

## **UNA MIRADA GLOBAL AL PATRIMONIO FERROVIARIO DE LINARES**

ENTENDER EL CONJUNTO A TRAVÉS DE PERCEPCIONES INDIVIDUALES

Francisco Cuadros Trujillo (Coord.)<sup>1</sup>, María Jesús Antonaya Liébana;  
Pedro Arance Ruiz; Miguel Gómez González; Antonio Moreno Rivilla;  
José Manuel Ramírez Plaza y Antonio Torres Muñoz.

¿La innegable belleza de un edificio puede justificar, en sí misma, una apuesta hacia su patrimonialización? ¿Se pueden compatibilizar usos diversos en un espacio urbano de gran calado social? ¿Es tarea únicamente de los poderes públicos preservar, valorizar y, en su caso, promocionar el patrimonio industrial, en sus distintas vertientes? ¿Qué circunstancias han podido llevar a que un céntrico, extenso y apetecible “solar urbano” vaya a tener, aunque sólo sea en parte, un uso socio-cultural? ¿Se puede proteger el patrimonio cultural de una mejor forma que dándole una reutilización sostenible? ¿Qué correlación cabría encontrar entre el carácter monumental de un edificio de viajeros y el uso basado en el transporte de mercancías de la línea férrea en la que se inscribe?

Estas y otras muchas cuestiones son las que nos planteamos inicialmente a la hora de abordar este trabajo. Contestadas sólo parcialmente representan un acicate para seguir profundizando en un tema de especial relevancia en esta población andaluza.

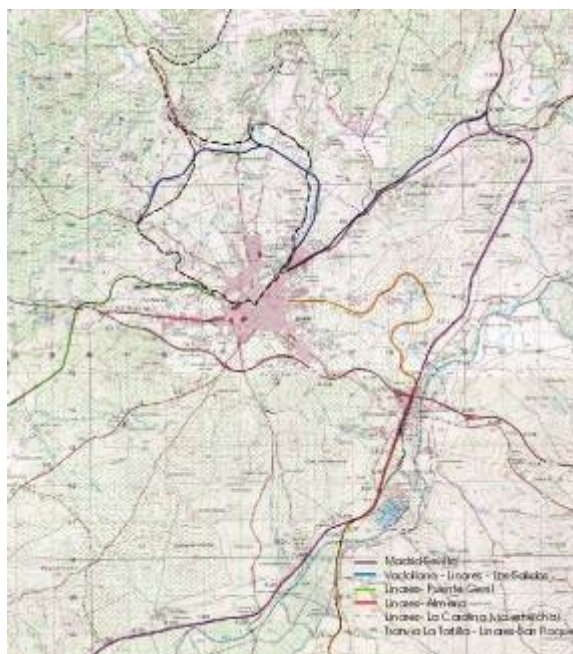
---

<sup>1</sup> Esta comunicación forma parte de un trabajo transdisciplinar que venimos desarrollando en relación con el patrimonio minero industrial de Linares y que, en el caso que nos ocupa -acerca de los aspectos relacionados con el ferrocarril-, es coordinado por Francisco Cuadros Trujillo, autor del estudio *Los poblados ferroviarios en la provincia de Jaén. 1866-2000. Desarrollo urbano, tipologías arquitectónicas y marco social*. Proyecto de investigación, inédito, Universidad de Jaén, 2004.

## 1.- Linares y el ferrocarril: la demostración de cómo una actividad económica puede ser determinante

### 1.1. El contexto en el que las líneas férreas se implantan en la localidad

Con sólo acercarnos a la documentación histórica del archivo municipal linarense constatamos que entre la década de los años sesenta del siglo XIX y comienzos del siglo XX existe un tema estrella en la ciudad: la llegada del ferrocarril a nuestro término municipal; la lucha de empresarios, propietarios y autoridades locales en busca de su paso por el casco urbano y el indudable interés que la economía de la zona presentaba, de lo que es buena muestra la profusión de líneas férreas creadas (ver figura nº 1) de manera que muchas de las grandes compañías ferroviarias estuvieron representadas en nuestro territorio.



**Figura nº1: Plano de las líneas férreas de Linares (elaboración propia)**

Estudios recientes<sup>2</sup> corroboran las circunstancias que vinieron a hacer de nuestro distrito minero un lugar tan atractivo para los inversores. Justificado suficientemente en la aportación de Julio Artillo de 1987<sup>3</sup>, la recopilación documental que efectuamos con motivo de un anterior trabajo<sup>4</sup> y que cita de forma exhaustiva Francisco López Villarejo en su investigación sobre el Sexenio Revolucionario, nos aportó unas reflexiones interesantes de las que, en el contexto de esta comunicación, nos gustaría resaltar lo siguiente:

<sup>2</sup> Gómez y otros. (2004), ps. 14-16.

<sup>3</sup> Artillo y otros (1987), p.15-35

<sup>4</sup> Moreno Rivilla (1986), p 43.

- El caso de Linares es muy peculiar, en términos generales, en cuanto a los transportes y las comunicaciones en el período citado dado los muy escasos y deplorables caminos que a mediados del siglo XIX este núcleo de población tenía, lo que venía a suponer una rémora para un impactante desarrollo del sector minero que se veía sumamente dificultado. De ahí que la llegada de “ese elemento poderoso de la industria sin el cual, la que tantos años viene explotándose en Linares, no alcanzará nunca el gran desarrollo de que es susceptible”<sup>5</sup> sea una frase que viene a corroborar la idea de que al ferrocarril se le considere en ese momento, de forma potencial, como el más importante factor para la propulsión del crecimiento económico, demográfico, urbanístico, ... de la zona.
- La propuesta inicial del distanciamiento del casco urbano de Linares de la línea general de Andalucía fue objeto de constantes solicitudes por parte de los agentes socio-políticos de la ciudad, de forma que encontramos documentos como aquél en el que se expone que en el caso de que la línea venga por los puntos propuestos por el Ayuntamiento, éste cederá a la empresa concesionaria, sin retribución ni intereses, los terrenos que se necesiten para la vía en todo el término de Linares y bajo idénticas condiciones el terreno necesario para la Estación<sup>6</sup>.
- Consumado dicho distanciamiento, las empresas aprovecharán la coyuntura y haciéndose eco de las peticiones y las condiciones planteadas por los municipios harán numerosísimas ofertas –de las que tenemos una buena muestra en el siguiente apartado-, unas finalmente conclusas y otras que no llegaron a término, primando, normalmente, el peso específico de las grandes compañías.
- Puede decirse, por tanto, que estamos ante un lugar con un carácter singular, porque son diversas las líneas finalmente construidas, la mayoría con origen y/o destino en este término, y que toda la conformación de la red férrea en torno a Linares gira por el influjo que en la industria minera tenía un medio como éste que habría de permitir de una parte una mejor salida bien del mineral obtenido o de los resultados de su fundición, y de otro lado la posibilidad que generaba de una menos costosa materia prima (carbón) tan necesaria en minas y fundiciones.

