Estudio de la Antigua Estación de Ferrocarril de Almería

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Trabajo Fin de Master / Master Oficial de Conservación del Patrimonio Arquitectónico

Junio 2016

Alumna: Mabel González Rodríguez

Tutor: Dr. María José Viñals

Estudio de la Antigua Estación de Ferrocarril de Almería

Máster Oficial en Conservación del Patrimonio Arquitectónico. Gestión cultural.

Trabajo Final de Master

Junio 2016

Alumno: Mabel González Rodríguez

Tutor: Dr. Mariía José Viñals

Si no se conoce no se sabe, sino se sabe no se cuida, sino se ciuda se pierde.

Arq. Antonio González

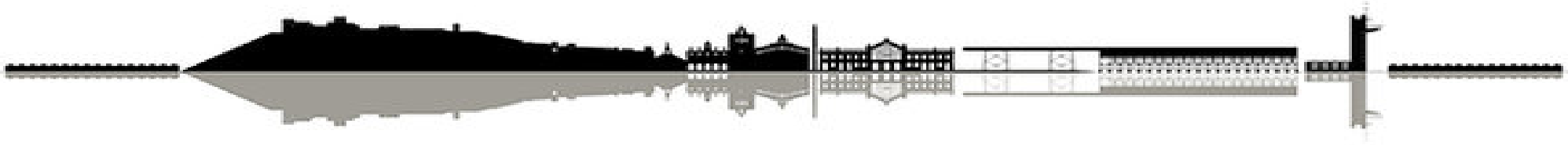
AGRADECIMIENTOS

Gracias a la Universidad Politécnica de Valencia y al Máster en Conservación del Patrimonio Arquitectónico por los conocimientos, experiencias y amistades que me ha brindado en este tiempo.

Gracias a mi tutora Dr. María José Viñals quién me ha ayudado y guiado en la elaboración de este documento. Además de haberme provocado un gran interés y motivación hacia la Interpretación del Patrimonio y la Gestión cultural.

Gracias a mis padres, Antonio e Isabel y mi hermana Azucena por apoyarme en mis estudios y por el gran esfuerzo que hicieron para que yo pudiera estudiar el Máster.

Gracias a Juan Miguel por su apoyo y paciencia incondicional en todo este recorrido.



ÍNDICE

0. Presentación.....9
- 0.1.- Introducción y motivación
- 0.2.- Metodología y fuentes documentales

1. Contexto Histórico.....19
- 1.1.- Introducción. El Siglo XIX y la Industrialización
- 1.2.- La arquitectura y el hierro
- 1.3.- Historia de la Estación y Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España
- 1.4.- Evolución de la línea Almeria-Linares

2. Contexto Arquitéctonico del conjunto ferroviario de Almería.....55
- 2.1.- Aspectos generales
- 2.2.- Crecimiento economico y proyecciones urbanas
- 2.3.- Arquitectura y urbanismo
  - 2.3.1.- El neoclacisismo
  - 2.3.2.- El Eclepticismo
- 2.4 Edificios anexos relevantes de la ciudad de Almería.

3. Estaciones y el Ferrocarril.....71
- 3.1.- Introducción. El siglo XIX y la Industrialización
- 3.2.- La arquitectura y el hierro
- 3.3.- Estaciones, el ferrocarril y su influencia urbana
- 3.4.- Estaciones de ferrocarril
- 3.5.- Estaciones de España

4.La Estación de Almería.....89
- 4.2.1.- Descripción Formal

5. Diagnóstico para su puesta en Valor.....101
- 5.1.- Valor intrínseco
- 5.2.- Valoración para el uso público

6. Propuesta de puesta en valor.....121
- 6.1.- Proyectos en curso
- 6.2.- Usos potenciales. Exposición permanente y Visita pública

7.Conclusiones.....135

Anexo I: Adif y Fichas Informativas.....140

Anexo II: Selección fotográfica de las estaciones más relevantes de España.....151

Anexo III: Documentación gráfica histórica de la ciudad de Almería....158

Anexo IIII: Publicaciones de prensa.....196

0. PRESENTACIÓN.

0.1.- Introducción y motivación

0.2.- Metodología y fuentes documentales

El presente trabajo de investigación nace con la finalidad principal de realizar un estudio sobre la arquitectura e historia de la Antigua Estación Ferrocarril de Almería, elaborando una relación entre varias estaciones de España, viendo qué a ocurrido con ellas, si siguen uso si se han rehabilitado con otro uso y analizar tambien su relevancia social.

0. Presentación

0.1.- Introducción y Motivación

El proyecto se ha centrado sobre todo en los edificios de viajeros como construcciones más representativas de la edilicia ferroviaria. La investigación no pretendía ser demasiado restrictiva a la hora de incluir otra serie de construcciones relacionadas con el ferrocarril, pero desde el principio la intención de los investigadores fue la conceder una especial atención los a lo que normalmente se conoce como "edificio de la estación".

El estudio de la construcción del espacio ferroviario se puede realizar desde diferentes disciplinas, y según éstas la selección de los elementos que van a ser objeto de análisis varían de forma considerable. En este caso se van a estudiar "las formas" de las construcciones más importantes y sus aspectos arquitectónicos. Aunque cualquier enfoque debería entrar en mayor o menor medida, en otras materias que inevitablemente estarán relacionadas con el tema principal.

El estudio de la historia de la arquitectura en general, y quizá más todavía en el caso de una arquitectura de empresa, como es la ferroviaria, implica necesariamente el conocimiento de la situación económica tendrá que financiar todos esos proyectos. Por lo tanto la economía de empresa o de grupos inversores se convierte en un tema estrechamente vinculado a la cantidad y calidad de las construcciones que se realizan.

En su origen este trabajo tenia como objetivo principal plantear una solución a la situación de abandono y deterioro de la Estación de Almería, llegando a elaborar una propuesta de visita publia detallada e incluso una pequeña exposición permanente sobre la influencia del ferrocarril y su importancia para la ciudad de Almería. Pero debido a la poca colaboración con la propiedad de la Estacion, en este caso Adif, y la nula atención por parte del Ayuntamiento de Almería no ha sido posible visitar el edicio insitu y analizar la situación real del edificio.

Con lo que teniendo sólo documentación gráfica, no era nada profesional ni real establecer una propuesta de visita publica ni exposición permanente claramente detallada.

De modo que, en este trabajo se elaborara un estudio de la propia Estación de Almería analizando su estilo, construcción, influencias entre otras y se relatara todo el proceso y situación con las entidades públicas y privadas.

El análisis de un edificio de estas características debe contemplar diferentes ángulos, desde su funcionalidad, que en este caso de la arquitectura industrial resulta una esencial, hasta su aspecto arquitectónico, estético, urbanístico, económico, incluso su grado de utilidad pública. Todas y cada uno de estos parámetros se encuentran interrelacionados e intervienen en el resultado final del análisis.

La elección del ámbito geográfico correspondiente a Almería (Andalucía), suponía el estudio de las compañías privadas ferroviarias que actuaron en este territorio.

Conocer la historia de la construcción de aquellas primeras líneas con sus proyectos se convertía en una obligación, puesto que en esta historia encontrarían sin duda muchas de las claves para interpretar los procesos constructivos.

El conocimiento de la historia de la construcción del ferrocarril en Andalucía nos revela su origen diverso. El elevado número de empresas que consiguieron obtener la correspondiente concesión por parte del Estado para iniciar la construcción de un tramo ferroviario más o menos importante, originó una serie de construcciones aparentemente dispares en sus formas. Ha sido uno de los objetivos de este trabajo. .

La diferencia temporal que existió entre las primeras líneas proyectadas en la década de los cincuenta hasta los últimos años del siglo XIX, cuando aún se están construyendo algunos de los edificios de la línea de Linares a Almería, supone un intervalo suficiente para que se aprecie en su arquitectura.

Como se ha dicho anteriormente, en ocasiones se ha analizado también otro tipo de edificios, como las casas de los guardas, que constituían un elemento necesario y por lo tanto presente en todos los proyectos, desde las primeras construcciones hasta las últimas, lo que ha hecho que se tome también como edificio de referencia para algunos casos, dentro del apartado de la arquitectura estandarizada.

En cuanto a las grandes estaciones, estás han sido analizadas de forma individualizada, aunque dándole un tratamiento distinto a las que hemos considerado que poseían valores arquitectónicos y artísticos singulares.

Ha sido en este tipo de edificios de cierta singularidad artística donde hemos pretendido una clasificación dependiendo del estilo arquitectónico utilizado. Se ha querido establecer una correspondencia entre los principales estilos que se estaban produciendo en nuestro país en cada momento histórico y su influencia dentro de la arquitectura ferroviaria, sobre todo en el caso de las grandes estaciones.

Hasta aquí se han planteados los aspectos básicos constituyen objetivos importantes para este trabajo de investigación. En los apartados siguientes vamos a tratar de ver en qué medida se ha podido responder a cada una de estas cuestiones previas.

0.2.- Metodología y Fuentes de documentación

En este apartado se va a tratar de explicar qué métodos de investigación se han seguido para la realización del proyecto, y como se ha planificado el proceso. Antes de comenzar la investigación, se había planificado qué tipo de material que se iba a necesitar, capaz de aportar datos fiables que nos condujesen a un análisis riguroso de las cuestiones planteadas en el apartado anterior.
El programa contemplaba la obtención de información a través de tres fuentes:

- Las fuentes documentales
- El trabajo de campo
- La revisión bibliográfica
- Publicaciones de prensa

Esta parte suponía una puesta al día en las publicaciones relacionadas con el tema que se iba a estudiar. Había que incluir obras relacionadas con la historia de la arquitectura y con la historia del ferrocarril. Además de los artículos de carácter científico que se escrito recientemente se vio también la conveniencia de incluir algunas obras de arquitectura ferroviaria correspondiente a ámbitos internacionales, y a antiguos tratados de ferrocarriles que resolvían dudas técnicas difíciles de consultar en otro tipo de manuales.

Algunas de las monografías utilizadas corresponden a la publicación de tesis doctorales, sobre la arquitectura ferroviaria en España. Han sido este tipo de trabajos los que más información desde el punto de vista bibliográfico han aportado.

No solamente en cuanto al los conocimientos y datos que la propia tesis ofrece, sino a la metodología empleada por cada uno de los investigadores que siempre supone una buena guía a la hora de afrontar un trabajo de estas características.

Otra de las informaciones que también ha contribuido ha sido la propia bibliografía encontrada en cada una de estas monografías, que en ocasiones nos ha llevado hasta algún tipo de publicación donde hemos podido hallar datos de nuestro interés.

Los artículos de revistas especializadas y las comunicaciones presentadas a los Congresos de Historia Ferroviaria, han sido también una información muy relevante para este trabajo.

La selección bibliográfica se ha realizado interesándose de manera especial en aquellas monografías que hemos considerado que aportan un conocimiento imprescindible, y que debería conocer cualquier investigador que pretendiera abordar un estudio de esas características.

La bibliografía ha sido elegida bajo dos criterios que nos han parecido fundamentales:

- Las obras de carácter más general "bibliografía básica".

- El segundo criterio ha sido, el rigor científico, a través de revistas especializadas o tratados técnicos sobre ferrocarriles. Muchas de estas publicaciones son trabajos de carácter local, lo que no significa que tenga menos rigor, o que sus aportaciones sean menores. Se trata de visiones diferentes que permiten observar un mismo hecho bajo prismas distintos, y en muchos casos complementarios. Ha sido una preocupación constante el tener en cuenta las principales líneas de investigación actuales sobre el tema estudiado.

Las fuentes documentales

Las fuentes documentales suponen el elemento más importante para cualquier investigación de carácter histórico. En este proyecto, cuyo objetivo principal ha sido el estudio de la evolución en la arquitectura del ferrocarril, han constituido el material más importante para la obtención de los datos válidos con los que realizar el posterior análisis.

Cuando se trabajo con la historia de los edificios, muchos de ellos han desaparecido por completo, otros se han reformado sobre la base de los originales y su transformación nos impide reconocer sus formas originales.

Debemos entonces buscar documentos donde haya presencia de ellos, y para esta labor la fuente documental de archivo resulta imprescindible. Se ha visitado el Archivo Histórico Ferroviario de Madrid, Archivo municipal y provincial de Almería, Archivo de la Catedral de Almería (privado), Colegio de Arquitectos y aparejadores de Almería.

Las fuentes documentales que se han utilizado para este proyecto de investigación han sido:

- Documentos manuscritos correspondientes a los archivos históricos del ferrocarril y las Obras Públicas. Estos eran sobre todo referidos a la construcción de edificios e instalaciones ferroviarios en el caso que nos ocupa.

- Planimetría contenida en los proyectos de construcción o reformas de los edificios existentes. Los planos podían ser de situación (la estación en su conjunto de elementos), o de cada uno de los edificios en particular, teniendo especial interés para nuestro trabajo los de plantas y alzados.

- Fotografías históricas pertenecientes a colecciones privadas y fondos de archivos públicos.

- Láminas, grabado y dibujos de publicaciones históricas, pertenecientes a archivos de carácter provincial.

- Legislación histórica de carácter nacional por la que se otorgaban las primeras concesiones por parte del Estado para la construcción de las nuevas líneas ferroviarias, y otras normas de diferente rango legislativo que desarrollaban esta materia. (Leyes, Reales Ordenes, etc.)

- Documentación de Hemerotecas, donde aparecen publicados algunos de los acontecimientos más relevantes con relación a la historia del ferrocarril (proyectos, inauguraciones, etc.)

- Documentación interna de carácter administrativo elaborada por las propias compañías (Memorias anuales de los Consejos de Administración, correspondencia interna, Pliegos de condiciones que establecían las empresas con los contratistas, etc.)

- Proyectos de Obras presentados para su aprobación a la Administración del Estado, sobre todo al Ministerio de Fomento.

- Documentos pertenecientes a colecciones privadas.

De los archivos utilizados de los archivos destacan con diferencia, por la cantidad de información aportada, el Archivo Histórico Ferroviario perteneciente a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, y en segundo lugar, el Archivo General de la Administración, dependiente del Ministerio de Cultura y con sede en Alcalá de Henares.

Y entre todas las clases de fuentes, las que más información han revelado han sido los proyectos de construcción presentados por las diferentes compañías ferroviarias a las administraciones correspondientes para su aprobación. Dentro de esta documentación habría que destacar por su interés para nuestro tema, las memorias explicativas del proyecto y la planimetría contenida en ellos.

El trabajo de campo

Aquí ha sido también imprescindible para recopilar una información muy concreta que de otra manera hubiera sido imposible. Una vez seleccionados los elementos (edificios) que más interés ofrecían para nuestro estudio, y avanzada ya la fase de documentación en lo que a fuentes documentales se refiere, se realizó una programación para visitar los lugares donde aún se podían conservar construcciones de pertenecientes al periodo acotado en el proyecto.

Antes de comenzar el trabajo de campo, hubo que realizar esa selección teniendo en cuenta una serie de criterios que en correspondencia con los objetivos principales marcados, pudieran ofrecernos los datos complementarios para un correcto análisis posterior.

Los criterios que se siguieron para dicha selección fueron los siguientes:

- Criterios cronológicos: en este apartado se tuvo en cuenta la antigüedad de las construcciones de la cada línea. Partiendo de que había entre las más antiguas y las más modernas aproximadamente cuatro décadas de intervalo.

- Criterios de la compañía constructora: en este sentido también hubo que contar con la creación de Compañías que iban adquiriendo líneas ya construidas. Hecho que aumentaba la complejidad de su análisis. Este punto se centro más en las que son propiedad de Adif.

- Criterios tipológicos en la arquitectura en serie de pequeñas y medianas estaciones:
Entre algunas construcciones de las llamadas estandarizadas existían grandes diferencias en sus formas, mientras que otras apenas si presentaban pequeñas modificaciones o evoluciones.

- Criterios tipológicos en la arquitectura de las grandes estaciones: Existían estaciones del tipo "término" y estaciones del tipo "intermedias" o de "tránsito".

- Criterios de clasificación de edificios según el estilo arquitectónico: En este apartado existían edificios pertenecientes al neoclasicismo, al eclecticismo, al historicismo, o al regionalismo.
Estas adscripciones se utilizaban normalmente en los grandes edificios de viajeros de las poblaciones más importantes. En este último caso, los edificios seleccionados coincidían con los edificios de carácter monumental y por lo tanto de mayor valor artístico y arquitectónico.

Se establecieron una serie de itinerarios, en la mayoría de los casos se trataba de un recorrido por todas las estaciones de las líneas seleccionadas, y en otros, el objetivo consistía en un edificio determinado que se había elegido por alguna singularidad en su arquitectura.

Una vez en la estación, se debía realizar un primer reconocimiento general, con el fin de localizar los elementos que quedaban en la actualidad. Esto permitía al mismo tiempo confrontar los datos del inventario con las existencias actuales en cada una de las estaciones visitadas.

Una vez reconocida la estación en su conjunto, se tomaban fotografías de los edificios, incluyendo los detalles que se consideraban de interés. Además se anotaban cualquier dato que pudieran resultar importantes según los criterios enumerados anteriormente en este mismo apartado. En ocasiones también se hacían algunas mediciones, para luego compararlas con los planos disponibles, de manera que se pudiera concretar el alcance de la reforma o medicación.

Desde el principio de la programación del trabajo de campo, se supuso que existirían estaciones que por estar cerradas al tráfico desde hacía bastante tiempo, podían presentar sus edificios un estado de ruina, o incluso haber sido derruidos por completo.

Otro aspecto interesante que se observaba era el estado de conservación que presentaban los diferentes elementos, y la existencia o no de añadidos a los edificios originales según los planos de los proyectos. De la misma manera se tomaron datos y fotografías de los casos donde el uso de edificio o la instalación había cambiado con respecto a su función original. Se encontraron algunos casos donde el uso actual nada tenía que ver con la función primera para la que fueron creados.

El trabajo de campo aportó además una información añadida, que resultó muy importante también a la hora de contrastar algunas cuestiones.

Se trata de los testimonios orales que nos ofrecieron los algunos de los ferroviarios en activo o jubilados en encontramos en las visitas. Lógicamente casi ninguno de los recuerdos en que se basaban dichos testimonios podían retrotraerse a la época que abarca (1936), pero algunos de ellos, por su edad sí que habían visto personalmente edificios o instalaciones que desaparecieron hace muchos años, y que se remontaban a la época de la construcción de la línea. Este tipo de información no ha sido incluida en el proyecto pero evidentemente ha sido de gran utilidad para la investigación. En general, este apartado ha resultado imprescindible para la correcta interpretación de algunos aspectos del estudio. Solamente ante la presencia física de las construcciones y los espacios se puede llegar a determinadas conclusiones. Lo importante del trabajo de campo no ha sido solamente la toma de datos o imágenes del material que se quería estudiar, sino la percepción de concepto de conjunto ferroviario, que aporta una interrelación a cualquier edifico con su entorno más próximo y como pieza de ese engranaje general que es en definitiva la arquitectura ferroviaria. En el caso concreto de la Estación de Almería ha sido de gran ayuda los testimonios de la sociedad y la relevancia que esta teniendo en este preciso momento.

Análisis de los datos obtenidos a partir del estudio de las fuentes bibliográficas, de las fuentes documentales, y del trabajo de campo

Una vez conocida la metodología y las fuentes de las que se han obtenido los datos, vamos a presentar los resultados que se han derivado de la recopilación de todo este material.

Esta fase ha consistido sobre todo, en la realización de un análisis comparativo entre todo el material que se había recopilado. Partiendo de la información que recabada en las lecturas bibliográficas y de los trabajos de investigación realizados anteriormente.

Después, con la información de las fuentes documentales de los diferentes archivos. Y por último, con los datos obtenidos en el trabajo de campo.
Se puede definir como la fase en la que se estudia toda la documentación obtenida durante el proceso de investigación. Se confrontan los datos de las distintas fuentes y se llegan a las conclusiones. Se pueden también descartar algunas hipótesis que con las que se había comenzado el estudio. Y por último en el proceso de reflexión aparecen una serie de dudas que no existían al comienzo. Éstas, seguramente no podrán ser resueltas en este estudio, pero el trabajo que las ha generado supone en sí mismo un avance muy importante.

Se abren de este modo nuevas líneas de investigación, que quizá pronto sean retomadas en otros proyectos, y que supongan un paso más en largo camino de la investigación.

1. Contexto Histórico

1.1.- Introducción. El Siglo XIX y la Industrialización
1.2.- La arquitectura y el hierro
1.3.- Historia de la Estación y Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España
1.4.- Evolución de la línea Almeria-Linares
1.5.- Crisis económica y Nacionalización de Ferrocarriles
1.6.- El modelo de explotación pública. Renfe (1941-?)

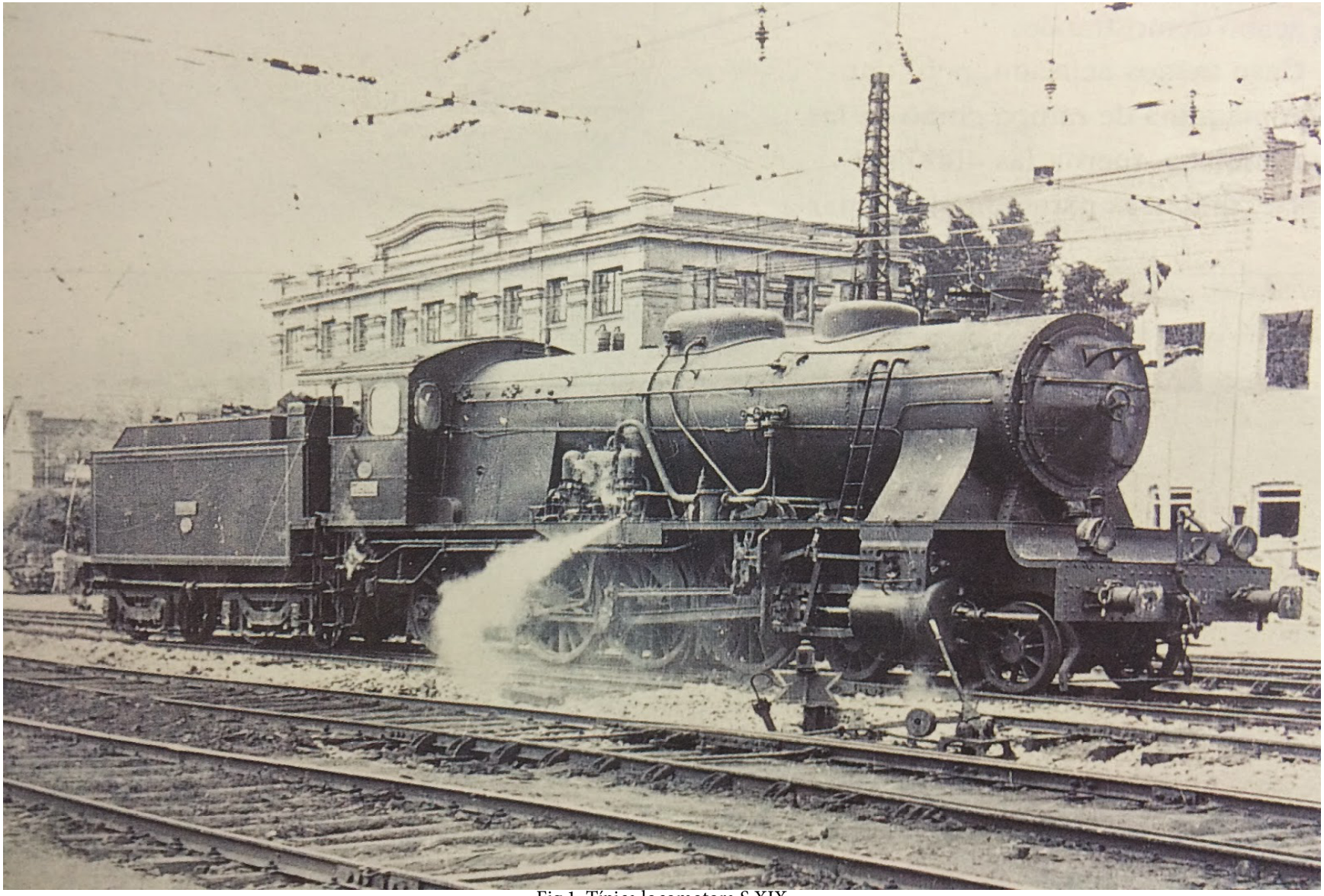


Fig.1. Típica locomotora S.XIX

1. Contexto Histórico

1.1.- Introducción
El Siglo XIX y la industrialización

En este apartado se ha pretendido enmarcar el concepto de arquitectura ferroviaria dentro de los parámetros en los que se iba a desarrollar esta investigación. Es decir, se ha intentado determinar la importancia o el peso específico que pudo tener la arquitectura ferroviaria dentro de la historia de la arquitectura de los siglos XIX y XX.

Tradicionalmente ha sido un apartado muy vinculado a lo que se llamó "arquitectura del hierro" o "nuevas tipología del siglo XIX". Aunque verdaderamente estas clasificaciones se corresponden con dos de sus principales características, consideramos que son insuficientes a la hora de referirnos a la arquitectura ferroviaria.

Al tratar el concepto de estación de ferrocarril se ha querido dejar constancia de la complejidad desde el punto de vista arquitectónico que puede llegar a presentar este tipo de edificios. Por este motivo, creemos que el proyecto avanza a través de sus conclusiones en la línea de considerar la arquitectura ferroviaria como un hecho mucho más importante que sus indudables aportaciones en el campo de la arquitectural ingenieril.

Después de haber indagado en la Asociación Sevillana de Amigos del Ferrocarril (Asaf) se ha detectado que es escaso el número de trabajos de investigación realizados hasta el momento sobre la arquitectura ferroviaria en nuestro país, y la inexplicable reticencia que parte de la comunidad académica de la historia del arte han mostrado ante este tipo de construcciones, puede que hayan sido los factores determinantes para esta limitación a la hora de su reconocimiento.

Suponemos que el transcurso del tiempo, como ha ocurrido en otras ocasiones, favorezca una visión más objetiva y nítida de esta parte de la historia de la arquitectura que tan arraigada está con lo que fueron las bases de nuestro actual pensamiento económico.

A través de Mario Fontán (Asaf) se ha podido sacar una serie de hipótesis sobre el concepto de arquitectura ferroviaria debe analizarse dentro de las variables históricas, económicas y sociales de la primera mitad del siglo XIX en el que tuvo lugar el nacimiento de la actividad ferroviaria, y su evolución posterior que alcanza hasta el momento presente.

Pertenece a la denominada "arquitectura industrial", con la que comparte además del ámbito histórico temporal, la materialización de toda una filosofía económica y social a la que se le llamó "Revolución Industrial".

La máquina como elemento fundamental de transformación se convierte de esta manera en el nexo de unión que forma el binomio Industria y ferrocarril, ambos se convierten con el paso de los años en elementos indispensables en el desarrollo tecnológico que contribuye a cimentar las bases de la sociedad contemporánea actual.

Cuellar (1998) defiende que el siglo XIX fue una centuria de grandes transformaciones. En la historia del mundo occidental se le considera época de la industrialización y del avance del liberalismo. El crecimiento económico, que había sido difícilmente sostenido en las sociedades preindustriales, se dispara a partir del siglo XIX en una marcha ascendente, aunque salpicada de fluctuaciones, hasta nuestros días.

Los triunfos del capitalismo en el orden económico, del liberalismo en el orden político y de los valores burgueses en la esfera social no garantizaron siempre el viejo ideal de la felicidad pública. La mejora en los niveles de bienestar se realizó con lentitud y con intensidad muy desigual en los distintos países europeos y las grandes transformaciones socio económicas aparejadas a la industrialización, produjeron hondos desequilibrios sociales que fueron el germen de un gran descontento.

Los trasvases de población activa desde la agricultura a la industria se acompañaron por una secuela de sufrimientos relacionados con el incremento de la desigualdad y la intensificación de situaciones como la explotación económica de los trabajadores y la insalubridad y el hacinamiento en los nuevos núcleos manufactureros.

Un nuevo modelo energético basado en la quema de un combustible fósil, el carbón, que apenas había sido utilizado en las centurias anteriores, aportaba ahora su poder calórico tanto al movimiento de las máquinas utilizadas en las nuevas industrias, como a la tracción de las empleadas en los nuevos medios que revolucionarían el transporte terrestre (el ferrocarril) (Fig.1) y marítimo (la navegación a vapor).

1.2.-La arquitectura en Hierro

Fig.2 Lluís Domènech i Montaner

El hierro, aliado con las nuevas formas arquitectónicas exigidas por los puentes, viaductos, estaciones de ferrocarril y mercados, se convirtió en un signo de progreso, hubo ciertamente una fiebre del hierro en la época de Isabel II , pero será en el ultimo tercio del siglo cuando producirán sus obras mas espectaculares, antes de caer precipitadamente en el olvido ante las ventajas económicas, técnicas y plásticas del hormigón armado.

Pero el hierro no era amigo de todos, en el Primer y Segundo Congreso Nacional de Arquitectos, celebrados en Madrid (1881) y Barcelona (1888) respectivamente, hubo partidarios del hierro, como Doménech (Fig.2) y Estapá y Juan Torrás que defendían las posibilidades reales del nuevo material para expresarse como una nueva arquitectura.

Hubo otros como Joaquín Bassegoda y Amigó que concebían el uso del hierro con un sentido restringido, como material útil y económico pero a ocultar dado su corto alcance estético. Hubo varias discusiones sobre este tema incluso refiriéndose a problemas morales y religiosos, defendiendo el hierro Doménech y Estapá volvía a poner sobre la mesa el rechazo del hierro para la arquitectura religiosa. (Actas del congreso Nacional de Arquitectos 1888, AHF Madrid. 07-12-2015)

Se ha observado que se produjo un choque entre la concepción tradicional de la arquitectura y la realidad que representaba este material absolutamente novedoso, se produjo una discordancia a la hora de reconocer los valores arquitectónicos a los nuevos objetos.

Por regla general había un rechazo a la arquitectura ajena a la tradición por falta de asimilación de los nuevos códigos y sobre todo por su identificación con los ingenieros. Algunos arquitectos decían que era una arquitectura de ingenieros desposeída de valor estético. Así se muestra Doménech 1881 al hablar de los ingenieros:

"*Sólo buscan lo útil en sus construcciones , sin preocuparse para nada de sus condiciones estéticas ;los que someten el material al solo cálculo mecánico, haciendo caso omiso de la forma y despreciando completamente las proporciones y leyes el buen gusto*".

Incluso se reemplazará al arquitecto por el ingeniero lo que llega a enfrentar arte e industria cuando estas realidades no están reñidas. Siempre ha existido una magnífica ingeniería de gran belleza.

Hay otros que no se muestran tan hostiles y ven las ventajas que muestra el nuevo material y las nuevas posibilidades que dará para la innovación artística así como la necesidad de la nueva arquitectura para el progreso.

En cambio, otros como Castelar (1888) tan solo ven en el hierro y en las estaciones una identificación con la arquitectura industrial y con el progreso.

Fig.3 En1848 se inauguró la primera línea de ferrocarril, Barcelona-Mataró.

Fig.4 Unica imagen conservada del incendio de la fabrica Bonaplata en 1835. Parece tomada desde la actual Plaza de Castella.

"El hierro ha entrado como principal material de construcción en cuanto lo han pedido así los progresos industriales. Para recibir bajo grandes arcos las locomotoras, para cerrar el espacio de las estaciones de ferrocarril... No hay como el hierro, que ofrece mucha resistencia con poco materia, y cristal que os guarda de la inclemencias del aire y os envía en su diafanidad la necesaria luz...".

Estas palabras dejan constancia de esta identificación a la que nos referimos y tal es ésta que se llega a producir una rivalidad entre líneas y ciudades por lograr las soluciones más atrevidas en sus estaciones ya que estas son símbolo de modernidad y progreso.

Estas realidades que son las estaciones tardarán algún tiempo en definir su propia imagen pero llegarán a competir con las arquitecturas de la ciudad histórica.

Esto ocurrirá en Europa y América donde las estaciones son templos de la tecnología más avanzada y llamativa del siglo XIX y sus espacios se parecerán a grandes palacios.

El rechazo general hacia el hierro hace que éste solo se emplee en construcciones determinadas: estaciones de ferrocarril, mercados, pasajes urbanos, etc. Las estaciones de ferrocarril sirvieron de "experimento" para que después se desarrollase el movimiento moderno de la forma en que se desarrolló. Actas del congreso Nacional de Arquitectos 1888, AHF Madid. 07-12-2015)

Un hecho importante fue la sustitución en 1750 del carbón vegetal por carbón mineral, que permitirá la obtención del hierro fundido o colado a través de un proceso de reducción del mineral de hierro.

El hierro fundido, también llamado hierro colado, tiene una mayor proporción de carbón en su composición (2,5 %), es un material más duro, inflexible y muy resistente a la compresión, es muy seguro frente al fuego y tiene un bajo coste de producción, además posee una adaptabilidad formal de gran importancia, este material empieza a usarse en Inglaterra en maquinaria y en la construcción de raíles; es de destacar la construcción en 1775 del puente sobre el río Severn.

En España, el avance industrial y tecnológico era muy lento, en 1848 se inauguró la primera línea de ferrocarril, Barcelona-Mataró, tal y como se puede ver en la Fig.3, Foto tomada en la inauguración.

En 1855, con la Ley de Ferrocarriles, se favorece la importación de hierro pero España aun así no dispone de carbón mineral de donde extraer el material necesario para la metalurgia del hierro.

Parte de este carbón se importará de Gran Bretaña por la parte norte de España, lo cual propiciará que el norte de España avance mas rápidamente que el resto, sobre todo que el sur.

Los primeros resultados de la industria del hierro se dejan ver también en Cataluña, dado que esta región era sede de grandes capitales, y de grandes empresas, la mayoría de capital extranjero.

Fig.5 Biblioteca de Saint-Genevìeve de París (1843) Henri Labrouste

Fig.6 Pasaje Gutiérrez de Valladolid 1885

Fig.7 Depósito de libros de la biblioteca Nacional de Madrid.

Una de estas empresas, era la fabrica Bonaplata y Compañía, que primero tubo su sede en Barcelona pero fue incendiada por los obreros, la Fig.4 es la única imagen que se conserva de la fábrica original, y se reconstruyó en Madrid abriéndose más tarde otra en Sevilla en 1840.

En las últimas décadas del siglo, se le dará al hierro mucha mas importancia, creándose grandes compañías que fabrican vigas, tirantes, etc. y pequeñas industrias de rejas para balcones, elementos urbanos, etc.

El hierro fundido tubo también su importancia en las artes aplicadas como por ejemplo en la escultura. Un uso importante del hierro colado o fundido fue la columna, incluso en elementos urbanos, que será la gran protagonista de la arquitectura del siglo XIX.

Pero la arquitectura atravesó el siglo sin ser apenas distorsionada por el avance tecnológico; el objeto arquitectónico continuó inscrito en una concepción tradicional. Aunque hay excepciones como la de Henri Labrouste ("Tesoros de España: Estaciones del Ferrocarril" de Gonzalo Garcival) en la Biblioteca de Saint-Genevìeve de París (1843) (Fig.5).

Las obras mas genuinas de hierro serán las arquitecturas de los ingenieros, bajo este punto de vista no cabe duda de que ellos fueron los auténticos arquitectos del siglo XIX como diría más tarde Le Corbusier.

A partir de los años ochenta un mayor número de autores se mostraran favorables al hierro, aunque habrá una división entre los que buscan soluciones estéticas en la tradición y los que se encauzan hacia la modernidad, ejemplo de los cuales será Joseph Doménech, que convierte el Palau de la Música en una caja de cristal que será uno de los símbolos del cenit de la arquitectura modernista en España.

En pasajes urbanos también es frecuente el uso del hierro asociado al cristal como material constitutivo de las cubiertas, por ejemplo el pasaje Gutiérrez de Valladolid,(Fig.6) levantado a partir de 1885 sobre un proyecto de Jerónimo Ortiz de Urbina.

También será usado de esta forma en edificios deportivos (Frontón de Fiesta Alegre de Francisco de Andrés Octavio), establecimientos penitenciarios (cárcel modelo de Madrid, de Tomás Aranguien), o como parte específica de otros edificios (depósito de libros de la biblioteca nacional de Madrid (destruido) (Fig.7) que recordaba modestamente a la Biblioteca Nacional de París); en todos estos casos el enmascaramiento será mínimo.

También aparece formando conjuntos históricos, lo cual pretende extender su uso, pero no acabará de imponer su imagen en lo que queda de siglo, mientras que cuando llegan el acero y el hormigón, éstos se incorporaran a la arquitectura con naturalidad pues no significaran un cambio estético tan radical.

Fig. 8. Fptografia aérea de la ciudad de Almería en 1967.

Rambla Federico Garcia Lorca

Linea del cargero mineral y Linea Almeria-Linares

Estación de Ferrocarril Almería

1.3. Historia de la estación y Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España

La Estación de Almería (Fig.79) se construyo al este de la ciudad sobre un suelo agrícola ocupado por una serie de huertas con sus características casetas de labor.

La Rambla Federico Garcia Lorca separaba a la ciudad de esta zona, la línea Linares-Almería buscaba la salida al mar. Aguilera (1999) relata que la línea y el ferrocarril minero de Sierra Alhamilla buscaban su cargadero de mineral de hierro sobre el mar. Ambos ocuparon una zona que quedaba limitada por la «Carrera de Montserrat», y la casi paralela «Boquera de los Caballos», por encima de lo que hoy se llama Ciudad Jardín. En la fotografía aérea (Fig. 8) se puede observar la situación de los tres lugares mencionados anteriormente.

En la actualidad aquella boquera que salía al mar entre la Fábrica de Gas y una primera Casa de Baños, sobre el actual Balneario, ha servido para desviar una de la líneas y proceder a cargar el mineral de hierro en un dique propio, que vemos en la fotografía, ahora llamado puerto inglés (Fig.41).

La estación se sitúa en una artería básica de la ciudad, la Ctra. de Ronda es un eje urbano completado por la Estación de Autobuses.

La estación se levantó en el año 1893 como obra de prestigio para La Compañía de Hierro del Sur de España y fue fundada en 1899 con el objetivo de transportar minerales de Sierra Morena al puerto almeriense. La construcción de la línea entre Linares-Baeza y dicho punto costero se inició en 1892 y no concluyó hasta 1904.

Fontán (asaf) se averiguó que la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España nació en Madrid el día 26 de junio de 1889, con el fin de explotar la concesión de la línea de ferrocarril entre Linares y Almería, que había sido subastada el 18 de mayo de ese mismo año.

A esa subasta sólo acudió el Banco General de Madrid, cuyo presidente era Ivo Bosch Puig (1852-1915), el cual sería el gran impulsor del ferrocarril en esta parte del Estado (Fig.10). Este experto en salvar negocios bancarios en quiebra, también tuvo una profunda actividad como empresario de ferrocarriles en sitios tan dispares como Puerto Rico, Venezuela, Colombia o Francia, y perteneció a consejos de administración de empresas tan diferentes como la Sociedad de Teléfonos de Madrid, la Sociedad Inmobiliaria de San Sebastián y la Compañía de Cables Submarinos.

Su actuación e interés para la adquisición de la concesión de la línea de Linares a Almería fué determinante, y siempre creyó en la rentabilidad de la empresa ferroviaria.

Fig. 10. Ivo Bosch Puig, impulsor del ferrocarril Linares a Almería. Fondo Asafal.

El negocio ferroviario en España se constituyó sobre la base de la gestión y explotación privada. Las compañías ferroviarias conseguían la concesión de determinada línea en subasta pública, por un tiempo estipulado —normalmente 99 años—, y bajo la supervisión del Estado debían cumplir una serie de aspectos en su explotación ferroviaria, como la limitación de tarifas, el estado del material móvil, los puntos de parada en la línea, etc.

Para su financiación las compañías contaban, principalmente, con tres clases de recursos: La venta de acciones del capital social de la Compañía (Fig.14), la emisión de obligaciones o las subvenciones aportadas por el Estado, especialmente a aquellas líneas con especiales dificultades para su realización.

En el caso de la Compañía de los Caminos de Hierro de Sur de España, al igual que ocurrió en el resto de las compañías ferroviarias españolas, los accionistas eran en su mayor parte de Francia y Bélgica, aunque existió un paquete relativamente importante de socios capitalistas catalanes. También acudieron pequeños inversores relacionados con el ámbito del sureste, como los diputados por Almería José Cárdenas o Antonio Navarro, la firma almeriense Spencer & Roda, la Diputación Provincial de Almería el banquero local González Canet.

Una compañía ferroviaria del siglo XIX, se estructura siguiendo el modelo de gestión puesto en vigor por las modernas empresas ferroviarias norteamericanas. Por un lado se encontraba el Consejo de Administración, compuesto por los capitalistas que diseñaban las líneas maestras del negocio.(Fig. 11) Por otro lado, se encontraban los cuadros y técnicos que eran los encargados de explotar directamente el ferrocarril.

El caso de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España no fue diferente de otras compañías del momento en España (Fig. 12). Al frente de todo estaba el Presidente y su Consejo de Administración, que contaba con un paralelo en el Comité de París, justificado por la importancia de capital foráneo en esta compañía. Para la explotación, un Director General, a modo de gerente se encargaba de coordinar y supervisar los diferentes servicios: explotación, vía y obras, talleres, tracción,contabilidad, etc.

Fig. 11. Acción de Sur de España. Fondo Asafal.

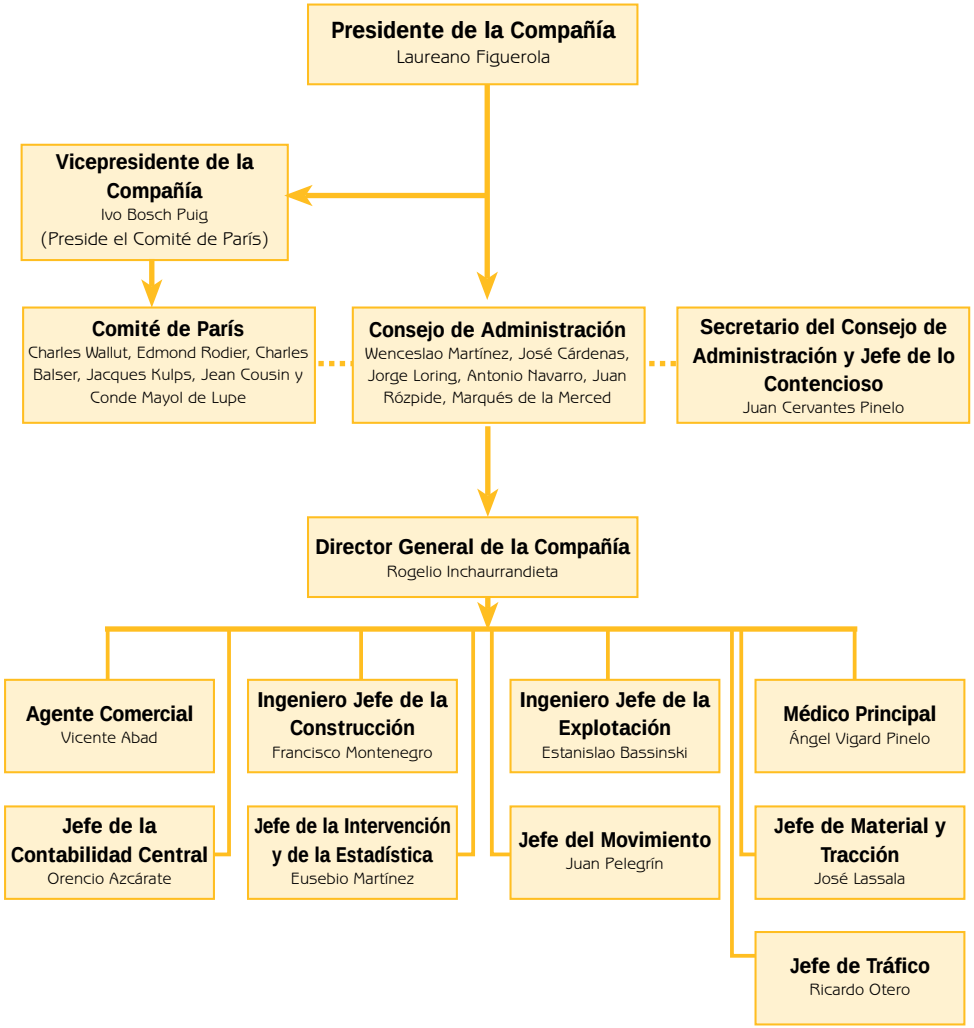
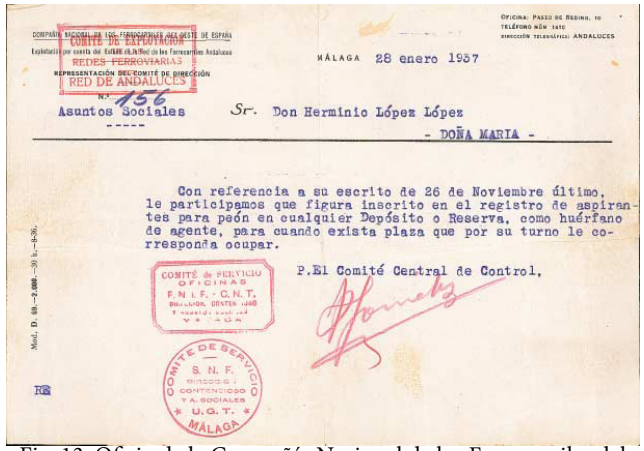


Fig. 12. Estructura de la Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España (1895)



COMPAÑIA NACIONAL DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE DE ESPAÑA
COMITE DE EXPLOTACION
Explotación por cuenta del Estado de las Líneas de los Ferrocarriles Andaluces
REDES FERROVIARIAS
REPRESENTACIÓN DEL COMITÉ DE DIRECCIÓN
RED DE ANDALUCES

Oficina: Paseo de Reding, 10
Teléfono núm. 1410
Dirección telegráfica: ANDALUCES

MÁLAGA 28 enero 1937

Nº 156
Asuntos Sociales

Sr. Don Herminio López López
- DOÑA MARIA -

Con referencia a su escrito de 26 de Noviembre último, le participamos que figura inscrito en el registro de aspirantes para peón en cualquier Depósito o Reserva, como huérfano de agente, para cuando exista plaza que por su turno le corresponda ocupar.

P.El Comité Central de Control,

COMITÉ de SERVICIO OFICINAS F.N.L.F.-C.N.T. SECCIÓN CENTRO

COMITÉ DE SERVICIO S. N. F. DESPACHO CONTENCIOSO Y A. SOCIALES U. G. T. MÁLAGA

RB

Fig. 13. Oficio de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (Red de Andaluces. Fondo F. López Gómez.

RED NACIONAL DE FERROCARRILES

2.ª CLASE TARJETA DE IDENTIDAD Núm. 10.057

a favor de D. MANUEL CONTRERAS RODRIGUEZ.

con el cargo de Maquinista.

en el Servicio de M. y Tracción.

con residencia en Almeria.

Expedida el 1º de Junio de 19 38

Consejo Nacional de Ferrocarriles
El Secretario General,

Firma del interesado.

Validez para los años 1938, 1939 y 1940. Pagado el Seguro obligatorio de viajeros.

Fig. 14. Carnet ferroviario del periodo previo a la nacionalización. Fondo Asafal.

Los malos resultados económicos de la compañía llevaron, en un primer momento al arriendo, y más tarde a materializar la integración de toda la explotación ferroviaria de Sur de España en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Fig. 13). La operación se concretó el 27 de junio de 1929 por un valor de 20.177.705,59 ptas, y tras ser incluida en las líneas de Oeste- Andaluces, paso en 1941 a formar parte de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

Una vez que los primeros kilómetros de ferrocarril fueron una realidad en el ámbito del sureste, las compañías mineras comienzan a interesarse por unir sus cotos a las líneas de ferrocarril. De las primeras en concretar su conexión ferroviaria, la empresa The Alquife Mines construyó un ferrocarril desde el yacimiento minero de esta compañía en Alquife (Fig. 15), a los pies de Sierra Nevada, que se uniría a la línea de Linares a Almería en la estación de La Calahorra y Ferreira. Este ramal, que sólo pudo ser de transporte de mercancías, se puso en explotación el 27 de diciembre de 1899 y mantuvo un tráfico constante de mineral de hierro hasta el año 1973, cuando la compañía minera decide abandonar la explotación de Alquife.

Una vez que el mineral de hierro llegaba a Almería, era almacenado en muelles y andenes próximos a la estación de ferrocarril y al propio puerto de la capital, a la espera de ser embarcados para los altos hornos ingleses principalmente. El sistema de embarque era lento y antieconómico, lo cual hizo buscar a la compañía de Alquife un nuevo sistema de embarque que agilizase la carga y redujese el tiempo de atraque de los barcos.

Con este fin se construye (1902-1904) un embarcadero metálico conectado mediante tramos metálicos y arcadas de fábrica a la estación de ferrocarril de Almería. Enclavado en el centro de la bahía de Almería, le cupo el honor de ser inaugurado por el rey de España Alfonso XIII, el 27 de abril de 1904 y mantuvo su actividad hasta el cierre de las minas en 1973.
Se puede observar algunas fotografias antiguas del proceso de construcción, recogidas en el Archivo Historico provincial de Almería (Fig.16).

Soluciona el reto del atraque de grandes barcos cargeros cerca de la costa, lo podemos observar en las fotograficas recogidas en el Archivo Historico dias despues de su inaguración (Fig. 17-19). Recogiendo así la experiencia inglesa de los primeros muelles a comienzos del siglo XIX.

Ubicado a levante del puerto, paralelo a su muelle, domina el fuerte costero de la ciudad. Su céntrica situación y consecuencias de polución y suciedad supusieron en el reciente pasado desconfianzas entre el cargero y los ciudadanos.

Es testimonio y símbolo del siglo minero almeriense, de la época floreciente de la mineria y el hierro junto a la Estación de Ferrocarril (Fig. 79) y el Mercado Central (Fig. 71-72).

Nace la estación, grandes arcos de cantería y tramos de estructura metálica van salvando el desnivel requerido y el paso desde la ciudad hasta los barrios de levante. La estructura del segundo tramo apoya sobre pilotaje incrustado en el fondo marino.

Fig. 15. Mina de Alquife en los primeros años del ferrocarril. Fondo Asafal.

Fig. 16. .El embarcadero de Alquife o "Cable Inglés" durante su construcción, 1903. Archivo Histórico Provincial Almería.

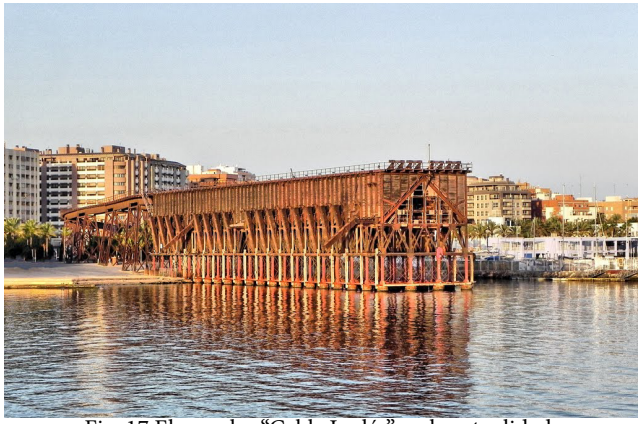


Fig. 17.El popular "Cable Inglés" en la actualidad. Fondo Asafal.

El cargadero (Fig.17), propiamente dicho, es de una gran complejidad técnica al unir en una estructura el muelle de descarga y el almacén de mineral. Es representativo de la evolución tecnológica de lo que hoy consideramos "arqueologia industrial".

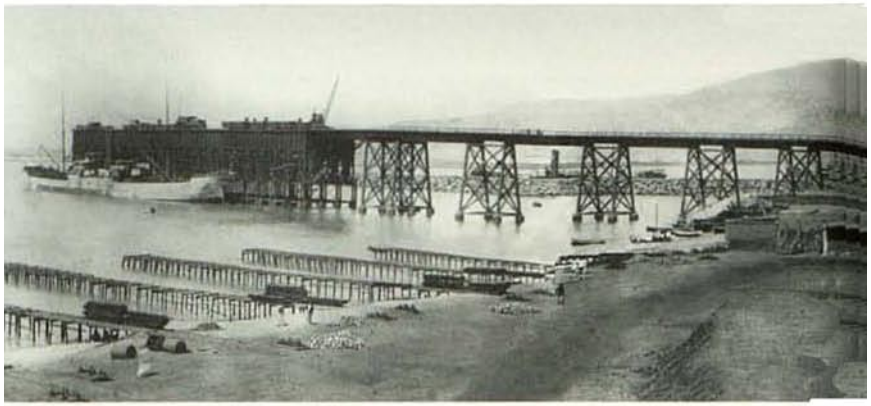
Es capaz de llevar cuatro cintas transportadoras longitudinales. Recogiendo el mineral de las tolvas lo llevan a cuatro cintas transversales que lo depositan en las bodegas de los buques atracados a sus flancos. El interior del cargadero alberga los depósitos de mineral con una capacidad de hasta 10.000 toneladas.

En la Imagen panorámica (Fig. 20), una imagen actual de como se ha integrado dicho Cable Inglés con la ciudad junto a un gran parque y el puerto de Almería. Esta es una de los frentes mas importantes y representativos de la ciudad.

En 1998 fue declarado Bien de Interés Cultural por la Junta de Andalucía, y espera a su rehabilitación. En los llanos de Alquife se instala, a partir de 1905, una nueva compañía con la intención explotar y transportar mineral de hierro hasta Almería, se trata de la compañía de William Baird, después conocida como Bairds Mining Co Ltd. En dura competencia con The Alquife Mines, tuvo que construir su propio ramal para enlazar con la línea de Linares a Almería en la estación de Huéneja y Dólar, quedando abierta a la circulación el 20 de septiembre de 1916.

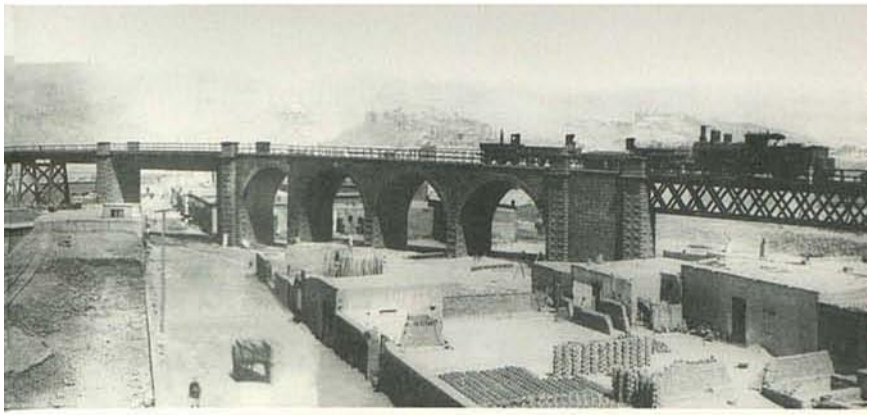
Al igual que su competidora años atrás, Baird tuvo que construir un embarcadero para facilitar la carga de los barcos (Fig. 21). El nuevo embarcadero tuvo una importante y prolongada actividad, y a mediados de los años setenta fue profundamente reformado (Fig. 22), con un sistema de carga mucho menos molesta para la población. Su actividad se ha paralizado por el cierre de la explotación desde octubre de 1996.

Además de los ya reseñados, existieron numerosos puntos de la línea férrea que contaron con ramales o puntos de embarque de mineral extraído en cercanías del trazado ferroviario. *La Société des Mines* de Beires construyó un cable aéreo, desde este punto hasta la estación de Doña María y Ocaña (Fig.23) en la línea de Linares a Almería en el año 1904. Con escasa capacidad de transporte tuvo un rendimiento poco satisfactorio y fue traspasada su explotación a la compañía *The Soria Mining* en 1907. Esta compañía mantuvo el servicio hasta 1921.



The Alquife mineral loading bay, also known as the Cable Inglés, a few years after its inauguration in 1904.

Fig. 18. The Alquife mineral, tambien conocido como Cable ingles, despues de un dia de su inaguración. 1904 . Archivo Historico Provincial. 2016



El cargadero de mineral de Alquife, el Cable inglés, a los pocos años de su inauguración en 1904.

Fig. 19. The Alquife mineral, tambien conocido como Cable ingles, VArios dias despues de su inaguración. Archivo Historico Provincial. 2016

Fig. 20. TVista general panorámica del Cable inglés junto al parque de las Almadrabillas. 2016

Fig. 21. Construcción del embarcadero Bairds, 1915
Fondo Sánchez Picón.

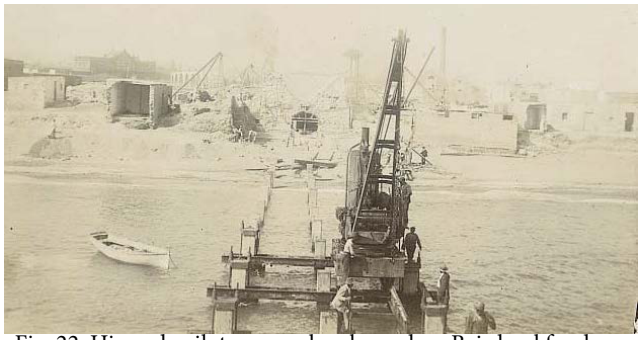


Fig. 22. Hinca de pilotes para el embarcadero Bairds, al fondo se puede observar la estación de ferrocarril de Almería, 1915.
Fondo Sánchez Picón.

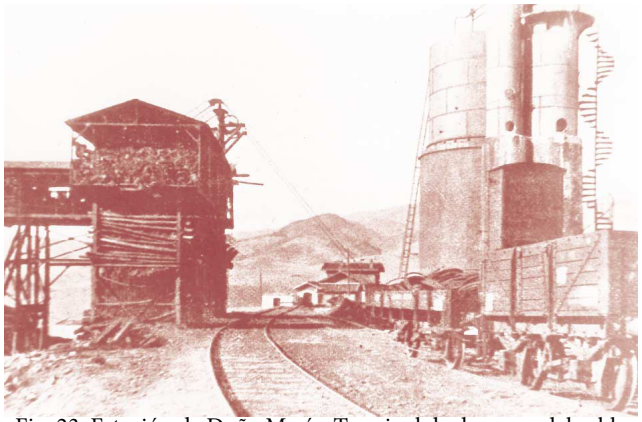


Fig. 23. Estación de Doña María: Terminal de descarga del cable minero de Beires. Fondo BDPA.

Bajo la iniciativa de Thomas Morell, que ya explotaba el ferrocarril de Sierra Alhamilla, se construyó un ramal de ancho normal entre el pueblo de Gérgal y su estación, para así facilitar el transporte de mineral que afluía mediante diversos cables aéreos al punto conocido como Cruz de Mayo. La línea se puso en servicio el 27 de julio de 1901 y se mantuvo en actividad hasta los años 30.

1.4. Evolución de la Línea Almeria-Linares

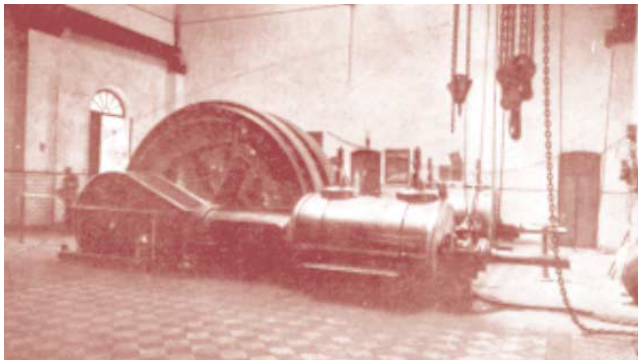


Fig. 24. Central Termoeléctrica de Santa Fe
Fondo Asafal.

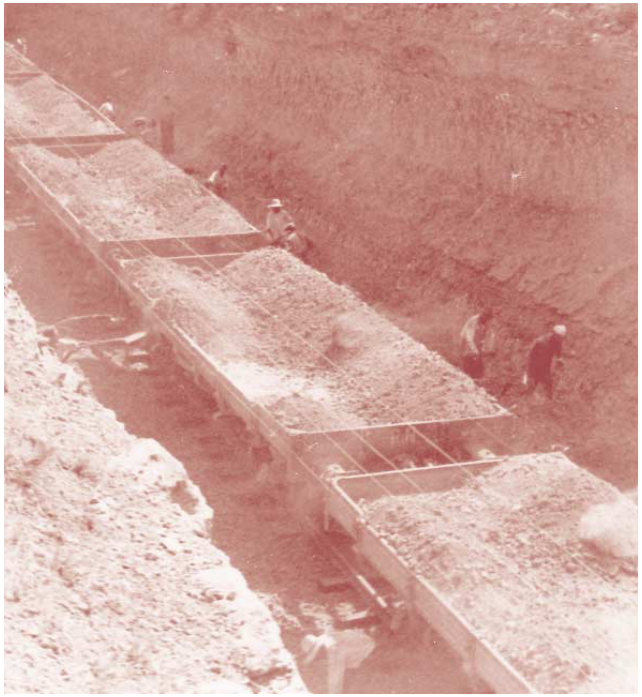


Fig. 25. Obras y trabajos en la línea en los años 50.
Fondo Museo del Ferrocarril

Según Martínez Gómez (2002) el primer gran hito de renovación técnica de la línea se produjo en el mes de febrero de 1911, con la inauguración de lo que sería el primer tramo electrificado de ferrocarril en España, entre las estaciones almerienses de Santa Fe- Alhama y Gérgal (Fig. 24). A lo largo de estos 22 Km, que constituían la rampa más dura de la línea con una pendiente media que se aproximaba a las 27 milésimas, se estableció un sistema de alimentación eléctrica por corriente trifásica a una frecuencia de 25 periodos y una tensión en red de 6.000 voltios.

