

## X Congreso

# Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

## Sesión VI. Patrimonio Cultural Ferroviario.

### El poblado ferroviario de La Encina. Patrimonio en riesgo y ciudadanía en acción

---

VANESA GARCÍA LÓPEZ DE ANDÚJAR  
Universitat de València  
vanesa.garcia@uv.es

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).\*\*

**Resumen:** El poblado ferroviario de La Encina, único “poblado ferroviario puro” de la Comunidad Valenciana y uno de los catorce conservados en España, constituye un enclave de alto valor patrimonial actualmente en situación de riesgo. Surgido en 1863 como nodo estratégico, su declive se debe a la modernización del sistema ferroviario. Frente a este proceso, la comunidad local ha desarrollado una trayectoria sostenida de iniciativas orientadas a la conservación, difusión y reconocimiento de su patrimonio. Este trabajo analiza dichas dinámicas y su culminación en el proyecto *El eco del vapor*, destacado a nivel europeo, poniendo en valor el papel de la ciudadanía como agente patrimonial activo.

**Palabras clave:** patrimonio ferroviario; participación ciudadana; comunidad patrimonial; European Heritage Days Stories, conservación del patrimonio

---

## INTRODUCCIÓN / INTRODUÇÃO / INTRODUCTION

El patrimonio ferroviario constituye uno de los testimonios materiales e inmateriales más relevantes de los procesos de industrialización y modernización del territorio en Europa. Sin embargo, en las últimas décadas, numerosos enclaves ferroviarios han experimentado procesos de abandono, transformación o pérdida,

especialmente en contextos rurales o periféricos, donde la desaparición o reducción de la actividad ferroviaria ha conllevado una desarticulación progresiva de los sistemas sociales, económicos y culturales vinculados a ella. En el caso español, los denominados poblados ferroviarios “puros” ocupan una posición especialmente frágil: nacidos al margen de núcleos urbanos preexistentes y vinculados exclusivamente a la actividad ferroviaria, su supervivencia ha dependido históricamente de la continuidad de esta función (Cuéllar, Jiménez y Polo, 2006). La Fundación de los Ferrocarriles Españoles contabiliza únicamente catorce de estos conjuntos conservados en España (Cuéllar, Jiménez y Polo, 2006), lo que convierte a cada uno de ellos en un testimonio difícilmente sustituible de la cultura industrial de finales del siglo XIX y gran parte del XX.

El antiguo poblado ferroviario de La Encina constituye un caso paradigmático en este contexto. Convertido hoy en un barrio de la ciudad de Villena (Alicante), pese a encontrarse a unos 20 km de su núcleo urbano, es actualmente el único ejemplo de esta tipología en la Comunidad Valenciana. Su construcción comenzó en 1863 y llegó a convertirse en uno de los principales nudos ferroviarios del país. Durante más de un siglo, su desarrollo estuvo estrechamente ligado a la actividad ferroviaria, configurando una identidad colectiva profundamente arraigada en este legado. La progresiva modernización del transporte y la reorganización del sistema ferroviario redujeron su funcionalidad, dando lugar a un proceso de declive que se traduce hoy en una doble situación de riesgo: por un lado, el deterioro físico de su patrimonio arquitectónico; por otro, la pérdida progresiva de la memoria asociada a las generaciones vinculadas al ferrocarril.

A pesar de todo, la comunidad que habita La Encina ha desarrollado, a lo largo de su existencia, un conjunto diverso pero sostenido de iniciativas orientadas a la conservación y difusión de su patrimonio. Estas acciones, impulsadas en gran medida desde el ámbito vecinal, evidencian la existencia de una comunidad patrimonial en el sentido definido en el Convenio Marco del Consejo de Europa sobre el Valor del Patrimonio Cultural para la Sociedad (Consejo de Europa, 2005): un colectivo que reconoce determinados valores culturales como parte de su identidad y asume un papel activo en su conservación y difusión.

Este artículo revisa la sucesión de iniciativas ciudadanas que han contribuido a visibilizar, documentar y conservar el patrimonio ferroviario de La Encina, prestando especial atención a su capacidad para generar reconocimiento institucional en un contexto de escasa intervención pública. El recorrido culmina con el proyecto *El eco del vapor*, distinguido en 2025 con el premio *European Heritage Days Stories* del Consejo de Europa, que sintetiza y amplifica dinámicas previas mediante el uso de metodologías participativas y herramientas digitales. A partir de este caso, se propone reflexionar sobre el papel de la ciudadanía como agente patrimonial en contextos de vulnerabilidad y sobre las condiciones y límites de transferibilidad de este tipo de modelos a otros enclaves de patrimonio industrial, y específicamente ferroviario, en riesgo.