## 1.2. Las estaciones de Linares a lo largo de la historia

Linares llegó a tener en los primeros años del siglo XX cinco estaciones de ferrocarril de vía ancha, y dos de menor entidad correspondientes a la línea que recorría el distrito minero que podríamos considerarlas de carácter industrial.

De las cinco estaciones, tres de ellas se localizaban dentro de la ciudad (ver figura nº2) y las otras dos, que fueron las primeras en construirse, pertenecientes a la línea Madrid - Córdoba, se encuentran a pocos kilómetros de su centro urbano.

---

<sup>5</sup> AML (Archivo Municipal de Linares) Legajo s/n. Ferrocarriles y tranvías. Petición al Ministro de Fomento s/f. (Por informaciones complementarias la fechamos en junio de 1862)

<sup>6</sup> AML Legajo s/n. Ferrocarriles y tranvías. Carta al Ingeniero Jefe de la construcción de la vía Manzanares a Córdoba. 16 de noviembre de 1861.

- Estación de Madrid, situada en el Paseo de Linarejos, perteneciente a la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA) que se inauguró en Enero de 1877 con la apertura del ramal Vadollano - Linares.
- Estación de la Zarzuela, construida por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en 1893, fue la estación término de la línea Linares–Puente Genil.
- Estación de Linares San José, que fue construida por la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España en 1904 y que era la estación término de la línea Linares – Almería.
- Estación de Vadollano (situada a 8 kilómetros de la población), fue inaugurada en Septiembre de 1865 con la apertura del tramo Vilches – Córdoba por la compañía ferroviaria MZA. A esta estación se le denominó “Estación de Linares” hasta la construcción del ramal que uniría la ciudad con Vadollano, fecha en la que tomó la denominación actual.
- Estación de Baeza (a 6 kilómetros de la población), También inaugurada en la misma fecha que la anterior por pertenecer a la misma línea. Con la construcción de la línea de Linares – Almería pasó a denominarse Baeza – Empalme adquiriendo una relevancia mucho mayor en el mapa ferroviario. Esta importancia ha sido la que le ha hecho sobrevivir como la única estación ferroviaria con la que cuenta actualmente la ciudad de Linares, aunque su actividad se ha visto mermada de forma considerable desde la apertura de la línea de alta velocidad Madrid – Sevilla en 1992.



**Figura nº2: Plano del casco urbano de Linares año 1911 (elaboración propia)**

No debemos olvidarnos de los ferrocarriles de vía estrecha que funcionaron en la ciudad:

- La línea de Linares a La Carolina, que ubicó su edificio de viajeros en un extremo de la estación de la Zarzuela perteneciente a la compañía de Andaluces.
- Los tranvías tanto en su recorrido urbano, como en el tramo de las minas y su enlace con la estación de Linares-Baeza.
- Otras líneas menores para la explotación interna de las minas utilizadas por las compañías.

A pesar de este entramado ferroviario descrito, la ciudad nunca llegó a disponer de un servicio ferroviario de calidad, sobre todo en lo relativo al transporte de viajeros, que dependieron siempre de servicios que enlazaran las estaciones situadas dentro de la población con las pertenecientes a la línea general de Andalucía.<sup>7</sup>

El trazado inicial fue decisivo en el desarrollo industrial de la ciudad. Las decisiones adoptadas por la Dirección de la Compañía MZA a mediados del siglo XIX, cuando se planifica la construcción de la línea Manzanares – Córdoba, es una apuesta de forma clara por una política de interés empresarial al prevalecer los criterios de carácter orográfico en detrimento del servicio público prestado a determinados núcleos de población.

El mismo Director de la Compañía MZA en un comunicado dirigido al Consejo de Administración con fecha 1 de Abril de 1870, reconoce el error cometido con tan importante distrito minero y expone la necesidad de corregirlo, en la medida de lo posible.<sup>8</sup>

En Enero de 1877 la Compañía MZA ponía en servicio el ramal que unía la antigua estación de Linares (a partir de esta fecha denominada de “Vadollano”) con la nueva estación construida en uno de los márgenes del Paseo de Linarejos.

Fueron numerosos los proyectos ferroviarios que se elaboraron para la ciudad de Linares en el último cuarto del siglo XIX, este hecho puede comprobarse en el siguiente artículo publicado por un diario local, concretamente “El Eco Minero” del día 13 de Agosto de 1879.

*“Puede ser que no haya en España una población donde tantos ferro-carriles afluyan como Linares, cuando se lleven a cabo los proyectos que hay pendientes. Sólo la empresa del de Madrid á Córdoba tuvo el singular acuerdo de prescindir al principio de esta ciudad, que exporta al mes 8.000 toneladas de primeras materias, cuya producción exige enormes cantidades de carbón, hasta que hace dos años funciona la vía á Vadollano, resarciendo por sí sola á la empresa de cuantiosas pérdidas. Hay pues el propósito de prolongar este trazado a Mengíbar el día que se supriman las estaciones de Vadollano, Baeza y Jabalquinto. El ferro-carril de Linares á Almería, incluido en el plan general y pródigamente subvencionado, saldrá pronto a*

---

<sup>7</sup> Cuadros Trujillo (2004) Pág. 128-129.

<sup>8</sup> Gómez y otros (2004) Pág. 21.

subasta. El de circunvalación de Linares se explotará para mercancías en un buen trayecto, faltando su terminación y apertura para viajeros. El proyectado de Linares á Puente Genil, subastado y subvencionado, que pasará por Jaén y llevará minerales al puerto de Málaga, ocupa la atención del Gobierno. Otro de Linares a Puerto-Llano(sic), donde se han descubierto ricos yacimientos de carbón, será prolongación de la línea directa de Madrid á Ciudad-Real, estando los estudios muy adelantados. Ya es conocido el anteproyecto de otro directo de Linares a Belmez, presupuestado en 18 millones de pesetas. Con todos estos proyectos y el del ferro-carril de Utrera á Linares, prolongación tal vez del de Madrid á Ciudad-Real, Puerto-Llano (sic), y Linares, aunque no todos se realicen, puede decirse que esta ciudad forzosamente ha de convertirse en una de esas grandes poblaciones que se ven surgir en las regiones americanas, cuyo esplendor se refleja en dilatados territorios.

