercancías, expondremos la situación de las grúas de estaciones. Estas máquinas, también llamadas cabrestantes, servían para facilitar el trasiego de bultos de gran peso desde los vagones hacia los muelles o vehículos de carretera y viceversa. En Albacete sólo se conservan tres



*Báscula de la estación de Caudete. Fotografía: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

de estos elementos, restos de una dotación que suponemos en tiempos más abundantes. Dos de ellas, las de Minaya y Villarrobledo, responden a una tipología muy sencilla, a base de un torno manual de doble palanca de tracción en cuyo cilindro se enrolla el cable de arrastre. Un pilar central pivotante coronado por una gran polea constituye el elemento central. En él se apoyan el torno con sus palancas y, por el otro lado, una viga en arco desde cuyo extremo, y apoyado sobre una polea, vuela el cable del que cuelgan las cargas. Junto a estas grúas tenemos el caso de la de la estación de La Roda. Ésta también es manual, pero aquí el sistema de elevación es mucho más complejo. Concebida para cargas mucho más pesadas, el cable ha sido sustituido por una contundente cadena articulada con grandes eslabones. El brazo de vuelo de la grúa es una sólida viga de sección rectangular sostenida por tres tirantes metálicos, conjunto que permitía elevar las cargas a gran altura. Para permitir el vuelo de mercancías de gran superficie y peso cuenta con un remate, de montaje opcional, formado por dos vigas dispuestas en forma de cruz que permiten multiplicar los puntos de anclaje. Para levantar estos grandes pesos cuenta con un juego de coronas dentadas para multiplicar la potencia de tracción. Todas estas instalaciones

están hoy fuera de servicio pero en relativo buen estado, sobre todo esta última de La Roda.

Otro elemento corriente en la zona de muelles eran las básculas. Estas instalaciones, tipo báscula-puente, están formadas por dos elementos básicos: un tramo de vía dispuesta sobre un pequeño foso. Esta vía descansaba sobre un sistema articulado que, mediante unas

transmisiones, hacía mover un sistema de medición dispuesto en la segunda parte de este conjunto. Esta zona de medidas estaba inscrita en un cajón metálico que protegía estas reglas de medida y sus contrapesos de la intemperie. Estas instalaciones suelen estar dispuestas, como es lógico, junto a los muelles de mercancías, acogiéndose en ocasiones el aparato de medidas en un retranqueo del muelle descubierto con un acceso por escaleras desde éste.

Todas las instalaciones de este tipo supervivientes en la provincia de Albacete, en total seis unidades, están fuera de servicio, y de ellas tan sólo dos, la de Caudete y, muy en precario, la de Chinchilla, están todavía conectadas a las vías de la estación. En los restantes casos, es decir, Alpera, Pozo Cañada, Tobarra y Villar de Chinchilla, los cajones de protección aún se conservan, así como las barras de medida, pero el nivel de deterioro es creciente y la posibilidad de pérdida muy alta. Junto a estas instalaciones es frecuente encontrar arcos de gálibo. Esta simple instalación consiste en un arco metálico, suspendido, del cual cuelgan unas ligeras barras metálicas. El perímetro marcado por estos elementos define la sección de vía que ninguna carga podría superar. Los

vagones abiertos debían pasar por estos arcos para comprobar que el contorno cumpliera las medidas de seguridad. Perdido el tráfico que justificaba estos pequeños elementos, ya han desaparecido muchos de ellos, y muchos de los que han sobrevivido han perdido algunos de sus elementos.

En la provincia de Albacete se conservan varios de estos gálbos, correspondientes a dos tipologías. Por un lado estarían los de la época vapor-diesel. Éstos eran completos, con un arco cerrado por su parte superior. Por otro lado estarían los de la electrificación. En estos casos, en vez de un soporte único para un arco colgante, se utilizan dos postes laterales de los cuales cuelgan las barras, dejando la parte central libre para el paso de pantógrafos. De estos se conservan, por ejemplo, los de Alpera, Minaya y La Gineta. De la época antigua se conservan los de Agramón y Tobarra (completos) y el de Pozo Cañada (sólo el poste, sin arcos).

Al margen de estas dotaciones vinculadas al tráfico mercante, tenemos unas especialmente vinculadas a la tracción vapor: las aguadas. Éstas constituyen uno de los elementos más claramente relegados en la explotación ferroviaria. Su existencia se justificaba exclusivamente por

la necesidad de suministrar agua, de la mejor calidad posible, a las locomotoras de vapor. Su presencia venía ajustada a disponibilidades de agua en su entorno, a las características del trazado (especialmente pendientes) y la existencia de instalaciones que lo demandaran (básicamente talleres y depósitos). En la provincia de Albacete, dada la especial naturaleza caliza de su sustrato geológico, las instalaciones de las aguadas fueron dotadas en algunos casos de complejos sistemas de tratamientos (decanación o descalcificación) para atenuar la agresividad de estas aguas hacia las calderas de las locomotoras.

En el extremo sur oriental de la red provincial tenemos la otrora importante estación de Agramón. Esta cuenta con un alto depósito metálico de sección cilíndrica apoyado sobre un cuerpo, también cilíndrico, de idéntica sección. Conserva la escalera exterior de mantenimiento y, parcialmente, los indicadores de volumen embalsado. Se ha perdido el módulo anexo (de tratamiento o simple elevación) que sí aparecía reflejado en planimetría histórica y del cual se conservan marcas de su presencia sobre el terreno. El depósito metálico conserva restos del nombre de la estación rotulado a gran tamaño.