## 1. BREVE HISTORIA DEL POBLADO FERROVIARIO DE LA ENCINA

La Encina se localiza en una depresión estratégica en el límite entre Castilla-La Mancha y la Comunidad Valenciana, lo cual históricamente ha facilitado las comunicaciones entre la Meseta Central y los corredores de los ríos Vinalopó y Cànyoles. Esta función como punto de conexión territorial, ya existente antes de la llegada del ferrocarril, se reforzó y adquirió una nueva dimensión con la implantación de la red ferroviaria (García, López y Laumain, 2022).

En un espacio donde apenas existían algunas casas de labor dispersas, a los pies del cerro del Rocín y próximo a la Venta de La Encina, se construyó en 1863 la estación ferroviaria como punto de enlace y transbordo entre las líneas Madrid–Alicante y Madrid–Valencia. Este nodo dio lugar a un asentamiento cuya existencia dependía exclusivamente de la actividad ferroviaria (Esteve y Esparcia, 1991; Cuéllar, Jiménez y Polo, 2006).

El crecimiento del poblado fue progresivo y estrechamente vinculado a las necesidades operativas del sistema ferroviario. A lo largo de las décadas se fueron incorporando infraestructuras técnicas, equipamientos y viviendas destinadas al personal, dando lugar a un conjunto funcionalmente organizado en torno al trabajo ferroviario. La documentación conservada permite identificar algunos hitos relevantes en la configuración del poblado y su patrimonio: la reconstrucción del

edificio de viajeros en 1877 tras su destrucción durante las guerras carlistas (Más, 2012), la construcción del Pabellón del Norte en 1890 como conjunto residencial vinculado a la compañía ferroviaria Caminos del Norte, o la instalación en 1913 de un depósito de agua destinado tanto al abastecimiento doméstico de las viviendas ferroviarias como al funcionamiento de las locomotoras de vapor (Esteve y Esparcia, 1991).

Durante el siglo XX, la evolución tecnológica del ferrocarril implicó adaptaciones en las infraestructuras existentes, como la sustitución en 1929 del puente giratorio original por otro de mayores dimensiones (23 m) en respuesta al aumento del tamaño de las locomotoras, que permanece en pie en la actualidad.<sup>1</sup> Posteriormente, en la década de 1960, RENFE completó la configuración del poblado con la construcción del barrio de las 64 viviendas, concebido como una colonia para los trabajadores y que, desde su origen, contaba con servicios básicos como agua y luz, lo que refleja una fase más avanzada de planificación residencial vinculada al sistema ferroviario.

El declive del poblado se inició con la desaparición del sistema de transbordo tras la unificación de las compañías ferroviarias y se acentuó con los procesos de modernización y reorganización del transporte. La progresiva pérdida de funcionalidad de sus infraestructuras derivó en un descenso continuado de la actividad y de la población, que en la actualidad se sitúa en poco más de un centenar de habitantes, en su mayoría descendientes de las familias ferroviarias originales.

Este proceso histórico permite comprender La Encina, además de como un enclave ferroviario, como un asentamiento cuya evolución, desde su origen funcional hasta su situación actual de declive, refleja de forma paradigmática las transformaciones del sistema ferroviario en España. Su desarrollo, principalmente dependiente de la actividad ferroviaria, explica la actual situación de vulnerabilidad del conjunto, mientras que la persistencia de una comunidad vinculada a este legado constituye uno de sus principales rasgos de singularidad.

---

<sup>1</sup> Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-9-1-1-1-I-0057-0004, *Proyecto de sustitución de puente giratorio de máquinas tipo de 14 m de diámetro por otro de 23 m en la estación de La Encina*, 4 de octubre de 1929.

## 2. ESTRUCTURA URBANA, ARQUITECTURA Y ESTADO DE CONSERVACIÓN.

El conjunto se caracteriza por un marcado carácter industrial ferroviario que impregna tanto las edificaciones como la estructura urbana. Su morfología está fuertemente condicionada por la infraestructura ferroviaria, que organiza tanto la disposición espacial como la experiencia cotidiana del lugar. Las vías y sus haces de catenarias actúan como elemento de fractura, generando dos ámbitos diferenciados y evidenciando un desarrollo urbano desigual (Figura 1). Esta fractura se ha visto reforzada en la actualidad tras el cierre de la conexión peatonal entre ambas partes del poblado por motivos de seguridad, intensificando la separación funcional y social del conjunto.