## 2.- El complejo ferroviario de la estación MZA. Apuntes sobre sus características y evolución

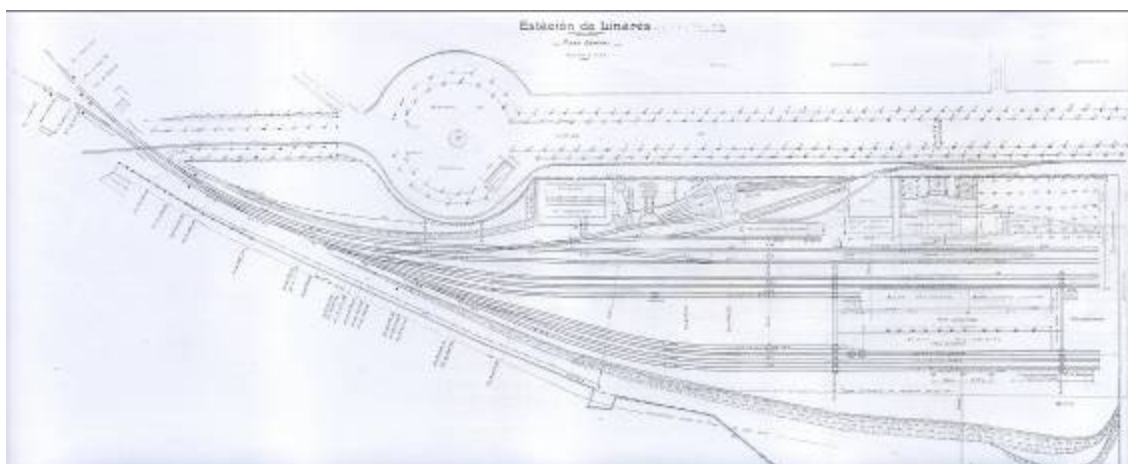
En base a sus peculiaridades, en el caso de Linares el “complejo ferroviario” de la Estación de MZA merece una especial valoración. Actualmente está compuesto por:

- El primer edificio de viajeros de planta baja, con una tipología característica de las estaciones intermedias de MZA, ha sido utilizado posteriormente como viviendas para empleados.
- El segundo edificio de viajeros, de dos plantas de estilo ecléctico e historicista tiene gran valor arquitectónico y estético, el edificio se complementa con una marquesina metálica en la fachada de las vías.
- Los muelles de carga y descarga: los cerrados son de planta rectangular, utilizando el sillar en sus muros y la cubierta a dos aguas con alero.
- Restos de la chochera de máquinas de forma semicircular; la casa del Jefe de Reserva, edificación exenta de dos plantas.
- El pabellón de viviendas para empleados, son ocho casas de una sola planta con la tipología característica de vivienda unifamiliar utilizada por la compañía MZA desde sus inicios.

En los planos que se adjuntan (ver figuras nº 3 y 4) se puede observar la transformación sufrida por ese espacio urbano desde su origen hasta mediados de los años treinta del siglo pasado. En las siguientes páginas repasaremos brevemente algunos de los elementos reseñados.



**Figura nº3: Plano de la estación MZA de Linares en 1882 (A.H.F).**



**Figura nº4: Plano de la estación MZA de Linares en 1934 (A.H.F).**

### 2.1. El primer edificio de viajeros de M.Z.A. en Linares

El primer edificio de viajeros construido por la Compañía MZA en Linares, fue inaugurado en 1877 con motivo de la apertura del ramal Vadollano – Linares. Se trata de un edificio de una sola planta rectangular. Su fachada responde al esquema arquitectónico utilizado por MZA en estaciones intermedias. Tiene la misma tipología y prácticamente las mismas dimensiones que la primera estación de Vadollano. En este caso su planta tiene una superficie de 28 metros de largo por 10 de ancho. Su alzado presenta una fachada de tres tramos separados por pilastras planas, siendo el tramo central de mayor extensión que los laterales. Sus vanos recercados se rematan con arcos de medio punto. Tiene en total nueve huecos por fachada y se distribuyen de la siguiente manera: dos en los tramos laterales y cinco en el tramo central. Su zócalo y esquinas son de sillería y la cubierta de teja a cuatro aguas.<sup>9</sup>

Este edificio quedaría pronto pequeño para las necesidades que presentaba la estación de Linares, y transcurridos algunos años, concretamente en 1890 ya existen solicitudes por parte del Alcalde para que se dote a la ciudad de uno más adecuado con el servicio que soporta<sup>10</sup>. A principios del siglo XX son numerosas las quejas y solicitudes presentadas por diferentes organismos de la ciudad con respecto a la antigua estación de MZA. Un buen ejemplo de ello lo tenemos en el informe que elabora la Federación de Sociedades Obreras que reside en Linares en el que se pone de manifiesto la necesidad de un nuevo edificio para la estación del paseo, debido a los deficientes servicios que ofrecen las instalaciones de la actual estación, tanto para empleados como para viajeros. Se quejan del reducido espacio del que disponen los viajeros en su espera y la carencia de marquesina para protegerlos de las inclemencias del tiempo en el andén. Se hace referencia al aumento demográfico experimentado por la ciudad en los últimos años, llegando a alcanzarse más de cincuenta mil habitantes en el año 1904. Este documento

<sup>9</sup> Cuadros Trujillo (2004) Pág. 134-135.

<sup>10</sup> AHF (Archivo Histórico de la Fundación de Ferrocarriles) C – 904 001 (1882-1899) 1/13

fue remitido al Director de la Compañía MZA solicitándole necesaria la ampliación o construcción de un nuevo edificio que se corresponda con las nuevas necesidades.<sup>11</sup>

En 1905 se realiza un proyecto de construcción de una segunda planta en el antiguo edificio de viajeros. La Dirección de la Compañía MZA examina el proyecto de ampliación del antiguo edificio, pero lo rechaza debido a que no cumple con las necesidades previstas. Se encarga otro proyecto de edificio de nueva planta y se informa que el antiguo no será derribado porque puede utilizarse para otras funciones.

En el año 1913, después de concluir el largo proceso administrativo necesario para la expropiación, el Ayuntamiento de Linares hace entrega a la Compañía MZA los terrenos necesarios para la construcción del nuevo edificio de viajeros.<sup>12</sup>

Del año 1915 existe un expediente relativo a un proyecto para enlazar las tres estaciones de la ciudad. En el mismo, se informa de la imposibilidad de establecer un enlace entre la estación de San José de la Compañía del Sur con la estación de Andaluces y la de MZA, por encontrarse la primera muy elevada respecto a las dos últimas.<sup>13</sup>

## 2.2. La construcción de un nuevo edificio de viajeros con valor artístico y monumental

Como vemos, la construcción del nuevo edificio de viajeros por parte de la Compañía MZA en la ciudad de Linares, fue un proyecto que se dilató en el tiempo. Desde la última década del siglo XIX, cuando las autoridades municipales y la opinión pública de la ciudad comenzaron a solicitar la necesidad de un edificio nuevo, hasta la entrega de los terrenos expropiados por parte del Ayuntamiento en Agosto de 1913 habían transcurrido ya más de veinte años.

El proyecto definitivo del nuevo edificio de viajeros para la estación de Linares, fechado en Junio de 1915, es del arquitecto Narciso Clavería y Palacios (ver figura nº 5), que trabajaba por estas fechas para la Compañía MZA. La obra más conocida de este arquitecto es el edificio de viajeros de la estación de Toledo, proyectada hacia 1910 y terminada e inaugurada en 1919. También es autor de uno de los edificios para los servicios administrativos de MZA en Madrid en 1913, situado en la avenida de Barcelona, junto a la estación de Atocha. Algunos autores le atribuyen la estación de Algodor (Toledo). Otras obras de importancia en las que intervino Clavería junto con Juan Bautista Lázaro de Diego, fuera del ámbito ferroviario son: La Iglesia de la Milagrosa (1900-1904) y el Colegio de San Diego y San Nicolás (1903-1906), ambos en Madrid.

