

EL HISTÓRICO POBLADO FERROVIARIO DE LA ENCINA. CASO DE ESTUDIO

THE HISTORIC RAILROAD VILLAGE OF LA ENCINA. CASE STUDY

Vanesa García López de Andújar^a, Angela López Sabater^a y Xavier Laumain^a

^aARAE Patrimonio y Restauración SLP, C/Llano de la Zaidía 20, 2, 46009 Valencia. arae@arae.es; xavier.cpr@gmail.com; arae@arae.es

How to cite: Vanesa García López de Andújar, Angela López Sabater y Xavier Laumain. 2022. El histórico poblado ferroviario de La Encina. Caso de estudio. En libro de actas: II Simposio de Patrimonio Cultural ICOMOS España. Cartagena, 17 - 19 de noviembre de 2022. <https://doi.org/10.4995/icomos2022.2022.14987>

Resumen

La Encina se encuentra ubicada en el noroeste de la provincia de Alicante y, en la actualidad, es un barrio de la ciudad de Villena. Su nacimiento y crecimiento está estrecha e indisolublemente ligado al mundo del ferrocarril desde que en 1863 comenzara la construcción de su estación como punto de empalme y trasbordo entre las líneas de ferrocarril Madrid-Alicante y Madrid-Valencia. A partir de ese momento comenzó el desarrollo de la población vinculado a la explotación ferroviaria. En la actualidad, La Encina es el único poblado ferroviario puro que se conserva en la Comunidad Valenciana. Cuenta con un valioso patrimonio que ha conformado el carácter de la población que, desafortunadamente, se encuentra en riesgo. Urge crear estrategias para la protección, conservación y puesta en valor de este legado. A principios de 2021, a partir del trabajo realizado por el equipo de autores, se iniciaron los trámites para incoar el conjunto ferroviario como Bien de Relevancia Local (BRL). Esta acción destinada a la protección del bien no es un hecho aislado. Desde siempre, los habitantes de la población se han preocupado por su patrimonio, pero el apoyo técnico o administrativo ha sido prácticamente inexistente. Durante los últimos años la Asociación de Vecinos y el equipo técnico redactor del trabajo expuesto han organizado actividades participativas que han ido creando una hoja de ruta para definir el futuro del patrimonio ferroviario de la población. Estas acciones, que han recibido el reconocimiento de varios organismos internacionales, involucran también a la población más joven, que tiene sus propias inquietudes sobre el futuro de estas instalaciones de gran valor sentimental para ellos.

Palabras clave: Poblado ferroviario / protección / patrimonio ferroviario / conservación / Convención de Faro.

Abstract

La Encina is located in the northwest of the province of Alicante, currently a neighborhood of Villena. The origins and development of La Encina is closely and inextricably related to the railway's world, since the construction of its station began, in 1863, to serve as a junction between the Madrid-Alicante and Madrid-Valencia railway lines. As of that moment, a population related to the railway operation started to develop. Today, La Encina is the only strictly pure railway town preserved in the Community of Valencia, which has a valuable heritage, that has shaped the population's character, now in danger. It is urgent to create strategies for the protection, conservation and value enhancement of this legacy. At the beginning of 2021, based on the work carried out by the authors' team, a first step was taken towards its legal protection with the category of "Bien de Relevancia Local" (BRL). This action is not an isolated event. The town's inhabitants have always been concerned about their heritage, but technical or administrative support has been practically non-existent. In recent years, the neighborhood association and the technical team that wrote the BRL document have organized participatory activities in order to

create a roadmap to define the future of the railway heritage for the people. These actions, which have been recognized by several international organizations, have also involved youngsters, who have their own concerns about the future of these facilities which have great sentimental value for them.

Keywords: *Railroad village / protection / railway heritage / conservation/ Faro Convention*

1. Introducción

El antiguo poblado ferroviario de la Encina (Villena, Alicante) dispone de un valioso patrimonio ligado a la actividad ferroviaria histórica que se desarrolló intensamente desde mitad del siglo XIX hasta mediados del XX.

La Encina es, tal y como se extrae de Cuéllar et al. (2005) el único “poblado ferroviario puro” de la Comunidad Valenciana, y uno de los 14 que todavía se conservan en España. A día de hoy depende administrativamente de la ciudad de Villena.