*Figura 1. Vista general de La Encina, marzo 2026*



Autora: Vanesa García López de Andújar

Desde el punto de vista arquitectónico, el poblado presenta una tipología diversa pero coherente, directamente vinculada a las necesidades operativas y residenciales del sistema ferroviario. El edificio de viajeros constituye la pieza central del conjunto, con una configuración singular “en isla”, rodeado por vías y andenes a ambos lados. A su alrededor se disponen edificaciones auxiliares, como la estafeta postal y los antiguos aseos, junto a equipamientos como el almacén de vías y obras y las antiguas escuelas, ambos localizados al norte de las vías.

El tejido residencial refleja las distintas etapas de desarrollo del poblado y la coexistencia de modelos empresariales diversos. Se identifican dos bloques de viviendas promovidos por la compañía MZA, otros construidos por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte y, finalmente, el barrio de las 64 viviendas, levantado por RENFE en la década de 1960. Esta coexistencia de tipologías residenciales permite entender el conjunto como un espacio donde se materializan distintas formas de organización del hábitat vinculadas al sistema ferroviario.

Completan el conjunto dos depósitos de agua: uno cilíndrico, el más antiguo, situado en la zona central del poblado, y otro de planta octogonal, asociado al barrio de RENFE, y el puente giratorio, elemento de especial singularidad cuyo foso de grandes dimensiones constituye un testimonio relevante de la ingeniería ferroviaria (Figura 2). En su conjunto, el poblado mantiene una fuerte identidad material e histórica, en la que persiste la impronta del trabajo ferroviario en sus formas construidas.

El estado actual de conservación del conjunto es desigual. Las edificaciones residenciales mantienen en gran medida su uso original y han sido objeto de intervenciones de mantenimiento por parte de sus propietarias y propietarios, lo que ha permitido preservar en términos generales el carácter del poblado. En contraste, las construcciones de uso terciario e industrial presentan un avanzado estado de deterioro: el edificio de viajeros apenas tiene una sala en uso, y el resto del conjunto histórico muestra patologías graves, como hundimientos de cubierta, pérdida de carpinterías, daños estructurales y presencia de grafitis, consecuencia directa de la falta prolongada de mantenimiento.

*Figura 2. Puente giratorio con la población de fondo, marzo 2026*



Autora: Vanesa García López de Andújar

Desde el punto de vista normativo, el PGOU de Villena aprobado en 1992 y todavía vigente, otorga al conjunto una protección ambiental que reconoce su carácter representativo y su vinculación con la historia local, mientras que la estación cuenta además con ficha de protección documental.<sup>2</sup> En 2021, por encargo del Ayuntamiento de Villena, se elaboró la documentación técnica necesaria para incoar la declaración como Bien de Relevancia Local (BRL) de los principales elementos industriales del conjunto, que fue presentada ante la administración autonómica y continúa pendiente de resolución.<sup>3</sup>

Más allá de sus valores arquitectónicos e históricos, La Encina presenta una dimensión identitaria que resulta inseparable del análisis patrimonial. La mayor parte de la población actual descende de las

<sup>2</sup> <https://www.villena.es/wp-content/uploads/2014/10/Memoria-PGOU-1.pdf>

<sup>3</sup> La prensa local recogió en 2023 la declaración del conjunto como BRL, si bien en el momento de redacción de este artículo el procedimiento administrativo no ha concluido formalmente

familias vinculadas al ferrocarril, lo que ha favorecido la continuidad de una memoria colectiva asociada a los espacios, los objetos y las prácticas del trabajo ferroviario. La persistencia de estos vínculos entre población, territorio y patrimonio resulta especialmente significativa porque buena parte de la comunidad continúa habitando el espacio que identifica como propio, integrando de forma directa los valores materiales e inmateriales en la experiencia cotidiana del lugar.

### **3. LA COMUNIDAD COMO AGENTE PATRIMONIAL: UNA TRAYECTORIA DE MÁS DE MEDIO SIGLO**

Para comprender la dimensión identitaria del patrimonio ferroviario en La Encina, es necesario situar las iniciativas recientes en el marco de una trayectoria de implicación comunitaria que se remonta, al menos, a mediados del siglo XX. Lejos de constituir un fenómeno reciente, el vínculo entre la población y su patrimonio ferroviario se ha construido de forma progresiva a través de prácticas sociales, culturales y materiales.