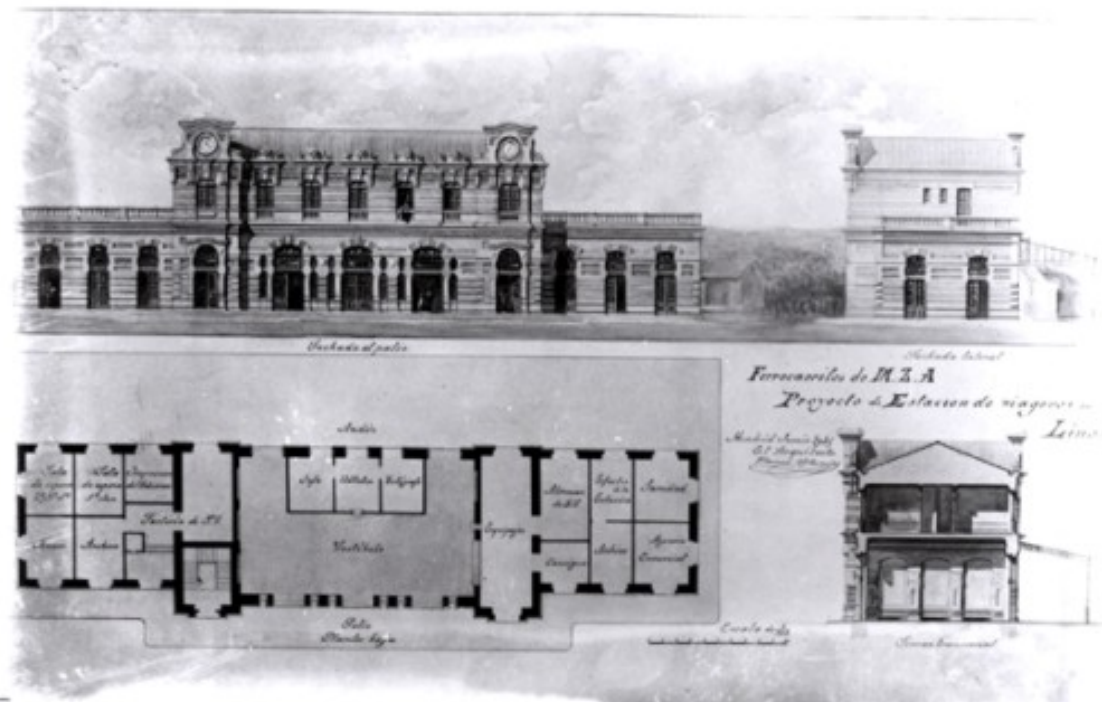
---

<sup>11</sup> AHF C - 903 - 001 (1905-1971)

<sup>12</sup> AHF C - 903 - 001 (1905-1971)

<sup>13</sup> AHF C - 866 - 002 (1914-1927)





**Figura nº5: Proyecto del edificio de viajeros de la estación MZA de Linares (AHF)**

El edificio combina el eclecticismo con el historicismo, elementos de estilo neomudéjar con otros modernistas. El empleo del ladrillo en dos colores y la alternancia con la piedra provocan un efecto cromático que contribuye al realce de sus formas. Se proyecta como un cuerpo central de dos plantas y dos cuerpos laterales simétricos de una sola planta rematada con balaustrada en su parte superior. El cuerpo central que se adelanta sobre los laterales en la fachada de la población presenta a su vez dos salientes en la parte más extrema que recorren verticalmente los dos pisos y son coronados con sendos frontispicios y cornisas curvas.

La fachada está recorrida por numerosas pilastras que compensan la sensación de horizontalidad transmitida por las molduras y franjas bicolor que forman las piedras y los ladrillos. La composición rítmica de la fachada a través de sus vanos se estructura con cinco puertas en la parte inferior del cuerpo principal, de las cuales, las dos de los extremos lo hacen en arcos de medio punto que descansan sobre pilastras, todo ello en fábrica de piedra. Las tres puertas centrales lo hacen en arcos rebajados contruidos con la alternancia del ladrillo y la piedra en sus dovelas y apoyos. Estas tres puertas presentan pilares partidos exentos en sus jambas desde el apoyo de sus arcos hasta el zócalo. En la planta superior, los vanos centrales son ventanas con arcos escarzos que se enmarcan bajo entablamento con ménsulas. Utilizan el ladrillo, excepto la clave y los apoyos laterales que lo hacen en piedra. Los dos huecos situados bajo los frontispicios podrían calificarse como balcones, porque su parte inferior se encuentra cerrada por una pequeña balaustrada en correspondencia con el remate de los dos pabellones laterales. Estos dos cuerpos laterales de planta baja tienen en su fachada principal tres puertas con el mismo arco rebajado que el cuerpo central y dos puertas más en las fachadas

laterales. Su parte superior son terrazas que se cierran con balaustrada. En la fachada superior lateral del cuerpo central del edificio se abren tres huecos con arcos escarzanos. El edificio presenta un zócalo de piedra a su alrededor. La cubierta de la parte central es a dos aguas en el tramo comprendido entre los frontispicios y dos tramos de cubierta, también a dos aguas, pero dispuestos en paralelo al eje del edificio. En la planta superior, cada ventana del edificio queda rematada por entablamentos y pináculos, y en la correspondiente al eje central lo hace con una cartela de forma oval donde aparece el anagrama de la compañía MZA. El edificio se completó con la construcción de una marquesina que protegía el andén principal, mientras que en la fachada que daba al paseo quedaba decorada mediante jardines cerrados con una verja metálica.<sup>14</sup>

Otra construcción que se proyectó junto al edificio de viajeros y que guarda estrecha relación con el mismo es el destinado a los retretes y la lampistería que compartían un pequeño edificio exento de planta rectangular de 10,50 metros de largo por 6 metros de ancho.

El antiguo edificio de viajeros no se derribó, y se transformaría en viviendas para empleados, según los planos del año 1926.

El edificio de MZA en Linares, aunque no sea una estación intermedia, adopta este modelo, al situarse de forma paralela al eje de las vías. Este hecho se explica por la ubicación de la estación respecto al plano de la ciudad. Al localizarse en el centro de uno de los márgenes del paseo, el edificio debía adoptar la forma que mejor se adaptase al lugar, en este caso de forma longitudinal al eje del paseo.

El primer edificio construido no tenía ninguna pretensión artística, pero la ubicación de la estación en el plano de la ciudad sí parece que representaba un aspecto importante para la imagen de la compañía ferroviaria. Tal vez, la construcción de este primer edificio de viajeros tuvo desde el principio un carácter provisional hasta que se llevara a cabo un proyecto definitivo más ambicioso. Las grandes compañías ferroviarias en aquellos momentos expresaban su necesidad de proyectar una imagen en la nueva sociedad industrial mediante la elección de sus emplazamientos dentro de las ciudades y en la construcción de edificios que aunaran sus necesidades funcionales con una arquitectura de tipo artístico y monumental. Esta práctica fue llevada a cabo por otras grandes empresas relacionadas con la industria, el comercio y las finanzas, que buscaron en las principales calles y plazas de las ciudades la mejor forma de propaganda ante la sociedad del momento.

