

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

Sesión VI. Patrimonio Cultural Ferroviario

Aznalcázar: una estación olvidada entre la sierra y las marismas

LINAREJOS CRUZ

Investigadora independiente. Vicecoordinadora del Plan Nacional de Patrimonio Industrial
linarejos.li@gmail.com

Resumen:

La llegada del ferrocarril transformó el devenir de la localidad de Aznalcázar (Sevilla) a finales del siglo XIX. La línea Sevilla-Huelva, construida entre 1876 y 1878, incorporó una estación situada a tres kilómetros del núcleo urbano, inaugurada el 15 de marzo de 1880, cuya puesta en servicio impulsó profundas transformaciones en el paisaje, la economía y la vida cotidiana. Este nuevo medio de transporte facilitó el desplazamiento de personas y mercancías y favoreció el desarrollo de actividades industriales, como la maderera y la agroalimentaria, ampliando las posibilidades económicas del entorno. Con el tiempo, la estación se consolidó como un referente social y económico. En la actualidad, sin embargo, permanece en estado de abandono, pese a que la línea continúa operativa y a la existencia de iniciativas ciudadanas orientadas a su recuperación y al reconocimiento de su valor como Bien de Interés Cultural.

Palabras clave: Aznalcázar; estación de ferrocarril; patrimonio cultural.

INTRODUCCIÓN

En la comarca del Aljarafe, entre las estribaciones de la Sierra Morena sevillana y las marismas vinculadas al entorno de Doñana, Aznalcázar se sitúa en un espacio de transición donde históricamente han confluído paisajes, actividades económicas y vías de comunicación. En este contexto, la llegada del ferrocarril a finales del siglo XIX supuso un punto

de inflexión en la evolución de la localidad. La construcción de la línea Sevilla-Huelva entre 1876 y 1878 incorporó una estación situada a unos tres kilómetros del núcleo urbano, que pasó a desempeñar un papel relevante en la articulación territorial y en la dinamización económica de la zona.

El ferrocarril introdujo nuevas posibilidades de movilidad y de intercambio, facilitando el transporte de personas y mercancías y contribuyendo a la integración de las economías locales en circuitos más amplios. En torno a la estación se generaron dinámicas sociales y laborales vinculadas al funcionamiento del servicio ferroviario y al desarrollo de actividades productivas, que encontraron en esta infraestructura una vía eficaz de conexión con otros mercados. De este modo, la estación de Aznalcázar se consolidó durante décadas como un espacio de referencia para la vida cotidiana del municipio y de su entorno.

Sin embargo, pese a que la línea ferroviaria continúa actualmente en funcionamiento, la estación ha quedado fuera de uso y presenta una situación de abandono que contrasta con el papel que desempeñó en el pasado. Esta circunstancia ha motivado en los últimos años diversas iniciativas ciudadanas orientadas a reivindicar su recuperación y a promover el reconocimiento de su valor histórico y cultural.

En este marco, la presente comunicación se propone analizar el origen y la evolución de la estación de Aznalcázar en el marco de la construcción y funcionamiento de la línea Sevilla-Huelva, así como valorar su incidencia en la transformación del territorio y en la configuración de las dinámicas económicas y sociales del entorno. Asimismo, pretende poner de relieve su interés como elemento del patrimonio ferroviario y reflexionar sobre su situación actual, contribuyendo al debate sobre la necesidad de su conservación y reconocimiento patrimonial.

1. EL CONTEXTO

Aznalcázar se localiza en el sector suroccidental de la provincia de Sevilla, en el extremo meridional de la comarca del Aljarafe. El núcleo urbano se asienta sobre una ligera elevación que domina el valle del Guadiamar, en una posición de transición entre los relieves suaves del Aljarafe y las amplias llanuras aluviales que preceden a las marismas del bajo Guadalquivir. Esta localización limítrofe sitúa al municipio en el contacto entre los paisajes agrícolas del interior y los espacios húmedos asociados al entorno del Parque Nacional de Doñana.

El territorio presenta, por ello, una notable diversidad paisajística. Al norte y al este predominan las tierras onduladas características del Aljarafe, tradicionalmente dedicadas al cultivo de cereales, olivar y otros aprovechamientos agrícolas. Hacia el sur y el oeste, en cambio, el relieve desciende progresivamente hacia las llanuras inundables vinculadas al valle bajo del Guadalquivir, donde se desarrollan ecosistemas de marisma de gran valor ecológico. Entre ambos ámbitos se extiende el corredor fluvial del Guadiamar, que actúa como eje natural de comunicación y como elemento estructurador del paisaje.