A lo largo de los años, la población fue conformando su aspecto e identidad más allá del ámbito estrictamente laboral. Uno de los primeros ejemplos en esta trayectoria fue la creación del Ferroclub en 1966, en un momento en el que la actividad ferroviaria del nudo todavía mantenía una notable intensidad. En aquel momento, un grupo de jóvenes vecinas y vecinos fundó esta asociación cuyo nombre hacía honor a la vida ferroviaria de la localidad y que se integró en la red nacional de Teleclubs (Esteve y Esparcia, 1991: 124-125). Su evolución y posterior transformación hacia el actual Centro Cultural El Rocín, que aún conserva la placa del Teleclub en su fachada, permiten trazar una línea de continuidad entre las formas de sociabilidad vinculadas al ferrocarril y las estructuras culturales contemporáneas.

En esta misma línea, la utilización de materiales ferroviarios como raíles, traviesas y tirafondos en la reconstrucción del retablo de la iglesia en 1968 constituye un ejemplo significativo de integración del imaginario ferroviario en los espacios simbólicos de la comunidad (Esteve y Esparcia, 1991).

Son muchos los ejemplos de este tipo existentes a lo largo de los años. A partir de la década de 1980, se documentan iniciativas de carácter más orientado a la conservación material del patrimonio. La recuperación del antiguo kiosco de la estación, trasladado y restaurado mediante trabajo vecinal tras su desmantelamiento (Comisión de fiestas de La Encina, 2014), ilustra una forma de intervención espontánea que, aunque ajena a los procedimientos habituales de la conservación patrimonial institucional, resulta efectiva en términos de conservación y continuidad de uso. En paralelo, la instalación progresiva de elementos ferroviarios en el espacio público, como señales, una báscula o un monumento de La Encina a sus ferroviarios, configura un paisaje cargado de referencias materiales que actúan como soporte de la memoria colectiva.

Estas prácticas tienen su réplica en el ámbito doméstico y social actual. La presencia habitual de objetos ferroviarios como faroles, uniformes, documentos o fotografías en las viviendas particulares y en espacios comunitarios como el Centro Cultural El Rocín o el Círculo Encinense Recreativo expresa una forma de memoria colectiva integrada en los hábitos y en el sentido de pertenencia de quienes habitan la población.

Sobre este sustrato de implicación continuada se desarrollan, a partir de la segunda década del siglo XXI, una serie de iniciativas que incorporan progresivamente metodologías más estructuradas y respaldo técnico. La jornada organizada en 2018 por la Asociación de Vecinos de La Encina y la Asociación del Patrimonio Industrial Valenciano (APIVA) constituye un punto de inflexión en este proceso, al articular por primera vez un espacio de encuentro formal entre comunidad, especialistas y administración local.<sup>4</sup> Se podría decir que esta iniciativa marcó el inicio de una fase en la que la acción comunitaria comienza a operar no solo en el ámbito local, sino que también intenta llegar al plano institucional.

En los años siguientes, las actividades de didáctica enfocadas a la infancia sobre el paisaje cultural desarrolladas en el marco del Día Internacional de los Monumentos y Sitios (2019) y la mesa de

---

<sup>4</sup> Levante EMV (5/8/2018). <https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2018/08/05/visita-valenciana-patrimonio-ferroviario-encina-11865776.html>

participación “¿Y ahora qué?” (2021) consolidan una metodología basada en la participación intergeneracional y la reflexión colectiva sobre el futuro del patrimonio local (García, López y Laumain, 2022). Estas experiencias introducen un cambio cualitativo relevante: el paso de prácticas de conservación directas a procesos de patrimonialización más complejos, en los que la comunidad interpreta, debate y proyecta el futuro de su patrimonio. Las conclusiones elaboradas por la infancia que participó en la jornada de 2021 recibieron ese mismo año el premio *European Heritage Makers* del Consejo de Europa en la categoría de cinco a once años (European Heritage Days, 2021), el primer reconocimiento externo de envergadura que recibía la población y que, en cierto modo, sirvió como elemento de legitimación de la comunidad como agente patrimonial.

