

ARQUITECTURA Y FERROCARRIL
Tipos, formas y usos en la construcción del
ferrocarril de Andalucía

Francisco Cuadros Trujillo



Cuadros Trujillo, Francisco

Arquitectura y ferrocarril: tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril de Andalucía / Francisco Cuadros Trujillo. -- Jaén : Editorial Universidad de Jaén, 2019. -- (Artes y humanidades. Estudios de historia del arte ; 4)

336 p. ; 17 x 24 cm

ISBN 978-84-9159-240-2

1. Ferrocarriles 2. Concepción y Construcción 3.Arquitectura 4. Andalucía I. Jaén. Editorial Universidad de Jaén, ed. II. Título. III. Serie
625.1

Esta obra ha superado la fase previa de evaluación externa realizada por pares mediante el sistema de doble ciego

COLECCIÓN: Artes y humanidades

Director: Pedro A. Galera Andreu

SERIE: *Estudios de Historia del Arte*, 4

© Autor

© Universidad de Jaén

Primera edición, junio 2019

ISBN: 978-84-9159-240-2

Depósito Legal: J-471-2019

EDITA

Editorial de la Universidad de Jaén
Vicerrectorado de Proyección de la Cultura y Deporte
Campus Las Lagunillas, Edificio Biblioteca
23071 Jaén (España)
Teléfono 953 212 355
web: editorial.ujaen.es



editorial@ujaen.es

IMPRIME

Gráficas «La Paz» de Torredonjimeno, S. L.

Impreso en España *Printed in Spain*

«Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar, escanear o hacer copias digitales de algún fragmento de esta obra».

A Victoria y Francisco

Quiero agradecer, en primer lugar a la Editorial de la Universidad de Jaén, por el interés que mostró ante la propuesta de publicación que en su día le presenté, y que finalmente se ha visto materializada en el presente libro.

También quiero dar las gracias a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles por la colaboración y la ayuda que me han prestado en todo momento. De sus archivos procede la mayor parte de la documentación que se ha utilizado a lo largo de toda la investigación.

Mi agradecimiento a Domingo Cuéllar Villar, Miguel Jiménez Vega y Francisco Polo Muriel, por sus interesantes aportaciones en algunos aspectos de este libro, sobre todo a través de los trabajos de colaboración que he realizado con ellos sobre temas de patrimonio histórico ferroviario. A Raquel Letón Ruiz y Leticia Martínez García, del Archivo Histórico Ferroviario, por su profesionalidad y el amable trato que he recibido siempre que les he solicitado algún tipo de ayuda. A Ana Cabanes Martín, Joaquín García Raya y José Antonio Gómez Martínez, en los que siempre he encontrado una actitud generosa.

Una de las mayores deudas de gratitud es la que tengo con el profesor Pedro Antonio Galera Andreu, catedrático de Historia del Arte de la Universidad de Jaén, al que además de la dirección de mi tesis doctoral, le debo entre otras cosas, las numerosas conversaciones que hemos mantenido a lo largo de los últimos años, que sin duda han sido para mi investigación una guía fundamental. Estoy seguro de que sus opiniones, fruto de su experiencia como docente e investigador, han contribuido a mejorar significativamente el resultado de este trabajo.

Y por último, en el ámbito familiar, gracias a mi hijo Francisco, por su inestimable ayuda en la realización de planos y el tratamiento de imágenes. Mi agradecimiento también a Victoria, de la que siempre he recibido las mejores palabras de ánimo y motivación en los momentos más difíciles.

PRÓLOGO

Puede parecer paradójico que esta historia del ferrocarril en Andalucía se haya gestado, y ahora se vea publicada, en una ciudad hoy bastante desasistida de este medio de transporte. La explicación es bien sencilla, de un lado la existencia de una Universidad que ha creado y desarrollado un “Campus” preocupado y especializado en temas de ámbito patrimonial; de otro, el haber contado entre sus alumnos con una persona, como Francisco Cuadros, vinculada vital y profesionalmente con el mundo ferroviario, pero sobre todo entusiasmado por la arquitectura y su historia. Sin estas circunstancias esta obra no hubiera sido posible.