La estación de MZA contaba también entre sus edificios de explotación con muelles cubiertos y cerrados y muelles descubiertos, (situados a un lado del edificio de viajeros antiguo y otros frente al nuevo.) Uno de los muelles descubiertos estaba reservado para los minerales. También las cocheras para las máquinas y su anejo, además del muelle el almacenamiento de la leña, junto a dichas cocheras.

---

<sup>14</sup> Cuadros Trujillo (2004) Pág. 139-143.

### 2.3. Las viviendas de empleados: un modelo de vivienda obrera

Las viviendas de los empleados de MZA en la estación de Linares, estaban constituidas por un grupo de 8 casas de planta baja (ver figura nº6). Su tipología es muy similar a las primeras construidas por MZA en Vadollano. Se disponen en una doble hilera de cuatro viviendas unidas por el patio trasero que quedan a un nivel inferior que el paseo y un poco retranqueadas con respecto al mismo. Las casas presentan en los huecos de sus fachadas los típicos arcos rebajados tan empleados por la compañía en las construcciones arquitectura doméstica. La cubierta es a dos aguas con teja árabe. Se debieron construir al inaugurarse la estación en el año 1877 o pocos años después, pues en el plano de 1882 ya existían.



**Figura nº6: Viviendas para empleados año 2006 (elaboración propia)**

Se construyó otra casa aislada de dos plantas que también existía ya en 1882 según el plano, entre las cocheras de máquinas y el grupo de viviendas de empleados anteriormente mencionado que correspondía al Jefe de Reserva. Se trata de una vivienda construida en sillar con tres huecos por planta en su fachada principal. Todos los vanos presentan un recercado de ladrillo visto y se rematan con arco escarzano. El ladrillo es utilizado también en las esquinas, impostas y el zócalo del edificio. En la fachada del paseo se construyó un acceso a la planta superior mediante una escalera que salvaba el desnivel y el retranqueo que presenta con respecto a la alineación del mismo. Tiene una cubierta a dos aguas con teja curva.<sup>15</sup>

### 2.4. Los habitantes iniciales de aquellas viviendas

Relacionado con el tema de la vivienda dentro del recinto ferroviario de la estación de M.Z.A. de la población de Linares se ha creído conveniente el rescatar algunos aspectos de los habitantes dentro del recinto de la estación en los primeros años de funcionamiento de la línea Linares-Vadollano a partir de los datos recogidos en los padrones de la ciudad<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Cuadros Trujillo (2004) Pág. 143-144.

<sup>16</sup> AML. La serie de padrones a los que hacemos referencia proceden de este archivo.

Se han revisado los padrones de los años 1880, 1884, 1887, 1893, 1895, 1903, 1915 y 1917, analizándose en total un periodo de tiempo de treinta y siete años, desde 1880 hasta 1917. De los resultados de la muestra se ha podido deducir lo siguiente:

a) El número de trabajadores residiendo dentro del recinto ferroviario nunca es superior a trece ni inferior a ocho aunque esto no signifique que el número de trabajadores dentro de la empresa en Linares se corresponda con el número de los que están residiendo en el interior del recinto ferroviario ya que se dan casos donde dentro de una misma familia hay más de un trabajador en la empresa, y por otro lado, es muy posible que algunos de los trabajadores no residiesen necesariamente dentro del recinto de la estación. La mayor parte de los trabajadores residentes en el complejo están casados aunque hay algunos casos de solteros y de viudos. En general se puede afirmar que cada trabajador reside dentro de cada una de las casas habilitadas en el interior del recinto, es decir no se especifica en la muestra analizada que pueda vivir más de una familia dentro de una misma casa. La población residente dentro del recinto en el periodo analizado nunca es mayor de 61 habitantes ni menor de 42 habitantes y la media del número de personas residiendo en cada casa en la muestra analizada es de 4,9 personas/casa.

b) Respecto a las edades se ha agrupado a la totalidad de habitantes del recinto que aparecen en el conjunto de padrones analizados en los siguientes sectores de edad.

Sectores de edad	Población
De 0 a 14	140
De 15 a 63	270
Más de 64	9

c) Dentro del aspecto social se pueden exponer algunas cuestiones. En el apartado laboral cabe destacar que en la mayor parte de los padrones analizados no se indica de una manera muy específica el trabajo desempeñado, ya que todos los trabajos vienen denominados bajo los siguientes conceptos: empleado, jornalero y obrero, habiéndose verificado que el concepto empleado designa un grado de cualificación mayor. Sólo en tres padrones, en el de 1880, 1903 y el de 1917, se indica de una manera más detallada los trabajos desempeñados; especialmente completo en este tipo de información es el padrón de 1880 donde se señala los siguientes conceptos: jefe de estación, factor, asentador, guarda muelle, guarda agujas, capataz y empleado. Observando los datos sobre el origen de los trabajadores destaca el hecho de que de toda la muestra sólo tres trabajadores tienen su origen en Linares, apareciendo los tres en padrones del siglo XX. El origen de una parte importante de los trabajadores es Castilla La Mancha siendo la principal provincia de origen Ciudad Real seguida de Albacete y Toledo, después de La Mancha, de Andalucía hay también bastantes trabajadores, sobre todo de la provincia de Jaén, y de la Comunidad Valenciana también aparecen trabajadores, sobre todo de la provincia de Alicante. De Madrid, Extremadura y Aragón aparecen trabajadores pero en un número menor. Un aspecto importante es la constante movilidad geográfica de los trabajadores; de un padrón a otro varían bastante los

habitantes del recinto ferroviario, se dan casos donde de un año para otro casi la mitad de los habitantes de la estación son distintos. Lo expuesto anteriormente unido al análisis del origen de los hijos de los trabajadores, gran parte de ellos nacidos en lugares por donde pasa la línea férrea como Santa Cruz de Mudela, Alcázar de San Juan, Manzanares, Vilches, etc., nos pueden dar una idea de la constante movilidad geográfica de los trabajadores de esta empresa. Por último, dentro del aspecto económico, los padrones analizados dan poca información en este sentido. En los padrones de 1915 y 1917 aparece el concepto necesita beneficencia en más del 70% de los empadronados dentro del recinto de la estación, lo que nos indicaría dificultades económicas en una alta proporción de los trabajadores, pero es un dato difícil de generalizar en el tiempo puesto que estos dos padrones se circunscriben dentro de la coyuntura de crisis económica que se produce en España durante la I Guerra Mundial.

## 2.5. El cambio de uso generó un espacio urbano de notable “interés”

Tras el cierre de la línea Linares-Vadollano en 1985 y aunque se prolongan servicios hasta 1987, a este gran espacio ya libre de usos –como suele decirse- “le salieron muchos novios”.