“Los poblados ferroviarios son aquellos núcleos de población que nacieron, ex novo, por una vinculación muy estrecha a la llegada del ferrocarril, que estuvieron habitados mayoritariamente por empleados de las diferentes compañías explotadoras y que, por regla general, se localizaron en enclaves de importante actividad ferroviaria, complementando a las instalaciones que allí se asentaban” (Cuéllar et al. 2005).

La población se encuentra ubicada en la salida hacia el sureste de una estrecha depresión que separa la zona montañosa del sur de Almansa y la Sierra Oliva de las sierras de la Silla y la herrada del Rocín, en las últimas estribaciones orientales del sistema Bético. Esta depresión sirve también como límite administrativo entre las comunidades autónomas de Castilla-La Mancha y la Comunidad Valenciana (fig. 1).



Fig. 1 Situación de La Encina. Elaboración propia a partir de Mapbox

Esta ubicación no fue fruto de la casualidad, pues constituye el punto de conexión entre la meseta central y los cauces del Vinalopó en Alicante y el Cánoles en Valencia. Nos encontramos, por tanto, en la encrucijada donde la orografía facilita las comunicaciones entre la meseta y las zonas más pobladas (incluyendo las capitales) de Valencia y Alicante, así como entre estas últimas, salvando los obstáculos que suponen tanto la salida de la meseta en esta zona, como las montañas del interior de las dos provincias valencianas.



Fig. 2 Vista aérea del conjunto de La Encina. García López de A., V (2020)

El barrio está formado por una red viaria y una serie de edificaciones residenciales y de uso terciario entre las que destaca un conjunto de edificios relacionados con la circulación de trenes de mercancías y pasajeros que marcan el carácter industrial del poblado (fig. 2). La estación, con sus haces de vías, divide la población en dos zonas que han vivido un desarrollo dispar. La trama urbana del núcleo de población, dispuesto a norte, se organiza de forma longitudinal en paralelo al trazado de las vías, con un paseo arbolado entre la estación y la primera línea de fachadas, frente a la que se ubica la iglesia de manera centrada. El segundo eje viario longitudinal genera una serie de manzanas en sentido perpendicular, potenciando las vistas en dirección contraria a las vías, hacia el territorio, un paisaje de marcado carácter rural. En la zona septentrional, en paralelo a las vías se encuentra el conjunto de viviendas MZA y, a continuación, el barrio de las 64 viviendas, con tres calles paralelas al haz de vías y que se desarrolla en altura hacia el noreste.

2. Evolución histórica del poblado

En 1863 comienza la construcción de la estación de La Encina, concebida como lugar de empalme y transbordo entre las líneas Valencia-Madrid, propiedad de la compañía AVT (Almansa-Valencia-Tarragona) y Alicante-Madrid explotada por la compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante). Éste sería el punto de partida de uno de los núcleos ferroviarios más importantes del país (Esteve y Esparcia, 1991).

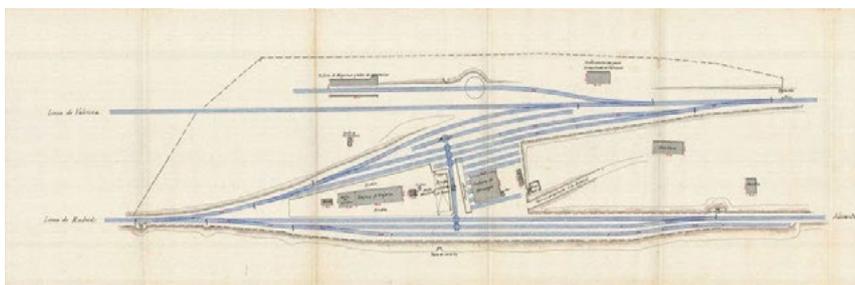


Fig. 3 Plano general de la estación de La Encina. Archivo Histórico Ferroviario

En un primer momento se construyeron las edificaciones estrictamente necesarias para la explotación ferroviaria, si bien, con el paso de los años, se fueron sucediendo construcciones en función de las crecientes necesidades derivadas de este uso.

