

ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN DE OBEJO (CÓRDOBA): UN FASCINANTE VIAJE EN EL TIEMPO

Por José Manuel Serrano Esparza



La antigua estación de tren de Obejo y sus alrededores, pertenecientes a la vía férrea Córdoba-Almorchón, constituyen uno de los más bellos enclaves de las líneas de ferrocarril europeas de todos los tiempos.

Aproximadamente, medio kilómetro antes de llegar a la mítica estación de tren, el sudor fluye a mares, el caminar a través de la bellísima vía férrea Córdoba-Almorchón se hace duro, debido a las elevadas temperaturas y el terreno pedregoso. Pero merece la pena el esfuerzo.

Visitar este lugar es algo que difícilmente puede explicarse con palabras, ya que el tiempo parece haberse parado 150 años, tanto en la estación propiamente dicha como en su zona circundante, que fueron inauguradas nada menos que en 1873.



A unos 300 metros antes de llegar al edificio de la estación, encontramos una bellísima bomba de agua, realizada completamente en hierro forjado y utilizada para llenar los depósitos de las locomotoras a vapor que circulaban por esta línea. El agua la llegaba a través de unas tuberías que cruzaban las vías por debajo, aproximadamente un metro por debajo de ellas y proveniente de un depósito, ubicado a su derecha y a unos tres metros por encima del

nivel de vía.

@jmse



Imagen de otra de las bombas de agua con las que contaba la infraestructura de la estación. Al igual que la anterior, está fabricada íntegramente en hierro forjado hace siglo y medio.

Su estética le da un aspecto vintage que unida a su robustez y elegancia son un deleite para cualquier observador.

Al fondo se vislumbran la silueta superior del edificio de la estación y la torre de transformación eléctrica adyacente.

Se puede constatar una encomiable precisión de fabricación en todas las piezas metálicas. Tanto el fuste estriado como la placa metálica cuadrada de apoyo y el surtidor de agua articulable, (unido al fuste principal mediante bridas de conexión) y a través del cual se llenaba el depósito de agua

de cada locomotora.

Detalles que se pueden apreciar en las siguientes fotografías:



@jmse

Bridas de conexión entre fuste y brazo articulado de llenado



@jmse

Fuste estriado



@jmse

Brida de conexión con el brazo articulado



Brazo articulado de llenado



Brazo articulado de llenado



Detalle de la manivela de suministro de agua de la bomba (que era abierta por el maquinista o fogonero) situada a unos 300 metros antes de llegar a la estación desde Cerro Muriano. Al fondo, ligeramente desenfocadas, pueden verse varias encinas que jalonan totalmente la zona en la que se encuentra esta joya de los ferrocarriles españoles del siglo XIX y XX.





Algo que corrobora todavía más esta imagen lateral de la mencionada bomba de agua, cuya presencia como obra de ingeniería del máximo nivel para su época e inefable belleza, que ha contemplado el devenir de seis generaciones de cordobeses de la zona desde su puesta en funcionamiento en 1873, hace casi 150 años, hará estremecerse pensando en tiempos pretéritos a cualquier entusiasta del modelismo ferroviario a escala que haya disfrutado o disfrute todavía de entrañables trenes clásicos con locomotoras a vapor de marcas señeras como: Märklin, Ibertren, Fleischmann, Payá, TT Zeuke, Roco, Weinert, Trix, Liliput, Gützold, Sommerfeldt, Brawa y otras.



Tren con locomotora a vapor "Mastodonte", fabricada en 1921, con t nder de cuatro ejes y potencia de 1.575 C.V. de la línea férrea de Córdoba-Almorchón adentrándose en la sierra norte de Córdoba y la incomparable belleza de sus paisajes a principios de los años sesenta. Locomotoras de muy alta calidad, con rodaje 2-4-0, y un peso de 68 Toneladas de peso. Fueron construidas por la empresa Hanomag (Hannover-Alemania) para la Compa a de los Ferrocarriles Andaluces. Su rendimiento fue tan bueno que prestó servicio hasta 1967, siendo muy apreciada por sus conductores.

Seguimos avanzando a través de la vía, ansiosos por alcanzar nuestro destino y hallamos algunos vestigios de esta maravillosa línea férrea, cuya longitud total es de 133 km y que estuvo abierta al tr fico de pasajeros hasta el 1 de Abril de 1974, sirviendo desde entonces como transporte de v hculos militares y mercancías.

Una vía férrea que fue clave para que el Valle del Guadiato se convirtiera durante las últimas décadas del siglo XIX y primeras del siglo XX en una de las comarcas más prósperas del sur de España, hasta el punto de que exportaba miles de toneladas de mineral a todo el mundo.