El tema tiene el suficiente atractivo para despertar el interés periodístico —sin desmerecer el género— para acercarse a él, como se ha hecho, a modo de reportaje anecdótico o de simple aportación de datos positivos sin más análisis crítico. Pero el fenómeno del ferrocarril ocupa un lugar tan destacado en todo lo que supuso la revolución industrial del siglo XIX, y por ende en la historia misma de ese siglo, que exige su estudio en mayor profundidad desde distintas perspectivas: económicas, sociológicas, y por supuesto, histórico-artísticas, o de forma concreta, histórico-arquitectónica, como aquí se hace, que es acometerlo en la concreción material del trazado de las líneas y de la arquitectura que generaron en estaciones, depósitos e incluso núcleos habitacionales que llegaron a configurar núcleos urbanizados, los “poblados ferroviarios”, hecho, este último, que motivó el primer acercamiento a la investigación por parte del autor.

Sorprende el desarrollo del ferrocarril en una región tan poco industrializada como Andalucía en el siglo XIX y que fuera sin embargo su riqueza

agrícola, en concreto la producción del vino de Jerez, el detonante, muy temprano, en torno a 1830 —aunque no se materializara hasta veinticinco años más tarde— de la primera línea ferroviaria entre Jerez y el Puerto de Santa María, pero que en el medio siglo restante y el primer tercio del siguiente se originaran hasta las diecisiete restantes, sin contar las inconclusas, que nos presenta el autor con una exhaustiva información, prueba el interés que Andalucía presentaba a los ojos de los inversores extranjeros, pues no hay que olvidar que fueron ingleses, belgas y franceses los que en gran parte acometieron esta empresa junto a los pioneros industriales de Málaga, Los Loring, Heredia o Larios, sobre todo en torno a las explotaciones mineras que de un extremo a otro de la región jalonaban con diferentes yacimientos puntos que el ferrocarril acabaría articulando longitudinal y transversalmente el amplio territorio andaluz y además bien poblado.

La repercusión del “camino de hierro”, al margen de lo económico —aunque tampoco inseparable— tendría en lo patrimonial dos hechos significativos, uno, el tecnológico-ingenieril, ligado al trazado y construcción de las líneas, donde ha dejado verdaderos hitos monumentales en el capítulo de los puentes (sirva de ejemplo el puente del Hacho, en el término de Guadahortuna (Granada), el más largo en su género de los realizados en España), que motivó el despliegue de oficinas internacionales de ingeniería, con participación de ingenieros españoles, y por otra parte la implantación de una nueva arquitectura en la que las estructuras metálicas jugaría un papel primordial. Y aquí es donde el análisis histórico-arquitectónico se hace más pertinente, particularmente cuando hemos de centrarnos en el capítulo de las estaciones. Bien entendido, que para el autor la “Estación” no es solo el edificio de recepción para viajeros, al que de manera convencional solemos referirnos, sino el conjunto de piezas que integran la parada o el destino del convoy, desde el andén a la caseta del guardagujas, pasando por el depósito del agua, hangares o las letrinas, algunas de ellas específicas del desarrollo tecnológico del momento, que en época posterior se han hecho obviamente obsoletas.

La disposición de estos elementos sobre el plano, en distancia y escala, proporcionados, da ya una idea del principio de racionalidad y funcionalidad que va a regir en este tipo de proyectos, que para F. Cuadros será la base fundamental para el estudio y análisis de la arquitectura ferroviaria, haciéndonos ver en ella, como quizá en ninguna otra manifestación de la arquitectura decimonónica, las cuestiones en que se debatió el noble arte

de construir. De una parte la convergencia de arquitectura e ingeniería, insoslayable en una construcción de estructura metálica casi hegemónica, que afectó, como es sabido, al papel y relevancia profesional del arquitecto, pero también al concepto mismo de arquitectura, abierta desde entonces con la intensidad que no había tenido en épocas anteriores, al debate entre estructura y revestimiento o, si se quiere, en su aspecto de trascendencia moral, entre “esencia” y “apariencia”.