Bien situado en la ciudad, entre dos zonas densamente pobladas como son la Barriada de Arrayanes y la zona del polideportivo San José y el Paseo de Linarejos. Cercano a un rincón típico de la ciudad, como es la Fuente del Pizar. Colindante a espacios verdes emblemáticos como son el Paseo de Linarejos y los Jardines de Santa Margarita. Muy próximo a la ermita de la Virgen de Linarejos y a los Jardines históricos de Los Viveros. Constituido por escasas edificaciones –sólo las propias de una estación de ferrocarril- donde predomina el espacio abierto y al que se une aquel otro espacio libre que ocupaban las instalaciones de CAMPSA, una vez que fueron trasladadas fuera de la ciudad. Todo lo expuesto hacía pensar en un potencial...de gran valor, pero ¿de qué tipo de valor estaríamos hablando...?

Si a la situación expuesta añadimos la escasa o nula sensibilidad por “elementos industriales” que imperaba en la sociedad del momento –y no sólo local-, podemos concluir que el valor de aquel espacio era claramente urbanístico... Un gran solar -como se le denominó- muy bien situado y en el que, siendo generosos, se salvaría de la “pala” sólo el edificio principal. De hecho, en 1994, tuvimos la desafortunada ocasión de comprobar lo que decimos con el caso de la antigua fundición de hierro del s. XIX, La Constancia, al reconvertirse en viviendas y centro comercial.

Pero, afortunadamente -en el caso de la antigua “Estación de Madrid”-, el lugar no ha sido alterado en exceso con el tiempo y ha venido utilizándose como ferial hasta la actualidad y, ocasionalmente, para grandes eventos y exposiciones como MAGA (muestra agrícola y ganadera) en aquellos primeros años noventa, mientras tal evento duró. Y para ello, también, se utilizó la cotidiana fórmula de “eliminar” aquello que molestaba al uso que le asignaban. De ahí que en 1994 “desapareciera” el muelle de carga descubierto con la impresionante grúa que contaba, y ello a fin de adaptar convenientemente alguna de las casetas y, en consecuencia, el parque ferial.

Hemos de referir, que desde comienzos de los años noventa ya era público el interés, y hasta la intención de dotarle del uso cultural que por algunos se demandaba para este singular espacio urbano<sup>17</sup>.

Sería a partir de fines de 1992, tras la firma del acuerdo de compra de los terrenos entre el Alcalde de la ciudad y el Director de Disposiciones Inmobiliarias de RENFE cuando “lueven las ideas” sobre sus posibles usos.

La alusión a su enorme potencialidad para aliviar la deuda municipal, su urbanización y venta en parcelas ha sido cíclicamente planteada sin llegar, afortunadamente, a ejecutarse.

Proyectos de Viviendas y Estación de Autobuses, así como Biblioteca, Conservatorio y Auditorio, han venido sonando sin llegar a término.

Tras la creación de la Escuela Taller “Industria y Paisaje” a fines de 1993, cuyo objetivo principal era la rehabilitación del edificio principal de la estación –el edificio de viajeros de Narciso Clavería-, se insiste en su utilización con “aprovechamiento urbanístico”, a pesar de venir siendo aceptada su protección en varios plenos municipales, e inclusive no teniendo inconveniente el entonces Alcalde en difundir por Canal Sur TV su destino como Museo y la intención de conectar la estación con las minas mediante un ferrocarril turístico...<sup>18</sup> Nada es real, porque se llega hasta plantear que si el muelle de carga cubierto “molesta” se traslada...”piedra a piedra” más allá y así se urbaniza la zona con la calle proyectada...¡ Increíble!

Para finales de los noventa, nuevas propuestas aparecen en el mercado para un edificio ya rehabilitado y una zona aún apetecida y sin “destino” definitivo.

Para Museo de Semana Santa y sede de las cofradías de Linares es un nuevo uso planteado, junto a la posible ubicación del Patronato Municipal de Bienestar Social. Se llega hasta comentar la ubicación del nuevo acuartelamiento de la Guardia Civil...

Lo cierto es que a finales de 1995 se finaliza la remodelación de una zona ajardinada colindante, creándose un Itinerario Botánico por el que se recorren una muestra de los ecosistemas del término municipal. Después, en 1997, la conmemoración del cincuentenario de la trágica muerte de Manolete se aprovecha para que en la primera planta, definitivamente rehabilitada por la Escuela Taller, se haga una exposición relativa al evento, primer uso tras su reutilización, siendo en la actualidad destinada a Salón de Plenos del Ayuntamiento de la ciudad. Posteriormente, la planta baja, tras la intervención de la Escuela Taller en diversos momentos anteriores, es adecuada funcionalmente por una empresa contratada a tal fin por el Ayuntamiento a fin de albergar el Patronato de Bienestar Social, algo que acontece en 1999<sup>19</sup>.

No por ello, se olvidan las reiteradas intenciones de estudiar su urbanización. Y así, incluso, EPSA hace un estudio a fines de 1999, con nuevo equipo de gobierno municipal, para urbanizar el lugar manteniendo –no se sabe cómo- la idea de un

---

<sup>17</sup> Ver al respecto Casado y otros. (1991) p. 17 y Diario Jaén (3.1.1992)

<sup>18</sup> Canal Sur Televisión. “Tal como somos”. 1996

<sup>19</sup> Diario Jaén (8.5.1999)

“espacio sociocultural”. Quizá se pensara en consolidar “el botellón” que ya aparece, también, en la escena de nuevos usos para este espacio.

Con la llegada del nuevo siglo, la finalidad de otra Escuela Taller va dirigida a la rehabilitación del muelle cubierto para ubicar la sede del Museo de la Minería – actualmente, a punto de inaugurarse como Centro de Interpretación del Paisaje Minero – pero, no por ello se olvidan nuevas propuestas para el gran espacio restante.

Así llega la última- de momento- y nueva propuesta en estudio desde hace varios años de instalar un gran Centro Comercial que sea compatible con una zona ajardinada y las instalaciones utilizadas como Museo y Patronato.

El desconocimiento que actualmente se tiene, a nivel de opinión pública, de lo que allí finalmente se pretende, nos hace dudar sobre el futuro de algunos de aquellos elementos del “complejo ferroviario” que páginas atrás se describían. Si bien estamos convencidos de la “salvación” de los edificios ya reutilizados, en cambio: ¿permanecerán en pie el edificio de la antigua estación de viajeros, las viviendas obreras, los restos de la cochera de máquinas? ¿seguirán soterrados los raíles de la playa de vías? ¿se tendrá en cuenta, en suma, que esos elementos figuran como protegidos mediante su inscripción genérica colectiva en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz?<sup>20</sup>.

2.6. El inicio de la protección “real” del patrimonio industrial en Linares. Intervenciones de la Escuela Taller “Industria y Paisaje” del Ayuntamiento.

El primer proyecto de Escuela Taller, consistía en la Rehabilitación del edificio de viajeros de la Estación de Madrid, lo que se llevó a cabo en diferentes fases.

La primera actuación fue la instalación provisional de los talleres en la planta baja del referido edificio y las oficinas de la propia escuela taller en la planta primera que, previamente, había quedado diáfana tras la intervención del servicio de obras del ayuntamiento.