@jmse

Proseguimos la marcha, y a muy pocos metros del edificio de la estación, encontramos algunos tornillos que, con el paso del tiempo se han soltado de su zona de inserción y realizamos con ellos un pequeño homenaje a esta singular vía férrea que forma parte del acervo cultural tanto de Andalucía como de Extremadura. Y que sigue siendo, hoy en día, ya en pleno siglo XXI, uno de los referentes internacionales de belleza, riqueza paisajística e historia en su ámbito.



Acabamos de caminar a través de la última curva antes de llegar al edificio de la antigua estación de tren de Obejo, procedentes de Cerro Muriano y ya son visibles, desde unos 120 metros de distancia, de manera clara, sus contornos superiores y su torre de luz adyacente.

Por fin llegamos a nuestro destino.



Vista frontal de la antigua estación de Obejo. La ventana de la derecha pertenecía al factor de circulación (jefe de estación de noche), la situada justo a la derecha de la puerta principal albergaba el despacho del factor y del jefe de estación donde estaba el telégrafo, la sala de espera de los viajeros estaba justo tras la puerta principal, a cuya izquierda se encontraba la puerta de la casa del jefe de estación.

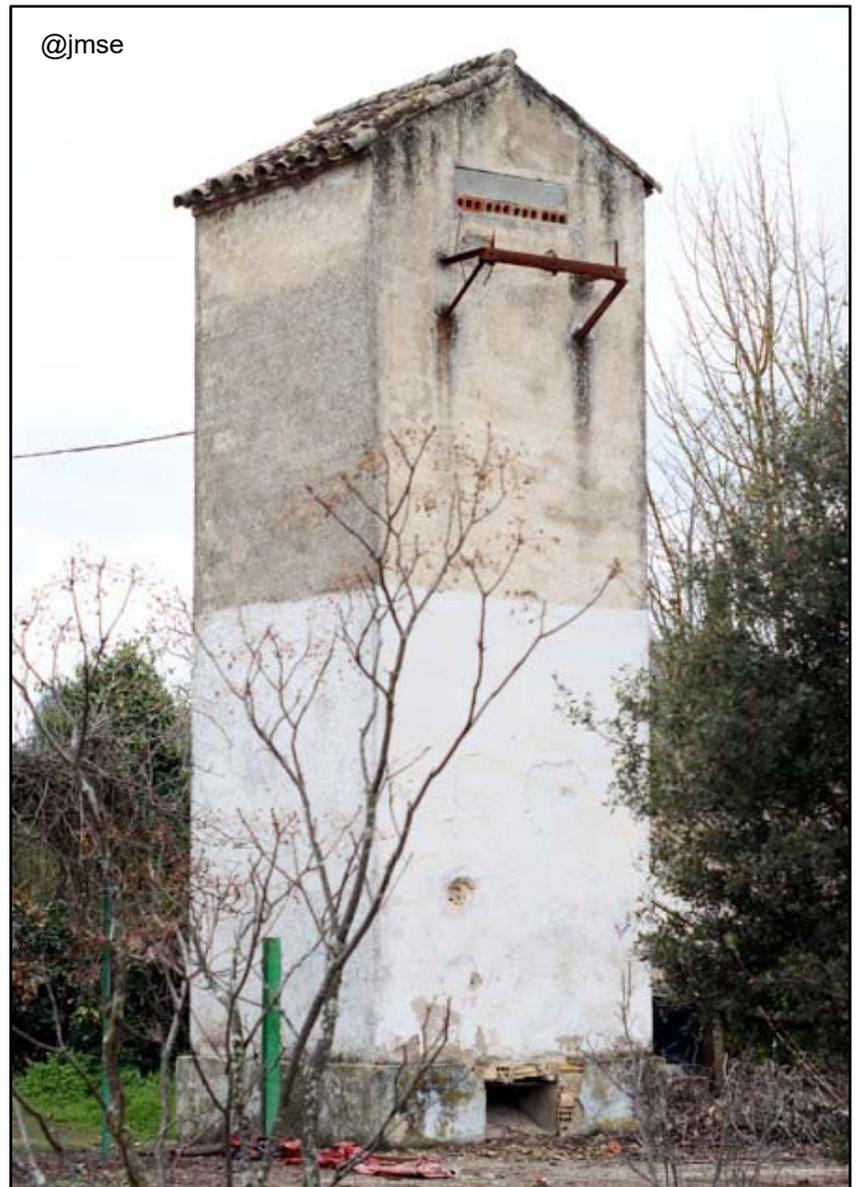
El edificio de la estación está claramente deteriorado por el paso del tiempo, pero todavía preserva en gran medida su aureola e inconfundible aspecto del siglo XIX. Fue durante 101 años, entre 1873 y 1974, punto de encuentro de cordobeses de toda la zona que viajaban bien a Cerro Muriano, La Balanzona, Los Pradillos y Mirabueno (apeadero en Córdoba capital) o bien a pueblos del norte de la provincia de Córdoba como El Vacar-Villaharta, El Parralejo, La Alhondiguilla-Villaviciosa, Espiel, Villanueva del Rey, Cabeza de Vaca, Bélmez, Peñarroya-Pueblo Nuevo, La Granjuela, Valsequillo, Zújar de Córdoba, hasta Almorchón (Badajoz). Fue la primera en inaugurarse el 29 de noviembre de 1866 y donde confluía también la línea férrea de Ciudad Real-Badajoz.



