

ETNOARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL EN LA LÍNEA DE FERROCARRIL DE CÓRDOBA-BELMEZ.

José Antonio Ortega Anguiano
Universidad de Córdoba

RESUMEN:

Las posibilidades de investigación que ofrece la Antropología sobre las peculiaridades de las distintas sociedades humanas decidió a dirigir un análisis desde esta perspectiva disciplinar para desentrañar los modos de vida de los grupos que se asentaron a lo largo de la línea de ferrocarril de Córdoba a Belmez, pero, debido a que esas comunidades no existen como tales, se creyó conveniente complementarlo con el método de la Arqueología en su vertiente más reciente, con lo que tal dualidad ha dimanado en un estudio etnoarqueológico industrial a través del que se han conocido cómo fueron los distintos niveles de complejidad social que aglutinaron a sus integrantes y lo que significó para ellos su dimensión laboral, económica, reproductora, autosuficiente, sanitaria, lúdica, social, política, religiosa, de subsistencia, de higiene, de enculturación, de cobijo y cómo interactuaban sus relaciones con el exterior en un entorno que tendía al aislamiento, que es lo que marcó todos los estadios de su estructura.

OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DEL TRABAJO.

El objetivo principal de este trabajo es intentar resucitar las formas de vida que llevaron las comunidades ferroviarias que se asentaron en la línea de Córdoba a Belmez en su periodo de funcionamiento entre 1873 y 1974, para lo que se usarán los métodos de análisis de la Arqueología Industrial y la Antropología Social a un tiempo.

Como se conoce, la Antropología se dedica al estudio de las sociedades humanas para alcanzar el objetivo que la anima: desentrañar los entresijos de las culturas con las que convivimos, e incluso de la propia, para llegar a resultados que aporten datos fehacientes sobre el ser humano como ente social. Es, pues, una materia científica que dispone de sus propios métodos de análisis, pero que está limitada tanto en cuanto únicamente puede estudiar por sí misma sociedades contemporáneas, puesto que si trata de analizar las características que animaron a las desaparecidas se ve condicionada a la utilización de los métodos de algunas Ciencias Sociales con las que se complementa.

Debido a que ya no es posible la investigación directa de la forma de vida que debió de regir en el ferrocarril que trata de estudiarse, puesto que su abandono y su grado actual de deterioro lo hacen imposible, se ha creído conveniente utilizar el método de la Arqueología en su vertiente Industrial, puesto que ésta es la ciencia que estudia las comunidades desaparecidas a través de los restos materiales dejados por ellas.

La unión de ambas materias origina una nueva disciplina que se convierte a su vez en una rama de las dos: la Etnoarqueología Industrial, por lo que es ésta la mejor disciplina para tener una perspectiva lo suficientemente amplia como para poder aportar algo de ciencia que confirme las hipótesis de las que se han partido.

Hay que advertir que el planteamiento antropológico de esta investigación debía haber venido de la mano de la entrevista como único método de trabajo de campo, sin embargo, no ha sido posible encontrar personas que viviesen en cualquiera de los asentamientos humanos del trazado. Suscitada esta cuestión, se pensó que el aporte de documentación tendría que venir entonces por otros derroteros. Para ello, se cuenta con los estudios previos de arqueología industrial que se han estado haciendo en ésta y, además, el autor del trabajo vivió casi dieciocho años en una de estas estaciones y por ello, su propia contribución como espectador, le capacitan para que sus deseos de aportar cultura antropológica no caigan en baldío.

Se tiene, además, una documentación fotocopiada de los originales del proceso seguido para la construcción de la línea en los que hay algunas referencias al modo de vida de este grupo social, con lo que puede entresacarse mucha información precisa.

En cuanto a las fuentes documentales utilizadas, se ha acudido a colecciones privadas como la de José Antonio Torquemada Daza, a hemerotecas como el Archivo Histórico Ferroviario o la Biblioteca Municipal de Córdoba, a la transmisión oral, a la fotografía, planimetría, cartografía, bibliografía y otras al uso, por lo que en ningún caso ha habido que hacer la menor excavación.

Por lo tanto, para iniciar esta investigación se partió de una serie de hipótesis sobre unas formas de vida que se había conocido parcialmente, por lo que para completarla, se ha debido aseverarla a través de la percepción personal, una documentación oral incompleta y un trabajo de campo de carácter arqueológico industrial, realizando una prospección ocular *in situ* como única fuente de contraste.

ANTROPOLOGÍA EN LA LÍNEA DE CÓRDOBA A BELMEZ.

INDICIOS DE CIVILIZACIÓN.

El origen del trazado ferroviario que nos ocupa está en esta capital andaluza, una ciudad que se extiende a lo largo de la orilla derecha del Guadalquivir ciñéndose a un glacis cuyas cumbres se elevan hasta lo que un día fuera la línea de costa del Mar Cámbrico. Tal situación orogénica crea un obstáculo a las comunicaciones que trata de establecer el hombre, que es solventado a lo largo de la historia mediante el establecimiento de calzadas o caminos de todo tipo que son trazados a través de pasos naturales que mantienen su vigencia en el discurrir del tiempo.

Al estar situada en una encrucijada, la ciudad sirve de difusor a las líneas férreas que van hacia las Andalucías del Sur, Este y Oeste, a partir del tercer cuarto del siglo XIX. Y también, en dirección al Norte, tratando de alcanzar los límites de Castilla, se proyecta una vía que cruza la mitad septentrional de la provincia en dirección hacia las minas de la cuenca carbonífera de Peñarroya y Puertollano y a toda la riqueza agrícola y ganadera de esas latitudes de la zona de la Sierra.

El recorrido de este trazado ferroviario se halla encuadrado entre el punto kilométrico número 0, situado en la desaparecida estación de Córdoba-Cercadilla y el número 70,500, enclavado en la zona de cambios del lado Córdoba de la estación de la localidad minera de Belmez. En su discurrir, desde la orilla del Guadalquivir, atraviesa la fuerte subida de la sierra, la meseta del Guadalupe y el Charcón y el Valle del Guadiato, en cuyo cauce alto se encuentra su destino.

Desde 1873, un nuevo elemento de transporte como el ferrocarril viene a añadirse a la larga tradición en la explotación de una zona tan hoyada por el ser humano. Es de la interrelación entre éste y el medio en que vive de lo que trataremos, por tanto, una aproximación desde la antropología la arqueología a los vestigios dejados en el ferrocarril de la sierra, supone un acercamiento al quién, al cómo, al cuándo, al dónde, al por qué y al para qué tan necesarios de toda investigación, ya que, respondiendo a esas cuestiones, se obtienen las respuestas a los dos métodos científicos empleados.

EL MEDIO BIOLÓGICO.¹

El hecho de que el terreno por donde discurre la totalidad del trazado ferroviario que nos ocupa sea de sierra y el que la cadena montañosa esté lejos del mar y muy al interior, ha propiciado que su clima, sin dejar de ser mediterráneo, camine hacia los extremos del tipo continental, es decir, que a inviernos cortos se superponen primaveras, veranos y otoños largos y secos, siendo la estación fría muy extrema en las temperaturas, pero sólo en días esporádicos.

¹ La información que se adjunta en este apartado ha sido contrastada y ampliada por D. Ángel Lora González, doctor en Botánica, profesor de la Facultad de Biología de la Universidad de Córdoba y actual director del Departamento de Parques y Jardines del Ayuntamiento de esta ciudad.

Como consecuencia del clima, las plantas silvestres de la zona se diseminan tomando posesión de ciertos hábitats en los que proliferan porque les son más favorables a sus características biológicas, mientras que los cultivos y plantas dependientes del ser humano se implantan en los lugares adecuados para ello. Unas y otras acaban conformando el ecosistema en el que se inserta el ferroviario, en cuya proximidad se ven las distintas especies que lo componen y de las que se hablará a continuación.

En el apartado de cultivos, el cereal, el olivo y la vid, es decir, la tríada mediterránea, dan carácter a los espacios de siembra. Sin embargo, los terrenos de cultivos son las superficies de menor tamaño que se asoman al recorrido. Lo normal es que se sucedan las extensiones de pastos y, sobre todo, las de monte bajo, como corresponde a un medio de montaña sin grandes escarpaduras que el hombre ha modificado a lo largo de los siglos.

Tanto en unas como en otras, la encina como el alcornoque se ha enseñoreado de todo, aportando alimento para el ganado y a multitud de especies salvajes. Así mismo, en las inmediaciones de Cerro Muriano el tren atraviesa el mayor pinar mediterráneo de toda la provincia, que ha acabado por convivir con las especies de pino carrasco, resinero y canadiense, que proceden de las repoblaciones efectuadas a principios de los sesenta.

No hay que olvidar al almendro, el mejor compañero del ferrocarril junto a la encina, que fue sembrado en el origen de la línea en cualquier talud de explanación que se elevó sobre barrancos para que sus raíces sujetasen el terreno y así evitar la erosión y destrucción paulatina de los terraplenes. Aunque no pueden ser considerados como árboles autóctonos, sí que forman parte ya de una salvaje floresta gracias al ferrocarril.

