


**Patrimonio cultural e identidad ferroviaria en una tierra de frontera:
el poblado ferroviario de Almorchón (Badajoz, Extremadura)**

Francisco Polo Muriel

Doutor em História – Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, Espanha
Museo del Ferrocarril de Madrid - Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid,
Espanha

 <https://orcid.org/0000-0001-6506-1734>
E-mail: fpolomuriel@gmail.com

Resumen: El núcleo poblacional de Almorchón, ubicado en el extremo oriental de la provincia de Badajoz, muy próximo a los límites con las comunidades autónomas de Castilla-La Mancha y Andalucía, debe su razón de ser al ferrocarril. La confluencia de dos líneas ferroviarias en las proximidades del Castillo de Almorchón, la que discurría desde Madrid a Badajoz por Ciudad Real y la que tenía su origen junto a la base del promontorio del mencionado castillo, en dirección a las minas de carbón de Belmez, hicieron posible que desde finales de la década de 1860 comenzara a conformarse un núcleo poblacional de nueva creación, destinado a los empleados del ferrocarril. El presente artículo pretende profundizar acerca de los orígenes históricos y la evolución de este núcleo de población hasta nuestros días y resaltar la pervivencia de sus señas de identidad ferroviaria en la actualidad.

Palabras-clave: Ferrocarril, Ferroviarios, Urbanismo, Vivienda, Historia Social.

Cultural heritage and railway identity in a border land: the railway town of Almorchón (Badajoz, Extremadura)

Abstract: The population center of Almorchón, located in the eastern end of the province of Badajoz, very close to the limits with the autonomous communities of Castilla-La Mancha and Andalusia, owes its reason for being to the railway. The confluence of two railway lines in the vicinity of the Almorchón Castle, the one that ran from Madrid to Badajoz through Ciudad Real and the one that had its origin next to the base of the promontory of the aforementioned castle, in the direction of the Belmez coal mines, They made it possible for a newly created population nucleus to begin to form at the end of the 1860s, destined for railway employees. This article aims to delve into the historical origins and evolution of this population center to the present day and highlight the survival of its signs of railway identity today.

Keywords: Railway, Railworkers, Urban Planning, Housing, Social History.

Texto recebido em: 31/03/2022

Texto aprovado em: 09/06/2022

Introducción

El poblado ferroviario de Almorchón, ubicado en el extremo nororiental de la provincia de Badajoz (Comunidad Autónoma de Extremadura, España) pertenece al término municipal de Cabeza del Buey y se sitúa en las proximidades del entronque entre las actuales líneas ferroviarias de Ciudad Real y Badajoz y Almorchón a Belmez (<https://www.google.es/maps/@38.6958772,-5.2987506,16z?hl=es>).¹ Este enclave ferroviario y poblacional ha mantenido hasta nuestros días un pasado íntegramente ligado a este modo de transporte, reflejándose en el mismo las diferentes etapas y ciclos ferroviarios por las que ha pasado a lo largo de toda su historia. Las escasas influencias externas que ha tenido, le han convertido en un conjunto poblacional netamente asociado a dicho modo de transporte, siendo referente para el estudio y conocimiento del patrimonio cultural ferroviario en España.

El interés por el estudio sobre los poblados ferroviarios en España y su legado patrimonial se inició en la década de 1990 con la publicación de los primeros artículos y monografías. Nos referimos a los trabajos que se realizaron sobre los poblados ferroviarios de La Encina (Alicante, Comunidad Valenciana) (ESTEVE; ESPARCIA, 1991), Arroyo-Malpartida (Cáceres, Extremadura) (DOMÍNGUEZ, 1993), Algodor (Comunidad de Madrid) (JIMENEZ; POLO, 1998) Venta de Baños (Palencia, Castilla y León) (GONZÁLEZ, 2000) y sobre Algodor, Las Matas y Vicálvaro (Comunidad de Madrid) (JIMÉNEZ; POLO, 2002). Estos primeros trabajos despertaron el interés por abordar un estudio más amplio que abarcara al conjunto de estos núcleos poblacionales de origen ferroviario. Así pues, entre 2002 y 2003 se llevó a cabo un inventario, acometido por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles por encargo del Instituto del Patrimonio Histórico Español, hoy conocido como Instituto del Patrimonio Cultural de España, para el Plan Nacional de Patrimonio Industrial. Este trabajo sirvió como base para la publicación del libro *Historia de los Poblados Ferroviarios en España* (CUÉLLAR; JIMÉNEZ; POLO, 2005) en donde se abordó, desde diferentes perspectivas, el estudio del proceso de conformación de estos núcleos poblacionales ligados a la red ferroviaria española. En este trabajo académico se recogería una primera pieza dedicada a la evolución histórica sobre el poblado ferroviario de Almorchón (CUÉLLAR; JIMÉNEZ; POLO, 2005, p. 326-329).

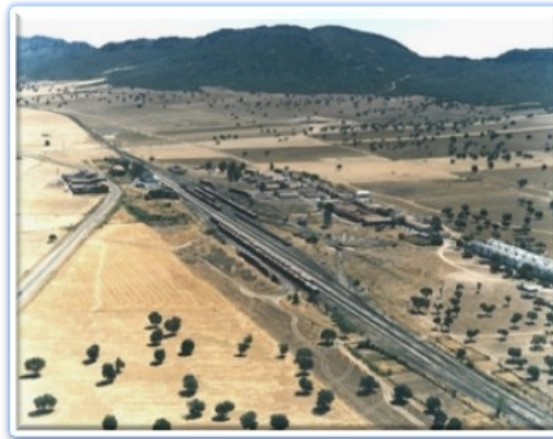
A partir de ese primer acercamiento académico a la investigación sobre este núcleo poblacional y sobre el resto de casos existentes en el conjunto de España, se ha venido constatando un interés creciente por la divulgación de los mismos, tanto en medios de comunicación y redes sociales, como en artículos académicos (CANO, 2012). Sin embargo, desde el año 2005, no se han producido nuevas aportaciones en torno a la historia evolutiva del poblado ferroviario de Almorchón.

Así pues, con la realización de este artículo, para el cual se han consultado básicamente las fuentes primarias que se conservan en el Archivo Histórico Ferroviario² (AHF en adelante) sobre el recinto ferroviario de Almorchón, se pretende profundizar sobre uno de los poblados ferroviarios españoles más característicos, exponer la evolución histórica del mismo a través de sus diferentes períodos; resaltar la pervivencia de sus señas de identidad ferroviaria mediante el legado patrimonial cultural que se conserva; divulgar las acciones de mantenimiento y conservación que se vienen desarrollando, así como urgir la necesidad de establecer figuras de protección para el patrimonio inmueble que se mantiene en la actualidad en este recinto ferroviario.

Situación y orígenes históricos

El poblado ferroviario de Almorchón, adscrito administrativamente al término municipal de Cabeza del Buey, se encuentra en las proximidades de lo que antaño fuera La Puebla de Almorchón, poblamiento que, como refiere Madoz (dentro de la voz Cabeza del Buey) en su Diccionario Geográfico de 1856, se ubicó al pie de los restos de una fortaleza musulmana. Esta fortificación, que cuenta con la declaración de Bien de Interés Cultural por la Junta de Extremadura³, sería posteriormente gobernada, en primera instancia, por la orden del Temple (siglo XIII), para pasar después a los dominios de la orden militar de Alcántara (siglo XIV) (DURÁN, 2000; NOVOA; VILLALBA, 2005; SÁNCHEZ, 2015), pudiéndose considerar a este emplazamiento como un espacio de marca o frontera hasta el siglo XV. Próximo a esta atalaya defensiva se encuentra la ermita-santuario de la Virgen de Belén (siglo XIII), antiguo convento vinculado a la orden templaria, declarado bien de interés cultural en 2017 con la categoría de monumento⁴, el cual se preserva en magníficas condiciones y constituye uno de los referentes de la religiosidad popular de la comarca de La Serena.

El poblado ferroviario de Almorchón se asienta en plena dehesa, arropado o flanqueado por el sur por las sierras de la Rinconada y de Tiros. Ubicado a siete kilómetros de Cabeza de Buey y a tres del Santuario de Belén, el poblado se sitúa en paralelo a la línea ferroviaria, presentando una disposición lineal. Cercano al mismo discurren los caminos que se dirigen hacia las poblaciones de Monterrubio de la Serena y Valsequillo. Su ubicación en las proximidades de los límites administrativos de tres comunidades autónomas (Extremadura, Castilla-La Mancha y Andalucía) han convertido históricamente a este emplazamiento ferroviario en una verdadera encrucijada de caminos, que ha generado una huella muy perceptible en el paisaje agrario que lo circunda.



Fuente: Fototeca del Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid (AHF-MFM).

FIGURA 1

Vista aérea del poblado ferroviario de Almorchón, 1992

La llegada del ferrocarril

Los orígenes ferroviarios de Almorchón se remontan al 29 de noviembre de 1865 cuando concluyeron los trabajos de construcción del tramo Veredas-Almorchón, perteneciente a la línea Madrid-Ciudad Real, para lo cual se necesitó horadar el denominado túnel de Las Cabras⁵, una de las obras de mayor complejidad existentes entre Ciudad Real y Badajoz. Posteriormente, el 30 de julio de 1866 finalizaría la construcción del tramo colateral entre Almorchón y Castuera. Pero el verdadero impulso para la futura actividad ferroviaria de esta estación lo recibiría tres años después, cuando el 1 de abril de 1868 finalizó la construcción de

la línea Castillo de Almorchón-Belmez, denominación tomada por la ubicación de la bifurcación de dicha línea en las cercanías del promontorio en el que se encuentra dicha fortaleza medieval.