*Gálbo tradicional de Tobarra y de vía electrificada en Minaya. Fotografía: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*



*Noria de Teldeche, en Agramón.  
Archivo Museo del Ferrocarril*

Lo que si se conserva en la actualidad es la gran noria que elevaba el agua hasta una balsa donde arrancaba la traída de aguas a este complejo ferroviario. Conocida actualmente como la “Noria de Teldeche” se ha convertido en un auténtico hito comarcal, de tal forma que ha sido reproducida fielmente en el casco urbano de Hellín. Es una gran noria de cangilones que eleva el agua desde un canal hasta una balsa desde la cual salía una conducción, de 5 kms de longitud, hasta el depósito. En el Archivo Histórico Ferroviario se conserva una rica documentación del proyecto de ampliación de esta traída de aguas vinculado al nuevo depósito que, finalmente, nunca se construyó<sup>22</sup>.

Junto a esta veterana y singular instalación tenemos el espectacular complejo de La Roda. En este lugar hay tres altos depósitos cilíndricos. Éstos se apoyan sobre sendos cuerpos de mampostería. Junto a ellos se elevan dos to-

rres metálicas, más angostas y de mayor altura, vinculadas al tratamiento de las aguas. Este complejo se situaba en un recinto cerrado, separado del resto del recinto ferroviario por un alto muro. Dentro de este peculiar complejo se ubican tres viviendas para empleados (además de un pequeño edificio para las bombas de impulsión) que, previsiblemente, estuvieron destinadas a los empleados encargados del mantenimiento de la aguada. El conjunto se conserva, aparentemente, en buen estado, y es todo un hito del paisaje ferroviario en esta zona.

De una factura muy parecida al caso de La Roda tenemos el conjunto de la aguada de Villarrobledo. En este caso los cuatro depósitos son muy estilizados y altos, soportados por unos cilindros de ladrillos de gran altura. Junto a ellos se ubican las instalaciones de tratamiento del agua, de semejante altura. Las casillas que alojaban los artilugios de bombeo han desaparecido y, al igual que sucedía en La Roda, su presencia resalta especialmente en un entorno de paisajes predominantemente llanos. En Alpera conservamos otra aguada que responde a un modelo muy repetido por la red. De nuevo tenemos el cilindro, con cuba metálica apoyada sobre cubo de obra. En este caso se incorpora una “parrilla” de apoyo formada por vigas metálicas de disposición radial. Junto a la torre se conserva la casilla donde estuvo la bomba para elevar el agua hasta la cuba. El conjunto se conserva en buen estado.

Uno de los conjuntos más peculiares y diferentes de la provincia es la modesta aguada de Hellín. Esta importante estación se dotó de un pequeño depósito, sensiblemente menor que los citados hasta ahora que, a diferencia de los demás, no se apoyaba sobre una estructura de obra, sino sobre un castillete metálico apoyado a su vez sobre cuatro pilares de hormigón. A su pie se eleva la pequeña casilla destinada a acoger el bombeo. En Tobarra se nos presenta otra singular tipología de estas instalaciones. En

<sup>22</sup> AHF C/1182/3/1.



*Aguadas de La Roda y Villarrobledo. En el primer caso se ven las viviendas que encierran el recinto de la aguada.*

*Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

este caso tenemos una doble cuba metálica que se apoya en un único cuerpo de fábrica de sección tipo “hipódromo”. En la parte central de este cuerpo de apoyo, en la zona libre de la carga de las cubas, se aloja el grupo de elevación de aguas. Es un conjunto de gran elegancia de formas, no especialmente alto con respecto a otros ejemplos, pero de gran presencia. En conjunto, salvo las máquinas de bombeo, todo está en aceptable estado de conservación.



Básculas, gálibos, aguadas... Todos estos elementos son quizás los más vulnerables en un recinto ferroviario actual por su evidente inutilidad práctica. Pero todos ellos son a su vez un testimonio claro de una forma de trabajo en el pasado, de unas actividades de transporte en buena parte perdidas, de una tecnología superada, pero clave para explicar buena parte de nuestra reciente historia. Son muy vulnerables pero, a la vez, son muy fáciles de proteger, recuperar y poner en valor. Su sola presencia da un especial carácter a unos espacios ya por sí

mismo muy diferentes al entorno en el que se inscriben. Son elementos con un enorme potencial interpretativo. Aunque dispersos por el territorio provincial, hay que apostar por su conservación ya que las tensiones y dinámicas que hay en torno a los espacios ferroviarios los hacen especialmente proclives a su pérdida irremisible. Algunos ya están muy deteriorados y hasta sorprende que hayan llegado hasta nuestros días. Otros, en cambio, lucen una estampa muy parecida a la de sus mejores épocas de servicio. En cualquier caso, unos y otros han llegado hasta nuestros días, esa suerte ha habido, y no hay que desperdiciarla sino más bien aprovecharlas para aumentar la calidad y diversidad del patrimonio histórico-ferroviario provincial.



## 4 LOS OTROS FERROCARRILES

Como se ha explicado en epígrafes anteriores, la red ferroviaria albaceteña está formada por esas dos grandes líneas de carácter nacional que dibujan una “Y” basculada hacia el sureste. Villarrobledo, Chinchilla, Almansa y Las Minas de Hellín perfilan, *grosso modo* los grandes trazos del rail provincial. Pero junto a estas líneas se tendieron otras que, en cierta medida, son reflejo de las caras más tristes del ferrocarril: la de las líneas desaparecidas y la de los fracasos ferroviarios. La primera se corresponde con las líneas mineras, cautivas de un mercado concreto y que no han llegado a nuestros días. Mucho más ambicioso fue el proyecto de esa gran línea transversal norte-sur, que recorría toda la dorsal oriental peninsular, desde Francia hasta Andalucía, un gran fracaso que tras ingentes inversiones no llegó a ver la luz. Todos estos proyectos nos han legado un patrimonio de obra civil de carácter sensiblemente diferente a lo que MZA produjo en su red a través de Albacete.