El edificio de viajeros y el puente ferroviario (fig. 3), formaron parte de las instalaciones de La Encina desde los primeros años. No obstante, en 1929, debido al uso de un nuevo tipo de locomotoras de mayor tamaño que tenían dificultades para maniobrar en la antigua estructura giratoria de 14 m de diámetro, se hizo necesario construir un nuevo puente de 23 m de diámetro, que es el que se conserva hoy en día.

La expansión de la población se fue desarrollando de un modo relativamente improvisado, adaptándose a las necesidades de los trabajadores y residentes. Así surgieron viviendas privadas o servicios públicos ajenos al ferrocarril. A principio de los años 60 del siglo XX se terminó de conformar la actual imagen de la población con la construcción, por parte de RENFE, del barrio de las 64 viviendas, ubicado al noreste del poblado, según se extrae de los datos catastrales y las escrituras de la comunidad de propietarios de las citadas viviendas.

La fusión entre las empresas AVT y MZA propició que dejase de ser necesario realizar el transbordo de pasajeros Valencia-Alicante en La Encina, por lo que, poco a poco, esta población fue perdiendo la relevancia que un tuvo hasta entonces. Posteriormente, los adelantos técnicos, la evolución de los equipamientos y las formas de transporte de pasajeros, así como el surgimiento de los ferrocarriles con doble cabina, supusieron que el puente giratorio perdiera su funcionalidad, lo cual marcó el inicio de la decadencia de la estación de La Encina.

3. Elementos arquitectónicos

El conjunto se caracteriza por un marcado estilo industrial ferroviario propio de las construcciones ferroviarias de la época. Dentro del poblado cabe destacar los siguientes elementos arquitectónicos.

- **Edificio de viajeros:** es la construcción de mayor relevancia del conjunto ferroviario y está dispuesto entre vías. Su construcción se remonta a 1877, tras la destrucción del edificio original por un incendio durante las guerras carlistas (Más, 2012). Se compone de un cuerpo central rectangular de una altura destinado a oficinas flanqueado por dos bloques de dos alturas, concebidos como alojamiento de los dos jefes de estación, uno por cada una de las compañías que había en La Encina (MZA y AVT). Además del edificio principal se conservan los antiguos aseos y la antigua estafeta postal.
- **Antiguas escuelas:** concebido originariamente como oficina de transmisión y comedor, es un bloque longitudinal de una altura de unos 28 m de largo que se emplaza paralelo a las vías y se encuentra al mismo nivel que éstas. Posteriormente se empleó como escuela de hijos del personal vinculado al ferrocarril.
- **Pabellón del norte:** construido en 1890 por la compañía AVT para empleados y sus familias, consiste en un bloque cerrado formado por dos hileras simétricas de viviendas en planta baja con forma de U.
- **Viviendas MZA:** se trata de dos hileras independientes de viviendas paralelas al vial de circulación. Cada bloque cuenta con cinco viviendas orientadas hacia el oeste que se resuelven en planta baja siguiendo la tipología propia de las viviendas de la compañía MZA.
- **64 viviendas:** cinco bloques de viviendas que se adaptan a la orografía del terreno conformando tres calles paralelas entre sí a distintos niveles. Son casas unifamiliares de dos alturas, adosadas, con patio en su parte posterior. La disposición de los bloques genera un entorno de espacios de ocio contribuyendo a conformar una verdadera colonia, propia de las construcciones de RENFE de la época.
- **Almacén de vías y obras:** bloque rectangular de una altura dispuesto en diagonal con respecto a las vías.
- **Puente giratorio:** se trata de un puente giratorio con foso de 23 m de diámetro que disponía de un motor que permitía salvar el foso mediante tres puntos de apoyo. Su función era la de posibilitar que las locomotoras maniobrasen y realizasen los giros pertinentes para circular en su correcto sentido de marcha (fig. 4).

- **Depósito de agua:** construido en 1913, es una edificación cilíndrica de unos 7,40 m de diámetro de carácter industrial compuesta por depósito de agua, bomba y aljibe.
- **Depósito de agua de las 64 viviendas:** edificación de planta octogonal de fábrica de ladrillo cara vista de carácter industrial compuesta por depósito de agua, bomba y aljibe.