La Compañía del Ferrocarril Almorchón-Belmez (RAMOS, 2016; JIMÉNEZ, 2019) escogería este emplazamiento para el arranque de esta línea hacia la cuenca carbonífera de Belmez y Espiel, al considerarlo el más ventajoso en términos orográficos entre otras posibles alternativas de trazado (*Memoria descriptiva del Proyecto de Ferro-Carril desde el Castillo de Almorchón hasta Belmez (1862)*. AHF-C-0912-001), ya que permitía atravesar en mejores condiciones la sierra de Benquerencia y descender hacia el curso del Zújar. Aunque esta alternativa sería la finalmente elegida, si bien se estudiaron otras dos.⁶

El 7 de diciembre de 1864 la concesión de esta línea sería transferida a la Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz (CRB), que acometería la construcción de la misma bajo la denominación de Compañía Hullera y Metalúrgica de Belmez.⁷ La Memoria de este proyecto de línea ferroviaria proponía la construcción de una estación en el punto de empalme con la línea a Badajoz, cerca del Castillo de Almorchón. Esta estación debería ir dotada, además de los edificios ordinarios, de una cochera para tres locomotoras y un pequeño taller de reparación. (*Memoria descriptiva del Proyecto de Ferro-Carril desde el Castillo de Almorchón hasta Belmez (1862)*. AHF-C-0912-001) Para ello, entre 1865 y 1868, se expropiarían 217.498 m² de superficie en las inmediaciones de los parajes denominados “Rincón de Almorchón” y “La Encomienda”.

CUADRO 1
Relación de propietarios expropiados para el establecimiento del recinto ferroviario de Almorchón (1865-1868)

Superficie m²	Propietario	Fecha
8.568	Duque de Medinaceli y Santisteban	14 de junio de 1865
27.850	Antonio María Gómez Bravo	15 de diciembre de 1868
21.960	Pedro Gómez Bravo	15 de diciembre de 1868
53.936	Juan José de Luxán	Diciembre de 1868
105.184	Manuel Fernández Durán	23 de diciembre de 1868

Fuente: ADIF. Inventario de Bienes Inmuebles.

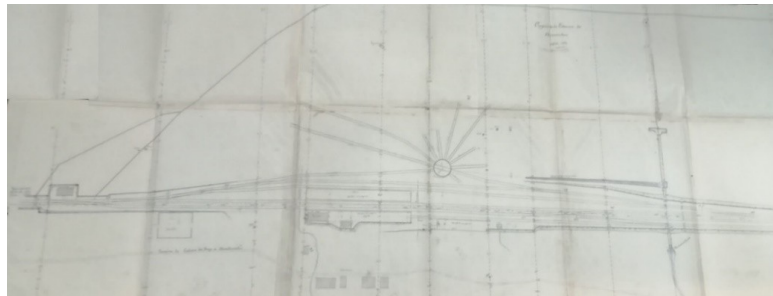
El emplazamiento en estos terrenos de los mencionados elementos logísticos, impulsaron a CRB a economizar recursos y proponer también la localización de su taller central de reparaciones en las inmediaciones de la confluencia entre ambas

líneas, dado además que este punto era equidistante entre los dos extremos de la línea a Ciudad Real y Badajoz. De hecho, de no haberse proyectado y consumado tal enlace, el emplazamiento de las dependencias del taller central se hubieran ubicado, con toda probabilidad, en la población de Cabeza del Buey, en donde ya se había propuesto la construcción de una estación de segunda categoría. (*Memoria del Proyecto de estaciones para la línea de Ciudad Real a Badajoz (1863)*. AHF-I-0262-001)

La explotación de esta nueva línea posibilitaría la salida a la red ferroviaria nacional de la producción de carbones de las cuencas carboníferas de Belmez y Espiel. Estas confluencias de circunstancias contribuyeron a fraguar el nudo ferroviario de Almorchón, al requerir entonces de una importante dotación de medios técnicos y humanos para poder desarrollar toda la actividad de transporte que generaba el nuevo empalme entre ambas líneas. Desde el año 1880 ambas líneas, con enlace en Almorchón, pasarían a depender de la Compañía del Ferrocarril Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA).⁸

Primer período de explotación (1866-1900)

La estación de Almorchón comenzaría su actividad ferroviaria durante el año 1866. El 30 de julio de 1866 se abriría al tráfico el tramo entre Castuera y Almorchón, quedando así comunicada con Badajoz, la capital provincial. Pocos meses después, el 29 de noviembre de ese mismo año⁹, se abriría al tráfico del tramo que conectaba Almorchón con Veredas. Años después, concretamente el 1 de abril de 1868, quedaría configurado el entronque con la línea entre Castillo de Almorchón y Belmez, incorporada a (CRB) desde el 7 de diciembre de 1864.



Fuente: AHF-B-0076-006-11.

FIGURA 2

Plano del recinto ferroviario de Almorchón en el año 1873

A través del fondo documental que se conserva en el AHF, se ha podido constatar cómo a la altura de 1873 ya venía funcionando en el recinto ferroviario de Almorchón una reserva de locomotoras y un taller de reparaciones del material rodante. La actividad ferroviaria era ya, por tanto, intensiva en mano de obra.

La misma documentación que se conserva, si bien ya del período de explotación correspondiente a MZA, nos permite evidenciar cómo en 1880 ya existían un número importante de viviendas erigidas en el poblado, así como era constatable la configuración de un entramado viario en el interior del recinto ferroviario, compuesto por una calle principal, que corría longitudinalmente por la parte superior de la parcela de terreno, y tres plazas que se conformaron en los espacios ajardinados constituidos entre los grupos de viviendas y construidos en paralelo a la calle principal. Por la planimetría y la documentación conservada conocemos también las denominaciones que se otorgaron a las calles de Almorchón, las cuales respondían al origen ferroviario del lugar. La calle principal del poblado fue denominada Parent-Schaken¹⁰, en honor de la casa constructora de las primeras locomotoras que circularon por la línea, y las tres plazas recibieron los topónimos de las tres cabeceras de línea que conformaban el nudo ferroviario de Almorchón: Badajoz, Ciudad Real y Belmez. Con estas denominaciones, otorgadas durante el período de explotación de CRB, se quiso dejar constancia del interés de la compañía por embellecer el poblado y dotar al mismo de una identidad plenamente ferroviaria. Por el conocimiento que contamos de otros casos de poblados ferroviarios considerados puros, según la tipología establecida en 2005 (CUÉLLAR; JIMÉNEZ; POLO, 2005, p. 36-39), la ordenación establecida por la compañía ferroviaria puede ser considerada como modélica, si bien en el resto de poblados coetáneos que se fueron configurando dentro de la red de MZA, parece que los espacios residenciales para el personal ferroviario dentro de los poblados se fueron generando en función de la disponibilidad de suelo, bien sin uso o no ocupado hasta ese momento para la actividad estrictamente operativa, sin apenas previsión en materia de adquisición de terrenos para la construcción de viviendas destinadas para el personal ferroviario. Por ello, podemos afirmar que el canon de ordenación poblacional implementado en Almorchón no tendría apenas réplicas en el conjunto de la red de MZA.¹¹

Durante este período se constatan también las necesidades de alojamiento para el personal residente e itinerante que debía pernoctar en el poblado y las vulnerabilidades que presentaban las viviendas y dormitorios por aquel entonces ya

construidos.¹² Además, eran frecuentes las solicitudes de reformas en las viviendas por la exigüidad de sus espacios.¹³ Esta problemática intentará ser atendida mediante la proyección de nuevas viviendas.¹⁴ De hecho, desde la década de 1880 y hasta los años veinte del siglo XX la construcción y entrega de viviendas a empleados continuaría efectuándose de forma escalonada, así como la edificación de dormitorios para el personal itinerante.