### 4.1 LOS FERROCARRILES MINEROS

Albacete llegó a contar con dos líneas mineras de azarosa existencia, una que iba desde la estación de Minateda a las minas de La Celia, en Jumilla (Murcia), y otra la que unió el Coto Azufrero de Hellín con la estación de Las Minas. Dado que su propia condición de ferrocarriles industriales implicaba una concepción muy ajustada de su infraestructura e instalaciones, su legado patrimonial forzosamente resultó ser muy modesto. Además, una de las líneas (la que unió Minateda con las minas de Jumilla), en realidad, no llegó a funcionar, resultado de un fiasco empresarial, del cual su legado patrimonial, sobre todo en lo concerniente al territorio albaceteño, fue más bien parco. La segunda

tenía un recorrido muy corto, lo cual también limitó sus posibilidades de legarnos una “huella” patrimonial. Para conocer la peculiar historia de ambos ferrocarriles recomendamos acudir al artículo publicado por José Antonio Gómez y José Vicente Coves<sup>23</sup> y, para analizar el curso empresarial que las motivó, los trabajos de Francisco de los Cobos<sup>24</sup> dan suficientes datos para comprenderlos. En estas líneas tan sólo daremos unas breves pinceladas sobre ambas.

La primera de las líneas pretendió unir la zona minera de Jumilla, en el paraje de La Celia, con la terminal ferroviaria en servicio más próxima. En este caso se trataba de la línea Chinchilla-Cartagena, que ofrecía un buen punto de enlace en el paraje de Minateda. En este punto se propuso a MZA, por parte de la Sociedad Anónima de Minas de Apatitas de Jumilla, la instalación de un punto de embarque, y en este mismo lugar la empresa minera instalaría una planta de primer tratamiento del mineral. Los retrasos en comenzar las obras fueron múltiples y, finalmente, MZA decidió crear esta nueva estación a impulso propio, para facilitar el cruzamiento de los trenes en el largo tramo que había entre las estaciones de Hellín y Agramón. La estación se concluyó en el año 1896. En esta fecha el ferrocarril, que tenía unos 12 kms de longitud y 60 cm de anchura, ya había sido oficialmente inaugurado. Esto sucedió en el año 1891, tras el reconocimiento satisfactorio por parte de la Jefatura de Ferrocarriles.

Lo cierto es que la sociedad minera se disolvió al año siguiente y parece ser que, en realidad, el ferrocarril nunca llegó a entrar en servicio. De su efímera presencia a nuestros días no ha llegado prácticamente nada relevante. Sólo la propia explanación ferroviaria es divisible en el tramo en que ésta discurre al pie de las zonas quebradas de la mitad más próxima a La Celia. Es un tramo de diseño muy económico, sin más obras de fábrica que algunas tajeas y pontones, además de varios terraplenes y trincheras. El único

23 Coves Navarro y Gómez Martínez (1991).

24 Cobos Arteaga (2001).



*Plano con los elementos que articulan el territorio en torno a la estación de Las Minas de Hellín. Elaborado por Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

hito relevante fue la fábrica de abonos situada en Minateda. De ella hoy no queda nada y los archivos testifican el achataamiento de los restos metálicos de dicha planta, que culminaron hacia el año 1899<sup>25</sup>.

Por su parte, el ferrocarril minero del Coto Azufrero de Hellín nos ha legado un testimonio mucho más sugerente. Esta línea tuvo una longitud mucho más corta que su vecina del norte. Sus 3,5 kms de recorrido conectaban el poblado minero de Las Minas con la estación de MZA del mismo nombre. En la zona minera el ferrocarril prolongaba sus vías mediante ramales hacia diversas dependencias del complejo minero, bocaminas y fábricas. Puesto en servicio en 1904, su cierre aparece datado, de manera imprecisa, hacia 1936. La orografía del terreno y la presencia del cauce del caudaloso río Mundo entre la zona minera y la estación de vía

ancha hicieron que la traza de este ferrocarril tuviera una presencia más fehaciente en el paisaje. En el tramo final se localizan los importantes estribos y pilares del puente metálico sobre el Mundo, obra de unos 65 m de longitud. La estructura metálica desapareció con las vías. A pocos metros se localiza otro importante resto ferroviario, un túnel de unos 120 m de longitud, con una chimenea central de ventilación, que esquivaba un escarpe del terreno en la confluencia del Mundo y el Segura. Algunos otros puentes jalonaban el recorrido hacia Las Minas, entre los cuales se intercalaba un espectacular viaducto que desapareció por una variante antes del fin de la explotación ferroviaria.