Mezclados con ellos, la vegetación se extiende por doquier y lo inunda todo, siendo la jara la especie más numerosa que podamos encontrar, pero, no es la única. Entre ésta, el romero, el cantueso, la aulaga, el brezo, el durillo, el majuelo, el madroño, el labiérnago, el lentisco, la cornicabra, la coscoja, los matagallos, las esparragueras, el hinojo, la retama o el piruétano, son algunas de las variedades silvestres que pueden aparecer entre el monte bajo o en viejos huertos abandonados junto a las viviendas de los ferroviarios donde un día crecieron como un complemento de la dieta desde que el hombre comenzó a usar las plantas como una fuente estable de alimento.

No lejos de las zonas sombreadas y frescas crecen plantas trepadoras como los rosales, las parras, las hiedras silvestres y la zarzamora, que se expande por el lecho de los ríos y arroyos aportando frescor y cobijo a muchos animales salvajes. Precisamente, en torno a estos cauces de carácter estacional surgen una serie de plantas cuya característica principal radica en que son capaces de soportar prolongados periodos de sequía, como las mimbreras, el sauce, las adelfas, las cañas, las aneas, cuyos tallos fueron empleados un día en la confección de respaldos y asientos de muchas de las sillas utilizadas por los ferroviarios, los fresnos, los alisos o el tamujo, de ramas punzantes que se usaron desde siempre en la confección de escobones para el barrido de todo tipo de exteriores, por lo que también debieron ser utilizadas por los ferroviarios asentados en el entorno en donde crecen, el arrayán o mirto, el verde y brillante acanto, la aromática y digestiva camomila, el oloroso mastranto y las comestibles acederas y vinagreras, son otras de las frecuentes plantas de pequeño porte que pueden encontrarse en las inmediaciones de los puentes, pontones o alcantarillas por donde cruza el ferrocarril.

También, en este medio y en lugares muy soleados donde la capa del nivel freático sea superficial, se puede ver crecer los juncos en colonias. Por lo tanto, no es difícil encontrar pozos y fuentes en torno a una de éstas, a los que se ha añadido alguna casa de vías y obras, ya que el saber popular asocia el junco a la valiosa proximidad del agua.

Este es, pues, el entorno biológico en que se asentaron aquellas comunidades que se tratan de estudiar y del que dependieron para su confort o su uso diversificado en forma de leña, carbón, alimento, etc., o en casos extremos, como remedio improvisado para un mal menor en su equilibrio de salud.

URBANISMO FERROVIARIO.

Horadar túneles, abrir montañas y rellenar barrancos no es todo lo que necesita un ferrocarril para ponerse en marcha. Éste debe de disponer de dos bloques de elementos para que el funcionamiento correcto sea una realidad: por un lado, es necesaria la infraestructura de la vía y por otro, las construcciones utilizadas por el hombre.

En cuanto a éstas, al haber un mínimo de complejidad en cuanto a la función de lo construido, se produce, obviamente, un intento de urbanismo aunque sea incipiente. La disposición de los edificios que integran una estación, responde a dos criterios como son la funcionalidad y la seguridad para quien la gestiona y quien la utiliza como usuario del tren. Debido a ello, todos los elementos arquitectónicos, salvo raras excepciones, están situados a un lado de la vía, con lo que toda la actividad ferroviaria se ejerce más eficazmente al no estar cortado el normal desenvolvimiento de la vida del viajero, el personal y sus familias por un elemento de capital importancia como la vía.

Según el sentido ascendente de la línea, las estaciones de Mirabueno, Los Pradillos, La Balanzona, La Mocha, Cerro Muriano, Obejo, Villanueva del Rey y Cabeza de Vaca, están situadas a la izquierda de la vía, mientras que Córdoba-Cercadilla, El Vacar, La Solana, la Térmica, la demolida Alhondiguilla-Villaviciosa, Espiel y el cargadero de la Estrella, se ubican a la derecha. Más que a cuestiones orográficas, semejante disposición responde a una cuestión de facilidad de acceso desde caminos preexistentes a la instalación. En muchos casos, el grueso de los edificios está colocado del lado por el que discurre la vieja y aún transitada calzada romana que unía Corduba y Emerita, a la que se superpone, en parte, la carretera general de Granada a Badajoz.

Entre edificios, no existe el menor asfaltado que los ponga en contacto. Su distribución responde a parámetros establecidos desde el nacimiento del ferrocarril tendentes a procurar una mayor seguridad y disponibilidad para la explotación. Esta diseminación es también la característica principal que identifica el urbanismo de los poblados que surgen a consecuencia de la implantación de una determinada parada. Tal es el caso de Obejo, El Vacar y, según parece por los vestigios, de La Alhondiguilla, sin embargo, no ocurre igual con Mirabueno, Los Pradillos, La Balanzona, Espiel, Villanueva del Rey o Cabeza de Vaca, y es que las dos primeras se asientan sobre terrenos de la Cañada Real Soriana, un lugar de nadie que es colonizado por gente que acude a recoger algo del desarrollo que aporta el ferrocarril.

LA COMUNIDAD FERROVIARIA.

La comunidad ferroviaria se instala en un entorno en el que existen las obras de fábrica necesarias para vivir y desempeñar la actividad laboral que tiene encomendada.

El edificio de viajeros es el elemento más característico de una estación y el eje sobre el que gravitan todas las demás construcciones que la conforman. Suelen ser proyectados en serie en el momento de diseñar una explotación y por ello, en casi todas las paradas, los que se erigen responden a un solo tipo, aunque la necesidad a lo largo del discurrir del tiempo hacen que se vayan añadiendo otros diseños de mayor o menor envergadura y formas diferentes. A pesar de las reducidas dimensiones que poseen, son utilizados como central de mando desde donde se dirige la circulación, de sala de espera, de lugar de facturación de mercancías y donde se expenden los billetes, e incluso, se reservan algunas dependencias para cobijo del jefe de estación y su familia. En torno a esta edificación se diseminan el resto de las construcciones como la cantina, las viviendas de personal, la lampistería, y los angostos retretes, uno para cada sexo, y los urinarios, que en algunos casos se acoplan a uno de sus flancos.

Mucho más alejadas, junto a los desvíos, se levantan las modestas garitas cuya presencia supone una mejora en las condiciones de trabajo y por ello, de la calidad de vida del personal ferroviario. Apenas de un metro cuadrado de planta, disponen de un duro banco de madera en su interior para que el guardagujas espere, a cubierto del calor, el frío o la lluvia intensa, al próximo convoy al que él debe facilitar la vía correcta.

El número de trabajadores que componía la dotación de una parada se reducía a:

- El jefe de estación, que dirigía toda la complejidad de la sección de explotación que tenía a su cargo y era el responsable del buen funcionamiento de la misma.
- Un factor, de menor entidad, pero que solía alternarse con el jefe en sus labores.
- Tres guardagujas, que se encargaban de realizar en turnos alternos los trabajos mecánicos que requería la circulación, como cambiar las agujas para dar paso a un tren a una vía u otra, enganchar o desenganchar los vehículos para separar o componer trenes y otras actividades necesarias para el correcto funcionamiento de la instalación.
- El cantinero tenía a su cargo el pequeño reducto que ofrecía bebidas al viajero del tren correo que se detenía y para el personal de la estación.
- En algunos casos, cuando la explotación tenía un montaje complejo para dar agua a las máquinas de vapor, solía haber un bombero que se encargaba de la correcta puesta a punto de los mecanismos y de que siempre hubiese una reserva suficiente de un líquido tan necesario en esta pasada etapa del ferrocarril.
- Si la estación adquiría algo de complejidad, como en el caso de Cabeza de Vaca, en Belmez, solía haber un operario encargado de la provisión de carbón que se concentraba en lugares específicos desde donde se cargaban los tónderes de las locomotoras.
- Podía existir también un capataz de vías y obras que se ocupaba de mantener el correcto estado de la vía en el cantón que tenía asignado, que solía ser de unos diez kilómetros aproximadamente. A su cargo se encontraban una serie de

trabajadores que se aposentaban en viviendas ubicadas en las estaciones o aisladas a lo largo del recorrido. Por aquel entonces, el desplazamiento de las cuadrillas para cambiar carriles o traviesas en mal estado, abrir caños o tajeas, mantener expeditas las regueras de la infraestructura viaria que conducían el agua de escorrentía o desalojar la vía de cualquier cosa u objeto que accidentalmente la obstaculizase, etc., se realizaba en una zorrilla de tracción manual en la que se cargaba el herramental e incluso, servía de pequeño vehículo de desplazamiento para el personal de vías y obras.

- Inusualmente, en La Balanzona había un cargo de enarenador, cuyo cometido se reducía a mantener en estado óptimo la arena de la vía de seguridad que existía en esta parada y en esparcir diariamente un poco de ésta sobre los carriles del interior del túnel que se abría justo al final de las vías de la estación para impedir que las ruedas de las locomotoras patinasen en la empinada cuesta con que se había tenido que construir obligatoriamente.

Por tanto, el número de trabajadores necesarios para el buen funcionamiento de un asentamiento ferroviario solía ser de cinco como mínimo, aunque no era infrecuente que se redujese a menos o aumentase hasta una decena, pero, como en el caso anterior, la variación estaba sujeta a las necesidades o disponibilidad de personal.