La deficiente calidad de los materiales utilizados en las viviendas¹⁵ no eran las únicas insuficiencias que presentaba el poblado de Almorchón.¹⁶ La falta de agua potable¹⁷ y de alcantarillado en las viviendas, para lo que hubo que recurrir a la apertura de nuevos pozos y el establecimiento de fosas sépticas (AHF-C-930-1-4), supusieron también un grave problema para los ferroviarios residentes y para la propia compañía, debido a los problemas de salubridad y a la propagación de enfermedades provocadas por estas deficientes condiciones de habitabilidad.¹⁸ Esta situación se agravaba aún más, según MZA, por el mal cuidado que los agentes hacían de las zonas arboladas existentes en el poblado, en donde arrojaban toda clase de vertidos, orgánicos e inorgánicos, “provocando que se generaran gases metíficos nocivos para la población” (sic). Por ello, la compañía ferroviaria llegaría a solicitar que algún empleado de confianza se encargara de realizar las funciones de policía en el poblado, otorgándole a éste suficientes poderes para amonestar y sancionar a los vecinos que no observaran estas mínimas normas de conducta. (AHF-C-916-1-22)

En cuanto a los servicios que ya se prestaban a los ferroviarios de Almorchón, se ha de reseñar que, cuando MZA se hizo cargo de la explotación de las líneas de CRB, ya existía en este poblado una escuela de instrucción primaria.¹⁹ No obstante, en el año 1882 comenzarían a elaborarse los proyectos de construcción de la iglesia y nuevas escuelas²⁰, las cuales, una vez erigidas, serían ampliadas y reformadas durante la década de 1920.²¹

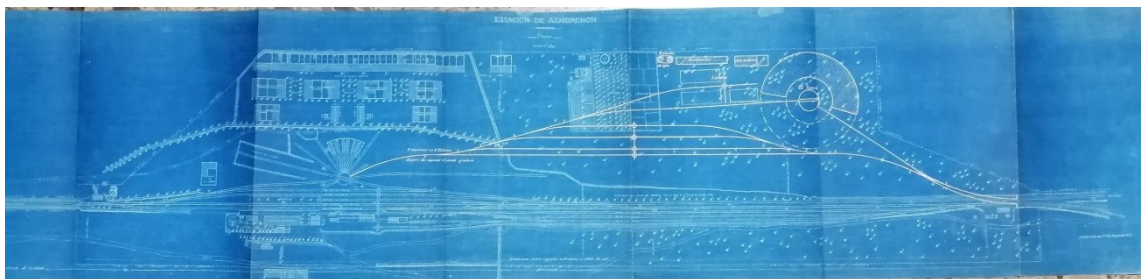
Prueba del incremento de la actividad ferroviaria en Almorchón serían las reformas planteadas en la planta baja del edificio de la estación²², que afectarían a la distribución de sus espacios y a su fonda con el objetivo de ampliar sus capacidades. No obstante, a la altura de 1891, cuando el concesionario de la fonda de Almorchón, entre 1886 y 1891, perdió tal concesión y se mudó a la fonda de la estación de Calatayud, que también regentaba, afirmaba en una de las cartas que dirigió a la dirección de MZA que la de Almorchón no ofrecía en aquellos años rendimientos “*por hallarse desacreditada*” (sic). (AHF-C-930-1-2)

Otra de las concesiones existentes en el poblado estaba destinada para la tahona. En 1899 el contrato de arriendo de la misma se encontraba suscrito con la viuda del que, hasta su fallecimiento, fue el titular de la tahona y el malacate desde los tiempos de la explotación de la línea por CRB. (AHF-C-930-001-07)

Segundo período de explotación (1900-1936)

El primer tercio del siglo XX sería uno de los períodos más fructíferos en materia de proyección de nuevas instalaciones y construcción de nuevos edificios destinados tanto a la operación de ambas líneas como al hábitat ferroviario. De hecho, Almorchón se consolidaría como una entidad poblacional, dotada de servicios más acordes a las necesidades del colectivo ferroviario residente. Sin embargo, durante esta etapa se seguirían constatando los mismos problemas de salubridad y hacinamiento que ya se venían detectando desde los inicios de la actividad ferroviaria, incrementándose más si cabe por el aumento poblacional. A comienzos de la década de 1920, según el Nomenclátor de población del Instituto Nacional de Estadística (INE), vivían en Almorchón un total de 399 personas, unas 200 más que las registradas en 1900 según la misma fuente estadística.

Durante esta fase, el nudo ferroviario de Almorchón crecería en importancia dentro del conjunto de la red, prueba de ello fueron las inversiones que se ejecutaron para darle la mayor operatividad posible a esta estación enlace del suroeste español. Así pues, en el año 1904 se proyectó la modificación del empalme de la línea de Belmez con la de Badajoz y un aumento de vías. (AHF-C-930-001-15)



Fuente: AHF-C-0155-002-15.

FIGURA 3

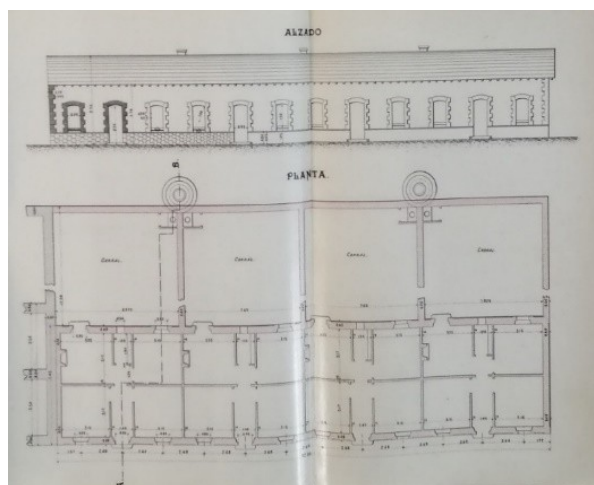
Estación de Almorchón. Proyecto de nueva reserva de locomotoras en Almorchón, 1921

En 1918 volvería a ser revisada la capacidad del recinto ferroviario con la proyección de una nueva ampliación de vías, respondiendo así a las necesidades logísticas que demandaba la estación de Almorchón. (AHF-B-0067-003-09) Ya en 1921 se impulsaría la mayor de las actuaciones de este período de explotación. Nos referimos al proyecto de la nueva reserva de locomotoras (AHF-C-0155-002-15), la cual no llegó a emplazarse finalmente en el espacio propuesto y fue menos ambiciosa en su materialización final. No obstante, sí se desplazó de su posición central frente al edificio de viajeros y se movió hacia los espacios ocupados hasta ese momento por el vivero. Otra actuación importante para la mejora tecnológica del recinto ferroviario de Almorchón sería el estudio para la instalación eléctrica en la estación, acometido en la segunda mitad de la década de 1920 (AHF-C-0156-001-05), si bien la llegada de la energía eléctrica a las viviendas no se extendería hasta mediados de la década de 1940.

Como decíamos, este período se caracterizaría por la proyección de un número importante de actuaciones en el poblado, siendo la construcción de nuevas viviendas una de las primeras que se pusieron en marcha. En 1904 se proyectarían cuatro nuevas viviendas al final de la calle Parent-Schaken, destinadas para el personal de tracción, concretamente para dos parejas de maquinistas y fogoneros y sus respectivas familias. La petición, fechada en 1901, se fundamentaba en la necesidad de fijar en Almorchón la base para la explotación de considerables servicios, como los trenes especiales que se formaban desde Don Benito para reforzar las circulaciones en la rampa de Veredas y para operar todos los especiales, en ambos sentidos, del ramal de Belmez. Se consideraba que con la residencia de estos maquinistas y fogoneros en Almorchón el trabajo de estos servicios se efectuaría sin mengua del preceptivo descanso del personal procedente de Ciudad Real. (AHF-C-930-1-10) Las casas, entregadas en abril de 1905, se caracterizaban por presentar mayores dimensiones que las precedentes, principalmente en su corral trasero, el cual superaba los 90 m². Además del mismo, cada casa constaba de tres habitaciones, una cocina, pasillo, un retrete y una despensa, alcanzando un total de 162 metros cuadrados por vivienda. (AHF-C-930-1-13)

No obstante, la insuficiencia de espacio en las viviendas vendría siendo la tónica habitual. En el mismo expediente en el que se justificaba la necesidad de construir cuatro nuevas viviendas para el personal de Tracción, se daba cuenta también de la petición de un Guarda de Noche en el Depósito de Reserva de Almorchón, quien exponía su situación familiar. Contaba con 7 hijos y residían en

una vivienda con tan solo una habitación de 12 metros cuadrados y una cocina de similares dimensiones, un pasillo y un patio de 43 metros cuadrados aprox. El empleado solicitaba un cambio a otra vivienda de mayores dimensiones, pero le fue denegada al considerar la empresa que no era éste el único caso en el poblado. Finalmente se reconsideró la petición y se practicó una reforma que facilitó la habilitación de una estancia más y el traslado de la cocina al patio. (AHF-C-930-1-13) Similares soluciones se llevaron a cabo en otras viviendas ocupadas por familias numerosas o compartidas entre varios núcleos familiares e incluso con personas solteras, situación bastante común por entonces en el poblado.²³ Este hacinamiento acarrearba consecuencias para la salud de sus moradores, dadas las carencias higiénicas que presentaban estos alojamientos, siendo la más importante la ausencia completa de alcantarillado. Por ello, eran frecuentes las advertencias que realizaban los servicios médicos de MZA para que extremaran las medidas, taparan los desagües y cubrieran las zanjas colectoras, con el fin de evitar la propagación de epidemias como el sarampión y el tifus.²⁴



Fuente: AHF-B-0067-003-01.

FIGURA 4

Estación de Almorchón. Proyecto de viviendas para empleados, 1904

Este déficit de espacios habitacionales para los empleados se procuró enmendar con la proyección de nuevos grupos de viviendas entre 1911 y 1918, circunstancia que hizo extender el espacio residencial hacia el vivero del poblado.