En todo caso, si bien todavía hay algunos restos de la explotación ferroviaria, lo verdaderamente interesante del entorno de este ferrocarril son los núcleos de población creados en

25 AHF I - 0233 - 004.



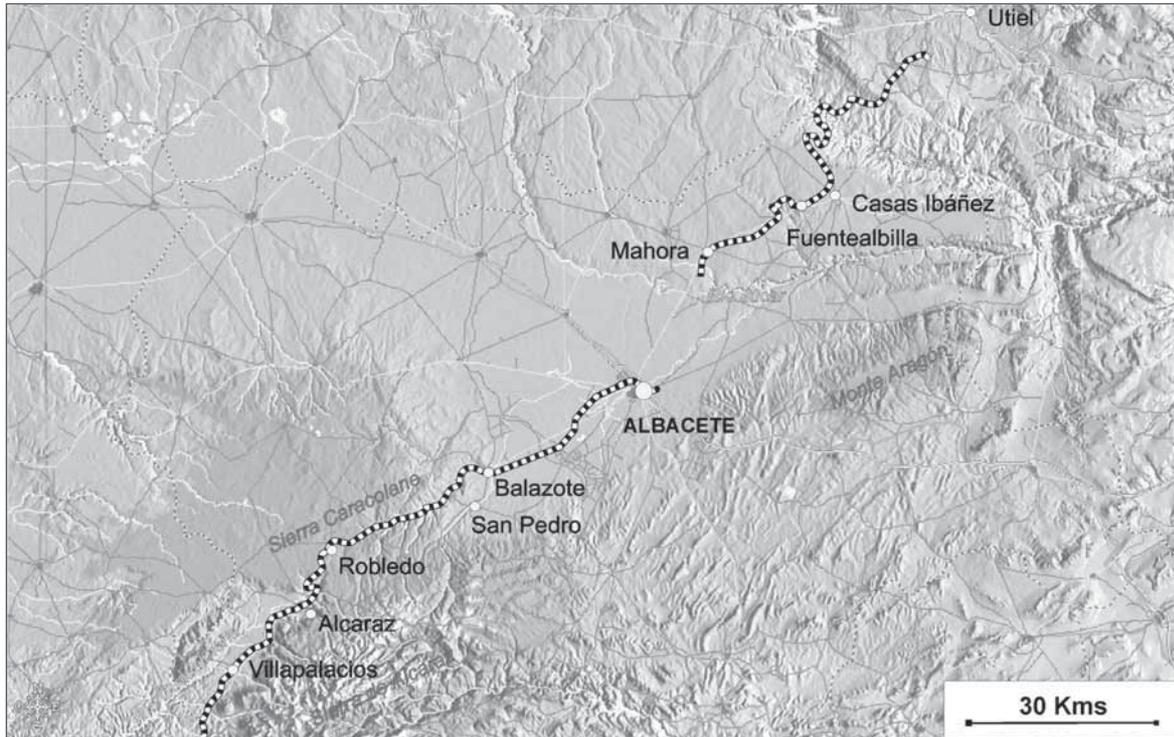
*Restos del puente del ferrocarril minero sobre el río Mundo y de los almacenes de esparto en el barrio de la estación de Las Minas. Fotografías: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*



sus extremos. En el lado de la mina de azufre creció la población de Las Minas. Fue un típico poblado minero, con viviendas de trabajadores, de la gerencia, servicios para los pobladores y una fábrica donde se realizaba un primer tratamiento de la producción de los pozos vecinos. Acabada la fase minera a finales de la década de 1960, periodo al que corresponde un sorprendente bloque de viviendas en altura de faz inequívocamente urbana, el poblado inició un brutal despoblamiento que ha legado unos 300 habitantes censados en la actualidad (cifra que, a la vista del caserío, es un tanto engañosa). De aquel esplendor minero queda hoy un resto desfigurado y arruinado pero que, en cualquier caso, tiene un especial valor por su rareza en este entorno geográfico. La importante labor minera, tan vinculada y dependiente del ferrocarril, ha generado un paisaje que merece la pena ser redescubierto y revalorizado bajo unas nuevas coordenadas de interpretación de nuestro pasado industrial.

El otro punto que, al margen de la actividad generada por el ferrocarril minero pero localiza-

do en el mismo ámbito territorial, estaría el poblado de la Estación de Las Minas. La riqueza en esparto de estas tierras, sumado a la carencia de viviendas para los mineros de las cercanas explotaciones, propició la creación de un singular poblado entre las orillas del río Mundo y las vías de MZA. El poblado tuvo una parte íntimamente ligada al ferrocarril de vía ancha, formada por las edificaciones de la propia estación y, lo que es más interesante a estos efectos, las viviendas ferroviarias situadas en una cota más alta sobre las vías. Junto a estos edificios de matriz puramente ferroviaria hay que señalar la presencia de un cierto número de naves y viviendas en las que vivieron trabajadores vinculados a la explotación de los espartales que había por todos estos cerros. La comarca del Campo de Hellín ha tenido un singular protagonismo en la recogida de esta planta, y la estación de Las Minas, inscrita en un entorno yesífero, especialmente adecuado para el desarrollo de estas plantas, fue un importante punto de acopio y distribución de la producción hacia el resto del Estado. Almacenes y viviendas envolvieron las vías, pero lo que fue mucho más singular fue la creación de un peculiar barrio de



*Mapa 2: Trazado del Ferrocarril Baeza-Utiel a su paso por Albacete. Elaborado por Fundación de los Ferrocarriles Españoles.*

casas-cueva que aprovecharon el escarpe yesífero para construir sus viviendas. Según testimonios recogidos en la zona, en estas cuevas moraron tanto los esparteros como los mineros que no encontraron acomodo en el propio pueblo de Las Minas. Este conjunto de viviendas constituye un enclave de singular valor etnográfico y, al igual que el propio poblado minero, su conocimiento y correcta interpretación son dos cuestiones que no hay que descuidar para que este testimonio de vida y trabajo, de ocupación del territorio, pueda ser conocido por las sucesivas generaciones.

## 4.2 EL FERROCARRIL BAEZA-UTIEL

Si los ferrocarriles mineros albaceteños son testimonios de ferrocarriles desaparecidos, el caso del Ferrocarril Baeza-Utiel, tanto en su tramo jiennense como en su recorrido albaceteño, es el ejemplo más fehaciente en nuestro

país de una planificación mal concebida, de una ejecución dilatadísima en el tiempo y de una decisión de abandono de obras que, en el mejor de los casos, y para el tramo que une Albacete con Baeza, quizás habría que haberse planteado con más calma.