La energía necesaria para la alimentación de la red se conseguía con la central térmica construida en las inmediaciones del pueblo de Santa Fe de Mondújar (Fig.25), en el margen del río Andarax. En la actualidad, aún se puede ver la imponente chimenea de la central entre los naranjos que rodean al pueblo. Los constructores de la línea electrificada y del material motor fueron los suizos de la Brown-Boveri, que en un primer momento suministró cinco vehículos motores (nº 1 al 5), para años más tarde, cuando la electrifican se extendió entre Gádor y Nacimiento, incorporar dos motores más.

El objetivo de esta mejora tecnológica era el optimizar el transporte de mineral, principal tráfico de la línea, para así mejorar tanto las velocidades como las capacidades de transporte de cada composición, intentando evitar de esta manera el peligro de estrangulamiento de la demanda, con el consiguiente perjuicio para las compañías mineras.

El nuevo sistema de tracción sólo estuvo pensado para el transporte de mercancías, y el servicio de viajeros quedó marginado de esta mejora.

En una línea como el trazado de Linares a Almería, que atraviesa frecuentes divisorias y fuertes pendientes y reducidos radios de curva, en los que el esfuerzo del material sobre la superestructura viaria es enorme, es lógico pensar en el gran desgaste que sufren todos estos elementos de la línea férrea.
El deterioro de carriles y traviesas, además del mantenimiento de otros elementos de la infraestructura ferroviaria —puentes y viaductos—, hizo de esta línea, con el paso de los años y la escasa re-inversión, presentar un estado deplorable y muy deficiente.

El conflicto civil de 1936-1939 no hizo sino degradar su situación. Pero hubo que esperar, tras pequeñas y limitadas reformas, hasta los años setenta para que la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe), afrontara una renovación integral de la línea.
En la que se incluía un cambio completo de traviesas, carriles y balasto. Así mismo, se sustituyeron los tramos metálicos más largos —Guadalimar, Salado, Hacho, Victoria y Andarax— por modernos viaductos de hormigón (Fig.26), en unos casos, o se renovaron con nuevos aceros en otros, para permitir el paso de locomotoras más potentes y pesadas que mejoraran las relaciones de transporte en la línea. De igual manera se hicieron ligeras mejoras en el trazado, pero sólo afectando a algunos radios de curva que se vieron aumentados.

Fig. 26. Renovación de tramos metálicos en el puente del Salado a finales de los años 70. Fondo Miguel Cano.

Fig. 27. Una locomotora eléctrica serie 289 arrastra un tren minero junto a la subestación de Nacimiento en 1995. Fondo Asafal.

La última gran reforma de la línea se produjo en 1987, con la construcción de 7 Km nuevos de línea férrea (Fig.27) entre las estaciones de Gérgal y Dª María-Ocaña, para así evitar el difícil paso por la estación de Nacimiento, y que tuvo una inversión superior a los 1.000 millones de pesetas.

En la década de los ochenta, Renfe se planteó nuevamente el aplicar un sistema de tracción eléctrica para mejorar la relación de transporte de los trenes de mineral de hierro que ahora provenían exclusivamente de las instalaciones de la Compañía Andaluza de Minas (CAM) existentes en las Minas del Marquesado —el antiguo yacimiento de Bairds—.

Setenta años después volvía a repetirse la historia: se programaba una electrificación ferroviaria destinada únicamente al transporte de mineral y se creaba una isla de tracción eléctrica en la red almeriense sin comunicación con el resto del país.

El sistema ahora elegido era el usual en las líneas españolas, la alimentación se producía por un solo cable de corriente continua a 3.300 voltios y la energía necesaria provenía de subestaciones transformadoras de corriente, tomadas de las centrales de la Compañía Sevillana de Electricidad ubicadas en Atarfe (Granada) y Benahadux (Almería).

En la actualidad, y una vez certificado en 1996 el cierre de las explotaciones mineras, el objetivo debe ser corregir el error histórico del aislamiento de la electrificación ferroviaria de Almería.

Esto permitiría la mejora sensible en diversos apartados de la explotación del ferrocarril en la línea de Linares a Almería y de Moreda a Granada, mediante la modernización del material motor y remolcado que podrá circular por sus líneas, y que garantizará una sustancial optimización en los tiempos de viaje y en la calidad general del servicio.

La última gran transformación que ha tenido la línea, y la más innovadora tecnológicamente, ha sido la completa modernización del sistema de bloqueo de circulación de trenes en todo el trazado. Efectivamente, hasta 1991 la seguridad en la circulación de los trenes se garantizaba mediante la comunicación telefónica entre las estaciones intermedias de la línea, en las cuales los jefes de estación avisaban a sus colaterales de la situación de los trenes que estaban en los trayectos en ese momento. Este sistema, conocido como Bloqueo Telefónico (BT), planteaba, no obstante, ciertos problemas de seguridad, además de impedir un tráfico fluido por la red(Fig.28).

Con la instalación del nuevo sistema automático, conocido como Control de Tráfico Centralizado (CTC), se garantizaba en todo momento la circulación de los trenes que mediante un circuito eléctrico mandaba la señal de su situación a una mesa central desde la que se dirigía todo el movimiento (Fig.29). Además resulta evidente que se aumentaba notablemente la capacidad de transporte de la red.

Fig.28 Teléfono y centralita en un gabinete de circulación. En uso hasta 1991. Fondo Asafal.

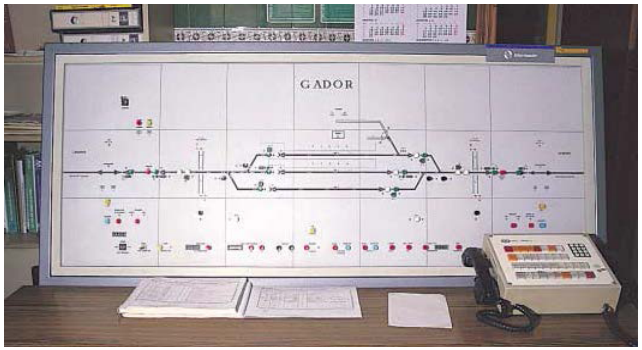


Fig. 29. Cuadro de mando de CTC en Gádor. Fondo Asafal.

Fig. 30. Locomotoras de maniobras Deutz en el puerto de Almería, años 50. Fondo Asafal.

El CTC supuso también la sustitución de las antiguas señales mecánicas movidas mediante palancas, por un avanzado sistema de señales luminosas que cambian automáticamente de indicación (vía libre, anuncio de precaución, anuncio de parada) y le avisan al maquinista de la situación de la vía que tiene por 32 A todo tren 32 delante. Además, incorpora un sistema de comunicación directa entre el Puesto de Mando del CTC y los maquinistas de los distintos trenes que circulan en ese momento por la línea, que se completaba con la puesta en servicio del ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático), ya instalado unos años antes.

Tras la apertura de la línea férrea de Linares a Almería, y desde el primer momento, se consideró necesario la construcción de una vía marítima que facilitara el intercambio de mercancías entre el interior y la salida portuaria (Fig. 30). En 1898, y de manera provisional hasta la conclusión de las obras del muelle de Levante y del Andén de Costa, se materializa esta conexión que permitía, principalmente, la continuidad de mercancías con destino exportador — minerales, uva, esparto— y abaratataba el transporte.

La provisionalidad, con un muy deficiente mantenimiento, se mantuvo hasta el verano de 1925 cuando fue inaugurada oficialmente la vía marítima de conexión de la estación de ferrocarril de Almería con el puerto de su ciudad. Su conexión se mantuvo hasta fechas bastante recientes permitiendo así un intenso y enriquecedor intercambio de mercancías.

El nivel de utilización de la estación señala el desarrollo alcanzado por la comunidad almeriense en los años que siguieron a su construcción, la estación en si tubo una gran misión social ya que durante mucho tiempo el ferrocarril el Almería fue el único medio de comunicación con los centros de poder y decisión del estado y con el extranjero.
Almería cuenta dentro de su provincia con dos tramos de red viaria, un tramo corresponde a la línea de Almería a Guadix y el otro recorre el Valle del Almanzora desde los límites de la provincia de Granada con la de Murcia.

La línea Almería-Guadix es la más antigua y recorre parte del valle del Andarax y Nacimiento hasta enlazar con el surco intrabético en Guadix, tras un recorrido de 74 kilómetros.

Se trata de una vía de sentido único, que tiene que vencer un terreno muy abrupto con pendientes en muchos casos superiores al 15% y con trazados de vía que quedaron al margen de los avances técnicos. Ningún tramo de la red en la actualidad está electrificado, aunque toda la vía en la actualidad se encuentra en proceso de instalación del tendido eléctrico. Hemos de señalar que el primer ferrocarril eléctrico que funcionó en España lo hizo en esta vía en 1911, se electrificó el tramo Gádor-Nacimiento ampliándose después a Gérgal y en 1959 a Almería, pero no llegó a funcionar por resultar antieconómica.

El otro tramo de red ferroviaria que atraviesa la comarca del Almanzora es el de la línea que comunica Alcantarilla con Baza, y su interés reside en esa comunicación secundaria de Andalucía-Levante.

Se trata de una línea que administrativamente cae fuera del marco andaluz pero que resulta tremendamente útil, pues constituye una ruta alternativa muy importante. Tiene un solo sentido con 84 kilómetros de recorrido y sin ningún tramo electrificado, no tiene un buen estado de conservación y su trazado está muy desfasado..
El tráfico de pasajeros se efectúa fundamentalmente en el tramo Almería-Guadix, si bien en otro tiempo el tramo Alcantarilla-Baza fue muy relevante. Para atender las demandas de viaje, se han establecido cinco servicios susceptibles de enlace que atiende las líneas siguientes: Almería-Madrid-Almería (con dos servicios diarios, un Expreso y un TALGO). Almería-Barcelona-Almería (un servicio diario en Expreso).

Almería-Granada-Almería (servicio diario en semidirecto). La ocupación media anual se ha estimado en un 60% de la oferta establecida, lo que es igual 649 viajeros diarios que arrojan un total de 252.000 viajeros al año, cifra casi idéntica a la de pasajeros totales del aeropuerto de Almería, pero superior en el doble a los pasajeros de vuelos nacionales. El mayor índice de utilización lo tiene el Talgo y el menor los Expresos en las clases inferiores.

El tráfico de mercancías transcurre por el mismo tramo principal, de Almería a Guadix, esto es debido a que la base de dicho tráfico está constituida por el mineral de hierro que se extrae en el Marquesado y cuyo volumen de tráfico es de 3.200.000 Tm. lo que supone el 90% del tráfico total de mercancías que utiliza la red ferroviaria. El resto de mercancías viene constituido por productos hortofrutícolas, combustibles, mercancía general y material militar.

Como observamos, el transporte de mercancías utilizando el ferrocarril es insignificante lo cual debería cambiar, dado que esto produciría una descongestión de las carreteras, aumentando la seguridad de las mismas al eliminar camiones pesados del trafico usual, y un ahorro ecológico.

ENTRADA EN SERVICIO POR SECCIONES DE LA LINEA LINARES A ALMERÍA

Fecha	Sección	Kilómetros
23/06/1895	Guadix a Almería	99,834
15/11/1895	Baeza Empalme a Quesada	53,215
22/10/1896	Moreda a Guadix	25,018
18/04/1897	Alamedilla y Guadahortuna a Moreda	21,27
22/03/1898	Huesa a Cabra y Alicún	22,063
05/08/1898	Larva a Huesa	11,985
15/03/1899	Quesada a Larva	8,699
26/12/1899	Ramal La Calahora a Alquife (minas)	11,308
15/10/1904	Linares San José a Baeza Emplame	8,632
20/09/1916	Ramal Huéneja-Dólar a Minas del Marquesado (minas)	14,404
	TOTAL	276,428

Fuente: Francisco Wais.

Al margen de el funcionamiento viario, hemos de mencionar el importante hecho de que la estación este ahora mismo en estado de abandono , ni siquiera puede ser visitada, sus funciones son ahora realizadas por un nuevo edificio que reúne los servicios de trenes y autobuses ubicado junto al monumento estudiado.

Seguidamente se va analizar los trazados de red de caminos del1802 y la construcción de líneas de ferrocarril (Fig.31) documentación extraída de "*A propósito de 100 años del ferrocarril en Almería" Cuellar, Jimenez y Martínez (2002)*.

Fig. 31. Trazados de red de caminos del 1802 y la construcción de líneas de ferrocarril en España. A partir de Uriol (1978) y de Artola (1978)

Esa radialidad presenta ventajas, la potenciación de Madrid como eje político y económico de la nación y la recogida de tráficos radiales ya existentes en los caminos reales del XVIII. En un trabajo de 1972, un grupo de geógrafos de la Universidad de Barcelona, coordinados por Horacio Capel, hizo un estudio de simulación sobre la red ferroviaria ideal que necesitaba España en 1877. Los resultados del análisis se pueden calificar de sorprendentes, pues la simulación resultante coincidía en más del 50 % con la malla de ferrocarriles diseñada por los liberales del siglo XIX. Se justifica así, aunque con matices, la tendencia radial de nuestra red de ferrocarriles.

Se ha recogido información muy valiosa como el siguiente cuadro, ya que esquematiza por fechas la llegada del ferrocarril a capitales de la provincia de España (Fig.32) :

Años	Ciudades
1848-1855	Albacete, Barcelona, Madrid y Valencia
1856-1865	Alicante, Ávila, Badajoz, Bilbao, Burgos, Cádiz, Castellón, Ciudad Real, Córdoba, Girona, Guadalajara, León, Lleida, Málaga, Murcia, Palencia, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tarragona, Toledo, Valladolid, Vitoria, Zamora y Zaragoza
1866-1875	A Coruña, Granada, Lugo y Oviedo
1876-1885	Cáceres, Cuenca, Huelva, Huesca, Jaén, Salamanca, Segovia, Ourense y Pontevedra
1886-1895	Almería y Soria
1896-1905	Teruel

Fig. 32. Fechas aproximadas de la llegada del Ferrocarril a las capitales de provincia en España.

Cuellar (2002) explica como la carencia de infraestructuras en la provincia de Almería ha sido una constante a lo largo de toda nuestra historia reciente, y en el periodo preferroviario la provincia se encontraba en una situación de aislamiento terrestre con el interior peninsular.
Los contemporáneos hablaban de Almería como de una isla en materia de comunicaciones.

La inexistencia de caminos o el pésimo estado de éstos, provocaba que la única comunicación con otros puntos de la Península se realizara a través de los barcos que puntualmente arribaban al puerto para, vía Málaga o Cartagena, proseguir viaje hacía el interior.

La situación geográfica de Almería, en la periferia de la periferia, alejaba a nuestra provincia de los circuitos tradicionales de comercio e intercambio económico.
Dificultaba en una palabra su incorporación a los mercados y círculos de poder.

Esta ubicación desventajosa se veía agudizada por el difícil relieve del entorno provincial que encarecía aún más cualquier tipo de inversión de mejora en infraestructuras. Hay que tener en cuenta que la provincia de Almería, junto a su vecina Granada, son las dos más montañosas del conjunto nacional.

Martínez (2002) explica cómo otros factores, como el escaso nivel de poblamiento o lo débil de su tejido productivo, dejaban a la provincia de Almería en situación de inferioridad para poder acceder al conjunto de inversiones y efectos multiplicadores que traía la construcción y explotación de ferrocarriles.

Fig. 33. Cabecera de El Ferro-Carril. Archivo Diputación Provincial Almería.

Jímenez (2002) defiende que El tren tardó en llegar, pero finalmente llegó a Almería. El primer paso se dio con la promulgación de la ley de 2 de julio de 1870, en la que el gobierno contemplaba la posible construcción de ferrocarriles en puntos hasta entonces huérfanos de este medio. Para facilitar el atractivo inversor se propone una subvención kilométrica de 60.000 pts, con el objeto de alentar las reticencias e incertidumbres de los capitalistas.

Entre las líneas propuestas por la referida ley se encontraban dos en territorio de Almería: una comunicación norte-sur, desde Linares al puerto de Almería; y otra este-oeste, entre Murcia y Granada, que atravesaba el valle del Almanzora. En el olvido había quedado la opción litoral Málaga-Almería-Murcia, que había sido valorada por la Junta Consultiva de Caminos en los debates previos a la ley.

A partir de este momento, y a lo largo de 20 largos años, comenzaría una larga lucha reivindicativa en la prensa y opinión pública almeriense. Surgen por doquier debates y opiniones sobre las conveniencias del trazado. Nacen grupos de ciudadanos que se asocian en plataformas en pro del ferrocarril, aglutinadas en algunos casos junto a la prensa local, que cuenta incluso con algunas cabeceras dedicadas sólo a la demanda ferroviaria. El periódico El Ferro-Carril (Fig.33) puede ser un buen ejemplo de ese espíritu de efervescencia social existente en la provincia.

Desde este momento, las dos líneas previstas, Linares a Almería y Murcia a Granada, iban a proseguir por separado su particular historia que convergería en la década de los noventa con la apertura de los primeros kilómetros. Pero, eso sí, con unos resultados tanto en su trazado como en su objetivo muy diferentes a los que se preveían cuando se reivindicaba el ferrocarril para "sacar a Almería de su aislamiento ancestral".

El ferrocarril de Murcia a Granada, que había sido previsto como la gran línea transversal del sur que uniría Andalucía y Levante, vio subdivididas sus concesiones y limitadas así sus posibilidades integradoras del territorio que iba a recorrer.

Cuellar (2002) explica cómo El otro gran proyecto ferroviario en la provincia servía, entre otros aspectos, para conseguir la conexión de la capital de la provincia con la capital del Estado. Puede estar aquí la principal razón del especial interés que demostraron las autoridades locales y provinciales para impulsar este proyecto. Sería la Diputación Provincial de Almería, con su presidente Alfonso M. Cano al frente, quien abanderaría la lucha de la provincia por poder contar con el ferrocarril en su territorio. La asunción de la redacción del proyecto, que realizaría el joven ingeniero madrileño, afincado en Almería, José Trías entre 1873 y 1875, junto con los frecuentes contactos con inversores locales y nacionales para conseguir un concesionario para el ferrocarril, refrenda el importante papel que desempeñaron las instituciones locales y provinciales para la llegada del ferrocarril a la capital.

A continuación de manera más detallada se va a estudiar el diseño de los trazados y el proceso de construcción de las líneas (fig.34), que iba a ser paralelo en el tiempo, teniendo cronologías muy semejantes.

TRAYECTO	FECHA	KM	LÍNEA
Águilas-Almendricos	01/04/1890	30,6	LORCA A BAZA Y ÁGUILAS (LBA)
Almendricos-Lorca	20/07/1890	23,7	“
Almendricos-Huércal Overa	10/04/1891	18,1	“
Lorca (LBA)-Lorca (AL)	07/03/1892	1,1	“
Huércal Overa-Zurgena	30/06/1892	10,9	“
Zurgena-Almanzora	10/11/1893	10,5	“
Almanzora-Purchena	11/06/1894	20,1	“
Purchena-Serón	17/09/1894	18,5	“
Serón-Baza	16/12/1894	31,1	“
Águilas-Águilas Puerto	27/15/1899	1,2	“ (ramal)
Águilas-El Hornillo	12/08/1903	1,2	“ (ramal)
		167,1	
Guadix-Almería	26/07/1895	99,8	LINARES A ALMERÍA (Sur de España)
Estación de Baeza-Quesada	15/10/1895	53,2	“
Moreda-Guadix	22/10/1896	25,0	“
Alamedilla-Moreda	18/04/1897	21,3	“
Huesa-Alamedilla	22/03/1898	12,0	“
Quesada-Larva	15/03/1899	8,7	“
Lacalahorra-Minas de Alquife	26/12/1899	11,3	“ (ramal)
Linares-Baeza empalme	15/10/1904	8,6	“
Huéneja Dólar-Minas Marquesado	20/09/1916	14,4	“ (ramal)
Almería–Puerto de Almería	01/08/1925	2,3	“ (ramal)
		256,7	
Moreda–Deifontes	14/01/1902	33,9	MOREDA A GRANADA (Sur de España)
Deifontes–Albolote	01/04/1903	16,0	“
Albolote–Granada	02/05/1904	5,9	“
		55,8	
Guadix - Gor	10/11/1906	16,3	BAZA A GUADIX (THE GRANADA
Baza - Gor	15/03/1907	35,6	“
		51,9	

Fig. 34. Cronología de la llegada del ferrocarril a la provincia de Almería

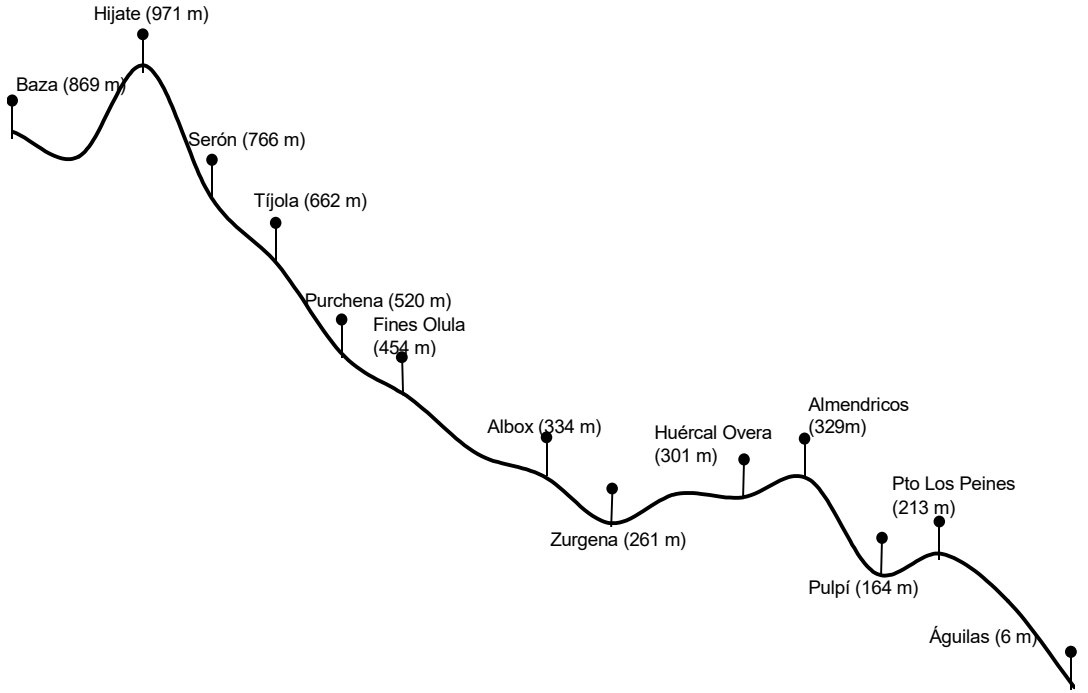


Fig. 35. Enlaces entre Baza y Águilas

Cuellar (2002) defiende que la reducción del proyectado ferrocarril de Murcia a Granada a un ferrocarril de mayores limitaciones territoriales como era el Lorca-Baza-Águilas, (Fig.35)propició la entrada en el proyecto de los intereses de las compañías mineras, que veían en los yacimientos férricos de la sierra de los Filabres el principal mercado de transporte para la línea férrea. La concesión de esta línea la obtuvo la compañía inglesa *The Great Southern of Spain Railway* en el verano de 1887 e inmediatamente comenzaron los trabajos de construcción del ferrocarril entre la ciudad murciana de Lorca y el puerto de Águilas, para continuar desde el proyectado punto de empalme en Almendricos en dirección hacia el valle del Almanzora.

El trazado presentaba unas importantes dificultades orográficas, y se diseñó para favorecer el tráfico de minerales en sentido al puerto de Águilas, acercando las estaciones a los puntos de embarque del mineral y no teniendo en cuenta su proximidad a las poblaciones a las que podría servir. La compañía concesionaria, una vez alcanzada la localidad granadina de Baza de diciembre de 1894, desistió de seguir con la construcción hasta Granada (Fig.35) y, tras varios contenciosos, transfirió los derechos del trayecto de Moreda a Granada a la compañía iba a explotar el ferrocarril de Linares a Almería; mientras que los Sres. Escoriaza se quedaban con la concesión del tramo entre Baza y Guadix.

Un ferrocarril de clara orientación regional se había convertido, a causa de la especulación, en cuatro pequeños ferrocarriles locales de escasa entidad.

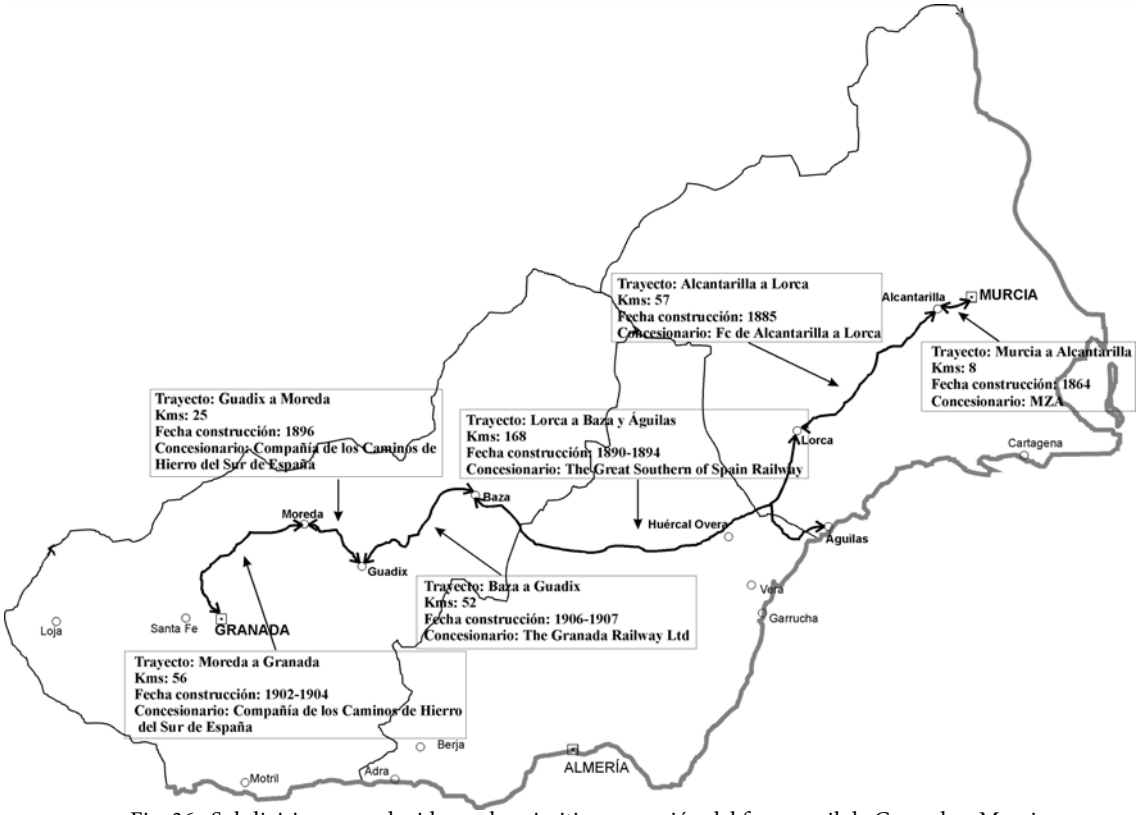


Fig. 36. Subdivisiones producidas en la primitiva concesión del ferrocarril de Granada a Murcia.

Tampoco el ferrocarril de Linares a Almería tendría mayor fortuna a la hora de configurar su trazado y su paso por poblaciones. También en este caso los intereses mineros condicionarían sobremanera la línea y modificarían su diseño para adaptarlo al beneficio de las compañías mineras. Las enormes dificultades que tuvo la línea diseñada por Trías para encontrar una empresa interesada en su construcción provocaron que las sucesivas subastas para la concesión de la línea quedaran desiertas, y a la altura de 1889 se dudaba seriamente que este ferrocarril pudiera ser una realidad.

La línea diseñada (Fig.37) por Trías iba a tener así una importante modificación, que se concretaría en la reducción de 50 km en un claro intento de favorecer la impronta minera, dejando de lado las interesantes intercomunicaciones territoriales planteadas por el proyecto de 1875.

Jimenez (2002) relata que la línea resultante iba a ser un imponente trabajo ingenieril para configurarse como la de mayor dificultad orográfica de todo el ámbito nacional. Ya hemos referido que las provincias de Granada y Almería son las más montañosas de toda la Península Ibérica, lógicamente un ferrocarril diseñado en un 70 % sobre este territorio debía presentar unas dificultades orográficas verdaderamente importantes.
Seguidamente se expondrá un perfil aproximado (Fig.38) de la linea Linares-Almeria.

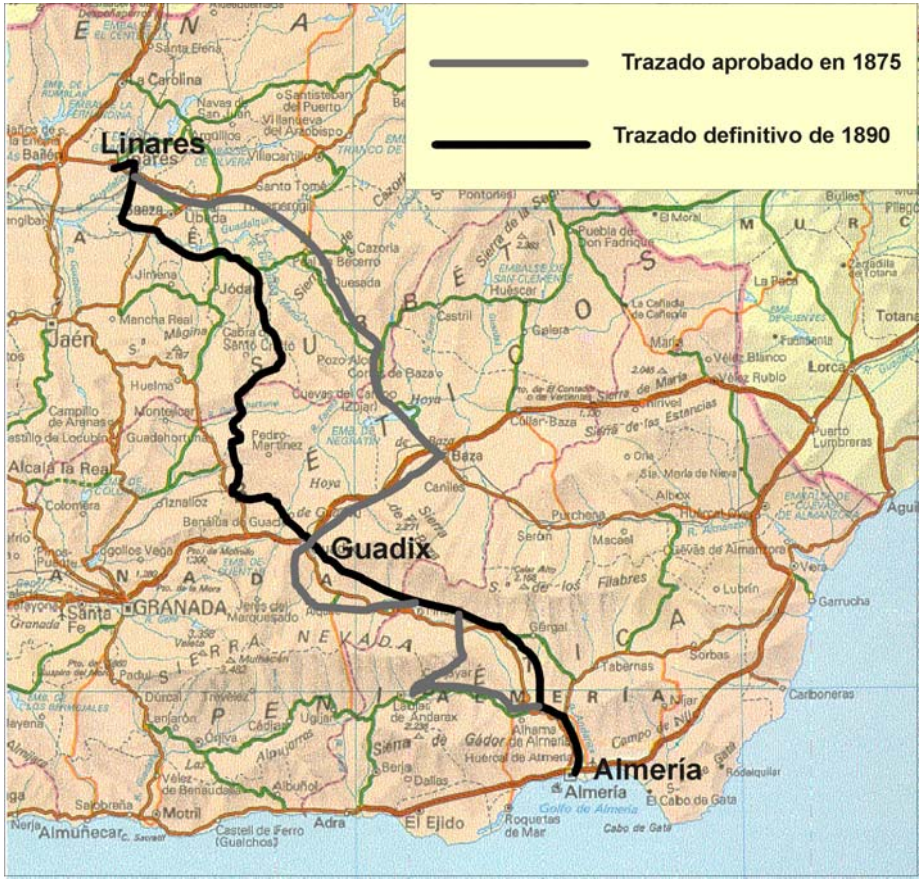


Fig. 37. Comparación de trazados de la línea Linares a Almería (1875-1895)

Cuellar, Jimenez y Martinez (2002) explican cómo Ee mineral de hierro, los yacimientos férricos existentes en las vertientes montañosas de las sierras del sureste, se había convertido, como hemos referido, en el impulsor a la vez de condicionador de la construcción de las líneas de ferrocarril en nuestra provincia. Evidentemente, los resultados de la explotación iban a tener como estrella en los tráficos de mercancías al polvo rojizo de las minas almerienses, que se exportaría por los puertos de Águilas y Almería con destino a los convertidores Bessemer ingleses, para la fabricación de hierros y aceros.

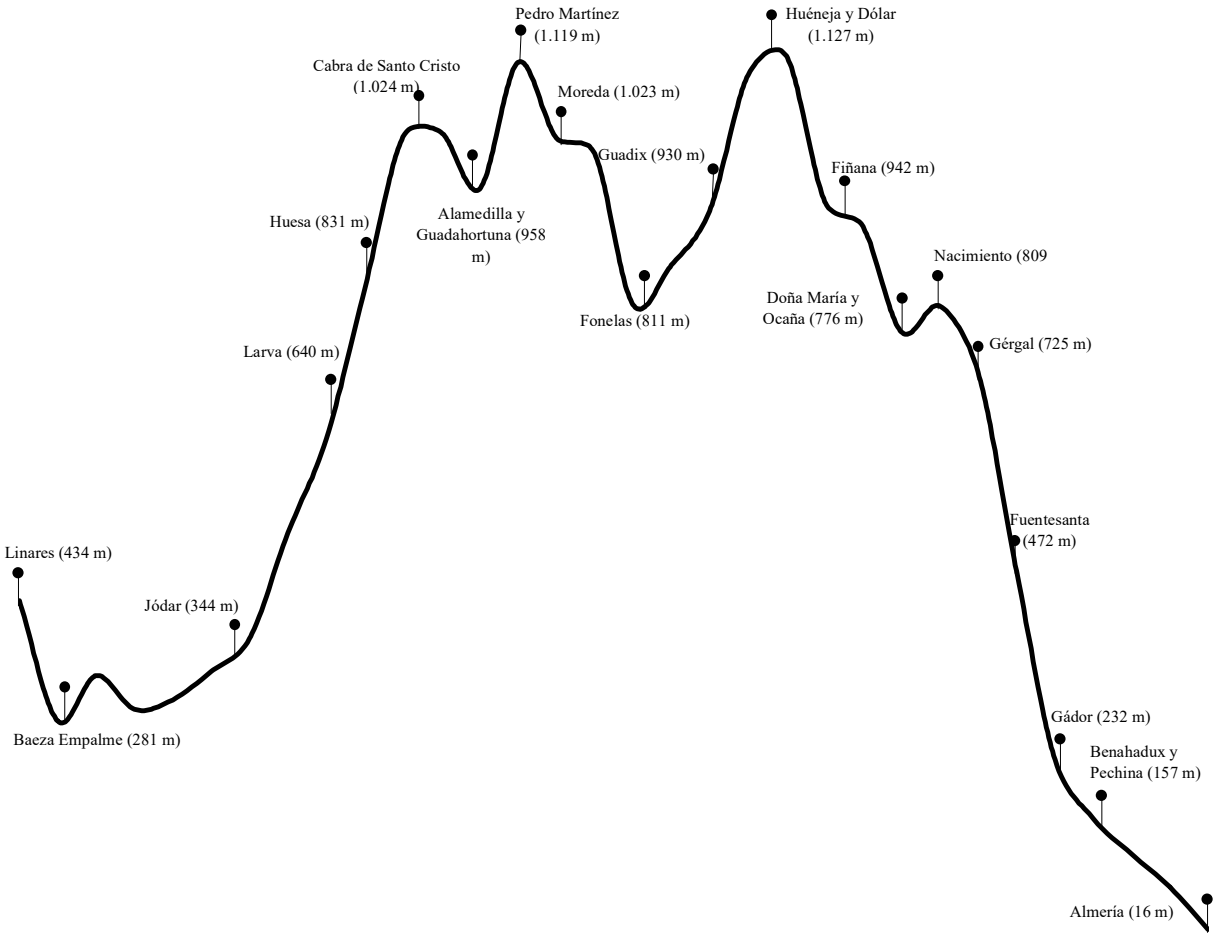


Fig. 38. Perfil aproximado de la línea Linares-Almería

Podemos utilizar como fuente de estudio tanto las estadísticas y memorias publicadas por las propias compañías, así como los llamados Consular Reports e los diplomáticos ingleses en nuestra provincia, los cuales mandaban cumplida información al Parlamento inglés de todas las actividades económicas realizadas en sus puntos de observación.

Las Estadísticas Mineras de España (Fig.39) también ofrecen una valiosa información.
Aunque existen algunas lagunas en la información aportada por estas fuentes, podemos hacernos una idea bastante exacta de la "tiranía" que ejercía el transporte de mineral de hierro sobre el tráfico general en las dos líneas que estudiamos. Su explotación condicionaba sobremanera el desarrollo de otros tráficos más interesantes para el crecimiento del mercado interior de la provincia.

Las cifras de mercancías transportadas por ambas compañías ofrecen algunas similitudes, pero también presentan notables diferencias entre un ferrocarril y otro.

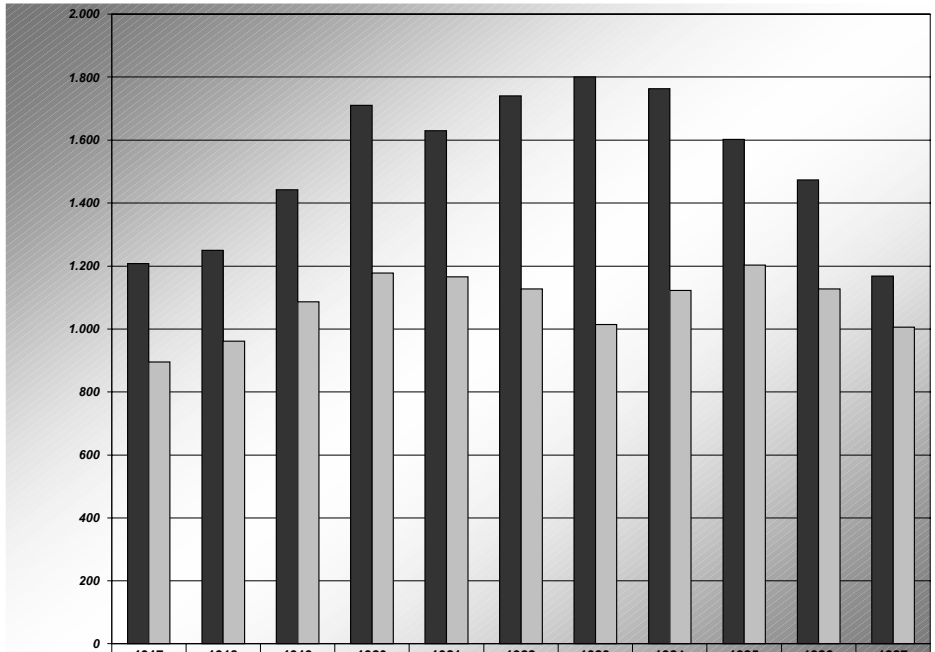
En Sur de España encontramos una mayor diversificación en los productos transportados, sin duda por el efecto acaparador que realizaba la capital de la provincia en la actividad económica y mercantil.

No obstante, esta relativa diversificación queda condicionada por el enorme peso que juega el transporte de mineral de hierro en los tráficos de la compañía, que garantizaba el 30 % de sus ingresos en el transporte del mineral desde los yacimientos de Alquife y de la vertiente sur de la sierra de los Filabres.

	Tm transportadas entre 1917 y 1927		**Pts transportadas entre 1917 y 1927**	
	SUR	LBA	SUR	LBA
Abonos	243.191	60.984	2.034.124	576.744
Aceites, vinos, etc.	346.566	122.971	5.833.935	2.136.734
Azúcar y remolacha	673.359	89.170	4.504.993	400.271
Combustibles (carbón, leña, etc.)	239.879	62.372	3.402.744	370.272
Esparto	188.317	222.351	2.313.040	1.633.194
Frutas y legumbres	124.750	133.088	1.903.963	1.313.559
Harinas y cereales	574.541	300.272	6.206.106	2.746.803
Mármol	0	116.216	0	840.110
Materiales de construcción	150.662	49.093	1.524.070	1.524.070
Minerales	2.161.620	4.184.252	13.017.453	22.645.263
Varios	1.861.882	347.803	25.198.724	4.108.586
TOTALES	**6.564.767**	**5.688.572**	**65.939.151**	**38.295.606**

Fig. 39. Mercancias en Tm y en pts transportadas en las lineas de Sur de España y Lorca-Baza-Äguilas (1917-1927)

Con estos condicionantes, es lógico pensar en la marginalidad del transporte de viajeros en estas líneas. A pesar de la indudable mejora que suponía contar con las ventajas de un medio de transporte más rápido y seguro que las arriesgadas aventuras de los viajes por los casi inexistentes caminos provinciales, las cifras de viajeros por ferrocarril arrojan unas cifras muy modestas, tanto en Sur de España como en LBA.



	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Sur de E.	1208,3932	1249,3724	1442,6354	1710,5469	1629,3359	1740,4818	1800,349	1763,7917	1602,2422	1473,1927	1168,1302
Lba	894,79167	961,6131	1086,1726	1177,6905	1165,5119	1126,625	1013,8929	1123,2738	1203,2202	1126,7857	1006,0536

Fig. 40. Evolución del tráfico de viajeros (por km) en las líneas de Sur de España y Lorca-Baza-Äguilas (1917-1927)

Los resultados económicos de ambas compañías fueron desalentadores, y en el caso de Sur de España, auténticamente ruinosos. Bien es cierto que el nacimiento de estos ferrocarriles coincidió con un periodo de crisis generalizado en muchas empresas ferroviarias españolas. La escasa inversión en infraestructura y material móvil, la caída de la peseta en los mercados internacionales y los procesos de estrangulamiento en la demanda ferroviaria ante el mal servicio dado en general por las compañías, son las características principales de lo que se dio en llamar en la época como "el problema ferroviario".

El político catalán Frances Cambó, ministro de Fomento en aquel momento, indicaba en 1918 que "es indudable que la solución del problema ferroviario es base y supuesto forzoso de la solución de todos los demás problemas de orden económico que tiene que resolver España para salir fortalecida de la actual crisis mundial". Daba, pues, a la situación de los ferrocarriles el rango de problema de Estado y planteaba como alternativa más razonable el rescate de las compañías por parte del Estado y que éste afronte las inversiones necesarias en desdoblamientos de vía, renovación de infraestructura o sustitución de material móvil.

En estas circunstancias ni LBA ni, menos aún, Sur de España fueron capaces de escapar a unos saldos en la mayoría de los casos negativos y que ponían constantemente en duda la continuidad de la explotación. La compañía que explotaba el ferrocarril de Linares a Almería, Moreda a Granada y Guadix a Baza, presentó en sus casi 35 años de explotación unos resultados lamentables: nunca llegó a repartir dividendos entre sus accionistas y la cuenta de resultados presentó de manera recurrente saldo negativo. El duro perfil del trazado y el consiguiente castigo al que se sometía un material, por lo demás deficiente, no hacía sino aumentar los gastos de explotación que frecuentemente superaban a los ingresos de la compañía.

Esta situación deficitaria y la política expansiva de las grandes compañías ferroviarias que se beneficiaban de las economías de escala, hizo caminar a Sur de España a un convenio de arrendamiento con la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Este convenio se plasmó en 1916 y significaba, sino de derecho, sí de hecho el traspaso de la gestión y el control a la compañía malagueña. La red de Sur de España de más de 350 Kms, con un activo de 80 millones y con una plantilla de 2.200 trabajadores, la sexta compañía ferroviaria española, se integraba definitivamente en la red de Andaluces en 1929.

1.6. El modelo de explotación pública. Renfe (1941-?)

Martinez (2002) nos explica que Si la primera mitad del siglo XX, y las décadas precedentes del XIX, se caracterizaron por modelos de explotación privados del ferrocarril, en la década de los cuarenta ya se habían generalizado en el mundo occidental unos modelos de gestión y explotación del sistema ferroviario, en los que el Estado asumía la mayor parte del protagonismo. El negocio ferroviario era observado desde una perspectiva más social, y comenzaba a desarrollar su función de utilidad pública. También los fracasos económicos de los periodos recientes hicieron recaer en manos del Estado toda la responsabilidad de mantenimiento y explotación.

A esta corriente nacionalizadora escapan pocos países, aunque significativos en el concierto internacional. Son los casos de Estados Unidos y Gran Bretaña. Pero la generalidad fue la aparición de empresas estatales, más o menos participadas, que convirtieron al servicio ferroviario en un bien público, los resultados de esta política, 50 años después, no parecen demasiado satisfactorios y la vuelta a fórmulas de gestión privada del ferrocarril abre el abanico de las interpretaciones y análisis sobre los modelos de gestión futura del ferrocarril.

En España, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) se creó en 1941 y supuso la integración en una sola empresa de todas las líneas de vía ancha existentes en nuestro país. El profesor Muñoz Rubio ha analizado cómo se configuró el sistema de indemnización económica a las compañías rescatadas, teniendo en cuenta los años que quedaban pendientes de concesión y el capital social existente.

- La escasez de inversores y desamparo en Almería:

Jiménez (2002) relata que La situación del ferrocarril en Almería tras la nacionalización no mejoró ni mucho menos, al contrario. A los destrozos ocasionados durante la guerra civil hay que sumar el progresivo abandono de inversiones en el que se vieron sumidas las líneas del sureste. Con el nuevo modelo de gestión, éstas fueron asignadas a operativos distintos: las líneas de la antigua Sur de España (Linares a Almería, Moreda a Granada y Guadix a Baza) pasaron a depender de la denominada 3ª Zona, con sede en Sevilla. Mientras, el ferrocarril de Lorca a Baza y el ramal a Águilas era controlado desde Valencia, sede de la 4ª Zona.

El tráfico de minerales continuó siendo el referente casi exclusivo de transporte ferroviario en la provincia. Pero el mercado mundial del mineral de hierro había cambiado y éste se destinaba ahora a cubrir las necesidades del mercado nacional, con lo que progresivamente fueron cerrándose minas y cargaderos en los que su explotación era menos rentable. En la línea del Almanzora se aceleró este proceso, el último en restar servicio fue el cargadero de los Canos, situado entre las estaciones de Tíjola y Serón, que dejó de funcionar en 1969; anteriormente ya lo habían hecho las minas de Serón y Bacares. En la línea de Linares a Almería también se produjeron algunos cierres, como los embarques en las estaciones de Doña María o Gérgal, pero la intensificación de la producción en las minas de Alquife relanzó el tráfico en el conjunto de la línea.

Por otro lado, Cuellar (2002) defiende que el tráfico de otros productos era totalmente simbólico, y sólo en los casos de los combustibles líquidos y en los transportes de piedra natural de la zona de Macael se producían portes significativos. El transporte de mercancías perecederas, como los productos del mar y la uva de Ohanes, también registraron un interesante crecimiento en este periodo con destino principalmente al mercado nacional. Pero la competencia del transporte por carretera iba a hacer marginales a estos tráficos.

Esa misma competencia de la carretera, y la consabida falta de inversiones en la renovación de la infraestructura y la mejora del material móvil, también lanzaría a la marginalidad el tráfico de viajeros. De escasa relevancia y un pésimo servicio, las relaciones de trenes de viajeros prácticamente no aumentaron en este periodo, y a lo sumo se contaba con uno o dos servicios diarios con distintas ciudades como Madrid, Granada o Barcelona. El indicador de la velocidad media del mejor tren existente en cada provincia reafirma la situación de obsolescencia ferroviaria de Andalucía Oriental.

- Cierre de líneas y perspectivas del ferrocarril:

Bien es cierto que en los últimos 150 años se han abandonado o han dejado de prestar servicio muchos kilómetros de ferrocarril en España, pero el más importante proceso de cierre de líneas de ferrocarril se produjo el 1 de enero de 1985. El Consejo de Ministros había decidido el 30 de septiembre del año anterior el abandono de 1.507 km de vías férreas, basándose en lo deficitario que resultaba su mantenimiento.
En el marco del Contrato-Programa entre el Estado y Renfe se consideraba inviable seguir con la financiación de líneas consideradas como "altamente deficitarias", y si no existían auxilios de las administraciones autonómicas o locales para mantener el servicio en las líneas amenazadas de cierre, el servicio ferroviario se suspendería a partir de ese día 1 de enero de 1985.

En el espacio almeriense se sufrió con especial fuerza este proceso, la carismática línea del Almanzora en su trayecto desde Almendricos a Guadix (161 Km) era cerrada al tráfico ferroviario, cortándose así la única conexión ferroviaria existente entre Andalucía y levante español. La medida fue especialmente traumática para la provincia de Almería, que a pesar de su carácter andaluz conserva unas relaciones económico-sociales muy intensas con las regiones levantinas. En cifras, Almería perdía el 52 % de los kilómetros de ferrocarril que tenía con anterioridad y más del 30 % de la población perdía también su acceso al ferrocarril. A partir de 1985 sólo el 50 % de los almerienses (la capital y algunos núcleos del Bajo Andarax y el Nacimiento) tenían un acceso razonable a este medio de transporte, la media andaluza se sitúa por encima del 70 %.

Los nuevos marcos de desarrollo del transporte ferroviario y la evolución tecnológica, además de razones políticas justificadas por las necesidades de desagravios sociales y económicos de tiempos recientes, junto al impulso económico que vive el sureste, hacen prever en el futuro una normalización de relaciones entre el ferrocarril y la provincia de Almería.

La previsible construcción del Arco Mediterráneo y la reutilización racional del ferrocarril en Almanzora, además de la inversión en el corredor regional de Almería a Granada y a Linares, pueden dar como resultado una oferta ferroviaria más racional en una provincia que ya no cuenta con el transporte de mineral de hierro como cliente.
Ahora son las ofertas turísticas de sus playas y sierras y la producción hortícola de sus campos los "ganchos" económicos que han de servir de polos de atracción al ferrocarril. Y en los que, a su vez, éste puede un interesante papel dinaminizador.

2. Contexto Arquitectónico del conjunto Ferroviario de Almería

2.1.- Aspectos generales
2.2.- Crecimiento economico y proyecciones urbanas
2.3.- Arquitectura y urbanismo
    2.3.1.- El neoclacisismo
    2.3.2.- El Eclepticismo
2.4 Edificios anexos relevantes de la ciudad de Almería.

Fig. 41. Vista lateral del antigüo ferrocarril minero, Cable Inglés, Almería. 2016

2. Contexto Arquitectónico del conjunto Ferroviario de Almería

2.1. Aspectos generales

Fig. 42 Almeria: Vista desde la Alcazaba. Archivo Municipal de Almeria

Fig. 43 Vista de Almeria. Puerta Purchena.

Almería no va a permanecer ajena ante estas transformaciones. De hecho su existencia como entidad administrativa con personalidad propia se debe a la ascensión al poder de los liberales y a la reorganización del territorio que promueven en 1834, cuando se crea la nueva provincia que se desgaja del viejo reino de Granada.

Sánchez (2008) explica que sus habitantes se multiplican durante la primera mitad del ochocientos a un ritmo desenfrenado (crecimiento inexplicable si no es por las corrientes inmigratorias) hasta el punto de convertir un territorio semi-despoblado en una de las provincias de mayor densidad de Andalucía, (Fig.42).

Hacia 1800, el territorio de lo que después sería la provincia de Almería debía albergar a unos 170.000 habitantes, lo que equivalía a una densidad de unas 19 personas por km2.

El territorio vacío que siguió a la expulsión de los moriscos a finales del siglo XVI, había sido progresivamente ocupado a lo largo de los siglos XVII y XVIII. Aunque la investigación no ha fundamentado todavía con precisión estos temas, da la impresión de que el siglo XVIII puede dividirse en dos grandes etapas separadas por los años 1750-1760: gran crecimiento, durante la primera mitad, para decaer durante las décadas finales del setecientos, (Fig.43). Lo cierto es que los primeros años del siglo XIX se caracterizaron por una debilidad demográfica que debía enlazar con la tendencia de corto crecimiento que se arrastraba desde las décadas finales del setecientos.

Además, el nuevo siglo amanecía acompañado de grandes dificultades: la Guerra de la Independencia, las epidemias de fiebre amarilla de 1804 y 1811, la gran hambruna de 1812; no es de extrañar, el aumento de la población que se dio entre 1800 y 1820.

Por el contrario, entre esta última fecha, y los años 1850, la provincia vivirá el acelerón demográfico más importante de su historia. En menos de treinta años se superaron consecutivamente los doscientos mil y los trescientos mil habitantes.

Fig. 44. Vista de Almeria. Puerta Purchena y Cerro San Cristobal

El primer censo oficial de población de España, realizado en 1857, adjudicaba a la joven provincia almeriense un cómputo de más de 315.000 personas, lo que suponía una densidad de población de 36 habitantes por km2, ya por encima de las cifras promedio andaluza y española en aquellos años. Estas tasas de crecimiento tan imponentes como las que se dieron entre 1820 y 1850 sólo son explicables por la aportación de una estimable corriente inmigratoria.

Hasta ahora, los especialistas adjudican al desarrollo de la minería. La cual se inicia de manera fulgurante durante esos mismos años, la principal responsabilidad en este fenómeno; pero no habría que olvidar que el avance de la población fue generalizado y afectó también a comarcas distantes de los populosos centros mineros.

A modo de conclusión diremos que la ciudad de Almería, estimulada por la concentración de funciones administrativas que llevaba aparejada la capitalidad de la nueva provincia y por la concentración de buena parte del comercio a través de su puerto, crecería en población significativamente a lo largo del siglo XIX, hasta el punto de triplicarla después de la formación de la provincia de Almería, En la imagen (Fig.44) se puede apreciar las edificaciones que iban surgiendo.

2.2. Crecimiento económico y proyecciones urbanas

Fig. 46. Vista de Puerta Purchena desde el Paseo de Almeria. Archivo Municipal de Almeria.

El crecimiento económico, el desarrollo de las funciones administrativas en la capital de la nueva provincia y los intereses de las nuevas élites sociales, impactan sobre la trama urbana de la ciudad de Almería transformándola profundamente.

Del Antiguo Régimen se había heredado una ciudad conventual, en donde tanto los edificios como los huertos de las congregaciones, ocupaban amplios perímetros dentro del recinto amurallado. La desamortización, con la supresión de la mayoría de los conventos, facilitará la puesta en práctica de la remodelación burguesa.

Esta afecta tanto al interior de la ciudad, con el trazado de nuevas calles y la urbanización de las huertas de los dominicos (Plaza de Santo Domingo) y San Francisco (Plaza de San Pedro) o la intervención realizada en la Plaza de la Constitución, añadiéndole una crujía porticada, como a la ciudad extramuros, que desaparece con la operación de derribo de las murallas que se inicia en 1855, (Fig.45). En el plano lateral se puede apreciar como se ha expande la ciudad hacia el mar. Se mantuvo su estructura después del derribo de las murallas .

Fig. 45. Plano de Almería. Arq. Municipal D. Gabriel Pradal Ruiz. (1897) Archivo Municipal de Almeria.

Fig. 47. Vista Paseo de Almeria y Boulevar. Archivo Municipal de Almeria.

Esta decisión permite un ensanche urbano hacia Levante, a la vez que la apertura de las calles que se convertirán en los emblemas de la nueva ciudad burguesa:

El Paseo de Almería y la Puerta de Purchena, principalmente y el trazado del bulevar, camino del mar, culmina el nuevo eje urbano de Almería. (Fig.46-47)

La economía, por otro lado, va a vivir pendiente de las alternancias de los mercados internacionales como nunca en las centurias anteriores. La economía se recupera con la explotación de las minas de hierro y carbón, la agricultura conoce su período de apogeo con la uva, la construcción del puerto, el derribo de las murallas, el trazado del paseo, etc.

El desarrollo económico provincial del siglo XIX, impulsado o presionado por el crecimiento demográfico, obligaba a acabar con el aislamiento en comunicaciones. Los viejos carruajes y los caminos de tierra eran inviables por su lentitud y para un cierto volumen de mercancías. Este desarrollo, unido al crecimiento demográfico de la ciudad y a la fuerte expansión urbana obligaría a realizar las dos grandes obras de la infraestructura almeriense, el puerto y el ferrocarril.

Las comunicaciones serán la gran tarea pendiente durante la mayor parte del siglo y la construcción del puerto y del ferrocarril una necesidad que tardó mucho en verse satisfecha.

La estación será el símbolo de los cambios y del progreso del siglo XIX para la ciudad. La riqueza que aportaron la minería, primero del plomo y luego del hierro y la comercialización de la uva de Almería, dieron a esta provincia un desarrollo y unas expectativas económicas desconocidas desde la época musulmana.

En la segunda mitad del siglo XVIII se comienza a configurar un nuevo estilo: el Historicismo, la expresión arquitectónica del estado burgués y finalizando en crisis a comienzos del siglo XX. Este estilo, que considera la historia como base de legitimación de la labor arquitectónica, presenta en Almería tres etapas bastante definidas: el Neoclasicismo, el Eclecticismo y la Crisis del Historicismo.

2.3. Arquitectura y Urbanismo

Fig. 48. Fachada principal Catedral de Almería, 2016

Fig. 49. Vista interior de la Catedral de Almeria. 2016

2.3.1. El Neoclacisismo

El interés arquitectónico por la Historia se va a centrar en el Mundo Clásico. La revisión de valores que plantea la Ilustración condiciona en buena parte la vuelta a los orígenes, lo que significa centrar de nuevo la atención en el antiguo mundo romano y griego.

Tiene ciertas connotaciones estilísticas, como racionalidad, sobriedad, etc. que encajan perfectamente dentro de los planteamientos ideológicos de la burguesía, que intenta poco a poco llegar a los puestos de poder político y económico.

Sánchez (2005) explica que la aparición del Neoclasicismo en Almería no se muestra hasta 1780 aproximadamente y se prolonga bastante, por lo menos hasta 1860.

Aparece un nuevo estilo de arquitectura que destacara por sus edificios religiosos, públicos, higiénicos y domésticos. A modo de ejemplo se citan algunos edificios representativos como la Catedral de Almería, el Mercado central, la Iglesia San pedro.

En 1779, el cabildo catedrático decidió construir el claustro de la catedral de Almería, aunque hasta 1786 no se iniciaron las obras (Fig.48). Fue un proyecto, preparado por el arquitecto Juan Antonio Munar, que dio lugar a unos monumentales pórticos de riguroso clasicismo, con arcos de medio punto sobre pilares, enmarcados por medias columnas jónicas sustentando entablamentos. La sobriedad de esta construcción chocaba con la arquitectura anterior de la catedral más inclinada hacia lo decorativo. En la Fig.49, se puede observar la grandeza y delicadeza del interior de la Catedral de Almería.

El mismo Juan Antonio Munar fue el arquitecto de otra gran construcción religiosa y neoclásica en la capital: la iglesia parroquial de San Pedro (Fig.48), que hasta la desamortización fue del convento de San Francisco y que como tal fue construida con unas pretensiones que superan cuantos templos se levantaron a caballo entre los siglos XVIII y XIX.

Aparecen nuevas construcciones higiénicas y de la salud, como son los nuevos hospitales, balnearios, baños, cementerios, etc. Las preocupaciones por la higiene acaban mejorando el abastecimiento de agua a las poblaciones, materializándose esta mejora, en algunos casos, en fuentes de cierto carácter monumental.

El nacimiento y expansión de la vivienda neoclásica va íntimamente ligado a la aparición y afianzamiento de la burguesía almeriense entre las últimas décadas del siglo XVIII y las primeras del XIX, gracias, al florecimiento minero.

Fig. 50. Vista Frontal Igesia San Pedro. 2016

Fig. 51. Vivienda neoclásica tipica de Almería. Archivo Municipal Almeria.

En su desarrollo podemos distinguir dos fases. La primera, ocuparía cronológicamente los últimos años del siglo XVIII y tal vez las primeras décadas del XIX, viene a ser un eslabón intermedio entre la casa señorial del Antiguo Régimen y la vivienda característica de la burguesía liberal, que constituye la segunda y fundamental fase de la arquitectura doméstica almeriense del Neoclasicismo. (Arquitectura de Almeria. 2006, Junta de Andalucia. Colegio de Arquitectos de Almeria)

Según Langle(1978), la primera vivienda neoclásica tiene una o dos plantas, (Fig.51) con fachada perforada por huecos de tamaño relativamente uniforme y distribuidos con cierta simetría. Su elemento más representativo es la portada, que tiende a situarse en el vano central de la planta baja, con dos jambas en forma de pilastras de plinto abajo, grueso bocel como base, fuste liso y capitel a modo de triglifos con sus correspondientes glifos, régula y gotas; entre estos capiteles-triglifos se sitúa una metopa muy apaisada, lisa y con los bordes rehundidos, que hace las veces de dintel; encima se vuela una cornisa clásica que se convierte en la repisa del balcón, (Fig.52).

La segunda y principal fase de la arquitectura doméstica neoclásica en Almería está constituida por una vivienda que constituye un tipo perfectamente definido en su estructura y ornamentación.

Por lo general, son edificios unifamiliares de dos plantas con cubierta plana organizados en torno a un patio cubierto que sirve también para la ubicación de la escalera. La fachada, rectangular, aparece perfectamente enmarcada por un zócalo, resaltes laterales, cornisa de separación de plantas y entablamento como remate. Construcciones con estas características se sitúan en el casco antiguo, otras más pobres, por lo común de una sola planta, ocupan los barrios periféricos del casco antiguo (Fig.53).

Por último, las edificaciones más tardías se asientan en el incipiente ensanche que se produce a partir del derribo de las murallas en 1855, por las calles que aparecieron con la urbanización de la huerta del desamortizado convento de San Francisco.

Jiménez (2003) defiende que, en este periodo aparece en Almería un nuevo concepto de ciudad debido a que poco a poco va sufriendo una serie de cambios debido al florecimiento minero, el desarrollo del comercio, la aparición de industrias, etc. Al mismo tiempo, aumenta la población y como consecuencia de la evolución política, Almería acaba convirtiéndose en la capital de la provincia de su nombre.