En paralelo, se avanza en el ámbito de la protección formal, tal y como se ha expuesto previamente, con la redacción, en 2021, de la documentación necesaria para la declaración como Bien de Relevancia Local de los principales elementos del conjunto (ARAE Patrimonio y Restauración, 2021). La coexistencia de este proceso administrativo con el imparable deterioro físico del patrimonio pone de manifiesto el desfase existente entre los tiempos institucionales y la urgencia de la conservación.

En 2023, en el marco de las Jornadas Europeas del Patrimonio, se impulsó una iniciativa de carácter distinto, mediante la creación de una instalación efímera y participativa en el espacio público del poblado (Figura 3), financiada a través de la convocatoria de Propuestas Culturales de Arte, Ciencia, Tecnología y Sociedad de la Universitat Politècnica de València, y concebida para provocar una reflexión colectiva sobre el valor del patrimonio local y la urgencia de su conservación (European Heritage Days, 2023a).

La instalación implicó a residentes de distintas generaciones en un proceso que combinaba la dimensión estética con la reivindicativa, yendo más allá de la mera conservación y documentación, generando nuevas formas de interpretación y experiencia que constituyen el germen del último proyecto llevado a cabo en la población hasta hoy.

**Figura 3. Resultado de la instalación participativa realizada en 2023**



Autora: Vanesa García López de Andújar

Este recorrido florece en el proyecto *El eco del vapor*, reconocido en 2025 por el Consejo de Europa y cofinanciado por la Unión Europea en el marco de las *European Heritage Days Stories* (European Heritage Days, 2025). Lejos de constituir una iniciativa aislada, el proyecto sintetiza una trayectoria previa de implicación comunitaria, y podría, por lo tanto, entenderse como la formalización de una comunidad patrimonial que, a lo largo de décadas, ha desarrollado capacidades propias para la identificación, conservación y transmisión de su patrimonio. La importancia del galardón es tanto práctica, pues ofrece una dotación económica para la realización de actividades dentro de un programa patrimonial predefinido, como simbólica: tras una larga etapa de abandono y desinterés por parte de las administraciones responsables, el reconocimiento de un organismo de la entidad del Consejo de Europa actuó como validación externa de un proceso que la propia comunidad ya consideraba valioso, pero que hasta entonces había tenido dificultades para proyectarse más allá de sus fronteras locales.

#### **4. EL ECO DEL VAPOR: UN PROYECTO DE COMUNIDAD PATRIMONIAL A ESCALA EUROPEA.**

El proyecto galardonado fue presentado a la convocatoria europea con una historia que comenzaba con una frase que condensa con precisión la identidad del lugar: "La Encina nació con el silbido de un tren" (García López de Andújar, 2026). Más que un punto de llegada, el reconocimiento europeo actúa como catalizador de una nueva etapa caracterizada por la sistematización de prácticas previas y su proyección a escalas más amplias. Así, el proyecto se estructura en torno a tres ejes vertebradores: conservación, difusión y trabajo en red, que se materializan en acciones concretas orientadas a distintos públicos, pero que comparten una misma premisa: situar a la comunidad en el centro del proceso patrimonial.

La primera línea de actuación se articula a través del diseño de un juego de aventura o escape-room al aire libre que recorre los principales elementos del patrimonio ferroviario del poblado. Esta herramienta combina la exploración física del espacio con narrativas históricas y dinámicas lúdicas, incorporando tecnologías digitales como códigos QR y testimonios orales grabados de antiguos trabajadores del ferrocarril. Más allá de su dimensión recreativa, este elemento permite descubrir el patrimonio ferroviario local in situ, facilitando una experiencia interpretativa accesible y potencialmente transferible a otros contextos.

En paralelo, se desarrolló un sistema de paneles interpretativos instalados en los edificios más representativos del poblado. Cada uno de ellos incluye representaciones gráficas, textos explicativos y enlaces digitales que amplían la información disponible. A diferencia del escape-room, cuya participación es intencional y guiada, los paneles ofrecen una capa de interpretación accesible de forma autónoma, permitiendo una lectura continua del conjunto independientemente de la participación en actividades específicas.

La combinación de ambos dispositivos configura una estrategia de aproximación al patrimonio que articula distintos niveles de acceso en función de los intereses de las personas participantes y que, más allá de la experiencia gamificada puntual, refuerza la presencia del discurso patrimonial en el espacio cotidiano del poblado.