Como es natural, en un tiempo en que no existían los actuales medios de locomoción, el operario se veía obligado a llevar consigo a su familia y a aposentarse con ella en el lugar de trabajo donde se le hubiese destinado. Por tanto, la cantidad total de seres humanos que podían convivir en un asentamiento de tipo medio estaba en torno a unas veinte o veinticinco personas, aumentando o reduciéndose su número según la importancia de la explotación.

Al no existir unos censos específicos sobre la cantidad de éstas que podían congregarse en torno a estas vías, se ha tratado de hacer una previsión aproximada sobre la suma que podía integrar a todos. Para ello, se ha tenido en cuenta que en el caso de Cercadilla, radicada en la capital cordobesa, se han contabilizado únicamente los obreros que se han considerado necesarios para el funcionamiento de la estación, sin incluir a sus familias, ya que en la mayoría de los casos sus viviendas estaban integradas en el tejido urbano y no en los terrenos ferroviarios. Igualmente, se debe de considerar que algunos de los operarios destinados en algún punto de la línea no vivían en las viviendas ferroviarias debido a la carencia de éstas. Las estimaciones globales se han realizado a la baja, concediendo un número medio de cuatro miembros por estructura familiar y vivienda construida en el momento de la configuración plena de la explotación en los tiempos en que la regentaba Renfe. Por tanto, el número de trabajadores asentados en las estaciones, apeaderos, cargaderos y las casas de vías y obras y sus familias, totalizaba unas trescientas sesenta y cinco personas aproximadamente.

ASPECTO ESTRUCTURAL Y ESTILÍSTICO DE LOS EDIFICIOS.

Hay una característica común que engloba a todas las construcciones de la línea destinadas a servir de habitáculos: su influencia francesa en cuanto a su diseño, aunque más concretamente, se toma como modelo los edificios que habían sido levantados anteriormente a su construcción en la línea de Belmez a Almorchón, la continuación

natural de la que nos ocupa hacia tierras de la Meseta. Con ello, la sobriedad de los inmuebles galos destinados al ferrocarril se traslada aquí porque en un principio el influjo francés se hace bien patente en nuestras líneas debido también a la colonización económica que hace que el capital para su construcción provenga de inversores de ese país que ven en España un campo virgen para extender sus redes de caminos de hierro.

Esas construcciones se trasplantan aquí, pero sólo en su aspecto exterior, ya que quien las diseña piensa con mentalidad española y las transforma para que sean habitadas con un mínimo de comodidad para el que tiene que tomar posesión de ellas.

La edificación se realiza a partir de unos cimientos que sustentan pilares de ladrillo rojo en los cuatro extremos del edificio y donde haya de abrirse un vano para una ventana o una puerta. Los espacios intermedios se levantan con la técnica del encofrado, utilizando en su relleno un conglomerado de carbonilla, tierra y cal, que luego es enlucido con un revoco de yeso que será encalado para darle su aspecto definitivo.

Aunque hay algunos edificios en los que se usa la teja alicantina para las cubiertas, lo normal es el empleo de la árabe. Toda la techumbre se sustenta con vigas de madera de distintos grosores que acaban tejiendo un entramado cuyos extremos aparecen generosamente por los bordes, formando grandes aleros que guarecen levemente la vivienda del sol y de la lluvia.

La mayoría de los tejados son recibidos en la fachada por una cornisa moldurada, que en los edificios de viajeros y de vías y obras se vuelve hacia los costados formando un frontón cajeado muy característico en casi todas las construcciones de la línea.

Las fachadas son sobrias. Salvo las puertas, los vanos son escasos y de reducidas dimensiones, puesto que en un país mediterráneo y de tanta luminiscencia, no es necesario emplear grandes ventanales. Más bien, debido a las largas primaveras, calurosos veranos y tardíos otoños es más adecuado proteger del sol lo que está dentro.

Raramente existe alguna vivienda que no disponga de un zócalo que rompa la uniformidad de la pared. Para esto, en varias zonas de la misma, se aplican elementos de adorno que con un encalado blanco y ocre, acaban por conferir ese aspecto característico de los edificios.

Las pilastras adosadas son numerosas, ya que hay casi tantas como refuerzos, y cubren los aldaños de las esquinas y alguna parte central, con lo que sugieren las divisiones interiores, dotando a la construcción de un cierto sentido organicista. En ocasiones, los cantos dejan ver pilares de ladrillo rojo que se disponen en forma de machones, remate característico de estilos anteriores que suele emplearse en las construcciones de uso industrial de aquella época.

Casi todos los inmuebles son de una sola planta aunque hay algunos que disponen de doble altura como los edificios de viajeros de los tres apeaderos y las viviendas de La Balanzona, Cerro Muriano, Espiel y Villanueva del Rey. En estos casos, una verdegada indica la diferencia entre el piso bajo y el superior.

Las ventanas tienen un pequeño remate bajo ellas y un adorno que resalta la tenue redondez de su parte superior. Otras, como las que aparecen en las construcciones de Mirabueno, Los Pradillos y La Solana, se adornan con un guardapolvo moldurado con listel en forma de arco deprimido rectilíneo.

Las puertas suelen ser, como el resto de los vanos, estrechas y reducidas y sus adornos repiten los elementos decorativos de las ventanas para uniformarlo todo. En las del tipo de edificio de viajeros homogeneizado, se adornan con unas molduras de jambas en derrame que contornean también el medio punto con que se rematan, formando un leve pórtico abocinado bajo el que se abre el montante de cristales semicircular con el que se ilumina el interior destinado a sala de espera y despacho de billetes. En algunas de estas estaciones se recurre a rematar la zona alta de la fachada principal y la del andén con un pequeño frontón triangular que se sitúa sobre las puertas de entrada aunque en ocasiones, únicamente a una de ellas se le dota con éste y en el caso de la Balanzona, se las despoja a ambas.

Los flancos de las casas se completan con un ojo de buey que se abre sobre el frontón que forman los dos aleros del tejado. En el caso de los edificios de viajeros, se adornan con una moldura circular flanqueada por dos triángulos.

ASPECTOS LABORALES.

La línea que nos ocupa dependía de la estación de Cercadilla y ésta, de las oficinas centrales que Andaluces tenía en Málaga. Así fue desde su origen y también después, cuando pasó a propiedad de Renfe. La empresa nacional dividió la red en varias áreas administrativas. Andalucía quedó encuadrada dentro de la Tercera Zona y a ésta pertenecieron todas las líneas que la interconectaban, teniendo su sede central en Sevilla. Desde aquí, periódicamente, venía el director general o alguno de sus delegados para inspeccionar el trazado hasta que en los años sesenta se instaló el Control de Tráfico Centralizado en Córdoba y todas las dependencias de mando se concentraron en el edificio principal. Tras esto, aunque Cercadilla siguió teniendo la competencia de servir de lanzadera y receptáculo de los trenes que se enviaban o venían de la Sierra, cedió su responsabilidad definitivamente. De uno y otro punto de la geografía, pues, dependían los trabajadores.

Normalmente, a éstos no se les exigía más compromiso que cumplir con las obligaciones que cada cual tenían asignadas para que el desarrollo de la actividad ferroviaria se desarrollase de una manera correcta. A partir de ahí, la vida que llevaban no era excesivamente complicada, salvo en el caso de los que detentaban una categoría inferior, puesto que, inexcusablemente, debían de ejercer su ciclo profesional a la intemperie, arrojando así la volubilidad de los elementos.

El horario laboral era el habitual, si se habla de los tiempos en que se regulariza la jornada de ocho horas. Se desarrollaba en turnos alternos que les llevaba a ejercerla en lapsos temporales de mañana, tarde e incluso de noche, si el tráfico así lo requería.

Lógicamente, las reivindicaciones laborales relativas a la seguridad física, previsión y el aumento de salario estuvieron sujetas a la evolución de la lucha de clases. En los primeros tiempos del ferrocarril, en los que ésta era muy activa, no existían apenas horizontes de mejora, sin embargo, a medida que discurre el siglo los avances son notorios.

Estar o no contento con una situación laboral determinada dependía de la capacidad de aceptación de la propia suerte. Aunque no se ha podido recabar información a este respecto, la impresión general del que suscribe, por su adscripción dilatada a uno de estos poblamientos y los contactos habidos a lo largo de los años con personal de Renfe, es que el trabajo era duro debido a las inclemencias del tiempo, a la radicación forzosa a un lugar alejado y no muy cómodo para acceder a lo necesario y la disponibilidad de la empresa para mover a sus trabajadores a su conveniencia. Sin embargo, el empleo era definitivo, salvo faltas graves; el sueldo era de tipo medio; el descanso estaba contemplado; la seguridad social daba cobertura al aspecto sanitario, amén de otras mejoras; y la situación de desamparo originada por el cese de la actividad debido a la jubilación, que era la tónica general en los primeros tiempos del ferrocarril, suponen un espectro deseable para admitir que, en líneas generales, la vida laboral de un trabajador de aquella línea podía considerarse favorecida frente a otros colectivos.