Dichos profundos cambios se producen sobre una estructura urbana arcaica: las construcciones religiosas ocupaban una gran superficie de terreno, una red viaria estrecha y tortuosa, un recinto amurallado y unos servicios desfasados por el aumento de la población.

Como resultado, se produce la crisis de la ciudad antigua, que se arrastrará durante las primera décadas del siglo XIX, agravándose paulatinamente.

Fig. 52. Ejemplo Vivienda dos alturas. C/ Rambla Obispo Orberá. 2016

Fig. 53. Vivienda tipica del casco antgüo de Almería. 2016

Fig. 54. Vista general Plaza de la Constitución, Almeria. 2016

De ella, se comenzará a salir a partir de la década de 1830-1840, cuando los cambios políticos empiezan a adecuarse a la nueva situación socio-económica y la burguesía alcanza el poder. Esta dará la solución a la crisis, que se articuló en cuatro aspectos fundamentales.

1º.- Eliminación del carácter conventual de la ciudad mediante la desamortización, lo que supone en la práctica el paso de la mayor parte del suelo urbano a manos de la burguesía.

2º.- La aparición de la primera normativa tendente a controlar el desarrollo urbano, con especial incidencia en el intento de adecuar el trazado viario del casco antiguo a las nuevas necesidades del comercio, el tránsito, la higiene y la seguridad pública.

3º.- El comienzo de la adaptación de los primeros servicios urbanos, estableciendo el primer alumbrado público de forma permanente, preparando el primer proyecto para la mejora del abastecimiento de agua, pavimentando calles, haciendo jardines como los de la Glorieta, construyendo soportales en la plaza de la Constitución (Fig.54) para la celebración del mercado, etc.

4º.- El derribo de las murallas a partir de 1855, unificando el intramuros y extramuros de la ciudad, facilitando el transito y revalorizando las huertas de las conventos desamortizados y las extensiones inmediatas a las fortificaciones como solares privilegiados en la inminente expansión de la ciudad.

2.3.2. El Eclepticismo

El Neoclasicismo, como Historicismo unitario, basado en la tradición arquitectónica clásica, imbuido en ocasiones de fuerte rigurosismo en la aplicación de las reglas académicas, se muestra aún pujante hasta la década de 1850-1860 tal y como describe Langle (1965). A partir de ahí se produce un giro se consagra desde 1870. El carácter uniforme del primer Historicismo se sustituye por la utilización de múltiples lenguajes arquitectónicos de origen también histórico: Neogótico, Neorrománico, Neoárabe, Neomudéjar, etc.

Es la consecuente evolución de un estilo basado en la Historia, que si en un principio daba como válida la inspiración en el mundo clásico, no tiene ahora más remedio que asumir los nuevos lenguajes descubiertos por la investigación en el campo de la Historia del Arte.

La misma corriente neoclásica se prolongará, pero perdiendo su personalidad académica, por una parte con el abandono de las reglas de composición, que en el nuevo ambiente de la multiplicidad de lenguajes, pierden su razón de ser como configuradoras de una estética exclusivista; por otra con la aparición de un recargamiento ornamental ajeno a la sobriedad del puro Neoclasicismo, recargamiento ornamental que ahora se nos manifiesta como la expresión más clara de la opulencia y ostentación de la burguesía firmemente establecida.

Fig. 55. Vista Ayuntamiento de Almería. Actualmente en restauración, 2016.

Fig. 56. Vista Fachada principal. Compañia Maria. 2016

Fig. 57. Vista del actual Palacio Episcopal. Imagen propia

El Eclecticismo se mueve así entre la multiplicidad de lenguajes como característica fundamental, y el uso arbitrario de las reglas de composición académicas y el recargamiento ornamental como notas complementarias.

En esta etapa, que será un renacimiento de la Restauración, iniciada con la vuelta de los Borbones al trono de España en 1875, distinguiremos también varios tipos de edificaciones: religiosas, funerarias, publicas (colegios, el ayuntamiento) (Fig.55) y domesticas.

En los edificios religiosos fue importantísima la figura del obispado D. José María Orberá y Carrión. Restauro la diócesis en todos sus aspectos, desplegando una gran actividad constructiva promoviendo un considerable número de importantes obras que significaron el renacimiento de la arquitectura religiosa almeriense eclipsada durante las décadas centrales del siglo XIX. El arquitecto que dirigió las obras promovidas por el obispo Orberá fue Enrique López Rull, que así se convierte en el autor más representativo de la arquitectura religiosa almeriense del Eclecticismo.

La obra más importante en este sentido fue la Compañía de María, está presidido por la Iglesia que deja a uno y otro lado de las dependencias conventuales y colegiales. El templo, de configuración basilical y cúpula octogonal sobre el crucero, presenta la interesante solución estructural de emplear parejas de columnas de hierro sustentando los arcos formeros sobre los que descansan las bóvedas que cubren las naves. La fachada de ésta (Fig.56), más las correspondientes al colegio y convento, configuran un amplio conjunto levantado en cantería con tres plantas combinadas con una serie de franjas verticales que destacan por ligeros resaltes, todo ello perforado por huecos cubiertos con arcos de medio punto y apuntados de sabor medievalizante, al que se unen frisos de arquillos ciegos bajo las cornisas superiores.

La actividad constructiva iniciada por el obispo Orberá fue continuada por su sucesor en las diócesis, D. Santos Zárate y Martínez. En su tiempo, el estado construyó el actual palacio episcopal, (Fig.57) según proyecto de los arquitectos Cuartara y Rocafull.

El palacio constituye un edificio bloque, exento y organizado en torno a un patio central bastante sencillo. La decoración se centra en la fachada.
Sin embargo, su lenguaje ecléctico es distinto, ha perdido el purismo histórico que presentaban tanto los elementos clásicos como medievales.

Un conjunto muy interesante de arquitectura funeraria ecléctica, se concentra en el cementerio de San José, (Fig.56) construido a las afueras de Almería entre 1866 y 1867: Se configuró en dos recintos, el primero para enterramiento general y el segundo para vender a particulares o instituciones al objeto de que pudieran levantar en él "capillas, bóvedas y demás monumentos funerarios". Fuera del cementerio de San José, la arquitectura funeraria es menos conocida, destacando algún ejemplo aislado, aunque estaría situado en la provincia.

Fig. 58. Portada principal del ementerio San José, Almería. 2016

Fig. 59. Plaza de toros, Almería. 2016

La importante serie de casas consistoriales construidas o reparadas durante la segunda mitad del siglo XIX, dentro del estilo ecléctico imperante a lo largo del periodo, debe de comenzar por el Ayuntamiento de Almería, remodelado entre 1892 y 1906, (Fig.55) lo que le proporcionó la imagen historicista que hoy conocemos. Se organiza en dos cuerpos fundamentales. Uno abajo formado por un pórtico de arcos de medio punto sobre pilares, se decoró a finales de la centuria con molduras y columnillas. Encima, el cuerpo principal está formado por cinco grandes balcones de gruesas balaustradas, vanos con guardapolvos y óculos encima, todo ello adornado con pilastras, molduras y otros elementos decorativos historicistas.

Por otra parte, el progresivo desarrollo de la burguesía y el crecimiento de algunas poblaciones durante la segunda mitad del siglo XIX, van a crear nuevas necesidades urbanas especialmente en dos campos: el ocio y la educación.

Para entender a estas nuevas demandas se levantarán edificios destinados al esparcimiento y recreo, como plazas de toros (Fig.59)y teatros, o construcciones que tienden a satisfacer las necesidades educativas, como colegios, escuelas, etc.

Dentro de este contexto, se construyeron la actual Plaza de Toros, entre 1887 y 1888, y los dos teatros: Apolo y Cervantes, (Fig.60-61) ambos proyectos historicistas.

Dentro de los edificios educativos, cabe citar, y casi de una manera prototípica dada su cronología y la especial relación que establece entre enseñanza y religión, el antiguo seminario de Almería en la calle Cervantes, construido entre 1850 y 1854. Su fachada es todavía muy severa, ajustándose a los cánones compositivos del Neoclasicismo tardío (Fig.61).Más adelante, durante la Restauración, se construyeron tres grandes colegios dirigidos por religiosas o religiosos: la Compañía de María, la Purísima Concepción y el Jesús.

Las variantes de la vivienda unifamiliar de dos plantas van adquiriendo cada vez más personalidad y consecuentemente mayor importancia. La vivienda plurifamiliar burguesa se generaliza en edificios de dos o tres plantas, como se pueden apreciar en las imágenes(Fig. 64-65-66-67), realizadas por los arquitectos Trinidad Cuartara Cassinello y Enrique López Rull respectivamente. Al mismo tiempo que se destaca una vivienda unifamiliar de planta baja que por sus dimensiones y ornamentación se distingue claramente de la obrera de también un solo piso como se pueden ver en los ejemplos (Fig.62-63) por último, algunos casos de manifiestas pretensiones palaciegas.

Sobre el esquema de fachada de la vivienda de la burguesía liberal comienzan a introducirse novedades.

Fig. 60. Vista general del Teatro Apolo. 2016

Fig. 61. Vista general del Teatro Cervantes. 2016

Aparece un semisótano que monumentaliza la casa al situarla sobre un pedestal, al mismo tiempo que mejora la habitabilidad de la planta baja. La entrada principal pierde su portada, convertida en un hueco escasamente diferenciado de los restantes. Sobre ella, el balcón central se transforma a veces en un mirador. El resto de los vanos se multiplican y alargan considerablemente, produciendo un efecto de verticalismo marcadamente anticlásico.

El interior de las viviendas de mayores proporciones se organiza en torno a un núcleo central formado por la fusión del cuadro de escalera y el patio cubierto, con distintas soluciones.

La remodelación del casco antiguo:

La expansión interna se materializa en la remodelación del casco antiguo. La expansión afecta a la ciudad heredada en dos aspectos: la rectificación y ensanche de calles por un lado y la renovación arquitectónica por otro. Aspectos que en la práctica funcionan íntimamente unidos, pues será con motivo de la renovación arquitectónica de un edificio concreto cuando se plantea el ensanche o rectificación de la calle en la cual se ubica.

Esta labor lenta pero constante de renovación de los edificios del casco antiguo, unida a pequeños pero continuos retoques en el trazado viario de sus calles, va a alcanzar a todos y cada uno de los barrios de la ciudad heredada, a sus calles principales y a sus plazas, produciendo su lenta destrucción tanto en la red viaria como en la imagen edificada, sustituida por la ciudad de la burguesía decimonónica que intenta imponerse también en el centro histórico.

Ensanches y barrios obreros periféricos:

El ensanche o área planificada de expansión urbana, resulta en principio de la imposibilidad del casco antiguo para albergar el crecimiento constante de la población, respondiendo, pues, a un planteamiento cuantitativo.
Sin embargo el ensanche no es sólo eso, responde también, cualitativamente, a la incapacidad de la ciudad antigua para servir de asiento a los nuevos elementos económicos y sociales. Un gran logro urbano del siglo XIX fue el ensanche del Paseo de Almería conectado a la Puerta Purchena, convirtiéndose en uno de los ejes principales de la ciudad (Fig. 66).

Así, los centros económicos (fábricas, mercados, almacenes) potencian los ensanches instalándose en ellos, o bien actúan como focos de atracción, como es el caso del puerto y la estación de ferrocarril. (Fig.67)

Mientras, la nueva burguesía abandona progresivamente el casco antiguo para instalarse en el ensanche de levante, el área de expansión más ventajosamente situada a la que dotará de los mejores servicios urbanos.

Fig. 62. Ejemplo vivienda dos plantas. 2016

Fig. 63. Ejemplo vivienda 2 plantas mas ampliación. Paseo de Almería 2016

Fig. 64. Edificio Banesto. (1906). Antigua casa de los Rodriguez. Paseo de Almería nº 28. 2016

Fig. 65. Casa de la Peña (1907) Edificio historicista. Paso de Almería 2016

Fig. 66. Casa de la Peña (1907) Edificio historicista. Paso de Almería 2016

Fig. 67. Edificios de viviendas y comercio (1910). Ejemplo edificios historicistas. Puerta Purchena, Almería 2016

Fig. 68. Vista aérea del Paseo de Almería XIX.
Ensanche de su tramo central conectado a la Puerta Purchena.
Archivo Histórico Provincial 2016.

Fig. 69. Vista general de la Rambla Federico Garcia Lorca.
Almería 2016

El origen de este ensanche burgués de levante está en el proyecto de prolongación del paseo del Príncipe Alfonso, (Fig.68-70) preparado por el arquitecto José Marín Baldó en 1869.

Este paseo, denominado hoy como Paseo de Almería, es el eje fundamental del ensanche burgués decimonónico que se extiende desde el casco antiguo hasta el trazado de la rambla de Belén, llamada ahora avenida de Federico García Lorca (Fig.69-71).

Como contrapartida, pronto aparece un ensanche destinado a residencia de las clases más bajas de la población: el de poniente, al otro extremo de la ciudad, en una zona de difícil asentamiento, próxima a las instalaciones industriales y portuarias y, por supuesto, siempre escasamente dotado de servicios públicos.

El área fundamental de este ensanche obrero de poniente fue el Reducto, planificado en 1865 por el arquitecto Joaquín Cabrera con el objeto específico de servir de solar a las viviendas de los jornaleros.

Por último se perfila una periferia urbana más allá de los ensanches planificados, asiento de ciertas instalaciones comerciales e industriales, pero sobre todo de barrios obreros, que van desde la auto-construcción a base de cuevas y chabolas, especialmente frecuentes en torno a la rambla de la Chanca, (Fig.72) hasta los planificados y construidos por la burguesía.

Estos últimos constituyen un tipo bastante uniforme tanto por su tipología arquitectónica a base de viviendas de puerta y ventana, como por su morfología con largas calles flanqueadas por sucesivos frentes de casas.

Destacan el barrio de Chamberí, proyectado en 1886 por el arquitecto Trinidad Cuartara Cassinello; el del Inglés, construido en la década de 1879-1880 por el británico Guillermo Hall; el de la Caridad, promovido por la prensa de Madrid en favor de los damnificados por las inundaciones de 1891 y cuyas obras dirigieron Enrique López Rull y Trinidad Cuartara Cassinello; este último fue el autor del proyecto del barrio del Malecón de JardiniNos en 1897, construido por Guillermo López Rull.

La Crisis del Historicismo:

En el último cuarto del siglo XIX comienza a utilizarse el hierro en la arquitectura almeriense, lo que aporta a la arquitectura mayor resistencia, menor peso, escaso volumen, poca mano de obra,etc.

Aunque se acelera su uso por lo económico, por su estética se frenaba ya que no entraba dentro de las ideas del Historicismo.

Se lleva a puntos pocos visibles del edificio, como es el empleo de grandes vigas de hierro. También se utiliza en columnas, y como no se puede ocultar se camufla con unas formas que recuerden a las columnas de piedra y recubriéndolo de ornamentos y color.

A pesar de los problemas que ofrece su inclusión dentro de los Historicismos, se empieza a utilizar en edificios funcionales y símbolos de los nuevos tiempos como el Mercado Central o (Fig.73-74) la estación de ferrocarril (Fig.75), que muestran el hierro de una manera manifiesta.

Desde el punto de vista puramente arquitectónico, la obra más destacada fue la estación de ferrocarril de Almería, terminada en 1893 (Fig.75). En el centro de la misma, por encima del resto de la edificación, se eleva un cuerpo construido básicamente en hierro y cristal, que exterioriza orgulloso su estructura metálica sin vencer la tentación de cubrirse en algunos puntos de ornamentos puramente historicistas. A uno y otro lado de este cuerpo central se extienden otros dos de composición y decoración eclécticas, con pequeños detalles cerámicos que le proporcionan un cierto aire modernista.

El primer síntoma de crisis es la aparición del Modernismo. Sin embargo, el nuevo estilo no será en Almería lo suficientemente fuerte como para inquietar la hegemonía del Historicismo. Después el Eclecticismo continua pero aparecen una serie de nuevas tendencias como son El Neorrenacimiento, el Neobarroco, etc., Corrientes preocupadas sobre todo por el lenguaje decorativo. De esta manera se llega al siglo XX con el nacimiento del Modernismo, difundiéndose especialmente entre 1904 y 1910.

Fig. 70. Vista cruce Avenida Obispo Orberá y Paseo de Almería. 2016

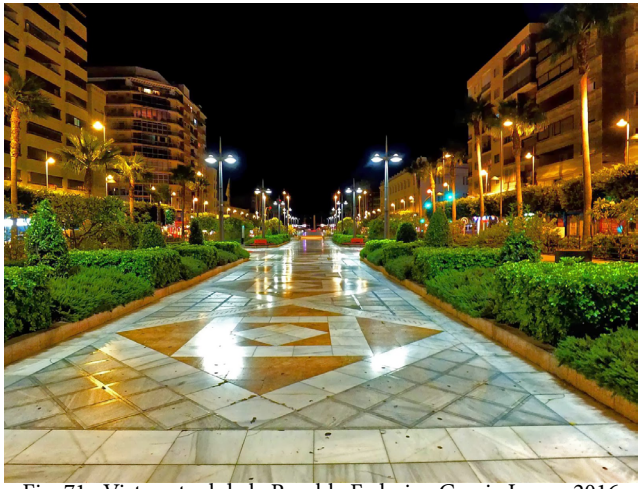


Fig. 71. Vista actual de la Rambla Federico Garcia Lorca. 2016

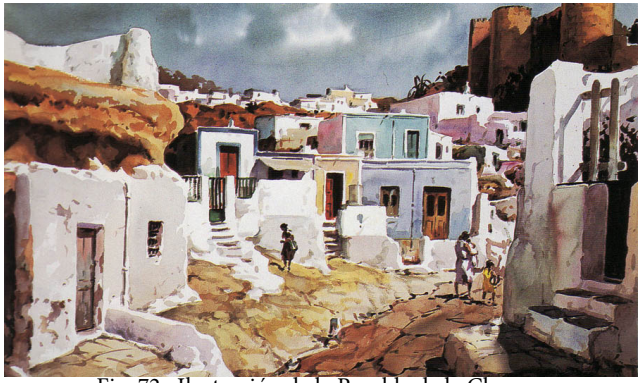


Fig. 72. Ilustración de la Rambla de la Chanca.

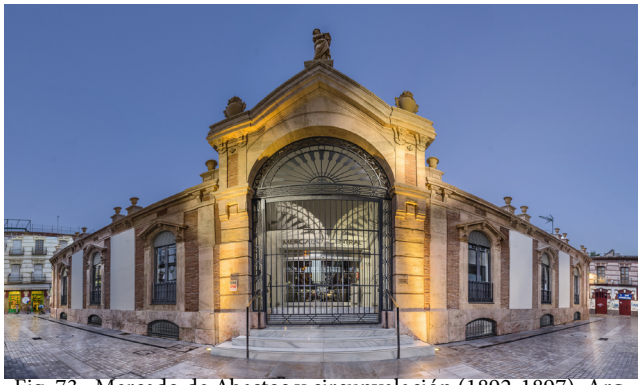


Fig. 73. Mercado de Abastos y circunvalación (1892-1897). Arq. Trinidad Cuartara Cassinello. 2016

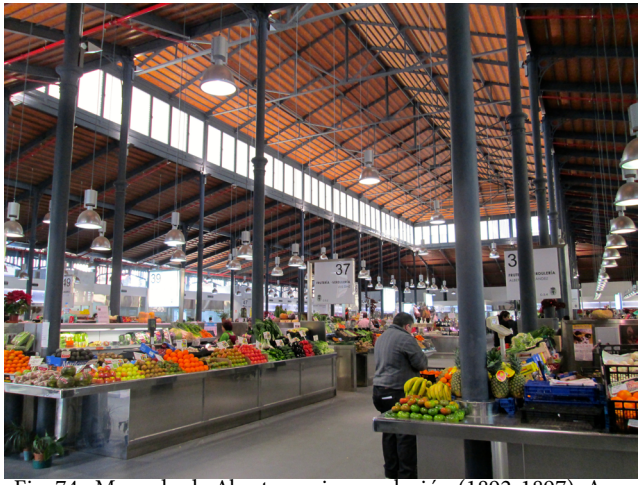


Fig. 74. Mercado de Abastos y circunvalación (1892-1897). Arq. Trinidad Cuartara Cassinello. 2016

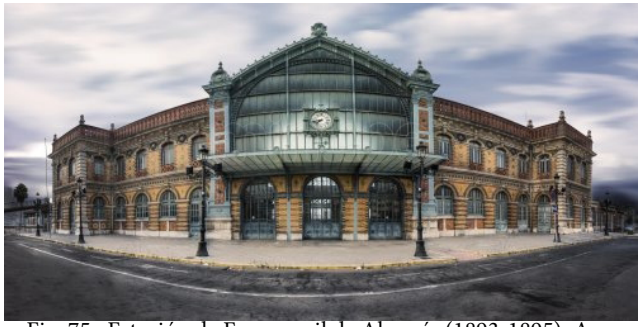


Fig. 75. Estación de Ferrocarril de Almería (1893-1895). Arq. L.Farge / Javier Dahl Sobrino (ampliación). 2016

3. Estaciones y el Ferrocarril

3.1.- Estaciones, el ferrocarril y su influencia urbana
3.2.- Estaciones de ferrocarril
3.3.- Estaciones de España

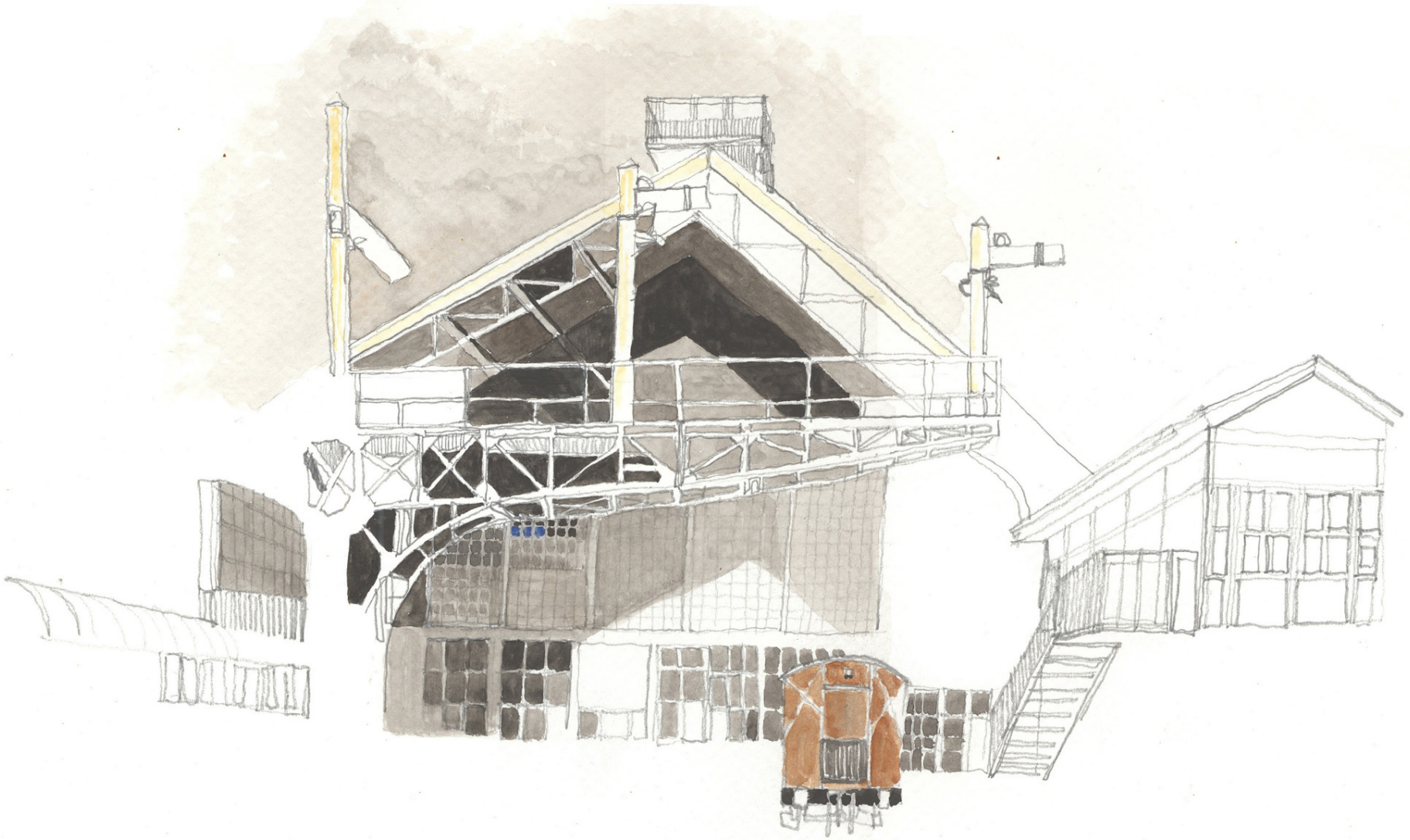


Fig. 97. Boceto a mano alzada de la Antigua Estación de Ferrocarril Delicias (Madrid)

En esta parte del documento se trata de analizar de manera cronológica la construcción de Estaciones de Ferrocarril, su influencia tanto urbana como social y los diferentes tipos de Estaciones que existen en función de las necesidades de cada cuidad.

Para la elaboración de este apartado se ha recogido información de varios libros y autores encontrados en el Archivos Histórico Ferroviario (AHF) y en el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico(IAPH).

3. Estaciones y el Ferrocarril

3.1 Estaciones, el ferrocarril y su influencia urbana

Fig.76 Estación de Manchester y Liverpool

Fig.77 Estación de Liverpool Road

Fig.78 Estación de Crown Street

Aguilar (2005) expone que las primeras estaciones se construyeron en Inglaterra en 1830, en las ciudades de Manchester y Liverpool (Fig.76); Liverpool Road (Fig.77) y Crown Street (Fig.78) respectivamente.

Estas estaciones fueron, más que la propia locomotora, las que permitieron la creación de la primera línea de ferrocarriles.

La estación era un elemento más importante que la locomotora. Ambos eran sencillos cobertizos construidos con cerdas de madera que permitían tan sólo una luz de veinte metros. Este cobertizo, que en uno de sus extremos se sostenía en un muro, estaba flanqueado en el otro por un edificio, muy simple, de dos plantas.

Las estaciones del siglo XIX se compondrán siempre de dos elementos fundamentales: el edificio de los viajeros, cuya construcción estará generalmente cuidada y dirigida por los arquitectos, y el vestíbulo cubriendo los andenes, misión confiada generalmente a los ingenieros.

Existe entre los distintos arquitectos y ingenieros una lucha por la grandeza de las estaciones, por ver quien era capaz de construir la mejor estación, la más grande, o la más bella.

Se empieza a utilizar el hierro y las nuevas técnicas de la ingeniería de dicho material en las estructuras y otros elementos nuevos que van apareciendo en el mundo de la construcción, como, por ejemplo, el vidrio. Diversos estilos florecen en el siglo XIX: el neoclásico, el neogótico, o el neobarroco.

En 1868, se construye una bóveda de setenta y tres metros en la estación de Saint Pancras (Fig.79) en Londres, su ingeniero fue W.H.Barlow, que había trabajado con Paxton en el Crystal Palace, (Fig.80).

A partir de ese momento empieza una sucesión de estaciones, cada una de ellas más grande que la anterior llegándose a conseguir un edificio el cual albergará la Exposición Internacional de París de 1889 (Fig.81). Construido en hierro y cristal, llegaba a tener una luz de ciento quince metros, una altura de cuarenta y cinco y una longitud de cuatrocientos veinte. Se dan por entonces los años del simbolismo.

Fig.79 Saint Pancras, Londres

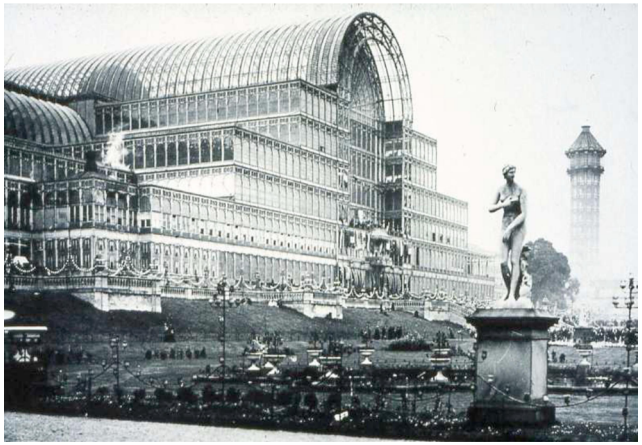


Fig.80 Crystal Palace, Londres

Fig.81 Exposición Internacional Paris (1889)

Desde la creación de las primeras, las estaciones son los ejes, los lugares de mando y articulación de un imperio ferroviario que ha marcado muchísimo la configuración de los países, ha transformado el medio ambiente y, en consecuencia, la relación del hombre con el medio natural, social y cultural. La estación fue uno de los pocos edificios públicos que salieron de la revolución industrial y que ilustra los cambios de la sociedad occidental.

Aguilar (1998) definió que las grandes estaciones del siglo XIX están constituidas por dos elementos fundamentales:

1.- "el edificio de viajeros" - hecho por arquitectos
2.- La gran "marquesina" metálica que cubre los andenes - hecha por ingenieros, que la entienden como un nuevo sistema de construcción.

Estos dos elementos deben ser complementarios para el buen funcionamiento de la estación. La estación es el lugar simbólico de la superación, de los límites que se traspasan. Los vestíbulos con cubiertas metálicas cada vez mas audaces, son el reflejo de la conquista de las velocidades, cada vez mayores, de los trenes.

La estación ha experimentado siempre un papel importante en el desarrollo de la urbanización. Es uno de los nuevos ejes de la ciudad, constituye un punto de articulación esencial alrededor del cual, la ciudad moderna va a extenderse. Engendra una nueva geografía urbana, una nueva lógica de la distribución de los elementos que componen la ciudad.
La estación acelerará y reducirá el crecimiento de las ciudades e incluso de las metrópolis gigantes.

Actualmente las ciudades han ido creciendo englobando en su tejido a las viejas estaciones gracias a que las líneas férreas han podido enterrar.

3.4.- La Estación de Ferrocarril

Las estaciones no son ya tan ruidosas, ni tan sucias a causa del carbón. Las líneas enterradas y la posibilidad de que las cubiertas sobre los andenes no tengan ya que ser tan altas nos introducen en un cambio en que todavía vivimos. Los edificios de viajeros se levantan sobre los andenes, que quedan enterrados, y toda la maquinaria organizativa ha convertido a estas estaciones en otros edificios.

La geografía y "el conocer mundo" dejan ya poco asombro en los viajeros, que valoran más la precisión de los horarios, la comodidad y la reducción de la angustia de la espera.

Arquitectónicamente esta nueva edificación supone un reto ya que no había ningún precedente; era preciso crear una tipología.

El incremento del trazado ferroviario exigiría cada vez estaciones mas grandes, en las cuales se aplicarían todos los avances tecnológicos de países cercanos.

La falta de tipología y la aplicación de las nuevas tecnologías posibilitan el desarrollo de una arquitectura del hierro emancipada de la tradicional, pura. Pero dos factores frenan esta emancipación, en primer lugar el carácter representativo doble que se le otorgará y en segundo lugar la complejidad organizativa de estos edificios, la gran nave de los andenes y las vías constituye el elemento de la estación donde se ponen a prueba los nuevos avances, será el espacio reservado a los ingenieros.

Las estaciones representaran a las ciudades al mismo tiempo que a las compañías ferroviarias a las que pertenecen, habrá además una doble fachada, la que mira a la ciudad y la que ve el pasajero que viene en el ferrocarril, para representar a la ciudad y a la compañía al mismo tiempo que utiliza el juego de la doble fachada se recurre a la arquitectura tradicional, las estructuras de hierro quedaran cubiertas por estructuras academicistas.

A esto añadimos el problema de resolver el intercambio de personas y de mercancías, lo que exige un despliegue espacial con edificios y espacios suplementarios.

Humbert 1891;1893 distingue que una estación tiene tres partes diferenciadas que, son las siguientes: servicio de viajeros, servicio de mercancías y servicio de tracción (las letras corresponden a las indicaciones originales del plano de Humbert y se puede comparar con la de Almería.

Los elementos que componen la estación son los edificios y otras obras de fábrica.

Estos elementos están ligados entre sí mediante vías para los trenes y andenes para las personas.

1.- Servicios de viajeros:

-Edificio de viajeros: es el lugar en el que se compran los billetes, donde se factura el equipaje y donde se recoge. Este edificio tiene que ver con el patio de viajeros (al exterior) y con la marquesina (al interior).
-Abrigo de viajeros: pórtico en el cual las personas esperan al tren.
-Retretes: pabellón situado en al lado del edificio de viajeros.
-Cantina: edificio alineado con el edificio de viajeros. En estaciones pequeñas no suele aparecer y en las grandes se incorpora en el mismo edificio de viajeros.
-Pasarelas y pasos subterráneos: construcciones poco comunes que se hacen en estaciones principales.

2.- Servicio de mercancías:

-Muelles, Pueden ser de varios tipos: de ganado (plataformas escalonadas que varían en función del tipo y tamaño del ganado a descargar); de pescado (plataformas para cargar o descargar pescado, con la peculiaridad de estar cubiertas y tener con ventilación y desagüe; se dan sólo en zonas marítimas o en mercados centrales de distribución); para diligencias (almacenes de mercancías que cambian según evoluciona la estación).

3.- Servicio de tracción:

-Depósito de máquinas: alberga las locomotoras y su tamaño puede variar según la categoría de la estación (algunas veces contiene un pequeño dormitorio para el maquinista).

-Cocheras: naves donde se guardan los coches (o sea, los vagones) para el transporte de los viajeros.
-Pabellón de enclavamiento: es un pabellón donde se controlan las agujas de las vías (su altura depende de la visibilidad).

-Lamparería: es un pabellón que guarda el material de lamparería (faroles, lámparas, faros de locomotoras, etc.). Normalmente está alineado con el edificio de viajeros y situado en la parte opuesta a los retretes.

-Depósito de agua: para uso de las locomotoras, algunas veces construido sobre obras de fábrica importantes.

La tipología puede variar en función de los terrenos, la topografía y el cruce con accidentes naturales y estructuras como ríos, barrancos o carreteras. A la hora de proyectar las estaciones de ferrocarril, los arquitectos e ingenieros solían partir de un módulo básico y después le iban incorporando elementos en función del tipo de ciudad en la que se hallara.

Los tipos de estaciones propuestas por Humbert en su tratado de 1891 son para poblaciones de 5.000 y 12.000 personas y establece tres tipos: estaciones de paso, estaciones terminales y estaciones bifurcadas o de cruce.

Fig.82 Estación de Viana de Cega, Valladolid

Para conocer la importancia de una estación nos vale con saber el número de habitantes de esa población, pues según M. Jules Michel (Level 1870), basta con aplicar un coeficiente a ese número de habitantes para deducir el número de viajeros por año y las toneladas de mercancías.

Este trabajo se va a centrar en la parte del edificio de viajeros, que tiene unos ciertos requisitos o características para que se le pueda incluir en el tipo de edificación ferroviaria, aunque podrá modificarse a lo largo del tiempo en función de las necesidades: por ejemplo, se le podrán aumentar el número de plantas o agregar nuevos módulos, de forma que estos cambios se puedan realizar con el menor coste posible. El edificio de viajeros debe tener planta cuadrada o rectangular, ya que es la construcción básica más sencilla y por tanto, menos costosa. Debe ser un edificio general y reconocible que sea igual (o similar) en todas las localidades de la línea, aunque los materiales que se utilicen para su construcción suelen ser de la zona. Tendrá dos fachadas distintas (la que da a la ciudad y la que da a la vía) y se podrá diferenciar su categoría por su tamaño y número de módulos. Además, sus instalaciones serán fáciles de utilizar por los viajeros y trabajadores.

La elección del emplazamiento de las estaciones es difícil de hacer ya que intervienen muchos factores como la disponibilidad del terreno, la topografía del mismo, la distancia a la ciudad, la capacidad de ampliación, etc.. El emplazamiento de una estación se hace primero situando el edificio de viajeros y a partir de ahí se van disponiendo los demás elementos.

Siguiendo a Humbert, tendremos el espacio dividido en cuatro cuadrantes. En algunos casos particulares esta elección no está siempre determinada, pero en la mayoría de los casos este criterio explica la forma de emplazamiento de muchas estaciones y de sus edificios principales.

González Fraile (1805) ha relacionado la forma de las estaciones de ferrocarril con las ideas del arquitecto Louis Durand 1802, y asegura que la base de la tipología del edificio de viajeros fue tomada por Humbert de una casa de campo reproducida en el tratado de Durand, que también estaría dividida en tres partes diferenciadas.

Sobre este esquema tan simple se diseñó el edificio de viajeros, que para estaciones pequeñas sería igual que la casa de campo (dividido también en tres partes) pero de un tamaño mayor que las de su modelo.

En las estaciones de cuarto orden se aplicaba el mismo sistema, pero ya con unas dimensiones de 9m de largo por 7m de ancho, las de tercer orden de 11m de largo por 9m de ancho y por último, las estaciones de primer y segundo orden, que serían estaciones con un edificio de viajeros más grande.

Las estaciones de viajeros se solían construir poco a poco, es decir, los presupuestos para construirlas eran mínimos al principio, con lo cual se iban construyendo progresivamente partiendo siempre de modelos sencillos y por módulos que también permiten clasificarlas por categorías entre las de primer orden, segundo, tercero y cuarto.

Fig.83 Estación del Norte el Escorial, Madrid

Fig.84 Estación de Segovia, Segovia

Fig.85 Estación Medina del Campo, Salamanca

Las fachadas más simples son las de tercero y cuarto orden; se trata de un simple apartadero con una oficina, cuarto de lamparería y tres habitaciones para empleados con su respectiva cocina. Según González Fraile (1805), un ejemplo de este tipo de estación tan característica de poblaciones pequeñas es la de Viana de Cega (Fig.82)

Estaciones de segundo orden, como las de Villalba o El Escorial (Fig.83) consisten en una ampliación lateral de las de tercer orden, tienen una segunda planta en la que no se ofrece un servicio ferroviario y casi siempre se utilizaría para la vivienda de alguno de los operarios de la estación. En estas pequeñas estaciones hay peculiaridades que las hacen inconfundibles.

Las estaciones de primer orden se construyen aumentando el tamaño de los lados de una estación de segundo orden, y este sería el caso de la de Segovia (Fig.84). Estas ampliaciones pueden rematar en una especie de pabellones ("martillos") como en el caso de la estación de Medina del Campo (Fig.85) en la que se combinan todos los tipos de infraestructuras y de estaciones por tratarse de una estación de cruce. Se puede apreciar que las fachadas a lo largo de su evolución cada vez tienen más detalles y son más vistosas.

Entre 1868 y 1902 en España se dará la segunda etapa del desarrollo del ferrocarril.

Las estaciones de ferrocarril incidirán fuertemente en la ciudad, en primer lugar a veces formaran barreras difíciles de salvar, aunque por otra parte harán que se revaloricen muchos terrenos, al igual que servirán de punto de expansión para muchas ciudades.

En función de su categoría (en función del numero de viajeros o el de toneladas al año) desarrollaran una serie de tipologías, estandarización que no provocara una despersonalización.

El primer factor que condiciona la estructura de la estación es el carácter rural o urbano de la misma. Las estaciones rurales serán de una gran simplicidad arquitectónica, las infraestructuras serán mínimas y serán parecidas a una casa de campo dada su sencillez y la lejanía a los núcleos rurales, para que se distingan de las mismas se les dotará de ciertas características como el nombre de la estación en un lugar grande y visible y un reloj de gran tamaño.

Las estaciones urbanas tendrán mas problemas como los de ubicación y la organización de los servicios. El edificio de viajeros será una de las partes mas importantes, se organizaran diversas salas de espera, de primera, segunda y tercera clase, reflejando la estructura social, aunque con el tiempo se tendera a desarrollar vestíbulos en detrimento de las salas de espera.

Los estudios de mayor interés fueron en un principio los publicados en la *Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics,* pues su análisis se centra en las distintas disposiciones distributivas de los edificios de viajeros, a partir del estudio de más de treinta estaciones ya construidas desde 1830.

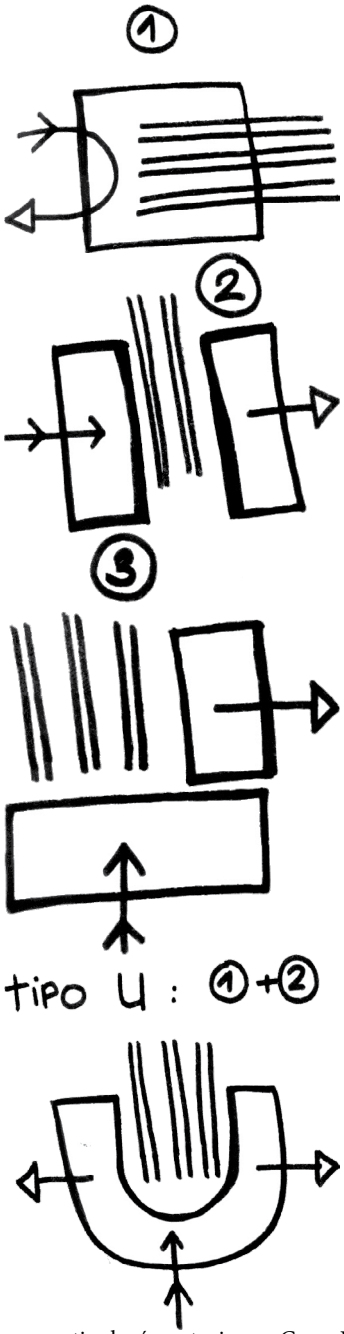


Fig.86. Esquemas tipologías estaciones, Cesar Daly (1846)

Es una labor de análisis y síntesis con el fin de llegar a darnos unos principios generales. Ya desde el primer estudio teórico encargado por Cesar Daly, director de la revista, a *Camille Polonceau* y a *Víctor Bois*, se habla de cuatro disposiciones dependiendo de la posición del edificio de viajeros con respecto a las vías.

Para estos autores la solución más adecuada y de menor coste era la del edificio lateral y paralelo a las vías (solución que en mayor medida fue empleado en las primeras estaciones)

Desarrollando más este estudio, seis años después, Cesar Daly, mantiene estas mismas disposiciones pero elabora su teoría en base a la disposición de servicios de salida y llegada de viajeros, analizando las ventajas e inconvenientes de cada una de las disposiciones en base a la posibilidad de ampliación, número de personal, recogida de equipajes y comodidad de los pasajeros.

Es un análisis puramente positivista, racional, donde los parámetros son la función y la economía.

En 1846, Cesar Daly (Fig.86) concreta cuatro tipos de tipologías atendiendo a la colocación de los edificios:

1.- Entrada y salida reunidos en un sólo pabellón situado a la cabeza de la línea y en dirección normal a la vía.

Esta primera solución tiene varias **ventajas:** servicios reunidos en un mismo cuerpo, menor número de personal necesario para su explotación, construcción más económica, ampliación sin dificultades, tanto de vías como del edificio por tener los laterales libres. Las **desventajas** aparecen con respecto a la recogida de equipajes y a la distancia que existe entre los últimos vagones y el propio edificio.

2.- La entrada y la salida se encuentran en dos pabellones distintos y paralelos, a un lado y otro de la vía. Con esta solución, la recogida de equipajes resulta mucho más cómoda, así como, la separación de los servicios a la llegada de los de la salida hacen más clara la distribución y recorrido de los mismos; sin embargo, se necesita un mayor número de personal y la ampliación del edificio presenta mayores dificultades.

Esta disposición no tiene mucha repercusión en España , aunque se da en ciertas estaciones como la estación de Cádiz y la de las Delicias.

3.- En este tercer caso la entrada estará situada en un edificio en la cabecera, como en el primer caso, pero con la salida en otro lateral, formando una L (este orden puede ser invertido), ejemplos de esta tipología son la estación del Norte de Madrid, aunque la configuración no se produjo hasta 1926. Lo mas frecuente era la combinación de las tipologías 1 y 2, dando forma de U, como la estación de Sevilla Plaza de Armas, Atocha, la de Alicante, etc.

Fig.87 Estación Barcelona-Mataró, Barcelona (1848)

Fig.88 Estación de Alicante (1868)

Fig.89 Estación Atocha, Madrid (1888-1892)

4.- Tipología con la entrada y la salida en un mismo edificio lateral. La cual fue muy utilizada en estaciones de gran peso de tránsito como lo son las de Valladolid, Burgos, León, etc.

En todas ellas, el edificio de viajeros y la cubierta metálica concentrarán todo el interés arquitectónico de las nuevas tendencias. Las primeras estaciones fueron algunas construidas por ingleses que ya habían aplicado el estilo clasicista en sus estaciones en los años treinta y cuarenta.

A partir de finales de los setenta hay un amplio repertorio, desde el eclecticismo de corte francés a historicismos casticistas como el neoárabe.

Para responder a la misión representativa se cubrirá el edificio con la tipología propia de la ciudad, en el caso de los arquitectos extranjeros estos impondrán a veces las arquitecturas propias de sus países de origen.

Las estaciones de España del primer periodo como la primera de ellas sería la de Barcelona -Mataró de 1848 (Fig.87)y la última seria la de Alicante de 1868 (Fig.88) se van modelando, y la mayoría se sustituyen por otras de mayor dimensión que recogen los nuevos avances tecnológicos y tipológicos.

En el segundo periodo, hay menos presencia de profesionales ingleses, que son sustituidos por franceses, que se imponen tecnológica y estilísticamente, y belgas.

Aunque hay mas participación por parte de los ingenieros españoles y de las industrias nacionales, es importante el hecho de que en algunas de ellas el hierro se exprese con total desinhibición.

Una de las estaciones más importantes de este periodo es las de Atocha (1888-1892)(Fig.89), que será una de la mas grandes de este periodo, tanto de dentro de España como en toda Europa, que será construida en acero laminado.

Rebasado el siglo XIX se siguen incorporando los avances tecnológicos que en su marcha imparable dejan atrás las estructuras de hierro. El lenguaje arquitectónico va desde el modernismo hasta los mas diversos regionalismos y eclecticismos propios del primer tercio del siglo XX.

3.5.- Estaciones de España

Fig.90 Estación Plaza de las Armas, Sevilla

Fig.91 Estación de Almería, Almeria

Fig.92 Estación de Almería, Almeria

En este apartado se quiere llevar a cabo un repaso breve por aquellas estaciones más importantes del país y así ver las características propias ellas y poder comprarlo con la descripción que se elaborará mas adelante sobre la Estacion de Almería.

Este análisis se centrará en tres aspectos:

- Disposición del o los edificio/os con respecto la vía
- El tipo de cubierta utilizado
- El estilo estético

-Soluciones de estación. Tipologías básicas.

A través de Aguilar (2005) podemos afirmar que en España, la solución tomada por lo general es la mezcla de las 2 primeras tipologías que se trataron en puntos anteriores, resultando aquellas cuya planta dibuja una U como por ejemplo sucede en la de Plaza de Armas en Sevilla (Fig.90). Esto ocurre con las estaciones de término que son las que permite esta solución.

Para las estaciones de paso es común que la estación se ubique en un lateral, paralelo a la vía como por ejemplo ocurre en la estación de Almería (Fig.91-92) que aunque se nos ocurriría pensar que es una estación de término ya que más allá se encuentra el mar, la vía continua en dirección a éste hasta el muelle (muelle inglés al que nos hemos referido con anterioridad) ya que la idea era conectar el mar con la tierra para la descarga directa del barco al tren para la posterior distribución de las mercancías, tal y como se puede ver en la siguiente Fig. 93.

Las estaciones resueltas con dos edificios son excepcionales en nuestro país pero existen. Tenemos dos ejemplos claros como son la estación de Irún (Fig.94) que cuenta con un edificio a cada lado de la vía, uno nacional y otro internacional dada su cercanía con la frontera; y la estación del Norte de Madrid (Fig.95) donde la planta dibuja una L.

-Sistemas de cubiertas

Para las cubiertas se emplearon desde casi el principio de la historia de las estaciones cubiertas a dos aguas de hierro que utilizaban como sujeción los cuchillos de Polonceau.

Esta armadura está formada por dos celosías simples que se sujetan mediante tirantes, con sus bielas y contrapuntas de fundición, todas ellas apoyadas por una parte en el edificio de la estación y la otra en columnas de hierro fundido.

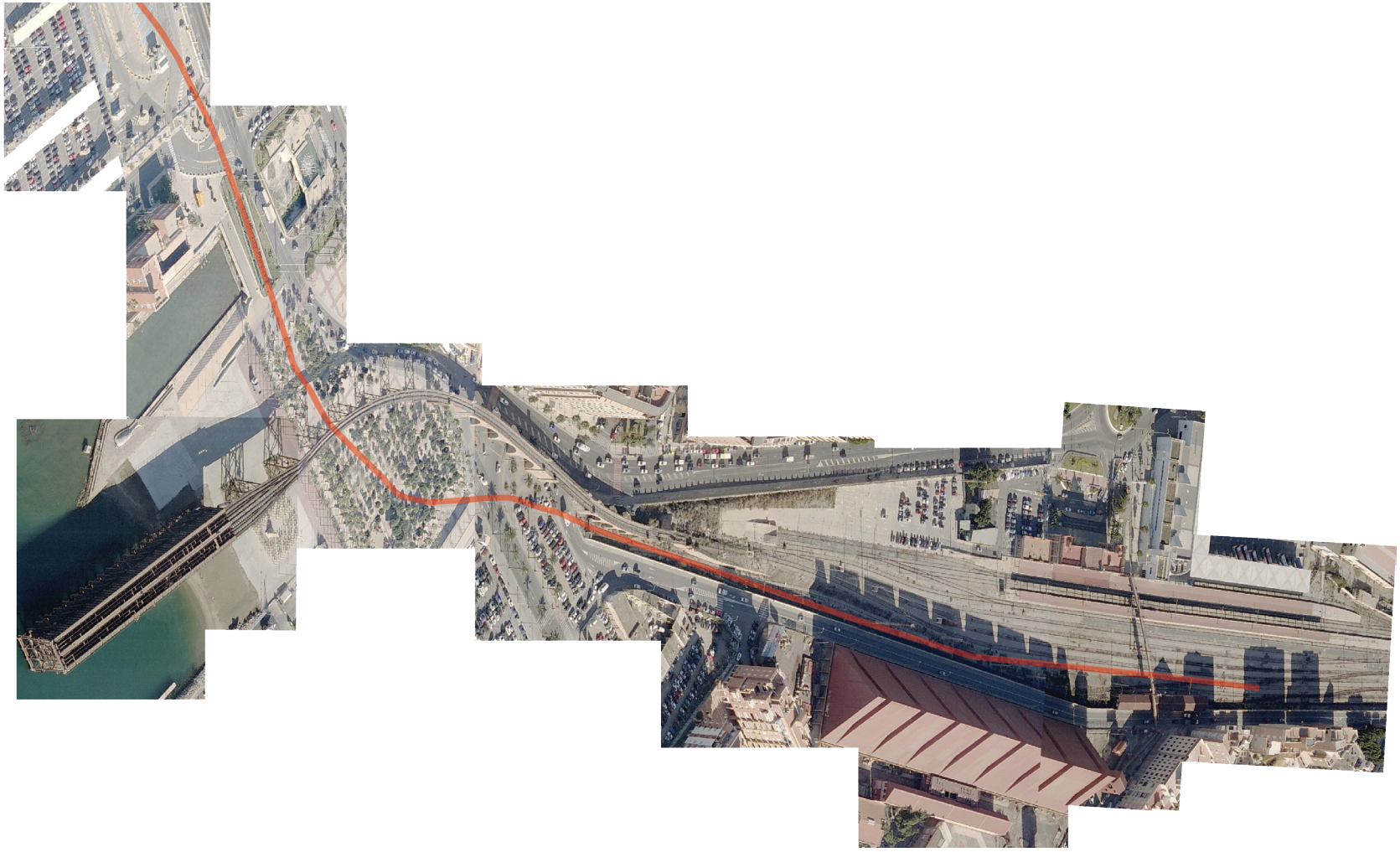


Fig.93 Conexión muelle inglés con las vias, Almeria

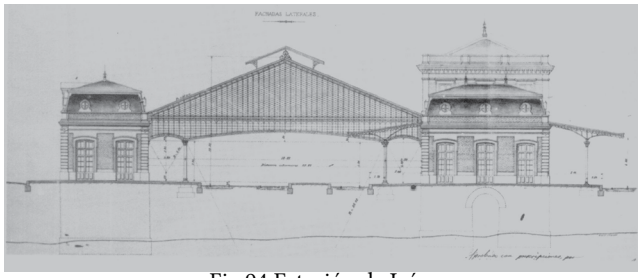


Fig.94 Estación de Irún

Fig.95 Estación del Norte, Madrid

Fig.96 Estación Delicias, Madrid

En las Exposiciones Universales, nuevas soluciones salen a la luz como es la armadura de Dion que seria adoptada por varias estaciones españolas. El nuevo sistema esta compuesto por una serie de cuchillos armados que formaran un todo con los propios pilares de sostén, fijos a una cimentación hundida lo que permite conseguir una luz hasta entonces desconocida. La eliminación de todo tipo de tirantes, riostras o contrafuertes, así como la solución dada al problema de la dilatación, habían sido las novedades máximas frente al tradicional sistema Polonceau.

Como ejemplo nombraremos dos de las estaciones más importantes del país: Delicias (Fig.96-97) y Atocha, en Madrid. Esta estación ofrece las novedades expuestas en la Galería de Maquinas de la Exposición Universal de París de 1878 y guarda gran semejanza con el pabellón ya que usan la armadura De Dion. Su organización consiste en dos cuerpos paralelos, uno de llegadas y otro de salidas, entre las cuales se extiende una gran cubierta a dos aguas, la llamada técnica De Dion.

Atocha es una gran nave de 48 metros de luz por 27 de altura apoyada en diez cerchas sin tirante alguno. La superficie cubierta tiene 7438 m2 sin apoyos intermedios. Como cubierta vuelve a emplear el sistema De Dion. Fue inaugurada en 1892 y se la consideró "uno de los monumentos más bellos en su género, de la España Moderna" y fue durante algún tiempo una de las mayores armaduras europeas. Es un casco de nave invertida que recuerda a la Galería de Máquinas de Dutert y Contamin pero la estación es anterior.

En la estación del Norte de Madrid (Fig.98), el ingeniero francés Mercier transforma y mejora el modo Polonceau para las cubiertas convirtiendo los pares en verdaderas vigas armadas roblonadas, así como correas, y en lugar de hacer descansar las vigas sobre las soleras, dio a la cara inferior del par un desarrollo curvo uniéndose a los pilares metálicos que la soportan. Así, consigue un luz superior a la de Delicias con el método De Dion. En este caso, solo se realiza un edificio dejando mayor espacio para acoger un número mayor de vías. Sigue la línea francesa, con mansarda (cubierta donde las vertientes se quiebran y acentúan la pendiente en la parte inferior, donde generalmente se abren ventanas a la manera de buhardillas) en el pabellón del reloj.

A partir de la Galería de Máquinas de Dutert y Contamim, en la Exposición de Paris de 1889, se empiezan a utilizar las cubiertas de perfil curvos y se deja a un lado la rigidez del sistema De Dion. Presentan arcos articulados en su base las estación de Valencia, Plaza de Armas y la del Norte de Barcelona (Fig.99) pero no tuvieron éxito por su costoso mantenimiento por lo que se vuelven a utilizar las simples marquesinas que protegen los andenes.

Al observar la fachada de la estación de Almería podríamos pensar que se emplea una cubierta curva dado que se ve la gran carena en hierro pero esta es en realidad inexistente siendo su cubierta a dos aguas (Fig.100).

Fig.98 Estación de Atocha, Madrid

Fig.99 Estación del Norte, Valencia

Fig.100 Estación del Norte, Barcelona

-La cuestión estética:

Al aparecer la estación, y como construcción industrial que es, se plantea en España, al igual que en el resto de Europa, el problema estético que, como ya hemos comentado a lo largo del trabajo, se considera ajeno a este tipo de edificaciones. Así que en principio sólo se atiende al tema funcional, se busca un lugar donde el tren pueda parar sin más complicación llegando a crear simples pabellones sin entidad arquitectónica de ningún tipo.

Cuellar y Sánchez (2008) explican que en España, se atenderá al carácter funcional del edificio sin hacer concepciones a lo monumental llegando a un modelo que se verá repetido a lo largo de toda la península.
Las estaciones ante todo son un símbolo de progreso y la primera impresión que se tiene de una ciudad al llegar, por lo que se debe cuidar su imagen.

Sus frentes menores suelen ofrecer una imagen grata con sus faldones acristalados, remates de cinc, etc., Componiendo una imagen paradójica, yuxtapuesta entre arquitectura y tradición de la estación y la férrea construcción volada, de máxima ventilación e iluminación, que son los aspectos que quieren resolver estas cubiertas. Ejemplos de ello son la Estación del Norte Valladolid (Fig.101) y Estación del Norte San Sebastián (Fig.102).

Así ocurre en Almería donde la fachada de la estación (Fig.107), con ese cuerpo central, descrito con anterioridad, hace referencia a la nueva arquitectura de hierro, y los pabellones laterales dejan el ladrillo visto haciendo ese contraste con la arquitectura tradicional.

Las nuevas construcciones son cargadas de una estética en gran número de ocasiones, historicistas ya que es la tendencia de los ingenieros y arquitectos ingleses y franceses que se dedican a estas edificaciones pero existen otras tendencias.

Como ocurre en la estación de Delicias (Fig.103), la cuestión estética es dejada de lado en muchas estaciones mostrando un aspecto industrial como si de naves se tratase. La estación es una gran armadura metálica que en los pabellones y edificios de viajeros cierra su perímetro con ladrillo pero que siempre deja la estructura metálica perfecta y bellamente integrada en los parámetros de fábrica. A pesar de su condición de arquitectura industrial, rezuma un sentimiento de claridad, proporción y ritmo de indiscutible belleza.

Otra opción es una arquitectura más funcional y sencilla y dejar de lado tanto la espectacular arquitectura historicista como la frialdad de la arquitectura industrial.

Este tipo de estación se utilizará en aquellas de segundo y tercer orden como la Estación de tren de Briviesca (Fig.104) ya que en las de las grandes ciudades se necesita una imagen más fuerte llegándose convertir esta imagen en propaganda de la ciudad y la compañía ferroviaria.

Volviendo al carácter historicista de la mayoría de las estaciones, o al menos de las más importantes, en general, se incorporan órdenes dóricos y toscanos. Así la estación de Barcelona (Fig.105)muestra elementos de orden dórico así como la de Mataró que lleva otros de orden toscano y es por que ambas son diseñadas por ingenieros ingleses.

Quizás como ejemplo de la exageración tenemos la estación de Alicante (Fig.38) que está impregnada de elementos renacentistas y que al final parece tratarse mas de un teatro que de una estación de ferrocarril.

La estación de Almería (Fig.106) presenta un eclecticismo historicista de origen clásico como se describirá mas adelante.

En el Anexo II, se presenta una selección de fotografías de las estaciones de Ferrocarril más relevantes.

Fig.104 Estación Briviesca

Fig.37 Estación del Norte, Barcelona

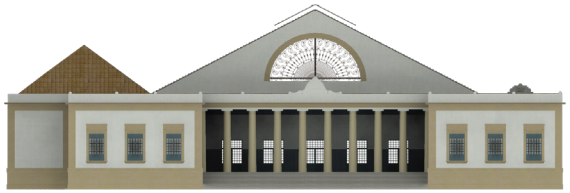


Fig.38 Estación de Alicante, Alicante

Fig.101 Estación del Norte, Valladolid

Fig.102 Estación del Norte, San Sebastian

Fig.103 Estación Delicias, Madrid

Fig.107 Estación de Almería, Almería

4. La Antigua Estación de Almería

4.1 Descripción de la Antigua Estación de Almería

4.1.1.- Descripción Formal

Fig. 108. Vista general Estación de Ferrocarril de Almería. 2016

4.1. Descripción de la Estación

El edificio de la estación (Fig.108) propiamente dicho, mira hacia el norte en su fachada principal y el único acceso con que contaba desde la ciudad era la mencionada y quebrada carrera de Montserrat.

La estación obligó a la formación de una nueva calle, proyectada como gran eje de un hipotético ensanche puesto que de él parten a derecha e izquierda unas calles menores que forman en su encuentro unas características plazas que recordaban al ensanche barcelonés de Cerdá.

Frente al viejo y admirable tejido urbano de la ciudad medieval y moderna, la estación impulsaba, al otro lado de la Rambla del Obispo, y sobre terreno aun desprovisto de usos urbanos una ocupación urbanística que podría que pretendían se núcleo de tardías expansiones aunque estas intenciones no llegaron a materializarse de la forma esperada.

Paralelamente fué el polifacético D. José Echegaray, delegado del Ministerio de Fomento, desde donde defendió la ley de 1870 que daba luz verde a la necesidad de dotar de ferrocarril dicha zona, antes discriminada por los planes ferroviarios. Con una antelación de treinta años, el francés Gálbrun había solicitado la concesión de un ferrocarril a Cádiz con derivación a Almería desde Granada. No es extraño que al principio se hablase de la estación de "Almería-Puerto".

López, (1960) afirma que el proyecto de la estación corresponde al arquitecto L. Fargue, de origen francés, el cual dejó su firma. De lo que si se dejo constancia fue del año de la conclusión de la obra, que aparece grabado en la fachada principal a la plaza de la Estación (Fig.111).