La segunda línea se centra en el patrimonio mueble y en la recuperación de memorias vinculadas al ámbito doméstico. A través de talleres participativos y procesos de formación básica desarrollados a lo largo de varias sesiones (Figura 4), la comunidad ha conceptualizado y definido su propio museo virtual comunitario y ha comenzado a seleccionar, documentar y compartir objetos, documentos, fotografías y testimonios que hasta ahora permanecían en el ámbito privado. Este proceso ha dado lugar a un inventario digital en crecimiento, concebido como base para un futuro museo virtual comunitario. Más allá de los resultados cuantitativos: más de ochenta elementos catalogados, ocho testimonios orales registrados y centenares de documentos digitalizados, esta iniciativa plantea una cuestión relevante: la transición de objetos personales hacia su consideración como patrimonio colectivo, lo que implica procesos de legitimación, selección y reinterpretación que exceden el ámbito técnico de la catalogación.

*Figura 4. Foto grupal tras jornada participativa en marzo de 2026*



Autora: Vanesa García López de Andújar

La tercera línea de actuación aborda la dimensión europea y relacional del patrimonio mediante el establecimiento de vínculos y alianzas nacionales e internacionales. La incorporación de La Encina a la European Route of Industrial Heritage (ERIH) en 2026 inscribe al poblado en uno de los marcos de referencia del patrimonio industrial europeo más reconocidos. Esto, junto con los contactos establecidos con instituciones como ADIF o el Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, sitúa el caso en un marco más amplio de intercambio de conocimiento y colaboración institucional.<sup>5</sup> Este proceso se concreta, además, en experiencias de colaboración directa, como el encuentro celebrado en Novi Sad con la plataforma de estudios culturales CULTstore, previamente reconocida en el marco de las *European Heritage Days Stories* (European Heritage Days, 2023b), que permitió contrastar metodologías, compartir buenas prácticas y explorar posibles líneas de colaboración futura, reforzando la dimensión transnacional del proyecto.

La principal aportación de *El eco del vapor* reside en su capacidad para articular y proyectar a una escala más amplia las dinámicas comunitarias en torno al patrimonio ferroviario de La Encina. La iniciativa ha permitido consolidar redes de colaboración, reforzar la visibilidad del conjunto y generar nuevos recursos para la interpretación y transmisión de su patrimonio. Sin embargo, su desarrollo también ha puesto de manifiesto algunos límites inherentes a este tipo de iniciativas: su dependencia de la implicación voluntaria de la comunidad, la falta de recursos económicos estables y la necesidad de una mayor coordinación con las administraciones responsables para garantizar la conservación material del patrimonio local.

## CONCLUSIONES

El caso de La Encina pone de manifiesto una problemática recurrente en la gestión del patrimonio ferroviario en España: el desfase entre la implicación sostenida de las comunidades locales y la lenta o inexistente respuesta institucional ante el deterioro patrimonial. A pesar de contar con figuras de protección urbanística y con procesos administrativos en curso para su declaración como Bien de Relevancia

---

<sup>5</sup> <https://www.erih.net/i-want-to-go-to-where/site/poblado-ferroviario-de-la-encina>

Local, el deterioro de las infraestructuras del poblado continúa avanzando sin que las distintas administraciones y entidades responsables desarrollen una estrategia activa de actuación. Esta situación, aunque no excepcional, resulta especialmente significativa en La Encina por la capacidad de la comunidad local para sostener, durante décadas, iniciativas de conservación, recuperación y difusión patrimonial.

El análisis desarrollado en este artículo permite identificar estas iniciativas como un proceso de acción ciudadana capaz de generar efectos tangibles tanto en su patrimonio material como en la salvaguarda de memorias y vínculos identitarios asociados a la cultura ferroviaria. A lo largo de varias décadas, la comunidad ha desarrollado prácticas que abarcan la conservación material, la generación de actividades culturales, la apropiación simbólica del espacio o la recopilación de testimonios, entre otras, lo que configura un modelo de acción alineado con los principios del concepto de comunidad patrimonial.

En este contexto, el proyecto *El eco del vapor* representa la formalización más reciente de este proceso y funciona como un modelo estructurado de acciones en torno al patrimonio local. Más allá de sus resultados concretos, el proyecto evidencia la capacidad de este tipo de iniciativas para generar redes de colaboración, ampliar la visibilidad del patrimonio y reforzar su legitimidad social. No obstante, el caso también pone de relieve los límites de la acción comunitaria cuando no va acompañada de una intervención institucional efectiva, ya que la implicación ciudadana difícilmente puede sustituir las responsabilidades que corresponden a las administraciones en materia de conservación y gestión patrimonial.