Tampoco el aspecto relativo a los destinos y traslados del operario han podido ser determinados con exactitud, pero se sabe que los trabajadores eran enviados al lugar en que eran necesarios, concediéndoseles la posibilidad de pedir un cambio de lugar pasado un tiempo estipulado, aunque se sabe que la movilidad no era muy acentuada debido a que los destinos emplazados en las ciudades y pueblos importantes estaban muy solicitados.

ECONOMÍA.

Tanto en la etapa de gestión de la compañía constructora como en la que ejerce Andaluces o Renfe, el sistema económico que mueve a esta sociedad ferroviaria es el salario que se abona a los trabajadores en periodos concretos de carácter fijo. Su cuantía iba en función del cargo y su totalidad estaba un tanto por encima del resto de otros colectivos proletarios más desfavorecidos debido a la especialización requerida para poder ejercer la actividad ferroviaria.

El sueldo era abonado de distinta forma, según qué época. Desde un principio, el pago era realizado en efectivo y así fue durante mucho tiempo debido a la particularidad de que esa era la manera habitual de abono en cualquier empresa. En el caso del ferrocarril, en el que los puestos de trabajo estaban radicados en lugares alejados de las poblaciones importantes, el personal cobraba mediante la entrega directa que le hacía un contable que viajaba en un vehículo especial que era remolcado por un tren de mercancías que recorriese la línea, con lo que se efectuaba el pago del jornal de los operarios que vivían en las estaciones o las casas de vías y obras repartidas por cualquier punto alejado del trazado. Sólo en los años setenta del pasado siglo se generalizó la dinámica imperante hoy de pagar a través de cheque o ingreso en cuenta, aunque ya, para entonces, la actividad de la línea casi se había extinguido.

Aparte del sueldo, no existía alguna otra manera de ingresos, salvo en los casos muy especiales en los que el ferroviario aportaba a la economía doméstica el producto de un trabajo al margen de ferrocarril. Con respecto a esto, se ha podido observar que algunos operarios ejercieron de carpinteros, herreros, fontaneros, agricultores, guardas o cuidadores de segundas residencias u otros oficios que ya tenían o aprendieron cuando ya habían accedido a su puesto de trabajo a fin de complementar el sueldo. También se han conocido casos en los que expendían en sus domicilios particulares productos de recolección, como miel, o de caza, aunque esto fue muy residual e infrecuente.

Igualmente, algunos miembros de sus familias podían desplegar alguna actividad que estuviese relacionada con el entorno, aunque debido a la particularidad de que las compañías de ferrocarril contemplaban la posibilidad de admitir a los hijos de los trabajadores entre sus nuevos operarios, las nuevas generaciones se incorporaban pronto al mundo laboral tras sentar plaza en un cuartel ubicado en alguna estación importante, con lo que aprendían el oficio y tras ello, eran destinados a sus puestos de trabajo respectivos para pertenecer a la gran empresa en la que había ejercido sus progenitores.

LA REPRODUCCIÓN.

La estructura familiar observada en el noventa y nueve por ciento de los casos conocidos de la línea que nos ocupa era el matrimonio, debido, como ha quedado dicho, a la particularidad del destino casi aislado que se le daba a esta clase trabajadora. En una época marcada por las directrices de un incontrolado aumento demográfico de la Revolución Industrial, las familias numerosas compuestas de seis, siete o más miembros, no eran infrecuentes, aunque en la etapa de retracción motivada por la entrada del país en una sociedad de consumo, lo normal fue la familia nuclear al uso de cuatro o cinco individuos, como mucho, aunque, irregularmente, también era corriente ver el número de almas aumentado con la inclusión de algún pariente más, sobre todo, personas de una cierta edad que carecían de obligaciones laborales.

La cuestión de cómo se ejercía el control de la natalidad en una España en la que los anticonceptivos no sólo no existían, sino que estaban prohibidos debido a la política pronatalicia del estado autocrático, se debe de intuir, ya que no ha podido ser analizada una cuestión tan íntima mediante la pregunta directa a los individuos implicado. Por comparación con el resto de la sociedad, se sabe que el sistema de anticoncepción más frecuente era la eyaculación extravaginal, el uso de preservativos comprados de manera ilegal en lugares concretos e incluso el aborto clandestino, lógicamente, de opción más insólita por los riesgos que comporta. Ya en los años sesenta del pasado siglo, el método Ogino y la píldora anticonceptiva abrieron un marco legítimo que evitó el embarazo no deseado y regularon una natalidad que depende en exclusiva de los implicados.

MODOS DE COBIJO.

Las viviendas de personal son los edificios más versátiles en cuanto a diseño. Excepto las casas unificadas de vías y obras, que no sólo jalonan el trazado sino que podemos ver también en las estaciones, puede decirse que cada una de ellas, responde a un aspecto estético distinto. Prácticamente, no hay dos iguales a pesar de que cuando se

proyecta una línea de ferrocarril se confecciona un mínimo de planos para que los edificios sean construidos en serie a fin de abaratar costes y facilitar la elaboración de presupuestos. Su diversidad, pues, se debe a su paulatina implantación, según se va produciendo la necesidad de aumento de personal.

Los interiores son los lugares donde se nos informa de forma contundente sobre el modo de vida de sus moradores. Los techos, por regla general, están constituidos por una bóveda de arista que les confiere un aspecto de modesta edificación barroca. La cámara de aire creada entre el tejado y el techo debía de proporcionar aire renovado por los dos ojos de buey abiertos al exterior en los calurosos veranos continentales. Las habitaciones no son ni grandes ni numerosas. Hay una estancia común que sirve a la vez de cocina y comedor y algún que otro dormitorio donde debían hacinarse los ocupantes de la casa sin atender a las divisiones propias impuestas por el estatus familiar.

La casa de vías y obras es un buen ejemplo para dar idea del modo de vida de aquella gente. El comedor está provisto de una chimenea donde debía confeccionarse la comida. El tipo de combustible empleado para cocinar y calentarse solía ser leña o carbón vegetal, aunque también la utilización de su vertiente mineral hacen que de un modo clandestino parte de lo transportado acabe en manos de los trabajadores.² El gas butano, servido en la bombona tradicional, cuyo reparto llega hoy a cualquier rincón, aún en los años sesenta, sólo era posible conseguirlo desplazándose hasta los puestos de venta en poblaciones grandes o de cierta importancia como Córdoba, Cerro Muriano, Villaharta, Espiel, Villanueva del Rey o Belmez.

Los escasos utensilios de cocina estarían colocados en las repisas de obra que se disponen a los lados del hogar. Una mesa no muy grande en el centro de la estancia, algunas sillas fuertes y con pocos adornos y unas aguaderas donde reposaban los cántaros que contenían el agua para beber, sería todo el ajuar que debía encontrarse en su interior, además de las fotos familiares iluminadas a mano que colgarían enmarcadas de algún desnudo tabique.

La forma de alumbrarse, en un principio, debía efectuarse mediante candiles alimentados por aceite. La estructura, el concepto y el objetivo de la lucerna romana, se sigue manteniendo a lo largo de los siglos, pero ahora, el utensilio, como corresponde a una época regida por la Revolución Industrial, es un producto de hierro que ha sido manufacturado en una fábrica.

El quinqué y la vela de cera son otras fuentes de iluminación muy antiguas que se usan simultáneamente. Más tarde, el carburo, un artilugio que toma su nombre de la propia fuente de alimentación que le proporciona luz, seguirá empleándose hasta bien entrados los sesenta.

² Ésta debió ser una práctica extendida en el caso de una línea como la que nos ocupa en la que era frecuente el paso de los trenes de carbón provenientes de la cuenta hullera, hasta el punto de que se dictaron unas disposiciones mediante las cuales todo vagón que llevase carbón al descubierto, debía ser rociado con cal para detectar los esporádicos saqueos del personal y poder ejercer así un control más exhaustivo de lo transportado.

Para entonces, el desarrollo del país había hecho que se impusiesen nuevas formas de iluminación. Así, el petróleo sirve de energía a sofisticadas lámparas inspiradas en los principios del quinqué que proporcionan una excelente luz, y más tarde, el gas butano terminará por dar la terna a la expansión paulatina de la electricidad durante los pocos años en que la línea muere lentamente antes de su cierre. Sólo entonces es posible tener algunos de los electrodomésticos a los que nos hemos habituado: frigoríficos, lavadoras, cocinas, televisión, radio, etc. Aún así, la mayoría de las casas aisladas de vías y obras fueron abandonadas en 1974 sin que se les hiciese la acometida de algo tan básico para la vida.

El uso de las viviendas no comportaba el menor coste para el inquilino y su familia, como ha de suponerse, aunque esto no es del todo cierto, ya que si bien no se pagaba alquiler de ningún tipo debido a que los destinos eran impuestos, sin embargo, anualmente se cobraba una peseta a cada operario que ocupase una, lo que a todas luces es una cantidad simbólica que debía descontarse de la nómina de uno de los meses a fin de que las viviendas no adquiriesen ningún tipo de derecho a favor del inquilino.

Otro aspecto indicativo del deseo de mejora de la calidad de vida con respecto a la vivienda es el intento de adornar el entorno con árboles y plantas. Aunque este apartado se refiere al cobijo en exclusiva, se ha creído importante aludir de una manera liviana a esta dimensión del confort humano, puesto que se ha observado *in situ* que la variedad de las especies que el hombre trae consigo es lo suficientemente amplia como para detenerse un tanto en ello.