Este Ferrocarril<sup>26</sup> planteaba, a grandes trazos, la creación de un nuevo eje norte sur por la dorsal este de la península. La nueva línea sería una alternativa a la que ya existía por la fachada levantina y, además de permitir una nueva conexión ferroviaria con Francia, facilitaba la creación de un nuevo eje de mallado en una zona con severas carencias de red ferroviaria, penalizada en sus posibilidades de desarrollo por el diseño radial de la red española. Las obras se iniciaron al abrigo del Plan Guadalhorce, en la década de 1920. Sufrieron la paralización de la Guerra Civil y la recesión de la posguerra y, a pesar del fuerte impulso desarrollado en la década de 1950, las obras fueron abandonadas en un altísimo nivel de ejecución (para el tramo

26 La génesis y evolución de este ferrocarril están planteados con gran detalle en la obra de Prieto i Tur y Enguix i Peiró (1994).

Albacete-Baeza), en 1963 siguiendo las indicaciones del informe del BIRD. Las obras fueron formalmente paralizadas durante 22 años, siendo definitivamente abandonadas a todos los efectos en el año 1985.

Esta fallida línea tuvo en Albacete un especial desarrollo. Y si bien el tramo norte, desde Albacete hasta el límite provincial con Valencia, tuvo un nivel de trabajos más moderado, con grandes sectores sin obra alguna, el tramo sur, desde la capital provincial hasta el límite con Jaén, alcanzó un altísimo nivel de obra terminada. Las obras se paralizaron cuando sólo se estaba a falta del montaje de la señalización, con toda la infraestructura y el resto de la superestructura terminada.

Tan alto nivel de ejecución de obra nos ha legado un vasto conjunto de instalaciones, ya fueran edificios de explotación u obras de infraestructura que, tras cuatro décadas de abandono absoluto, tienen un cierto nivel de deterioro, sobre todo en lo que concierne al parque de edificios. Desde este nivel de lamentable abandono se apunta una interesante perspectiva de recuperación, merced a los proyectos en ejecución de recuperación de esta infraestructura como Vía Verde, con la denominación de la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz.

Como apuntábamos más arriba, este ferrocarril llegó a contar en la provincia de Albacete con dos tramos claramente diferentes. El tramo norte, desde la capital hasta la Hoces del Cabriel, solo tuvo materialización de obras a partir del cruce del Júcar. Desde Albacete el proyecto ferroviario planteó 76 km de vías, de las cuales se ejecutaron dos terceras partes, aunque con un nivel muy discontinuo de construcción de explanaciones, sin erección de edificios y con numerosos viaductos y túneles inconclusos. El tramo sur sí que alcanzó un nivel casi completo de trabajos. Con los carriles dispuestos, tanto en tramos de plena vía como en estaciones, sólo faltaba tender las señales para permitir la explotación del tramo. Obvio es decir que todos los edificios de explotación estaban rematados y listos para entrar en servicio.

#### 4.2.1 EDIFICIOS

Enunciaremos ahora las tipologías más frecuentes de edificios de este ferrocarril. Todos los datos de este apartado han sido obtenidos a través de un intensivo trabajo de campo y con ayuda de fotogrametría aérea, lo cual plantea un cierto margen de error en las dimensiones de



*Estación de San Jorge. Fotografía: Diputación de Albacete.*

los inmuebles. En cualquier caso estos errores, a estos efectos, son despreciables ya que lo que interesa es definir tipologías y volúmenes básicos. Un necesario trabajo de archivo, además de fijar numerosos datos estimados aquí, permitiría interpretar con claridad el por qué de los diferentes modos constructivos que, sin aparente criterio, se reparten a lo largo del trazado de esta línea férrea.

En general, todas las estaciones de esta línea tenían la misma dotación: edificios de viajeros, muelle (cerrado y descubierto) y módulos de viviendas obreras. A estos inmuebles en ocasiones se añadían cargaderos de ganado, muelles cubiertos y urinarios exentos.

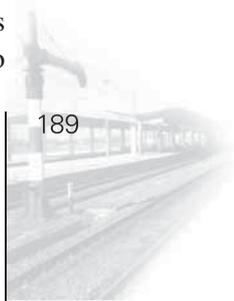
Las estaciones podían ser con cubierta a dos aguas y teja árabe o rematadas por una terraza plana (esta tipología, para los edificios de viajeros, sólo se dio en el tramo jienense del ferrocarril). Esta tipología de cubiertas podía repetirse o no en los edificios del muelle. En los casos de edificios con cubierta a dos aguas, había varias tipologías establecidas. En la más sencilla, de 30x10 m, éstos solían tener una distribución en tres cuerpos de similar longitud, siendo de una altura los dos extremos y de dos pisos el central. En la fachada lado calle tenían un apunte de marquesina protegiendo precariamente el acceso principal al vestíbulo de viajeros. Por el lado de las vías, la fachada se rompía en el cuerpo central, creando 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, elemento en resalte donde se situarían la mesa de concentración de palancas del enclavamiento. En este edificio se alojaban dependencias de explotación así como viviendas de ferroviarios. A este modelo responderían las estaciones de San Jorge y Las Santanas. Sobre este mismo modelo, había un desarrollo de más longitud, 40 m, 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 correspondería a las estaciones de El Robledo, El Salinero, Villapalacios y Bienservida.