Las mismas condiciones que presentaban las viviendas se manifestaban también en los cuartos dormitorio en los que pernoctaba el personal soltero y a turno. Cada servicio operativo contaba con un espacio específico para la

pernoctación de sus empleados. En sus primeros momentos la mayoría de estos cuartos dormitorios se encontraban instalados en grupos de viviendas, no tabicadas, con el fin de aprovechar al máximo la superficie disponible. Otros incluso se encontraban establecidos en edificios dedicados también a otras funciones, como sucedía con el cuarto dormitorio de los revisores, el cual se situó, hasta mediados de la década de 1920, contiguo con la escuela de niñas, siendo suprimido por las obras de acondicionamiento para la nueva capilla. Así pues, las reducidas dimensiones de estos cuartos provocaban también inquietud en los servicios sanitarios de MZA²⁵, siendo frecuentes los informes del médico del poblado alertando de las consecuencias de este hacinamiento y del mal uso que el personal daba al dormitorio y zonas comunes.²⁶ No obstante, estas condiciones mejorarían notablemente a finales de la década de 1920 y comienzos de la de 1930, cuando se proyectaron la construcción del dormitorio para el personal de trenes, un impresionante edificio cercano a los cincuenta metros de longitud, acabado en ladrillo visto de color rojo, el cual se ubicó en el mismo andén de la estación, en las proximidades del edificio de viajeros, y la reforma del dormitorio destinado para el personal de tracción. Estas inversiones se impulsaron tras la aprobación del Nuevo Régimen Ferroviario implantado durante la dictadura de Primo de Rivera. Este nuevo contexto jurídico facilitó liquidez a las empresas a partir de la creación de la Caja Ferroviaria del Estado. (ORTÚÑEZ, 2000) Esta circunstancia permitió acometer obras de modernización y mejora en todas sus áreas de explotación, cuestión de la que también se benefició la estación de Almorchón.

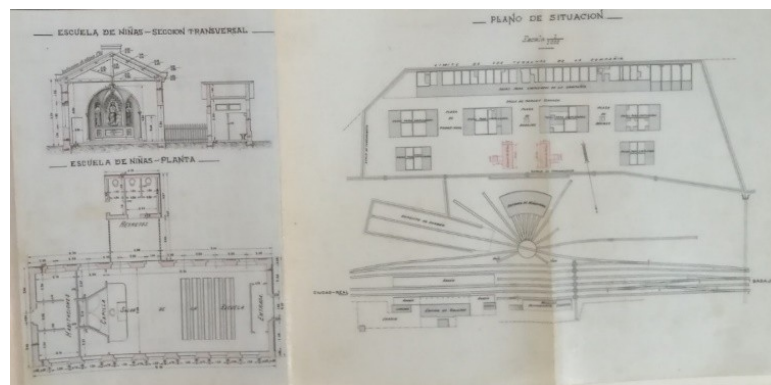


Fuente: Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Proyecto Poblados Ferroviarios.

FIGURA 5

Antiguo edificio dormitorio para el personal de trenes, conocido como la “Casa Roja”, proyectado en 1928

En materia de servicios, durante este período, se dio un gran impulso a la acción educativa dirigida a los hijos e hijas de los empleados. En 1905 se proyectaron los dos nuevos pabellones para las escuelas de Almorchón. Se construyeron dos edificios exentos, prácticamente idénticos, que se situaron en perpendicular a la zona de vías y muy próximos al primer emplazamiento que tuvo la reserva de locomotoras, con la que convivieron hasta el traslado de la misma hacia la zona del antiguo vivero, hecho que se produjo durante la década de 1920. Ambos edificios acogían los aularios, diferenciados por sexos, así como el teatro en el pabellón de los niños y la capilla y el dormitorio de revisores en el otro edificio destinado a las niñas. (AHF-B-0067-003-03) Como hemos indicado anteriormente, ya en la década de 1920 fue suprimido dicho dormitorio al ampliar la zona de la capilla, instalar una pila bautismal y construir un espacio adosado para la sacristía. (AHF-C-0156-001-04) La acción educativa en el poblado sería supervisada por la compañía MZA, la cual desplazaba hasta el poblado a responsables del Servicio de Movimiento, del cual dependían organizativamente estas escuelas. Así se recogió en una crónica publicada en el *Noticiero Extremeño* en julio de 2011. (*Noticiero Extremeño*, domingo 23 de julio de 1911, Badajoz, año VIII, núm. 2.307)



Fuente: AHF-B-0067-003-03.

FIGURA 6

Proyecto de pabellón escuela para niñas, 1905

El abastecimiento de productos fue otra materia en la que se produjeron mejoras durante este período. La panadería del poblado cambiaría durante esta etapa de concesionario. En 1905 la compañía MZA suscribiría un contrato de arrendamiento con una panadería de Don Benito. La panadería, provista de horno y malacate, estaba situada en la casa número 21 de la calle Parent Shacken. El contrato les permitía vivir en la casa, viajar gratuitamente entre las estaciones de

Ciudad Real, Badajoz y Belmez para suministrar pan a los empleados más alejados de Almorchón y presenciar el pago de los salarios de los ferroviarios para ajustar las cuentas pendientes con ellos. (AHF-C-457-11) También existía un puesto para la venta de carne en el poblado.²⁷

En 1920 la tahona se encontraría ya regentada por la cooperativa de ferroviarios que se constituyó en Almorchón. En ese año la cooperativa solicitó a MZA poderla utilizar también para la venta de otros artículos, petición que fue contestada favorablemente por la empresa, con el apercibimiento al presidente de la cooperativa de la prohibición de realizar obras en el local ni utilizarlo para otros fines que los solicitados. (AHF-S-185-29) Pocos meses más tarde, concretamente el 30 de enero de 1921, quedaría constituida la *Sociedad Cooperativa Benéfica Ferroviaria de Almorchón*, con el fin de adquirir con las cuotas de los socios productos a menor coste para las familias ferroviarias de Almorchón. Los estatutos respondían a un modelo ya preestablecido por la *Asociación de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España* (AGEOFE), que fue la que impulsó la creación de esta Sociedad Cooperativa. Así pues, a tenor de lo recogido en los estatutos, se expresaba que, en caso de liquidación de la Sociedad, cualquier beneficio que resultara sobrante se ingresaría en el Montepío de la AGEOFE.



Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Proyecto Poblados Ferroviarios.

FIGURA 7

Vivienda destinada a sucursal del economato. Foto tomada en julio de 2002

Por la documentación asociada a este expediente, parece que la decisión no fue fácil de tomar por la Dirección de MZA, ya que se pensó mucho en las posibles repercusiones de esta decisión. En reflexiones que hicieron por escrito se constata

que era éste el único caso conocido en el que se había concedido tal petición y que eso entrañaba el riesgo de que otros empleados solicitaran lo mismo en otros lugares. En la argumentación exponían también que la creación de cooperativas podía poner en peligro la pervivencia del economato de la compañía por la competencia que éstas podían suponer. (AHF-C-530-6) Finalmente, no fue así. En carta del 18 de abril de 1935 del Jefe de Sección de Cabeza de Buey al Ingeniero Jefe de la 2ª División se habla de que esta Cooperativa ya no utilizaba la vivienda solicitada al estar en quiebra y haber sido intervenida por el Juzgado. (AHF-C-257-2-2) Esta circunstancia sería aprovechada por MZA para establecer en 1936 una sucursal del economato en una de las primeras viviendas construidas en el poblado, en la calle Parent-Schaken.

Las mejoras también abarcaron al ámbito sanitario, muy presente desde los inicios de la actividad ferroviaria en el poblado, por el papel desempeñado para mejorar las condiciones de salubridad existentes en el mismo. Durante esta fase de explotación, en 1932, se proyectaría el consultorio y la residencia del facultativo, para cuando tuviera que pernoctar en Almorchón. (AHF-C-0101-002-005)

La vigilancia del espacio de residencia volvería a ser, también durante esta etapa, un asunto de importancia para la compañía. Según la documentación que se conserva sobre esta materia, eran frecuentes los daños que los niños causaban en ciertas dependencias del recinto ferroviario, por ejemplo, en las vidrieras del comedor de maquinistas, muy próximo por entonces a la zona de juego. Según los informes, los mismos críos también eran los causantes de otros múltiples desperfectos en el mobiliario urbano del poblado, viviendas y arbolado. También los propios vecinos seguían vertiendo las basuras donde les parecía y la red de alcantarillado estaba casi obstruida por el mal uso. Se reclamaba, por tanto, la presencia de un guarda, figura que antaño ya existió, pero que por aquellos años ya no venía prestando funciones. Por ello, se estudió la posibilidad de que los agentes destinados en Almorchón afrontasen, mediante un descuento en su salario, con el pago de las reparaciones que fueran precisas. También se recomendó que el guarda que se destinara a Almorchón no fuera de la zona (para que no lo conocieran e infundiera respeto), que perteneciera al servicio de Vía y Obras, que estuviera imposibilitado para realizar funciones en la vía, se le dotara de una imagen de autoridad y estuviera habilitado para imponer multas. También se elaboró un reglamento que fijaba los deberes del guarda del poblado. Finalmente se designó a

un antiguo empleado, a quien se le pago a razón de 5 pesetas de jornal, y del que se desconoce si era o no de la zona.