Conocida es la solución dada en un siglo sin “estilo” a esta cuestión del revestimiento sumida en el surtido recurso de los historicismos, resuelta con frecuencia en fórmulas eclécticas, en cualquier caso inconcebible sin un sello ornamental con el que enmascarar la estructura; una manera de “embellecerla”, dotándola a la vez de una cierta significación que de algún modo busca una identificación regional o local. Tal puede ser el caso de los estilos neomudéjaros que campear, ahora sí, en algunas estaciones andaluzas por aquello de la más larga duración del dominio musulmán en Andalucía, aunque no fue privativo de la región, pienso por ejemplo en la estación de Toledo. Lo mismo que otros historicismos, en principio mejor identificadores de la meseta castellana, hacen su aparición en estas latitudes del sur, en parte porque tampoco son ajenos a la región, como puede ser el Renacimiento, pero también por la procedencia del autor, de igual forma que rasgos de la arquitectura francesa se dan la mano con otros de tradición hispanomusulmana en estaciones como la de Almería, de autor francés, en un brillante eclecticismo, auténtica pieza monumental del patrimonio arquitectónico de la ciudad y andaluz.

Esto de la monumentalidad de las estaciones nos lleva a otra reflexión, la de la valoración de lo “público” a través de estas tipologías de empaque palaciego precisamente por su revestimiento ornamental, que en la medida que el ferrocarril penetraba en unos casos al centro de la ciudad se levantaban como otro elemento más en competencia con edificios de Ayuntamientos, bancarios o de otra índole constitutivos de la escena de lo público y tan identificadores del Nuevo Régimen en toda Europa. Generadoras de espacios abiertos ante ellas además, las estaciones cuando se situaban en el borde de la ciudad pronto devinieron en polos de atracción para el desarrollo urbano, ratificando de paso el destacado papel que habían de jugar en el desarrollo económico. La estación de Jaén y el eje del Paseo, o boulevard en su origen, a que dio lugar es un buen ejemplo. El completo catálogo que el autor hace de

estas singulares piezas con una rica y abundante documentación inédita, que le ha permitido aflorar nuevas autorías y rectificar otras antiguas, como en el caso de la estación de Jerez de la Frontera, constituye sin duda una de las mejores aportaciones de este libro.

Pero no son solo las grandes y monumentales estaciones el objeto de su interés, sino la ponderación de todo el conjunto de un sistema rigurosamente jerarquizado en clases, de 1ª, 2ª y 3ª, el mismo que afectaba a los vagones de pasajeros, resuelto en marcadas notas diferenciadoras por materiales y ornamentación empleados, por supuesto en tamaño, aunque siempre presidido por la racionalidad compositiva derivada de las enseñanzas de L'Ecole Polytechnique de París, que impregnan todo el sistema, sobria hasta la austeridad, en la que pueden no obstante rastrearse ciertos estilemas identificadores en este caso de algunas compañías, como MZA, detectados por F. Cuadros, y que conforman a nuestro modo de ver la nota quizá más entrañable de un paisaje que subsiste ya parcialmente en líneas secundarias en las que el viaje en tren, un tanto melancólico, reviste sin embargo el vivo recuerdo de lo que supuso la apuesta más firme de "progreso", ese mítico concepto del liberalismo de la sociedad industrial, que encarnó el ferrocarril en Andalucía al igual que toda Europa.