El implante de los árboles y plantas que se realiza en la línea está condicionado por la disponibilidad de agua y las condiciones isotérmicas, por lo que son ambos hechos los que determinan la proliferación de ciertas especies y la ausencia de otras.

En su intento por marcar límites entre el entorno y el lugar en que se aposenta, el hombre hace una distinción tajante entre ambos mundos. Con la flora que trae consigo pretende exactamente eso: desligarse de la naturaleza que le rodea para crear la suya propia. Así se explica que los géneros arbustivos y arborícolas de que se rodea, difieran profundamente de los que crecen en el ecosistema donde se instala. Las preferencias por cultivar ciertas plantas frente a otras se debe a la disponibilidad de sombra que palien las excesivas horas de sol en los veranos cálidos y prolongados.

Entre las variedades de árboles que podemos ver aún se encuentran el almez, la melia, la robinia, la acacia de tres espinas, el ailanto, la casuarina, el enorme eucalipto, la palmera, el sauce blanco, la morera, el olmo, el precioso chopo de nerviosas hojas y hasta un humilde naranjo y un níspero han podido ser catalogados entre este índice botánico.

INTENTOS DE AUTOSUFICIENCIA.

Allá donde el hombre se instala surge la necesidad de proveerse de lo más básico para hacer frente a una subsistencia, que será más compleja cuanto más desarrollada sea su forma de vida. Se ha de tener en cuenta que el aislamiento era la característica fundamental a tener en cuenta para estudiar a estas comunidades caracterizadas por su

adscripción al ferrocarril, por ello, se ha de considerar que esta circunstancia impedía un normal desarrollo a la hora de proveerse de lo básico como pueda ser comida, ropa, enseres de diversos tipos, material escolar, mobiliario, herramientas, etc.

En enclaves urbanos como Córdoba o de una cierta importancia como Cerro Muriano o El Vacar, el aprovisionamiento de alimentos podía ser realizado a diario sin problema. También, las pequeñas poblaciones como Obejo y La Alhondiguilla, disponían de un punto de venta regular en el que poder encontrar al menos pan diario y artículos de primera necesidad como aceite, legumbres, algunas conservas y fruta. En cambio, en las comunidades de Mirabueno, Los Pradillos, La Balanzona, La Solana, Espiel, Villanueva del Rey y Cabeza de Vaca se debían tener muy mermadas las posibilidades de compra, puesto que su alejamiento de los núcleos habitados así lo imponía. Pero, sobre todo, en lugares como las casas de vía y obras que jalonaban el trazado, a muchas de las cuales ni siquiera se llegaba por veredas abiertas a través del monte bajo, sí que tendrían limitado su acceso a la adquisición no ya diaria, sino semanal de lo más básico.

Si en algunos de estos cuatro niveles de dificultad era difícil o imposible proveerse de lo necesario, supóngase lo que debía ser acceder a alimentos muy perecederos como el pescado. Para paliar esto, el ómnibus que recorría la línea todas las mañanas llevaba enganchado a la cola un vagón acondicionado como frigorífico para suministrar a todas las poblaciones por las que discurría. Si no se efectuaba una parada, se surtía a las familias de las viviendas de vías y obras desde el mismo tren, aprovechando su velocidad escasa.

El problema del abastecimiento no terminaba aquí. Cuando se hacía acopio de alimentos para varios días, su conservación se convertía en un problema verdadero, y no sólo por su carácter perecedero, sino porque había que preservarlos de animales y de insectos. En una época en la que el sistema de conservación mediante el frío era imposible, la comida no sólo debía comprarse en cantidades muy exiguas, sino que había que protegerla del calor y los intrusos y por ello, se solía situar en muebles con puertas dotadas de ventanas a las que se añadía una tela metálica para que se airease el interior e impedir ataques indeseados. Por ello, las viandas que desde siempre habían acompañado al hombre a cualquier punto como el pan, el tocino, el aceite, los frutos secos, el queso, el salazón de todo tipo, etc., tenían carta de naturaleza en la dieta del ferroviario.

En un principio, todas las viviendas o conjunto de ellas disponían de un horno de piedra con el hogar confeccionado con ladrillo refractario que se ubicaba en el exterior a escasos metros de los flancos de las casas. Allí se cocía el pan y otros alimentos. Con el tiempo fueron desapareciendo y tan sólo quedaron los de alguna estación aislada o los de las casas de vías y obras en las que su uso se hacía imprescindible.

Pero, no sólo de pan vive el hombre. Al inicio del último cuarto de siglo XIX las condiciones de manutención de un obrero son algo perentorias y por ello, está obligado, por la carestía económica y la dificultad de abastecimiento, a tener en torno a él una serie de elementos tendentes a completar una alimentación que debía resultar muy primaria desde nuestra perspectiva histórica y por ello se provee de huertos, corrales, zahurdas y gallineros.

Los huertos están contruidos en lugares explanados para impedir que el agua discurra por la pendiente, ya que el regadío, escaso por la situación geográfica, debía ser efectuado de forma onerosa utilizando agua de pozos que había de ser sacada a mano. Patatas, cardos, habas, berenjenas, ajos y cebollas, en primavera, pimientos, tomates, calabazas, pepinos y fruta variada como melón, sandía, ciruelas y melocotones, es casi todo lo que podía cosecharse.

Como un árbol muy corriente que se erigió en los cercados, hay que hacer mención aparte a la higuera, la especie cultivada o la bravía, ya que su sombra era tan apreciada como su fruto. Enormemente resistente al calor y la sequía, aún es posible verlas impertérritas, jalonando todos los asentamientos de la línea, mientras todo lo que construyó el hombre yace en la ruina, como si el tiempo no contase para ellas.

Protegida por una barda de monte bajo que se sujetaba con alambre de espino enrollado a estacas del tamaño de un hombre, la cosecha se guardaba así de los animales herbívoros que merodeaban en torno a las suculentas frutas y hortalizas encerrándola en un recinto cuadrado o rectangular al que se accedía por una puerta tosca.

Aún más cuantiosos son los recintos para animales de todo tipo que hubo a lo largo de la línea. La zona de la sierra siempre ha sido más proclive a la explotación ganadera que a la agricultura, por lo que el modesto gallinero, fue un complemento muy común en cualquier lugar donde estuviese establecida una familia. La carne y los huevos, aportaban las proteínas necesarias a una alimentación que tenía carácter carencial.

Gallinas, pavos y palomas era la avifauna que podía encontrarse en torno a un recinto de tela metálica o traviesas en el que se disponían los comederos y los ponederos, era toda la infraestructura que se necesitaba para tan útiles y agradecidos animales.

Los corrales, de tamaño muy pequeño, están hechos de sólidas traviesas que por su deterioro han sido sustituidas bajo los raíles por otras nuevas. Como siempre, el material reciclado es casi la única opción de quien no dispone de dinero excepto para lo básico o se ve abocado a un modo de vida aislado.

En el mejor de los casos, las ovejas y las cabras eran alojadas en magníficos corrales como los adosados en la parte trasera de los edificios de la estación de Mirabueno, Los Pradillos, La Solana o las casas de personal de El Vacar, pero, no era esto lo corriente, sino la confección artesanal más o menos hábil. A los malolientes cerdos se les disponía en zahurdas un tanto alejadas de las casas. Son poco numerosas porque se ha sabido que la tenencia de esta especie de animal doméstico estuvo prohibida al ferroviario, ya que las condiciones sanitarias en las que vive pueden ser perjudiciales para la salud humana, sin embargo, en los lugares en que han sido vistas corresponden a asentamientos apartados en los que tan sólo vivía una familia.

Finalmente, otra de las formas de obtención de un producto apreciado por el hombre, es la instalación de colmenas para promover el consumo directo de la miel o bien para expenderla. A veces, el inicio de la apicultura se debía al encuentro casual de algún enjambre segregado de una gran colmena alejada que se instalaba convenientemente

para que se desarrollase mediante la variedad de flores que se encuentran en el monte bajo circundante.

Sin embargo, esto no era todo. La recolección de alimentos naturales, como un reducto de las formas de vida de la Revolución Neolítica, aún se realiza en gran medida para completar una manutención que no llega a completar un régimen alimenticio caracterizado por la parquedad. Por ello, las bellotas, para consumo humano y animal; las collejas, tagardinas, alcaparras y vinagreras, que sustituían a algunos alimentos hortícolas; y los madroños, almendras y moras, que se convertían en un sucedáneo de la fruta habitual, eran el producto de algunas de las especies botánicas silvestres que se ofrecían al hombre con una cierta generosidad.

No hay que olvidar que otro complemento necesario a la alimentación es la caza, furtiva o no, para proveer de carne fresca a una despensa que en casi los cien años de existencia de la línea no dispone de los modernos métodos de conservación mediante el frío tan usuales de que pertrechamos hoy nuestras elegantes cocinas.