Desde el punto de vista socioeconómico, Aznaicázar ha mantenido históricamente un carácter marcadamente agrario. La economía local se ha basado tradicionalmente en el aprovechamiento de las tierras de cultivo y en el uso ganadero y forestal de las áreas de monte y dehesa próximas al río Guadiamar. A estos recursos se sumaron, en determinados momentos, actividades vinculadas a los espacios de marisma, como la caza, la pesca o la explotación de otros recursos naturales. En época contemporánea, estos usos tradicionales se han combinado con nuevas dinámicas relacionadas con la modernización agrícola, la mejora de las comunicaciones y la creciente valorización ambiental y turística del entorno de Doñana, lo que ha reforzado el papel del municipio como espacio de transición entre los paisajes agrarios del interior y uno de los humedales más relevantes de Europa.

Antes de la llegada del ferrocarril, a mediados del siglo XIX, la villa de Aznaicázar ya aparece descrita en el Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar de Pascual Madoz (1845-1850). En esta obra se describe como una localidad situada sobre una altura próxima al río Guadiamar, en una posición considerada *alegre y pintoresca*, aunque expuesta a los vientos. El clima se calificaba de sano, si bien se mencionaban como enfermedades frecuentes las tercianas, atribuidas a los vapores procedentes del río. El núcleo urbano contaba con casas de construcción regular organizadas en varias calles y dos plazas principales —la de la Constitución y la de la Pescadería—, además de una pequeña plazuela. Entre los edificios públicos destacaban la casa consistorial, con dependencias administrativas y cárcel, el pósito o banco de labradores y una escuela de instrucción primaria. La parroquia de San Pablo articulaba la vida religiosa del lugar, y el cementerio se situaba en un paraje ventilado a las afueras.

El término municipal, atravesado por el Guadiamar, limitaba con Benacazón y Sanlúcar la Mayor al norte, Bollullos y Villamanrique al este,

Hinojos al sur y La Puebla del Río al oeste. Sus tierras combinaban áreas de cultivo con montes de encinas y olivares. La economía se basaba fundamentalmente en la agricultura, con producción de trigo, cebada, aceite, vino, garbanzos y otras semillas, complementada por la cría de ganado vacuno, cabrío y porcino y por una modesta actividad molinera. Los caminos eran de carácter local y el correo se recibía desde Sanlúcar la Mayor. En torno a mediados del siglo XIX, la población ascendía a 230 vecinos —unos 890 habitantes—, reflejando el carácter eminentemente rural de la localidad.¹

Cuando Madoz hace esta descripción aún no se había promulgado la Ley General de Ferrocarriles de 1855, que surgió en un contexto de impulso estatal, con apoyo de leyes bancarias y de desamortización para facilitar financiación. La Ley General de Ferrocarriles de 1855 no surgió de manera aislada, sino que fue el resultado de un prolongado proceso de reflexión legislativa desarrollado en las décadas anteriores. Durante el periodo moderado se fueron perfilando distintas alternativas que buscaban articular un modelo de colaboración entre el Estado y la iniciativa privada. Entre ellas destacan los proyectos impulsados por Juan Bravo Murillo en 1848 y por Alejandro Mon y Menéndez en 1854, que sentaron las bases del marco normativo posterior.

Estas iniciativas se apoyaban, además, en los planteamientos técnicos de Juan Subercase, cuyas propuestas contribuyeron a dotar de coherencia al desarrollo ferroviario. Todo ello cristalizó en el proyecto redactado en 1854 por una comisión del Ministerio de Fomento, entonces dirigida por Francisco de Luxán. Dicho proyecto no solo ponía de relieve la importancia estratégica del ferrocarril como instrumento de modernización económica, sino que también introducía mecanismos más definidos para regular el sistema de concesiones de líneas, reforzando así la intervención del Estado en su planificación.

2. LA LÍNEA SEVILLA - HUELVA

La línea ferroviaria de Sevilla a Huelva se inscribe en el proceso de expansión del ferrocarril en España durante la segunda mitad del siglo XIX. Su origen se remonta al decreto de 20 de agosto de 1869, que concedía su construcción a Charles Lamiable y Watrin. En septiembre de 1870 la concesión fue transferida a la Compañía del Ferrocarril de Sevilla

¹ Madoz (1845-1850)

a Huelva, momento en el que la Gaceta de Madrid publicaba la Real Orden por la que se otorgaban a Guillermo Sundheim terrenos en las marismas onubenses para la construcción de la estación, iniciándose así la conexión ferroviaria de Huelva con la red peninsular.