En la actualidad, las edificaciones con carácter residencial mantienen su uso en un porcentaje muy elevado. Como se podría prever, estas construcciones cuentan con un mantenimiento por parte de sus propietarios que ha permitido en mayor o menor medida la conservación del carácter de la población. En cuanto a las construcciones de uso terciario, si bien, parte del edificio de viajeros sigue funcionando, la falta de uso y de mantenimiento de la otra parte, así como del resto de las construcciones hoy abandonadas ha generado una serie de patologías y degradaciones que deben revertirse, entre las que cabe señalar hundimientos de cubierta, roturas de cristales, grafitis, etc. (fig. 5).

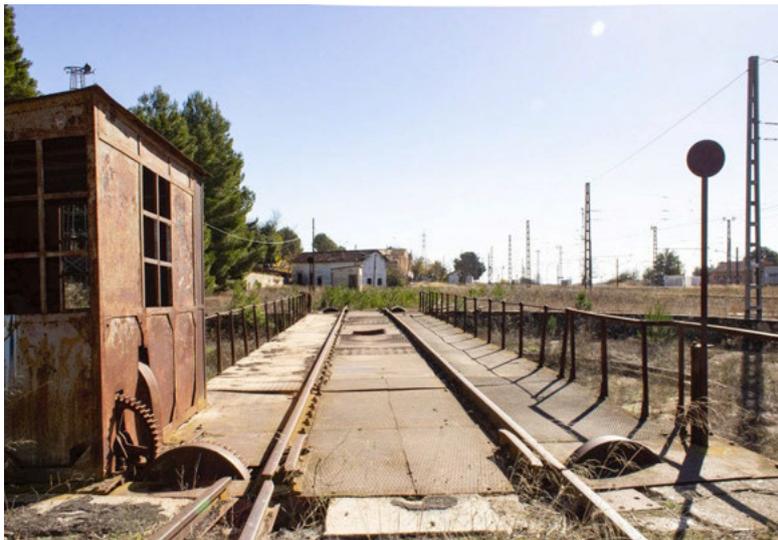


Fig. 4 Estado actual del puente giratorio. García López de A., V (2020)



Fig. 5. Edificio de viajeros, estafeta postal y aseos. García López de A., V (2020)

4. Valores patrimoniales intrínsecos

Como se puede extraer de Viñals et al (2017), para enfocar la gestión del bien desde la conservación y protección del patrimonio, a partir de su reconocimiento como motor de desarrollo local, es importante anotar que, más allá de su uso

funcional, los elementos patrimoniales descritos cuentan con una serie de valores históricos, socioculturales y científicos que constatan su importancia.

El conjunto goza de gran significación social, ya que los actuales habitantes del barrio son descendientes de aquellos que lo construyeron. Del mismo modo tiene una considerable significación histórica, por tratarse de una tipología característica de una época relevante para el desarrollo industrial del territorio. Por otra parte cabe remarcar la representatividad del conjunto, ya que tipológicamente presenta las características propias de un “típico” poblado ferroviario puro. Esto es, se trata de un asentamiento humano nacido *ex novo* en un cruce de líneas ferroviarias en los que la actividad ferroviaria no comparte protagonismo con ninguna otra función económica.

Por otra parte, teniendo en cuenta que conserva el puente giratorio, elemento industrial singular de los cuales quedan pocos ejemplos en España, al igual que existen pocos poblados ferroviarios puros, se puede considerar que la excepcionalidad de La Encina es relevante. Afortunadamente, el poblado no ha sufrido alteraciones ni nuevos trazados urbanísticos, que deterioren su integridad. El entorno, con escasas alteraciones, conserva en gran medida los valores de ambientación histórica, así como el carácter industrial de todas las instalaciones y edificios de la estación. Las grandes playas de vías y las catenarias, muy presentes a lo largo del poblado, así como los trenes que descansan en las vías muertas, enfatizan el carácter industrial del conjunto.