Por lo expuesto, es fácil deducir que a pesar de la carestía de la vida de un país en desarrollo, la dieta del hombre de la vía y sus familias era eminentemente mediterránea, lo que indica que la alimentación tenía un carácter integral, aunque, como se ha visto, faltaba algún tipo de sustento tan básico para el desarrollo energético como la leche, el pescado y algún otro que era localizado con una cierta perentoriedad debido al aislamiento. A pesar de ello, habría que concretar que las necesidades de autosuficiencia estaban razonablemente solventadas con el conjunto de elementos de abastecimiento cercanos o *in situ* de que disponían.

EL CUIDADO CORPORAL.

La Península Ibérica es un entorno extraordinariamente montañoso si se compara con cualquier otro del resto de Europa. Su condición eminentemente mesetaria y la disposición de sus cadenas montañosas en oposición a los vientos y lluvias que llegan del Atlántico, hacen que éstas se conviertan en barreras que impiden que la lluvia caiga de manera uniforme por todo el territorio. Esa es la causa de la descompensación entre saturación y carencia acuosa que padecen las regiones húmedas y secas.

La prioridad absoluta de disponer de este líquido para el consumo humano se convierte en una condición *sine qua non* cuando se ha de efectuar un aposentamiento individual o colectivo, no sólo como un elemento vital para la existencia, sino también para cualquiera de las muchas actividades naturales o laborales que realiza el hombre.

En los orígenes del tren, la ubicación de cada asentamiento está relacionada con la disponibilidad de agua para el consumo humano y el abastecimiento de los depósitos de las locomotoras que se encuentran en pozos o fuentes conocidas que existen antes del aposentamiento o bien, de la que surge en los afloramientos accidentales que se producían cuando se remozaban las tierras para el tendido de la línea. Son tantas las viviendas de vías y obras ubicadas en las proximidades de manantiales que brotan al lado de la vía, que de ningún modo hay que pensar en que su relación sea algo fortuito.

Si no existía anteriormente un punto de provisión cuando se consuma el asentamiento, suele buscarse el agua en el subsuelo, o bien, se utiliza la que de manera fortuita aparece con la remoción de tierras, por lo que no es raro ver veneros, e incluso pozos, enclavados junto a la vía de cuya presencia dependía la vida familiar o laboral de algún edificio próximo como los veneros de los túneles de Las Albarizas, Las Malagueñas o el del número ocho, la fuente junto a Cabeza de Vaca, los pozos de la casilla de La Almenta o La Solana y de los puntos kilométricos 45,200 y 45,500, ambos entre la Alhondiguilla y Espiel, o los del 56,000 y 59,000, en el trayecto de ésta a Villanueva del Rey, son una muestra de esta simbiosis entre el agua y las casas cercanas y de cómo se aprovechaba un bien tan escaso.

Si en un caso no tan infrecuente no existía el acuífero, se solucionaba llevando el agua hasta el lugar en vagones cisterna que formaban parte de la composición de un mercancías desde los que se trasvasaba el líquido hasta los depósitos y así se paliaba un problema tan acuciante.

Por todo ello, en las viviendas de los ferroviarios, por su construcción antigua, no había la menor instalación de agua corriente y mucho menos termo, por ello, el baño corporal se solía hacer con menor frecuencia que en los tiempos actuales, ya que el aseo diario se suplía con un lavado parcial del cuerpo en palanganas y recipientes amplios.

En el caso del hombre era muy corriente realizarlo en el exterior de la casa, si no hacía un frío excesivo, depositando los útiles necesarios como un barreño, la toalla, el jabón y un pequeño espejo sobre un poyo, una silla o lugar en alto. En cambio, el concepto de pudor que siempre ha acompañado a la mujer impedía que siguiese esas mismas directrices y por ello, a falta de una habitación específica para este menester, el cuidado personal se hacía en los dormitorios, donde solía haber un mueble destinado a lavabo.

Cuando se realizaba el aseo al completo solía emplazarse un baño de zinc en alguno de los dormitorios, al que se añadía agua calentada previamente en la chimenea. El inconveniente de tener que hervirla en barreños pequeños hacía que la cantidad vertida sirviese para más de un individuo, como era el caso de los niños. A éstos, salvo casos especiales, solía sometérseles a un lavado completo en domingos y días de fiesta.

Normalmente, allí, junto al fuego de la chimenea, el lugar más caliente de la casa, sería donde debería realizarse esta operación durante el invierno. Sin embargo, en los días soleados y de calor intenso, el baño de zinc se llenaba por la mañana temprano y se soleaba a lo largo del día. Poco antes de la comida, o bien a primera hora de la tarde, se solía practicar la operación de limpieza corporal³.

Ni siquiera había un simple retrete que dispusiese de una fosa séptica en el que realizar las deposiciones. La circunstancia de vivir en lugares apartados o semirrurales hacía que éstas se realizasen en las habitaciones más íntimas y luego se sacasen las heces al

³ La carencia de un baño no se debía al hecho de estar aislados ni por una cuestión de nivel económico, puesto que una dependencia así es un lujo aún en el siglo XIX. Aquí se generalizan posteriormente, pero su expansión se produce en las grandes ciudades desde las clases altas hacia abajo. Los aparatos sanitarios son incorporados en los lugares más desarrollados como un signo de la calidad de vida, es decir, mucho después de construirse estas viviendas, por lo que el arquitecto que las diseñó no pudo pensar en ello.

exterior en bacines y orinales, algo muy corriente en nuestros modos de vida hasta hace pocas décadas.

En los lugares más poblados, se excavaba una fosa de un metro cúbico que se conectaba a una taza de retrete que se disponía en el interior de una caseta hecha con traviesas o mampostería. Estos excusados solían ubicarse en los corrales para facilitarle a la mujer algo tan elemental en la existencia, ya que el hombre tenía menos escrúpulos para hacerlo en los lugares recónditos del entorno. Las mejoras que se realizaban en este sentido eran por iniciativa y a cuenta de quien las habitaba.

Las aguas residuales son otro capítulo a tener en cuenta. En un principio, y antes de que el uso de los productos químicos se generalizase en nuestro pasado reciente, la contaminación humana al respecto no era un problema que plantease una solución difícil. La tierra, a través de los pozos negros, podía acoger las heces y las aguas residuales de una manera natural. Debe decirse que esta era la solución más extendida y de la que se ha conservado más vestigios en las abandonadas instalaciones de la línea.

LA SALUD.

Cuesta trabajo imaginar una vida sin la posibilidad de ir a la farmacia de la esquina a comprar un calmante para un dolor inoportuno, cuanto más para una emergencia, por lo que se debe suponer que el acceso a la sanidad es otros de los grandes problemas que plantea el aislamiento de las comunidades que nos ocupan.

En Córdoba, Cerro Muriano o Belmez, no había problema debido a la existencia de farmacias. Aunque alejadas de las paradas, también podían comprarse medicinas en lugares de una cierta entidad como Villaharta, Espiel o Villanueva del Rey, sin embargo, en otros puntos, era poco menos que imposible acceder a la venta de un simple fármaco, por lo tanto, el acopio de calmantes o elementos de primeros auxilios era la tónica general seguida en cada casa.

Si se trataba de una urgencia, no había más remedio que esperar al correo que pasaba por la tarde o por la noche, salvo en el tiempo en el que la socialización de los vehículos a motor particulares, ya en los años finales de la línea, dejó obsoleta esta única alternativa. Igualmente, el traslado para hacer una visita al médico para cualquier cuestión de salud también se hacía utilizando los correos descendentes⁴.

No hay que olvidar que en un tiempo en que la sanidad aún no se había generalizado, la sabiduría popular había arbitrado métodos caseros para curar lo curable y por ello, se hacía acopio personal de plantas benéficas para la salud que se guardaban para un caso

⁴ Esta incomunicación puede resultar un problema, incluso, a bordo de un tren que corre entre una estación y otra. El 25 de noviembre de 1955, una mujer embarazada de seis meses volvía a Peñarroya tras visitar al ginecólogo en la capital. Inesperadamente, se puso de parto entre La Alhondiguilla y Espiel. Con el exíguo botiquín del convoy y la ayuda de algunas viajeras vino al mundo una niña prematura que por primer pañal tuvo la capa de uno de los dos guardias civiles que hacían su servicio en el tren. Su apego a la vida possibilitó que se convirtiera en una saludable niña que se llamó Purificación de la Renfe Moruno Cuéllar. Con tal genitivo debe ser la única persona del mundo que tenga en su nombre de pila el de una red ferroviaria. (VÍA LIBRE nº 145; Suplemento *Por toda la red*; Ed. Renfe; Madrid, 1972.)

de necesidad. Así, el poleo, la manzanilla, la tila e incluso alguna bebida alcohólica, no solían faltar para curar una indisposición de estómago, un momento de nervios o un dolor de muelas y hasta el vinagre, mezclado con el barro, podía remediar la dolorosa picadura de un insecto.

LA EDUCACIÓN.

Como se ha apuntado, el aislamiento es lo que define la vida cotidiana de estas pequeñas poblaciones ferroviarias, y bajo ese prisma, debe ser observado cualquier aspecto de su *modus vivendi*. Por ello, algunos rasgos cotidianos para nosotros, debían de resultar para aquella gente extremadamente difíciles de ser realizados. Uno de ellos era la escolarización. Para esto, los niños y niñas acudían a las escuelas próximas a sus hogares si sus padres se encontraban destinados en Córdoba-Cercadilla, Cerro Muriano, Espiel o Belmez, sin embargo, el resto debía de valerse de otros medios si la relativa cercanía a un centro escolar hacía posible su asistencia y el retorno a casa dentro de unos parámetros temporales razonables.