En 1873 se confirmaba la concesión a Sundheim y poco después la línea era declarada de utilidad pública, si bien la aprobación definitiva no llegaría hasta febrero de 1876. Entre 1876 y 1878 se desarrollaron los proyectos de obra, mientras que en abril de 1878 se autorizaba la adquisición de la línea por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), formalizada definitivamente en mayo de ese mismo año. Las obras concluyeron en febrero de 1880, inaugurándose la línea el 15 de marzo para el tráfico de viajeros y mercancías.

Los edificios de viajeros fueron proyectados por el ingeniero Jaime Font y Escolá, quien dirigió las obras con la colaboración de Pedro de Soto y Colón. Font adoptó un lenguaje historicista —en particular el estilo neomudéjar— en un contexto en el que predominaba un tipo de arquitectura esencialmente funcional. Esta elección respondía tanto a criterios técnicos, como el uso del ladrillo visto y la organización simétrica y modular de las plantas, como a una voluntad representativa, orientada a dotar a las estaciones de una imagen monumental. Asimismo, el estilo neomudéjar implicaba una dimensión simbólica vinculada a la afirmación de una identidad arquitectónica de carácter nacional y andaluz, estilo que tendría continuidad en otras obras posteriores.

No obstante, estas decisiones estuvieron en parte condicionadas por la propia compañía ferroviaria, que estableció la obligatoriedad de emplear materiales vistos en fachada y de conferir a los edificios una entidad acorde con otras líneas, evidenciando la importancia de la imagen corporativa como elemento de representación.

Desde el punto de vista técnico, el trazado no presentaba grandes dificultades, lo que redujo el número de grandes infraestructuras a lo largo de su trazado, entre las que destaca el puente sobre el río Guadamar, situado en el pk 34,770 dentro del término municipal de Aznaalcázar, que fue construido según el proyecto aprobado por Real Orden de noviembre de 1876.² Se trata de un puente metálico, construido con vigas tipo pratt, de 79 metros de longitud, con tres tramos.

El recorrido incluía las estaciones de Sevilla, Camas, Salteras, Villanueva del Ariscal-Olivares, Sanlúcar la Mayor, Benacazón,

² Archivo Histórico Ferroviario. C/830 – 4.

Aznalcázar-Pilas, Carrión de los Céspedes, Escacena, Villalba del Alcor, La Palma del Condado, Villarrasa, Niebla, San Juan del Puerto y Huelva, donde inicialmente se dispuso una estación provisional en 1880, que fue sustituida por el edificio definitivo en 1888.

3. LA ESTACIÓN DE AZNALCÁZAR

La estación de Aznalcázar se encuentra en el punto kilométrico 35,6 de la línea Sevilla – Huelva, entre Benacazón y Carrión de los Céspedes. Fue inaugurada el 15 de marzo de 1880 por la compañía MZA (Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante) tras la adquisición de la concesión de la línea Sevilla–Huelva. Según la clasificación actual de ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) se integra en la red convencional, si bien en la actualidad carece de categoría operativa.

Aunque la estación fue inaugurada bajo la denominación de Aznalcázar, la documentación ferroviaria atestigua el cambio de denominación al topónimo compuesto Aznalcázar-Pilas, que entró en vigor el 1 de julio de 1912.³ Esta doble denominación responde a la importancia del municipio de Pilas como área de influencia de la estación.

Durante su periodo de actividad, debió de ser considerada una estación de segunda clase o de importancia media. Esta valoración se fundamenta en diversos factores, como la calidad y complejidad de su arquitectura, su función logística en el territorio y su localización estratégica como punto de conexión entre los núcleos de Aznalcázar y Pilas. Asimismo, presentaba una funcionalidad mixta, al atender tanto al transporte de viajeros como de mercancías.

El conjunto ferroviario incluía un edificio de viajeros de estilo neomudéjar, que incorporaba dependencias residenciales y servicios auxiliares, además de un muelle de carga, depósito de agua y varias vías destinadas a la operativa ferroviaria.