A efectos de sufragar proporcionalmente los gastos generados por la dotación de un guarda en el poblado, se elaboró una relación de trabajadores adscritos a Almorchón con vivienda y por servicio. Es esta la primera relación que disponemos sobre la población ferroviaria residente en el poblado, la cual nos permite conocer la identidad de los mismos a mediados de la década de 1930. Mediante este listado sabemos que ascendían a 103 los empleados residentes en el poblado, de los cuales 47 pertenecían al Servicio de Movimiento, 41 al de Material y Tracción, 10 al de Vía y Obras, 2 al servicio Eléctrico, 1 al de Intervención y 2 al Economato. (AHF-C-0257-002-002) Si a las 103 familias les aplicáramos el coeficiente de tamaño familiar en España durante la década de 1930, estimado en 4,09 miembros, resultaría un total de 421,27 habitantes, muy próximo al que viene a registrar el Nomenclátor del INE en dicha década. (CAMPO; RODRÍGUEZ-BRIOSO, 2002, p. 105)

Tercer período de explotación (1936-1941)

El golpe de Estado de julio de 1936 marcaría un punto de inflexión en la trayectoria del poblado ferroviario de Almorchón. El estallido de la guerra incidiría notablemente en la vida del mismo y en sus instalaciones. Almorchón acogería familias refugiadas²⁸ y un destacamento militar de la República. Otros muchos trabajadores allí residentes, acompañados de sus respectivas familias, se verían obligados a dejar sus viviendas, refugiarse en el monte o en poblaciones cercanas o huir hasta zonas ya ocupadas por los sublevados o hacia provincias que siguieron siendo leales a la República, como Ciudad Real y Albacete, que acogerían a un buen número de familias ferroviarias refugiadas. Los bombardeos sufridos en Almorchón causarían graves desperfectos en las viviendas, los cuales serían reparados tras la finalización del conflicto.

La estación y el recinto ferroviario de Almorchón, que se mantendría en territorio controlado por la República hasta el mes de agosto de 1938, será gestionado por un Comité de Servicio de MZA, integrado por ferroviarios afiliados a los sindicatos UGT y CNT, haciéndose cargo del mantenimiento del poblado y de la operación ferroviaria de su estación. Este Comité de Servicio se encontraría supervisado por el Comité de Control de Ciudad Real. Durante el período de gestión

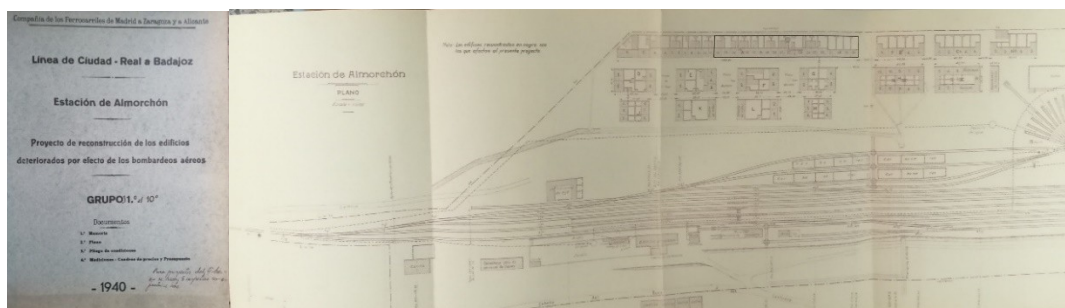
de este Comité, además de hacer frente a las necesidades provocadas por el conflicto²⁸, procuró atender también a las demandas que seguían solicitando las familias residentes²⁹, acometiendo obras de reparación y de adecuación en las viviendas.³⁰

A lo largo de todo el conflicto, se tiene constancia de que en el término municipal de Cabeza del Buey fallecieron 23 personas a causa de los bombardeos que sufrieron tanto la localidad como la estación de Almorchón, objetivo estratégico de la aviación (MARTÍN, 1992). Cabeza del Buey y Almorchón fueron ocupados por los sublevados en el mes de agosto de 1938, si bien la ofensiva republicana de febrero de 1939 (batalla de Valsequillo), convertiría de nuevo al poblado en objetivo preferente. Se estima que un total de 545 personas fallecieron en el término municipal de Cabeza del Buey como consecuencia directa de la Guerra Civil y de la represión, durante y después de la misma (MARTÍN, 1992).

Meses antes de que finalizara la Guerra Civil los militares sublevados publicaron el 10 de febrero de 1939 la Ley de Depuración de Funcionarios, por la cual se verían afectados también los trabajadores empleados en empresas concesionarias de servicios públicos, como eran las compañías ferroviarias. Así pues, acabado el conflicto, los ferroviarios de Almorchón que regresaron nuevamente al poblado se vieron obligados a solicitar su reingreso en la compañía ferroviaria y a pasar por un procedimiento depurador, que duraría unos cuatro años y que perseguía sancionar el grado de compromiso con los valores republicanos, con la filiación política y sindical de estos trabajadores, así como con su actuación durante el conflicto. Hay que destacar que, en esos años, Almorchón era la segunda estación de la provincia por número de trabajadores, por detrás de Mérida y por delante de Badajoz capital. Fueron 157 los ferroviarios de Almorchón que pasaron por el procedimiento depurador. El procedimiento finalizó con tres ferroviarios separados del servicio y, por ende, despedidos y con 29 sanciones de diferente índole a otros tantos, que nos les impidieron volver a reincorporarse a sus puestos de trabajo. Como resultado de este procedimiento algunos ferroviarios con residencia en Almorchón tuvieron que abandonar el poblado al ser trasladados forzosamente como sanción a otros destinos. De igual manera, otros tantos llegaron a Almorchón, también sancionados, procedentes de diferentes estaciones de la red ferroviaria de MZA (POLO, 2019).

Acabado el conflicto, Almorchón presentaba un estado de destrucción muy importante. La mayor parte de las viviendas habían resultado dañadas de diferente

consideración. Lo mismo sucedía con las escuelas³¹, las cuales se encontraban aún inutilizadas en el mes de enero de 1940.³² Una de las necesidades más apremiantes que se encontraron fue proceder a la desinfección de las viviendas con el fin de evitar la propagación de epidemias y la aparición de brotes de sarna. (AHF-C-0257-002-05) No obstante, a pesar de las desinfecciones que se llevaron a cabo y las prevenciones que se pusieron en marcha, las malas condiciones de salubridad que presentaba el poblado no pudieron evitar que en mayo de 1940 se declarara una epidemia de paludismo y sarna que afectó a unas trescientas personas. Desbordados los servicios médicos por el alcance de la situación se propuso que el coche sanitario volviera todas las semanas para seguir reconociendo a la población, con dotación suficiente de medicación. Las causas del brote del paludismo se achacaron al estancamiento de las aguas procedentes del desagüe del alcantarillado y a los cráteres generados por los bombardeos que sufrió el poblado durante la Guerra Civil. Por ello se solicitó al Servicio de Vías y Obras a que, con la mayor urgencia posible, desecara las aguas pantanosas; pero hasta el 22 de febrero de 1941, casi un año después de la detección del brote, no se daría la orden para que se cegaran dichas charcas. En este mismo expediente, en el que se detallan las causas y consecuencias de esta epidemia, se conserva una nota del Ingeniero Jefe de la 4ª División en la que afirmaba que la epidemia no estaba del todo generalizada entre la población y que la estanqueidad de las aguas del poblado se debía a la escasa pendiente del terreno. Proponía que para que el agua corriera bien era preciso construir una zanja de gran profundidad, cuyo coste era por entonces prohibitivo. (AHF-C-0257-003-05)



Fuente: AHF-B-0067-003-27.

FIGURA 8

Estación de Almorchón. Proyecto de reconstrucción de los edificios deteriorados por efecto de los bombardeos aéreos, 1940

Otro problema añadido fue la persistente falta de viviendas para el personal. En carta remitida el 16 de septiembre de 1940 por el Jefe de la 13ª Sección al Ingeniero Jefe de la 4ª División se informaba de la escasez de viviendas en el poblado y de la existencia de agentes con vivienda en Cabeza del Buey, aunque su puesto de trabajo estuviera en Almorchón. En la carta se indicaba que la Fiscalía de la Vivienda había prohibido la realización de ampliaciones en casas destinadas a albergar a una familia. En enero de 1941 más de 25 agentes tenían que residir en Cabeza de Buey al no existir viviendas libres en Almorchón. (AHF-C-0257-002-05)

La reconstrucción del poblado precisó la redacción de varios proyectos por el que fueron presupuestadas obras en 98 viviendas por un valor total de 308.304,93 pesetas. Estas actuaciones fueron contratadas por MZA a finales de enero de 1941 y otorgadas al constructor Mariano Lana Villacampa. (AHF-C-0262-001 y AHF-C-0263-01)

Cuarto período de explotación (1941-1985)

Con la constitución de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) en 1941 se abriría un nuevo período para la vida en el poblado de Almorchón. Será durante esta fase cuando se registre el mayor incremento poblacional y cuando el parque de viviendas ferroviarias alcance su cénit, pero será durante este período cuando el poblado ferroviario de Almorchón entre también en su ciclo de declive, motivado por el cierre de la reserva de locomotoras de vapor y la suspensión de las circulaciones de viajeros en la línea Almorchón-Belmez-Córdoba a comienzos de la década de 1970. Todo ello, sumado al cierre de la línea hasta Belmez en 1985, serían la causa del acelerado despoblamiento y del ocaso de este nudo ferroviario.

CUADRO 2
Evolución del número de habitantes y del parque de viviendas en Almorchón (1940-2021)

Año	Habitantes	Número de viviendas
1940	659	127
1960	847	210
1980	250	191
2000	54	180 (1)
2021	61	177 (2)

Fuente: INE, Nomenclátor de población.