5. Circunstancias jurídico-administrativas y propiedad

En la actualidad, el conjunto cuenta con Protección Ambiental según el PGOU de Villena, aprobado en octubre de 1992. Según las Normas Urbanísticas este grado de protección "incluye a aquellos edificios o conjunto de edificios que constituyen un ambiente representativo vinculado directamente a la historia de Villena". Por lo tanto, protege el carácter de conjunto y actúa como elemento integrador de nuevas actuaciones.

La estación, además, dispone de ficha propia y goza de Protección Documental, que según las citadas Normas “Incluye aquellos edificios que poseen cierto interés arquitectónico o histórico, con situación aislada, dispersa o en contextos no adecuados. Este nivel protege la conservación documental del edificio al objeto de su inclusión en el archivo histórico de Villena.”

A principios de 2021, por encargo del Ayuntamiento de Villena, el equipo de autores redactó las fichas para la declaración como Bien de Relevancia Local (BRL) de los elementos patrimoniales de carácter industrial más representativos del conjunto. Dicha documentación fue presentada en la Consellería de Cultura, y en la actualidad se está a la espera de la resolución que ratifique que la estación de ferrocarril y el resto de las edificaciones del conjunto poseen un grado relevante de valores arquitectónicos, históricos, etnológicos, tecnológicos y otros de naturaleza cultural, entre ellos los paisajísticos, sociales e industriales.

Es importante indicar que el propietario de todos los edificios públicos es el Administrador de infraestructuras Ferroviarias (ADIF), entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, mientras que las construcciones residenciales son viviendas unifamiliares de propiedad privada.

6. Otros trabajos

El proceso de incoación de estos elementos arquitectónicos supone un paso hacia adelante para la regeneración urbana, social y económica de este conjunto que se desarrolló a partir de mediados del s.XIX. En efecto, para la población de La Encina, esa declaración e intenciones por parte de las administraciones, supone un cambio de rumbo en los planes y valores hacia el futuro de su patrimonio. No obstante, es importante indicar que las iniciativas en torno a la valorización y conservación del patrimonio ferroviario de La Encina se llevan desarrollando varios años y van más allá de la protección.

El equipo de gestores del patrimonio cultural (autores del artículo), de la mano de la Asociación de Vecinos de La Encina, ha organizado varias actividades, visitas y mesas de debate y participación para decidir usos, necesidades e inquietudes sobre lo que podría suponer la protección de sus construcciones más definitivas como poblado ferroviario.

Entre las actividades realizadas a lo largo de los últimos años cabría destacar las siguientes:

- Talleres didácticos sobre el paisaje cultural. La actividad “Dioramas, paisajes culturales de La Encina” formó parte de la celebración de ICOMOS, en su Día Internacional de los Monumentos y Sitios celebrado el 18 de abril de 2019. En esta ocasión La Encina lo celebró proponiendo a la infancia que compusieran la visión personal de la población, destacando las construcciones más emblemáticas, como son la estación, la iglesia o su puente giratorio.
- Mesa de participación “¿Y ahora qué?” realizada en La Encina el domingo 19 de septiembre de 2021. Acción concebida como lugar de encuentro para compartir inquietudes, resolver dudas, y realizar propuestas para el futuro del bien patrimonial. La población apostó por la recuperación de un elemento del patrimonio arquitectónico vital, por la reivindicación del valor de la memoria histórica del municipio de La Encina, y por la reutilización de la arquitectura industrial como alternativa para la regeneración territorial, rural, social y económica. Durante dicha jornada el lado más artístico de la infancia y juventud de La Encina quedó reflejado en la actividad de elaboración de maquetas con material de reuso (piezas de madera, tubos de cartón) en la que se construyeron ciudades industriales donde el ferrocarril era el protagonista. El carácter participativo, social e inclusivo de esta iniciativa fue determinante para que la misma pase a formar parte del conjunto de actividades que integraron las Jornadas Europeas del Patrimonio, celebradas por toda Europa el fin de semana del 17 al 19 de septiembre. Asimismo, con motivo del Año Europeo del Ferrocarril, la organización europea seleccionó el encuentro “¿Y ahora qué?” como uno de los eventos destacables sobre dicha temática organizados en toda Europa¹. Las conclusiones juveniles llegaron al Consejo de Europa y fueron positivamente valoradas, otorgando a los participantes el premio “European Heritage Makers” que se concede a los mejores trabajos de toda Europa en la categoría de niños y niñas de 5 a 11 años².