El edificio de viajeros es la pieza más singular del conjunto. Se adecua a las pautas arquitectónicas adoptadas por la Compañía MZA en la construcción de la línea Sevilla–Huelva, donde se recurrió con frecuencia al lenguaje neomudéjar como seña de identidad corporativa. Este estilo, visible también en ejemplos como la Estación de Córdoba (Sevilla), se adapta aquí a una escala más reducida, acorde con la importancia intermedia del enclave dentro del trazado.

³ Archivo Histórico Ferroviario. D-0270-0002. Incluye: Cartel-aviso.

El inmueble presenta una planta rectangular de disposición simétrica, organizada funcionalmente para responder a las necesidades de una estación de carácter mixto, que estaba destinada tanto al tráfico de viajeros como al transporte de mercancías. La distribución interior, estructurada en dos crujías, albergaba los espacios de atención al público junto con las dependencias auxiliares propias de la explotación ferroviaria.



Fachada de acceso al andén del edificio de viajeros de la estación. Foto Alvaro Sánchez Corrochano

Desde el punto de vista formal, el uso del ladrillo visto y la repetición ordenada de vanos con arcos de herradura remiten a un repertorio decorativo que, más allá de su valor estético, contribuye a dotar de coherencia visual a las infraestructuras de la línea. Este tipo de soluciones arquitectónicas permitía a la compañía proyectar una imagen reconocible a lo largo del recorrido, incluso en estaciones de menor entidad como la de Aznaalcázar.

Especial relevancia adquiere el andén cubierto por una esbelta marquesina, resuelta mediante una estructura metálica ligera. Este elemento es fiel reflejo de las tendencias constructivas del momento, con la progresiva incorporación del hierro en la arquitectura ferroviaria de

finales del siglo XIX, en consonancia con los avances técnicos derivados de la Revolución Industrial. Su empleo no solo respondía a criterios funcionales —protección de viajeros y operatividad—, sino que introducía nuevas posibilidades constructivas y expresivas que definieron la imagen moderna del ferrocarril como signo de progreso.



Vista de la esplanada y entrada al edificio de viajeros de la estación. Foto Alvaro Sánchez Corrochano

Además del edificio de viajeros, la estación contaba con otras edificaciones e instalaciones necesarias para su buen funcionamiento; tales como la cantina, el despacho del jefe de estación, la oficina del telégrafo, las viviendas para los empleados, el retrete, las cocheras, la casilla de máquinas, la casilla de la aguadora, dos muelles de mercancías (uno descubierto y otro cubierto), además de un muelle exclusivo para la resinera y otro para la alcoholera, una plataforma giratoria de vagones, dos silos, un depósito de agua y una casilla de vigilancia. El conjunto se completaba con zonas ajardinadas situadas junto al edificio de viajeros, en

el lateral de la cochera de carruajes y en las inmediaciones del depósito de agua.



Fábrica de alcoholes junto al depósito de agua y otras instalaciones de la estación. Foto Alvaro Sánchez Corrochano

La progresiva consolidación de la actividad ferroviaria de la estación queda patente a través de las diversas obras de mejora y adaptación de sus instalaciones llevadas a cabo en los años siguientes a su puesta en funcionamiento. Así, se documentan dos proyectos fechados el 23 de agosto de 1883: uno destinado a enlazar la vía transversal de la báscula con la vía de la cochera de máquinas, y otro relativo al establecimiento de una plataforma para vagones.

En 1891 se construyó una garita asociada a la cantina, y al año siguiente, el 21 de junio de 1892, se llevó a cabo el empalme de vías y la colocación de una plataforma giratoria; también se realizaron obras en la casilla de la máquina, incorporándose una toma de agua procedente de Aznaalcázar, lo que evidencia la importancia del abastecimiento hidráulico para el funcionamiento del servicio. En 1898 se procedió al tapado del foso destinado a la limpieza de las máquinas —conocido como foso de picar

fuego— debido a los accidentes registrados entre los viajeros que, al dirigirse a los retretes y a la cantina, llegaban a caer en él pese a la instalación previa de faroles para su señalización.

Ya en el siglo XX, en 1903 se construyó una casilla destinada a la aguadora Dolores Bonis, lo que pone de manifiesto la presencia de oficios vinculados al suministro de agua en la explotación ferroviaria. En 1910 se ejecutó el proyecto de prolongación del apartadero, acompañado del cerramiento del muelle cubierto y la ampliación del muelle descubierto, intervenciones que indican un aumento en la actividad de carga y descarga.