La rehabilitación del conjunto comenzó con la adecuación del edificio de retretes y lampistería (ver figura nº 7) de la Estación, que se convirtió en la “prueba” que debía servir de ejemplo para la intervención posterior en el edificio de viajeros. La actuación consistió en dejar ese pequeño edificio totalmente diáfano en su interior, la reparación de la cubierta manteniendo la estructura metálica original, después de su limpieza y protección, y la colocación de las tejas que se habían recuperado al desmontarla. Se optó por un cambio de las carpinterías que anteriormente eran metálicas por otras similares a las del edificio principal en madera. Y por último se llevó a cabo la limpieza de los paramentos exteriores de ladrillo y recercados de los huecos de piedra.

---

<sup>20</sup> BOJA (Boletín Oficial de la Junta de Andalucía). Nº 8, de 14 de enero de 2004.



**Figura nº7: Proceso de rehabilitación edificio de retretes y lampistería. 1994-1995 (Escuela Taller “Industria y Paisaje de Linares).**

Alrededor de este pequeño edificio se planteó y se acabó ejecutando un jardín con un itinerario botánico, denominando al edificio “Aula del Paisaje Industrial”, y siendo utilizado durante varios años para presentar la parte teórica de las visitas escolares que se gestionaban por la propia Escuela Taller.

La rehabilitación del edificio principal (ver figura nº8) se dividió en varias etapas. Así, en un primer momento se intervino en la planta baja, en la que se eliminaron las particiones interiores, dejando los espacios diáfanos, salvo la zona de las antiguas taquillas que se respetaron completamente. Se realizó el saneado de los muros y se colocaron nuevos revestimientos y carpinterías. En el exterior se limpió tanto el ladrillo como la piedra de los recercados y de la balaustrada, siendo esta última una limpieza poco afortunada, pues los productos utilizados no fueron los más adecuados y pronto volvió a presentar el aspecto anterior.

En una segunda etapa se abordó la planta primera, originariamente destinada a viviendas, de la que ya no quedaban restos, y se adecuó a salón de actos, sala de exposiciones.... La mayor actuación de esta etapa se realizó en la cubierta, donde se ejecutó la limpieza de la estructura, la reparación del sistema de cubrición y el forrado del tablero por el interior con lamas de madera. También se repararon las carpinterías que se homogeneizaron en cuanto a color con las de la planta baja y se colocó una solería más acorde con el uso previsto. En estos últimos años la administración ha optado por la eliminación de barreras arquitectónicas y se ha colocado un ascensor en el ojo de la escalera de acceso a la planta primera.

Durante todas estas etapas siempre se tuvo presente la marquesina situada en la parte trasera del edificio (ver figura nº 8), en la que se fue actuando “poquito a poquito”, hasta



que se consiguió cambiar las vigas de celosía que se encontraban muy deterioradas, así como la tablazón y la chapa de zinc que en este caso se sustituyó por chapa ondulada galvanizada, recreando así el espacio cubierto de la antigua estación.



**Figura nº8: Edificio de viajeros rehabilitado y marquesina 1999-2002. (Escuela Taller “Industria y Paisaje” de Linares.**

La rehabilitación y adecuación del muelle de carga cubierto (ver figura nº 9), para adaptarlo a Centro de Interpretación del Paisaje Minero, comenzó con el desalojo de los talleres y las aulas de la Escuela Taller que lo tenía como centro de trabajo.

Se dejó el espacio diáfano totalmente, las paredes se picaron hasta dejar la piedra vista, opción que se adoptó al ver que el aparejo interior era bastante homogéneo aunque no se tratase de una fábrica de sillería.

En la cubierta la solución consistió en desmontar los elementos de cubrición para poder colocar aislante térmico y acústico y volver a montarla esta vez con tejas similares a las originales; en el suelo después de eliminar las pendientes y rebajar el terreno hasta llegar a la cota adecuada, se realizó una solera de hormigón armado sobre la cual se colocó una solería de granito gris, material muy relacionado con la minería del plomo de esta zona.

En uno de los extremos al ver la altura libre de la que se disponía se consideró oportuno la inclusión de una entreplanta para así aprovechar más el espacio destinado a punto de información turística, zona administrativa del centro y zona de aseos.

En cuanto al exterior se realizó la limpieza de los sillares de piedra arenisca de la zona, y se repusieron las piezas que faltaban o se encontraban más deterioradas. La carpintería se diseñó de modo que recordara lo que eran las puertas originales del muelle.

Por último, al quedar el edificio elevado, debido al uso para el que fue concebido, muelle de carga, hubo que eliminar las barreras arquitectónicas para adaptarlo al nuevo uso de Centro de Interpretación al que cualquier persona ha de tener fácil acceso. La solución adoptada fue simular el antiguo muelle e incluir en él una de las rampas de acceso, colocándose el resto de las rampas de forma que no rompan con la imagen del edificio.



**Figura nº9: Proceso de rehabilitación del muelle de carga cubierto cerrado. 1998-2005 (Escuela Taller “Industria y Paisaje” de Linares).**

### **3.- Perspectivas bajo una mirada global**

#### **3.1. El acercamiento a un “complejo” histórico ferroviario. La aplicación de una metodología “compleja”**

En el estudio del “complejo ferroviario”, antigua estación de M.Z.A. de Linares, podemos dirigir nuestra mirada hacia todo el conjunto de posibilidades de estudio y reflexión que conlleva un espacio como el que ocupa dicha estación. Por eso, el estudio de un lugar como éste debe implicar una “metodología compleja”, que asocie toda la diversidad y diferentes particularidades desde varios puntos de vista.

Las miradas y experiencias que aporta cada uno de los miembros de este grupo de trabajo que realiza esta comunicación facilita el acercamiento a la complejidad que se deriva del estudio de la antigua estación de M.Z.A. Somos un grupo de trabajo compuesto por miembros de diferentes disciplinas que van desde la historia, el arte, la geografía, la construcción, la museología, la enseñanza... a los que nos une un interés general por el patrimonio industrial y en especial, englobándolo dentro del anterior, por el patrimonio ferroviario de Linares. Muchas veces cuando un grupo de trabajo realiza un estudio cada uno de sus miembros hace una aportación de sus conocimientos y experiencias en torno al objeto de estudio, pero esas aportaciones –en nuestro caso- no sólo se reducen a meros datos que unimos en un texto con distintos apartados que

corresponden a cada uno de los componentes del grupo. Precisamente en el interés por el patrimonio industrial, compartimos momentos de reflexión donde ponemos sobre la mesa datos y sentimientos, que se materializan en posibles preguntas y respuestas en torno al Patrimonio Industrial. Estas ideas las podríamos resumir en el siguiente esquema:

¿Qué criterios debemos seguir para valorar los distintos tipos de bienes? Estéticos / Históricos / Culturales / Sociales / Medioambientales / Tecnológicos / Económicos / Territoriales
¿Qué actores deben intervenir en seleccionar dichos bienes? Administraciones públicas / Especialistas / Sociedad civil Leyes informes técnicos ¿Contemplación o participación?
¿Qué conservamos? Desarrollo Sostenible
¿A quién corresponde ‘financiar’ y ‘mantener’ los bienes patrimoniales seleccionados / protegidos / conservados / valorizados? Administraciones Públicas / Empresas Privadas / Sociedad Civil