Construida por los mismos años que el Mercado Central (Fig.73-74), ambos edificios simbolizan dos de las bases fundamentales de nuestra civilización: el comercio y la comunicación a gran escala. Los dos edificios usan las tipología próximas a la modernidad y el futuro pero no olvidan el clasicismo tan característico de su propio siglo y el anterior.

Fig.109. Vista parte inferior. Acceso principal. Imagen propia

Fig.110. Vista parte superior marquesina y estructura de hierro y vidrio. Imagen propia

Fig. 111. Obsequio de puente metálico (1925). Imagen propia

Fig. 112. Vista de la inscripción del arquitecto. 2016

4.1.1. Descripción Formal

El edificio de la estación tiene planta rectangular con fachada en todos sus frentes (Fig.114), destacándose las de los lados mayores que corresponden a la plaza de la Estación y a los andenes. Por ese lado exterior, el edificio avanza sus extremos formando dos pequeños pabellones.

La estación se asienta a 8,28 metros sobre el nivel del mar, sobre una especie de plataforma con sus vías sobre-elevadas que discurren en dirección al muelle y el cargadero. La elevación se debe a que había que evitar las periódicas crecidas de agua que subían por las ramblas que atraviesan la ciudad hacia el mar.

Exigencias de la infraestructura urbana que, por ejemplo, determinaron que la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España regalara a la ciudad el puente metálico que une desde 1925 la avenida de la Estación con la calle Méndez Núñez; el primero de los construidos sobre la Rambla de Belén. El obsequio era al símbolo del agradecimiento de la empresa al Ayuntamiento almeriense tras conceder el acceso permanente de los trenes al puerto. (Fig.111)

Las fachadas, la principal de 54 metros, (Fig.114) aparecen delimitadas por dos grandes pilares reforzados con parejas de pilastras de hierro y una parte de entablamento encima, que sustentan un gran arco de medio punto sobre el que se monta el piñón de la cubierta a dos aguas. El muro entre estos elementos desaparece casi por completo.

Lo sustituye en la parte inferior con tres arcos de entrada bajo marquesina (Fig.109)y en la parte superior una enorme estructura de hierro y vidrio (Fig.110). En esta misma vista encontramos el reloj de gran tamaño, propio de las estaciones de ferrocarril y de cuya importancia horaria ya hablamos en otros puntos del trabajo.

A ambos lados el edificio se extiende horizontalmente dos cuerpos construidos de obra. Los basamentos, los ángulos y los entablamentos que rematan cada una de sus dos plantas son de cantería. Mientras que los entrepaños, los arcos - de medio punto abajo y segmentado arriba- y las barandillas del terrado y de los vanos superiores son de ladrillo visto.

En el interior el cuerpo central corresponde a la gran sala de espera donde se abren los despachos de billetes,(Fig.101) se colocan los anuncios, (fig.102) etc. Los cuerpos laterales están destinados a las distintas dependencias de la estación: cantina, oficinas, etc.

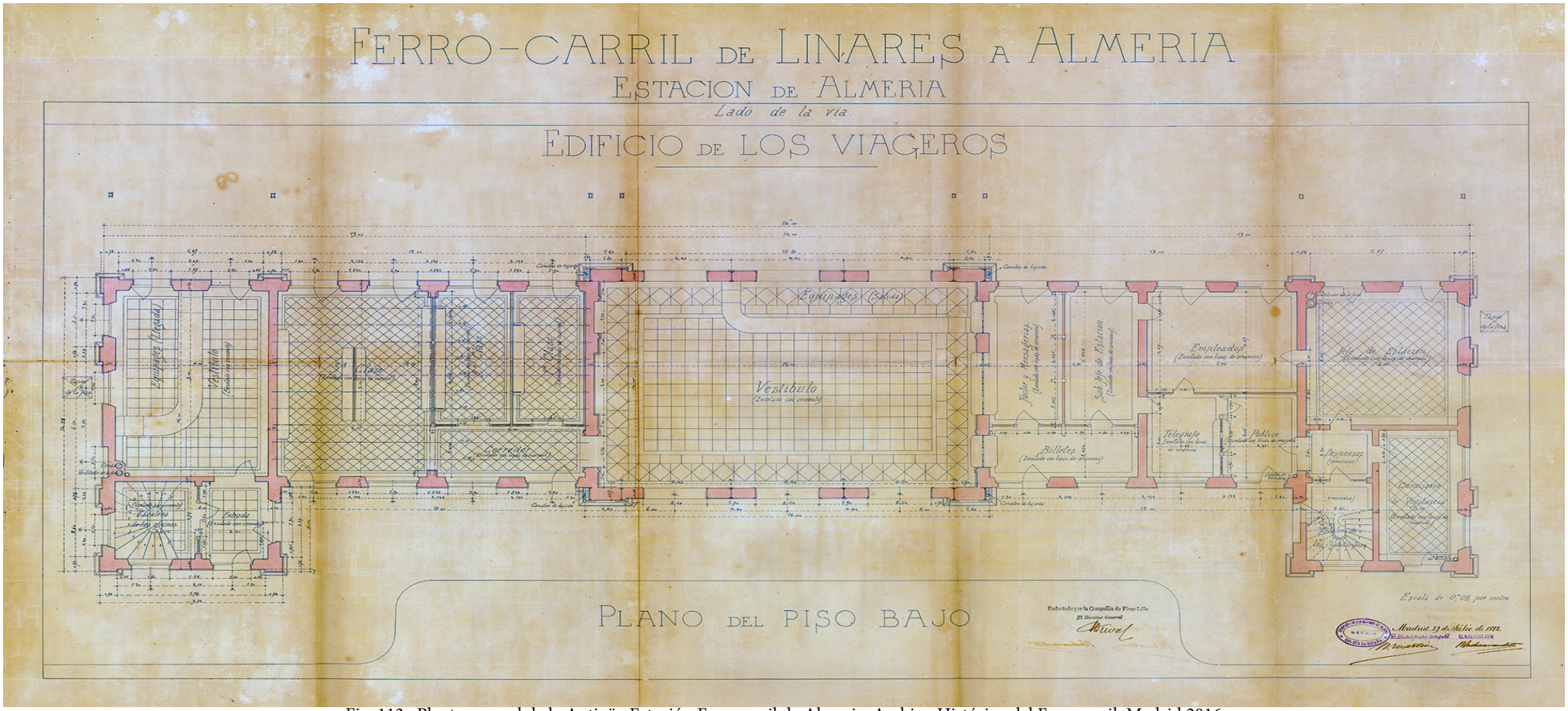


Fig. 113. Planta general de la Antigüa Estación Ferrocarril de Almeria. Archivo Histórico del Ferrocarril, Madrid 2016

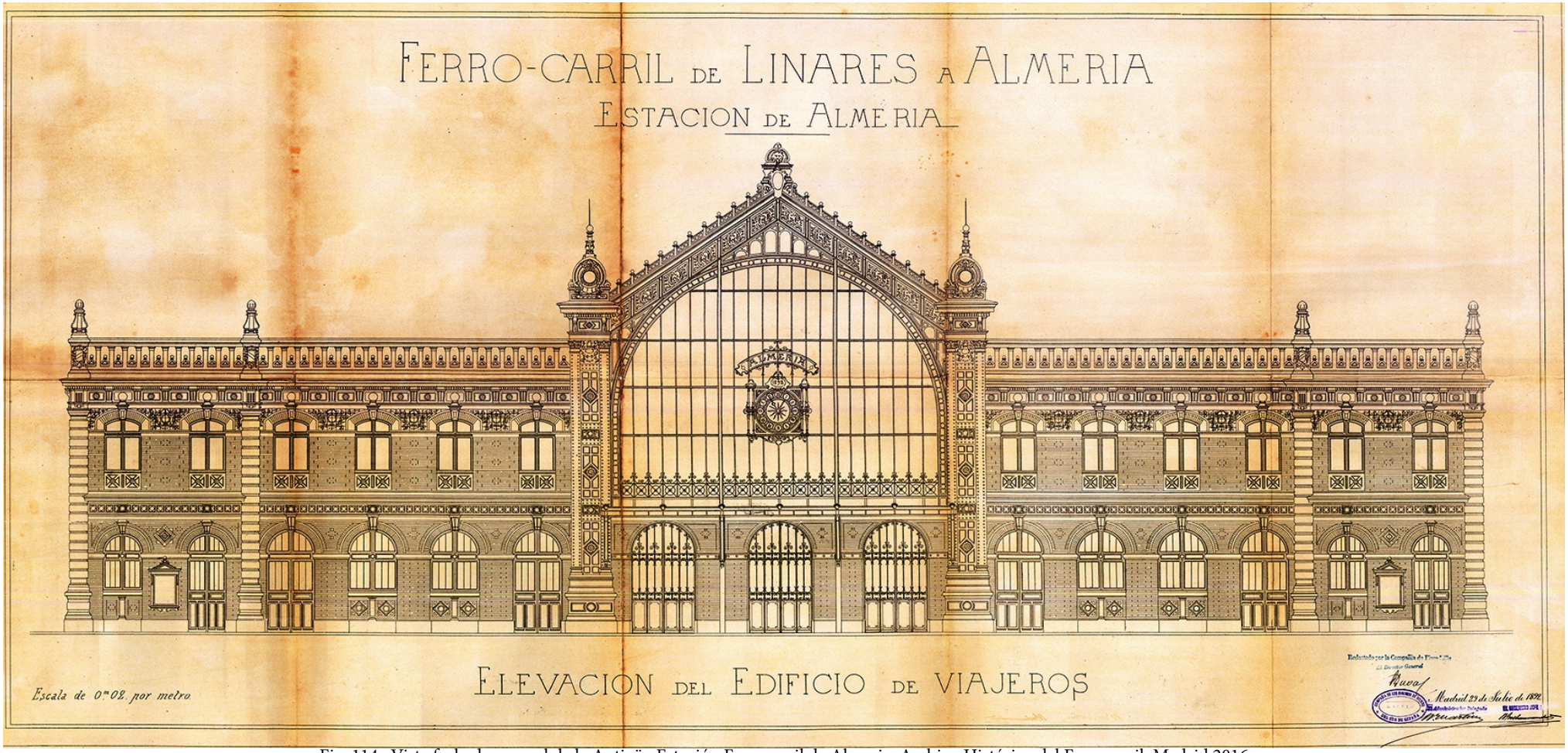


Fig. 114. Vista fachada general de la Antigüa Estación Ferrocarril de Almeria. Archivo Histórico del Ferrocarril, Madrid 2016

Lo más destacado del edificio es la especial forma de fundir arquitectura historicista con nuevas técnicas y materiales. Al igual que sucede en el mercado, en el edificio de la estación el cuerpo central construido en hierro forma una gran sala entre dos cuerpos de obra, que con sus fachadas, dependencias y ornamentación, vienen a representar lo "arquitectónico" del conjunto, según la concepción mas clásica. Se han encontrado planos originales del proyecto en el (AHF) donde podemos ver en la Fig. 115, que desde la proyección del proyecto a su ejecución conservan la misma identidad. Es más, E montaje propio es con una fotografía actual del monumento donde se puede ver que aun se mantiene de manera íntegra.

Sin embargo, el hierro tiene aquí un protagonismo muy superior al que alcanza en el mercado. El edificio representativo de los caminos de hierro exterioriza orgulloso los nuevos materiales y la nueva tecnología. Pero a la vez, sin atreverse a dar el paso definitivo, se ornamenta de formas historicistas.

Se han rescatado documentos originales de proyecto como el que nos encontramos en la Fig.116. Siendo un Dibujo de Detalle de proyecto original donde se aprecia la definición de capiteles de acanto, entablamentos, comisas con dentellones, franjas de palmetas, de ovas y dardos, de ondas, etc.., Nos aparecen con formas y proporciones eminentemente clásicas aunque realizadas en hierro (Fig.117). Un solo elemento ornamental desentona claramente dentro de la tendencia clasicista: son las cabezas de los remaches, perfectamente visibles por ejemplo a lo largo de los fustes de las pilastras.

Los cuerpos laterales se inscriben sin reparos en el Eclecticismo historicista de origen clásico más o menos barroquizado. Cada una de las plantas lleva encima un entablamento, portando el superior triglifos-ménsulas. Los arcos inferiores son de medio punto sobre impostas con clave muy resaltada en forma de cartela. En los ángulos machones de cantería almohadillada adoptan forma de pilastras (Fig.118-119)

La nota discordante la va a dar aquí la cerámica vidriada o sin vidriar. Los ladrillos vistos de los paramentos y especialmente de las barandillas, adoptan formas que se apartan del Historicismo clasicista, orientándose más hacia el mudejarismo. La nota de color de la cerámica policromada aparece en apliques, ladrillos intercalados, cartelas, rótulos, metopas y ramos de fuerte naturalismo en las enjutas de los arcos superiores (Fig.120-121).

Estas notas decorativistas de color y naturalismo, dan un cierto tinte modernista mientras que al mismo tiempo recuerdan en cierta forma al afrancesamiento propio de otras estaciones destacando también el ocre pintado en sus paredes rebordeadas por la estructura metálica con tonos grisáceos y verdosos.

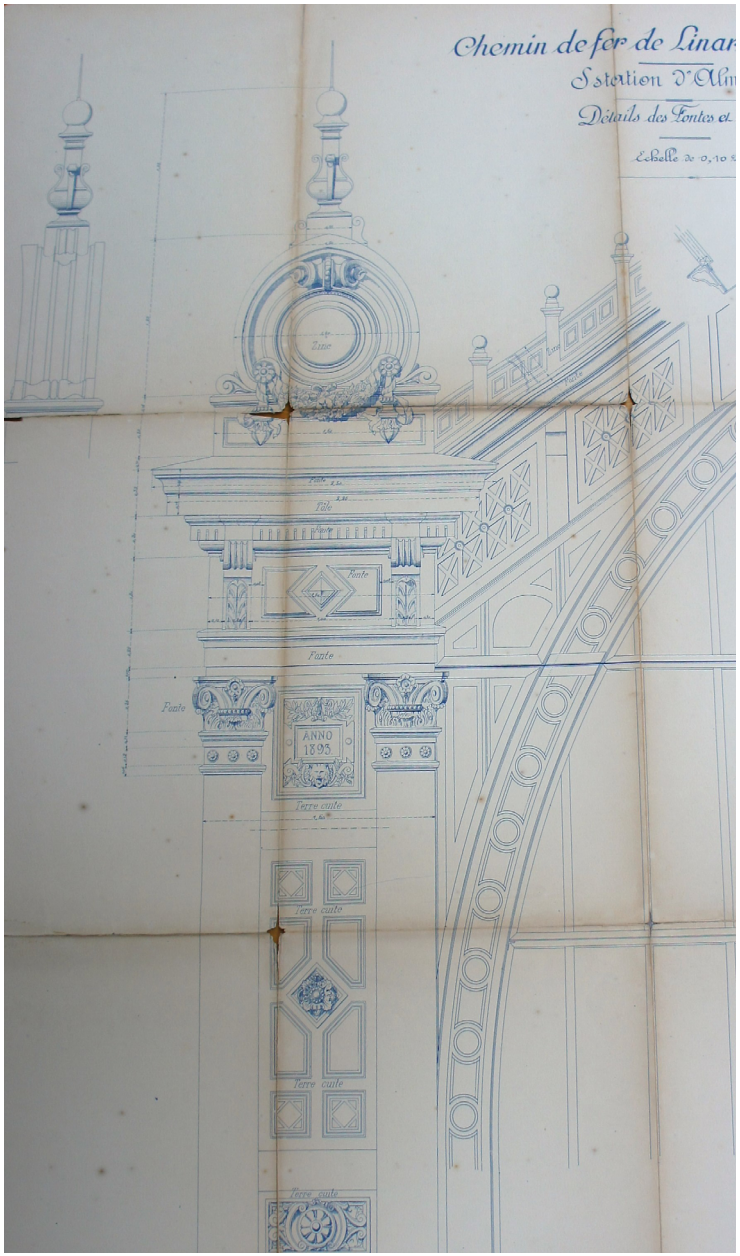


Fig. 115. Montaje propio. Dibujo original (AHF) de proyecto y Estado actual del edificio. Almería. 2016

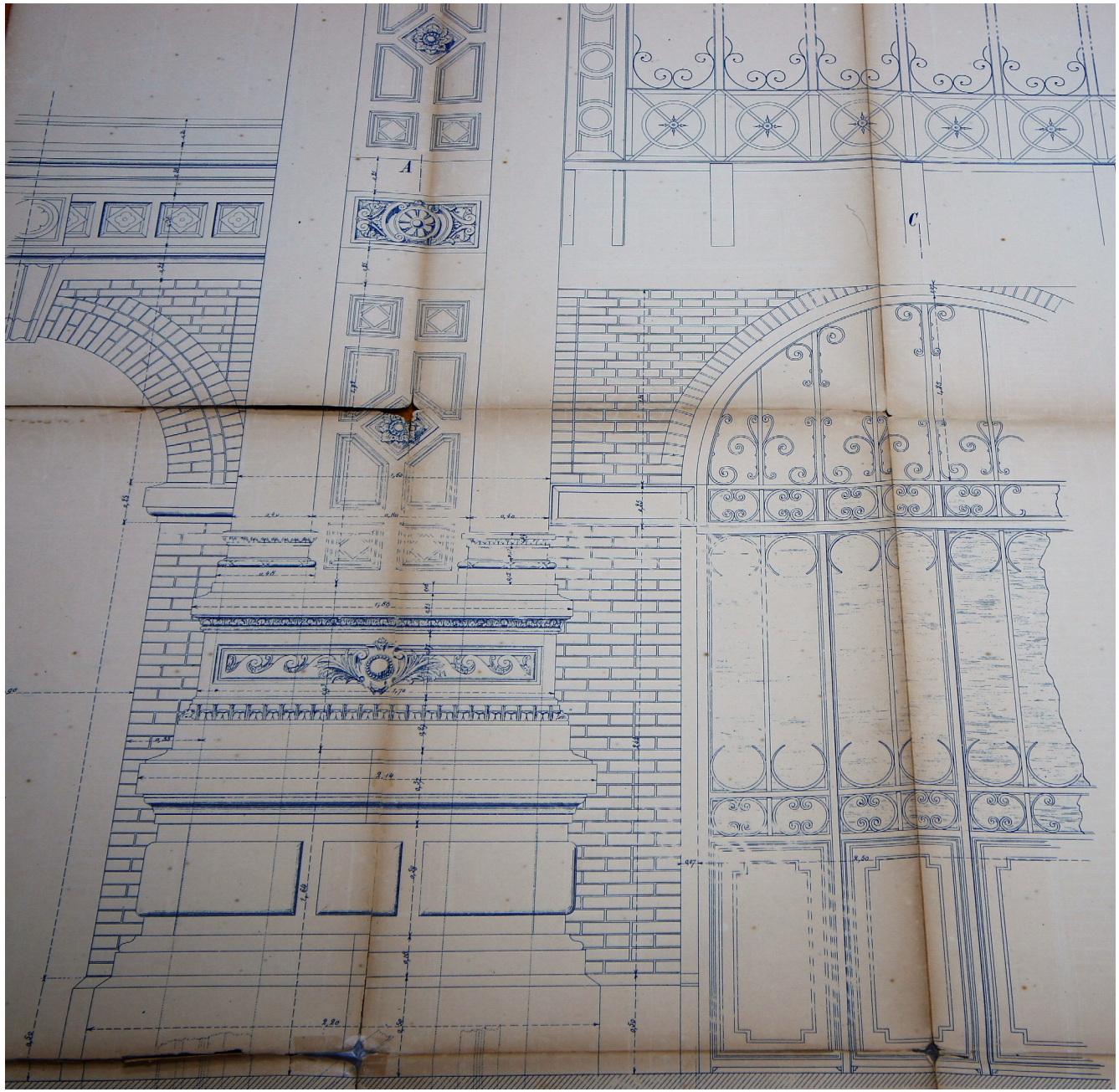


Fig. 116. Dibujo original de proyecto (AHF)

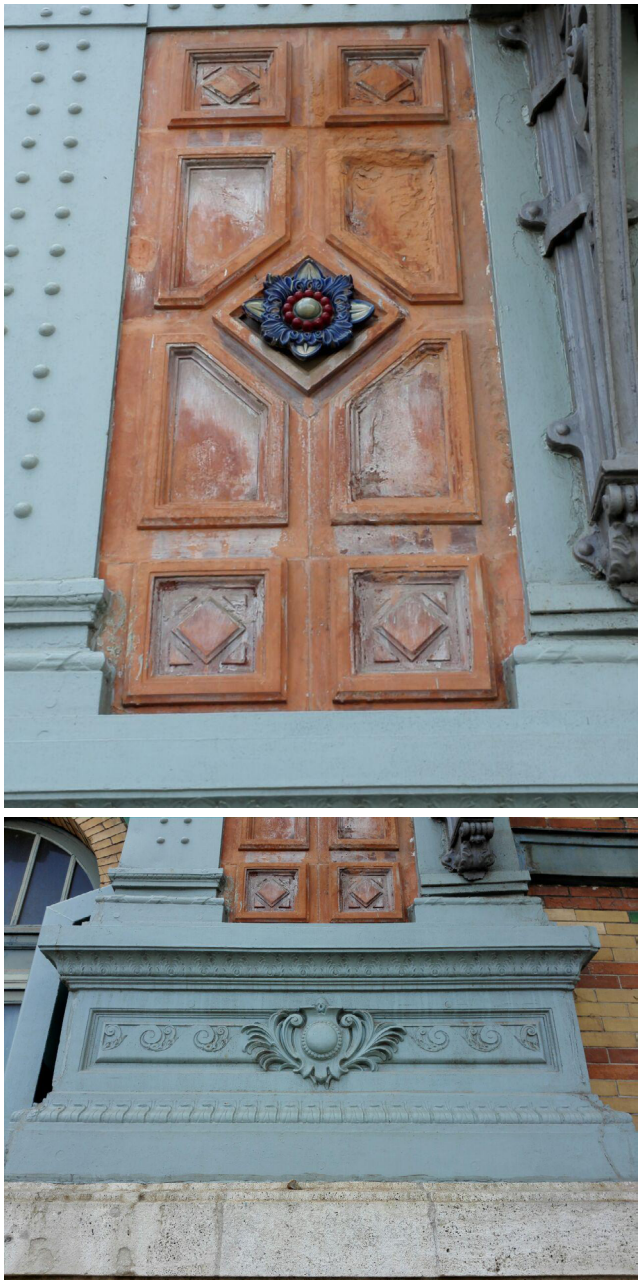


Fig. 120. Detalles exteriores. 2016

Fig. 117. Detalles exteriores. 2016

Fig. 118. Detalles exteriores. 2016

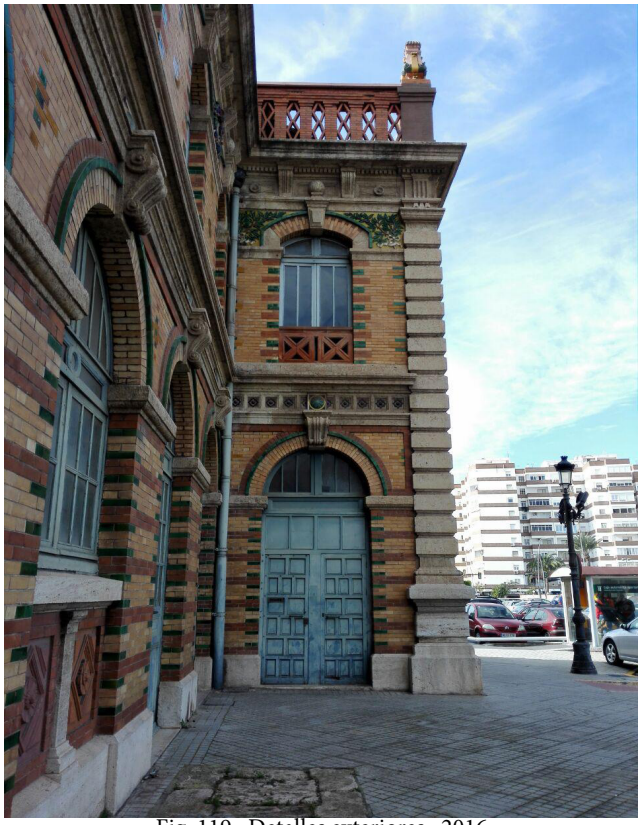


Fig. 119. Detalles exteriores. 2016

Fig. 121. Detalles exteriores. 2016

Fig. 122. Fachada exterior principal. 2016

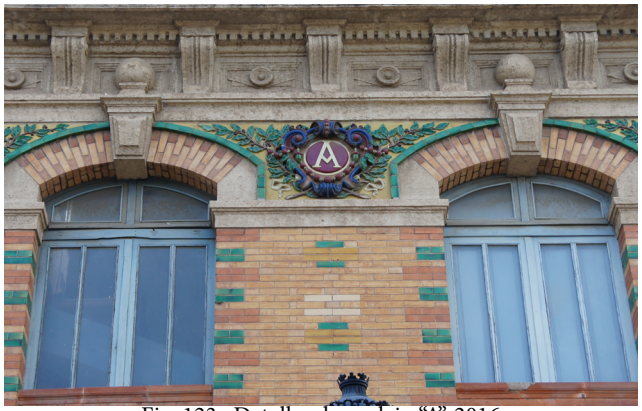


Fig. 123. Detalles de azulejo "A". 2016

Fig. 124. Detalle cubierta metálica interior. Imagen propia

Su inspiración francesa se hace también evidente en el cuerpo central que inevitablemente se relaciona con la Exposición Internacional de París de 1889, tanto en el uso decidido del hierro con ornamentación derivada de su propia técnica constructiva (los remaches de la Torre Eiffel) , como por la composición y fabricación de la entrada a la Exposición Universal de París en 1889.

. Tanto en la concepción del edificio horizontal de dos plantas con balaustrada arriba y pabellones en los extremos que avanzan apuntando a lo que sería un patio de honor en la plaza de la Estación, como en la concepción barroquizante de sus elementos ornamentales, al igual que en el orden gigante de las pilastras de los ángulos.

Una operación de rehabilitación iniciada en 1988 y terminada en 1991

Gracias al Plan de Modernización y equipamiento de estaciones (236 millones de pesetas, 179 de ellos destinados a tareas de restauración, modernización del pabellón central y equipamiento) consigue restaurar estos casi 600 metros cuadrados de superficie, estas obras se deben a los arquitectos José Antonio Pruneda y Antonio Morales que devuelven parte de su belleza a la estación que estaba algo descuidada (Fig.122).

En la nueva sala de espera -antigua «sala de primera clase»- salieron nuevamente a la luz extraordinarios artesonados cerámicos ocultos por un falso techo colocado para el espacio habilitado un tiempo como cantina. En la fachada principal, entre las ventanas de la segunda planta, se repite en azulejos la «A» (de Almería), con el típico grafismo vascuence en txapela (Fig.123). Durante la restauración quedó esclarecido que la firma constructora de la estación, y específicamente de la cubierta metálica, fue Fives-Lille, de mucho prestigió en toda Europa en cuestión de armaduras férricas (Fig.124).

La guerra civil (1936-1939) afectó a la integridad del edificio, de hecho, la balaustrada de ladrillo que contornea el remate superior tuvo que reconstruirse tras los bombardeos de aviones alemanes.

Asimismo, bajo la estación se improvisaron dos refugios antiaéreos cuya entrada quedo al descubierto con la reforma de 1988-91.

5. Diagnóstico para su Puesta en Valor

5.1 Valor intrínseco

5.2.- Valoración para el uso público

5. Diagnóstico para su puesta en Valor

5.1.- Valor intrínsico

Llegados a este punto del documento se van a analizar los valores que tiene el monumento desde diferentes punto de vista tanto histórico, arquitectónico, artístico y social tal y como se ve en la siguiente tabla:

Criterios	Histórico	Arquitectónico	Artístico	Social
Significancia				
Originalidad				
Representatividad				
Integridad / Autenticidad				

Comenzando por la valoración **histórica** tiene una gran significancia, representatividad y originalidad ya que el edificio tiene un gran potencial tanto artístico como histórico del elemento patrimonial en función de su relación con el entorno y las caracteristicas propias que presenta como ser construido en 1893 perteneciente a la época del Modernismo- eclepticista de España. Por otro lado, fue muy relevante para la ciudad ya que representaba un desarrollo económico muy representativo para la historia de la cuidad de Almería.

Con respecto a los valores **arquitectónicos** que el edificio desprende, podemos hablar de originalidad, representatividad, integridad y autenticidad. Hace un reclamo a la época del hierro, además integra muy bien la arquitectura historicista con nuevas técnicas y materiales. Entendiendo como integridad y autenticidad, una medida de la plenitud natural y/o cultural del patrimonio y sus atributos con lo que podemos decir que el edificio se mantiene tal cual su construcción original a pesar de que se ampliaron dos modulo, pero estos están anexos a nuestra estación.

Desde el punto de vista **artístico** posee una gran significancia, representatividad de la época e integridad y autenticidad, ya que se mantiene puro y original. Decoración artística como ladrillos esmaltados, capiteles de acanto, entablamentos, cornisas con dentellones, franjas de palmeras, de ovas y dardos, de ondas, es una ornamentación clásica e historicista aunque realizadas en hierro.

Finalmente, la valoración **social** tiene un papel importante y tiene una gran significancia y representatividad. La Estación de Almería cobró vida en su momento y siempre ha dejado huella en todos los viajeros que la han transitado.

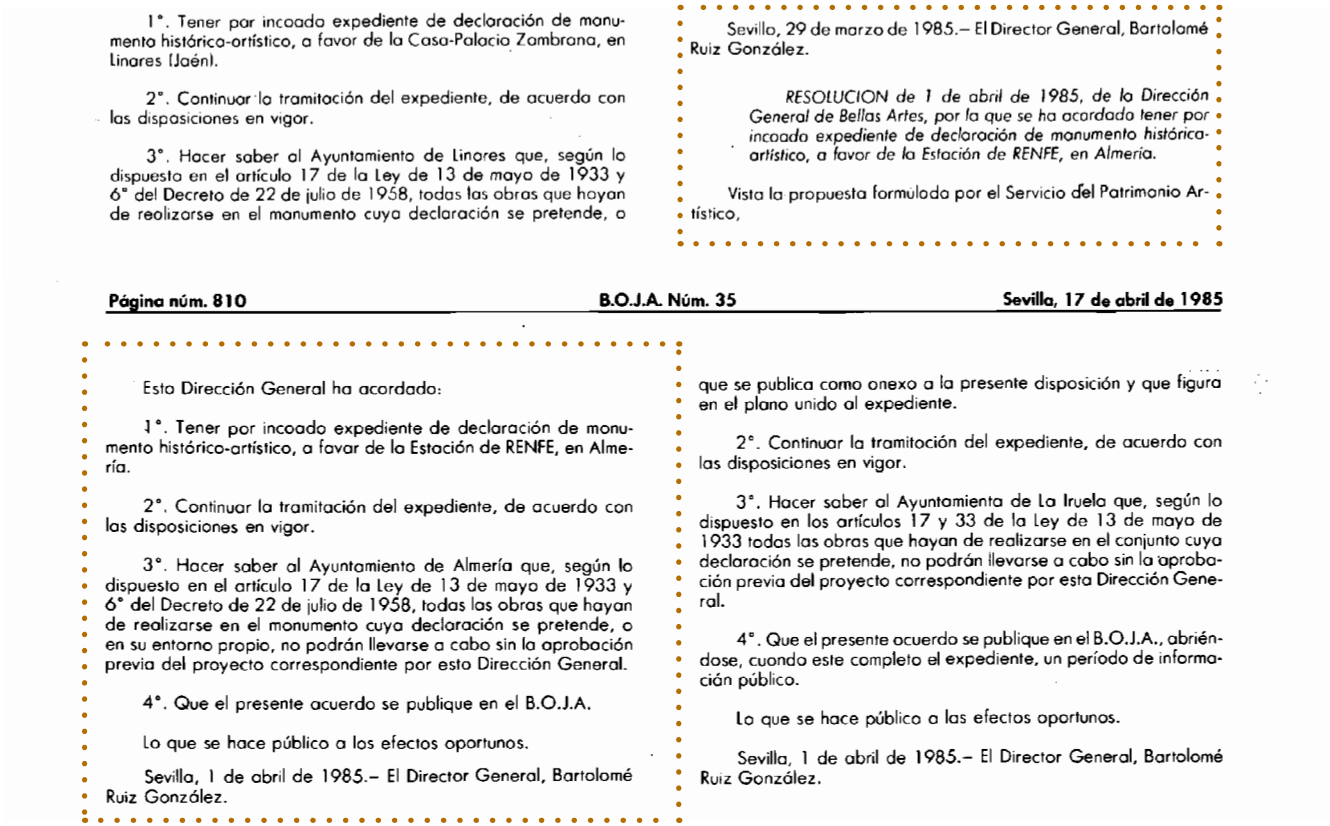
En los últimos meses, ha habido un reclamo mayor por parte de la sociedad. Todo es a consecuencia de que la estación lleva cerrada al público desde el 2003. La población se ha manifestado en varias ocasiones en la propia estación, en el ayuntamiento e incluso en Sevilla, defendiendo los magníficos valores de la estación, la cantidad de posibilidades que tiene y a pesar de todos sigue cerrada al publico y deteriorándose. Esto en los ciudadanos de Almería provoca una gran desilusión, ya que es uno de los edificios mas representativos de la ciudad y la gran mayoría de los almerienses a cogido un tren en dicha estación.

Concretamente, en el último mes varios miembros de la Diputación y Conserjeria de Almería han viajado hasta Sevilla en Tren, han vivido de primera mano lo mal que están planteadas las lineas y conexiones ferroviarias con Almería, ya que tardaron mas de 8h en realizar el trayecto desde Almería-Sevilla. En el Anexo IIII, se pueden consultar todas estas noticias de prensa recogidas por el periódico provincial La Voz de Almería.

Tras este análisis de valoración intrínseca podemos resumir que la Estación de almería tiene un gran valor histórico, arquitectónico, artístico y social. De modo que nos conduce a poder pensar que deberia de ser declarado BIC.

Actualmente el monumento se encuentra incoado desde 1985, (Fig.125-126). Tras conocer este dato se entabló contacto con el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (IAPH) para ver si podrían decir cual era situación o al menos el motivo por el cual sigue incoado el monumento. Pero no se ha obtenido respuesta alguna.

Fig. 125. Datos recogidos del Catálogo General del Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucia.



1°. Tener por incoado expediente de declaración de monumento histórico-artístico, a favor de la Casa-Palacio Zambrana, en Linares (Jaén).

2°. Continuar la tramitación del expediente, de acuerdo con las disposiciones en vigor.

3°. Hacer saber al Ayuntamiento de Linares que, según lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley de 13 de mayo de 1933 y 6° del Decreto de 22 de julio de 1958, todas las obras que hayan de realizarse en el monumento cuya declaración se pretende, o

Sevilla, 29 de marzo de 1985.– El Director General, Bartolomé Ruiz González.

RESOLUCION de 1 de abril de 1985, de la Dirección General de Bellas Artes, por la que se ha acordado tener por incoado expediente de declaración de monumento histórico-artístico, a favor de la Estación de RENFE, en Almería.

Vista la propuesta formulada por el Servicio del Patrimonio Artístico,

Página núm. 810 **B.O.J.A. Núm. 35** **Sevilla, 17 de abril de 1985**

Esta Dirección General ha acordado:

1°. Tener por incoado expediente de declaración de monumento histórico-artístico, a favor de la Estación de RENFE, en Almería.

2°. Continuar la tramitación del expediente, de acuerdo con las disposiciones en vigor.

3°. Hacer saber al Ayuntamiento de Almería que, según lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley de 13 de mayo de 1933 y 6° del Decreto de 22 de julio de 1958, todas las obras que hayan de realizarse en el monumento cuya declaración se pretende, o en su entorno propio, no podrán llevarse a cabo sin la aprobación previa del proyecto correspondiente por esta Dirección General.

4°. Que el presente acuerdo se publique en el B.O.J.A.

Lo que se hace público a los efectos oportunos.

Sevilla, 1 de abril de 1985.– El Director General, Bartolomé Ruiz González.

que se publica como anexo a la presente disposición y que figura en el plano unido al expediente.

2°. Continuar la tramitación del expediente, de acuerdo con las disposiciones en vigor.

3°. Hacer saber al Ayuntamiento de La Iruela que, según lo dispuesto en los artículos 17 y 33 de la Ley de 13 de mayo de 1933 todas las obras que hayan de realizarse en el conjunto cuya declaración se pretende, no podrán llevarse a cabo sin la aprobación previa del proyecto correspondiente por esta Dirección General.

4°. Que el presente acuerdo se publique en el B.O.J.A., abriéndose, cuando este completo el expediente, un período de información público.

Lo que se hace público a los efectos oportunos.

Sevilla, 1 de abril de 1985.– El Director General, Bartolomé Ruiz González.

Fig. 126. B.O.J.A 35 Pag.809. Resolución de la Propuesta a BIC de la Estación de Almería.

Esta situación me llevó a conocer un poco mejor la situación del edificio ya que a día de hoy pertenece a Adif y a través de su web si lo clasifican como Bien Artistico Historico incluyendo una Ficha Informativa, la cual se puede consultar en el Anexo I.

A través de la pagina web de Adif (www.adif.es) se ha descubierto la siguiente información:

Adif, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, es una entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento. Adif ejerce un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad.

Tiene como objetivo potenciar el transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible desde el punto de vista medioambiental, y con altos estándares de calidad.

Adif Asume:

- La administración de infraestructuras ferroviarias (vías, estaciones, terminales de mercancías, etc).

- La gestión de la circulación ferroviaria.

- La adjudicación de capacidad a los operadores ferroviarios.

- La percepción de cánones por el uso de la infraestructura, estaciones y terminales de mercancías.

Todo ello desde el compromiso de responsabilidad social con los ciudadanos. Una Responsabilidad Social que se fundamenta en principios éticos relacionados con la gestión y con el papel de la empresa en la sociedad. Tiene como eje vertebrador la transparencia y el diálogo con los Grupos de Interés; y su finalidad última es contribuir a la sostenibilidad del desarrollo que propicia nuestra actividad, desde una perspectiva integral.

Adif tiene como misión fundamental enlazar ferroviariamente las distintas estaciones que pueblan nuestros territorios. Y de hacerlo de forma segura. Esta labor exige el esfuerzo constante de mantener y conservar en perfecto estado todas nuestras vías, catenarias, sistemas de señalización, centros de control de la circulación y, por supuesto, nuestras estaciones.

A esta labor de mantenimiento de nuestras infraestructuras se suma la construcción de nuevas líneas de alta velocidad, a las cuales han contribuido, de una manera significativa, tanto los fondos comunitarios, a través de las ayudas procedentes de los Fondos de Cohesión, Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte) como de los prestamos del BEI; que responden a los más altos cánones de calidad exigidos.
La unión ferroviaria de los distintos territorios exige la construcción de grandes obras de ingeniería (viaductos, túneles, etc.) Que Adif acomete con el objetivo puesto en la rentabilidad económico y social de inversión.

El sistema ferroviario es un sistema en el que cada engranaje es fundamental para que cada día circulen por la red ferroviaria española más de 5.000 trenes, de viajeros y de mercancías, con seguridad, puntualidad y rapidez.

En esta sección encontrará los pormenores de los componentes de las infraestructuras ferroviarias, tanto en lo referente a las vías (plataforma, raíles, electrificación, señalización, construcción de viaductos, túneles, etc.) Como de los servicios de las estaciones de viajeros y centros logísticos.

Estaciones de Ferrocarril
Las estaciones son entornos clave dentro del sistema de transporte ferroviario, en los que se han de atender las necesidades propias del viajero y de las personas que acuden a su encuentro.

Requerimientos tales como la accesibilidad, la adecuación de sus diferentes espacios y la prestación de los propios servicios ferroviarios (Información, Venta de billetes y Atención al Cliente)

Más allá de las prestaciones ferroviarias, Adif quiere poner estos espacios al servicio de los ciudadanos y, por ello, facilita y apoya el desarrollo de múltiples actividades relacionadas con la cultura, el arte y campañas de concienciación social en sus instalaciones a través del Programa Estación Abierta o simplemente como espacios integradores de la actividad ciudadana en sus áreas comerciales

Gestión del Patrimonio
Así mismo se compromete a realizar una gestión responsable de su Patrimonio y de los desarrollos urbanísticos en consonancia con las directrices, planes y programas del Ministerio de Fomento y en estrecha colaboración con otras Direcciones de Adif, Comunidades Autónomas, Ayuntamientos y empresas inmobiliarias del sector.

Adif cuenta con edificios emblemáticos enmarcados dentro del denominado Patrimonio Histórico Español (Ley 16/1985). La protección y mantenimiento de estos inmuebles, asegura y fomenta el mantenimiento de la cultura y de nuestra historia (también ferroviaria). Concibiéndose como un conjunto de bienes que en sí mismos han de ser apreciados, no han de establecerse limitaciones derivadas de su propiedad, uso, antigüedad o valor económico. Su valor, por tanto, reside en el aprecio y sensibilidad que la sociedad ha querido darles como elementos de identidad cultural.

Cabe resaltar, por otro lado, el esfuerzo que supone el mantenimiento y racionalización de otros edificios y espacios que, aunque puedan ser menos emblemáticos que aquellos, son imprescindibles para el desempeño y desarrollo de la actividad ferroviaria.

Tras conocer esta información, se detecta que los valores de Adif defiende no se están cumpliendo con la Estación de Almería. Esto lleva a pensar que hay mas problemas detrás de los que se han podido conocer.

Dado que se han encontrando con grandes dificultades con las entidades públicas para seguir avanzando en mi investigación, y poder averiguar el porqué de esa situación de incoado en el Catalogo General de Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía (Fig.125-126), Se plantea la siguiente pregunta :

¿Porqué sigue el edificio abandonado, cerrado y deteriorándose?

5.2.- Valoración para el Uso Público

Después de ver la valoración de la Estación de Ferrocarril de Almería se va a exponer en ese apartado un análisis de que es lo que ha pasado con estaciones ferroviarias en España.

En España, se puede encontrar un variado número de centros o espacios expositivos de patrimonio ferroviario. Las diferencias museológicas, museográficas y educativas entre los centros son enormes. El programa educativo de la mayoría se reduce a enseñar la colección conservada y solo en los centros más importantes existe una visita guiada con itinerarios, algunos talleres, y guías didácticas. Este apartado tiene como objetivo dar a conocer las diferentes ofertas de los programas educativos de los centros, centrando la comparación en los modelos y herramientas didácticos usados.

La muestra de instituciones con exposiciones ferroviarias en España es amplia, la Rioja no cuenta con centro expositivo específico, sin embargo hay material conservado relacionado con la actividad vinícola de la región, destacando el material móvil que podemos encontrar perteneciente a empresas bodegueras de la localidad de Haro; Todas las comunidades autónomas españolas cuentan con al menos un centro museístico dedicado al patrimonio ferroviario. La principal característica del conjunto de las, instituciones o colecciones que se han detectado en España es la enorme heterogeneidad de tipos, criterios y objetivos. Junto a lo que podría denominarse museos clásicos, se puede encontrar colecciones de material móvil con cartelas explicativas; exposiciones de carácter etnológico y social; o salas de reunión de asociaciones de amigos del ferrocarril donde además de reunirse periódicamente los aficionados se exponen colecciones de herramientas, uniformes o placas de locomotoras.

En general la existencia de criterios profesionales de gestión y difusión de este modelo patrimonial en el origen de la institución es escaso y se detecta una falta de visión del conjunto museológico y carencias en el rigor y estudio del origen de las piezas. Hay que señalar que los museos de patrimonio ferroviario que más o menos cumplen requisitos básicos de museología, como pueden ser horario amplio y estable o cuentan con profesionales fijos para la gestión, son únicamente seis en España:

1- Museo del Ferrocarril de Delicias, en Madrid (Fig.127)
2- Museu del Ferrocarril de Catalunya, en Vilanova i la Geltrú (Fig.128)
3- Museo del Ferrocarril de Asturias, en Gijón(Fig.129)
4- Museo vasco del Ferrocarril, en Azpeitia (Fig.130)
5- Museo del Ferrocarril en Ponferrada (Fig.131)
6- Museo de Castejón de Ebro, (aunque en este caso se trata de un museo de historia local)

A pesar de estas carencias se observa un fuerte interés de los centros educativos hacia este tipo de colecciones; más del 70% de los locales recibe anualmente visitas escolares.

Fig. 127. Museo del Ferrocarril de Delicias Y Archivo Histórico Ferroviario (Madrid)

Fig. 129. Museo del Ferrocarril de Asturias, en Gijón

Fig. 131. Museo del Ferrocarril en Pontferrada

Fig. 128 Museu del Ferrocarril de Catalunya, en Vilanova i la Geltrú

Fig. 130. Museo vasco del Ferrocarril (Azpeita)

Fig. 132. Museo de Castejón de Ebro

Teniendo en cuenta la precariedad museológica de la mayoría de las instalaciones las visitas son atendidas con los recursos humanos disponibles, que generalmente suelen estar compuestos por miembros de las asociaciones que se encargan de abrir el local en el día y hora acordado con los maestros o profesores. Estos realizan una visita guiada en la que explican algunas de las piezas disponibles, se expone el funcionamiento de alguna herramienta o actividad en desuso y en algunos casos son los encargados de poner en movimiento las maquetas eléctricas de la asociación.

Este apartado de investigación se centrado en un análisis sobre la propuesta de trabajo de Ramón Méndez Andrés que a partir de una entrevista en profundidad y el estudio de sus publicaciones se ha podido establecerlas bases y principios del uso público de las estancias ferroviarias en desuso.

De este modo, las siguientes paginas se dedican a reseñar y a tomar las referencias oportunas para poder aplicarlas potencialmente en este caso de estudio.

Este autor, nos ha facilitado un estudio sobre el programa educativo en los Museos Ferroviarios, (Méndez, 2012) (Fig.133). Es un dato muy importante a tener en cuenta, ya que la mayoría de las estaciones que se musealizan el mayor visitante son escolares. En la tabla se pueden observar como solamente 3 estaciones disfrutan de un programa completo de Departamento de educación, Visitas guiadas, Programa educativo, talleres y actividades. El resto en su mayoría solamente recibe visitas escolares guiadas.

Por otro lado Méndez (2012) habla sobre la precariedad de las sedes españolas que impiden poder manejar datos concretos sobre las visitas de los grupos escolares para la mayoría de los casos. En aquellos casos que hemos podido recoger datos más fiables, observamos que las cifras de visitantes escolares rondan el 30% del total de las visitas. Este dato es muy llamativo teniendo en cuenta que según los informes del Laboratorio Permanente de Público de los Museos del Ministerio de Cultura (2011), las cifras de grupos que visitan los museos españoles representan en total cerca del 20%, siendo el 13,3% del total los visitantes de grupos escolares.

Teniendo en cuenta que el 70% de los museos ferroviarios recibe visitas escolares y que el porcentaje de vistas escolares de estos centros representa más del doble del porcentaje general de los museos españoles, podemos afirmar que este tipo de patrimonio es atractivo para la escuela. El hecho de que no exista una oferta escolar en la mayoría de ellos y que aun así sigan recibiendo visitas nos indica que está atracción no es fruto de proyectos curriculares. El argumento principal de la visita escolar está más centrado en la colección del museo, en el atractivo del ferrocarril, en la majestuosidad de la máquina y la espectacularidad de las instalaciones ferroviarias.

Méndez (2012) explica como las evocaciones literarias, cinematográficas y televisivas que se producen alrededor del ferrocarril lo convierten en un elemento sorprendente al que se asocian los viajes, la fantasía, el paso del tiempo, la imaginación y el recuerdo de situaciones o historias relatadas, leídas, vividas, vistas en la pantalla, etc.

Tabla 1: PROGRAMA EDUCATIVO EN LOS MUSEOS FERROVIARIOS					
NOMBRE DEL MUSEO	**Año de inauguración**	**Departamento de educación**	**Visitas guiadas a escolares**	**Programa educativo**	**Talleres y actividades**
Museo del Ferrocarril de Madrid	1984	X	X	X	X
Museo del Ferrocarril de Águilas	1985		X		
Museo ferroviario de Alcázar de San Juan	1985		X		
Museu del ferrocarril de Catalunya	1990	X	X	X	X
Museo Ferroviario de Mérida	1991	CERRADO			
Museo Vasco del Ferrocarril	1992		X		X
Museo del Ferrocarril de Murcia	1994		X		
Museo de Castejón - De la Edad del Hierro a la Era del Ferrocarril	1997		X	X	X
Colección Museográfica de la AAAF Torrellano	1998				
Museo del Ferrocarril de Asturias	1998	X	X	X	X
Museo del Ferrocarril de Ponferrada	1999		X	X	X
Museo del Ferrocarril de Galicia	2001		X		
Museo del Tren de Mallorca	2006				
Museo del trenet Valencia	2006		X		
Museo del Ferrocarril de la Roda	2007		X		
Museo Virtual ferroviario Linares	2007				
Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Robla	2008		X		
Museo del Ferroviario Cistierna	2009		X		
Museo del Ferrocarril de Las Matas	2009		X		
Centro de Interpretación del Ferrocarril de Santa Fe de Mondujar	2011		X		
Centro de Interpretación del Ferrocarril de Cariñena	2013		X		
Centro de interpretación de Móra la Nova	2013		X		
Museo del Ferrocarril III Generaciones Miranda		CERRADO			
Proyecto Museo de Ferrocarril de Bobadilla		PROYECTO			

Fig. 133. Programa educativo en los museos ferroviarios. Funete Dr. Mendez (2009)

A este carácter mágico del ferrocarril hay que sumar la posibilidad de una experiencia diferente, subir, montar y poder tocar las piezas de la colección, incluso recrear un viaje en algunas de ellas. La consecuencia de esta realidad es que este tipo de colecciones y de contenedores ha conllevado un mismo modelo de museo en el que el atractivo de lo expuesto ha sido excusa suficiente para atraer a los colegios.

Principales Propuestas educativas

Para el análisis de los programas educativos se centrará únicamente en los seis museos que cumplen los criterios básicos de museología que se han comentado anteriormente. Todos ellos reutilizan espacios inicialmente ocupados por el servicio ferroviario, se ubican en dependencias de antiguas estaciones, edificios de viajeros, andenes, talleres ferroviarios y cocherones de locomotoras (entendiendo estación como el conjunto de elementos de explotación ferroviaria entre una entrada y una de salida). También comparten titularidad pública, aunque el organismo del que son dependientes es diferente, Delicias y Vilanova pertenecen a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, dependientes del Ministerio de Fomento a través de Renfe y ADIF; el museo de Ponferrada, Castejón y el de Gijón pertenecen a los respectivos ayuntamientos; el de Azpeitia es actualmente, tras la desaparición de la Fundación pública que los gestionaba, propiedad del Gobierno Vasco y gestionado por Euskotren, la empresa pública para el servicio ferroviario autonómico de vía estrecha.

Por su parte, Méndez (2012) se fija tambien en las características que afectan al desarrollo de su programación escolar, la localización es uno de los factores condicionantes para atraer a los centros educativos. Madrid-Delicias y Gijón son dos museos urbanos, ubicados en el casco urbano de dos grandes poblaciones. Vilanova y Ponferrada se encuentran en ciudades medias (la primera cuenta con 66.500 habitantes y, 68.500 la segunda), ambas son capitales comarcales y poseen una fuerte influencia regional, en el Garraf y el Bierzo respectivamente. Castejón es una localidad de 4.000 habitantes al sur de Navarra (Según Cuellar, Jimenez y Polo (2006), Castejón es una población creada para el servicio ferroviario y un nudo de comunicaciones muy importante en la red, es el cruce ferroviario entre las líneas del cantábrico con Soría y la línea Miranda-Zaragoza), integrada en la comarca de la Merindad de la Ribera, con cerca de 100.000 habitantes, cuya capital es Tudela. Azpeitia es un municipio guipuzcoano, perteneciente a la comarca de Urola Costa, con una población cercana a los 15.000 habitantes, a tan solo 40 kilómetros de San Sebastián, aunque con un acceso difícil.

La localización es un condicionante de la oferta educativa de los centros, pues el número de visitantes escolares que pueden llegar a demandar actividades depende fundamentalmente del tiempo y coste de los desplazamientos, limitados por el horario de actividad escolar. En este tipo de museos se ha observado que los recursos humanos y materiales destinados al área educativa estarán definidos por el número de centros escolares que acuden al museo, esto podría ser consecuencia de que los museos de patrimonio ferroviario tienen una demanda escolar sin necesidad de oferta educativa.

Existencia de Departamentos Educativos

La existencia de áreas o departamentos de gestión educativa es una muestra, tal y como apunta este autor, de la implicación del museo en atender de forma especial tanto a las demandas escolares - preocupándose por hacer más comprensible el mensaje de sus colecciones a profesores y alumnos- como al visitante que no procede de la educación formal.

Los museos de Delicias, Vilanova y Gijón cuentan con un departamento dentro del organigrama de la institución que se encarga de desarrollar programas educativos con diversos elementos como visitas guiadas, actividades, talleres y materiales didácticos; además, estos departamentos son también los encargados de la oferta cultural.

El museo catalán y el asturiano colaboran con las entidades educativas locales. El gijonés participa del programa local "Cultura y educación", como entidad responsable de la sección de patrimonio cultural industrial. Este programa financiado por el ayuntamiento supone para los centros educativos la entrada gratuita a los museos de la red municipal, la financiación del transporte, los monitores y los materiales de las actividades. Por su parte el museo barcelonés está muy implicado en los movimientos culturales locales y trabaja en el Programa de Actividades Escolares (PAE) de la comarca del Garraf, además colabora con el Instituto Municipal de Educación de Barcelona, impulsor del Consejo de Coordinación Pedagógica, que dirige las actividades de los centros educativos de la ciudad. Así mismo el museo de Vilanova y la Geltrú es miembro del sistema territorial del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya, mNACTEC, una de las redes de museos más activas en cuanto a programas y actividades educativas.

Sin embargo, no siempre es necesaria su existencia para contar con un proyecto educativo. En general las pequeñas instituciones que cuentan con poco personal suelen cubrir este campo con personal multifuncional, pudiendo realizar proyectos en colaboración directa con los centros de enseñanza, como en el caso de Castejón. El museo navarro cuenta con un programa de colaboración con cuarenta centros de la comarca para trabajar los contenidos curriculares relacionados con el mineral de hierro, en los diferentes niveles de la educación reglada. Desde educación infantil a secundaria se trabaja con el mineral relacionándolo con las diferentes materias del currículo y la historia de la comarca; así en las primeras etapas se explica la historia y la actividad económica en torno al hierro; y en etapas más avanzadas se trabajan contenidos de geología y tecnología con el mismo mineral.

Mendez (2012) defiende que la existencia de este área y del desarrollo de un programa de actividades es clave en muchos de los museos españoles para atraer a los centros escolares. Las grandes pinacotecas europeas llevan veinte años dedicando muchos recursos a desarrollar programas educativos que atraigan cada vez a más escolares; otros museos como el arqueológico nacional o el museo de biología han realizado una reforma completa de sus instalaciones con este mismo fin.

Sin embargo en los museos de patrimonio industrial se observa que la oferta educativa no ha sido generada para atraer al público escolar, las vistas escolares ya existían antes de tener una oferta educativa. Son programas concebidos como un argumento para las visitas que ya existían, como una forma de ampliar la oferta y darle un sentido lúdico y educativo.

Visitas guiadas

Las vistas guiadas pueden ser consideradas como la actividad básica de la oferta escolar de un museo. Es una práctica extendida entre casi todas las instituciones, que en general la consideran como una forma de acompañar al grupo y hacer más accesible la colección del museo al visitante escolar. Aunque estas visitas pueden ser muy desiguales en cuanto a objetivos se refiere en función de la manera de entender la actividad educativa.

Desde el punto de vista de Mendez (2012) se ve que la educación patrimonial conviene diferenciar dos enfoques en cuanto al uso divulgativo de los bienes patrimoniales, difusión y educación. Trabajando con la colección como protagonista se estará realizando una actividad de difusión patrimonial.

Realizar actividades educativas y de interpretación implica que los alumnos sean los protagonistas, los bienes del museo sean el medio de transmitir al alumnado contenidos educativos, valores y actitudes, según queda reflejado en el marco curricular español (Fontal, 2011). En general la visita escolar guiada está más enfocada a la difusión de la colección del centro al alumno, y en función de la edad del educando se alarga o se acorta la visita y se hace más o menos hincapié en uno u otro bien.

Coma (2011) en su tesis doctoral defendía que, en general, se le da mucha importancia a la adquisición de conocimientos, a saber reproducir un hecho histórico, pero no se trabaja suficientemente en los procedimientos, o en cómo las diferentes disciplinas elaboran el conocimiento. Esta realidad es observable en las diferentes visitas guiadas para escolares que se realizan en los centros museísticos estudiados.

En el caso de los museos de patrimonio ferroviario las visitas guiadas para alumnos de educación formal tienden a adaptarse a la edad del visitante en extensión de información y duración. En los casos de Vilanova o Gijón, según el ciclo escolar se modifican los itinerarios y se hace mayor hincapié en determinadas piezas o temas específicos, intentándose adaptar a los temas de interés de los alumnos, aunque tomando la colección siempre como referencia de la visita. Nuevamente se cae en la idea de que es la colección la principal arma para cautivar a los alumnos, el museo ferroviario no necesita de grandes paneles interactivos para ello, se vale de los mismos bienes expuestos para hacer llamativa su visita.

Fuera de esta línea estarían el caso ya comentado de Castejón, con una vista-taller cuyo discurso gira en torno al mineral de hierro. También es diferente el caso de Azpeitia, pues no ofrece visitas guiadas como tal, en su oferta escolar incluye la guía "Engánchate al tren" para el profesor, que debe preparar la visita con los alumnos.

Esta guía propone actividades e introduce al profesor en los diferentes temas que se pueden tratar en el museo y con qué bienes hacerlo: la historia del transporte, el patrimonio arquitectónico, la evolución tecnológica, la aparición del mundo de clases sociales, la Revolución Industrial y el mundo del trabajo. Siguiendo estos pasos el profesor escoge en que elementos centrar la visita para relacionar y poner mayor énfasis en los conceptos que se trabajan en el aula.

Esta enorme variedad de contenidos que señala la guía de Azpeitia es uno de los puntos fuertes de la oferta educativa de los museos de patrimonio ferroviarios, son muy variados y los educadores de muy distintas disciplinas pueden encontrar contenidos de sus materias en las visitas guiadas, se agrupan principalmente en dos campos, historia de los transportes y tecnología, aunque se pueden encontrar otros contenidos de tipo social, artístico, geográfico, historia local, o de seguridad. En todos los museos estudiados, tanto en la museografía, vistas guiadas, actividades y materiales didácticos se evidencia está idea de variedad de contenidos.

Méndez (2012) explica otro análisis sobre las visitas, sería el de la composición de los destinatarios escolares. Los datos reflejan una mayoría de alumnos de educación infantil y de los dos primeros ciclos de primaria. Durante el estudio los responsables de los museos nos han transmitido cierta preocupación por la dificultad para atraer a aulas de educación secundaria. Consideran que su colección es muy útil en el contexto de la educación secundaria, argumentando que tiene una gran variedad de contenidos y mensajes interdisciplinares que se pueden trabajar en sus instalaciones. Como posible causa de esta situación, los responsables de los museos señalan la idea preconcebida de los museos del ferrocarril como una actividad para los primeros ciclos y por ello no repiten visita en la etapa adolescente. Este estereotipo está fundamentado en la idea anteriormente señalada del mito infantil del ferrocarril.

Otra categoría de estudio es la de los mediadores utilizados para la visita; entendiendo por mediadores cualquier elemento humano, interactivo o impreso que ayude a interpretar la colección.

En las instalaciones del Museo del Ferrocarril de Gijón, y del museo de Vilanova i la Geltrú trabajan monitores especialistas en educación no formal que son contratados por una empresa externa a la propia institución, sistema frecuente en los museos españoles. La oferta de visitas guiadas del museo madrileño es un caso especial, pues estas están dirigidas por personas jubiladas que proceden del programa "Voluntarios Culturales", y que pretende dar solución a un problema social y otro cultural. Por un lado, buscaba dar una ocupación útil a personas jubiladas con alto nivel educativo, buena salud y deseos de seguir activos, y por otro lado, constituye una forma de ofrecer visitas guiadas a los visitantes sin coste económico directo alguno para los centros culturales.

Los museos de Ponferrada, Azpeitia y Castejón, en los días que cuentan con visitas guiadas utilizan como intérpretes al personal del museo encargado de otras funciones, pues no tienen personal específico asignado a estas tareas.

La principal estrategia didáctica usada en los museos de ferrocarril españoles es la visita expositiva, es decir, el mediador establece la relación entre la colección y el visitante, siendo el mediador el protagonista de la acción. Aunque existen otros casos como la visita teatralizada de Gijón para la etapa infantil, la visita temática de Castejón y las visitas-taller de Vilanova i la Geltrú.

Finalmente, el autor Méndez (2012), señala que la visita guiada es una actividad educativa muy enriquecedora si nos centramos en los aspectos procedimentales, para el alumno la vista al museo supone una experiencia diferente a su acción diaria que aporta valores sociales y favorece el aprendizaje de actitudes y competencias como la participación y escucha activa en situaciones habituales de comunicación.