Una variación de este modelo 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. Este tipo de edificios tiene una longitud de 38 m y mantiene el esquema de tres cuerpos. A esta tipología ser acogerían las estaciones de Balazote, San Pedro, El Jardín y Reolid.

El tercer y último modelo de estación del tramo albaceteño de este ferrocarril se da sólo en un caso: la estación de Alcaraz. Es una variación del modelo de porche central, siendo la única diferencia el mayor tamaño del edificio: 46 m de fachada. Este mayor tamaño corresponde con la mayor importancia de la estación, acorde a la población que daba servicio, la mayor de todo el tramo albaceteño del ferrocarril (a excepción, obviamente, de la capital provincial). Esta importancia del tamaño del edificio de viajeros tiene su correlato con el del resto de los edificios de este complejo ferroviario.

Los muelles, los edificios e instalaciones dedicados al intercambio de mercancías entre vagones y otros vehículos no ferroviarios, tuvieron dos tipologías básicas. Una muy convencional, se corresponde con la del muelle cerrado, con cubierta a dos aguas y aleros sobre vías y carretera, que se prolonga en un lado con un muelle descubierto acabado en rampa que enrasa con el terreno. Esta tipología la podemos encontrar en las estaciones de San Jorge, Las Santanas, Balazote, San Pedro, El Jardín y Reolid. Dentro de esta tipología, tenemos edificios de 18 metros y 15 metros de longitud. Por otra parte estarían los muelles, de faz mucho más moderna, de cubierta plana rematada en terraza (estética, que no funcional). En algunos casos, los muelles cerrados se prolongaban con un muelle cubierto





*Muelle de carga de El Jardín. Fotografía: Diputación de Albacete.*

seguido de otro descubierto. Las estaciones que tenían este tipo de muelles eran las de Robledo, Salinero, Alcaraz, Villapalacios y Bienservida. La dimensión habitual era de un muelle cerrado de 18 m, uno cubierto de 8 m y uno descubierto de unos 30 m. En el caso de Alcaraz de nuevo las dimensiones eran mayores: 33, 17 y 50 metros respectivamente. Actualmente, en los muelles de Robledo y El Salinero se han tabicado los muelles cubiertos creando una única superficie cerrada.

Junto a estos muelles de carga convencional hay que señalar los casos de Robledo y Alcaraz, los cuales contaban con un embarcadero de carga de ganado a tres alturas, con sus corrales para el manejo de los rebaños.

El conjunto de inmuebles ferroviarios de los recintos de estaciones se remataba con los módulos de viviendas de empleados. Como ya se ha comentado arriba, todos los edificios de viajeros contaban con algunas viviendas, habitualmente asignadas al personal de mayor categoría de la estación. Pero, además de éstas, solían disponerse unas baterías de viviendas de una sola altura, habitualmente con un patio. En

este ferrocarril, como casi en todos sus elementos constructivos, podemos apreciar dos tipologías básicas.

La primera de ellas, más antigua, se ajusta a un patrón muy habitual en las compañías ferroviarias: batería de viviendas adosadas, con cubierta a dos aguas, con patios traseros. La distribución de vanos en fachada es regular y las alineaciones son rectas en todos sus flancos. Este tipo de viviendas podemos encontrarlas en las estaciones de Balazote, San Pedro y Reolid (los edificios de El Jardín, hoy desaparecidos, aparentemente se ajustaban a esta tipología constructiva). En San Pedro el grupo tenía tres viviendas, mientras que en las otras dos eran cuatro las construidas. La superficie era de en torno a 90 metros cuadrados. Frente a este modelo, en las restantes estaciones se dispusieron grupos de dos viviendas que se ubicaban en sendos extremos de un recinto que acogía patios y almacenes y establos para sus moradores. El conjunto podría tener una forma más o menos rectangular o jugar con abruptos retranqueos entre viviendas y patios. Estas casas, de concepción mucho más moderna, tienen un pequeño porche en la puerta de acceso.



*Grupo de viviendas de San Jorge y casilla de obreros, tipo “moderno” en El Jardín.  
Fotografías: Diputación de Albacete.*

Todos estos elementos articulaban el espacio de las once estaciones construidas de este ferrocarril. Curiosamente, y a diferencia de lo que sucede en la mayoría de nuestros ferrocarriles, absolutamente todas las instalaciones están dispuestas siempre en un solo lado del haz de vías que, además, salvo en los casos de El Salinero y Balazote, siempre es en el lado sur de la línea.

Fuera de los recintos de las estaciones el ferrocarril contaba con una serie de casillas en las que se alojarían los empleados responsables del mantenimiento de un tramo de vía. Como en todo el parque inmobiliario del ferrocarril,

éstas respondían a dos tipologías, una más clásica y otra más moderna. La “clásica” correspondía a un edificio de forma cúbica, con cubierta a dos aguas y de dos alturas. Con planta de 40 metros cuadrados, solían contar con un pozo en sus inmediaciones para el abastecimiento de sus moradores. Las casas de factura más moderna son las características de la línea. Tienen una planta más movida, con un porche de acceso exento sobre el bloque de alojamiento con dos alturas de cubierta en el que se integra también una estancia de la vivienda. Tienen una sola altura, con cubierta a dos aguas y un patio trasero. La planta de la zona de estancia tiene unos 80 metros cuadrados.



*Viaductos de La Solanilla y del Cabriel. Fotografías: Diputación de Albacete.*

En el sector norte de este ferrocarril sólo llegaron a construirse algunas casillas de obreros de vías. En este caso solían presentarse en un módulo de dos viviendas, de forma rectangular, cubierta a dos aguas y patio trasero. Ambas viviendas completaban unos 120 metros cuadrados construidos.