Notas: (1) Fuente ADIF. Dato correspondiente al año 2002.

(2) Fuente ADIF.

La vuelta al poblado de las familias que se habían visto desplazadas por la guerra y la llegada de otras, algunas de ellas trasladadas forzosamente por el resultado de los procedimientos de depuración por los que tuvieron que pasar, se vio marcada nuevamente por la falta de viviendas y por la carencia de servicios adecuados para la población residente. Por ese motivo, sería frecuente ver la presencia de vagones vivienda estacionados en las playas de vía de la estación de Almorchón.³³

Tras la culminación del proceso de reversión anticipado de las concesiones ferroviarias privadas y la consiguiente constitución de RENFE en 1941 (MUÑOZ, 1995), la nueva empresa pública se marcó como objetivo intentar paliar el problema de viviendas para sus empleados, preocupación ésta que era más que acuciante en el poblado ferroviario de Almorchón. A la falta de viviendas disponibles para todos los ferroviarios con residencia en el poblado, se sumaban también las deficientes condiciones que presentaban las que habían sido erigidas durante las etapas anteriores, la mayor parte de ellas en proceso de reparación en esos años de posguerra a causa del deterioro ocasionado por los bombardeos. A eso se sumaba también la falta de agua corriente y de energía eléctrica en las viviendas ya construidas, carencias que comenzarían a ser subsanadas a mediados de la década de 1940. Así los corroboran también los testimonios de antiguos ferroviarios que han aportado su testimonio oral.³⁴

En este contexto la empresa pública RENFE diseñaría un plan de construcción de nuevas viviendas para toda su red ferroviaria. Para ello se acogió a la Ley de 19 de abril de 1939 sobre construcción de viviendas protegidas y en 1943 se propuso construir un número de viviendas superior a 4.000. El impulso definitivo para la construcción de las mismas se produciría durante los años 1944 y 1945 cuando, por Decreto de Presidencia de Gobierno, se consideró a RENFE como entidad constructora a los efectos de construcción de viviendas protegidas y se firmó un convenio con los Institutos Nacionales de Previsión y de la Vivienda. Para su ejecución se concedió a RENFE un préstamo por 56 millones de pesetas que le servirían para afrontar la construcción de las primeras viviendas previstas en el Plan del año 1943 (CUÉLLAR; JIMÉNEZ; POLO, 2005, p. 56-62; CUÉLLAR; MARTÍNEZ-CORRAL; CÁRCCEL-CARRASCO, 2022). Es en este contexto en donde se

enmarca la construcción de 72 nuevas viviendas protegidas en el poblado ferroviario de Almorchón.

Estas nuevas viviendas se emplazaron en el extremo occidental del poblado, sobre una superficie de 9.975 m², en la finca denominada “La Rinconada”. Las 72 viviendas se distribuyeron en seis bloques de dos alturas, morfológicamente homogéneos, con 56 m² de superficie útil en cada una de ellas. Fueron entregadas a sus primeros ocupantes en el año 1952, si bien el Acta de Recepción Definitiva de las 72 viviendas no sería firmada hasta el mes de diciembre de 1973 por el Instituto Nacional de la Vivienda. Como hemos indicado anteriormente, con la entrega de estas viviendas se llegaría en 1960 al máximo poblamiento registrado en Almorchón, con 847 habitantes, y al culmen del parque inmobiliario, con 210 viviendas censadas.



Fuente: Foto tomada en julio de 2002. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Proyecto Poblados Ferroviarios.

FIGURA 9

Vista de la calle principal del grupo de las 72 viviendas, entregadas en la década de 1950

Durante la década de 1970 continuaron realizándose inversiones para mejorar las condiciones de pernoctación de los trabajadores itinerantes. Así pues, se construiría un nuevo dormitorio de agentes, próximo al erigido a finales de la década de 1920 y conocido como la “Casa Roja”. La construcción de este nuevo dormitorio coincidiría prácticamente en el tiempo con el cierre de la reserva de tracción vapor y con la supresión, a finales de la década de 1970, del servicio de viajeros por ferrocarril en la línea Almorchón-Córdoba. Ambos hechos provocarían

la marcha de muchas familias del poblado hasta otros destinos dentro de la red ferroviaria.

La reducción del número de servicios ferroviarios por esta estación se resentiría aún más desde finales de la década de 1980, cuando se produjo el cierre del tramo entre Parla y Ciudad Real por el inicio de los trabajos de construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. Esta situación dejaría a Almorchón sin conexión directa con Madrid, derivando los servicios hasta la capital del Estado por Alcázar de San Juan. En el siguiente cuadro se puede apreciar la evolución diacrónica de los servicios ferroviarios por Almorchón desde finales del siglo XIX hasta nuestros días.

CUADRO 3
Evolución del número de circulaciones de viajeros por la estación de Almorchón (1898-2022)

Año	Número de circulaciones de viajeros por sentido en la línea Madrid-Ciudad Real-Badajoz	Número de circulaciones de viajeros por sentido en la línea Almorchón-Belmez-Córdoba	Número total
1898	2	1	3
1911	5	2	7
1930	6	3	9
1955	5	2	7
1976	7	3	10
1985	7	-	7
1994	5	-	5
2022	3	-	3

Fuente: Colección de Guías horarias. Biblioteca Ferroviaria. Museo del Ferrocarril de Madrid.

La población que reside hoy en día en el poblado se encuentra en gran medida jubilada. Buena parte de las viviendas conservadas siguen teniendo inquilinos que viven en las mismas de forma estacional, siendo el verano y ciertas festividades anuales, como la celebración de la romería de la Virgen de Belén, a finales de septiembre, los períodos del año en los que el poblado de Almorchón recupera ese dinamismo que tuvo antaño, en sus momentos de máximo apogeo.

Almorchón, un legado patrimonial vivo. Conclusiones para un futuro próximo

A lo largo de la exposición hemos intentado trazar las grandes fases evolutivas que permiten reconstruir parcialmente la historia del poblado ferroviario

de Almorchón. Somos conscientes que todavía queda por profundizar sobre diferentes aspectos y temáticas, que en este artículo sólo se han podido ser apuntadas. Queremos concluir este trabajo resaltando la pervivencia de un legado patrimonial que, entendemos, debe ser conocido y valorado. Patrimonio material y memoria del trabajo ferroviario coinciden en este espacio único y hemos de evitar que el paso del tiempo lo degrade y postergue al olvido.

Adentrarse por el poblado ferroviario de Almorchón permite trasladarse a uno de los momentos de mayor importancia para la historia económica contemporánea de Extremadura. Por este espacio se trazarían las primeras líneas ferroviarias de esta región, circularían los primeros trenes y comenzarían a fluir viajeros, mercancías, ideas y, por qué no, esperanzas de progreso. Almorchón se convertiría en todo un referente para la red ferroviaria extremeña y para los tráficos ferroviarios del suroeste peninsular. Su ubicación estratégica le confirió un papel que procuró mantener hasta el fin de su ciclo en la década de 1970.

Su patrimonio arquitectónico permite apreciar la importancia de su pasado centenario. El edificio de viajeros es, sin duda, el más antiguo y más representativo de todos los que actualmente se conservan. Se trata del inmueble ferroviario por antonomasia, el cual sigue conservando la misma factura estética con la que fue diseñado y construido. Por ese motivo, constituye un referente y un hito paisajístico dentro de un entorno plenamente agrario y es el elemento que mejor vincula a estas tierras con el proceso de cambio económico que impulsó en su día el ferrocarril.



Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Proyecto Poblados Ferroviarios.

FIGURA 10

Edificio de viajeros de Almorchón. Foto tomada en septiembre de 2003

En línea con este edificio se conservan otros inmuebles de gran valor arquitectónico, siendo el antiguo dormitorio de agentes, conocido como la Casa Roja otra de las señas de identidad de este recinto ferroviario y poblacional. Y frente a ellos se sitúa todo un conjunto arquitectónico, conformado principalmente por grupos de viviendas, complementadas por otros edificios de servicios, que siguen manteniendo la esencia de la ordenación trazada durante el período de gestión de CRB y las ampliaciones llevadas a cabo por MZA a partir de 1880 y RENFE desde su constitución en 1941.

Transcurridos ya, por tanto, 156 años desde que comenzaran a circular las primeras composiciones ferroviarias por las tierras de la antigua Encomienda de Almorchón, el poblado ferroviario del mismo nombre sigue conservando buena parte del patrimonio arquitectónico que se fue erigiendo en su seno desde el último tercio del siglo XIX. Esta pervivencia de edificaciones, algunas de ellas prestando todavía la función para la que fueron creadas, como sucede con su edificio de viajeros y el resto de viviendas que siguen siendo habitadas, dotan al espacio de una marcada seña de identidad, vinculada al proceso de transformación económica que se adentró por estas tierras durante el último tercio del siglo XIX y que denominamos como revolución industrial. Es tal la impronta que el poblado de Almorchón genera en el paisaje circundante que podríamos considerarlo como una isla del patrimonio cultural ferroviario, anclada en el tiempo y ubicada en el interior de la dehesa extremeña. Este espacio constituye además un hito dentro de la secuencia histórica que alumbró el poblamiento y la ocupación de estas tierras desde la Edad Media y complementa, por tanto, ese pasado cultural que representan los dos relevantes ejemplos arquitectónicos que se conservan de ese período histórico, muy cercanos por cierto al poblado ferroviario, nos referimos al Castillo de Almorchón y al Santuario de Nuestra Señora de Belén, ambos considerados y reconocidos como bienes de interés cultural por el gobierno regional.