Talleres y Actividades

En esta categoría Méndez (2012) estudia todas aquellas dinámicas ofrecidas por el centro museístico durante la visita de los escolares al museo. Actualmente es una experiencia muy habitual de los museos y tienen el objetivo de poner en práctica los conocimientos y habilidades adquiridos durante la visita guiada desarrollando la imaginación de los visitantes y fomentando un aprendizaje desde situaciones lúdicas con recursos generados por el propio museo.

Para estudiar los objetivos de los talleres se ha tomado como referencia la clasificación de Antolí (2011), basada en el grado de participación del usuario (Fig.134): talleres de experimentación y demostración (ED), aquellos donde el alumno a través de la experiencia y observación llega a conclusiones; talleres de dramatización y empatía (DE), los alumnos en grupo o de forma individualizada preparan y reproducen situaciones reales, vestimenta o herramientas relacionadas con la colección; talleres de expresión (E), talleres que desarrollan la capacidad creativa del usuario.

Según esta clasificación destaca la existencia de talleres de experimentación con un 52% de la oferta, los talleres de expresión con un 26% y los talleres de dramatización con un 22%. Se identifican (Fig.134) en el gráfico nº1 la diferencia por etapas de los objetivos, siendo predominantes en infantil y primaria los talleres de dramatización y expresión y los talleres de experimentación representan la única oferta de la etapa de secundaria.

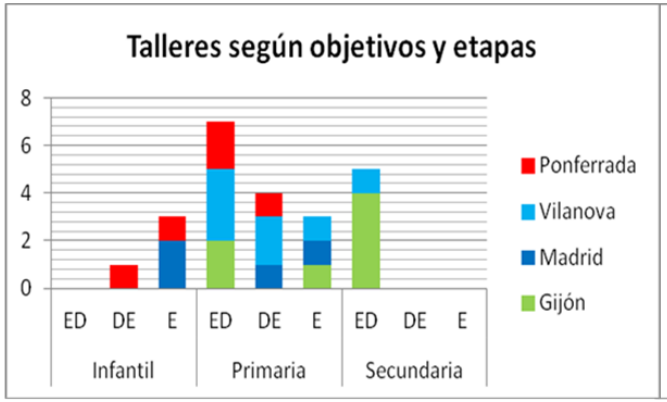
También se observa diferencias según los museos, así Gijón y Vilanova están más enfocados a actividades para primaria y secundaria mientras que Ponferrada y Madrid tienen una oferta centrada en infantil y primaria. Esta realidad coincide con los datos de visitas guiadas que habíamos aportado anteriormente, así mismo el número de talleres ofertados por etapa, gráfico 2, también es reflejo de la realidad de las visitas a los centros.

En cuanto a los contenidos de los talleres no se encuentra novedad con respecto a los desarrollados durante las visitas guiadas: la historia del transporte, el patrimonio arquitectónico, la evolución tecnológica, la aparición del mundo de clases sociales, la Revolución Industrial y el mundo del trabajo.

Fig. 135. National Railway Museum

Fig. 136. Tren de Jardin. Museo Ferrocarril Delicias (Madrid 2016)

Gráfico nº1 **Gráfico nº2**



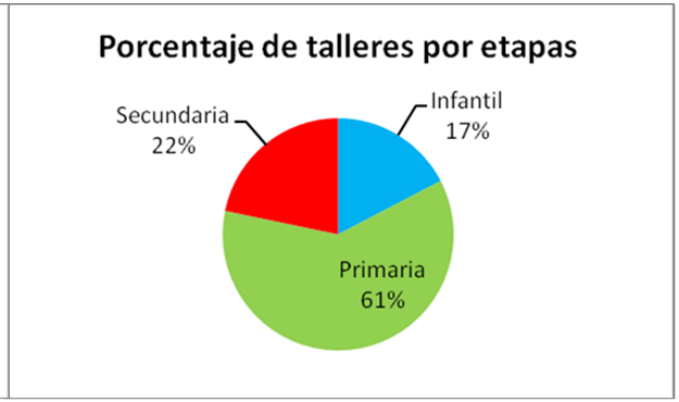


Fig. 134. Gráfica facilitada por el Dr. Méndez (2012)

Comparando los talleres españoles con museos como el National Railway Museum (Fig.135)) u otros museos de ciencia españoles, observamos diferencias muy evidentes. Los talleres en estos museos están directamente enfocados a contenidos disciplinares.

En la web del museo británico el profesor puede seleccionar la opción *curriculum picker*, y realizar la búsqueda por etapa educativa, disciplina y contenidos desarrollados para trabajar con sus alumnos. Además de los talleres, los museos ofertan actividades de tipo lúdico para las visitas escolares como el tren de jardín (Fig.136) o el teatro en el Museo del Ferrocarril de Madrid.

Las áreas educativas de los museos ofertan también otro tipo de actividades culturales o educativas para contextos no formales. Tanto en los cuatro museos señalados como en Azpeitia y Castejón existen programas de actividades familiares, conciertos didácticos, programas con personas de la tercera edad, proyectos culturales temáticos y actividades lúdicas y de ocio como los viajes en composiciones arrastradas por locomotoras históricas de vapor.

Materiales Didácticos

Como materiales didácticos se entienden todos aquellos recursos que no forman parte de la exposición –museografía-, pero interactúan entre el visitante y la colección, profundizando en determinados aspectos o facilitando la comprensión de otros.

Méndez (2012) explica que la existencia de materiales didácticos es habitual en la oferta museística española, normalmente se acompaña la visita de folletos de sala, mapas y catálogos. Aunque en este caso nos centramos en los materiales didácticos específicamente educativos.

Entre la oferta educativa de los museos ferroviarios españoles destacan los materiales en papel en la categoría de fichas y guías didácticas. Tanto el museo catalán como el asturiano cuentan con una guía didáctica en papel, aunque actualmente estas guías han dejado de entregarse por motivos económicos. La intención es que sean un medio para orientar al profesor en los objetivos, los contenidos la metodología de trabajo, propuesta de actividades y métodos de evaluación de la actividad de vista al museo. Estas guías didácticas son generales y no diferencian etapas educativas.

Parecido a este recurso, aunque en formato on-line, ha desarrollado el museo de Azpeitia su "Guía activa", que ya se ha comentado en este trabajo. Esta guía, además de orientar al profesorado, incluye en formato on-line actividades para el alumno antes y después de la visita a la colección.

El museo del ferrocarril de Madrid cuenta desde 2011 con un renovado material didáctico compuesto por diez fichas de actividades para cada uno de los ciclos de las etapas educativas desde educación infantil al último curso de educación secundaria obligatoria.
Las fichas didácticas es un tipo de material orientado directamente al alumnado proponiéndole preguntas, enigmas y ejercicios relacionados con el ferrocarril para realizar antes, durante o después de la visita.

En el caso de los contenidos de las guías didácticas de Vilanova y Gijón volvemos a encontrar un material creado para el profesor en torno a los temas ya comentados.

Gijón ha desarrollado un material para cada uno de los itinerarios de la colección:

Anchos de vía, el lenguaje del ferrocarril, carbón y ferrocarril, motores, viajes y viajeros, la revolución del vapor. Vilanova ha generado un material centrado en aspectos específicos del museo y la colección, la historia del ferrocarril, las infraestructuras, y las relaciones entre el ferrocarril sociedad y cultura. La principal diferencia con el museo madrileño está en que en estos casos se ha partido de la colección, adaptándola al currículo, sin embargo en Delicias se ha optado por proponer actividades partiendo del currículo y ambientándolo en la colección.

Teniendo en cuenta toda esta información recogida se podría concluir con que la creación de los centros expositivos de material ferroviario en España es bastante reciente, el primero, Madrid-Delicias se inauguró en 1984 y desde entonces se han creado veinticuatro colecciones. A pesar de su escasa tradición, los profesores han considerado estas instituciones como una oferta interesante para sus actividades desde el principio. Este interés se generó por la capacidad de cautivar al alumnado con grandes y poderosas locomotoras y es actualmente la base de la oferta educativa de este tipo de museos. Otros museos de ciencia y tecnología creados más recientemente, han basado su oferta en actividades curriculares y un provocador programa escolar acercando a un número de colegios muy superior al de los museos analizados, un ejemplo es el Cosmocaixa madrileño, con más de 90.000 visitantes escolares.

Las visitas escolares a los museos ferroviarios están más influenciadas por la tradición y el mito de la locomotora y el viaje que por una respuesta a la oferta educativa. Únicamente los museos más antiguos y ubicados en regiones donde la Revolución Industrial ha tenido efectos directos han desarrollado programas, actividades y visitas guiadas bien definidas, pero que no han sido suficientes para competir con otras ofertas didácticas mucho más elaboradas.

Una vez analizada la enorme variedad de contenidos trabajados en los museos ferroviarios españoles Méndez (2012) concluye que: los museos industriales en general y del ferrocarril en particular, pueden trabajar discursos muy completos que relacionen mensajes tecnológicos y sociales. Esta es una vía alternativa frente a los programas educativos de los famosos museos de ciencia y técnica creados en la última década.

Teniendo en cuenta esta realidad se considera que las áreas educativas de estas instituciones deben plantearse analizar su oferta, centrarse en su punto fuerte -la interdisciplinariedad-, colaborar con los profesores y expertos en gestión cultural para elaborar programas educativos completos que presenten una oferta llamativa, atractiva, acorde al currículo, real, y viable para los varios públicos.

Los resultados de una oferta educativa permiten mejorar los resultados cualitativos y cuantitativos de las instituciones, el modelo de visita realizado modifica la visión hacia el patrimonio con la que el visitante sale del museo. No solo estaremos aumentado el número de visitas escolares y el número de visitas de grupos familiares; también optimizaremos la rentabilidad social del patrimonio industrial en general superando la idea de los muesos del ferrocarril como contenedores de locomotoras, coches y vagones.

6. Propuesta de Puesta en Valor

6.1.- Proyectos en curso
6.2.- Usos potenciales. Exposición permanente y Visita pública

IDEA
IDEAS
IDEAS
IDEAS
IDEAS
IDEAS
IDEAS
IDEAS
IDEAS
IDEAS

6.Propuesta de Puesta en Valor

6.1.- Propuestas en curso

Tras varios intentos se contactó, con el Sr. Lòpez subdirector de Estaciones del Sur de Adif y se han podido aclarar las complicaciones que tiene el edificio y los posibles planes que tienen para él. Nos comenta que a principios del año pasado se planteo un posible acuerdo con el Ayuntamiento de Almería para cederles temporalmente este edificio para algún uso cultural y desgraciadamente cuando estaba el convenio bastante avanzado en su negociación, se produjo un cambio de alcalde en la ciudad, lo que conllevo a la denegación de la propuesta, sólo se negoció la rehabilitación del edificio, ya que Adif se comprometió a hacerlo en un 75% y un 25% El Ayuntamiento de Almería.

Pasados unos meses les llega a Adif una petición de que se rehabilite el monumento se abra de nuevo como estación, en su uso original. Adif defiende que se solo se rehabilitará pero es muy complicado abrir de nuevo la estación cuando la nueva esta situada a 200m de distancia.

Adif explica que cuando Almería plantea dotar a ese edificio a un uso determinado, teniendo en cuenta las licitaciones que se necesitan para la estación dado el grado de protección que tiene, se encuentran con que se tiene que hacer una gran inversión para una, "gestión efímera" ya que este edificio, en principio, esta contemplado para que cuando se acabe la integración ferroviaria en Almería, este edificio se reutilizaría de alguna manera.

Por otro lado, hay una serie de proyectos sobre la mesa para la mejora de la integridad ferroviaria en Almería (Fig.137) llevado a través de una Sociedad de Almería de Alta Velocidad en la que esta el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, Adif, el Ayuntamiento de Almería y Renfe. El Proyecto básico aprobado define que el edificio volvería a ser Estación, dando acceso a una vía soterrada.

El Sr. López nos comenta que al encontrarse con un edificio antiguo se integra en otra construcción nueva como se ha hecho por ejemplo con Atocha. De modo que cuando se plantean adecuar el edificio para darle un uso publico y hacer una inversión, sabiendo que puede que este proyecto siga adelante y el edificio vuelva a ser estación de una vía soterrada pues los demás proyectos e ideas se retiran. Ya que hablaríamos de una inversión y un proyecto efímero. Desgraciadamente este edificio no a vuelto a tener ningún otro uso nada mas que el de Estación de Tren.

Tras esta información queda mas claro la falta de actuación sobre el edificio y la dificultad que supone organizar entre tantas entidades para llevar a cabo algún proyecto.

Fig. 137. Proyecto de Integración Ferroviaria del Tren de Almería. (Ayto. Almería)

Por un lado, si hay planes para la estación tal y como expone el Sr. López, de que vuelva a ser estación de una nueva linea soterrada es una buena solución ya que el edificio tiene unos valores intrínsecos notables y volvería a su uso originario como también ha ocurrido con otras estación como por ejemplo la de Atocha.

Ese proyecto básico esta aprobado pero la construcción de esa nueva linea soterrada llevará años y tal y como se puede ver en la imagen (Fig.137) no se encuentra la Antigua Estación de Ferrocarril y aun no se sabe cuando se va a acabar.
Hasta donde se ha podido averiguar aun no han empezado el soterramiento en la provincia de Almería. Esto lleva a pensar que aun le queda bastante tiempo antes de que la Estación recobre su uso. De modo que,

¿Esta garantizada su conservación?

¿Porqué no se rehabilita la estación y se dota de un uso público para que se conserve y se mantenga en buen estado hasta que vuelva a su uso original?

6.2.- Usos Potenciales

Llegados a este punto del documento y con toda la información actualizada que se ha recogido se plantea la idea de qué uso podría ser el idóneo para la Estación de Almería.

Se debe tener en cuenta lo que se ha tratado en el punto de Diagnostico donde se demuestra que el edificio tiene grandes valores intrínsecos tanto históricos, arquitectónico artísticos y sociales como el punto de la valoración para su uso publico. En ese apartado se ha podido justificar el funcionamiento de las Estaciones en un nuevo uso como es el de Museo, tratándose de un proyecto totalmente factible tal y como se ha podido documentar a través de Méndez (2012). Dicho uso de Museo Ferroviario es un buen uso donde le permite al visitante conocer la historia tanto de la estación como de las líneas de conexión entre ciudades.

Al descubrir que existen otros planes para la Estación de Almería, para que vuelva a su uso original dando acceso a una vía soterrada en un futuro, no parece muy adecuado realizar un proyecto completo de Musealización y todo lo que ello conlleva.

Sin embargo, si es posible plantear algo mas a corto plazo como es exposición permanente y la realización de una visita pública del edificio.

En este punto, hubiera estado bien poder realizar de manera mas detallada esta propuesta pero debido a la imposibilidad de acceder al edificio y a falta de datos reales tomados in-situ solo se ha podido plantear una pequeño recorrido para una visita del edificio.

La visita pública se plantea en dos fases. Primer recorrido interior donde se visita el vestíbulo (1), el mostrador y la forma de registro de los pasajeros que salían de viaje y las Salas de Espera de 1ª y 2ª clase (2). Estas salas eran las únicas conectadas desde el vestíbulo.

El segundo recorrido esta planteado desde el exterior, accediendo al edificio desde la fachada principal. Se accederá a la sala de llegada de viajeros desde las Vías (4) tal y como hacían los viajeros que llegaban a la ciudad de Almería. Se accederá a la sala de Venta de billetes (5) a la oficina del telégrafo(6) y a la oficina del comisario de Vigilancia (7) desde el exterior tal y como se hacia en la época.

En relación a la Exposición permanente se plantea una exposición donde explique la importancia de la linea Linares - Almería para la ciudad de Almería. Donde se refleje la importancia que tuvo tanto económica como a nivel de desarrollo de la ciudad.

A su vez que se revalorice la importancia arquitectónica que tiene la Estación y todas sus influencias y estilo.

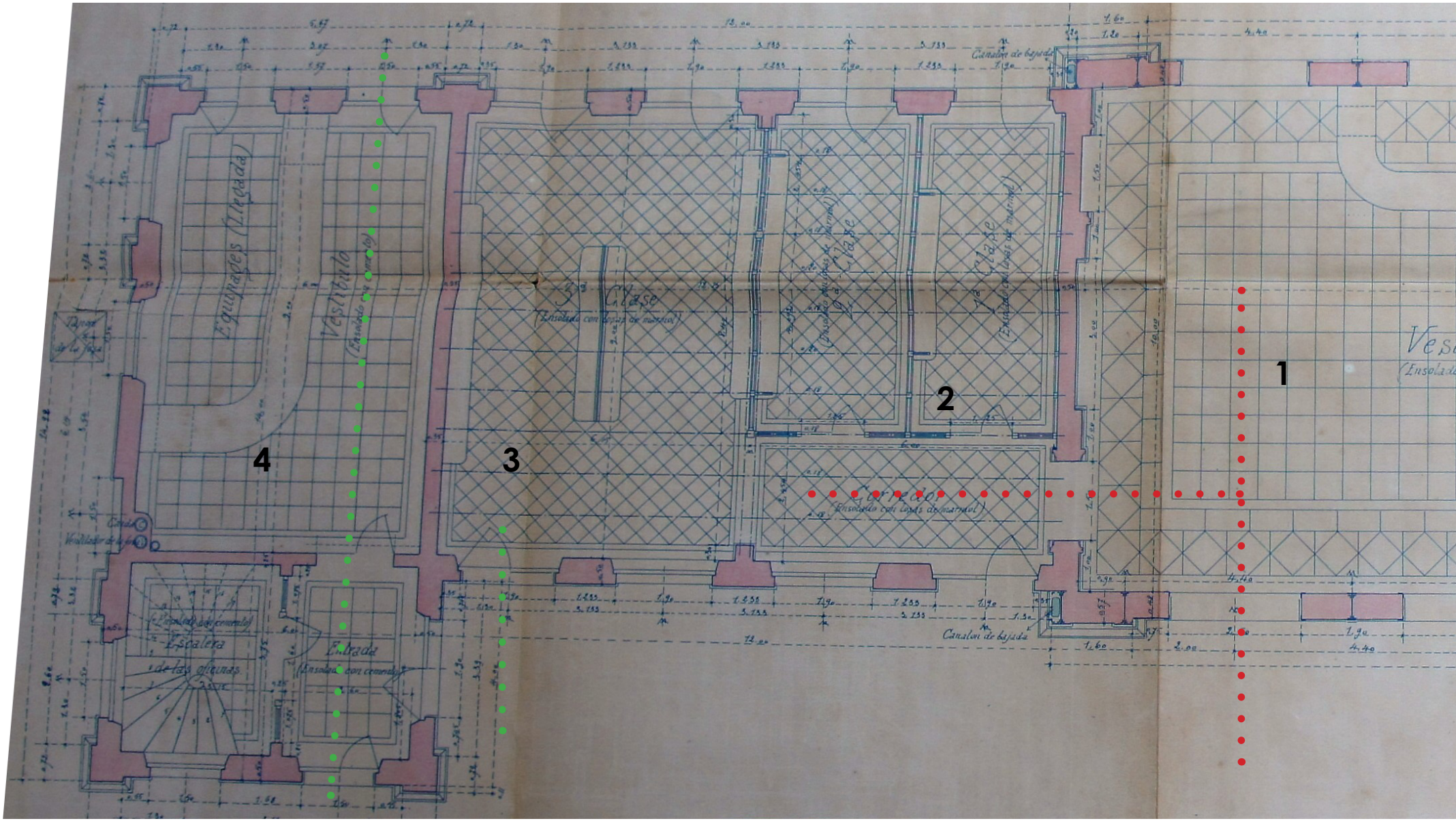
Para ello, se plantea una serie de paneleria móvil que se distribuirá por la zona trasera de la Estación, (Fig.136) y terminara en el vestíbulo de la misma. De este modo, la visita dará comienzo en las vías de la linea Linares-Almería (Fig.138) y terminara en el interior del vestíbulo. Dando paso a realizar la visita guiada que comienza en el interior de la misma (Fig.139-141).

La exposición de la información, se elaboraran unos paneles móviles para facilitar su movilidad y almacenaje. Ya que los que vayan en el exterior se recogerán al final de cada día.

De modo que, se propone unos paneles móviles con aspecto de hierro con una serie de información repartida por cada panel, tal y como vemos en el ejemplo de la (Fig.140).

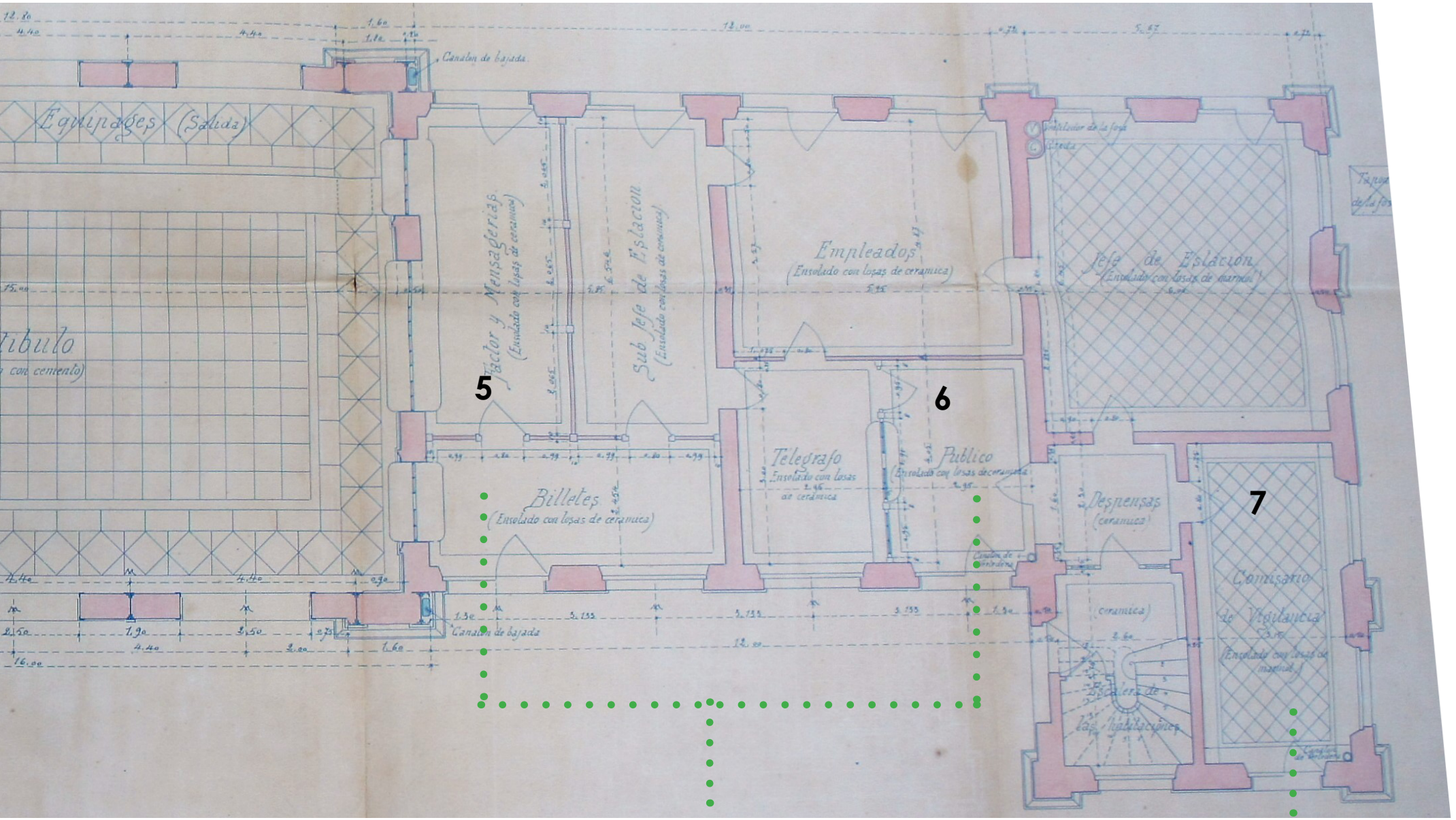
Fig. 138. Vista de las vías originales Linare-Almería.2016

Fig. 139. Vista trasera de la Estación de Almería, 2016



1- Vestíbulo 2-Salas de espera de 1ª y 2ª clase 3- Sala de espera 3ª Clase 4- Equipaje de llegada y vestíbulo

Fig. 141. Propuesta de Visita pública



5- Ventanilla de Billetes y despachos

6- Oficina del telégrafo

7- Oficina del Comisario de vigilancia

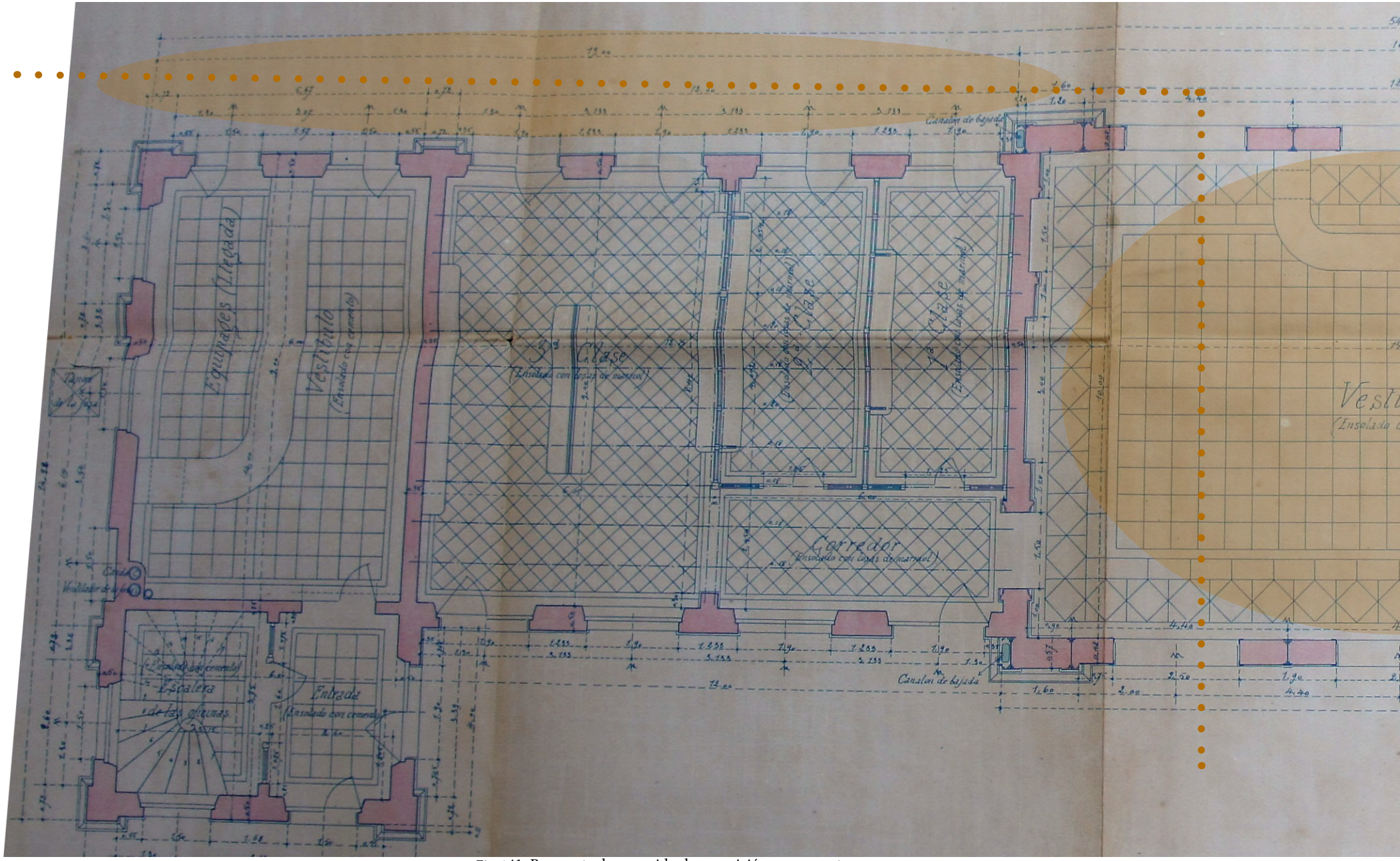
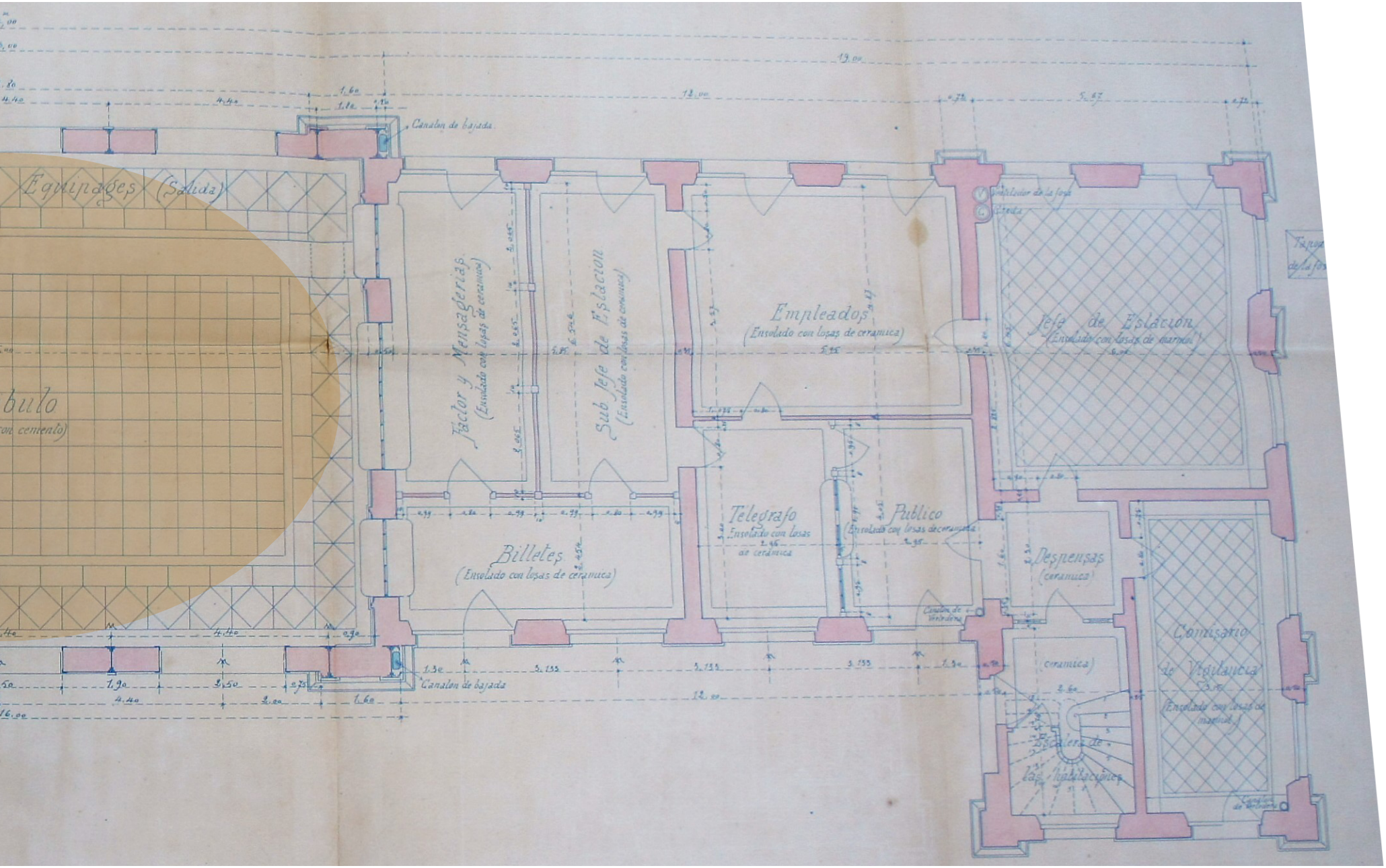


Fig. 141. Propuesta de recorrido de exposición permanente.


Equipages (Salida)
Canalon de bajada
Factor y Mensagerias
(Ensolado con losas de ceramica)
Sub Jefe de Estacion
(Ensolado con losas de ceramica)
Empleados
(Ensolado con losas de ceramica)
Jefe de Estacion
(Ensolado con losas de marmol)
Billetes
(Ensolado con losas de ceramica)
Telegrafo
Ensolado con losas de ceramica
Publico
(Ensolado con losas de ceramica)
Despensas
(ceramica)
Comisario de Vigilancia
(Ensolado con losas de marmol)
Escalera de las Habitaciones
(ceramica)
Canalon de bajada

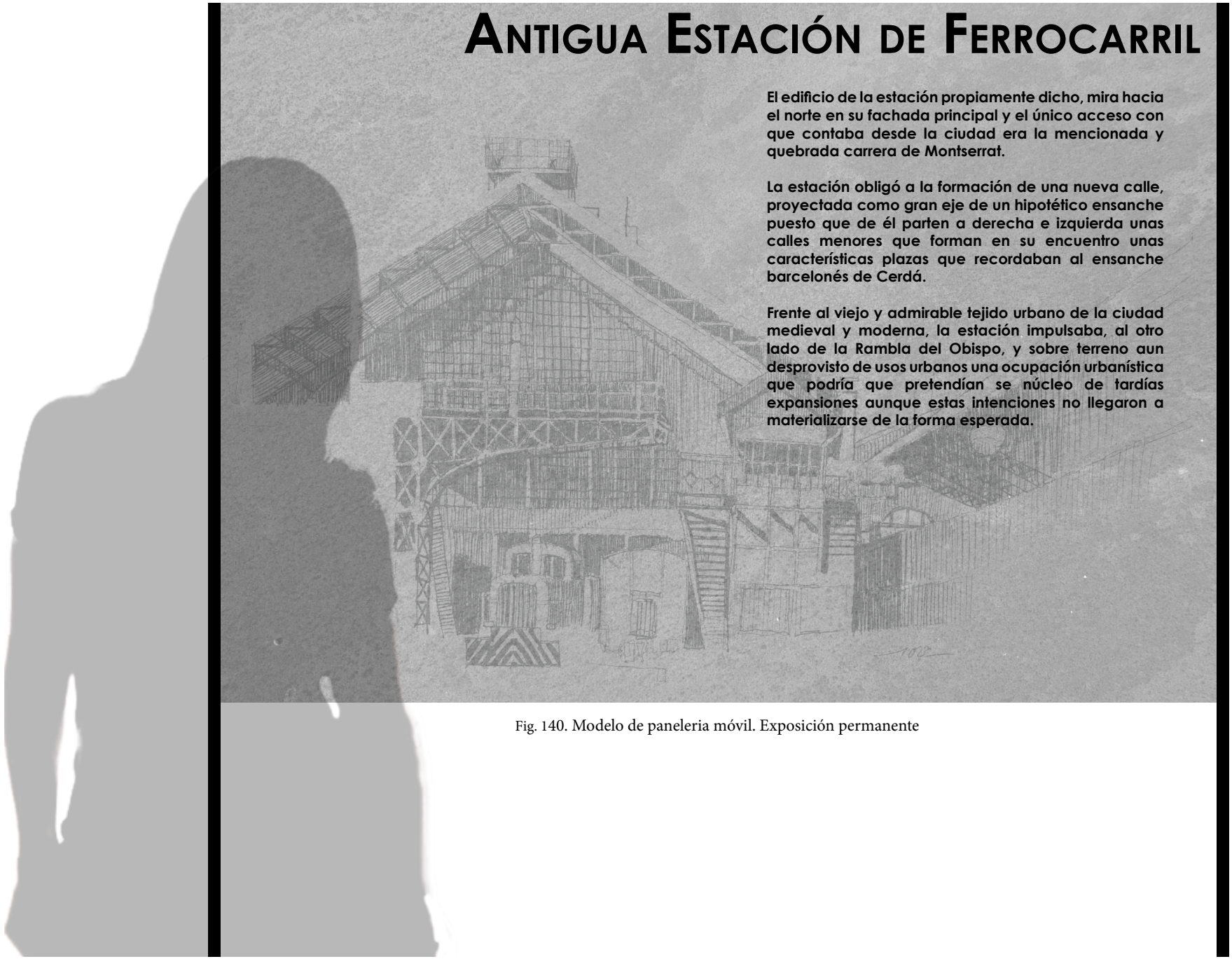


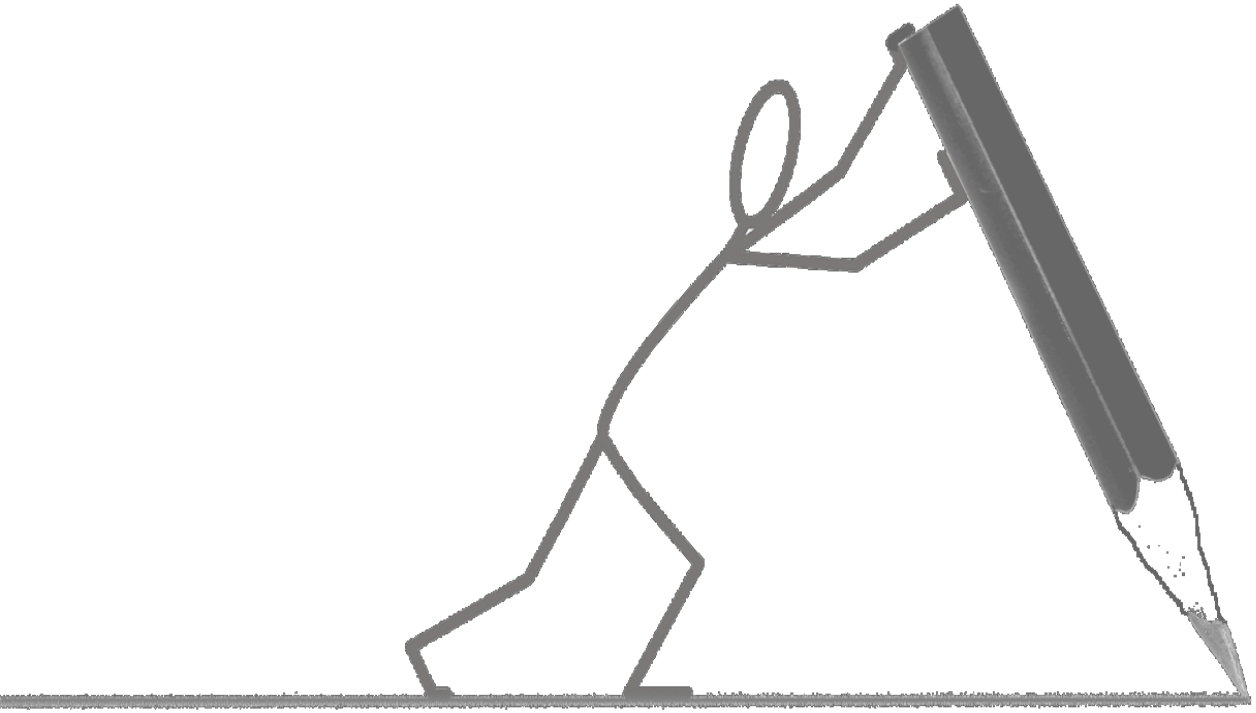
Fig. 140. Modelo de paneleria móvil. Exposición permanente

Por otro lado, este proyecto puede tener mas expectativas ya que aunque llegue el momento de que se recupere el uso original de Estación. Se puede plantear mas adelante un pequeño centro interpretativo en la planta superior, de manera que se podría compatibilizar el uso de estación con el uso interpretativo y cultural.

Se plantea esta idea ya que el monumento es de grandes dimensiones y a día de hoy no se almacena maquinaria pesada, no hay que tener espacio para los carruajes y las habitaciones que existes de los empleados no se usarían como tal. De modo que, se podría generar una redistribución en la planta superior donde diese cabida un pequeño centro interpretativo, algunas salas multifuncionales para reuniones o proyecciones y una pequeña sala de consulta sobre documentos propios de la Estación de Almería, hablaríamos de un proyecto vinculado al proyecto básico aprobado por Adif y el Ayto. Almería.

Estas ideas son propuestas iniciales ya que este proyecto podría abarcar mucho mas, en el sentido que se podría elaborar una ruta interpretativa de toda la linea de la minería a través de la antigua linea del mineral la cual conecta la ciudad de Linares con Almería, ya que a día de hoy aun se conservan la mayoría de sus estaciones y paradas locales. Esta idea es bastante atractiva y se podria plantear como futuro desarrollo del presente documento.

7. Conclusiones



7.Conclusiones

Llegados a este punto y después de a ver recogido toda esta información para elaborar este documento se ha detectado la importancia de la minería en Almería ya que fue una época clave para la evolución y el desarrollo de la ciudad.

Esto llevo a que se desarrollaran lineas férreas para el transporte de mineral como la linea Linares-Almería y a su vez se utilizaría para el transporte de viajeros. En esta época también empezaron a aparecer edificios significativos para la ciudad como el Mercado Central, la Plaza de Toros, algunos edificios de relevancia social, el cable inglés y la Estación de Almería.

Después de la elaboración del apartado de diagnostico ha quedado demostrado la importancia del edificio y el gran valor intrínseco que posee desde el punto de vista arquitectónico, artístico, histórico y social lo que nos lleva a pensar que es un edificio muy relevante para la ciudad. Destacar tambien el gran valor recreativo que posee.

A nivel social, como se ha podido ver ,cada vez hay mas reclamos por parte de los ciudadanos para que se rehabilite y se habrá al público.

A la hora de realizar la puesta en valor se han encontrado varios problemas de propiedad ya que hay una mala gestion de organización entre el Ayto. de Almería y Adif. Además se va una falta de visión , perspectiva y de consciencia por parte de estas entidades en cuanto al monumento.

A su vez, existen una serie de proyectos en curso planteados referentes a la Estación de Almería. Dichos proyectos están vinculados al Programa de integración Ferroviaria en la ciudad, donde se trata de soterrar la las lineas férreas, según se ha contrastado con Adif, se propone que la estación sea el nuevo acceso a esas lineas soterradas pero en la documentación gráfica encontrada no se sabe bien que consideración se va a tener con este bien patrimonial.

De modo que a día de hoy, este monumento se encuentra amenazado tanto por su estado de abandono y deterioro como su futuro incierto.

Tal y como se ha ido concluyendo y planteando a lo largo de este documento se puede decir que es totalmente factible plantear un uso cultural en la Estación de Almería. Por un lado, queda justificado su buena funcionalidad ya que en territorio nacional existen seis museos ferroviarios que están funcionando de esta manera.

Por otro lado, dado la visión a largo plazo que hay para la Estación de Almería, la propuesta que se plantea es una propuesta a corto plazo, constituyéndose de una pequeña exposición permanente y una visita pública guida. Ademas estas propuestas se han planteado de forma que pueden ser compatibles en un futuro con el uso de estación.

Otro punto a destacar es la viabilidad social del proyecto que se propone, y es totalmente viable ya que hay varios casos a los que se han hecho referencia en el presente trabajo como la Estación de Delicias de Madrid o el Museo ferroviario de Cataluña. Además en cuanto a la accesibilidad no habría problema ya que la Estación de Almería se sitúa a pie de calle y conserva sus accesos a minusválidos correspondientes.
Con respecto a la viabilidad arquitectónica también es bastante favorable ya que a pesar de los años de abandono, visualmente a nivel de fachada, el monumento conserva de manera estable su arquitectura original.
Por otro lado, la viabilidad económica de la propuesta no se tiene una valoración detallada, dado que no se ha podido visitar el interior, pero dado las dimensiones de la propuesta se podría decir que estaríamos por debajo de un 2% del coste total del proyecto de Adif. Incluyendo este dato, siempre y cuando este proyecto se ejecute vinculado al proyecto que tiene Adif en curso.

Se pude concluir defendiendo que todo monumento se conserva mucho mejor cuando se encuentra en uso ya sea su propio uso u otro. Dado que de lo contrario poco a poco se iría perdiendo en el tiempo. De modo que la única solución de que la Estación perdure en el tiempo es que se conserve viva, que conserve sus valores intrínsecos y se conserve como monumento referente de la ciudad de Almería.

A raíz de este trabajo se ha descubierto que está planteado que la Estación de Almería vuelva a ser estación. Esta idea es la ideal ya que el monumento va a volver a su origen, conservando su representatividad, su integridad y su autenticidad, conservaría de manera original sus valores intrínsecos. Volver a su uso original siempre los hace mas fuertes como monumento con lo que la propuesta de Adif no esta nada mal. Ya que la Estación de Almería fue diseñada y creada para que fuese estación y seria de alguna manera volver a su uso original en la época actual.

Concluyendo, se podría decir que ha quedado demostrado que este es edificio patrimonial tiene valores intrínsecos con lo que merece ser conservado y que tiene un gran valor recreativo que merece su puesta en valor.

En el momento que se decide poner en valor nos encontramos con una serie de problemas sobre la propiedad, Adif la cual es la entidad que la gestiona actualmente la Estación, tiene una falta de perspectiva y de visión sobre el monumento pero si hay sobre la mesa un gran proyecto de integración ferroviaria que aun no se tiene claro que papel va a jugar la Estación dentro de ese proyecto. Al ver toda esta problemática se han analizado buenos ejemplos de puesta en valor y sobre qué se ha hecho en otras estaciones de ferrocarril, quedando justificado el uso de musealización e interpretación ya que son museos que ya existen, están funcionando, se están usando y se están conservando.

En el caso de que vuelva la Estación a su uso original seria ideal, dado que se mantendrían todos sus valores intrínsecos desde un punto de vista arquitectónico, de integridad y de autenticidad. Pero este uso es totalmente compatible con un nuevo uso patrimonial y cultural.

Por ultimo, se han encontrado problemas para encontrar información, publicaciones, artículos, revistas etc sobre la puesta en valor en el ámbito ferroviario. Con lo que se considera que con este trabajo se esta contribuyendo a la ciencia con un pequeño análisis y un ejemplo puesta en valor en estaciones ferroviarias desde el punto de vista cultural y recreativa. Además se han hecho públicas ciertos documentos inéditos sobre la Estación de Almería, como los detalles del proyecto original de la propia Estación, recogidos en el Archivo Histórico Ferroviario de Madrid.

X. BIBLIOGRAFÍA

X. FUENTES DOCUMENTALES

Seguidamente se enumerará toda la bibliografía tanto documental como webgafía que se ha consultado:

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1984): *Historia de las Estaciones: Arquitectura ferroviaria en Valencia*. Valencia. Diputación Provincial de Valencia.

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1988) *La estación de ferrocarril puerta de la ciudad*. 2 volúmenes. Consejería de Cultura, Educació i Ciencia. Genereralit Valenciana.

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1998) *Arquitectura Industrial: concepto, método y fuentes.* Museo d'Etnologia de la Diputació de València.

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada (2005): *Estaciones históricas en Andalucía.* Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. nº 55. Sevilla. pp. 66-73.

- ÁLVAREZ QUINTANA, Covadonga (2003): "Vivir a orillas de las vías del ferrocarril. Viviendas sociales de ferroviarios en Oviedo, 1939-1975".

- CAYÓN GARCÍA, Francisco, GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Rafael y MUÑOZ RUBIO, Miguel (1998) *El Camino del Tren. 150 Años de Infraestructura Ferroviaria. Mantenimiento de Infraestructura RENFE y Fundación de Ferrocarriles Españoles.*

- CUADROS TRUJILLO, Francisco (2008): *Una aproximación general a los poblados industriales. Algunas analogías y diferencias con los poblados ferroviarios españoles*. Revista TST. Nº 15. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. pp. 46-74.

- CUADROS TRUJILLO, Francisco (2008): *Arquitectura ferroviaria en la provincia de Jaén*. Instituto de Estudios Giennenses. Diputación Provincial de Jaén.

- CUÉLLAR VILLAR, D. y SÁNCHEZ PICÓN, A. (Directores) (2008): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance. Consejería de Obras Públicas y Transportes.* Junta de Andalucía. Sevilla.

- CUÉLLAR VILLAR, JIMÉNEZ VEGA, y POLO MURIEL (Coordinadores) (2005): *Los Poblados Ferroviarios en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio; PINTADO QUINTANA, Pedro; PADILLA CERÓN, Andrés; PRIETO i TUR, Lluis y JIMÉNEZ GONZÁLEZ, Jose Luis (2004): *Ferrocarriles y tranvías en Linares, La Carolina y La Loma. Monografías del Ferrocarril*. Lluis Prieto Editor. Barcelona.

- GONZÁLEZ FRAILE, Eduardo (1988): *Las primeras estaciones de ferrocarril: Su tipología. En Arquitectura y Orden. Ensayo sobre tipologías arquitectónicas*. Universidad de Valladolid.

- HERCE INÉS, José Antonio (1998): *Apuntes sobre arquitectura industrial y ferroviaria en Castilla* La Mancha 1850-1936. Colegio de arquitectos de Castilla La Mancha.

- LANDERO, María Antonia (1992): *La arquitectura de las estaciones, catedrales de paso*. *Historia del ferrocarril en España 1843-1992*. Revista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes nº 400. Pp. 84-99.

- LÓPEZ GARCÍA, Mercedes (1984): *Las Estaciones de ferrocarril en España: La Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) una contribución al desarrollo de la arquitectura industrial en España*. Madrid. Universidad Complutense de Madrid.

- LÓPEZ GARCÍA, Mercedes (1986): MZA: *Historia de sus estaciones*. Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería, nº 22. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.

- NAVASCUÉS, P., AGUILAR CIVERA, I.: *El mundo de las estaciones*. Catálogo para la exposición celebrada en Madrid Palacio de Velázquez del Retiro noviembre 1980-enero 1981.

- SANTOS Y GANGES, Luis (2007): *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

- SOBRINO SIMAL, Julián (2008): *La arquitectura ferroviaria en Andalucía: Patrimonio Ferroviario y líneas de investigación. En 150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance.* Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía. Sevilla.

- VV.AA. (1980): *Las estaciones ferroviarias en Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad. Libro publicado con motivo de la Exposición "Arquitectura del Hierro y Estaciones".*

- MINISTERIO DE FOMENTO (2001): *Plan de Infraestructuras 2000-2007*. Madrid, Ministerio de Fomento.

- PETRUS BEY, J. M., SEGUÍ PONS, J. M. (1991): *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid, Editorial Síntesis.

- VEGA GONZÁLEZ, G. (1990). *Los puertos andaluces y la Ordenación del Territorio.* Sevilla, Centro de Estudios Territoriales y Urbanos (CETU).

- WAIS, F. (1987): *Historia de los Ferrocarriles españoles.* Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- AA.VV. TEDDE DE LORCA, P., VEGA GONZÁLEZ. (1990): *La nueva situación ferroviaria y sus efectos regionales en Andalucía.* Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- JUNTA DE ANDALUCÍA (1987): *Plan estratégico Ferroviario de Andalucía Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes.*

- NOGUÉS, Fco, (1949)*La unificación de las señales fijas de la vía. Estudio, informe y proyecto de unificación.* RENFE.

- RENFE. Memoria de 11/10/1944. P*royecto de modificación de instalación de los discos avanzados en las estaciones de Torreblascopedro, Baeza-Bejíjar, Garciez-Jimena, Jódar, Los Propios, Quesada, Larva, Huesa, Alamedilla y Moreda en la línea Linares a Almería*

- RENFE. Circular General nº 29 de 20/03/1955. *Cambio del Código de Señales*

- GÓMEZ MARTÍNEZ, J.Antonio, COVES NAVARRO, J. Vicente. (1998)Trenes, cables y minas de Almería. Instituto de Estudios almerienses.

- CARDERERA, M. (1881) *Ferrocarril de Sevilla á Huelva.* Anales de la Construcción y de la Industria, 1881, pp. 373-374

- DALY, C. (1846) "Des gares de Chemins de fer". Revue de l'Architecture et des Travaux Publics. París, 1846

- DURAND, J.N.L. (1981) *Compendio de lecciones de Arquitectura.* Parte gráfica de los cursos de Arquitectura. Madrid: Ediciones Pronaos.

- GARCIVAL, G. (1994) *Estaciones de Ferrocarril en España. Madrid: Espasa Calpe.*

- GONZÁLEZ AMEZQUETA, A. (1969) *El Neo-mudejar y el ladrillo en la arquitectura española.* Arquitectura, mayo 1969, pp. 61-62

- LAMPÉREZ y ROMEA, V. (1991) "La arquitectura española contemporánea. Tradicionalismo y exotismo". Arquitectura y Construcción, 1911, pp. 194-199

- LÓPEZ GARCÍA, M. (1986) MZA, Historia de sus estaciones. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

- PUJOL y BRULL, J. (1902). *Apeadero en el Paseo de Gracia. Arquitectura y Construcción, el Paseo de Gracia* Arquitectura y Crucción,

- WAIS, F. (1974) *Historia de los Ferrocarriles españoles. Madrid: Editora Nacional.*

- BALLART HERNÁNDEZ, J. (2007). *Manual de museos.*

- BOLAÑOS ATIENZA, María. (2008). *Historia de los museos en España.* (2a Edición.). Gijón: Trea.

- COMA QUINTANA, Laia (2011). *Actividades educativas y didácticas del patrimonio en las ciudades españolas.* (Tesis doctoral.). Universidad de Barcelona.

- FONTAL MERILLAS, Olaia (2011). *El patrimonio en el marco curricular español,* Patrimonio Cultural de España. Nº 5 Patrimonio y educación, 2011, (pp.21-44). Ministerio de Cultura. Dirección general de bellas artes y bienes culturales.

- IPCE. (2013). *Plan nacional de educación patrimonial*.

- LABORATORIO PERMANENTE DE PÚBLICO DE MUSEOS. (2011). *Conociendo a nuestros visitantes. Estudio de público en los museos del ministerio de cultura*. Madrid: Ministerio de Cultura.

- LORD, Barry; DEXTER, Gail. (1998). *Manual de gestión de museos.* Barcelona: Ariel Patrimonio Histórico.

- MARTÍN PIÑOL, Carolina. (2011). *Estudio analítico descriptivo de los centros de interpretación patrimonial en España* (Tesis doctoral). Universidad de Barcelona.

- MORALES MIRANDA, Jorge. (2001). *Guía práctica para la interpretación del patrimonio. El arte de acercar el legado natural y cultural al público visitante* (2ª ed.). Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura.

- SERRAT ANTOLÍ, Nuria. (2011). *Acciones didácticas y de difusión en museos y centros de interpretación*, en SANTACANA MESTRE, Joan; SERRAT ANTOLÍ, Nuria (Coord.), Museografía didáctica (2ª edición., pp. 103–205). Barcelona: Ariel patrimonio.

ANEXO I: ADIF Y FICHAS INFORMATIVAS

Adif, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, es una entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento. Adif ejerce un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad.

Tiene como objetivo potenciar el transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, sostenible desde el punto de vista medioambiental, y con altos estándares de calidad.

Adif Asume:

- La administración de infraestructuras ferroviarias (vías, estaciones, terminales de mercancías, etc).

- La gestión de la circulación ferroviaria.

- La adjudicación de capacidad a los operadores ferroviarios.

- La percepción de cánones por el uso de la infraestructura, estaciones y terminales de mercancías.

Todo ello desde el compromiso de responsabilidad social con los ciudadanos. Una Responsabilidad Social que se fundamenta en principios éticos relacionados con la gestión y con el papel de la empresa en la sociedad. Tiene como eje vertebrador la transparencia y el diálogo con los Grupos de Interés; y su finalidad última es contribuir a la sostenibilidad del desarrollo que propicia nuestra actividad, desde una perspectiva integral.

Adif tiene como misión fundamental enlazar ferroviariamente las distintas estaciones que pueblan nuestros territorios. Y de hacerlo de forma segura. Esta labor exige el esfuerzo constante de mantener y conservar en perfecto estado todas nuestras vías, catenarias, sistemas de señalización, centros de control de la circulación y, por supuesto, nuestras estaciones.

A esta labor de mantenimiento de nuestras infraestructuras se suma la construcción de nuevas líneas de alta velocidad, a las cuales han contribuido, de una manera significativa, tanto los fondos comunitarios, a través de las ayudas procedentes de los Fondos de Cohesión, Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y ayudas RTE-T (Redes Transeuropeas de Transporte) como de los prestamos del BEI; que responden a los más altos cánones de calidad exigidos.

La unión ferroviaria de los distintos territorios exige la construcción de grandes obras de ingeniería (viaductos, túneles, etc.) Que Adif acomete con el objetivo puesto en la rentabilidad económico y social de inversión.

El sistema ferroviario es un sistema en el que cada engranaje es fundamental para que cada día circulen por la red ferroviaria española más de 5.000 trenes, de viajeros y de mercancías, con seguridad, puntualidad y rapidez.

En esta sección encontrará los pormenores de los componentes de las infraestructuras ferroviarias, tanto en lo referente a las vías (plataforma, raíles, electrificación, señalización, construcción de viaductos, túneles, etc.) Como de los servicios de las estaciones de viajeros y centros logísticos.

Estaciones de Ferrocarril
Las estaciones son entornos clave dentro del sistema de transporte ferroviario, en los que se han de atender las necesidades propias del viajero y de las personas que acuden a su encuentro. Requerimientos tales como la accesibilidad, la adecuación de sus diferentes espacios y la prestación de los propios servicios ferroviarios (Información, Venta de billetes y Atención al Cliente)

Más allá de las prestaciones ferroviarias, Adif quiere poner estos espacios al servicio de los ciudadanos y, por ello, facilita y apoya el desarrollo de múltiples actividades relacionadas con la cultura, el arte y campañas de concienciación social en sus instalaciones a través del Programa Estación Abierta o simplemente como espacios integradores de la actividad ciudadana en sus áreas comerciales

Red ferroviaria de viajeros
A través de este mapa interactivo puede conocer el trazado de las líneas con servicio de viajeros, tanto en la Red de Alta Velocidad (ancho internacional) como en la Red Convencional, y acceder a la información sobre las principales estaciones.

Servicios Logísticos
Adif, en el ámbito de los servicios logísticos, tiene la misión de gestionar con eficacia y seguridad sus instalaciones de mercancías, destinadas a prestar servicios a las empresas operadoras de transporte ferroviario de mercancías.

Gestión del Patrimonio
Así mismo se compromete a realizar una gestión responsable de su Patrimonio y de los desarrollos urbanísticos en consonancia con las directrices, planes y programas del Ministerio de Fomento y en estrecha colaboración con otras Direcciones de Adif, Comunidades Autónomas, Ayuntamientos y empresas inmobiliarias del sector.

Adif cuenta con edificios emblemáticos enmarcados dentro del denominado Patrimonio Histórico Español (Ley 16/1985). La protección y mantenimiento de estos inmuebles, asegura y fomenta el mantenimiento de la cultura y de nuestra historia (también ferroviaria). Concibiéndose como un conjunto de bienes que en sí mismos han de ser apreciados, no han de establecerse limitaciones derivadas de su propiedad, uso, antigüedad o valor económico. Su valor, por tanto, reside en el aprecio y sensibilidad que la sociedad ha querido darles como elementos de identidad cultural.

Cabe resaltar, por otro lado, el esfuerzo que supone el mantenimiento y racionalización de otros edificios y espacios que, aunque puedan ser menos emblemáticos que aquellos, son imprescindibles para el desempeño y desarrollo de la actividad ferroviaria.

Junto a la Web de Adif, se pueden encontrar unas Fichas Informativas sobre Bienes artisticos del ferrocarril.

Programa "Estación Abierta"
Proyecto "La Neomudejar"
Portal de vídeos
Fotografía ferroviaria
Colección de esculturas
Estaciones históricas
Antiguas líneas y estaciones
Estaciones verdes
Vías verdes
Fichas informativas
Visitas virtuales

Seguir a @Adif_es Twittear Me gusta 6 G+1 0

Estación antigua de Segovia

Bienes artísticos del ferrocarril: Estaciones

A modo de apeadero regio, la estación de Segovia albergó al Rey Alfonso XIII y su familia camino de La Granja de San Ildefonso.

La marquesina metálica data de primeros de siglo

Catalogada como Bien de Interés Cultural en 1982

Pertenece al acervo cultural de Adif

Los bienes inmuebles incluidos en el registro de Bienes de Interés Cultural (BIC) de la Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales, de la consejería de Cultura y Turismo de La Junta de Castilla y León, representan los máximos exponentes de su patrimonio cultural. Entre ellos figura la estación de Ferrocarril de Segovia y sus instalaciones, incoada como BIC en la categoría de Monumento, con fecha del 26 de noviembre de 1982. Igualmente, figura como BIC en el listado del Patrimonio Histórico Español del Ministerio de Cultura.

Detalle de la marquesina

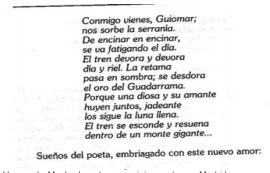
Origen

Segovia fue la última provincia castellano-leonesa en tener contacto por ferrocarril con Madrid. Según nos comenta Gonzalo Garcival en su libro:

Información Multimedia

Machado

Esta estación señera en resonancias literarias y poéticas ha estado ligada a la trayectoria de grandes autores españoles. Machado es sin duda quien más la transitó. Protagonista de sus viajes a Madrid desde Segovia en busca de su amada Guiomar. Gonzalo Garcival en su libro nos ilustra: *"Más que la de Soria, si cabe, es ésta segoviana la estación sentimental de don Antonio Machado. Aquí ponía pie, para posesionarse de su cátedra de francés, el 25 de noviembre de 1919. Hasta 1932, año en que se despide de la ciudad, el poeta tomaría un tren cada fin de semana camino de Madrid. Iba a sus encuentros secretos con Guiomar: "Tomé el tren de Segovia. Y en Segovia estoy….."*



Conmigo vienes, Guiomar;
nos sorbe la serranía.
De encinar en encinar,
se va fatigando el día.
El tren devora y devora
día y riel. La retama
pasa en sombra; se desdora
el oro del Guadarrama.
Porque una diosa y su amante
huyen juntos, jadeante
los sigue la luna llena.
El tren se esconde y resuena
dentro de un monte gigante...