Fig. 6 Algunos resultados de la mesa de participación “¿Y ahora qué?” García López de A., V (2020)

Como hemos indicado anteriormente, los eventos organizados en La Encina durante los últimos años han sido actividades definidas y dirigidas por el equipo de autores junto a la asociación de vecinos de La Encina. Las acciones no han dejado de lado al Ayuntamiento de Villena, que ha asistido a varias de las actividades realizadas, ni a ADIF, con el que se han mantenido algunas reuniones. Informar y poner el foco de interés en todas estas pequeñas actividades es fundamental. La claridad, profesionalidad y respeto por el patrimonio común con el que se enfocan los trabajos incluye

¹ https://europa.eu/year-of-rail/events/and-now-what_en

² <https://www.europeanheritagedays.com/EHD-Programme/Press-Corner/News/Winners-of-the-Competition-Young-European-Heritage-Makers>

invitar a todas las partes implicadas en la toma de decisiones, situando a la ciudadanía en el centro (Convención de Faro, 2005).

7. Conclusiones

El conjunto de valores que encierra el patrimonio ferroviario de La Encina es innegable, no obstante, el poblado es un conjunto vulnerable, en riesgo. Su distancia del núcleo de Villena, la ausencia de oportunidades locales o el envejecimiento de la población suponen un riesgo para la conservación del mismo. En estos momentos de la historia, donde se trabaja en la puesta en valor del patrimonio ferroviario de La Encina mediante su protección, cabría esperar un conjunto de acciones coordinadas de los agentes implicados que frene el avanzado deterioro de las históricas instalaciones y que apueste por el desarrollo de un plan de gestión que permita poner el bien al servicio de la sociedad, y evite que la ausencia de mantenimiento y el abandono actual de las instalaciones desemboque en la completa pérdida de los elementos singulares patrimoniales.

Más allá de los trabajos enfocados a la protección legal del bien, las actividades realizadas en los últimos años en la población insisten en la participación ciudadana en el proceso de definición y gestión del bien patrimonial, siguiendo las indicaciones de la Convención de Faro. Cada paso cuenta, y las acciones llevadas a cabo por la administración enfocadas a la protección del bien, así como el reconocimiento de instituciones europeas como el Consejo de Europa, han tenido un impacto positivo en la sociedad, que ha conseguido mantener la motivación y aumentar su compromiso con la protección del patrimonio a la vez que se ve ensalzado el sentimiento de pertenencia y orgullo sobre su patrimonio cultural.

Estamos en un momento óptimo, con muchos factores a favor. Posiblemente los siguientes pasos deberán dirigirse a resolver la disyuntiva entre la propiedad (ADIF) y la Administración Municipal (Ayuntamiento de Villena) que permita conservar el fuerte carácter público-social de las instalaciones históricas cuyo máximo interesado es el pueblo de La Encina, mientras que se continúa con las líneas de trabajo que se vienen desarrollando.

Referencias

Archivo Histórico Ferroviario. <https://www.docutren.com/Ahistorico/index.asp>

CONVENIO Marco del Consejo de Europa sobre el valor del Patrimonio Cultural para la Sociedad (2005) [Consulta: 25/01/2022] <https://rm.coe.int/16806a18d3>

Cuellar, D. y Polo, F. (2005) (coord.), Historia de los poblados ferroviarios en España, Madrid, Fundación de los ferrocarriles españoles.

Esteve, F. y Esparcia, J.L., (1991) Historia de La Encina y su estación, Madrid, Mesidor ediciones.

Más, P., (2012). Historias alrededor de un pueblo. La Encina desde la prehistoria hasta los inicios del S. XX. Valencia.

Vñals, M.J. (dir.); Mayor, M.; Martínez Sánchez, I.; Teruel, L.; Alonso-Monasterio, P. y Morant, M. (2017), Turismo sostenible y patrimonio. Herramientas para la puesta en valor y la planificación. Valencia, Editorial Universitat Politècnica de València.