Así, muchos hijos de ferroviarios debían viajar desde su casa hasta varios kilómetros de distancia para poder obtener las enseñanzas oportunas. Esos desplazamientos se realizaban en los propios trenes de pasajeros, en las garitas de los mercancías, en los furgones del Jefe de Tren, e incluso, en los tónderes de las máquinas.

En tiempos más recientes, cuando la escolarización obligatoria comenzó a ser un derecho de ámbito general, las escuelas públicas instaladas en los primeros años sesenta en poblaciones de menor número de habitantes como Obejo y El Vacar acogieron en sus aulas a los niños de esos lugares, entre los que se incluían los hijos de los ferroviarios. Así mismo, no fue del todo extraño en una época en la que el poder adquisitivo aumentó, que muchos jóvenes se desplazasen diariamente a la capital en velomotores de pequeña cilindrada para recibir la instrucción correspondiente.

LOS MODOS DE ENTRETENIMIENTO.

Se debe de tener en cuenta que la dimensión temporal en la que está enmarcado el análisis que se está realizando sobre el ser humano ferroviario, estaba condicionada por unos modos de vida en los que las maneras de entretenimiento venían condicionadas por la tradición.

Lógicamente, si existía un centro de reunión social como la cantina, el personal solía acercarse a ésta para tomar vino o cerveza y dialogar con los conocidos o jugar al dominó, ya que los juegos de cartas y de azar, en general, estuvieron prohibidos en los lugares públicos por el Estado Franquista.

Como reducto de una actividad desempeñada por el hombre desde la Prehistoria, la caza, posiblemente, era lo que más predominaba en el medio agreste como modo de entretenimiento⁵, aunque, curiosamente, algo que era absolutamente general entre la

⁵ A pesar de que anteriormente ya se ha aludido a la caza, se vuelve a contemplar ahora esta actividad como un modo de entretenimiento, ya que antes se ha visto como una necesidad para la subsistencia. Son

gente del campo, los ferroviarios no solían emplearse tan a fondo en ella, tal vez porque su inexperiencia en este campo debido a su procedencia ciudadana así lo predecía.

El cuidado de animales por simple diversión también era una práctica muy común. Como consecuencia directa de la necesidad de cazar, los perros ocupan un puesto preeminente en el escalafón zoológico que acompaña al ferroviario, puesto que no sólo sirven como ayuda debido a su innato sentido de la depredación, sino que le aportan compañía y salvaguarda. Esta relación, que siempre fue una constante desde el final del Paleolítico⁶, sigue estando vigente cuando se trata de comunidades rurales y las estudiadas, a pesar de su adscripción al ferrocarril, no dejan de serlo en gran medida.

Junto a los perros, los gatos también se adoptan como animales de compañía y se destinan a eliminar los numerosos roedores campestres y otros pequeños animales dañinos para el hombre. El resto de la fauna doméstica que el hombre lleva consigo hasta sus asentamientos está integrada casi en exclusiva por canarios, aunque en su destino se hace acopio de jilgueros y verderones de preciosos cantos.

Como en todo el medio rural, los aledaños de las casas y la zona delantera era el lugar idóneo donde podían jugar los niños, hacerse la colada con jabón verde en baños de zinc provistos de lavaderos de madera, practicar los arreglos de los escasos enseres familiares y otras actividades variadas en los días del suave invierno mediterráneo y a la sombra de las parras o las higueras en las largas jornadas del estío, así como recoger sentados de manera plácida algo del fresco de las noches estrelladas del verano.

En la etapa en que la televisión no copaba nuestro tiempo, el diálogo era una actividad común. Así, aquellas mujeres solían bordar, coser o repasar ropa a la sombra en los calurosos días del verano, o tejían jerseys y rebecas para ellas o su familia en los que el sol declina presagiando el otoño a fin de que pudieran afrontar mejor el frío del invierno, a la par que dialogaban sobre los reducidos temas que la incomunicación les imponía.

El cuidado de las plantas con que se adornaba la fachada también era otra de las actividades que se retomaban cuando el cuidado de la casa y de los hijos les dejaba un rato libre. Aún se conserva aquel pequeño pensil triangular colmado de rosales que trepaban por la verja de listones puntiagudos pintados de verde oscuro, que se disponía a uno de los costados del edificio de viajeros de la estación de Obejo. Aunque pocos jardines propiamente dichos pudieron florecer cuando la línea estaba en activo debido a la carencia de agua, allí mismo, la casa de un guardagujas se rodeaba de estas exuberantes plantas que guarecían del sol unos altos eucaliptos. Pero esto no era lo corriente, sino la proliferación de pequeñas plantas que eran regadas con el escaso sobrante del preciado líquido.

las dos dimensiones que pueden adjudicarse al que es sin duda, pese a lo que consideren otros, el oficio más viejo del mundo.

⁶ Recientes investigaciones realizadas en excavaciones de yacimientos prehistóricos aluden inequívocamente a que el perro no fue el primer animal domesticado por el ser humano como desde siempre se había creído, ya que su adopción se hizo hace unos catorce mil años. Mucho antes, el cerdo, y más alejado aún en el tiempo, el caballo, que unió su existencia a la nuestra hace unos veinte milenios, facilitaron al hombre el dominio de un medio que le era adverso.

En cuanto a los arbustos más cultivados, pocos como los dompedros, que esparcían por cualquier lugar las gordas semillas negras que germinaban sin reparos, tanto, que aún hoy suelen verse algunos emergiendo entre el pasto y la maleza en las inmediaciones de las casas abandonadas. Además, los rosales, resistentes a las heladas invernales, también solían ser numerosos en las inmediaciones de las viviendas, aposentados sobre recipientes o en el suelo, así como las macetas de geranios y gitanillas, sembradas sobre tientos o recipientes inservibles de latas de conservas, ollas y otros utensilios de cocina, todavía daban un último uso estético antes de terminar agujereadas por el óxido. Puede que fuesen las plantas más numerosas por su fácil cultivo y porque éste ha estado muy extendido por toda Andalucía y el Mediterráneo desde hace algunos siglos, como corresponde a especies oriundas de zonas subtropicales y templadas.

No cabe duda de que el verde voladizo de la parra sobre la fachada de las casas es uno de los elementos más ferroviarios. Bajo su sombra, muchos grandes hombres debieron meditar y compartir con otros semejantes lo más excelso del pensamiento humano, pero, no hay que remontarse a la Grecia Clásica, ya que liar un cigarrillo a su cobijo debía de ser una experiencia de una placidez inusitada para un operario en periodo de descanso si no fuera porque las inoportunas avispas merodeaban por las uvas...

Los jóvenes, como en cualquier tiempo y lugar, buscaban la compañía de sus semejantes, sin embargo, hay que decir que el acercamiento de los dos sexos no era tan desinhibido como hoy. Muy al contrario, a la mujer no le estaba permitido departir con chicos de su edad, salvo que fuesen conocidos y aún así, solía guarecerse de la mirada paterna para no incurrir en su desaprobación.

En las poblaciones donde existían algunos modos de diversión como el cine, un caso muy infrecuente en el recorrido que sigue esta línea férrea, se acudía a ver una película a alguno de los locales de verano instalados en cualquier espacio cerrado y sin construir. Donde no lo había, el entretenimiento, al igual que en otros miles de pueblos de nuestra geografía, se reducía a ir a esperar el tren de pasajeros a la estación para ver quien iba y quien venía, como puerta que era del lugar en que vivían. Otro de los modos frecuentes de entretenimiento entre los jóvenes, aunque hoy parezca extraño, era pasear...

Las diversiones de los niños y las niñas también estaban marcadas por los juegos tradicionales que desde siempre se habían realizado en grupo. La nota dominante era la absoluta separación de las características de éstos. Había juegos específicos para ellos y exclusivos para ellas. Esta división marcada por los géneros era tan tajante que ni siquiera uno practicado indistintamente por ambos sexos, podía jugarse juntos.

Finalmente, la cuestión de si las vacaciones de los trabajadores era un hecho desde muy antiguo, no ha podido ser determinada en el transcurso de las investigaciones que se han hecho. Tan sólo se ha podido deducir que con el desarrollo de las conquistas de derechos del trabajador, se fueron generalizando y aumentando sus días de duración a lo largo del tiempo, hasta concretarse en el mes de vacaciones que conocemos hoy, en torno a los años sesenta del pasado siglo.

LA RELIGIOSIDAD.

La religiosidad es otro de los aspectos que tampoco ha sido solventado con total resolución, ya que éste es un aspecto completamente ajeno a la condición de trabajador ferroviario, por lo que el asunto entra más en la parte metafísica de cada individuo. De todas formas, no había ningún tipo de práctica religiosa que se realizase en común como misas u oraciones oficiadas exclusivamente para estas comunidades. La asistencia a la iglesia, por otro lado, era una cuestión personal que estaba sujeta a la disponibilidad de un templo en las inmediaciones del asentamiento⁷.