Posteriormente, en 1912, se acometió la reparación de la carretera de acceso a la estación desde la localidad de Pilas, mejorando así su conectividad territorial. En 1914 se modificó la puerta de la habitación del guardagujas, situada junto a la cochera de la estación y próxima a la vivienda del fogonero, transformándola en una ventana. Finalmente, en 1916 se tabicó la puerta de comunicación existente entre el despacho del jefe de estación y la oficina de telégrafo con la vivienda del factor, lo que indica que previamente ambos espacios habían estado directamente conectados.⁴

3.1. Industrias asociadas

La construcción de la estación actuó como un importante foco de atracción económica, propiciando la implantación en su entorno inmediato de diversas actividades industriales favorecidas por las ventajas logísticas que ofrecía el ferrocarril. En este contexto, y ya desde los inicios del siglo XX, las primeras industrias en establecerse junto a la nueva infraestructura ferroviaria fueron la Destiladora o fábrica de alcoholes y una resinera, aprovechando tanto la mejora en el transporte de materias primas como la facilidad para la distribución de los productos elaborados.

La Fábrica de alcoholes

Según consta en documentos consultados en el Archivo Histórico Ferroviario, el 22 de mayo de 1900, la sociedad Duque de Tarifa y Compañía, con sede social en Pilas, solicita autorización para construir una fábrica de alcoholes junto a la vía del ferrocarril, en unos terrenos particulares pertenecientes a la familia Medina, en la finca rústica

⁴ Archivo Histórico Ferroviario. C/830 – 4.

denominada Dehesa de la Robaína, colindante con la estación. Con este propósito, el propietario de los terrenos, don Patricio de Medina, remitió comunicación al alcalde de Aznaalcázar, don Francisco Rivera, con el fin de que el ayuntamiento emitiera el informe preceptivo.

El ayuntamiento emitió un informe favorable sobre el establecimiento de la fábrica en consideración a los beneficios que proporcionaría a la población. Tras un laborioso proceso de negociación entre la Sociedad solicitante y el departamento de Vías y Obras de la Compañía MZA, el proyecto fue aprobado el 14 de julio de ese mismo año, si bien se establecían unos requisitos indispensables: la construcción no podría superar dos metros de distancia de los terrenos del ferrocarril y debería situarse a más de veintisiete metros de la vía. Su ejecución debería ajustarse a lo proyectado en el plano, prohibiéndose el uso de materiales inflamables para evitar posibles incendios. Finalmente la Compañía MZA declinaba cualquier responsabilidad sobre los posibles desperfectos que pudiera sufrir a instalación derivada del funcionamiento del establecimiento ferroviario.

Finalmente, la alcoholera fue construida según lo estipulado en los planos y con la siguiente composición: 1) casa-habitación, compuesta por planta baja, planta alta y azotea; 2) alambique; 3) emplazamiento del aparato; 4) depósito metálico destinado a alcoholes; 5) bodega; 6) conos para vinos; 7) nave de maquinaria y calderas de vapor; 8) lagar; 9) prensas; 10) depósito de mostos.

Fábricas madereras

La implantación del ferrocarril supuso una mejora decisiva en las comunicaciones, facilitando de manera notable la comercialización de los productos maderables. Frente a las dificultades previas, cuando el transporte se realizaba por caminos en condiciones precarias mediante carros y carretas, la nueva infraestructura permitió agilizar los desplazamientos, reducir costes y asegurar una mayor regularidad en la distribución de las mercancías.

Tras el establecimiento a comienzos de siglo de una resinera, de la que se tienen escasas referencias, se instalaron varios negocios madereros, aprovechando los recursos forestales de la zona. En 1918, el empresario Francisco Álvarez Álvarez, conocido como “el Pastor Viejo”, adquirió unas instalaciones preexistentes y levantó en ellas una importante fábrica dedicada a la transformación de la madera. Su producción se centraba