Sueños del poeta, embriagado con este nuevo amor:

Versos de Machado sobre sus viajes en tren a Madrid

Machado y la estación de Segovia esperan y reciben juntos a un grupo de amigos que vienen a visitarle. Este episodio lo comenta el poeta José Luis Cano en su libro sobre la figura de Antonio Machado: *"Muy agradable debió ser para Machado la visita que en la primavera de 1923 le hicieron un grupo de poetas de Madrid. Los poetas que acudieron a Segovia fueron: Bacarisse, Pedro Salinas, Luis Fernández Ardavín, Juan Chabás, y L. Romero Flórez…..Hubo una comida… A los postres leyó Machado su poema: "En tren. Flor de verbasco" que luego publicó en Nuevas canciones con la dedicatoria: "A los jóvenes poetas que me honraron con su visita en Segovia".*

Otros autores que la mencionan son Carmen Martín Gaite -que habla constantemente de sus viajes en tren a la ciudad del Acueducto en sus *"Cuadernos de todo"*- pasando por Gerardo Diego, Amancio Prada, etc.

Bibliografía:
Dirección de Comunicación y Relaciones Externas de Adif
La Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Biblioteca Ferroviaria
"Estaciones de Ferrocarril en España" de Gonzalo Garcival
Junta de Castilla y León. Consejería de Cultura y Turismo
"Machado" de José Luis Cano

Castellano English Català Galego Euskara Valencià
Contacto Contenido del web Aviso Legal
Accesibilidad Adif Móvil BUSCAR
Conocer Adif Infraestructura y estaciones Nuestros Compromisos Ocio y cultura Comunicación y prensa Empresas y servicios
Inicio Ocio y Cultura Fichas informativas

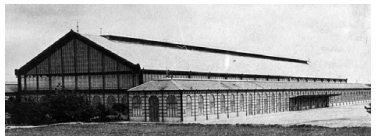
Programa "Estación Abierta"
Proyecto "La Neomudejar"
Portal de vídeos
Fotografía ferroviaria
Colección de esculturas
Estaciones históricas
Antiguas líneas y estaciones
Estaciones verdes
Vías verdes
Fichas informativas
Visitas virtuales

Seguir a @Adif_es Twittear Me gusta 0 G+1 0

Estación de Delicias

Bienes artísticos del ferrocarril: Estaciones

Claro ejemplo de la singular arquitectura del hierro de finales del siglo XIX caracterizada por sus amplias estructuras de hierro y cristal.



Se inauguró el 30 de marzo de 1880

Finalizó su trayectoria como estación ferroviaria en 1969

Tiene incoado expediente para su declaración como Bien de Interés Cultural

Pertenece al acervo histórico y artístico de Adif

Los ingenieros Émile Cachelièvre y Calleja son los autores del proyecto de la estación

En sus instalaciones se han rodado películas tan famosas como Doctor Zhivago

Punto de partida y destino de los primeros trenes internacionales de Madrid a Lisboa

Actualmente alberga el Museo del Ferrocarril de Madrid

Historia:

La compañía del ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez, levantó la estación de Delicias, en los aledaños del paseo del cual toma su nombre: el paseo de las Delicias. Su ubicación definitiva se fija, por Real Orden de julio de 1878 junto al paseo de las Delicias, próxima al Campo de Marte y al Hospital de Dementes. Se inauguró el edificio de la estación el 30 de marzo de 1880, acto presidido por los reyes de España, Alfonso XII y María Cristina. Gonzalo Garcival, en su libro: "Tesoros de España: las estaciones de Ferrocarril", nos matiza los primeros acontecimientos en la vida de la estación: *"Pero lo inaugurado era sólo la terminal que la compañía de Ciudad Real a Badajoz establecía para su nueva vía directa Madrid-Ciudad Real. De ahí que inicialmente se la conociera como "estación de Ciudad Real". Pocas semanas después, aquella empresa fue absorbida por la poderosa MZA (Madrid. Zaragoza y Alicante), que a su vez, la cedió a una tercera entidad, de fundación reciente, la compañía MCP (Madrid-Cáceres-Portugal) siglas que quedaron unidas a la estación en el anagrama visible todavía hoy en el testero de la gran nave ".*

(Construcción de la nave central de la estación en el verano de 1879. Fotografía tomada por Hebert y titulada Estado de las obras en 1º de Junio de 1879. Archivo Histórico Ferroviario-Museo del Ferrocarril. I. G. – 01554) Más información sobre la estación en la web del Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias

Información Multimedia

Ejemplo de la arquitectura del hierro

La armadura de hierro, procedente de los talleres de Fives-Lille, fue erigida por el ingeniero M. Vaseille y cubierta de palastro (hierro o acero laminado) galvanizado ondulado. Esta armadura está articulada por 17 cuchillos que forman un todo compacto con los pilares de sostén, pilares que se fijaron al suelo mediante una cimentación hundida. Parece ser que Cachelièvre se inspiró en la técnica constructiva empleada en la Galería de Máquinas presentada por Henri de Dion en la Exposición Universal celebrada en París en 1878. La desaparición del modelo francés acentúa el valor de la marquesina de Delicias, que guarda extraordinaria semejanza con la celebrada Galería de Máquinas. Garcival lo explica así en su libro: *"Pero en Delicias el componente protagonista es el hierro. Los ingenieros responsables del proyecto, Émile Cachelièvre y Calleja disponían de un solar de 11.000 metros cuadrados para encajar el edificio, un "caparazón" de 170 metros longitud, 35 metros de anchura y 22,5 de altura máxima. Ya dijimos que el contratista de la cubierta metálica fue Fives-Lille, que comisionó a su ingeniero Vaseille para el montaje."De sus muros laterales, y a una altura de 12 metros - informaba la Revista de Obras Públicas el I-IV-1880- arrancan 18 cerchas metálicas en arco, espaciadas a 10 metros, sobre las cuales descansa la cubierta, aspecto análogo al de la galería de máquinas de la última Exposición Universal de París (1878). El ancho de la nave central se halla ocupado por cinco vías, dispuestas de tal modo que puedan entrar a la vez cinco trenes [...]*

Ornamentación y diseño en hierro presente en la fachada de la estación

"Cachelièvre --escribe Pedro Navascués—utilizó en la estación de Delicias la última novedad que ofrecía por entonces la técnica constructiva y que Dion había mostrado, con gran éxito, en la Galería de Máquinas de la Exposición Universal de París de 1878. En efecto, la armadura, llamada de "Dion" desde entonces, compuesta de una serie de cuchillos armados que forman un todo con los propios pilares de sostén fijos a una cimentación hundida, tiene gran semejanza con la armadura de Delicias, que por primera vez cubría entre nosotros un amplio espacio sin ningún tipo de tirantes, riostra o contrafuertes. [...] Hay otro detalle formal en esta marquesina que la hace diferente. Queremos decir esa curvatura o ligero alabeo que presentan en sus estribos las dos aguas de la cubierta por su lado interno, si bien el encuentro en la cima sea visiblemente apuntado. Este efecto como bulbiforme debió impresionar al dibujante Comba, cuyo grabado en la ceremonia inaugural en la Ilustración Española y Americana (1880) aparece bastante exagerado".

Patrimonio histórico: según resolución de 21 de enero de 1981, de la Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas, se acuerda tener por incoado expediente de declaración de monumento histórico-artístico a favor de la estación de ferrocarril de "Las

Programa "Estación Abierta"
Proyecto "La Neomudejar"
Portal de vídeos
Fotografía ferroviaria
Colección de esculturas
Estaciones históricas
Antiguas líneas y estaciones
Estaciones verdes
Vías verdes
Fichas informativas
Visitas virtuales

Seguir a @Adif_es Twittear Me gusta 1 G+1 0

Estación de Almería

Bienes artísticos del ferrocarril: Estaciones

Modelo del eclecticismo arquitectónico

Su diseño se asemeja a una embarcación naviera

Los elementos cerámicos policromados recuerdan al estilo mújedar

Catalogada como Bien de Interés Cultural en 1985

Pertenece al acervo cultural de Adif

Información Multimedia

Características

Inmaculada Aguilar Civera, profesora de Historia del Arte de la Universidad de Valencia, en un artículo publicado en el boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, ahonda en el lenguaje arquitectónico empleado en la construcción de esta estación: "*Singular es la estación de Almería, bello ejemplo de un eclecticismo bien compuesto, donde la incorporación en fachada de la estructura metálica juega un papel integrador con los demás elementos del edificio. En este sentido su composición sigue una larga tradición de la arquitectura de las estaciones en Europa, cuyo origen se encuentra en la antigua Gare de l'Est de París, obra de Duquesney (1847-1852), que ha venido considerándose como obra modélica por la organización de su fachada y distribución general. [..] El lenguaje ecléctico de corte clasicista es variado y original en motivos y recursos, y enlaza perfectamente con los motivos decorativos de la gran cristalera del testero de la nave. Aquí ingeniería y arquitectura aúnan sus esfuerzos proporcionándonos una imagen típica, coherente, la más identificativa, de estación de ferrocarril.*".

Remate arquitectónico

Estación de Almería

Esta estación, declarada como Bien de Interés Cultural, en la categoría de monumento, desde abril de 1985, e integrada en el Patrimonio Histórico Español, enriquece con su singularidad el acervo arquitectónico y cultural de Adif. Unos años antes, en 1981, el Ayuntamiento de Almería la declaró obra de interés histórico-artístico. Y aún hace más tiempo alguien la bautizó como "un monumento al final del desierto".
Además de ser paradigma de la tendencia arquitectónica conocida como ecleticismo", aplicada a edificios de uso ferroviario, esta estación se distingue por su peculiar diseño que recuerda una embarcación naviera, tal y como nos lo refiere el autor del libro: "Tesoros de España: Estaciones de Ferrocarril", Gonzalo Garcival: *"En pos de una meta puramente económica y de fomento minero, no es extraño que al principio se hablase de la estación de Almería-puerto. Se trata, efectivamente, de una nave con mascaron de proa, una instalación portuaria cuyo suntuoso diseño original puede que se debiera al mismo proyectista de la terminal de viajeros y demás."*.

Con su fachada de 54 metros, el cuerpo central está rematado por la marquesina metálica (pertenece a la llamada arquitectura del hierro) de forma piramidal y revestida de cristal sobre bastidores* en los testeros* de ambos extremos, de los andenes y del acceso desde la calle, cuyas tres puertas en arco de medio punto se cobijan con voladizo* también acristalado. Encima está situado el reloj enmarcado en hierro trabajado. En los cuerpos laterales también figuran arcos de medio punto rematados por una clave, que sobresale y marca visualmente el centro del arco. Los tejados son planos con balaustrada en los cuerpos laterales y a dos aguas.
El conjunto combina armoniosamente la sillería, el ladrillo, el hierro y también la cerámica. Se distinguen en la fachada elementos cerámicos policromados intercalados entre el ladrillo, o en los apliques. Estos efectos cromáticos recuerdan al estilo arquitectónico denominado mudéjar. Ladrillos, sillares y huecos conforman una peculiar composición visual de notable belleza.
Un buen ejemplo de los artesanos que colaboraron en la construcción de la estación almeriense se puede ver en los azulejos con la "A" de Almería escritos con el grafismo vasco en *txapela* que se repiten en la fachada principal, entre las ventanas de la segunda planta.

Historia de la antigua estacion de Almeria

Origen

8/5/2016 Adif - Fichas informativas

Castellano English Català Galego Euskara Valencià
Contacto Contenido del web Aviso Legal
Accesibilidad Adif Móvil BUSCAR
Conocer Adif Infraestructura y estaciones Nuestros Compromisos Ocio y cultura Comunicación y prensa Empresas y servicios
Inicio Ocio y Cultura Fichas informativas

Programa "Estación Abierta"
Proyecto "La Neomudejar"
Portal de vídeos
Fotografía ferroviaria
Colección de esculturas
Estaciones históricas
Antiguas líneas y estaciones
Estaciones verdes
Vías verdes
Fichas informativas
Visitas virtuales

Seguir a @Adif_es Twittear Me gusta 0 G+1 0

Estación de Francia

Bienes artísticos del ferrocarril: Estaciones

Impresionante estación caracterizada por una grandiosa marquesina metálica en doble pórtico que cubre las vías y los andenes

Inaugurada por Alfonso XIII el 19 de mayo de 1929

Eduardo Maristany, marqués de la Argentera, impulsó la construcción de la nueva estación de Barcelona Término o de Francia

MZA finaliza la construcción de esta estación a tiempo de la celebración de la Exposición Universal de 1929

El edificio de viajeros fue diseñado por el arquitecto madrileño Pedro Muguruza Otaño

Catalogada como Bien Cultural de Interés Local por el ayuntamiento de Barcelona

Pertenece al acervo cultural de Adif

Información Multimedia

Características

Gonzalo Garcival incluye en su libro la valoración especializada que hace el arquitecto José A. Pruneda sobre la estación de Barcelona Francia: *"Lo que sí resulta excepcional dentro de la arquitectura ferroviaria que imperaba en nuestro país es el carácter monumental de la estación, no sólo en lo que se refiere a los materiales empleados, sino, sobre todo, a su riqueza espacial. Concebida como una clásica estación en forma de U, su atormentada geometría se resuelve mediante un gran vestíbulo cubierto por tres cúpulas que se traducen al exterior por medio de otras tantas arcadas, perfecta trasposición de los espacios interiores. Desde este punto de vista, es un muy raro ejemplo en España, y uno de los pocos en que el tránsito entre el vestíbulo y la marquesina no es una ruptura brutal del espacio, sino el discurrir casi lógico entre dos áreas"*.
Igualmente nos desvela el origen de uno de los elementos constructivos más sobresalientes y complejos de esta estación, la curvatura de la planta: "*Una cosa más vino con el ferrocarril Barcelona-Granollers: la curvatura de la planta de la definitiva estación de Francia, originada en el hecho de que su línea, para no topar con la del "tren de Mataró", justo delante, tuvo que girar a la izquierda antes de enfilar el curso del Besós y el collez de Montcada, salida natural hacia el Noreste."*

Una de las definiciones que mejor describe el carácter monumental de las estaciones ferroviarias del siglo XIX, incluida también la última de las estaciones de MZA, la estación de Francia, -por la arquitectura de sus fachadas y el alarde técnico de su grandiosa cubierta-, nos la proporciona Mercedes López García en la introducción del libro: "La estación de França: escenario monumental para el tren" de Antonio Armesto, Carlos Martí y José Ramón Pastor: *"Las estaciones son las catedrales del siglo XIX tanto por su tamaño e impacto técnico en el campo de la construcción, como por el simbolo monumental de unión entre el progreso y el prestigio de la propia ciudad"*.
Concebida desde sus primeros esbozos como el "Monumento", allá por 1874, -cuando el ayuntamiento de Barcelona cedió los terrenos con la condición de construir una estación monumental-, fue la compañía MZA quien finalmente emprendió el proyecto de construcción de la que hoy conocemos como Estación de Francia, que quiso edificarla a tiempo de la Exposición Universal de 1929 celebrada en Barcelona. Este evento fue crucial para el proyecto definitivo. El 1 de junio de 1915 se presentan ante el administrador de MZA los comisarios de dicha exposición, Joan Pich y Francesc Cambó, así como el director de la misma Sr. Rubió con el propósito de conseguir de MZA garantías de una serie de transformaciones de orden técnico, exigidas por el previsible aumento de tráfico y otras de orden estético, relativas al estado deplorable de la vieja estación de Francia, todo ello con el fin de que la entrada de los visitantes a la ciudad condal empezará con una grata imagen digna de la ciudad y sus acontecimientos. Para MZA lo importante era recabar ayuda de personas influyentes interesadas en la celebración de la Exposición que avalarán la construcción de un proyecto de gran envergadura.
Actualmente, está estación está catalogada como Bien Cultural de Interés Local por el ayuntamiento de Barcelona, y es por tanto uno de los activos arquitectónicos más notables de la ciudad condal.

La curvatura de la planta

La decoración del vestíbulo y del restaurante se debe a los arquitectos barcelonenses Raimón Durán i Reynals y Pelai Martínez, quienes se encargan de dotar a aquellos espacios de una ambientación lujosa y refinada con mármoles y materiales nobles. Las puertas y pasos principales se destacan mediante un frontón que señala el centro de cada una de las tres fachadas interiores del vestíbulo. Las bases de las columnas y las palmetas de los arcos son de bronce. Los capiteles se decoraron finalmente con pan de oro. El pavimento es de mármol de varios colores. Los lucernarios circulares de las cúpulas llevarán artísticas vidrieras y los aparatos de luz en muros y bóvedas contribuirán al buen aspecto del conjunto. El edificio de Caja y Títulos, rematado por una cubierta de vidrio fue ideado por Eduard Perxes. La decoración del conjunto es diseño de Santiago Marco, figura reconocida del Art Decó catalán, que recibió el premio del Ayuntamiento en 1930.
En el ya citado libro "La estación de França: escenario monumental para el tren", sus autores comentan matices

Programa "Estación Abierta"
Proyecto "La Neomudejar"
Portal de vídeos
Fotografía ferroviaria
Colección de esculturas
Estaciones históricas
Antiguas líneas y estaciones
Estaciones verdes
Vías verdes
Fichas informativas
Visitas virtuales

Seguir a @Adif_es Twittear Me gusta 10 G+1 0

Estación de Jerez de la Frontera

Bienes artísticos del ferrocarril: Estaciones

En la bella estación de Jerez relucen la azulejería de Triana, el ladrillo rosado, las rejas floridas y los adornos esmaltados

La primera estación fue provisional

La segunda, ya permanente, data del año 1877 y se encargó al arquitecto León Beau

La tercera y definitiva se debe a Aníbal González, el arquitecto de la Plaza de España de Sevilla

La fachada de la estación se divide en tres pórticos y cinco torres, dos de las cuales presiden la entrada principal

Contiene elementos decorativos propios del arte popular andaluz

Pertenece al acervo histórico y artístico de Adif

Historia

Andalucía quiso estar a la vanguardia de los avances en el transporte y ser la primera región española a la que llegara el ferrocarril. La primera iniciativa para construir una línea férrea en España fue la de Jerez de Frontera-El Portal en 1830 con el objetivo de llevar mercancías al río Guadalete. José Díaz Imbrechts (empresario gaditano) o Marcelino Calero y Portocarrero (político) llegaron a obtener de Fernando VII privilegios para construir caminos de hierro entre Jerez y El Portal, y Jerez y Sanlúcar de Barrameda en los años 1829 y 1830. Este papel pionero en el desarrollo del ferrocarril, se vio frustrado por problemas financieros, y finalmente fue la línea Mataró-Barcelona la que entró en la historia como el primer ferrocarril español.
Sin embargo los jerezanos persistieron en su empeño y en 1854 Jerez y el Puerto de Santa María quedaron unidos por unos escasos kilómetros de vía. Comenzaba así una idea de progreso con el objetivo de llegar al mar, por lo que años después la línea se extendería a Trocadero, acortando así distancias con el puerto de Cádiz.

Ornamentación presente en la fachada de la estación: cerámica y reja

Información Multimedia

El proyecto de Aníbal González

Fue en el primer cuarto del siglo XX cuando el regionalismo tuvo su momento de esplendor. La Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929 supuso la aparición de un estilo arquitectónico novedoso, que no se quedo sólo en la capital hispalense sino que llego a Jerez. A ello se une el aumento de tráfico jerezana en aquellos años haciendo necesaria una ampliación que la Compañía de Ferrocarriles Andaluces encargó a Aníbal González, el arquitecto de la Expo del 29.
La estación de Jerez diseñada por González tiene una fachada de tres pórticos y cinco torres. Dos torres enmarcan la entrada principal, ésta con un pórtico clásico con tres arcos de medio punto, pilas tras pareadas y remate con balaustrada, y sobre él, en el eje central, una torre de mayor altura. La comparación con la estación de Plaza de España de Sevilla es inevitable, ya que combina la inspiración renacentista con el arte popular andaluz marcado por la utilización del ladrillo, el encalado blanco, las rejas y la cerámica andaluza, especialmente el azulejo procedente de Triana (Sevilla).

Año 1930, fecha de la construcción de la estación, enmarcado en un edificio situado en el andén principal

El estilo regionalista que representa la estación de Jerez de la Frontera es un claro ejemplo de cómo las estaciones andaluzas fueron pioneras en unirse a esta corriente que, tal y como la define Inmaculada Aguilar, profesora de Historia del Arte de la Universidad de Valencia: *"es fruto de un pensamiento romántico propio del siglo XIX, en el que se busca la identidad nacional y la identidad regional a partir de sus costumbres, sus monumentos y artes aplicadas y artesanales, es decir, a partir de su propio carácter vernáculo."*
En palabras de José Manuel Caballero Bonald (escritor y poeta jerezano, premio nacional de las letras españolas) recogidas en el libro de Gonzalo Garcival, ya mencionado anteriormente, Aníbal González creó un estilo que *"…..hizo furor, no sólo en la capital hispalense, sino en su consabida órbita regional de influjos […] toda la zona se llenó de azulejos, rejas floridas y adornos esmaltados que acabaron por ser tradicionales a fuerza de imponer un postizo pintoresquismo arquitectónico".*

8/5/2016 Adif - Fichas informativas

Castellano English Català Galego Euskara Valencià
Contacto Contenido del web Aviso Legal
Accesibilidad Adif Móvil BUSCAR
Conocer Adif Infraestructura y estaciones Nuestros Compromisos Ocio y cultura Comunicación y prensa Empresas y servicios
Inicio Ocio y Cultura Fichas informativas

Programa "Estación Abierta"
Proyecto "La Neomudejar"
Portal de vídeos
Fotografía ferroviaria
Colección de esculturas
Estaciones históricas
Antiguas líneas y estaciones
Estaciones verdes
Vías verdes
Fichas informativas
Visitas virtuales

Seguir a @Adif_es Twittear Me gusta 1 G+1 0

Estación de Valencia Nord

Bienes artísticos del ferrocarril: Estaciones

Joya arquitectónica de primeros del siglo XX

Preside uno de los enclaves centrales de la capital del Turia

Su estilo se adscribe al movimiento modernista

Catalogado como Bien de Interés Cultural desde 1983

Integrado en el Patrimonio Histórico Español

Forma parte del acervo histórico y artístico de Adif

Fue proyectada en 1906 por el joven arquitecto valenciano, Demetrio Ribes, para sustituir a la pequeña estación neoclásica, construida en 1851 por el ingeniero inglés James Beatly. Tras diez años de obras se inaugura oficialmente el 7 de agosto de 1917. El diseño de la cubierta o marquesina fue obra del ingeniero Enrique Grasset, una gran estructura metálica única sobre apoyos mínimos. Con una altura de 24, 5 metros y 45 de luz, la marquesina se encontraría sobreelevada respecto a las alas laterales. Sus planteamientos arquitectónicos estaban muy cercanos al movimiento *Arts and Crafts "la totalidad del entorno humano, una obra de arte"*...; constituyendo un espacio arquitectónico en el que la ornamentación, y el mobiliario formaran un conjunto indisoluble. Un diseño unitario y representativo de la ciudad en el que predominarían los motivos decorativos valencianos en barandillas, picaportes, vidrieras o incluso en los remates almenados, que reproducen las mismas coronas que rematan los mármoles de las fachadas de otros edificios civiles.
Su autor, Demetrio Ribes, consiguió que la estación reflejara en gran medida la imagen y personalidad de la ciudad, así como las características del país, utilizando para ello elementos decorativos autóctonos y singulares propios del modernismo. Mención especial merecen aquellos elementos decorativos realizados en cerámica por su peculiar belleza.

Historia de la Estación del Norte (Valencia)

Información Multimedia

La exuberante decoración de su vestíbulo, con un meticuloso diseño de las taquillas y arrimaderos de madera, con incrustaciones de mosaico y decoraciones cerámicas con abundancia de trencadís, azulejos troceados como revestimiento de paredes y techos formando una conjunto de especial belleza. También destaca en el vestíbulo la frase "Feliz viaje" con letras doradas, en varios idiomas, y las dos esbeltas columnas que parecen sostenerlo todo, adornadas con mosaicos y coronadas por capiteles cerámicos que representan escenas típicas valencianas. Los materiales cerámicos fueron preparados por La Cerazo de Benicalap y al artista Muñoz Dueñas.
Su silueta externa esboza una gran "U" con tres salientes o torres. El edificio principal ocupa la base de la "U" y mide 72 metros de fachada por 26 de profundidad máxima. La fachada simétrica aparece profusamente ornamentada con elementos cerámicos inspirados en la cultura valenciana (naranjas y el escudo del antiguo reino). Los torreones que flanquean el edificio tienen una estrella de 5 puntas en su parte superior.

Trencadís: es una especie de mosaico realizado con fragmentos cerámicos unidos con argamasa. Típico de la arquitectura modernista.

Bibliografía:
Dirección de Comunicación y Relaciones Externas
Dirección de Patrimonio y Urbanismo.
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
"Tesoros de España. Las estaciones de Ferrocarril" de Gonzalo Garcival

Programa "Estación Abierta"
Proyecto "La Neomudejar"
Portal de vídeos
Fotografía ferroviaria
Colección de esculturas
Estaciones históricas
Antiguas líneas y estaciones
Estaciones verdes
Vías verdes
Fichas informativas
Visitas virtuales

Seguir a @Adif_es Twittear Me gusta 3 G+1 3

Estación de Toledo

Bienes artísticos del ferrocarril: Estaciones

Claro ejemplo de la hermosa arquitectura neomudéjar.

Preside la entrada a la ciudad

De estilo neomudéjar

Catalogado como Bien de Interés Cultural

Integrado en el Patrimonio Histórico Español

Forma parte del acervo histórico y artístico de Adif

Es un ejemplo del rico legado patrimonial de la arquitectura ferroviaria

La belleza arquitectónica de la estación de Toledo, de estilo neomudéjar, preside la entrada a la ciudad Patrimonio de la Humanidad, sin desmerecer en su monumentalidad. Especialmente protegido, el edificio histórico de la estación está catalogado como Bien de Interés Cultural, con la categoría de Monumento desde 1991, e integrado en el Patrimonio Histórico Español. Forma parte del acervo histórico y artístico de Adif, como un claro ejemplo del rico legado patrimonial de la arquitectura ferroviaria.
En 1912, la compañía de los ferrocarriles Madrid a Zaragoza y Alicante, M.Z.A. decidió adquirir unos terrenos junto a la antigua estación y encargó un proyecto mucho más ambicioso y representativo al arquitecto Narciso Clavería y Palacios, conde de Manila, y al ingeniero Ramón Peironcely, que estuviera en sintonía con la monumentalidad de la ciudad de Toledo. El resultado final alumbró un edificio de gran belleza estructural, claro exponente del estilo neomudéjar*, pleno de matices y de formas armónicas, que fue inaugurado en 1919. En su construcción, asumida por el francés M. Hourdillée, destaca el empleo de ladrillo, piedra, hierro y cemento. Narciso Clavería consigue con su diseño aunar los dos extremos de la concepción del edificio de viajeros: funcionalidad y estética.
Tal y como nos revela Gonzalo Garcival en su libro "Tesoros de España. Estaciones de Ferrocarril": "Clavería planeó la fábrica del inmueble como lo hubiera hecho un alarife* de la España cristiano-musulmana: ceramistas, vidrieros, carpinteros, forjadores de hierro, oficiales de una artesanía que todavía contaba aquellos años con efectivos indígenas. El maestro forjador Julio Pascual Martínez cinceló la cerrajería, las lámparas, los numerosos apliques que decoran el inmueble. Los azulejos que cubren los zócalos son trabajo del ceramista local Ángel Pedraza."

Información Multimedia

Por el lado de las vías, el edificio se completa con una marquesina metálica a dos aguas sobre columnas de fundición que cubre todo el andén. Se encuentran también junto a las vías, el muelle de la pescadería (enclavamientos) y un transformador de electricidad, construidos en el mismo estilo neomudéjar que el edificio principal. Contienen también arcos de herradura polilobulados y entrecruzados, frisos de ladrillo, almenas escalonadas, armaduras de carpintería, alicatados y celosías.
Esta estación ha sido objeto de una intensa reforma con motivo de la llegada de la alta velocidad. Las tareas de rehabilitación han requerido un cuidado exquisito y una labor de recuperación casi artesanal, en su empeño de conservar el diseño original, especialmente en las obras relacionadas con el edificio principal: la rehabilitación de la marquesina original, el arreglo de las bajantes y faroles, la restauración de la carpintería interior y exterior, y la renovación de la torre de la estación y de su reloj original. Asimismo, se ha recolocado la valla histórica de la estación, con su verja original, obra de Julio Pascual, que ha sido igualmente objeto de tareas de limpieza y restauración.

Bibliografía:
Dirección de Comunicación y Relaciones Externas.
Dirección de Patrimonio y Urbanismo
Revista "Líneas del tren" nº / enero 2006
Revista del Ministerio de Fomento. Especial "Estaciones de Ferrocarril en España".
Nº 553 julio-agosto 2006
"Tesoros de España. Las estaciones de Ferrocarril" de Gonzalo Garcival

8/5/2016 Adif - Fichas informativas

Castellano English Català Galego Euskara Valencià
Contacto Contenido del web Aviso Legal
Accesibilidad Adif Móvil BUSCAR

Conocer Adif | Infraestructura y estaciones | Nuestros Compromisos | Ocio y cultura | Comunicación y prensa | Empresas y servicios

Inicio Ocio y Cultura Fichas informativas

Programa "Estación Abierta"
Proyecto "La Neomudejar"
Portal de vídeos
Fotografía ferroviaria
Colección de esculturas
Estaciones históricas
Antiguas líneas y estaciones
Estaciones verdes
Vías verdes
Fichas informativas
Visitas virtuales

Seguir a @Adif_es Twittear Me gusta 7 G+1 0

Estación de Zamora

Bienes artísticos del ferrocarril: Estaciones

Construida en piedra dorada, esta bella estación despunta como paradigma de la arquitectura historicista o casticista

Por su interés histórico, artístico y ambiental forma parte del Catálogo de Edificios y Conjuntos Protegidos (Plan general de ordenación urbana Zamora, 1986)

Pertenece al acervo cultural de Adif

Su imponente fachada abarca una extensión de 88 metros

Destacan las arcadas de inspiración renacentista que dan acceso a las distintas dependencias

Tiene capacidad para 5 vías de ancho convencional

Esta estación, que figura en el Catálogo de Edificios y Conjuntos Protegidos (Plan General de Ordenación Urbana de Zamora, 1986), obtuvo por su interés histórico, artístico y ambiental, un nivel de protección "integral B", suficiente para garantizar el mantenimiento de su esencia. Construida en piedra dorada procedente de Villamayor (Salamanca) la estación reluce igualmente por reunir varios estilos arquitectónicos en su fachada así como por detalles de gran calidad artística presentes en el cuerpo central del edificio: el frontón triangular que acoge el reloj y los dos escudos que lo escoltan a cada lado.

Frontón triangular que acoge el reloj y los dos escudos que lo escoltan a cada lado.

Origen

Las obras de esta bella estación comenzaron en 1927 bajo la dirección del ingeniero Marcelino Enríquez, aunque la estación nueva no se inauguró hasta 1958, ya que las obras estuvieron paradas desde el año 1932 hasta el año 1935, momento en que se reanudaron para volver a pararse durante el periodo de la guerra civil. Un año antes de la inauguración de la estación de Zamora se puso en servicio la línea

Información Multimedia

Características

El autor Gonzalo Garcival en su libro: *"Monumentos, tesoros, y lugares de España. Estaciones de Ferrocarril"* hace una descripción cuidada y entendida de los detalles arquitectónicos más representativos de esta estación: *"La vieja ciudad del Duero tiene conciencia de su alhaja de la arquitectura casticista o historicista. [..] Toda una fábrica que puede esquematizarse así: dos cuerpos laterales y uno central, que flanquean cuatro torres cuadradas, totalizando una fachada de 88 metros de largo. Arcadas de inspiración renacentista dan acceso a las distintas dependencias, y en idéntico estilo se resuelven las balaustradas y ventanales de la primera planta. En la parte superior, arcadas y antepechos calados que recuerdan el estilo gótico tardío. El cuerpo central, de porte edificio, delata la sobria arrogancia de las plazas mayores de Castilla, con reloj en la montera, y la notoriedad de las casas consistoriales. Bien encarada al núcleo urbano y salvaguardada con estupendo enrejado de la plaza antepuesta, -cruce de animadas vías urbanas- donde el escultor local Coomonte alzó una llamativa farola".*
En su fachada permanece un relieve de los Reyes Católicos. Los laterales presentan vanos adintelados al estilo del palacio de Monterrey, enmarcados con pilastras y dinteles decorados. Una crestería remata todo el edificio.

Cuerpo central con arcadas de inspiración renacentista

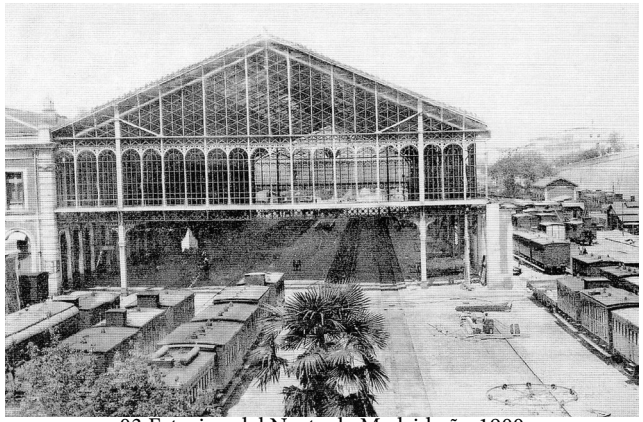
Infraestructuras

Tiene capacidad para 5 vías de ancho convencional destinadas al servicio de viajeros, y tres andenes. El andén número 1 tiene una longitud de 451 metros, mientras que los otros dos tienen 332 metros de largo. Además, cuenta con 5 vías más para servicios de mercancías.

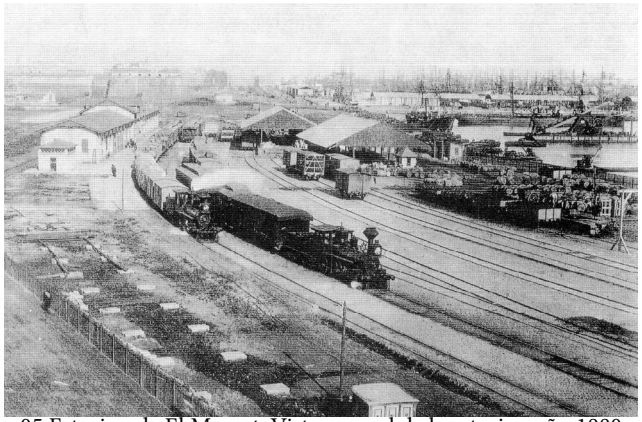
Bibliografía: -"Monumentos, tesoros, y lugares de España. Estaciones de Ferrocarril" de Gonzalo Garcival -Revista del Ministerio de Fomento nº 533. Estaciones de Ferrocaril en España julio/agosto 2006

Anexo II: Selección fotográfica de las estaciones más relevantes de España.

01 Estacion del Morrot (Barcelona). Al fondo, todavia en construccion el munumento a Colon año 1887



03 Estacion del Norte de Madrid año 1900

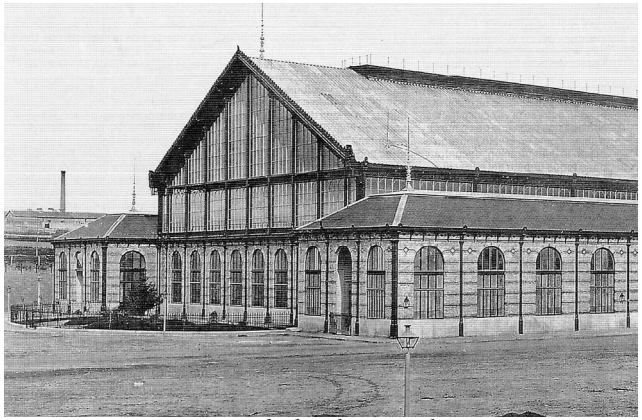


05 Estacion de El Morrot. Vista general de la estacion año 1880

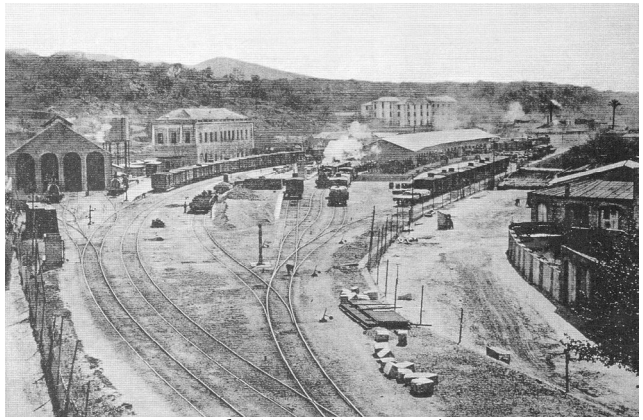
02 Estacion del norte de Valencia año 1950

04 Estacion de Sevilla año 1910

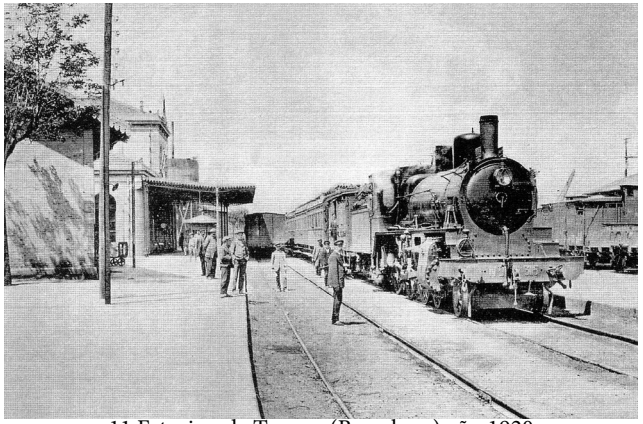
06 Estacion de Jerz (Cadiz) años cincuenta



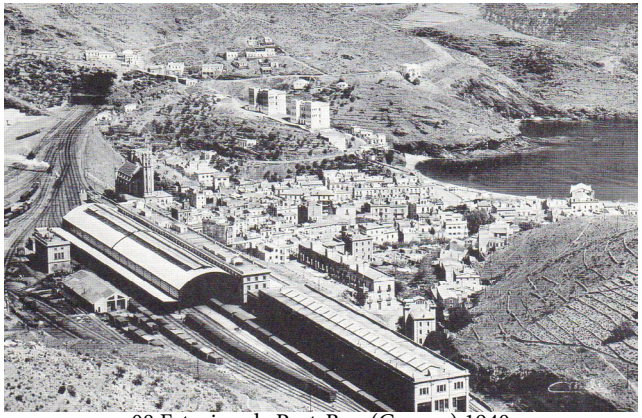
07 Estacion Madrid-Delicias en el año 1881



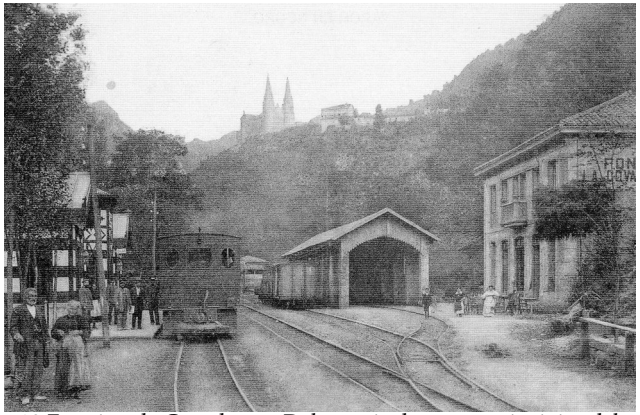
09 Estacion de Tortosa (Tarragona) año 1920



11 Estacion de Tarrasa (Barcelona) año 1920



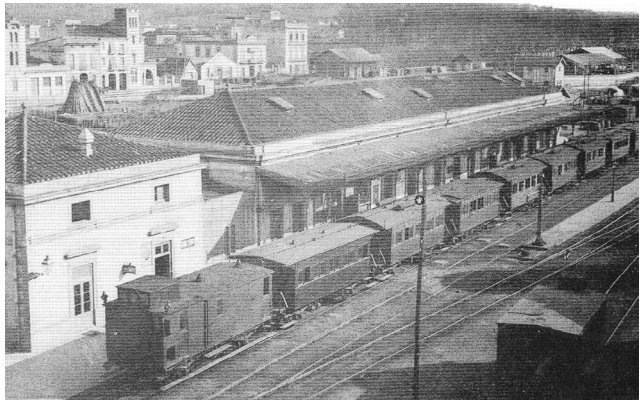
08 Estacion de Port-Bou (Gerona) 1940



10 Estacion de Covadonga. Del tranvia de vapor, principios del siglo XX

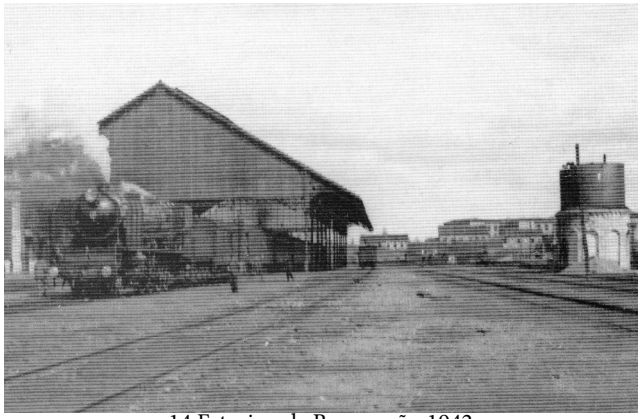
12 Estacion de Lerida año 1940

13 Estacion de Mollet (Barcelona) año 1910

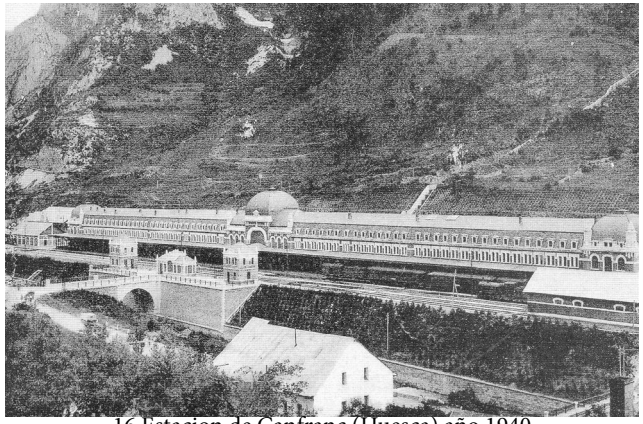


15 Estacion de Gerona año 1920

17 Estacion de Las Delicias (Zaragoza) año 1940

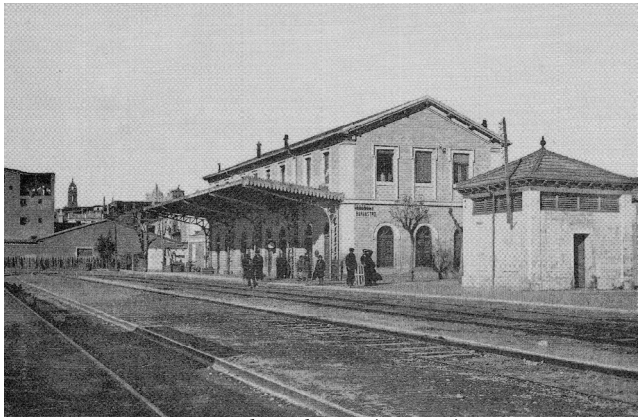


14 Estacion de Burgos año 1942



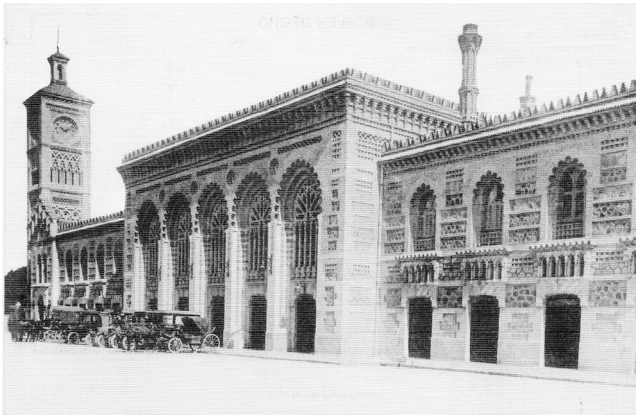
16 Estacion de Canfranc (Huesca) año 1940

18 Estacion de La Puebla de Hijar (Teruel)



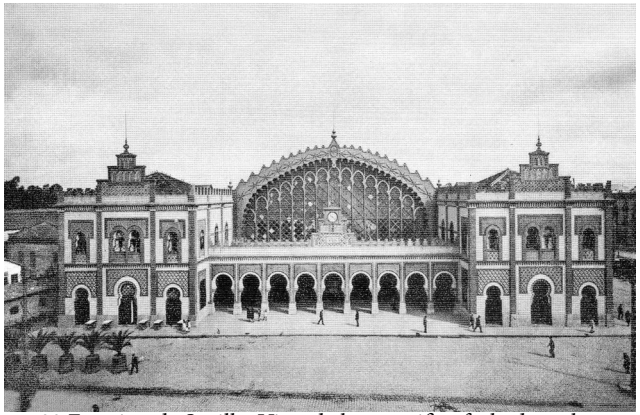
19 Estacion de Barbastro (Huesca) 1940

21 Estacion de Aljeciras, principios del siglo XX

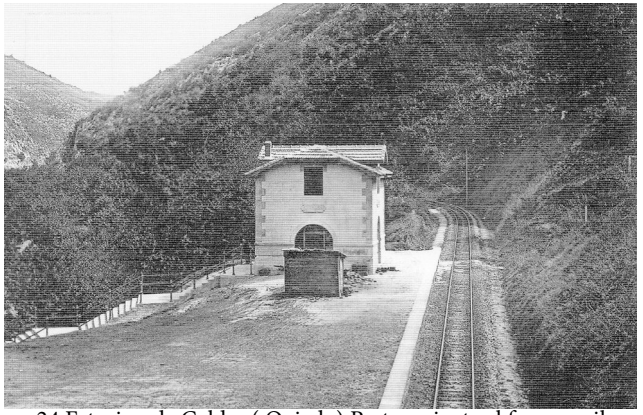


23 Estacion de Toledo. Vista panoramica de su impresionante fachada, pricipios del siglo XX

20 Estacion del Norte de León. Vista general de vias y andenes con abundante material de mercancias, principios siglo XX

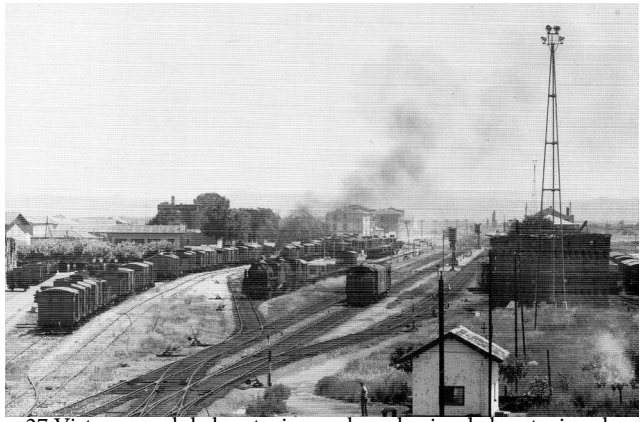


22 Estacion de Sevilla. Vista de la magnifica fachada en los primeros años del siglo XX

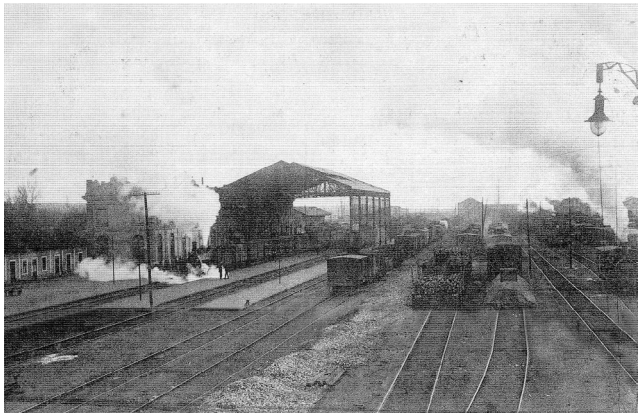


24 Estacion de Caldas (Oviedo) Perteneciente al ferrocarril Vasco-Asturiano, principios de siglo

25 Estacion del Norte de Oviedo, años 30



27 Vista general de la estacion y playa de vias de la estacion de Castejón (Navarra)

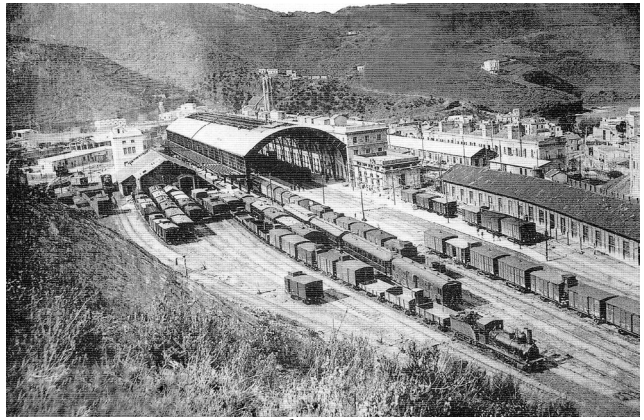


29 Estacion de León. Vista panoramica de vias y andenes, con trenes maniobrando sobre las mismas, principios de siglo

26 Estacion de Barbastro (Huesca) vista general del entramado de vias y edificios de la estacion años 40

28 Estacion de Almeria , fue inaugurada el 27-7-1895

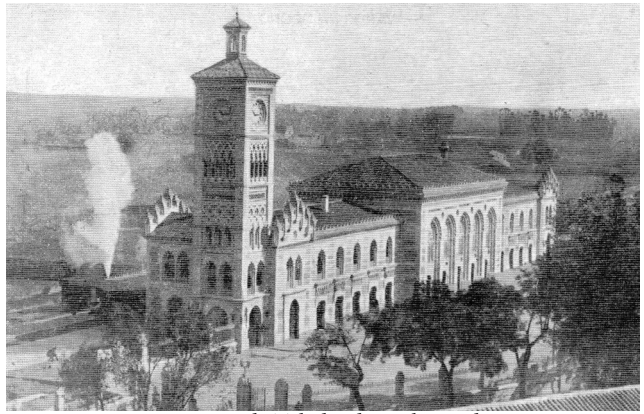
30 Estacion del Norte de Valladolid. Vista panoramica de vias y andenes, años 30



31 Estacion de Port-Bou años 20

33 Estacion de Oviedo. Estado de la estacion en los años 20

35 Estacion de Villanueva y la Gentru año 1930



32 Estacion de Toledo, de estilo mudejar

34 Estacion de El Masnou, de la linea Barcelona a Macanet (via Mataró) año 1946

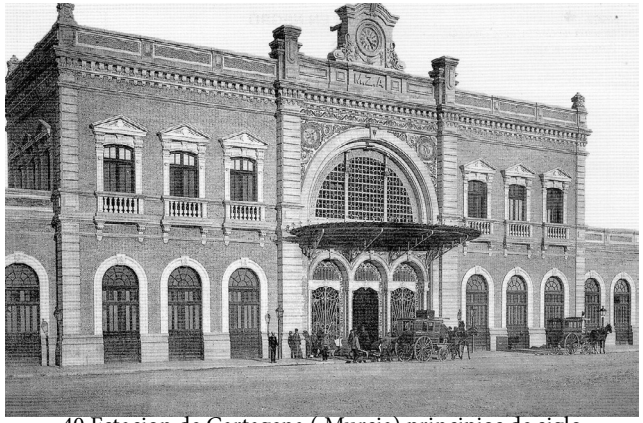
36 Estacion de Atocha (Madrid) año 1930

37 Estacion del Norte de Valencia años 30

39 Estacion de Reus (Tarragona) recien construida año 1884

41 Estacion de Cadiz

38 Estacion MZA de Madrid años 20



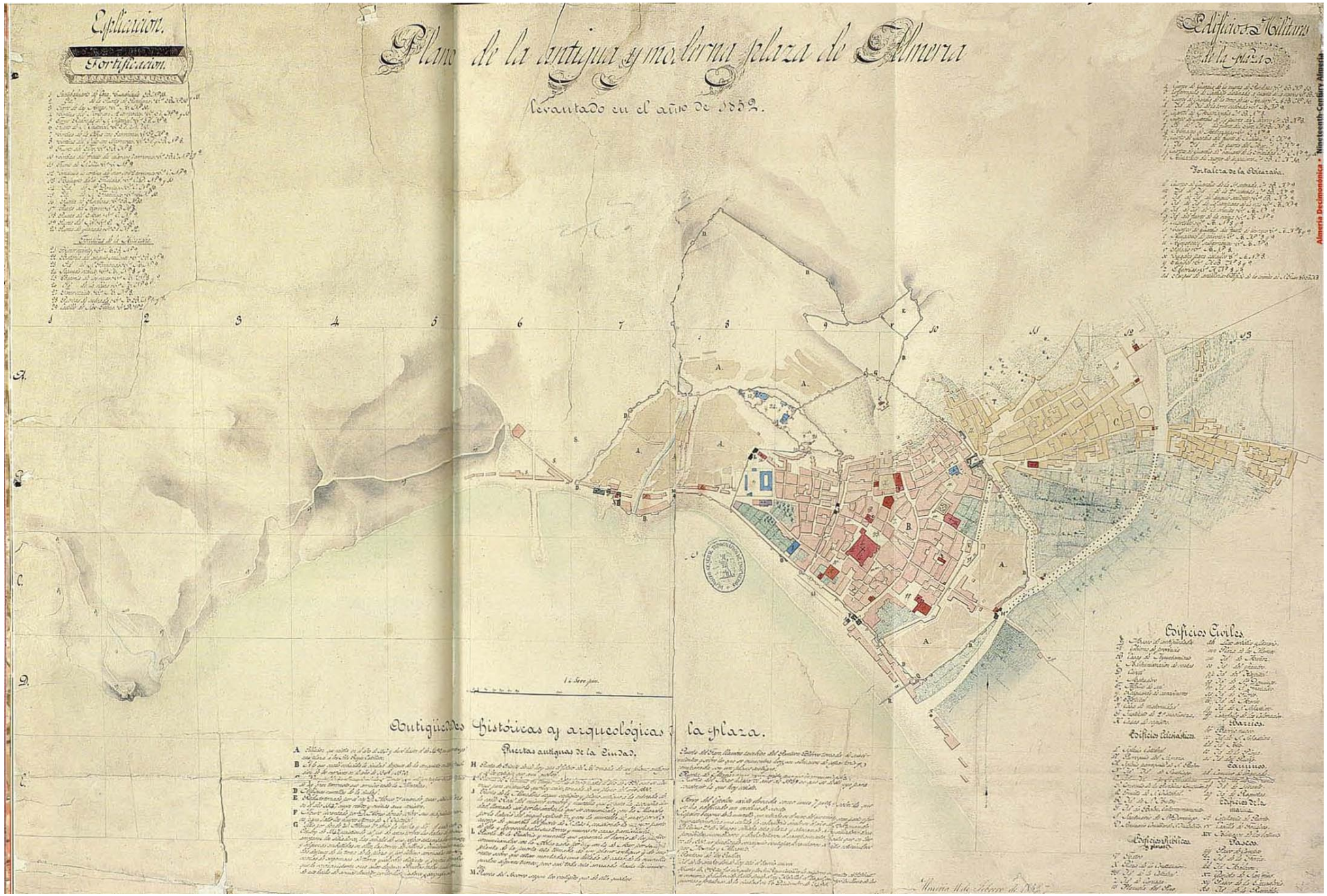
40 Estacion de Cartagena (Murcia) principios de siglo

42 Estacion de Pamplona. Fachada principal y carruajes de la epoca, principios de siglo

ANEXO III: DOCUMENTACIÓN CARTOGRÁFICA GRÁFICA E HISTÓRICA DE ALMERÍA.

A continuación se enumerarán toda la documentación tanto gráfica, cartográfica e historica que se ha utlizado y ha sido relevante para el analasis de este proyecto.

Dicha documentación, como ya se ha indicado al inicio del documento, se ha recopilado en su mayoria en el Archivo Historico Ferroviario (AHF) de Madrid, El Museo del Ferrocaril (Madrid), el Archivo Municipal de Almería, el Archivo Provincial de Almería, El Archivo privado de la Catedral de Almería, el Ayuntamiento, el centro de interpretaciñon de Almeria del siglo XX, el Colegio de Arquitectos de Almeria.



Almería Decimonónica • Nineteenth-Century Almería

PLANO DE LA CIUDAD DE ALMERIA

CONSTRUIDO POR DISPOSICION Y A COSTA DE SU EXMO. AYUNTAMIENTO

y levantado en el

AÑO DE 1864.

Por el Capitan que fué de Estado Mayor del Egército

JOAQUIN PEREZ DE ROZAS.

La escala es de ..... UNO POR CINCO MIL
La equidistancia de las curvas es de UN METRO
El Plano de comparacion es el NIVEL DEL MAR

ADVERTENCIAS

Este plano es la reduccion de otro cuya escala es cinco veces mayor.

La numeracion escrita sobre las curvas son las cumbres de las curvas superiores contan sobre el nivel del mar ó sea la cifra otras curvas inferiores.

El trabajo completo hecho por el que suscribe y que posee el Ayuntamiento lo constituyen

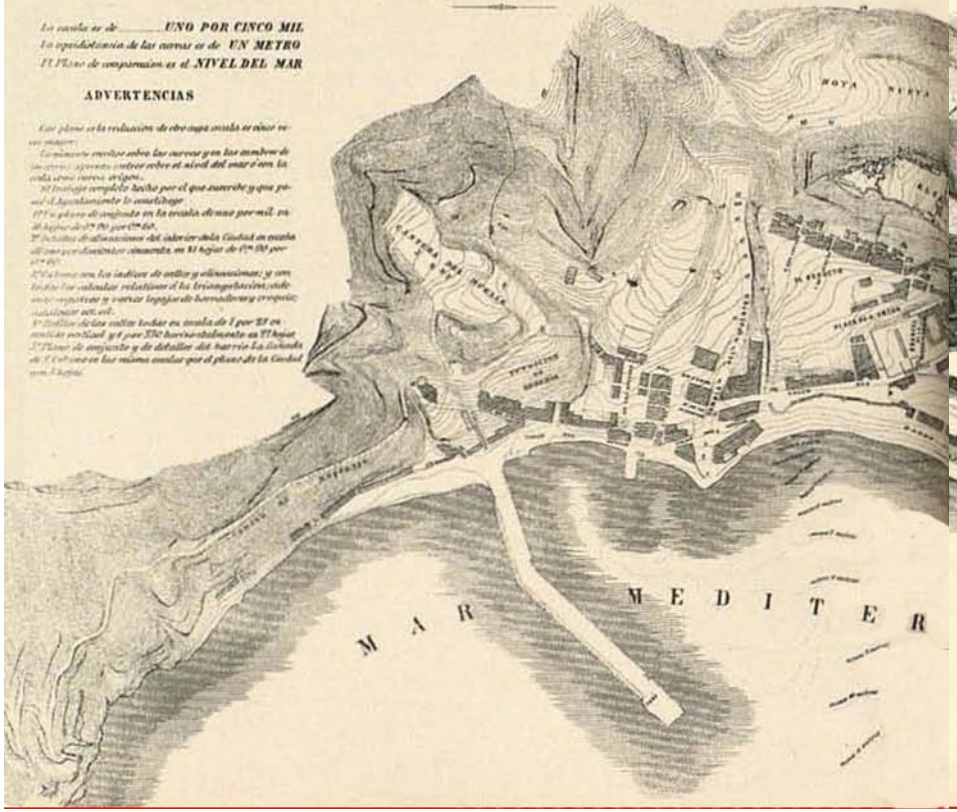
1º Un plano de conjunto en la escala de una por mil, cuya equidistancia de curvas es de 1m 00 por 0m 50.