Vías de la línea férrea Córdoba-Almorchón, con ancho ibérico de 1.668mm, a su paso junto a la antigua estación de tren. Esta línea de ferrocarril fue fundamental para dar salida al carbón de primerísima calidad procedente de las minas de la zona norte de la provincia de Córdoba y catalizar su expansión tanto a nivel nacional como internacional, algo que se consolidó todavía más

tras la adquisición en 1880 del tramo Córdoba-Bélmez por la Compañía de Ferrocarriles Andaluces.

Torre de luz eléctrica, en cuya parte superior había un transformador. Hasta 1960 la estación no tuvo luz eléctrica ni agua, por lo que se alumbraba con faroles. De la estructura metálica que se aprecia en lo alto salían los cables tanto para la estación como para las casillas de los ferroviarios.

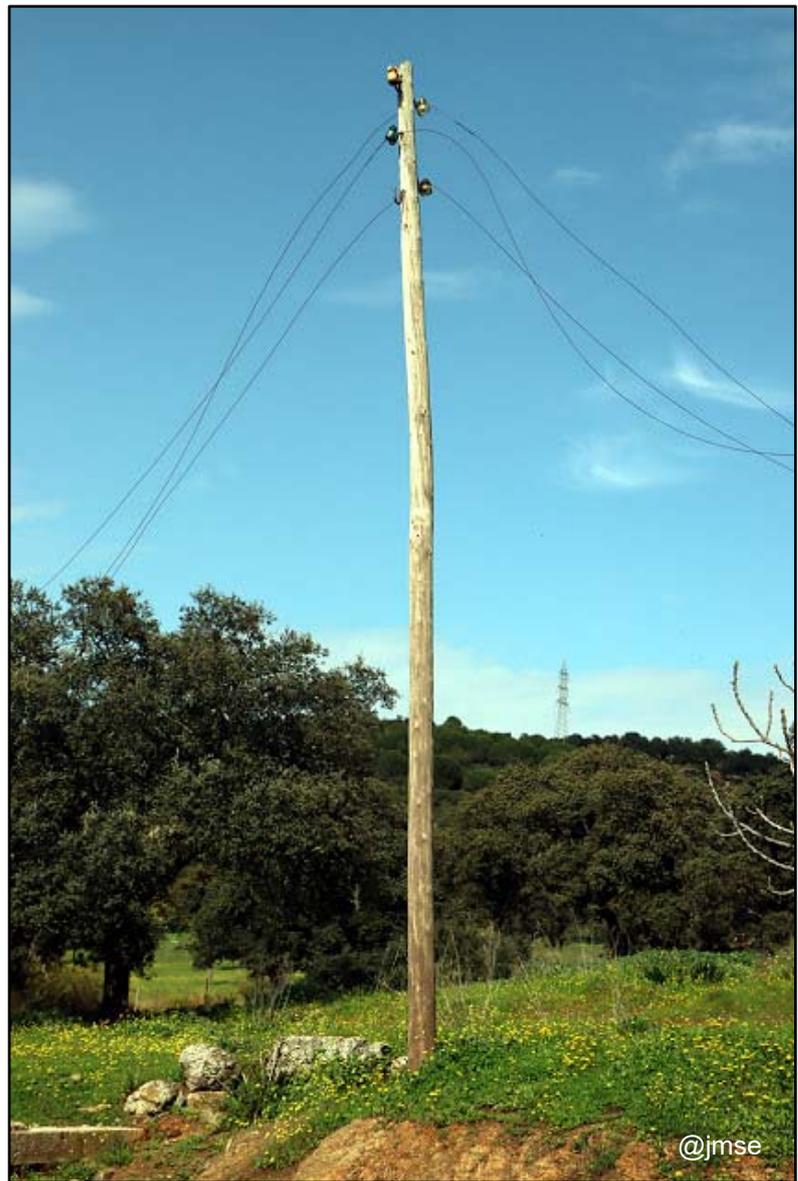


@jmse



Imagen de la antigua estación de tren de Obejo captada desde unos 50 metros de su ubicación, en dirección a El Vacar-Villaharta. Puede apreciarse la torre de luz con transformador adyacente a ella, así como un poste de luz a su lado. El alumbrado integral tanto de la estación como de las casillas de los ferroviarios y los tramos de vías cercanos se realizó en 1960.