PEDRO A. GALERA ANDREU

ÍNDICE

Introducción.....	17
1ª PARTE. HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN ANDALUCÍA: LOS PRIMEROS PROYECTOS Y TRAZADOS FERROVIARIOS ANDALUCES.....	
La participación de capital extranjero en la construcción de las primeras líneas ferroviarias de Andalucía y su influencia en la forma de los edificios.....	21 24
La construcción de las Líneas Ferroviarias.....	29
Línea de Sevilla a Jerez y Cádiz.....	29
Línea de Córdoba a Sevilla.....	71
La línea de Córdoba a Málaga.....	84
La línea de Manzanares a Córdoba y el ramal de Linares.....	89
La línea de Bobadilla a Granada (antigua línea de Campillos a Granada).....	99
La línea de Utrera a Morón y La Roda.....	105
La línea de Córdoba a Belmez.....	106
La línea Mérida a Los Rosales.....	110
Línea de Marchena a Valchillón.....	111
La Línea de Sevilla a Huelva.....	113
La línea ferroviaria de Puente Genil a Linares.....	118
La línea de El Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda.....	136
La Línea de Zafra a Huelva.....	137
La Línea de Bobadilla a Algeciras.....	141
La línea de Murcia a Granada.....	142
La línea de Linares a Almería y el enlace de Moreda con Granada.....	148
La Línea de Gibraleón a Ayamonte.....	172
Líneas de Ferrocarril inconclusas en Andalucía.....	177

2ª PARTE: LA ARQUITECTURA DEL FERROCARRIL Y SU EVOLUCIÓN HISTÓRICA EN ANDALUCÍA. LA UNIFORMIDAD ARQUITECTÓNICA EN LAS ANTIGUAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS: TIPOS, FORMAS Y USOS	181
Las construcciones ferroviarias en serie como arquitectura de empresa.	183
El método compositivo de Durand en la arquitectura de las estaciones ferroviarias	186
La arquitectura del ferrocarril como paradigma de los programas arquitectónicos y de las construcciones en serie: Algunos ejemplos en las líneas andaluzas. . .	193
El proyecto de la primera línea ferroviaria de Sevilla a Jerez y de Puerto Real a Cádiz como ejemplo de programa arquitectónico (proyecto año 1859).	193
Las estaciones intermedias como arquitectura en serie	207
El modelo de las estaciones intermedias de la línea de Córdoba a Sevilla. . .	207
El modelo de las estaciones intermedias de las líneas de Córdoba a Málaga y de Bobadilla a Granada	211
El modelo de las estaciones intermedias de la línea Manzanares - Córdoba de MZA	219
El modelo de las de estaciones intermedias de la línea de Linares a Puente Genil	225
El modelo de las estaciones intermedias de la línea Linares-Almería. . .	228
Datos de edificios de viajeros en Andalucía. Año 1941	231
Otro tipo de construcciones en serie: Las casas de guarda y los poblados ferroviarios	245
Los poblados ferroviarios	260
La arquitectura ferroviaria como “sistema arquitectónico”	267
A modo de conclusión	271
Tablas de datos de construcciones ferroviarias en Andalucía según inventario de 1941 por compañías	275
Abreviaturas, acrónimos y siglas	323
Bibliografía	325
Tabla de ilustraciones	331

INTRODUCCIÓN

Este libro está basado en parte del contenido de la tesis doctoral “Historia de la arquitectura del ferrocarril en Andalucía (1854-1992)¹, y su propósito ha sido el análisis de las construcciones que realizaron las diferentes compañías ferroviarias que se establecieron en este territorio.

El nacimiento del ferrocarril, como hito tecnológico que aparece en la primera mitad del siglo XIX, afectó de forma importante al proceso que históricamente se ha denominado “Revolución Industrial”. Aunque inicialmente pueda contemplarse, sobre todo, como un hecho de carácter económico, la llegada del ferrocarril influyó también en otros aspectos sociales y culturales. El progreso tecnológico a comienzos del siglo XIX se convirtió en un referente de la nueva sociedad, lo que propició la paulatina sustitución de las tradicionales formas de explotación, es decir la fuerza humana, por fuentes de energía como la hidráulica o el vapor. Esto va a suponer una dependencia mucho mayor de algunas materias primas, cobrando un nuevo protagonismo los lugares donde se localizaban. En algunos casos, esta ubicación obligó al traslado de las instalaciones hasta las proximidades de esas fuentes, pero en otros se optaría por la construcción de unos medios de transporte eficaces para trasladar esas materias primas hasta los centros de producción. Este