#### **4.2.2** ELEMENTOS DE INFRAESTRUCTURA

Para el Ferrocarril Baeza-Utiel, en su tramo por la provincia de Albacete, fueron explanados ciento cincuenta y nueve kilómetros aproximadamente. De ellos, ciento seis correspondían al

tramo desde la capital hasta la raya con Jaén. Los cincuenta y tres kilómetros restantes se distribuyen, de manera discontinua, desde el río Júcar, en las proximidades de la localidad de Valdeganga, hasta el paraje de Los Cárcelos, en las orillas del Cabriel, límite natural con la Comunidad Valenciana. Desde aquí las obras, con alto nivel de discontinuidad, se prolongaban otros veintiún kilómetros hasta la localidad de Venta del Moro.

Esta gran explanación afronta algunos tramos de severa dificultad orográfica. El paso de las hoces del Cabriel es una abrupta bajada en la cual el ferrocarril emplea casi trece kilómetros para bajar otros cuatro de un teórico trazado en línea recta. Este incremento de recorrido da cuenta de la gran diferencia de pendiente y sugiere el excepcional número de obras que debieron construirse para franquear el paso a los trenes. Lamentablemente, la mayoría de ellas apenas se iniciaron, quedando inconclusas o apenas apuntados la mayor parte de los túneles o viaductos. A grandes rasgos, se completaron o quedaron en un alto nivel de ejecución cuatro viaductos y ocho túneles. En el otro sector del ferrocarril la vía tiene que afrontar el paso de la Sierra de Alcaraz, lo cual forzó la construcción de un buen número de galerías y viaductos: Once viaductos y veinticuatro túneles<sup>27</sup>.

En todas estas obras, ejecutadas a partir de la década de 1920 es patente el uso intensivo del hormigón para el tendido de viaductos y el revestimiento de túneles. En los puentes más sencillos se recurre a soluciones fáciles: estribos y vigas planas. En otros muchos casos se recurre al uso del arco. Hay algunos puentes de muy elegante factura y soluciones técnicas no muy habituales. Entre ellos estaría el viaducto de La Solanilla II, en el cual el ingeniero aplicó una doble arcada en el sector central del puente para mantener la altura de pilas constante a lo largo de toda la obra. Otros interesantes y arriesgados viaductos fueron los que se construyeron,

sin concluir, en la bajada desde Casas Ibáñez hasta el Río Cabriel. El viaducto de la Rambla del Tollo Tortuga, con sus arcos rematados pero sin concluir el tablero es toda una lección viva de ingeniería de puentes. Caso similar aunque con proporciones algo más modestas y menos espectacular sería el caso del viaducto del Cabriel. Los viaductos de Valdemembra y Cardial, sobre vastas ramblas en plena llanada de La Manchuela, son también buenos ejemplos de combinación de arcos y tramos rectos en estructuras imponentes, de cien y ciento treinta y cinco metros respectivamente.

Dentro de este capítulo de obras singulares merece la pena citar el caso del puente para arroyadas, una peculiar estructura que canalizaría la escorrentía de una vaguada impidiendo su caída hacia una larga trinchera. Situada en un tramo entre las estaciones de San Pedro y El Jardín, el propio paso de agua se complementa con unos largos muros que, aguas arriba, hacen las veces de peculiares ataguías para encauzar toda la escorrentía de una ancha vaguada.

A modo de conclusión, en estos ferrocarriles, sobre todo en el caso del Baeza-Utiel, nos encontramos ante una impresionante colección de edificios y obras de fábricas ligadas por el impresionante cordón de la vía férrea. Son testimonio de un esfuerzo casi épico de miles de trabajadores a lo largo de casi 40 años, testigo de las ilusiones de generaciones de habitantes de pueblos que vieron en el ferrocarril una esperanza de desarrollo. Los edificios son una excepcional muestra de arquitectura seriada de tipo industrial que tiene una excepcional potencialidad de recuperación para nuevos usos. Las incipientes vías verdes que se están desarrollando sobre estos trazados, aunque por el momento no se haya contemplado intervenir sobre estos inmuebles, hacen concebir fundadas esperanzas de restauración después de décadas de abandono. La ruina y el expolio han afectado a estos inmuebles.

27 Véanse García Mateo, Jiménez Vega y Cuéllar Villar (2004); Melis Maynar, Jiménez Vega y Cuéllar Villar (2005).



## 5 CONCLUSIONES

A lo largo de las anteriores páginas hemos podido mostrar la existencia dentro de la provincia de Albacete de un patrimonio ferroviario valioso en sus formas y en sus significados, amputado de muchos de sus elementos y amenazado en otros tantos. Es forzado afrontar por tanto un plan de conocimiento de estos recursos que en estas páginas sólo hemos podido apuntar. Conocerlo es una primera fase para poder avanzar en la preservación de sus piezas más valiosas y, al tiempo, hacer ver a los responsables políticos, sus gestores directos y al sector empresarial las oportunidades que estos inmuebles tienen para el desarrollo de nuevas actividades.

Decíamos al comienzo que hace 150 años llegó el primer convoy ferroviario a Albacete. Diez años después toda la red ferroviaria principal estaba completada, añadiéndose tan sólo en estos ciento cuarenta años algunos trazados de ferrocarriles mineros que ya han desaparecido o algunos vastos proyectos de nuevas líneas que, a pesar de haber llegado a un alto nivel de ejecución de obras, nunca llegaron a entrar en servicio y, finalmente, fueron abandonadas.