fundamentalmente en vigas, traviesas y tablones, destinados en gran medida al abastecimiento de explotaciones mineras, donde estos materiales resultaban esenciales para labores estructurales y de sustentación. Esta empresa adquirió gran relevancia y tuvo continuidad a través de los sucesores bajo el nombre Francisco Álvarez e hijos Sociedad Regular Colectiva. Su prestigio social queda avalado por el siguiente testimonio: *El empresario Francisco Álvarez se construyó en 1942 una hermosa casa de recreo que todos conocían como la Casa de las Palmeras - continúa en pie, aunque un poco abandonada - la cual poseía un hermoso jardín realizado por unos valencianos desplazados para tal fin. La gran mansión fue un regalo del empresario Francisco Álvarez a su hija Manuela. La inauguración fue todo un acontecimiento social y festivo, con asistencia multitudinaria de muchas autoridades y personalidades. Un vecino de Arnalcázar llamado Antonio García, apodado Charenas, fue el encargado de sacrificar un ternero propiedad de la empresa, de cuyas viandas dieron buena cuenta los invitados. Entre ellos se encontraba el gobernador civil de la provincia de Sevilla, José Utrera Molina, que años más tarde fue nombrado ministro por el caudillo Francisco Franco.*⁵

Otra de las principales industrias madereras del municipio fue la sociedad Rodríguez Hermanos, S.L. (SEDEFAL), fundada a finales de la década de 1940 por los hermanos Manuel y Antonio Rodríguez Portillo. La fábrica desempeñó un papel destacado en la economía local, no solo por el elevado número de trabajadores de Aznalcázar que empleó, sino también por constituir un espacio de aprendizaje y promoción profesional que favoreció la posterior aparición de nuevos empresarios en la localidad.

Tras el cese de la actividad de la sociedad original, en torno a 1970 las instalaciones fueron adquiridas por el empresario Pedro Medrano Teba, quien mantuvo la explotación durante varios años más, continuando así la generación de empleo hasta su desaparición definitiva.

Cabe señalar asimismo la construcción, por parte de los propietarios de Rodríguez Hermanos, de una casa de recreo situada en las inmediaciones de la fábrica, inmueble que igualmente pasó a ser propiedad de Pedro Medrano tras la adquisición de las instalaciones.

Pedro Medrano Teba se estableció en la estación procedente de Pilas, donde previamente había gestionado una fábrica de menor tamaño. La empresa se convirtió pronto en una de las de mayor actividad dentro del

⁵ León García y García Parra, 2018: 77.

sector maderero en el entorno de la estación, llegando a emplear a un elevado número de trabajadores, muchos de ellos procedentes de la anterior sociedad Rodríguez Hermanos. Su producción se orientó en gran medida a la fabricación de envases para la industria pesquera, así como a embalajes destinados a empresas cerveceras como Cruz del Campo y Mahou.

Asimismo, la fábrica desarrolló una importante actividad de aserrado de eucalipto rojo, destinado principalmente a su uso para la elaboración de parqué. Entre los elementos que evidencian el proceso de modernización de la instalación destaca la incorporación de una secadora de tablas, lo que permitió mejorar la calidad y el tratamiento de la madera.

Esta empresa se mantuvo activa hasta aproximadamente 1980, fecha en la que cesó definitivamente su funcionamiento.

Con relación a la explotación maderera hay que hacer mención a los carreros y carreteros que se ocupaban de su transporte desde los montes de origen a la estación. La proliferación de esta actividad ocasionó que hubiera de ser regulada, con el propósito de establecer unas normas que debían cumplir todos aquellos que se dedicaban a la saca de madera de los montes de propiedad municipal: *1. Teniendo el Ayuntamiento que garantizar el trabajo de saca de madera de los montes de propios, los carreros y carreteros vecinos de Aznaicázar se comprometerán a sacar las maderas de la corta al precio de 55 céntimos el quintal desde el monte de Charenas a la estación del ferrocarril, salvo aquellos palos que por conveniencia del maderero o comprador les convenga acarrear enteros o en dimensiones de difícil carga, que sería al precio de 60 céntimos. 2. Como el comprador de la madera no puede buscar personal para el acarreo, tendrán que hacer los carreros y carreteros de un permiso expedido por la alcaldía, sin cuyo requisito no podrán entregar maderas ni cargas en el monte. 3. A todos los carreros y carreteros que no estén provistos del correspondiente permiso se les denunciará como hurto de la madera que cargue en los pinares.*⁶

⁶ León García y García Parra, 2018: 80.

4. VALORES PATRIMONIALES

Tomando como referencia los criterios de valoración establecidos en el Plan Nacional de Patrimonio Industrial,⁷ la estación de Aznalcázar reúne un conjunto de valores intrínsecos que fundamentan su relevancia en relación con otros elementos patrimoniales. En primer lugar, destaca su valor testimonial, sustentado en su singularidad y en su carácter representativo, así como en sus condiciones de autenticidad e integridad. Si bien su estado de conservación no puede calificarse como óptimo, el conjunto se mantiene sustancialmente íntegro, lo que refuerza su interés patrimonial.