Bajo esta serie de preguntas y posibles respuestas nos propusimos abordar el estudio de la estación de M.Z.A. de Linares para ver cómo “se construye” un lugar como éste a lo largo del tiempo y cuál es la vinculación entre este espacio y un grupo de personas (ya sean sus trabajadores, sus moradores, sus usuarios, el pueblo de Linares...). Por esto, el desarrollo de esta comunicación se centra en el método que creemos que se debe seguir a la hora de intervenir en el Patrimonio Industrial, el cual constaría de diferentes apartados que muchas veces pueden entrelazarse y variar el orden según el contexto donde se desarrolle la intervención (material o reflexiva). El método sobre el que hemos reflexionado para el desarrollo de cada uno de los apartados de esta comunicación constaría de las siguientes partes:

- a) Investigación histórica
- b) Catalogación / Protección
- c) Conservación / Restauración / Rehabilitación / Reutilización
- d) Valorización / Divulgación / Dinamización

No ha sido nuestra intención encauzar esta comunicación en una línea de síntesis o revisión de algunos de los aspectos tratados en los trabajos realizados sobre el ferrocarril en Linares, sino que tratamos de abordar, desde la complejidad que nos aporta la particular formación de cada uno de nosotros, una visión global de un elemento del patrimonio ferroviario linarense, proyectando nuestras distintas “miradas” al respecto para intentar generar una serie de ideas que nos permitan comprender –desde nuestra óptica- el porqué de determinadas cuestiones.

En tal contexto, parece de referencia obligada, el hecho de que hayamos tratado en esta comunicación la antigua estación de M.Z.A. en el Paseo de Linarejos, de manera que hacia este singular “solar urbano” dirigimos nuestra principal atención a sabiendas que cada uno de los componentes del equipo o bien ha investigado o planificado o ha colaborado en proteger, restaurar, rehabilitar, etc., alguno de los diferentes elementos que componen tal “complejo ferroviario”.

### 3.2. La antigua “Estación de Madrid”: un patrimonio excepcional

Para entender la afirmación que califica de “excepcional” un espacio urbano como éste partimos de aquella premisa que recogemos de Baltasar Gracián cuando decía que “es de necios confundir el valor con el precio”.

Si nos limitáramos a pensar en el valor económico (entiéndase precio) de un solar como éste en pleno centro de la ciudad, conociendo lo que hoy día se paga por un metro cuadrado de suelo urbano, un vértigo extraordinario nos dejaría sumidos en la parálisis.

Por fortuna, esto no ha sido así en Linares. La reversión al conjunto de la población de estos terrenos que eran públicos, y fueron generosamente donados en su día a las empresas ferroviarias, ha representado la adquisición “patrimonial” más importante de los últimos treinta años realizada por los poderes públicos locales.

Hemos comentado anteriormente que, a pesar de las lógicas discrepancias, ha existido un sentimiento común de aceptación generalizada de que el edificio de viajeros era un “bien cultural” para Linares. Al respecto nos preguntamos: ¿podría deberse ello a que siga primando aquella concepción que ve en la belleza y en la antigüedad los valores justificativos para la conservación? Si es así, estaríamos en el ya viejo y romántico concepto del patrimonio histórico-artístico

La intención de lo expuesto hasta ahora es, junto al reconocimiento de la sensibilidad de quienes nos han gobernado, la de hacer ver que existen otras muchas variables a tener en cuenta para cuantificar el valor de un espacio emblemático que se ha convertido en un “símbolo”. Si conseguimos transmitir la explicación de los modos de vida de un grupo de personas dedicadas a un sector de actividad tan singular para nosotros como el ligado al mundo del ferrocarril, ayudándonos de elementos que aún quedan en pie del complejo ferroviario estudiado, estaremos en disposición de enriquecer el concepto romántico del patrimonio admitido por una mayoría.



**Figura nº10: Estación de MZA a comienzos de los años sesenta del siglo pasado.**

Como se desprende de lo hasta aquí expuesto el camino recorrido, largo y tortuoso, cuenta ya con apuestas decididas por parte de la Administración (local, autonómica y del Estado) que ha decidido –por la vía de los hechos- que la “Estación de Madrid” tenga, al menos parcialmente, un uso sociocultural.

El desarrollo sostenible tan en boga en la teoría, pero escasamente practicado, nos obliga “moralmente” a ofrecer a las generaciones venideras una solución que no sea irreversible para los elementos de nuestro patrimonio cultural que en ese espacio urbano existen.

En nuestras manos sólo está, como venimos haciendo hace muchos años, insistir en la compatibilidad de los usos, en que –si la voluntad es tal- se pueden buscar soluciones que no anulen las potencialidades de unos elementos en favor de un “desarrollo” mal entendido.

Con claros ejemplos en nuestro país de costosos “parques temáticos” de cartón piedra que vienen fracasando estrepitosamente, en Linares tenemos la oportunidad, tras un proceso desarrollado aunando lo empírico con lo emocional, de trabajar con rigor para atraer a visitantes que comprueben “realidades” tangibles que pueden serles de enorme utilidad para desarrollar su “memoria histórica”. La de nuestra ciudad, convertida ya – aunque sólo sea parcialmente- por la vía legal en “patrimonio cultural” es, sin ningún género de dudas, un extraordinario “recurso turístico”. De ahí que, en un proceso de terciarización paulatina de las actividades económicas, una apuesta firme y sostenible en la línea que planteamos nos parezca inexcusable. Finalmente, será lo que corresponda.

#### 4. Bibliografía

ARTILLO, Julio; GARRIDO, Luis; MOLINA, Agustín; MORENO, Antonio; RAMÍREZ, José Manuel; SÁNCHEZ, Juan y SOLÍS, Mariano (1987), *La minería en Linares*, Diputación Provincial de Jaén y Ayuntamiento de Linares, Jaén.

CASADO, Cristóbal; GÓMEZ, Miguel; MORENO, Antonio y RAMÍREZ, J.M. (1991), *Arrayanes. Proyecto de recuperación del patrimonio arqueológico minero industrial*, Taller de Historia, Linares, 24 p.

CUADROS TRUJILLO, Francisco (2004), *Los poblados ferroviarios en la provincia de Jaén. 1866-2000. Desarrollo urbano, tipologías arquitectónicas y marco social*. Proyecto de investigación, Universidad de Jaén, inédito.

GÓMEZ, José Antonio; PINTADO, Pedro; PADILLA, Andrés; PRIETO, Lluís y JIMÉNEZ, José Luis (2004), *Ferrocarriles y tranvías en Linares, La Carolina y La Loma*, Lluís Prieto Editor, Barcelona, 408 p.

MORENO RIVILLA, A. (1986), *Evolución del espacio urbano de Linares (1820-1923)*, memoria de licenciatura, Universidad de Granada, inédita.

RAMÍREZ PLAZA, José Manuel (1986), *Arquitectura y Urbanismo en Linares .1860-1910*, memoria de licenciatura, Universidad de Granada, inédita.