El poblado ferroviario de Almorchón no cuenta por el momento con ninguna figura de protección, como sí sucede ya con algunos otros casos en España (Monfragüe³⁶ (Cáceres) y La Encina³⁷ (Alicante)); pero tampoco parece haber sido considerada esa posibilidad en los diferentes estudios realizados en los últimos años para ordenar y poner en valor el patrimonio natural y cultural existente en la comarca de La Serena (CENTRO DE DESARROLLO RURAL LA SERENA, 2012) y en el propio término municipal de Cabeza del Buey (AYUNTAMIENTO DE CABEZA DEL BUEY, 2017). Los trabajos hasta ahora generados no se han detenido aún en la

singularidad de este espacio ferroviario ni en el conjunto patrimonial que contiene dentro de sus límites. No obstante, estas ausencias contrastan con el interés que tanto los vecinos residentes como el Ayuntamiento de Cabeza de Buey y el propio ADIF han venido llevando a cabo en los últimos años en este poblado, con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad en el mismo, recuperar su historia a través de la puesta en marcha de una exposición permanente al aire libre y restaurar aquellas viviendas y edificios en peor estado de conservación, mediante acciones de voluntariado, que se vienen desarrollando durante el período estival. Todo ello permite albergar esperanzas para el futuro de este antiguo espacio de vida y trabajo.

El establecimiento de una figura de protección sobre Almorchón permitiría evitar la degradación de algunos inmuebles del poblado que no se conservan por falta de uso, establecer normas de conservación que eviten la incorporación de disonancias arquitectónicas y estéticas en los inmuebles y favorecer el conocimiento del lugar, su aprecio por la ciudadanía y su puesta en valor. Confiamos en que este objetivo pueda ser alcanzado próximamente.

NOTAS

1. El Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid conserva 205 documentos vinculados a la estación ferroviaria de Almorchón y a su poblado ferroviario, pertenecientes al fondo documental de MZA. Igualmente conserva un importante legado fotográfico de la compañía MZA, que data del año 1917.
2. Declarado de forma genérica como Bien de Interés Cultural, según la disposición adicional segunda de la Ley 2/1999 de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura.
3. Decreto 168/2017, de 17 de octubre, por el que se declara bien de interés cultural el Santuario de Nuestra Señora de Belén en Cabeza del Buey (Badajoz), en la categoría de monumento. BOE núm. 9, de 10 de enero de 2018, páginas 4270 a 4277.
4. Los avatares de la construcción de esta línea ferroviaria se recogen en la obra literaria *Siempre algún día* (VILA, 1989), la cual se desarrolla en el entorno de lo que sería después el núcleo poblacional de Almorchón, en las tierras ligadas a la antigua Encomienda del mismo nombre.
5. Una de ellas partía de la línea entre Ciudad Real y Badajoz a la altura del puente del Zújar, en las inmediaciones del Castillo de Madroñiz, por la que descendería siguiendo el valle de dicho río hasta que lo atraviesa el ramal. Esta alternativa era más corta al evitar el ascenso a la comarca de La Serena, pero más tortuosa, tanto en términos de construcción como de futura explotación ferroviaria. La segunda alternativa de trazado consistía en llegar hasta la población de Belalcázar. Esta variante era más corta aún que la anterior, pero presentaba como inconveniente las fuertes pendientes que había que salvar hasta alcanzar la meseta en la que se asienta dicho núcleo poblacional. El referido descenso se verificaba siguiendo el curso del Arroyo Almorchón hasta confluir con el de

Benquerencia. *Memoria descriptiva del Proyecto de Ferro-Carril desde el Castillo de Almorchón hasta Belmez (1862)*. AHF-C-0912-001.

6. Sobre la Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, véase (JIMÉNEZ, 2021).
7. Copia borrador de la escritura notarial de transferencia de las líneas a MZA en AHF-W-0068-004.
8. Sobre la cronología de aperturas de líneas ferroviarias en España, véase (GARCÍA RAYA, 2006).
9. La compañía *Parent Shacken* cambiaría de denominación en 1865, pasándose a llamar *Compagnie de Fives Lille*.
10. Sobre las diferentes morfologías de los poblados ferroviarios en España, véase (CUÉLLAR; JIMÉNEZ; POLO, 2005, p. 63-100).
11. Por los escritos fechados entre 1881 y 1883 se conocen las reparaciones que se acometieron en los dormitorios de los maquinistas y fogoneros que pernoctaban en Almorchón, debido a las intensas lluvias que dejaron en muy mal estado la habitación que servía de dormitorio. Estos mismos desperfectos se manifestaban también en casi todas las casas de la calle Parent-Schaken. La proximidad a las estribaciones de la sierra, facilitaba que el agua de la escorrentía inundara los corrales de las casas ocasionando los desperfectos consiguientes en las casas. El ingeniero que dirigía los trabajos afirmaba que los desperfectos eran tales debido en parte a “la mala construcción de las casas económicas” (sic). También en esos años se procedieron a reemplazar las baldosas de las casas y a reparar otras que presentaban otros desperfectos. AHF-C-916-1-5.
12. Son muy ilustrativas las solicitudes cursadas por el maestro de la escuela de Almorchón, D. Santiago Palomo, en el que describe de forma muy ilustrativa las carencias que presentaban estas viviendas para el alojamiento de los ferroviarios. AHF-C-916-1-25 y AHF-C-930-1-4.
13. Entre 1882 y 1885 se aprobaría la construcción de las viviendas necesarias para 16 familias en la estación de Almorchón. Se propuso que las nuevas casas utilizaran “la disposición actual, la más económica y si no, la más armónica con las casas ya construidas y el terreno disponible” (sic). Para ello se determinó la utilización del modelo de casa utilizado ya por la Compañía en La Encina y en Linares, estimándose una inversión de ochenta mil reales. AHF-C-916-1-9. Sobre las tipologías de viviendas en los poblados ferroviarios españoles (CUÉLLAR; JIMÉNEZ; POLO, 2005, p. 101-152)
14. Por regla general, los cielos rasos de las viviendas se conformaban mediante el empleo de cañizo (AHF-C-916-1-4) y los muros de los entrepaños se construían utilizando una mezcla constituida por seis partes de carbonilla y una de cal (AHF-C-930-1-8).
15. En otros dictámenes técnicos se confirmaban nuevamente el mal estado de las estructuras de los edificios. Estos defectos, según los técnicos eran achacables exclusivamente al empleo de materiales deficientes y no era algo que afectara únicamente a las viviendas existentes en Almorchón, sino que era una característica que se verificaba también en otras edificaciones de la línea. Véase AHF-C-916-1-22.
16. En 1882 se solicitaba la profundización del pozo de agua potable que en aquél momento surtía de agua potable a los habitantes de las casas económicas, ya que éstos se quejaban de la falta de agua. La solución que se tomó fue construir otros dos pozos en dos de las plazas del poblado. AHF-C-916-1-3.
17. Sobre la aparición de un brote de viruela en 1898 y las medidas tomadas para la desinfección de las viviendas en AHF-C-930-1-.
18. Escritos fechados entre el 30 de diciembre de 1880 y el 1 de abril de 1881, mediante los cuales se ordenaba que las escuelas de Instrucción Primaria existentes en Almorchón pasaran a depender en lo sucesivo del Servicio de Movimiento con el fin de que se facturara el coste a cada Servicio, en función del número de hijos de cada empleado que se encontraban escolarizados. AHF-C-916-1-3.