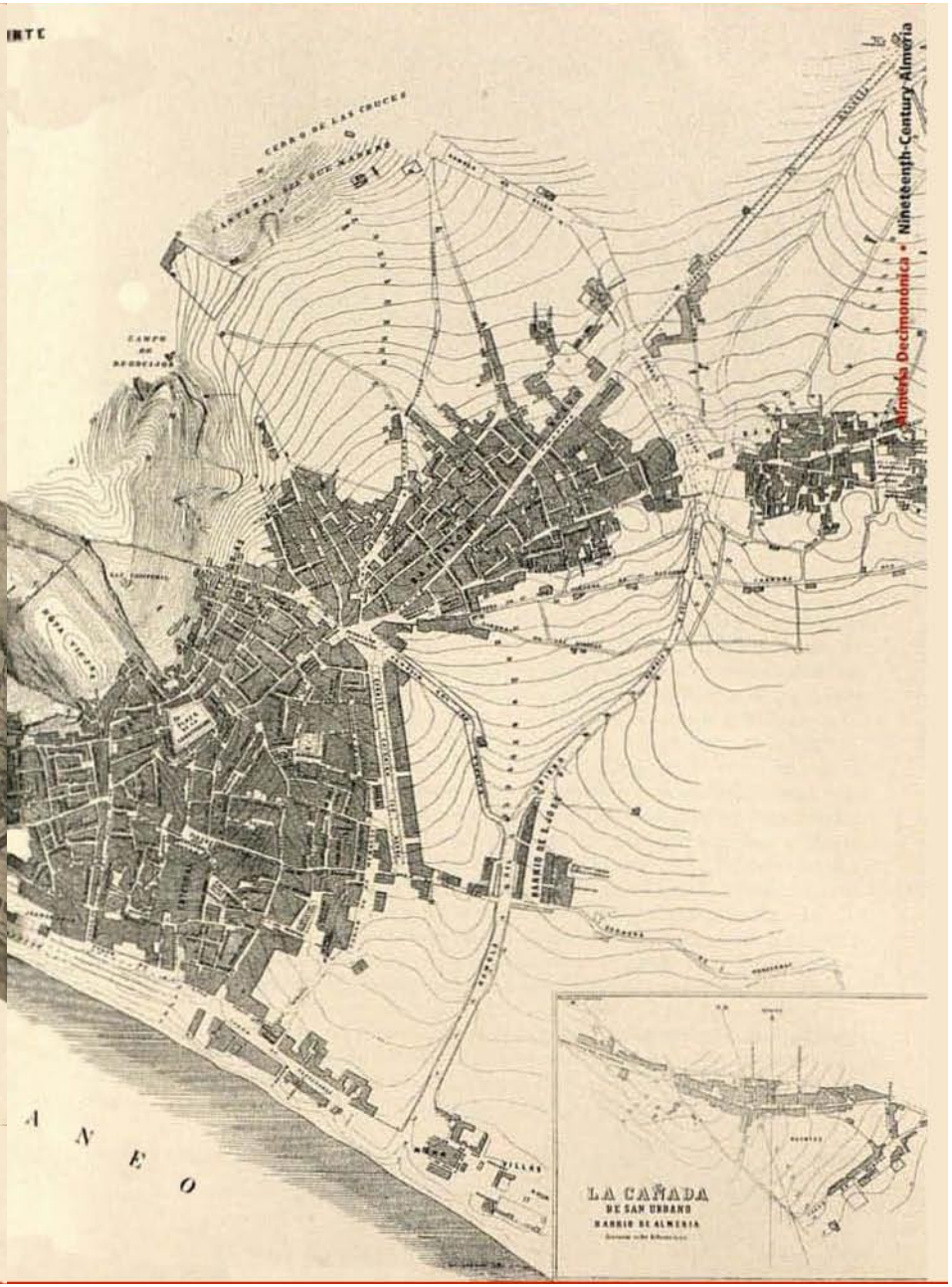
2º Los planos de alineaciones del interior de la Ciudad en escala de una por doscientas cincuenta, en 31 hojas de 0m 90 por 0m 60.

3º Cubren estos planos los indices de calles y alineaciones; y con todas las calzadas relativas á las triangulaciones, taquimetria empleada y varias tapajas de borradores y croquis estadisticos &c. &c.

4º Detalles de las calles todas en escala de 1 por 25 en medidas metricas y por 500 horizontalmente en 11 hojas.

5º Plano de conjunto y de detalles del barrio La Cañada de 1 á 0m 000 en las mismas escalas que el plano de la Ciudad con 3 hojas.



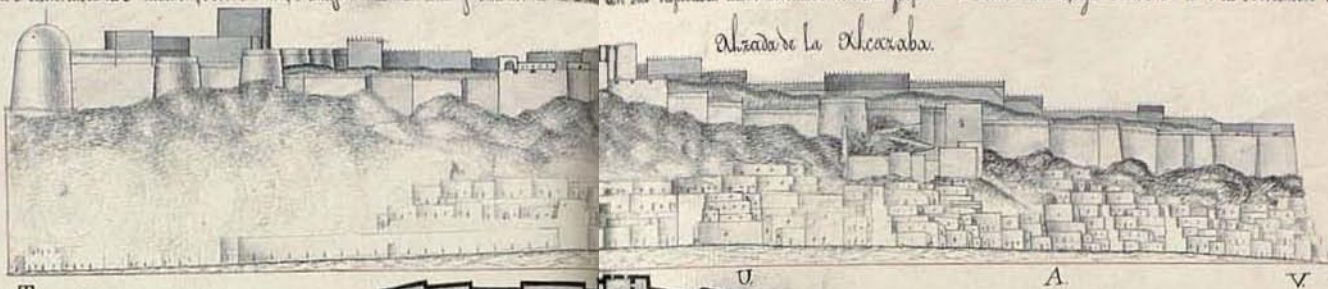


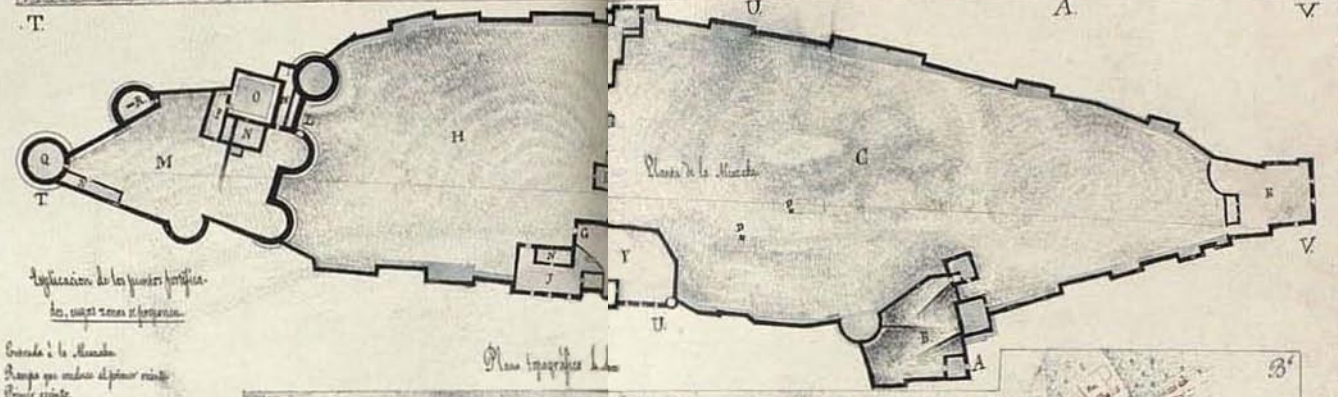
Almería Decimonónica • Nineteenth-Century Almería

Almería Decimonónica • Nineteenth-Century Almería

Plano topográfico de la ciudad de Almería, de la Alcazaba, Torre del Vire, Plataforma de San Luis y Baluarte de la Trinidad con sus respectivas alcazabas: relativos todo á la propuesta de zonas militares, segun Real orden de 5 de Noviembre del año último

Alzada de la Alcazaba.





Dirección Subinspección de Granada.
Comandancia de Almería.

Fortificación.

Explicación.

1. Alcazaba en el plano general: A. B. C. D.
2. Entrada á dicha Fortaleza.
3. Torre del Vire.
4. Plataforma de San Luis.
5. Baluarte de la Trinidad.

Edificios Militares.

6. Cuartel de la Inmaculada.
7. Parque de Artillería (a) San Juan.
8. Almacenes, almacen de Fortificacion.
9. Cuartel de Santiago.

Edificios civiles y varios.

10. Catedral.
11. Palacio episcopal.
12. Convento de la Concepcion.
13. Parroquia de Santiago.
14. Ermita de San Cristobal.
15. Santo Domingo.
16. Ermitorio de San Antonio.
17. San Pedro.
18. Hospital.
19. San Sebastian.
20. Campo Santo.
21. Ermitorio de Belen.
22. Gobierno civil.
23. Administracion de Rentas.
24. Casa de Ayuntamiento.

Sitios publicos.

25. Alameda de Tenerias.
26. Plaza de la Virgen del Mar.
27. Paseo del Malecon.
28. Muralla.
29. Arrabal incluso.
30. Poblado fuera aprepuesto cerca un nuevo barrio.
31. Plaza denominada Rambla del Rigo.
32. Almacenillas, donde se trata de edificar con barrio la ta colonar con la poblacion.
33. Calle del camino de la Inmaculada á la de
34. Plaza de la Reina.

Explicacion de las puntos fortificados, cuerpos zonas y fortificacion.

A. Entrada á la Alcazaba.
B. Rampa que conduce al primer recinto.
C. Primer recinto.
D. Algibes.
E. Puerta del rastrillo.
F. Habitacion del encargado de la campana de la rota.
G. Segundo dicho recinto.
H. Segundo recinto.
Y. Puerta de las Pozas.
I. Torre de la Polvora.
K. Ermita derruida.
L. Cuerpo del 2º recinto.
M. Torre recinto.
N. Cuartelillo.
O. Palacio de la Plaza.
P. Subida á la Torre de dicha.
Q. Aljibe de la polvora.
R. Puerta de viento.
S. Torre del Vire.
T. Plataforma de San Luis.
X. Baluarte de la Trinidad.

Nota.

Para situar T.U.A.V. correspondientes á las cuatro esquinas de la plaza de la Alcazaba, se tomaron en que se encuentran la iglesia vieja de Santiago, la torre de la Catedral y por la linea mercantil que va de la Alcazaba á la Catedral, que es punto de partida para todas las operaciones hasta los puntos.

Los indicados en el plano de esta con las cantidades 25 y 26 que se han puesto en la fortificacion de la Alcazaba, la otra parte y el barrio de [illegible] en la parte de

Nota.

La escala de 1/1000 corresponde al plano topográfico.
La de ... 1/5 de la planta y alzados.

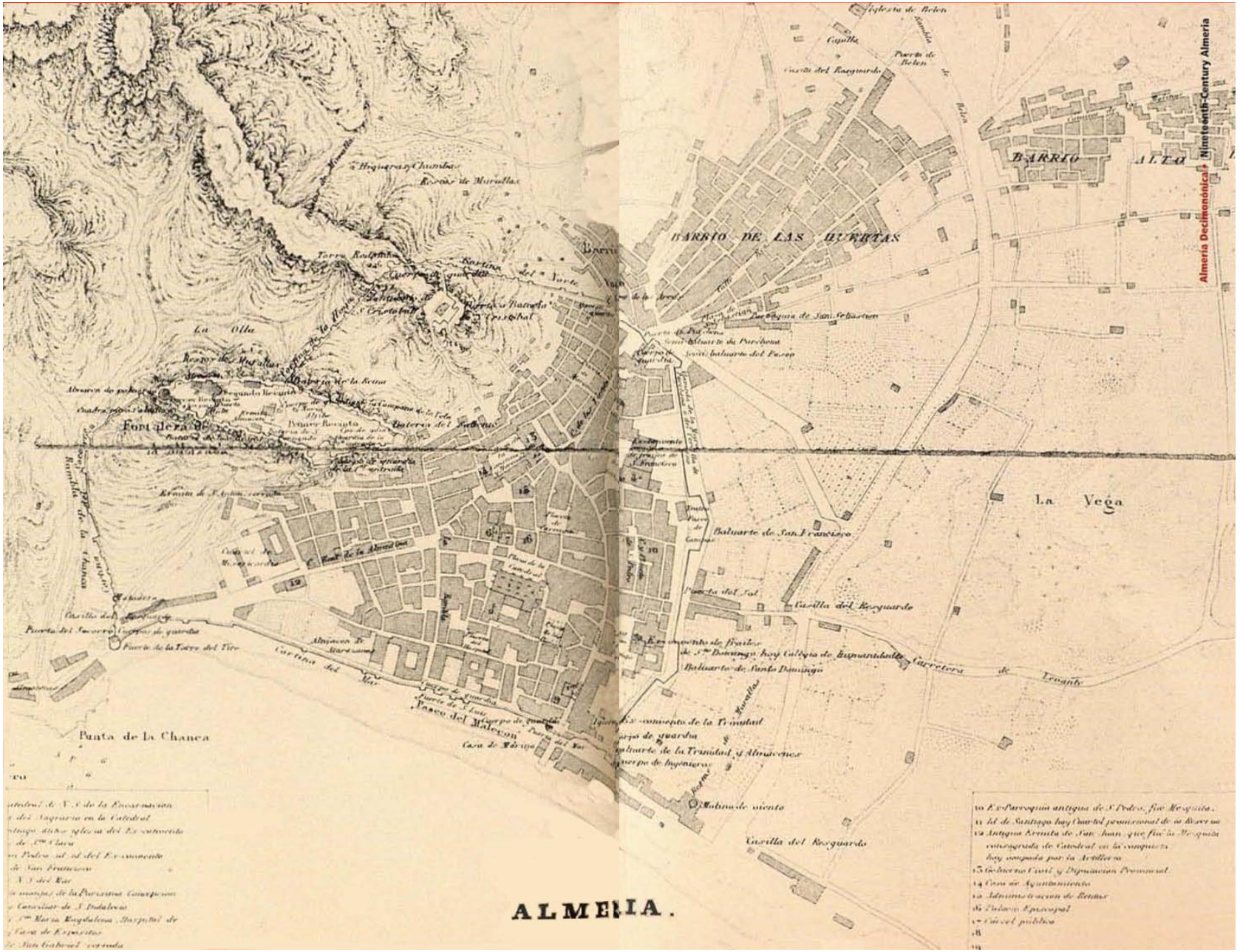
Escala de 1/1000 por

Escala de 1/500 por

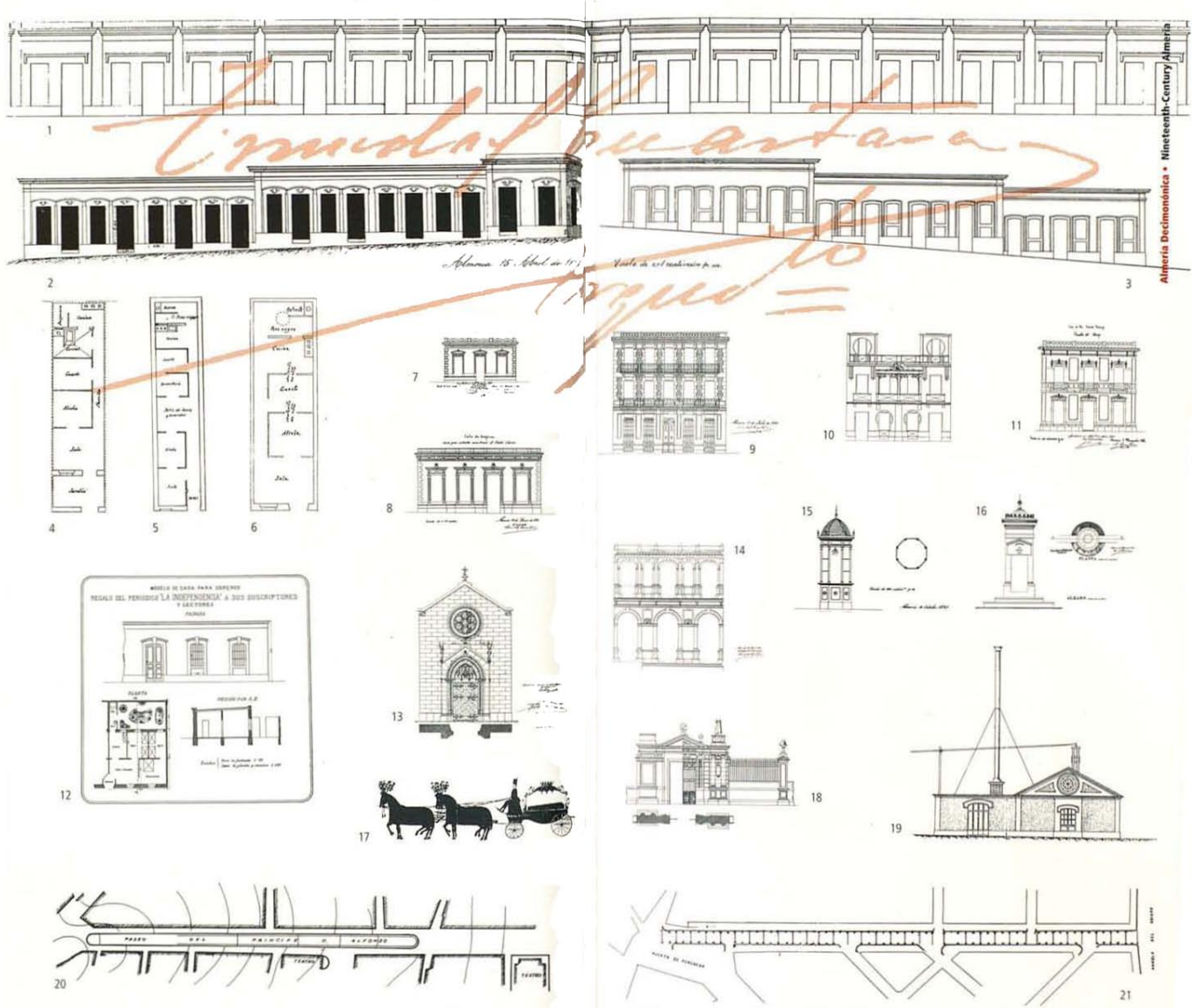
Almería 5 de Abril de 1858.
El Mariscal de Campo
Manuel de Manso

Comandante

Gabriel Gomez Lucas

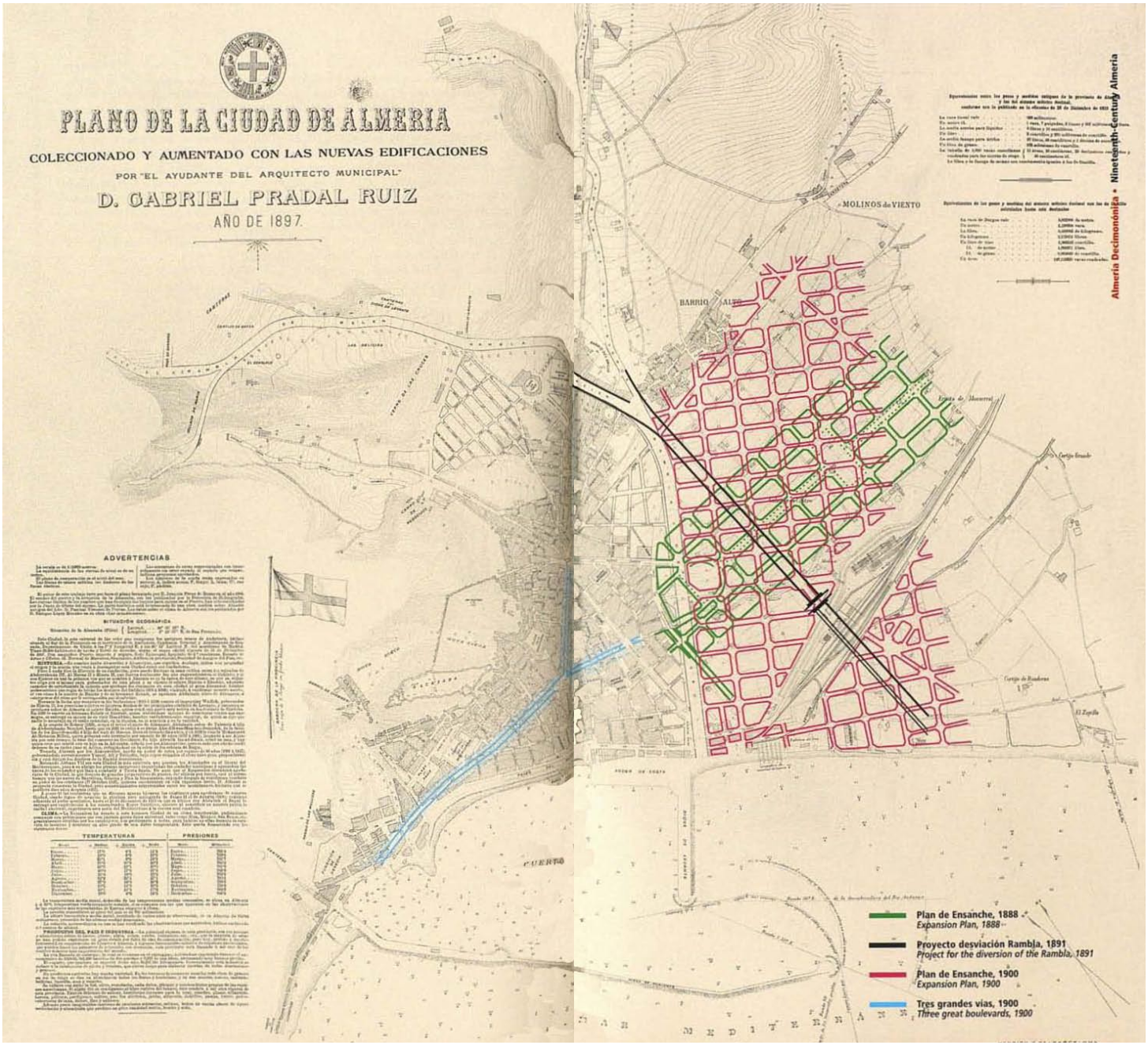


Almeria Decimonónica - Nineteenth-Century Almeria

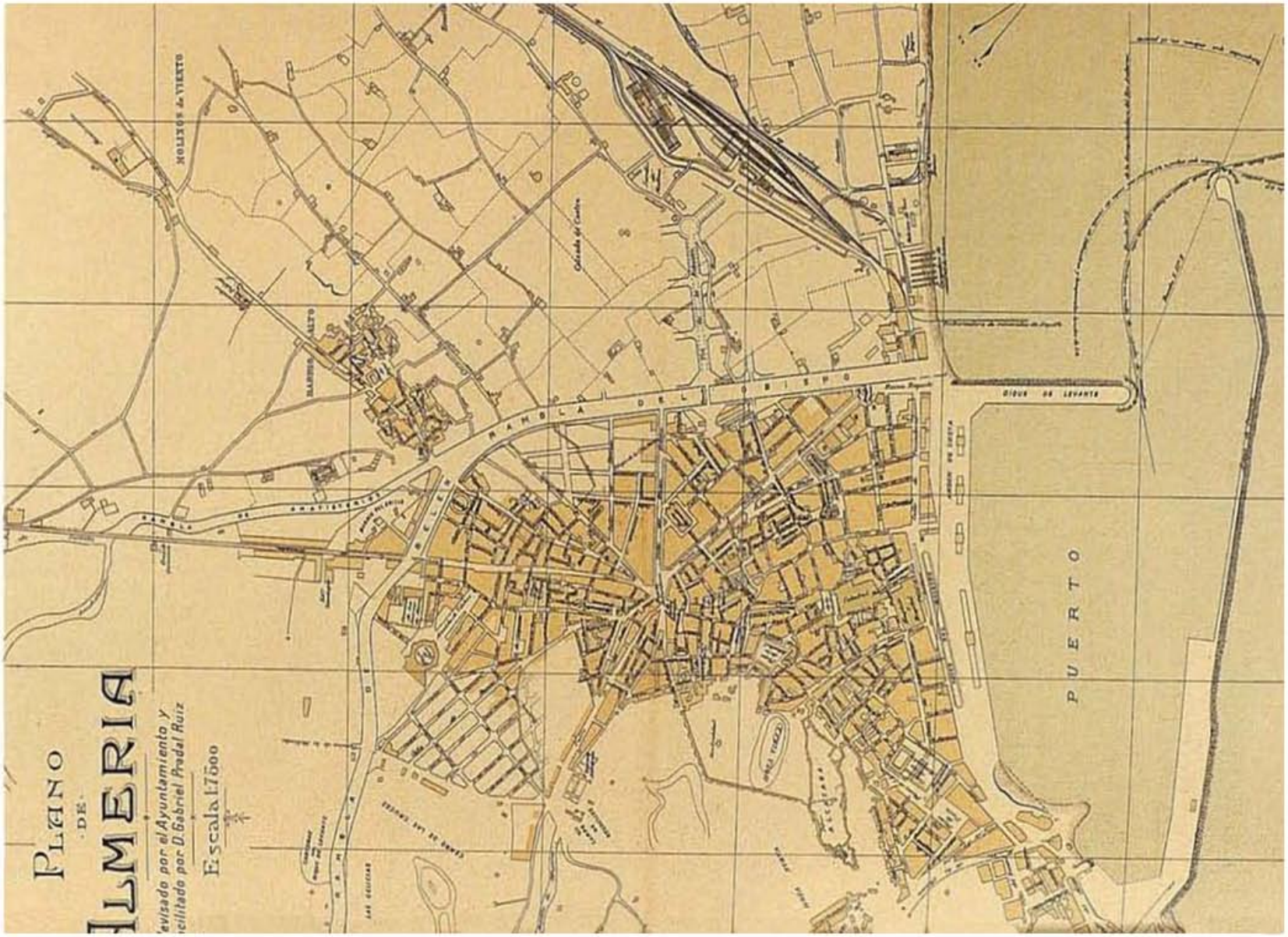


Cuartara's prolific and lengthy career impacted on the urban structure and the appearance of the city's architecture in general, encompassing all sectors: public, private, religious, civic, industrial and residential. Projects held at the Almería Municipal Archive: 1. Affordable housing for the "Almeria Union" (1904) • 2. Houses at Huerto de Jaruga (1897) • 3. Affordable housing for the poor (1886) • 4. Model ground plan of the Los Jardinillos district (1897) • 5. House on Cucarro Street (1911) • 6. One door, one window house (1910) • 7. House on Méndez Núñez Street (1889) • 8. House on Arapiles Street (1896) • 9. House on Theatre Street (1899) • 10. House on Eguilor Street (1909) • 11. House on the Bishop Rambla or dry river bed (1886) • 12. Model house for the working classes (1908) • 13. Virgin of the Sea Church (1899) • 14. City Hall (1903) • 15. Kiosk on the Prince's Boulevard (1893) • 16. Model for a public fountain (1875) • 17. Funeral cart (1882) • 18. St Joseph's Cemetery (1903) • 9. Electricity Factory (1898) • 20. Paving on the Prince's Boulevard (1885) • 21. Repairs on Bishop Orberá Street.

La intensa y prolongada actividad proyectista de Cuartara afectó a la estructura urbana de Almeria y al aspecto de su arquitectura pública y privada, religiosa y civil, industrial y residencial. Proyectos conservados en el Archivo Municipal de Almería: 1. Casas baratas para la «Unión Almeriense» (1904) • 2. Casas en el Huerto de Jaruga (1897) • 3. Casas baratas para obreros (1886) • 4. Planta tipo de los Jardinillos (1897) • 5. Casa en c/ Cucarro (1911) • 6. Casa de puerta y ventana (1910) • 7. Casa en c/ Méndez Núñez (1889) • 8. Casa en c/ Arapiles (1896) • 9. Casa en c/ del Teatro (1899) • 10. Casa en c/ Eguilior (1909) • 11. Casa en Rambla del Obispo (1886) • 12. Modelo de casa para obreros (1908) • 13. Iglesia Virgen del Mar (1899) • 14. Ayuntamiento (1903) • 15. Kiosco para el Paseo del Principe (1893) • 16. Modelo de fuente pública (1875) • 17. Carro fúnebre (1882) • 18. Cementerio de San José (1903) • 19. Fábrica de Electricidad (1898) • 20. Pavimento del Paseo del Principe (1885) • 21. Arreglo de la c/ Obispo Orberá.

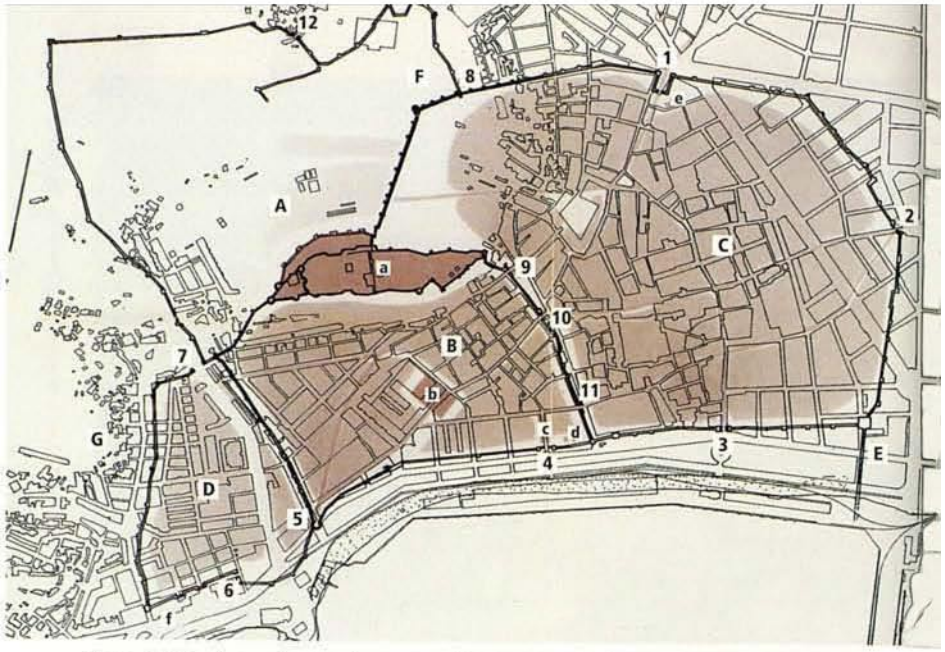

PLANO DE LA CIUDAD DE ALMERIA
COLECCIONADO Y AUMENTADO CON LAS NUEVAS EDIFICACIONES
POR "EL AYUDANTE DEL ARQUITECTO MUNICIPAL"
D. GABRIEL PRADAL RUIZ
AÑO DE 1897
ADVERTENCIAS
SITUACIÓN GEOGRÁFICA
TEMPERATURAS
PRESIONES
MOLINOS de VIENTO
BARRIO ALTO
CUARTO
Plan de Ensanche, 1888
Expansion Plan, 1888
Proyecto desviación Rambla, 1891
Project for the diversion of the Rambla, 1891
Plan de Ensanche, 1900
Expansion Plan, 1900
Tres grandes vías, 1900
Three great boulevards, 1900

Plano de Almería, 1900. Gabriel Prada Ruiz.



A finales del siglo XIX el Paseo de Almería desembarcó en la antigua Rambla del Obispo. Al otro lado, por levante, el ferrocarril irrumpió en medio de huertas y cultivos, trazando un eje perpendicular al Paseo. La Estación actuó como un reclamo. La construcción del carguero de mineral de al Alquife en 1904 prolongó el eje hasta el mismo puerto, pleno entonces de actividad. El XX ha sido en esencia un siglo de ensanches a levante de la Rambla y se ha cerrado con una urbanización de la propia Rambla.

Planta de Almeria, por Juan de Oviedo. 1621. Archivo General de Simancas. Muestra la ciudad amurallada, con sus puertas y baluartes, y localiza los principales edificios: Alcazaba, Catedral, casas capitulares, hospital y parroquias • *Map of Almeria drawn up by Juan de Oviedo. 1621. General Archive of Simancas. It shows the walled city, with its gates and bastions, as well as the main buildings: the fortress, cathedral, chapter houses, hospital and churches.*



Planta de la Almeria musulmana, según reconstrucción del autor / *Map of Muslim Almeria based on the author's reconstruction:* **A) Primitiva Almeria** / *Early Almeria* • **B) Madinat al Dajiliyya (ciudad interior** / *inner city*) • **C) Al Musalla** • **D) Al Hawd** • **E) Baluarte de Al Riyl** / *Al Riyl Bastion* • **F) Yabal Laham** • **G) Yabal Al Qunaysa** • **1. Puerta de Pechina (Bab Bayyana)** / *Pechina Gate* • **2. Puerta de la Vega** / *Meadow Gate* • **3. Puerta del Mar (Bab Al Bahr)** / *Sea Gate* • **4. Puerta de las Atarazanas o del Puerto** / *Shipyard or Port Gate* • **5-9. Puertas** / *Gates* • **10. Puerta ¿del Águila? (Bab Al Uqab)** / *Eagle Gate?* • **11. Puerta de los fabricantes de aceite (Bab Al Zayyatin)** / *Oil Makers Gate* • **12. Postigo** / *Postigo Gate* • **a) Alcazaba (Al Qasaba)** / *Fortress* • **b) Mezquita Mayor (Al Masyid al Yami)** / *Great Mosque* • **c) Atarazanas (Dar Al Sina'a)** / *Shipyards* • **d) Almazara** / *Olive Oil Mill* • **e) Aljibe** / *Water Tank* • **f) Cementerio** / *Cemetery.*

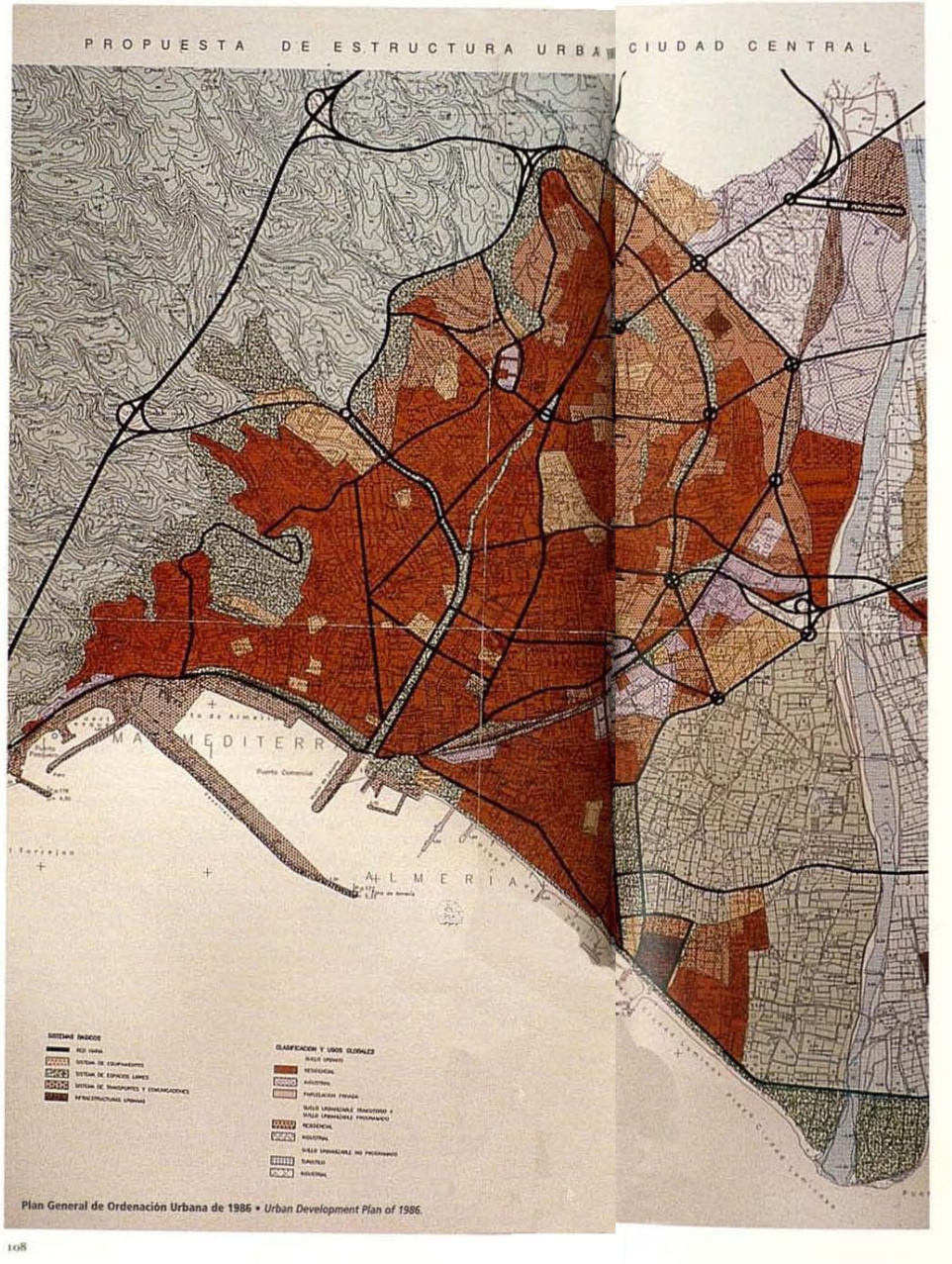
LA FUENTECICA
Almería medieval y moderna: la planta de la ciudad conserva el urbanismo abigarrado de la Almedina, la red de conventos y parroquias de la ciudad cristiana y las cicatrices de las murallas.
Medieval and modern Almería: the general plan of the city displays the same colourful urban development around the Almedina district, the network of Christian convents and churches, and the scars left by the fortified walls.
Cerro de San Cristobal
LA HOYA
ALCAZABA
EL REDUCTO
ALMEDINA
CUARTEL DE LA MISERICORDIA
SAN JUAN (MEZQUITA MAYOR)
PUERTO
SAN SEBASTIAN
PUERTA PURCHENA
SANTIAGO
c/ Tiendas
SAN FRANCISCO
LAS CLARAS
Plaza de la Constitución (Plaza Vieja)
SAN PEDRO EL VIEJO
LAS PURAS
CATEDRAL
Calle Real
SANTO DOMINGO
Calle de la Reina
LA TRINIDAD
HOSPITAL
Malecón Alto o de San Luis
Almería Medieval y Moderna

Plaza del Juego de Cañas o de la Constitución • *Juego de Cañas or Constitution Square.*

El Paseo de Almería fue el gran logro urbano del siglo XIX. Se consolidó a finales de la centuria y es desde entonces uno de los referentes de la arquitectura y de la cultura almerienses. Las dos postales enseñan su tramo central (página anterior) y su embocadura desde la Puerta de Purchena.

Vista aérea del Paseo de Almerá XIX.
Ensanche de su tramo central conectado a la Puerta Purchena. Archivo Historico Provincial 2016.

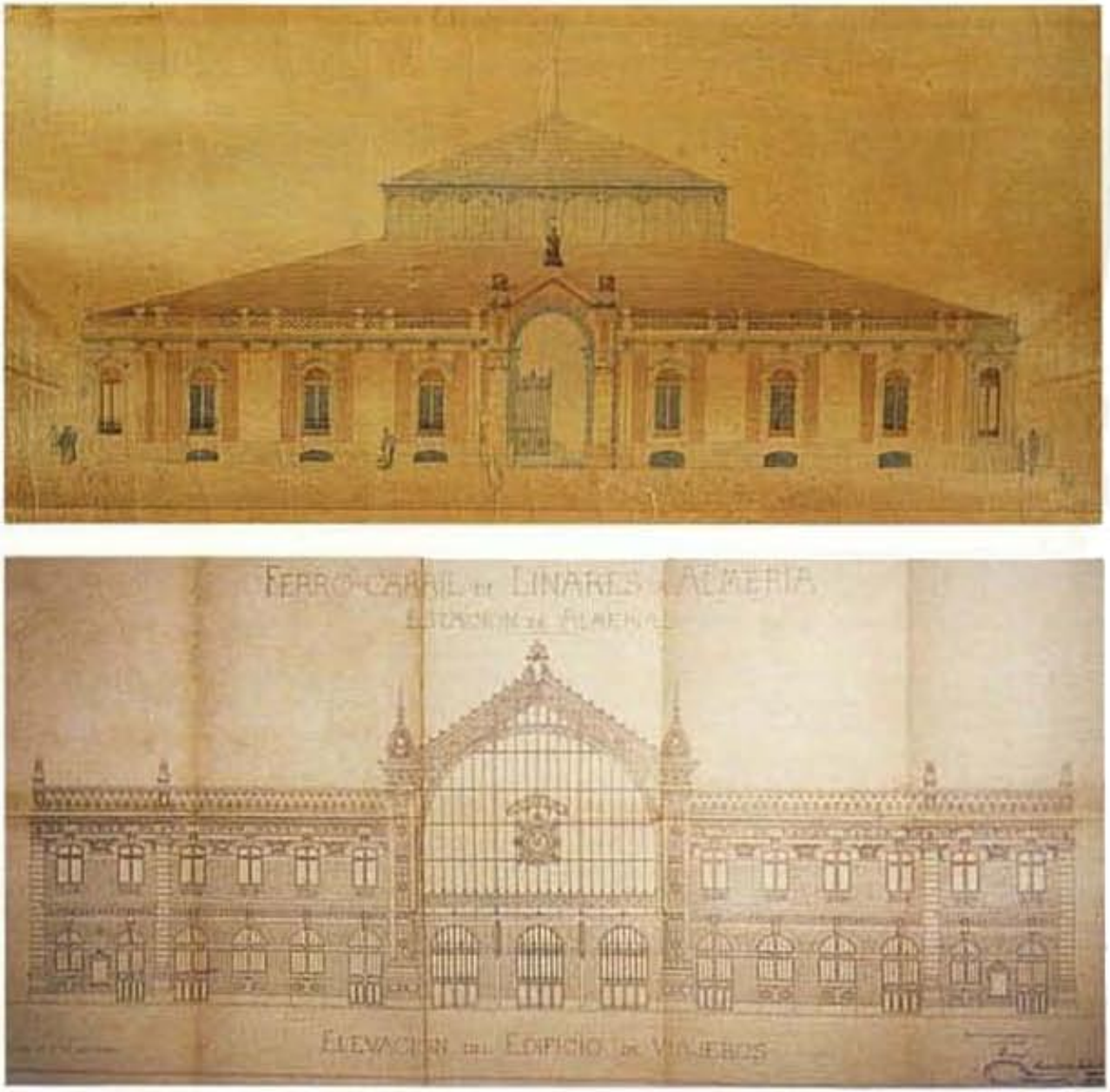
Vista aérea del puerto de Almería, Cable ingles y paseo de Almería.



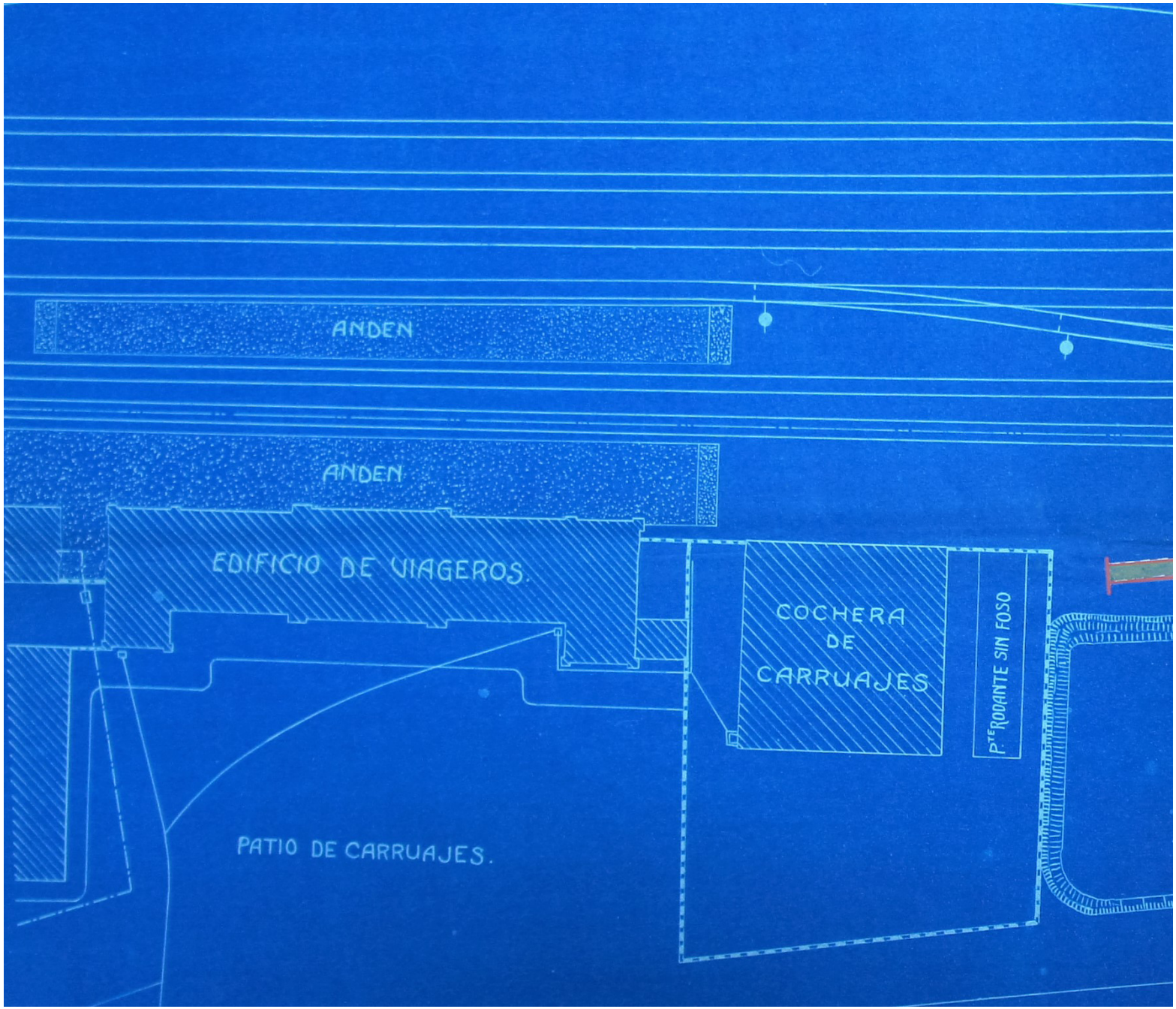
P.G.O.U 1986. Nuevas áreas de desarrollo urbano de la Ciudad de Almería

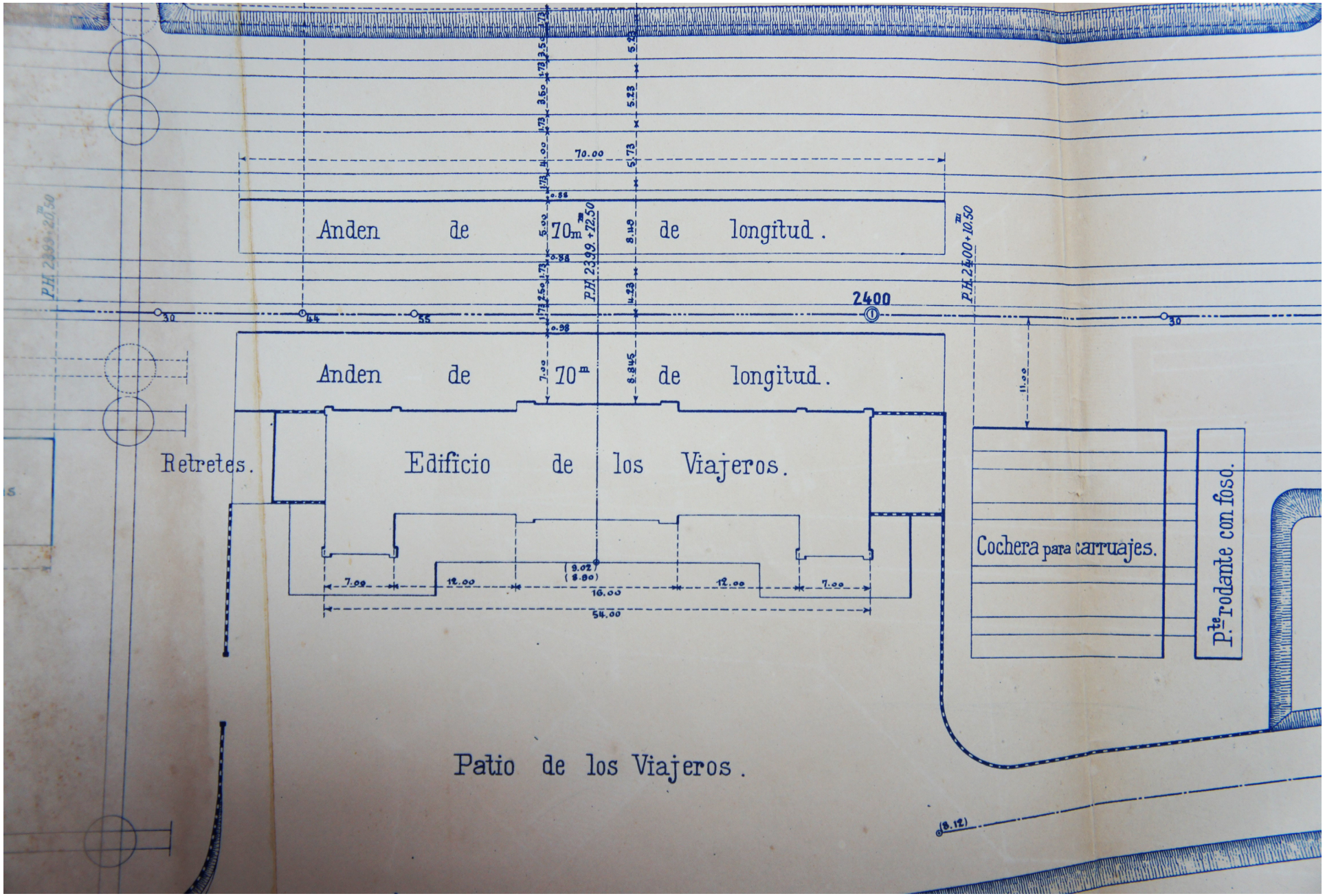
Paisajes Españoles, 1988

1
2
3
4
5
6
A
B
C
D
EL QUEMADERO
BARRIO ALTO
NUEVA ANDALUCIA
LA FUENTECICA
PUERTA DE PURCHENA
TAGARETE
Cerro de San Cristóbal
La Hoya
CHAMBERÍ
CIUDAD JARDÍN
CENTRO HISTÓRICO
EL REDUCTO
ALMEDINA
LA CHANCA
PESCADERÍA
RAMBLA DE BELEN
Rambla del Obispo Orbera
RAMBLA DE ALMERIA
Avenida de la Estación
Avenida del Cabo de Gata
Paseo Marítimo
PARQUE NICOLAS SALMERON
PUERTO DE ALMERIA
Playa de las Almadrabillas
Playa de San Miguel
Playa de Villa García
Playa de las Conchas
PUERTO COMERCIAL
MUELLE DE LEVANTE
TORRE VIGIA
MUELLE DE PONIENTE
0 100 200 300 400 500 m



Alzados del Mercado de Abastos (arriba), obra de Cuartara, y de la Estación de Ferrocarril, de L. Farge •
Elevations of the market, designed by Cuartara, and the railway station by L. Farge.


ANDEN
ANDEN
EDIFICIO DE VIAGEROS.
COCHERA
DE
CARRUAJES
P.TE RODANTE SIN FOSO
PATIO DE CARRUAJES.

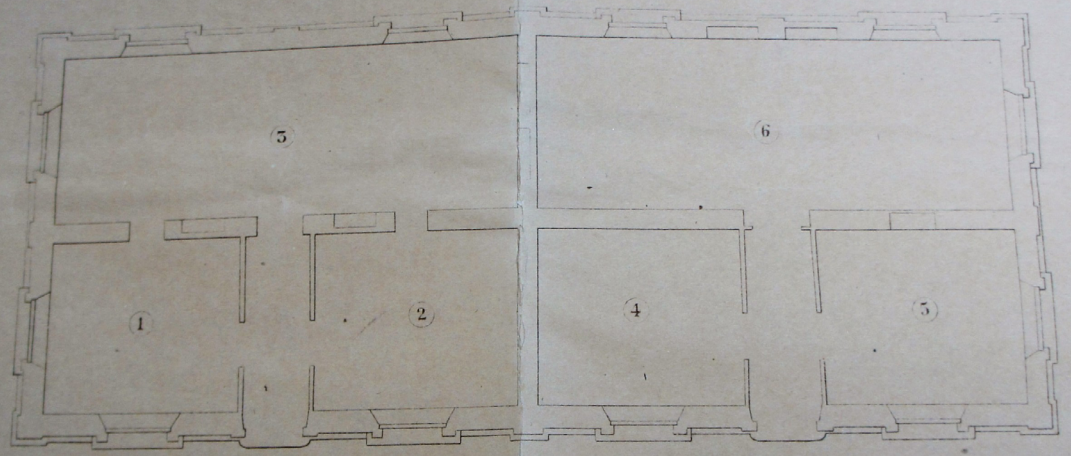

Anden de 70m de longitud.
Anden de 70m de longitud.
Retretes.
Edificio de los Viajeros.
Cochera para carruajes.
P.te rodante con foso.
Patio de los Viajeros.
2400
P.H. 2399+20.50
P.H. 2399+22.50
P.H. 2400+10.50
70.00
54.00
16.00
12.00
7.00

PABELLON ANEJO

AL

EDIFICIO DE VIAJEROS DE ALMERIA

ESCALA DE 0'01 p.m.

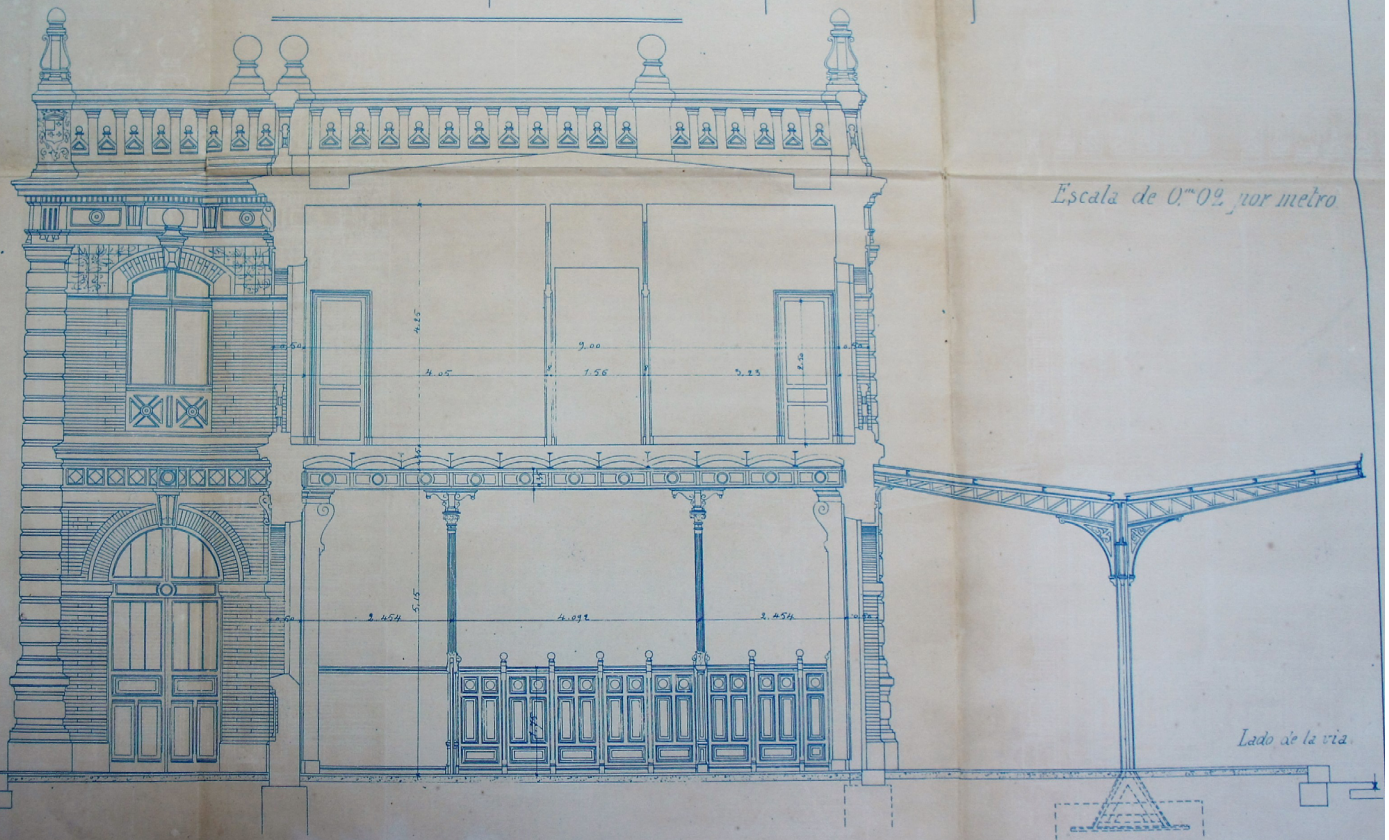


Leyenda.

1.— Ingeniero Jefe de Material y Traccion.
2.— id. de Traccion.
3.— Oficinas y Archivo de Material y Traccion.
4.— Oficina de Aduanas.
5.— Almacen de la 2ª Seccion de Via y Obras.
6.— Almacen de Material y Traccion.

ESTACION DE ALMERIA

EDIFICIO DE LOS VIAGEROS



Escala de 0.m02 por metro

Lado de la via

Redactado por la Compañia de Tives-Lille

El Director General

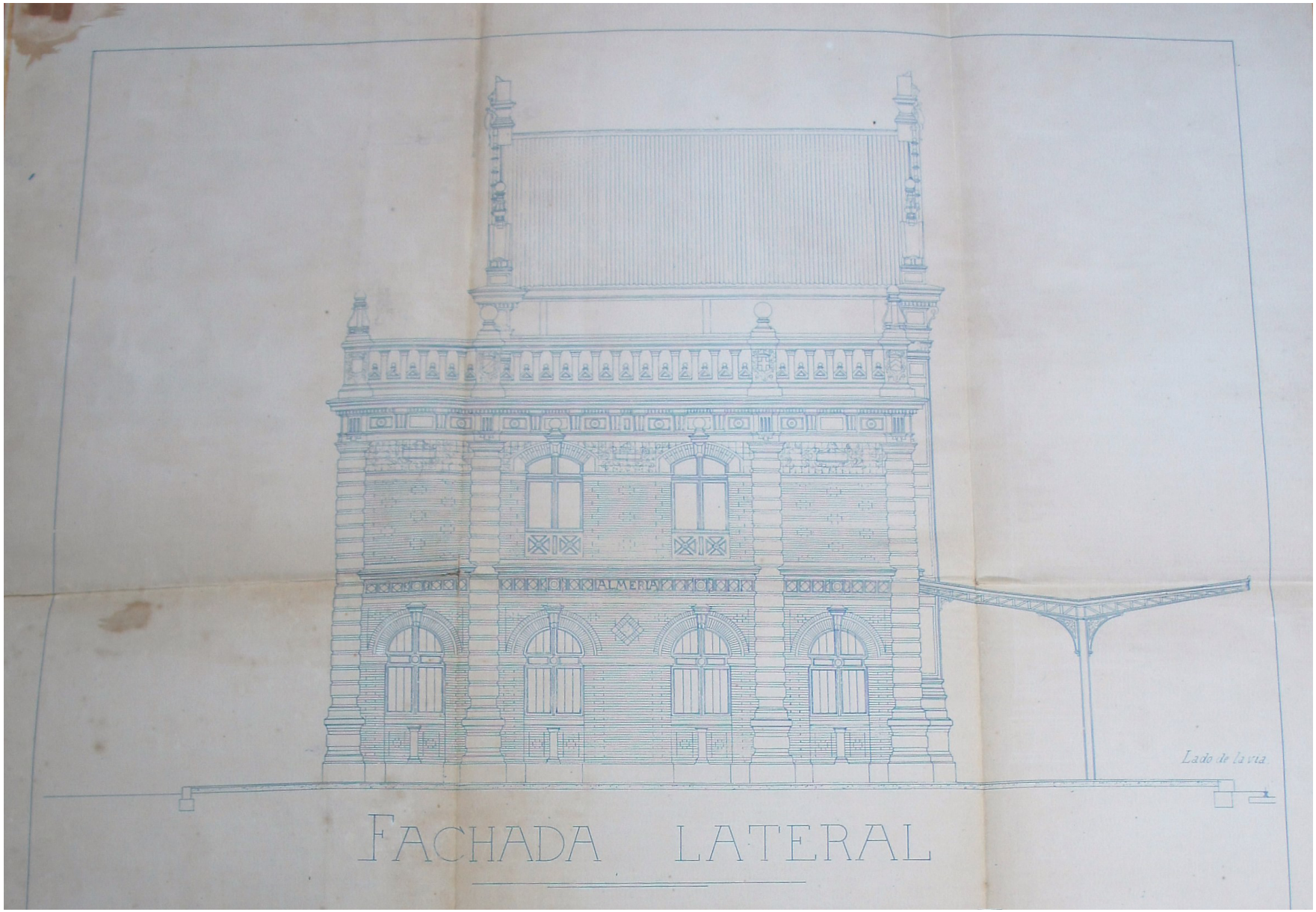
Madrid 29 de Julio de 1892

El Administrador Delegado

EL INGENIERO JEFE

COMPAÑIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL SUR DE ESPAÑA MADRID

CORTE TRASVERSAL POR LAS SALAS DE ESPERA



FACHADA LATERAL

FERRO-CARRIL DE LINARES A ALMERIA

ESTACION DE ALMERIA

EDIFICIO DE LOS VIAGEROS

FACHADA POSTERIOR

Rubricado por la Compañía de Ferro-Carriles
El Director General

Madrid 27 de Julio de 1874

Escala de 0'02 por metro.