Por último, el modelo desarrollado en La Encina ofrece elementos de interés para otros contextos de patrimonio industrial en situación de vulnerabilidad, especialmente en relación con la capacidad de las comunidades locales para sostener iniciativas patrimoniales a largo plazo y proyectarlas más allá del ámbito local mediante su conexión con redes y programas de escala europea.

No obstante, su replicabilidad no puede entenderse como automática, ya que depende de factores específicos como la existencia de una

comunidad cohesionada, la continuidad generacional y la presencia de un fuerte vínculo identitario con el patrimonio. En este sentido, más que un modelo cerrado, el caso de La Encina debe interpretarse como un marco de referencia adaptable, cuyos principios pueden orientar procesos similares en otros territorios.

#### FUENTES DE ARCHIVO

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF A-9-1-1-1-I-0057-0004, *Proyecto de sustitución de puente giratorio de máquinas tipo de 14 m de diámetro por otro de 23 m en la estación de La Encina*, 4 de octubre de 1929.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid), ES 28079. AHF D-1-2-1-2-PHO-0002-0025, *Entrevista realizada a Jacinto Martí Úbeda por Domingo Cuéllar Villar*, La Encina (Villena, Alicante), 2 de octubre de 2002.

#### BIBLIOGRAFÍA

ARAE Patrimonio y Restauración (2021). *Fichas de declaración como Bien de Relevancia Local del conjunto ferroviario de La Encina*. Documento técnico no publicado, redactado por encargo del Ayuntamiento de Villena.

Comisión de Fiestas de La Encina (2014). *Cien años de fiestas. La Encina. 1914-2014*. La Encina: edición de la Comisión de Fiestas.

Consejo de Europa (2005). *Convenio Marco del Consejo de Europa sobre el valor del Patrimonio Cultural para la Sociedad*. Disponible en: <https://rm.coe.int/16806a18d3> [28/5/2026].

Consejo de Europa (2025). *Call for European Heritage Days Stories 2025*. Disponible en: [https://www.europeanheritagedays.com/sites/default/files/2025-02/JEP%282025%2902EN%20-%202025%20Call%20EHD%20Stories\\_Terms%20and%20Conditions%20.pdf](https://www.europeanheritagedays.com/sites/default/files/2025-02/JEP%282025%2902EN%20-%202025%20Call%20EHD%20Stories_Terms%20and%20Conditions%20.pdf) [28/5/2026].

Cuéllar Villar, Domingo, Jiménez Vega, Miguel y Polo Muriel, Francisco (coords.) (2006). *Historia de los poblados ferroviarios en España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Esteve, Francisco y Esparcia, José Luis (1991). *Historia de La Encina y su estación*. Madrid: Mesidor Ediciones.

European Heritage Days (2021). *And now what?* Disponible en: <https://www.europeanheritagedays.com/node/337164> [28/5/2026].

European Heritage Days (2023a). *PATRIMONIO FERROVIARIO. Una instalación participativa / RAILWAY HERITAGE: A Participatory Installation*. Disponible en: <https://www.europeanheritagedays.com/Event/PATRIMONIO-FERROVIARIO-Una-instalacion-participativa-RAILWAY-HERITAGE-A-Participatory-Installation> [28/5/2026].

European Heritage Days (2023b). *V4+V virtual train journey*. Disponible en: <https://www.europeanheritagedays.com/Story/V4V-virtual-train-journey> [28/5/2026].

García López de Andújar, Vanesa (2026). "El Consejo de Europa premia un proyecto de protección y difusión del patrimonio del poblado ferroviario de La Encina". *Revista PH. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 117, pp. 28-30. DOI: <https://doi.org/10.33349/2026.117.6047>

García López de Andújar, Vanesa, López Sabater, Angela y Laumain, Xavier (2022). "El histórico poblado ferroviario de La Encina. Caso de estudio". En *II Simposio de Patrimonio Cultural ICOMOS España*. Valencia: Universitat Politècnica de València. DOI: [10.4995/icomos2022.2022.14987](https://doi.org/10.4995/icomos2022.2022.14987)

Más, Pedro (2012). *Historias alrededor de un pueblo. La Encina desde la prehistoria hasta los inicios del s. XX*. Valencia: edición del autor.