A ello se suman sus valores históricos y sociales, en tanto constituye un reflejo significativo de un periodo y de una realidad socioeconómica concretos, particularmente en el contexto de la implantación de la infraestructura ferroviaria. Asimismo, el bien presenta un indudable valor tecnológico, como expresión de las soluciones técnicas y constructivas propias de su tiempo.

Desde una perspectiva formal, sobresale su valor artístico y arquitectónico, tanto por la configuración de sus elementos como por el sistema constructivo empleado, claramente alineado con los paradigmas estilísticos y técnicos de la época. Del mismo modo, resulta especialmente relevante su relación con el territorio, en la medida en que forma parte de un entramado y un sistema de relaciones cuyos elementos, interrelacionados, contribuyen a la configuración de un paisaje cultural específico.

En lo que respecta a los criterios de viabilidad, que determinan el valor potencial del bien en términos de futuro, cabe señalar que su estado de conservación resulta apropiado para plantear su preservación. El conjunto presenta, además, condiciones favorables para una intervención de carácter integral, así como para su adecuada gestión y mantenimiento. Su régimen jurídico constituye un factor claramente positivo, al tratarse de un bien de titularidad pública —propiedad de ADIF—, lo que reduce la posibilidad de conflictos derivados de intereses privados. Finalmente, este bien industrial ofrece una clara rentabilidad social y presenta posibilidades viables de reutilización.

⁷<https://www.cultura.gob.es/planes-nacionales/planes-nacionales/patrimonio-industrial/textos.html>

En consecuencia, y a la luz de todo lo expuesto, puede afirmarse que reúne los requisitos necesarios para su conservación y protección, justificando su declaración como Bien de Interés Cultural.

REFLEXIÓN FINAL

A lo largo del siglo XX, diversos factores propiciaron el progresivo declive funcional de la estación. Entre ellos cabe destacar su localización relativamente alejada de los núcleos urbanos principales, lo que, en un contexto de creciente protagonismo del transporte por carretera, redujo su competitividad como punto de acceso para los viajeros. Esta circunstancia contribuyó a una disminución progresiva de su uso, hasta su cierre al tráfico de pasajeros. Sin embargo, la línea ferroviaria en la que se inserta continúa en funcionamiento, lo que genera una situación de disociación entre la pervivencia de la infraestructura lineal y el abandono del edificio de la estación. Este contraste refuerza su interés desde una perspectiva patrimonial, al poner de manifiesto tanto su valor histórico como la necesidad de plantear estrategias de conservación, protección y posible reutilización que permitan su integración en las dinámicas contemporáneas.



En la actualidad la vía sigue operativa, aunque los trenes ya no se detienen en la estación. Foto Alvaro Sánchez Corrochano

BIBLIOGRAFÍA

Archivo Histórico Ferroviario: fuentes documentales.

Cuéllar Villar, Domingo; García Mateo, José Luis y Jiménez Vega, Miguel (2004), *Inventario de Puentes Ferroviarios de España*, Aranjuez, Doce Calles.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2009), “El segundo impulso ferroviario en Andalucía (1880-1949): documentos e historia”, *Cuadernos del Archivo Histórico Ferroviario* nº 4, Madrid.

León García, Diego A. y García Parra, Pedro J. (2018), “Aznalcázar y la estación de ferrocarril. Historias de un encuentro”. *Cuadernos de Aznalcázar. Monográfico número 3*.

Ley General de Caminos de Hierro, de 3 de junio de 1855. Gaceta de Madrid, 6 de junio de 1855.

Madoz, Pascual (1845-1850), *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti.

Martínez-Corral, Aurora y Cárcel Carrasco, Javier (2023), “Poesía, sentimientos y emociones en infraestructuras ferroviarias: algo más que un patrimonio industrial”, en *Patrimonio mundial, sitios industriales y obra pública “de lo local a lo universal”*, vol. 1, pp. 417-428, Gijón, Incuna, colección Los ojos de la memoria.

VVAA (2008), *150 Años de ferrocarril en Andalucía: un balance (2 vols.)*, Junta de Andalucía Consejería de Obras Públicas y Transportes.