FERRO-CARRIL DE LINARES A ALMERIA

ESTACION DE ALMERIA

Escala de 0m.02. por metro

ELEVACION DEL EDIFICIO DE VIAJEROS

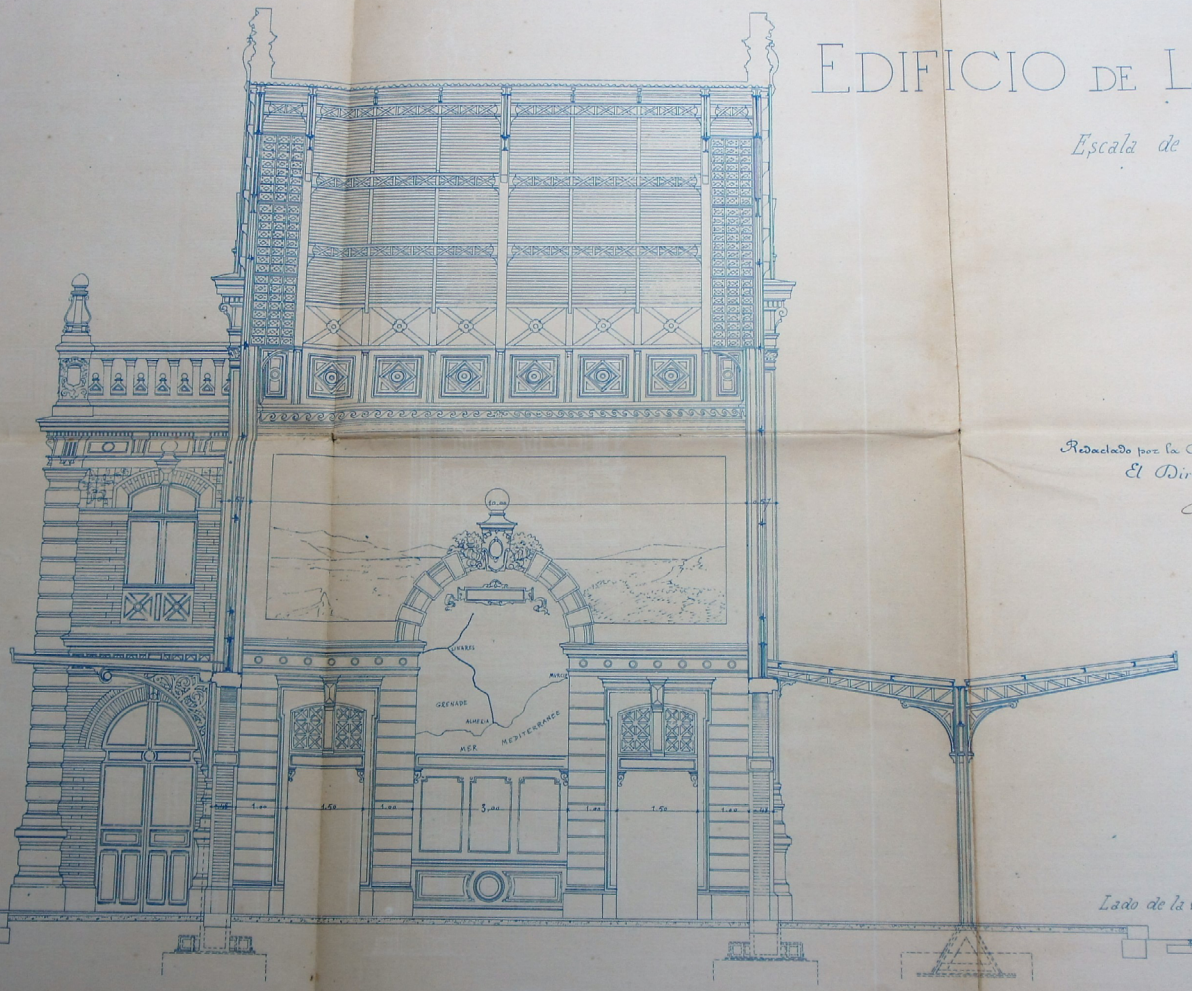
Madrid 23 de Se

Imp-lith. L. Courtier, 43, rue de Dunkerque, Paris.

ESTACION DE ALME

EDIFICIO DE LOS VIAJ

Escala de 0m.02 por metro

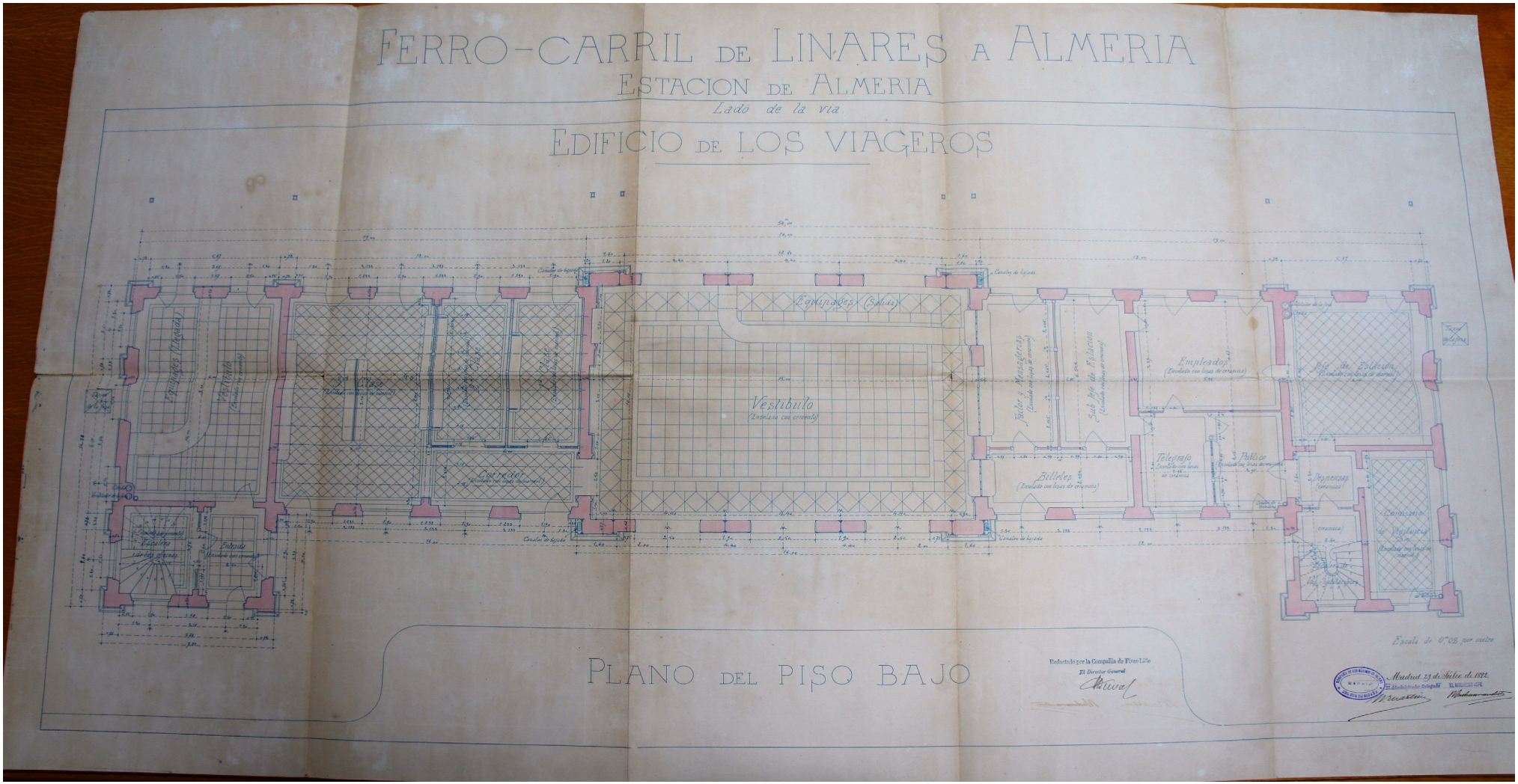


Redactado por la Compañia de Fives-Lille
El Director General
A Buval

Lado de la via

CORTE TRASVERSAL POR EL PATIO

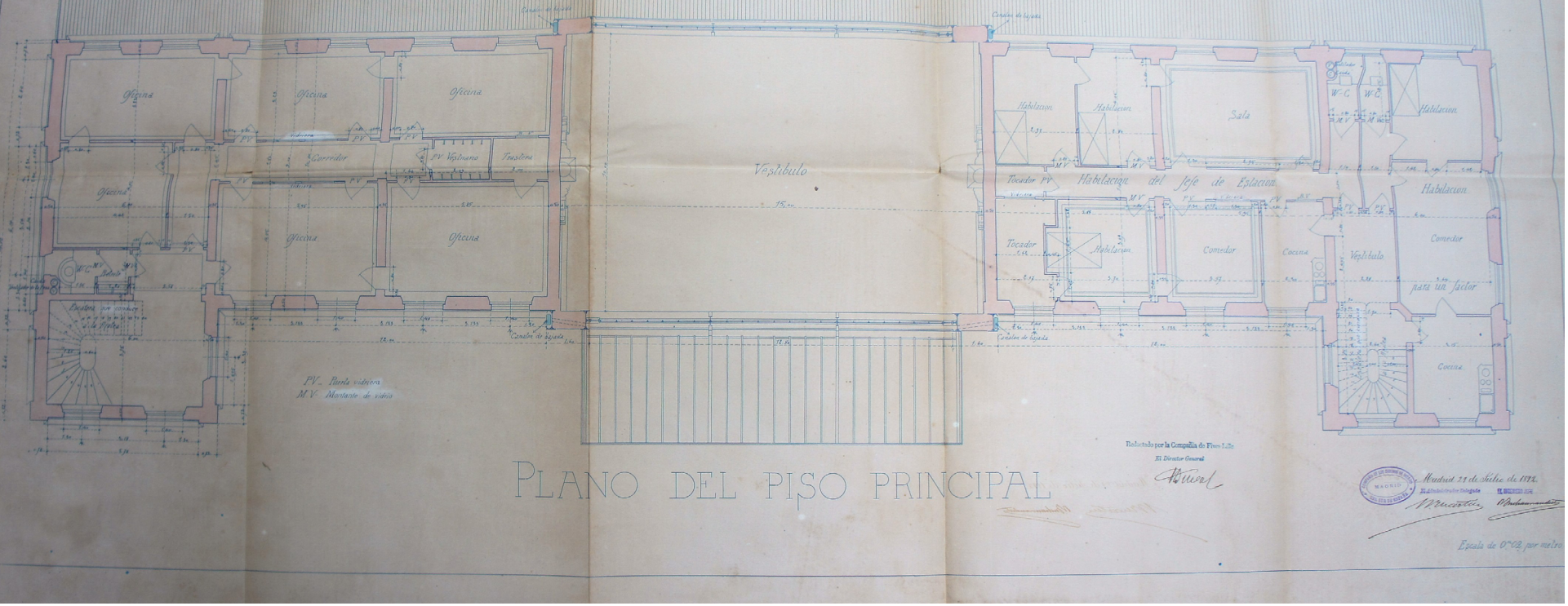
S VIAGEROS
Lado de la via


FERRO-CARRIL DE LINARES A ALMERIA
ESTACION DE ALMERIA
Lado de la via
EDIFICIO DE LOS VIAGEROS
Vestibulo
Empleados
Telegrafo
Billetes
PLANO DEL PISO BAJO

FERRO-CARRIL DE LINARES A ALMERIA

ESTACION DE ALMERIA

EDIFICIO DE LOS VIAGEROS

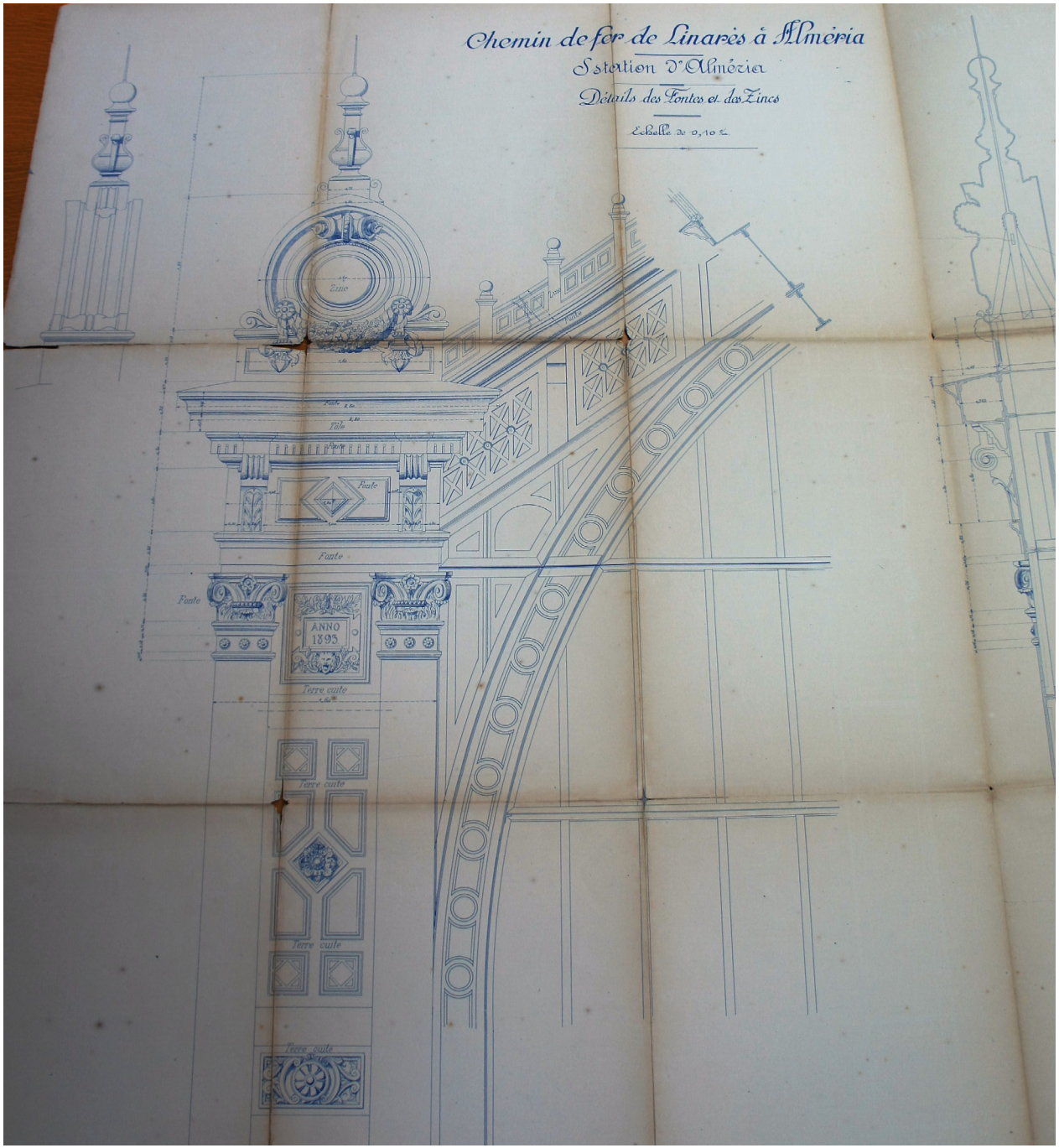


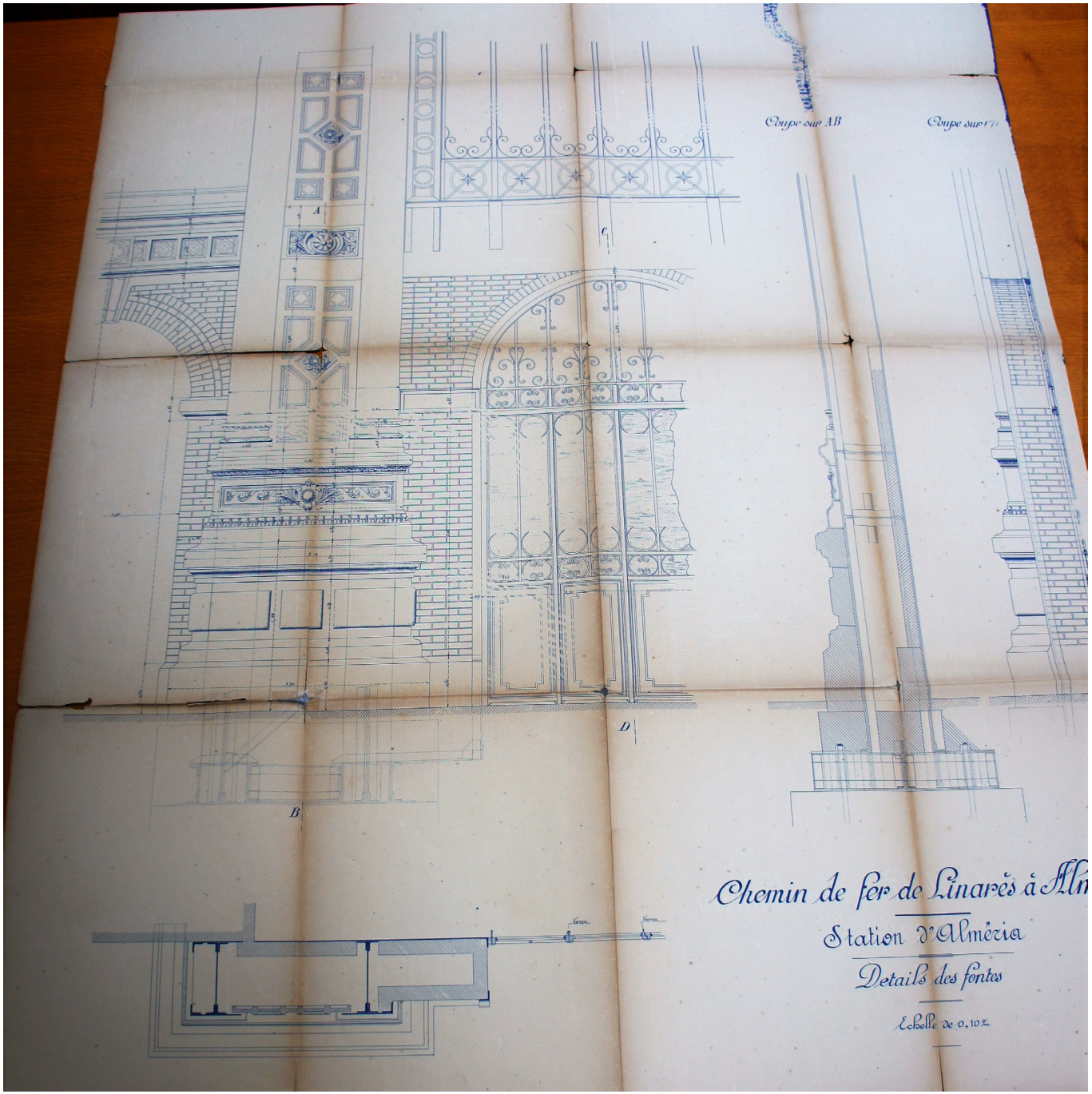
PLANO DEL PISO PRINCIPAL

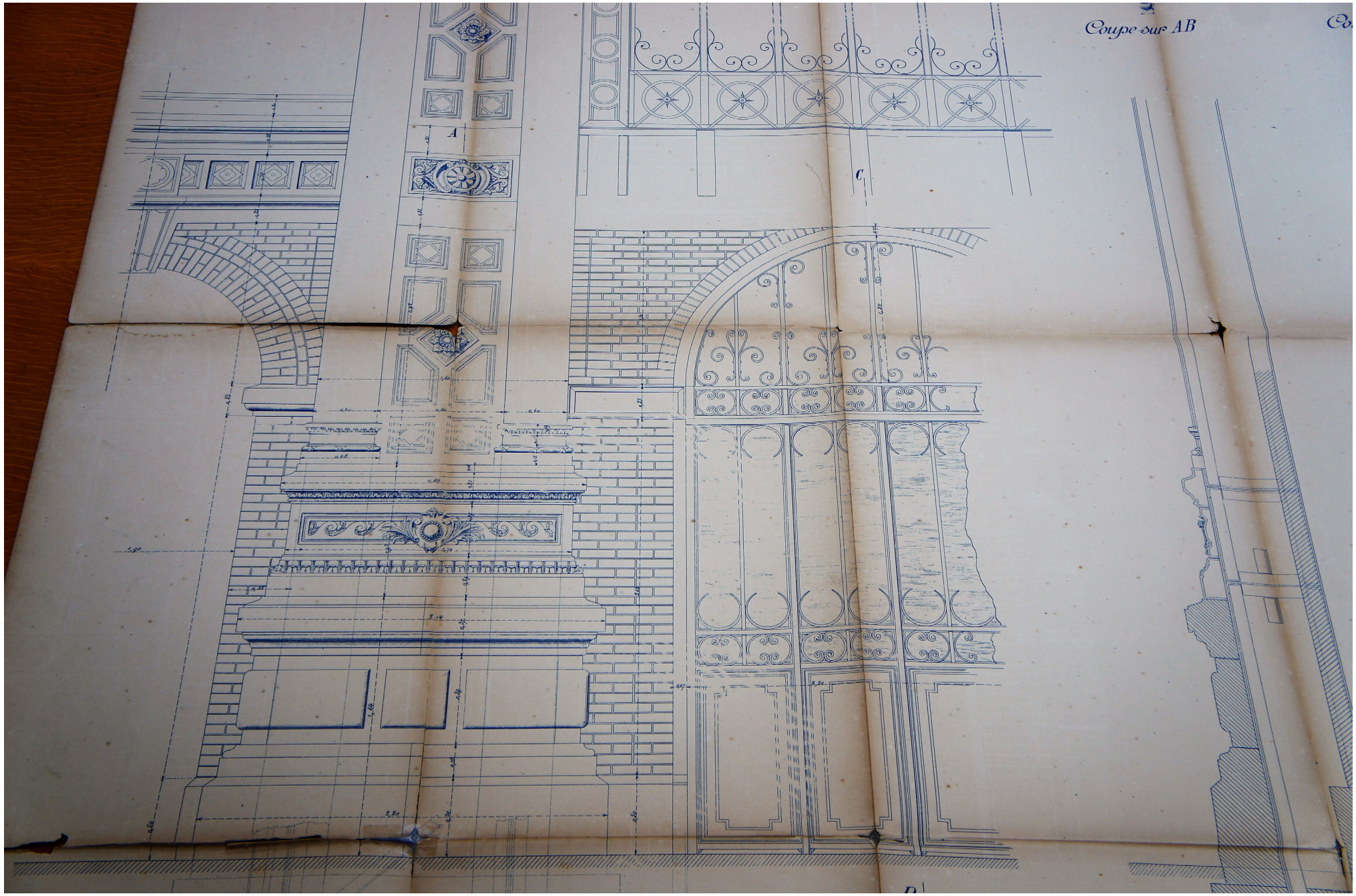
Redactado por la Compañia de Ferro. L.Be
El Director General

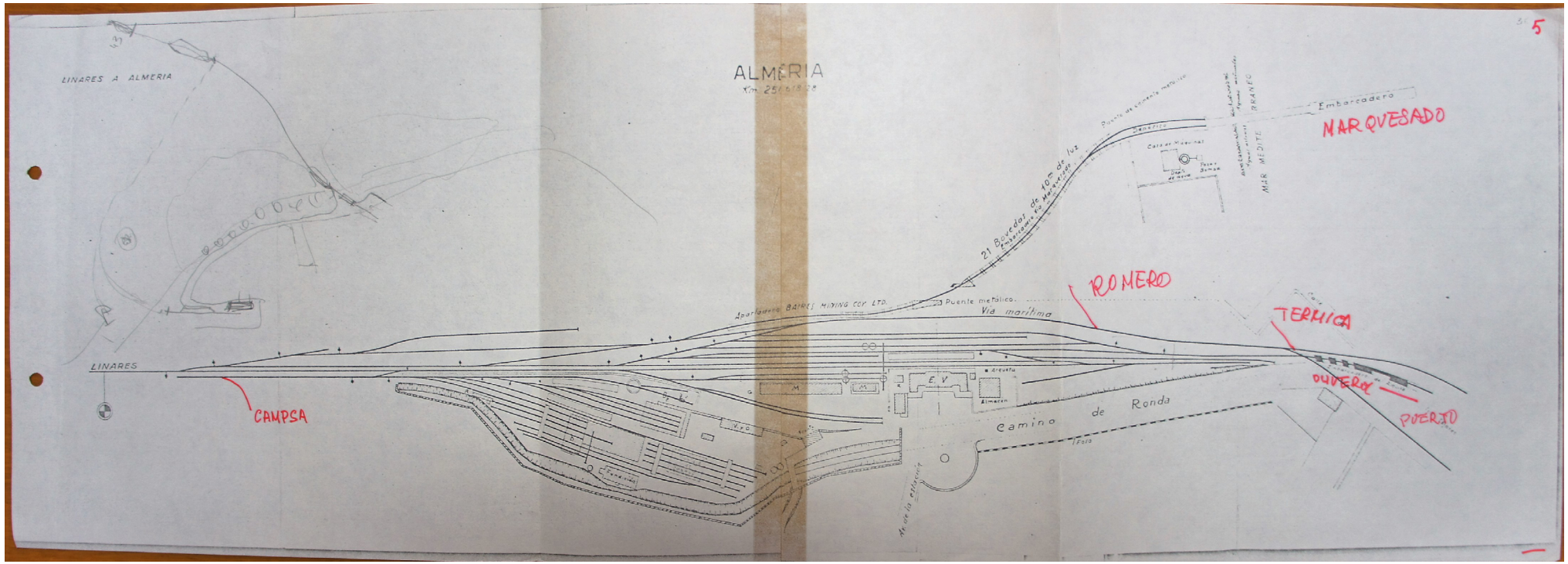
Madrid 21 de Julio de 1872.

Escala de 0'02 por metro


Chemin de fer de Linarès à Almeria
Station d'Almeria
Détails des Fontes et des Zincs
Echelle de 0,10 c.
Zinc
Fonte
Tôle
Fonte
Fonte
Fonte
ANNO
1893
Terre cuite
Terre cuite
Terre cuite
Terre cuite

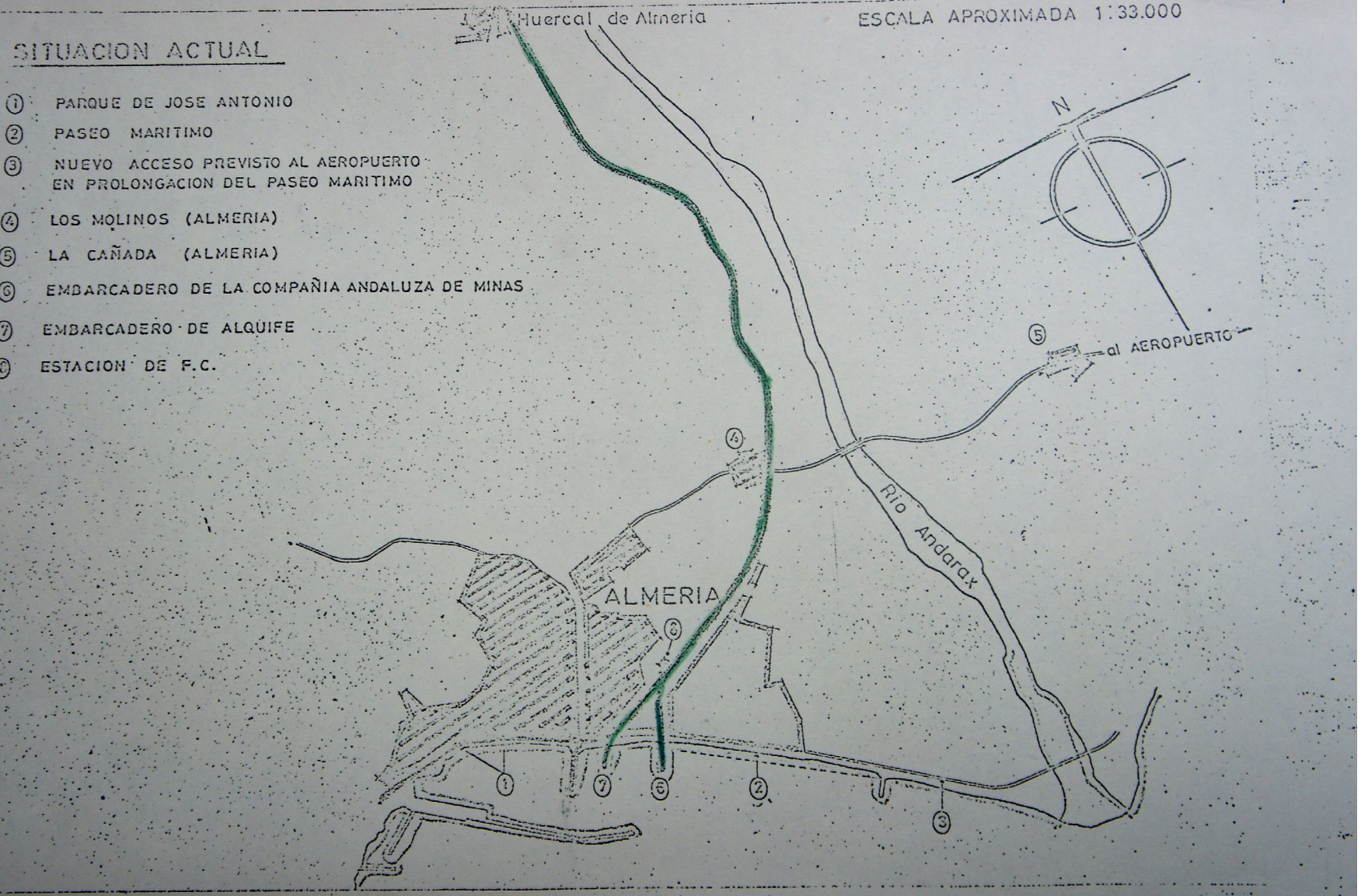

Coupe sur AB
Coupe sur
A
C
D
B
Chemin de fer de Linarès à Al
Station d'Almeria
Details des fontes
Echelle de 0,10 %


Coupe sur AB
A
C


LINARES A ALMERIA
ALMERIA
Km. 251.618,28
Embarcadero
MARQUESADO
MAR MEDITE
PRAYEC
21 Bovedas de 10 m. de luz
Puente metálico.
Via marítima
Apartadero BAIRES MINING COY LTD.
ROMERO
TERMICA
LINARES
CAMPSA
E V
Almacén
Camino de Ronda
Faro
PUERTO

SITUACION ACTUAL

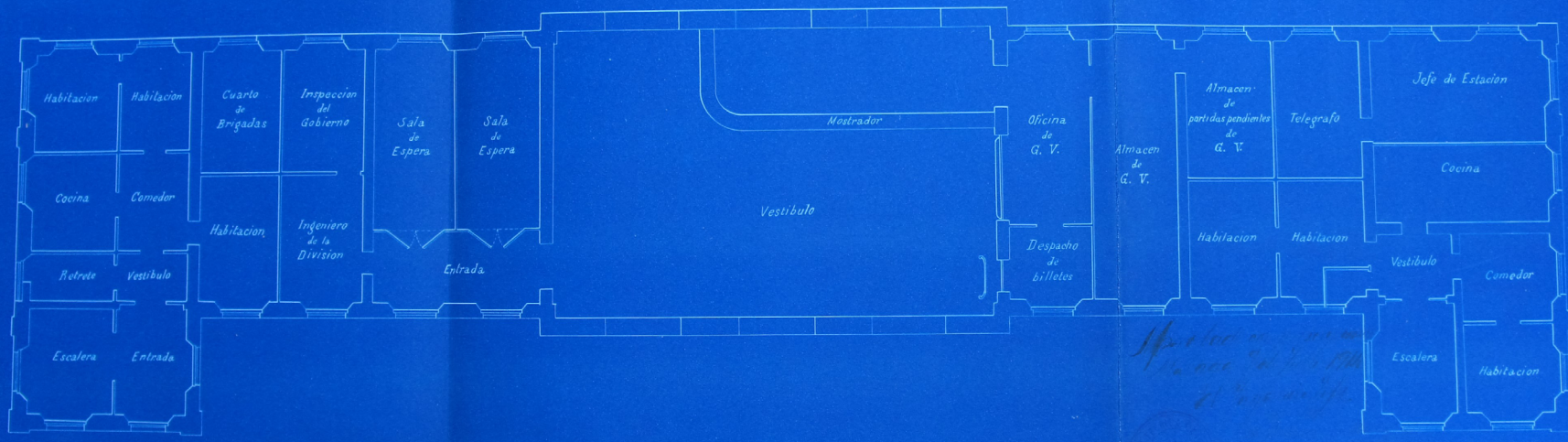
1. PARQUE DE JOSE ANTONIO
2. PASEO MARITIMO
3. NUEVO ACCESO PREVISTO AL AEROPUERTO EN PROLONGACION DEL PASEO MARITIMO
4. LOS MOLINOS (ALMERIA)
5. LA CAÑADA (ALMERIA)
6. EMBARCADERO DE LA COMPAÑIA ANDALUZA DE MINAS
7. EMBARCADERO DE ALQUIFE
8. ESTACION DE F.C.



EDIFICIO DE VIAGEROS DE ALMERIA

PLANTA BAJA

ESCALA DE 0.m 01 p. m.



Granada 3 de Enero de 1914

V.º B.º
El Ingeniero de la Explotacion

El Ingº Jefe de Vía y Obras.
José Ystúriz

Las Maravillas
Jardin de Medina
Tejar
Fabrica de Gas
ESTACION DEL FERRO-CARRIL MINERO
El Manantial
Aprobado con prevenc
Real órden de 28 de Abril de
El Director general
Presentado á la aprobacion del Gobierno
por la Compañía de los Caminos de hierro de
Visto bueno:

Figura Nº 2 – VISTA PANORAMICA DE LA CIUDAD DE ALMERIA. SITUACION ACTUAL

ANEXO IIII: PUBLICACIONES DE PRENSA.

LA VOZ DE ALMERÍA

Adif rehabilitará la estación a cambio de seguir en la Intermodal

13/04/2016, 07:00
Lola González

El edificio seguirá siendo de su titularidad pero tendrá un uso público

La presencia del presidente de Adif, Gonzalo Ferre, en la mesa garantizó ayer que la situación de la estación de ferrocarril fuera uno de los puntos del orden del día.

Sobre la mesa el alcalde de la capital, Ramón Fernández-Pacheco, puso la intención municipal de desestimar la posibilidad de asumir una cesión de la estación y pidió a Adif que los 500.000 euros consignados para la rehabilitación del edificio "empiecen a invertirse ya en la fachada del edificio, el mantenimiento del parasol, entre otros puntos necesarios ante la situación en la que está".

De cara a futuro ambas partes alcanzaron un compromiso verbal, que deberá plasmarse por escrito, con respecto al edificio. Así, desde el Administrador de Infraestructuras Ferroviario se les transmitió su intención de mantener la explotación del edificio de la Estación Intermodal teniendo en cuenta que en solo dos años concluye el contrato de concesión.

Ante la petición, Fernández-Pacheco y Ferre alcanzaron acuerdo de que "el Ayuntamiento prorrogaría la concesión de la Intermodal a cambio de que, una vez que se consensúe el uso que se le quiere dar al edificio y siendo titularidad de Adif aunque con uso público, sería la sociedad estatal la que se encargue de rehabilitar el edificio para ese uso".

Esto supondría que se conseguiría poner a punto la estación, se rehabilitaría en su totalidad y seguiría siendo titularidad de Adif de forma que no habría coste para las arcas municipales.

Satisfacción
Para el alcalde la solución adoptada sería "perfecta" ya que la negativa municipal a la cesión era principalmente por el alto coste de su rehabilitación. Cabe recordar que los presupuestos existentes rondan los 1,8 millones de euros y la pretensión inicial era la aportación estatal de 500.000 euros, por lo que no compensaba a las arcas municipales.

El alcalde considera la reunión "muy provechosa porque supone desbloquear dos temas que preocupan a la ciudad sobre los que desde el Ayuntamiento haremos un especial seguimiento".

Escrito
Lo cierto es que a partir de ahora lo que faltará es conseguir que el acuerdo alcanzado hoy de forma verbal se plasme en un convenio escrito. Eso sí que no está claro si se podría firmar con el Gobierno en funciones o si habría que esperar a que se cerrar un nuevo Gobierno.

José Carlos Tejada: "Vemos en la Junta un interlocutor válido con Adif y Renfe"

07/04/2016, 15:09
Javier M. de la Horra

La Mesa en Defensa del Ferrocaril ve receptividad tras la reunión mantenida en Sevilla

Ya ha concluido la reunión que la Mesa en Defensa del Ferrocarril de Almería y representantes políticos han mantenido hoy en Sevilla con la Comisión de Fomento y Vivienda del Parlamento de la Junta de Andalucía, presidida por Luciano Alonso. El objetivo de este encuentro era reclamar mejoras en las comunicaciones por tren para la provincia.

La Junta de Andalucía ha trasladado a los participantes en el encuentro que entienden los problemas existentes en materia de transporte ferroviario, pero que a la Administración regional le corresponde un pequeño porcetaje de esta responsabilidad, siendo la mayoria del Ministerio de Fomente, en concreto, de Adif y Renfe.

Por su parte, José Carlos Tejada, coordinador de la Mesa en Defensa del Ferrocaril, ha señalado tras la reunión que se van satisfechos y que han visto receptividad por parte del Gobierno regional. "Vemos en la Junta un interlocutor válido con Adif y Renfe", ha señalado.

Los miembros de la Mesa del Ferrocaril han asegurado que seguirán trabajando para que Almería cuente con un tren digno.

Por otro lado, la presidenta de la Junta de Andalucía, Susana Díaz, ha aprovechado un descanso de la sesión plenaria de hoy jueves para saludar a la delegación almeriense.

Seis horas de viaje en tren para recorrer 400 kilómetros

07/04/2016, 13:45

Javier M. de la Horra

La Mesa en Denfensa del Ferrocarril plantea en Sevilla a los parlamentarios andaluces sus demandas

Seis horas después de salir de Almería, el tren con destino Sevilla llegaba a la estación de Santa Justa.

Eran las 12,10 del mediodía.

En estos momentos, la Mesa en Defensa del Ferrocarril de Almería se encuentra en la sede del Parlamento Andaluz y ante la Comisión de Fomento, pedirá un transporte por ferrocarril digno para la provincia.

Actualmente, llegar a Sevilla desde Almería supone un viaje de seis horas que incluye un trasbordo en autobús entre Granada y Antequera.

La comitiva que reclama mejoras en las comunicaciones de tren, está integrada por diferentes colectivos sociales y cuenta con el apoyo de todos los partidos políticos con representación en el Ayuntamiento de la capital almeriense.

‘Stand by’ en el acuerdo de la estación

07/04/2016, 07:00

Lola González

Adif y Ayuntamiento tenían casi cerrada la cesión que conllevaba la cofinanciación del arreglo

La reunión programada para el próximo 12 de abril en la sede de Adif en Madrid ha reactivado la polémica entorno a la situación en la que se encuentra la estación del ferrocarril y la espera para la desaparición del paso a nivel de El Puche. De momento se han escuchado las voces de los grupos municipales pero hasta ahora Adif no se había pronunciado y lo cierto es que todo lo que está ocurriendo en la capital almeriense tiene muy sorprendidos a los representantes del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por varias cuestiones.

La primera de ellas es que el encuentro previsto para ese día 12 es con el director general de Explotación y Construcción de Adif Alta Velocidad, Javier Gallego, quien pondrá sobre la mesa el estudio de alternativas para la desaparición del paso a nivel de El Puche, sin duda un tema fundamental para la ciudad y en el que están trabajando ambas instituciones a través de una comisión de seguimiento. Lo que no se tratará es el futuro de la antigua estación del ferrocarril, principalmente porque esta parte corresponde a Patrimonio dentro del organigrama del administrador ferroviario.

Explican desde Adif que por supuesto de aquí al próximo martes hay tiempo para solicitar una ampliación del orden del día y mantener un encuentro con Patrimonio, pero de momento esto no ha sucedido.

Malestar

Lo cierto es que si ha sorprendido a los representantes estatales que se haya hablado estos días de la estación, aún más lo ha hecho el contenido de esas declaraciones en las que se habla en todo momento de la responsabilidad de Adif en la rehabilitación de la estación cuando estaba en negociación, y de hecho muy avanzado a falta tan solo de cerrar el porcentaje de aportación, un convenio para cofinanciar la rehabilitación de la misma.

Cabe recordar que fue el anterior alcalde de la capital, Luis Rogelio Rodríguez-Comendador, quien inicia tras una petición por carta a Adif la negociación para la cesión temporal del edificio para uso cultural a la ciudad. Tras meses de negociación, antes de las elecciones de mayo del pasado año, todo estaba casi cerrado hasta el punto de que en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) se incluye una partida de 500.000 euros correspondiente a la aportación que realizaría la entidad estatal para la rehabilitación.

Desde el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias consideraban hasta ahora que esa negociación seguía en vigor, y de hecho, al parecer nadie se ha puesto en contacto con ellos para presentar un cambio de postura sobre esta cesión y el sistema de cofinanciación del arreglo.

Usos

Y es que la propuesta hasta ahora era usar este edificio para temas culturales hasta que la antigua estación volviera a ser la encargada de recibir a los pasajeros que lleguen con la alta velocidad.

Pues bien, para ese fin dentro de las conversaciones se establecieron dos asuntos que debían solucionarse de forma conjunta. El primero es la situación de la Estación Intermodal, cuyo contrato de concesión de explotación al propio Adif concluye en 2018 y que de momento no se sabe si va a seguir en manos de la sociedad estatal o no.

El segundo era precisamente la cesión del edificio histórico. Y es que, si no se aseguraba la permanencia de Adif en la Intermodal era imposible ceder el inmueble ya que tendría que ubicarse en ella la estación como tal.

De momento ahora todo queda entre interrogantes que esperemos que se solucionen en Madrid.

Vergüenza ferroviaria, Almería en vía muerta

07/04/2016, 15:22

Javier Romero

Han tardado casi tres horas en llegar a Granada. Ahora en bus camino de Antequera

Vergüenza ferroviaria, Almería en vía muerta. La Mesa del Ferrocarril de Almería se ha propuesto escenificar y vivir en primera persona las penurias de los viajeros que deciden utilizar el tren como medio de transporte para viajar a Sevilla, un trayecto de poco más de 400 kilómetros en los que se invierte por encima de cinco horas y media.

Han salido a las seis y cuarto… para regresar posteriormente a Almería en el tren que sale desde Sevilla a las cuatro menos cinco de la tarde. Se trata de visualizar el trastorno que le supone a un usuario que utilice la línea de Almería a Sevilla para desplazarse por ferrocarril.

La Mesa del Ferrocarril viaja este jueves a Sevilla en tren para retratar el "esperpéntico viaje"

06/04/2016, 11:07
Europa Press

Los participantes en esta iniciativa lo harán a través de las redes sociales

La Mesa del Ferrocarril de Almería emprende este jueves viaje hasta Sevilla a bordo del tren que une ambas capitales para narrar el "esperpéntico viaje" que supone desplazarse hasta la capital andaluza a través de las redes sociales y elevar así sus protestas a favor de las mejoras de las comunicaciones de la provincia.

Esta es la primera acción de protesta prevista para este semestre mediante la que quieren retratar el desplazamiento que los ciudadanos deben realizar con esta conexión, que implica un primer "trasbordo en Granada a un autobús que los lleva a Antequera para realizar un segundo trasbordo al tren regional que finalmente los dejará después de seis horas de viaje en la estación de Santa Justa".

Según las previsiones, los miembros de la comisión permanente de la mesa se han citado a las 6:15 horas en la estación para iniciar el viaje acompañados de representantes políticos de la provincia y de varios medios de comunicación.

Desde la mesa han recordado que esta línea lleva "más de siete meses cortada entre Granada y Antequera por las obras del AVE", lo cual "está suponiendo graves perjuicios a los usuarios de la misma y lo que es aún peor, no hay fecha cierta para cuando se podrá recobrar un servicio público de calidad".

La Mesa del Ferrocarril aprovechará este viaje para reunirse con la Comisión de Fomento y Vivienda del Parlamento de Andalucía, a cuyos miembros hará llegar las reivindicaciones que en materia de ferrocarril necesita Almería.

Para el coordinador de la entidad, José Carlos Tejada, "este viaje se enmarca y tiene por objetivo de exigir un servicio digno, sin agravios comparativos y accesible para todos las personas que quieran desplazarse a Sevilla en tren".

"Visualizaremos el despropósito que supone hoy por hoy esta situación insostenible y una falta de respeto por parte de ADIF y Renfe con los ciudadanos almerienses", ha concluido.

La ministra de Fomento se reunirá la semana que viene con la Mesa del Ferrocarril en Almería

13/04/2016, 13:39
Simón Ruiz

Diputados y senadores del PP se reúnen con el alcalde y el concejal de Urbanismo en Madrid

La ministra de Fomento, Ana Pastor, se reunirá la semana que viene en Almería con la Mesa en Defensa del Ferrocarril, según ha podido saber LA VOZ DE ALMERÍA.

A falta de que se cierre la agenda, fuentes del PP han confirmado la presencia de Pastor en la provincia.

Esta mañana, la portavoz popular en el Parlamento andaluz, Carmen Crespo, ha reiterado en rueda de prensa que el PP está empujando para que el AVE llegue lo antes posible.

De forma paralela, en Madrid se reunían diputados y senadores del PP con el alcalde de Almería, Ramón Fernández-Pacheco, y el concejal de Desarrollo Urbano y primer teniente de alcalde, Miguel Ángel Castellón.

La Mesa del Ferrocarril también está haciendo gestiones para reunirse con representantes en el Congeso de los Diputados la semana que viene en Madrid.

El Consorcio de Transporte y el Ayuntamiento acuerdan la integración del bus urbano y metropolitano

13/04/2016, 13:43

La Voz

En unos meses se adaptarán las máquinas de los autobuses de la ciudad al sistema usado por el Consorcio

El delegado territorial de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, Joaquín Jiménez, en representación del Consorcio de Transporte Metropolitano y la concejala delegada del Área de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Almería, Rafaela Abad, han llegado al compromiso de que se produzca, durante el presente año 2016, la integración tarifaria de la red de transportes urbanos de la capital y del metropolitano.

Para que la integración sea posible este año se realizará la necesaria adaptación de las máquinas canceladoras de los autobuses urbanos de Almería capital al sistema utilizado por el Consorcio. Esto posibilitará que los usuarios puedan utilizar, además del billete sencillo, la tarjeta única de transporte en ambas redes urbanas, con las ventajas y ahorros que ello conlleva en el precio de los viajes y en los transbordos.

Una vez que se realice la adaptación y homologación de ambos sistemas de cancelación, los más 55.000 usuarios de la tarjeta metropolitana podrán hacer uso de este título de transporte en los vehículos urbanos, bien pagando una tarifa especial y reducida de transbordo en caso de que hayan tenido una primera etapa de viaje en los autobuses metropolitanos, tarifa que se ha fijado inicialmente en un precio de setenta céntimos (0,70) ó cancelando directamente en el autobús urbano a precio de billete sencillo, esto es, pagando el euro con cinco céntimos (1,05) en los que está fijada actualmente la tarifa ordinaria del urbano.

Ambos representantes institucionales han mantenido esta mañana una reunión de trabajo que se celebra dentro de los acuerdos aprobados en el plan económico-financiero del Consorcio de Transporte en el que se incluía una partida presupuestaria por importe de 19.800 euros para la adaptación y desarrollo de software para la integración de ambos sistemas de cancelación.

Asimismo, el Presupuesto del Consorcio prevé que el acuerdo y adaptación informática pueda estar culminado este mismo año, habiendo previsto una aplicación presupuestaria para la compensación de transbordo urbano-metropolitano por importe de 18.000 euros.

El delegado territorial de Fomento y Vivienda ha señalado que el Consorcio de Transporte Metropolitano constituye la mejor fórmula para consolidar un modelo de transporte público “de calidad, asequible y con una oferta cada vez más presente en más municipios y es clave en el modelo de movilidad defendido desde la Junta”.

Joaquín Jiménez ha recordado que fue en el año 2011 cuando el Consejo de Administración del Consorcio de Transporte Metropolitano autorizó la integración tarifaria de los servicios de transporte urbano de viajeros de la ciudad de Almería y el sistema de cancelación del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería, aprobando incluso el primer borrador del Contrato Programa a formalizar con la concesionaria del servicio de transporte urbano colectivo de Almería Surbus.

El Ejido

Paralelamente al proceso de integración del bus urbano de la capital, el Consorcio de Transporte tiene previsto también que en breve se inicien los primeros estudios y borradores del futuro documento de integración del sistema tarifario metropolitano en los autobuses urbanos del municipio de El Ejido, proyecto para el que el plan económico-financiero del Consorcio prevé una partida de 28.895 euros.

Consorcio

El Consorcio de Transporte Metropolitano de Almería se creó en 2007 y está compuesto además de por la Consejería de Fomento y Vivienda y la Diputación, por 18 municipios:Almería, Adra, Berja, Enix, Felix, Dalías, Roquetas de Mar, Vícar, El Ejido, La Mojonera, Benahadux, Gádor, Huércal de Almería, Pechina, Rioja, Santa Fe de Mondújar, Viator y Níjar. La población que se beneficia de esta red asciende a 505.284 habitantes, lo que equivale al 72,25% de la provincia.

La oposición duda de las promesas de Adif

14/04/2016, 07:00

Lola González

Todos consideran que los anuncios están demasiado cercanos a las probables elecciones

Desconfianza es la palabra que pueden resumir las reacciones que en los portavoces de los diferentes grupos municipales de la oposición han generado los compromisos que el martes el alcalde de la capital, Ramón Fernández-Pacheco, cerraba en Madrid con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).

Así, el portavoz del Grupo Municipal Socialista, Juan Carlos Pérez Navas, esperaba "más concreción" ante los compromisos. Ante los retrasos con la eliminación del paso a nivel de El Puche prometida hace ya un año, insta a que "al menos, en la próxima reunión prevista para abordar este tema de la sociedad Almería Alta Velocidad se ponga sobre la mesa la necesidad de acompasar este primer paso en El Puche con el resto del proyecto de soterramiento".

En cuanto a la estación asegura que respaldan que sea Adif, la titular del inmueble la que se haga cargo de su rehabilitación, pero eso sí, inciden en que "se tiene que dar un uso al inmueble, que el PSOE quiere que sea de carácter social y público".

Desde Ciudadanos su portavoz Miguel Cazorla asegura que como ya dijeron en la visita anterior abogaron "por paso a nivel soterrado y con placas de contención para la Alta Velocidad. Si ha sido así, estupendo, si no se ha perdido una gran oportunidad". Y dejó caer que no le habían comunicado el resultado.

En cuanto a la estación, la formación naranja espera que "es una buena consecución entreguen equipada, pero especificar bien el uso no compartido con Adif ni con nadie. Debe ser para los almerienses y darle un uso que se concrete, pero prefiere uso cultural o museográfico" y espera que "no quede todo en agua de borrajas".

"Lo mismo"

El portavoz del Grupo de Izquierda Unida, Rafael Esteban, se muestra "escéptico" ya que consideran que "el PP lleva hablando de la rehabilitación de la estación durante cuatro años y no se ha hecho nada".

Con respecto al paso a nivel de El Puche, asegura que tenía que hacerse hace mucho y sin embargo "ahí está". Cree Rafael Esteban que "Almería está dejada de la mano por culpa de la cabeza del portavoz del PP que ha mentido a la sociedad almeriense".

Lo que debes saber antes de que el viernes acabe

15/04/2016, 23:25

Evaristo Martínez

Cinco noticias de las que se ha hablado este 15 de abril

A Madrid para defender un tren de calidad

La Mesa en Defensa del Ferrocarril vuelve a subirse al tren de las reivindicaciones, esta vez con destino Madrid. Allí estarán el martes para reunirse, de momento, con Rafael Hernando (PP), Antonio Hernando (PSOE) y Albert Rivera (C's).

La Mesa del Ferrocarril cierra en Madrid reuniones con Rafael Hernando, Antonio Hernando y Albert Rivera

15/04/2016, 11:58
Simón Ruiz

Se dan a conocer nuevos detalles de la expedición almeriense del próximo martes

La Mesa en Defensa del Ferrocarril de la provincia de Almería ha cerrado ya reuniones con tres grupos parlamentarios en Madrid el próximo 19 de abril.

Según ha podido conocer este periódico, hay programadas reuniones con los portavoces de los grupos parlamentarios del PP y PSOE, Rafael Hernando y Antonio Hernando, respectivamente.

Además, el coordinador de la Mesa, José Carlos Tejada, ha añadido que se gestiona una cita con el líder de Ciudadanos, Albert Rivera, y con representantes de Podemos e Izquierda Unida

36 almerienses viajan a Madrid para reivindicar mejores trenes para Almería

19/04/2016, 13:01

Simón Ruiz/ Mª Ángeles Arellano

A lo largo del trayecto se han subido los alcaldes de Gádor, Fiñana y Serón

Representantes de varios colectivos y partido políticos a la salida del tren en la Estación Intermodal. **La Voz**.

Un total de 36 almerienses se han subido esta mañana al tren para reivindicar en Madrid, al igual que hicieran haca unos días en Sevilla, mejores infraestructuras para la provincia,. Representantes de la Mesa del Ferrocarril, políticos de los cinco partidos (PP, PP, IU, C's y Podemos), de Asempal y de la Cámara de Comercio se han sumado a este trayecto reivindicativo.
La salida desde Almería ha sido a las 7:30 horas y la llegada prevista a la estación de Atocha (Madrid) es a las 13:45.

En la primera parada del tren con destino a la capital, Gádor, se ha subido su alcalde y senador, Eugenio Gonzálvez. Ya en Fiñana lo hacía su regidor, Rafael Montes, quien ha recibido al ferrocarril con una pancarta reivindicativa. Por último, ya en la provincia de Granada, en la parada de Guadix, se ha sumado al este viaje Juan Antonio Lorenzo, primer edil de Serón y portavoz del PSOE en la Diputación de Almería.

#Poruntrendigno es el lema con el que participantes en esta iniciativa y numerosos almerienses están llenanado hoy las redes sociales.

Balance del viaje protesta a Madrid: de 32 solo 11 se volvieron ayer en tren

21/04/2016, 07:00

Simón Ruiz

La Mesa del Ferrocarril teme que la ministra deje hoy en manos de los técnicos las soluciones

Parte de la delegación socialista, ayer en el Talgo. **La Voz**.

La Mesa en Defensa del Ferrocarril de la provincia de Almería quiso demostrar el pasado martes que no es posible ir y venir en tren en el mismo día si se va a Madrid a realizar cualquier tipo de gestión, ir a un centro médico, ...

El viaje protesta hasta el Congreso de los Diputados ha sido un claro ejemplo. De una expedición almeriense formada por más de 30 personas, solo 11 regresaron ayer en el Talgo de la mañana. El resto, buscó otras alternativas de transporte para estar en la jornada del 20 de abril en Almería.
Así las cosas, 5 miembros de la Comisión Permanente de la Mesa del Tren optaron la misma noche del martes por regresar hasta Almería en un autobús nocturno, el que sale de la estación de Méndez Álvaro, la del Sur.

Según ha podido saber LA VOZ DE ALMERÍA, los cinco viajeros fueron el coordinador de la Mesa y dirigente de Comisiones Obreras, José Carlos Tejada; Alfonso Rubí, del Foro Ciudad; Liberio López, de la Federación de Asociaciones de Vecinos FAVA 'Espejo del Mar'; Rafael Carrasco, de la Asociación ASAFAL; y David Silés, del sindicato UGT.

Llegaron a la Intermodal cerca de las siete de la mañana, a punto de cumplirse 24 horas del inicio del viaje protesta a Madrid. "Los que trabajábamos hoy miércoles, o veníamos en ese autobús nocturno o teníamos que pagar un alto precio por el billete de avión".

Cuando esos cinco miembros de la Mesa del Tren descargaban su equipaje de la Intermodal, otros 11 almerienses se preparaban para dirigirse a la madrileña estación de tren de Atocha. A las 08:19 horas partía el Talgo hacia la capital almeriense. Llegó cerca de las dos y media de la tarde. "Hemos estado fuera 31 horas".

Según pudo constatar este periódico, en los distintos coches del Talgo viajaron tres periodistas; Eduardo Cruz y Víctor Cruz, de Asempal y Cámara de Comercio, respectivamente; el concejal de Ciudadanos, Rafael Burgos; y la mitad de la delegación socialista: el alcalde de Serón y diputado provincial, Juan Antonio Lorenzo; la diputada provincial Anabel Mateos; el alcalde de Fiñana, Rafael Montes; Domingo Rubia, concejal en ese pueblo; y Antonio Amérigo, miembro de la Ejecutiva Provincial del PSOE. Lorenzo, Montes y Rubia se bajaron en la estación de Guadix y desde allí fueron en coche hasta sus localidades de residencia.

Fuentes de la Mesa apuntaron que miembros de la expedición también viajaron ayer en el Talgo de la tarde.

En el viaje de vuelta, el tema de conversación no fue otro que el de las reuniones mantenidas el día anterior en el Congreso de los Diputados y qué puede traer hoy la ministra de Fomento en funciones, Ana Pastor, en el encuentro con la Comisión Permanente de la Mesa en Defensa del Ferrocarril.
La cita es en la Subdelegación del Gobierno en Almería, en la calle Arapiles, a partir de las 13:50 horas.

En el encuentro mantenido el martes por la tarde-noche en dependencias del Grupo Popular en el Congreso, el diputado almeriense y portavoz, Rafael Hernando, no dio muchas pistas sobre los compromisos que pudiera adoptar hoy Ana Pastor, aunque sí dejó claro que el papel de los "técnicos" es clave para determinar si es posible o no acortar los tiempos de viaje a la capital de España.

El alcalde de Almería, Ramón Fernández-Pacheco (PP), ha manifestado su interés en fijar una fecha para que los técnicos de ADIF y Renfe mantengan un encuentro con los miembros de la Mesa en Defensa del Ferrocarril en la que se aborden las medidas a "coste cero" para reducir los tiempos de viaje y mejoras en el servicio ya que desde ambos órganos se ha trasladado ya al grupo del PP en el Congreso que las medidas planteadas "no se pueden hacer".

Esas declaraciones han provocado "inquietud" en algunos miembros de la Comisión Permanente de la Mesa del Ferrocarril.

En declaraciones a los periodistas, el regidor ha señalado que, según la respuesta ofrecida desde Renfe y Adif a los miembros de su partido "técnicamente no se podían hacer" los cambios propuestos, en los que se incluyen reestructuraciones horarias o modificar la velocidad máxima permitida para determinados tramos, lo que, junto con otras opciones, permitiría rebajar el trayecto entre Almería y Madrid en 35 minutos, informa Europa Press.

FAAM

Valentín Sola, presidente de la Federación Almeriense de Asociaciones de Personas con Discapacidad (FAAM), está participando de manera activa en cada una de las acciones reivindicativas que se están desarrollando a través de esta plataforma y en este sentido como representante del colectivo en la provincia, ha sido el encargado de trasladar al presidente del Congreso, Patxi López, la situación de vulnerabilidad por la que atraviesan las personas con movilidad reducida en Almería, ya que no pueden realizar el trayecto en tren hasta Madrid.

"Este tren es el único de toda España que no cuenta con plaza 'H' que garantice en condiciones de seguridad el desplazamiento en tren de quienes van en silla de ruedas" apunta Valentín Sola.

Decenas de personas piden en la vieja estación que los trenes a Madrid sean accesibles a todos

06/05/2016, 14:46

Simón Ruiz

Mesa del Ferrocarril, FAAM, instituciones, partidos ... todos en apoyo del colectivo de personas con movilidad reducida

Concentración de esta mañana. **La Voz**.

Decenas de personas se han concentrado a las puertas de la vieja estación de tren para pedir que el Talgo a Madrid sea accesible para todos los viajeros.

En toda España hay unas 150.000 personas con movidad reducida, que no podrían usar hoy ese modelo de tren para viajar hasta la capital madrileña y viceversa.

La concentración ha contado con el respaldo de todos los partidos, instituciones como el Ayuntamiento de Almería y la Junta de Andalucía, la patronal Asempal y, por supuesto, las asociaciones de personas con discapacidad.

En representación de la Mesa del Tren, convocante del acto junto a la FAAM, ha intervenido su portavoz, José Carlos Tejada. Han defendido al colectivo de personas con movilidad reducida el presidente de la FAAM, Valentín Sola, y el presidente de Cermi, la confederación estatal, Luis Cayo.

La Mesa del Ferrocarril solicita que se declare BIC la estación de tren de Almería

Interior de la estación de tren almeriense. / Archivo

La plataforma, compuesta por 27 instituciones y asociaciones de la sociedad civil, empresarios y partidos políticos de Almería, ha apuntado en un comunicado que dicho expediente "se inició hace ya 31 años"

La Mesa en Defensa del Ferrocarril de la provincia de Almería ha registrado hoy una solicitud a la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía para que reinicie el expediente de declaración como Bien de Interés Cultural (BIC) de la antigua estación de tren de la capital almeriense.

La plataforma, compuesta por 27 instituciones y asociaciones de la sociedad civil, empresarios y partidos políticos de Almería, ha apuntado en un comunicado que dicho expediente "se inició hace ya 31 años" sin que hasta el momento se haya dictado una resolución administrativa por parte del Gobierno andaluz.

La Mesa en Defensa ha defendido que este edificio, cuya construcción concluyó en 1893, tiene un "valor arquitectónico impresionante", siendo a su vez "una de las pocas muestras de arquitectura historicista y uno de los elementos singulares con los que cuenta la provincia de Almería".

"Desde la Mesa tenemos constancia de que en el año 1985 se incoó expediente para declararla BIC por parte de la Junta de Andalucía y de forma incomprensible después de haber transcurrido 31 años, aún no se ha dictado resolución", han incidido.

Para el coordinador de la Mesa, José Carlos Tejada, "la declaración como BIC de nuestra estación sería el primer paso, de cara a que finalmente la antigua estación del ferrocarril, sea cedida por parte de ADIF a la ciudad de Almería para uso y disfrute de todos los ciudadanos".