Este siglo y medio de historia ferroviaria ha legado a la sociedad del siglo XXI un rico y variado legado patrimonial, testimonio del saber de generaciones de ingenieros, arquitectos y ferroviarios. La historia de Albacete quizás no sería la misma sin el eficaz complemento de una red de raíles que viene tramando esta provincia, alimentando sus fábricas, desplazando sus ciudadanos y transportando sus productos a otros territorios. Este patrimonio del ferrocarril nos ha dejado una rica colección de edificios, integrados en las estaciones que se encuentran dispersas por la provincia. Pero este vistoso patrimonio inmobiliario de las terminales de viajeros no lo es todo. Junto a ellas se ubicaban conjuntos tan singulares como los depósitos de material móvil, los muelles de mercancías, las viviendas obreras y los edificios de servicio. Más discre-

tos pero no menos valiosos son los pequeños o grandes elementos de la explotación ferroviaria que podemos encontrar en tantos lugares: básculas, enclavamientos, aguadas, depósitos de agua. Todos ellos dan fe de los progresos de la técnica que, en el ferrocarril, ha encontrado siempre un rico nicho de innovación.

Los propios trazados del ferrocarril son otro legado patrimonial que muchas veces se ignora. Los puentes y túneles del ferrocarril, sus grandes terraplenes y trincheras. Toda esta huella lineal del ferrocarril constituye una piedra angular de nuestro patrimonio ferroviario que encierra muchos aspectos a estudiar y valorar y, en no pocos casos, a recuperar para nuevos usos. Y no podemos olvidar a uno de los más habitualmente más olvidados aspectos de nuestro acervo patrimonial ferroviario: el legado documental. MZA y RENFE han protagonizado la historia ferroviaria albaceteña, escrita sobre el territorio pero también con un rico espejo en los archivos de ambas empresas, los cuales se convierten en una eficazísima herramienta para interpretar no sólo la historia del ferrocarril, sino también la historia de las ciudades, de sus ciudadanos, de los conflictos que a lo largo de las décadas han agitado la vida de esta tierra....

No queremos ni debemos tampoco olvidar, finalmente, el legado más inmaterial de todos, el testimonio directo de las personas que han hecho la historia. La voz y la palabra de los ferroviarios que han vivido el día a día de las estaciones, de los trenes que han surcado estos raíles castellano-manchegos y de los viajeros que los han usado. Recoger su memoria es un deber ineludible porque en ella se atesoran datos y aspectos que no han sido recogidos por la "historia oficial" y que pueden aportar mucha luz para poder interpretar justamente el futuro.

Todo este patrimonio ha sufrido a lo largo de este siglo y medio muchos atentados. El progreso no suele mirar hacia atrás en su avance, y se lleva por delante muchos valiosos testi-



monios. Pero no es hora de lamentar lo que se ha perdido, por mucho que haya sido. Nuestra tarea deber ser ahora hacer un punto y aparte. Debemos fijar un “estado cero” de la cuestión, documentar todo el patrimonio sobreviviente y dar pasos decididos para evitar su pérdida. El progreso mal entendido sigue arrasando nuestro pasado, pero casi tan peligroso es cuando este proceso de pérdida de nuestro patrimonio, en este caso el ferroviario, es fruto simplemente de la desidia, el abandono, el olvido. Un expolio lento pero continuo amenaza valiosos edificios, trazados abandonados, material de explotación o circulante, documentos, recuerdos... Valorarlo justamente, abortar los procesos de deterioro y buscar nuevos usos para nuestro patrimonio ferroviario debe ser la pauta que marque nuestro trabajo de ahora en adelante. Sólo así se podrá legar a las generaciones venideras la memoria rica y viva de un pasado que tanto puede aportarnos, también de ahora en adelante.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR CIVERA. Inmaculada (1998): *Arquitectura industrial. Concepto, método y fuentes*. Colección Arqueología Industrial, Museo d’Etnología de la Diputació de València. Valencia.
- CAÑIZARES RUIZ, M<sup>a</sup> Carmen (2005): *Territorio y Patrimonio Minero-Industrial en Castilla-La Mancha*. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. Cuenca.
- COBOS ARTEAGA, Francisco de los (2001): “Los Caminos del Azufre: Transporte y negocios de los O’Shea en Hellín” en *Studia Academica*, nº 11, págs. 100-131. UNED, Cuenca.
- COVES NAVARRO, José Vicente y GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio (1991): “Ferrocarriles Mineros en Albacete” en *Carril*, nº 32, págs. 14-29.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo, JIMÉNEZ VEGA, Miguel y POLO MURIEL, Francisco (2006): *Historia de los Poblados Ferroviarios en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.
- DONET, J. (2005): “Formación y Educación en Arqueología Industrial y Patrimonio Industrial en Gran Bretaña y Estados Unidos” págs. 61-76, en *Didáctica e Interpretación del Patrimonio Industrial*, INCUNA. Gijón.
- GARCÍA MATEO, José Luis, JIMÉNEZ VEGA, Miguel y CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2004): *Inventario de Puentes Ferroviarios de España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Editorial Doce Calles S.L., Madrid.
- HERCE INÉS, J.A. (1998): *Apuntes sobre arquitectura industrial y ferroviaria en Castilla-La Mancha 1850-1936*. Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha. Toledo.
- MELIS MAYNAR, Manuel, JIMÉNEZ VEGA, Miguel y CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2005): *Inventario de Túneles Ferroviarios de España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Editorial Doce Calles S.L., Madrid.
- PRIETO i TUR, Lluís y ENGUIX i PEIRÓ, Joan Carles (1994): *El Transpirenaico del Noguera-Pallaresa y el ferrocarril Baeza-Utiel*. Ed. Lluís Prieto. Barcelona.