¹ Tesis doctoral “Historia de la arquitectura del ferrocarril en Andalucía (1854-1992)”. Autor: Francisco Cuadros Trujillo. Director: Pedro A. Galera Andreu. Departamento de Patrimonio Histórico. Área de Historia del Arte. Universidad de Jaén. Fecha lectura 14-julio -2010.

factor resultaría determinante para el nacimiento del ferrocarril², al considerarse una pieza fundamental en el desarrollo del nuevo sistema productivo, y cuya imagen ha quedado definitivamente unida al despegue industrial por su evidente contribución.

El salto cualitativo que se estaba produciendo en la mentalidad de los ciudadanos que protagonizaron los albores de aquella “revolución”, tuvo su correspondencia en la arquitectura. El poder del Antiguo Régimen, representado todavía por la aristocracia, comenzaba a quedarse sin espacio ideológico, y en esta nueva visión del mundo cada vez más conceptos tuvieron que ser revisados. Variables tan importantes para la arquitectura como el tiempo y el espacio, adquieren nuevos valores y la sensación de vértigo que producen los nuevos acontecimientos se ejemplifica perfectamente en el transporte ferroviario. Por otro lado, la creciente velocidad de los cambios tecnológicos terminaría por invalidar la escala comparativa utilizada para medir el tiempo con respecto a los parámetros existentes en los siglos anteriores. Aparece entonces, en el decurso de la historia, un punto de inflexión a partir del cual los cambios técnicos avanzan a una velocidad mucho mayor que los cambios ideológicos.

Una de las características que tuvo el siglo XIX fue la transformación urbana que se produjo como consecuencia, en muchos casos, de los derribos de elementos y estructuras medievales que todavía existían en las antiguas ciudades. Otra fue la introducción de nuevos materiales en las construcciones, como es el caso del hierro y el vidrio, cuya novedad estuvo más en el modo de empleo que en el propio material³. Además, comenzaron a aplicarse las teorías funcionalistas en los nuevos edificios, lo que provocó la aparición de tipologías arquitectónicas nuevas, entre ellas las estaciones de ferrocarril.

² Históricamente se ha reconocido el primer ferrocarril propiamente dicho, es decir un sistema de transporte sobre raíles metálicos con tracción de máquina de vapor, el que circuló entre Stockton y Darlington en 1825. Su principal utilidad fue el transporte de mercancías, y muy ocasionalmente el de pasajeros. A este primer ferrocarril se siguió en 1826 los ómnibus de vapor de Walter Hancock, entre Londres y Paddington. En 1830 se inaugura la línea que unía las ciudades de Liverpool y Manchester, que puede considerarse como el primer servicio ferroviario de viajeros.

³ Recurriendo a la conocida analogía literaria, utilizada por Blondel, de equiparar la arquitectura con la poesía y la construcción con el lenguaje, la diferencia no residiría tanto en los elementos empleados, como en el hecho de que estén dispuestos de manera especialmente acertada para provocar una emoción.

Noberg-Schulz se refiere a la profundidad de estos cambios, afirmando que la revolución social y la industrial confirmaron la decadencia del antiguo mundo, pero sin crear un nuevo orden que pudiera satisfacer la necesidad humana de una base existencial. Como consecuencia se consideró al siglo XIX como una época de confusión y declinación. Precisamente esta falta de antecedentes tipológicos es lo que va a motivar la aparición de estas nuevas construcciones. Todo este proceso de cambio coincidió con la incorporación de los ingenieros, que comenzaban a disputarle al colectivo de los arquitectos la intervención en una parte importante de la arquitectura relacionada con la industria y los transportes. Se trataba en definitiva de responder a las nuevas necesidades a través de la arquitectura, que según Mies Van der Rohe es la voluntad de una época trasladada al espacio.