Dentro del ámbito privado, parece ser que la mujer era más adicta que el varón a este tipo de manifestaciones. En una España regida por una forma de gobierno que utilizaba la religión como otra manera más de enculturación, no es extraño que el proselitismo ejercido por la Iglesia calase en los estratos populares, pero si existieron prácticas de cualquier signo es de suponer que se realizasen en la intimidad de los hogares.

Así pues, la enseñanza religiosa que se impartía a las generaciones más jóvenes no debió ser muy acentuada debido al aislamiento.

LA POLÍTICA.

La política era un tema tabú en la etapa de gobierno de la Autarquía, sin embargo, no siempre fue así. Conocido es el baño de sangre en que sumergió a España la eliminación del oponente en los años de la Guerra Civil y en los siguientes. La larga lucha que había comenzado en las postrimerías del siglo XIX de un colectivo numeroso de trabajadores, desembocó en la muerte por fusilamiento de muchos individuos significados con la izquierda cuando sobrevino el momento histórico que comentamos.

Todo esta actividad sindical generó muchas muertes, como se ha dicho, pero quedó abortada, como todo lo demás, cuando tomó el poder el general Franco. Por ello, como en el resto del país, las conversaciones sobre política no se producían jamás y mucho menos, se abría el alma para decir que se era un disidente. Más bien, si se hablaba de este tema, aunque se estuviese a favor de la Autarquía, se invitaba al silencio al contertulio mientras se miraba de reojo hacia los lados.

LA SOCIALIZACIÓN.

Los vínculos existentes entre los miembros de una comunidad ferroviaria solía ser, en la mayoría de los casos, de simple vecindad. La obligatoriedad de desplazarse a un lugar agreste alejado de las comodidades que se les había impuesto debido a la peculiaridad del puesto de trabajo, hacía que los implicados en una relación lo estuviesen sólo en el límite de lo correcto, cuando no por debajo de este horizonte, según qué casos⁸.

⁷ Se da el caso de que en las contadas ocasiones en las que se oficiaron misas en una pequeña capilla de la Estación de Obejo, en la que quien suscribe pasó los veranos de sus primeros dieciocho años, jamás participó ninguno de los miembros de las familias ferroviarias.

⁸ Un ejemplo de una relación destructiva entre dos ferroviarios se encuentra en un hecho aislado ocurrido en la estación de Obejo en el inicio de los años setenta. Dos guardagujas destinados allí tuvieron una discusión tan fuerte por motivos no conocidos que incluso llegaron a las manos. El agredido, un hombre

Por lo que se ha preguntado a varios individuos, las relaciones interpersonales en cualquiera de los grupos de edad eran frías. Ya se ha apuntado en otros apartados que la necesidad obligaba al trato de una manera inequívoca, sin embargo, el trajín de destinos solicitados hacía que se retrajese el personal ante unas relaciones que tenían los años contados y por ello, no se estrechaban lazos de amistad.

Con el jefe existía una relación de acatamiento ya que era él quien podía dar un informe de una negligencia, una mala actitud en el trabajo o un comportamiento inadecuado.

Por otra parte, no había más fiestas que celebrar entre ellos que las que hubiese en los pueblos o ciudades donde estaban asentados. Aún así, en Nochebuena se ha sabido que en algunos puntos de la línea se reunían en torno a candelas hasta la hora de la cena.

Con respecto a las relaciones desplegadas entre los habitantes de la zona y los ferroviarios y sus familias, la conexión era de obligada cercanía, aunque en algunos casos como ocurría en Obejo o Cerro Muriano en los que éstos se mezclaban temporalmente con una población flotante de veraneantes de mayor poder económico y por lo tanto de estructuras muy compactas, la relación era absolutamente inexistente, salvo coyunturas muy extrañas.

LAS RELACIONES CON EL EXTERIOR.

Las relaciones con el exterior en un lugar alejado y en un tiempo en que los medios de masas eran realmente insuficientes, no eran fáciles. Únicamente la presencia de la radio, donde existiese una red eléctrica, permitía saber lo que el poder deseaba que se supiese mediante el *Diario Hablado* de Radio Nacional, omnipresente informativo que polarizaba todas las ondas del país desde las dos a dos y media del mediodía y desde las diez a diez y media de la noche.

Los puntos de venta de periódicos no se implantaban por entonces en pequeños reductos semiurbanos como los que jalonan la mayor parte de la línea y por ello, no se accedía a esta parcela ineludible en nuestro mundo actual.

Por otro lado, la alfabetización progresiva de la sociedad española a partir de los años treinta, permitió que el correo también fuese un medio de contacto con el exterior. Normalmente, como se trata de lugares tan pequeños en los que no existía ni siquiera una infraestructura viaria a la que llamar calles o plazas, las cartas y paquetes se dejaban en lugares específicos dentro del edificio de viajeros y cada cuál iba a mirar si había algo para sí. Algunas veces, se hacía cargo de la correspondencia, a falta de un cartero, alguna persona conocida de la localidad que tuviese la confianza de todos y que hiciese gala de una cierta relevancia entre la población. Al menos, en Obejo, se conoce que,

de vida intachable y buena persona, fue quien llevó la peor parte en una pelea desigual debido a que su oponente era realmente corpulento. Cuando el hijo lo supo, esperó a la noche y se escondió en una de las garitas de la zona de agujas que el compañero de su padre debía cambiar para dar paso a un tren. Aprovechando la oscuridad, la hora y la lejanía de la estación, el joven le pegó tan fuerte que le tiró al suelo y le dio con una piedra en la cabeza repetidamente. Escondió el cuerpo, cambió la aguja para permitir el paso del convoy y se subió a uno de los vagones de mercancías sin ser visto. Se bajó en Cerro Muriano y se dirigió al cuartel de la Guardia Civil para entregarse porque había “matado a un hombre”. Puesta la investigación en marcha, se supo que su contrincante sólo estaba malherido.

además de en la estación, la correspondencia se le dejaba al dueño del único establecimiento de comestibles y bebidas existente, donde debían de acudir forzosamente todos los vecinos a diario y así se distribuía.

Otro medio de comunicación con el resto del mundo fue la transmisión oral, sobre todo, en un lugar de llegada o de paso de viajeros que trían consigo noticias de cualquier tipo, pero, con la llegada de la radio, la televisión fue distinto, ya que los medios de comunicación de masas incidieron notablemente en nuestras vidas.

A pesar de tener una reducción en el precio del billete, viajar en el tren para los ferroviarios no era muy frecuente, salvo en el desempeño de sus obligaciones laborales o en caso de necesidad. No hay que olvidar que deambular por placer era una actividad que sólo le estaba reservada a unos pocos elegidos.

Lo que verdaderamente posibilitó la interacción con el exterior fue la socialización de los medios de locomoción particulares. Según qué época, la bicicleta fue el primer vehículo que estuvo al alcance de los trabajadores. Luego, los pequeños velomotores y más tarde, el coche, sobre todo los modelos utilitarios popularizados durante los sesenta. Se ha dicho ostensiblemente que los ferroviarios y sus familias ocupaban viviendas que no les pertenecían. Sin embargo, en los años sesenta, como ocurrió con el resto de los trabajadores del país, se comenzó a hacer acopio de viviendas urbanas de las que fueron propietarios. Por tanto, su vida ya no estaba indefectiblemente unida al lugar en el que trabajaron y así, afortunadamente, dividieron su existencia entre dos mundos. Con ello, siguieron dependiendo del tren, pero algo menos...

BIBLIOGRAFÍA.

- AA. VV. (1994): *Diccionario de términos ferroviarios*. Renfe. Madrid.
Allen, P.; Wheeler, R. (1987): *Vapor en la sierra*. Aldaba. Madrid.
Aranguren, J. (1992): *Automotores españoles 1906-1991* Autoedición. Madrid.
Day, J. R. (1970): *Trenes*. Bruguera. Barcelona.
Fernández López, J. (1987): *El ferrocarril de La Robla*. Aldaba. Madrid.
Fernández Sanz, F. (1982): *La construcción de locomotoras de vapor en España*. Estudios Ferroviarios. Madrid.
Ferrer i Hermenegildo, V. (1983): *Señales ferroviarias*. Técnica y Docum. Barcelona.
Gómez Mendoza, A. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España 1855-1913*. Alianza. Madrid.
Gómez Martínez, J.; Coves Navarro, J. V. (1994): *Trenes, cables y minas de Almería*. Instituto de Estudios Almerienses. Almería.
Hamilton Ellis, C. (1981): *Historia de los trenes*. R. Torres. Barcelona.
Hollingsworth, B.; Cook, A. (1997): *El gran libro de los trenes*. Renfe. Madrid.
López García, M. (1984): *Las estaciones de ferrocarril en España*. Renfe. Madrid.
Maristany, Manuel (1973): *Adiós viejas locomotoras*. Casademont. Barcelona.
Marshall, L. G. (1987): *Los tiempos del vapor en RENFE*. Aldaba. Madrid.
Monreal y Caballero (1959): *Circulación de trenes*. Autoedición. Madrid.
Nogues, J. (1948): *Unificación de las señales fijas de la vía*. Renfe. Madrid.
Moreno, J. (1986): *Prehistoria del ferrocarril*. Renfe. Madrid.
Wais, F. (1967): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Renfe. Madrid.