19. Carta manuscrita, fechada el 14 de noviembre de 1882, en la que el Jefe de la 3ª Sección de Vía y Obras de Badajoz solicita se le facilite el número de ferroviarios residentes con el fin de la realización del proyecto de construcción de una escuela y de una iglesia. AHF-C-916-1-4.
20. Sobre los servicios prestados a los empleados de los poblados ferroviarios en España (POLO MURIEL, 2005, en CUÉLLAR; JIMÉNEZ; POLO, 2005, p. 153-210).
21. Modificación de la planta baja del edificio de la estación de Almorchón, 1884. AHF-B-0038-001-26.
22. A través de peticiones cursadas entre 1906 y 1907 por diferentes empleados se pueden constatar estas situaciones de hacinamiento y de compartición de viviendas entre familias. Véase AHF-C-930-C-16.
23. Recomendaciones y advertencias por parte de los servicios médicos de la compañía MZA se pueden constatar en los expedientes del AHF-C-914-1-3.
24. En 1904, cuando se abordaba el proyecto de reforma del dormitorio de maquinistas de Almorchón se indicaba que contaba con 16 camas distribuidas, con escasa separación entre ellas, no reuniendo el espacio las mínimas condiciones higiénicas. AHF-C-930-1-14.
25. En un informe elaborado por el Servicio de Movimiento y fechado el 14 de octubre de 1931-10-14 se da cuenta de las malas condiciones de habitabilidad que presentaba el dormitorio destinado a los factores solteros y suplementarios. Se argumentaba la existencia de humedades y las deficientes condiciones de salubridad que tenía la estancia. AHF-C-257-2-1.
26. De esta función se ocupaba Manuel Hidalgo Calderón, abastecedor de carnes frescas y de otros artículos, vecino del poblado, aunque no era ferroviario. Era continuador del negocio que había iniciado su suegro y habitaba en una caseta particular en arriendo en las traseras de la estación, la cual, según el expediente, no contaba con las condiciones higiénicas mínimas. AHF-C-914-1-7.
27. En carta emitida el 3 de marzo de 1937 por el Jefe de Sección al Comité y al Ingeniero Jefe de la 4ª División se constata la existencia en Almorchón de personal ferroviario de la 13ª Sección refugiado en dicha estación. AHF-C-0257-002-05.
28. En carta fechada el 8 de septiembre de 1936 se da cuenta de unas obras que tenían previsto realizar en una vivienda dañada por *“(sic) el bombardeo que hicieron los facciosos en dicho punto”*. AHF-C-0257-002-05.
29. En carta emitida por el Capataz de Almorchón al Camarada Responsable de la Sección de Ciudad Real el 14 de febrero de 1938 solicita, por el número abultado de su familia, que se le conceda una habitación de la casa contigua existente en el mismo pabellón (construido en el año 1924). Dicha casa había estado ocupada por el Asentador, en aquel momento desplazado a Albacete, y que estaba siendo ocupada por el Capataz y obreros refugiados de las brigadas 6ª y 3ª de Belmez y militares del destacamento de Almorchón. AHF-C-0257-002-05.
30. En carta remitida el 6 de mayo de 1938 desde Almorchón por el Presidente de la Comisión Reguladora encargada los servicios ferroviarios de retaguardia, Adolfo Siari, al Estado Mayor del Ejército de Tierra-Dirección de los Servicios de Retaguardia y Transporte-Jefatura de Ferrocarriles, venía a informar que en dicha fecha se contaban con todos los medios materiales para dotar de agua y fluido eléctrico al poblado de Almorchón, el cual carecía *“desde hace muchos años (sic)”* y solicitaba para sí una vivienda que pertenecía a un revisor que *“se pasó a los fascistas (sic)”*. Finalmente desistiría de su pretensión al encontrarse enfermo y solicitar una licencia de dos meses para marcharse con su familia a Cartagena. AHF-C-0257-002-05.
31. En carta fechada el 21 de abril de 1939 se da cuenta del estado lamentable de la escuela, que impedía que se pudieran impartir clases. Por dicho motivo el Jefe de Sección de Vía y Obras señalaba en dicha carta haber solicitado al profesor que le ayudara en los trabajos de oficina, para así poder desplazarse por las diferentes obras en curso (desescombro,

crustales y carpintería rotos, blanqueo y desinfección de estancias, desatasques del alcantarillado, etc) para el restablecimiento del poblado, una vez acabada ya la Guerra Civil. AHF-C-0257-002-02.

- ³². En carta remitida el 23 de enero de 1940 por el Ingeniero Jefe de la 4ª División al Jefe de la Sección 13ª instaba que se diese preferencia a la reconstrucción de las escuelas de niños y niñas del poblado de Almorchón. AHF-C-0257-002-05.
- ³³. Así lo recuerdan algunos de los antiguos ferroviarios entrevistados Véase el testimonio oral aportado por Valentín Caballero Quintana, AHF-PHO-0002-012.
- ³⁴. Son los casos de Pedro Prada Mora, AHF-PHO-0002-001; Antonio Tapiador Zenner, AHF-PHO-0002-02 y Valentín Caballero Quintana, AHF-PHO-0002-012, todos ellos entrevistados por este autor durante el año 2002.
- ³⁵. El poblado ferroviario de Monfragüe (Cáceres) tiene incoado expediente desde 2003 para su declaración BIC en la categoría de Monumento.
- ³⁶. El poblado de ferroviario de La Encina (Alicante) fue declarado en 2021 como Bien de Relevancia Local por la Generalitat Valenciana.

REFERÊNCIAS

AYUNTAMIENTO DE CABEZA DEL BUEY. *Documento de evaluación inicial y estratégico para la solicitud del documento de referencia inicial para la evaluación ambiental del Plan General Ambiental de Cabeza del Buey*. 2017. Disponible en: [http://extremambiente.juntaex.es/files/Documento%20inicial\(4\).pdf](http://extremambiente.juntaex.es/files/Documento%20inicial(4).pdf).

CAMPO URBANO, Salustiano del; RODRÍGUEZ-BRIOSO PÉREZ, María del Mar. La gran transformación de la familia española durante la segunda mitad del siglo XX. In: *REIS: Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, n. 100, p. 103-165, 2002.

CANO RAMOS, Javier. El poblado ferroviario de Monfragüe: la modernización de un paisaje. In: LOZANO BARTOLOZZI, María del Mar; MÉNDEZ HERNÁN, Vicente; ASENJO RUBIO, Eduardo. *Paisajes modelados por el agua: entre el arte y la ingeniería*, 2000, p. 63-80.

CENTRO DE DESARROLLO RURAL LA SERENA. *Plan de Acción “La Serena, Paisaje Cultural”*. 2018. Disponible en: <https://www.culturaydeporte.gob.es/planes-nacionales/eu/dam/jcr:e5d0238d-8d16-4939-af2b-e501956f4a80/la%20serena,%20paisaje%20cultural.pdf>.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo; JIMÉNEZ VEGA, Miguel; POLO MURIEL, Francisco (coord.). *Historia de los Poblados Ferroviarios en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo; MARTÍNEZ-CORRAL, Aurora; CÁRCEL-CARRASCO, Javier. *Planes, materiales, lugares: análisis de la vivienda social ferroviaria en España, 1939-1989*. Editorial 3Ciencias, 2022. Disponible en: <https://es.calameo.com/read/005973800ce3a20b87dc6>.

DOMÍNGUEZ PEDRERA, María del Carmen. La estación de Arroyo-Malpartida como depósito de puestos fijos. *Norba, Revista de Historia*, n. 13, p. 163-195, 1993.

DURÁN CASTELLANO, Francisco Javier. Los templarios en la Baja Extremadura. *Revista de estudios extremeños*, v. 56, n. 1, p. 99-146, 2000.

ESTEVE, Francisco y ESPARCIA, José Luis. *Historia de La Encina y su estación*. Madrid: Mesidor Ediciones, 1991.

GARCÍA RAYA, Joaquín. Cronología básica del ferrocarril español de vía ancha. *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, 2006. Disponible en: <https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/VI04.pdf>.

GONZÁLEZ REGLERO, José Manuel. *Historia de Baños Cerrato y Venta de Baños*. Palencia: Cálamo, 2000.

JIMÉNEZ CANO, Agustín (2021). *Historia del Ferrocarril en Ciudad Real*. Primera parte (1846-1941). Biblioteca de Autores Manchegos. Diputación de Ciudad Real.

JIMÉNEZ VEGA, Miguel y POLO MURIEL, Francisco. Aproximación al estudio de los poblados ferroviarios: el caso de Algodor. In: VIDAL OLIVARES, Javier; MUÑOZ RUBIO, Miguel; SANZ FERNÁNDEZ, Jesús (coord.). *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: economía, industria y sociedad*, 1999, p. 933-956.

JIMÉNEZ VEGA, Miguel y POLO MURIEL, Francisco. Al encuentro del pasado en tres poblados ferroviarios en la Comunidad de Madrid: los casos de Algodor, las Matas y Vicálvaro. In: BENEGAS CAPOTE, Manuel; MATILLA QUIZA, María Jesús; POLO MURIEL, Francisco (dir.). *Ferrocarril y Madrid, historia de un progreso*, 1999, p. 243-275.

MARTÍN RUBIO, Ángel David. La Guerra Civil en un municipio extremeño: Cabeza del Buey (1936-1939). *Norba, Revista de Historia*, n. 11-12, p. 293-310, 1991-1992.

MUÑOZ RUBIO, Miguel. *RENFE (1941-1991), medio siglo de ferrocarril público*. Luna, 1995.

NOVOA PORTELA, Feliciano; VILLALBA RUIZ DE TOLEDO, F. Javier. Los castillos de la Orden de Alcántara en el partido de La Serena (siglos XIII-XV). *Meridies*, v. VII, p.113-138, 2005.

ORTÚÑEZ GOICOLEA, Pedro Pablo. *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*. 2000. Tesis (Doctoral) – Universidad de Valladolid.

POLO MURIEL, Francisco. *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2019.

SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Juan José. *La arquitectura fortificada y la imagen de poder en la nobleza bajoextremeña del siglo XV*. 2015. Tesis (Doctoral) – UNED.

VILA, Justo. *Siempre algún día*. Tusquets, 1989.

Francisco Polo Muriel é Doutor em História Contemporânea pela Universidad Autónoma de Madrid. Desde 2019 dirige o Museo del Ferrocarril de Madrid. Licenciado em Geografia e História, com especialidade em História Contemporânea, pela Universidad Complutense de Madrid.

Como citar:

POLO MURIEL, Francisco. Patrimonio cultural e identidad ferroviaria en una tierra de frontera: el poblado ferroviario de Almorchón (Badajoz, Extremadura). *Patrimônio e Memória*, Assis, SP, v. 18, n. 1, p. 114-143, jan./jun. 2022. Disponível em: pem.assis.unesp.br.