Poste de luz situado a unos ochenta metros de la antigua estación de tren de Obejo, típico de aquella época.



Detalle de zona superior de otro poste de luz ubicado en las proximidades de la estación, donde se aprecian los típicos aislantes de cristal de este tipo de postes.

IMPRESIONANTE TRABAJO ARTESANAL DE FORJA EN CALIENTE CON REMACHES VISIBLE EN LOS DEPÓSITOS DE AGUA

Tanto la bomba como los dos depósitos de agua que forman parte de la antigua estación de tren de Obejo fueron realizados, nada menos, que por el estudio de diseño de Gustave Eiffel, que utilizó con profusión la técnica artesanal de forja en caliente in situ con remaches, mediante los que se unían grandes planchas metálicas. Es decir, en la construcción de ambos depósitos y la bomba de agua se utilizó fragua y remaches al rojo vivo que eran introducidos uno por uno en cada orificio correspondiente.

Este método de forja artesanal del hierro es el más antiguo que se conoce y con diferencia el que más hace mejorar las propiedades mecánicas de los materiales, porque la fibra está intacta y orientada en la dirección de la forja, y no cortada como sucede al mecanizar, por lo que se genera una superior calidad metalúrgica.

En las fotos se puede apreciar perfectamente como esta obra de ingeniería ferroviaria de gran nivel para su época (1873) fue realizada mediante la técnica indicada anteriormente, además de dotar a cada uno de los paneles de la curvatura adecuada, todo ello con una gran precisión y que tiene la particularidad de evitar cualquier tipo de grieta en el metal que pudiera generar pérdida de agua.



Primer depósito de agua ubicado aproximadamente a 100 metros antes de llegar a la antigua estación de tren de Obejo, a la derecha de la vía férrea Córdoba-Almorchón, viniendo desde Cerro Muriano, con dirección a El Vacar y Villaharta.



Detalle de la zona inferior del mismo depósito de agua, en la que puede observarse la sólida base circular de piedra sobre la que descansa, así como la ingente cantidad de remaches que fortalecen el perímetro de la zona baja de la estructura, en sinergia con otra hilera de roblones que une dos planchas de metal justo encima.



Imagen del mismo depósito de agua captada desde otro ángulo.



El mismo depósito de agua poco antes del crepúsculo.

Uno de los mayores atractivos tanto de la bomba de agua situada a unos 300 metros de la antigua estación de Obejo como de sus dos depósitos de agua, es la amplia gama de tonalidades que adquieren según la hora del día y época del año, realizadas por la muy frondosa vegetación circundante.

Por otro lado, estos grandes depósitos metálicos (elementos ferroviarios muy bonitos y espectaculares) suministraban agua mediante tuberías y grúas hidráulicas para rellenar las locomotoras de los trenes de vapor.

Primer plano de las dos palancas de la zona superior de la cuba del primer depósito de agua que abastece a la bomba de agua ubicada a unos 300 metros del edificio de la estación. La de la izquierda es para la apertura del agua que nutre a dicha bomba de agua (también denominada grúa), mientras que la de la derecha es para comprobar los metros cúbicos de agua que contiene.





Segundo depósito de agua, con forma de cubato cilíndrico soportado por estructura metálica reforzada con remaches, dotado con surtidor y ubicado aproximadamente a 50 metros, en dirección hacia El Vacar y Villaharta. Está a la izquierda de la vía férrea Córdoba-Almorchón.

El segundo depósito es más alto y delgado que el primero y está situado unos 100 metros antes de llegar a la estación. Además de exhibir una mayor complejidad de diseño con un nivel de ingeniería ferroviaria que marco referencia en su época y presentó soluciones de todo tipo para conseguir más solidez y fiabilidad de funcionamiento.

Tiene una estructura de soportes metálicos fuertemente reforzados con remaches sobre la que descansa el cubato, ver foto de la derecha.

En su interior puede verse la gran tubería a través de la cual subía el agua procedente de un estanque ubicado en una posición mucho más alta a la derecha de las vías y que era canalizada mediante tubos que cruzaban aproximadamente un metro por debajo de las mismas.





Foto superior: El segundo depósito de agua.

Foto derecha: Detalle de la zona inferior de soporte del segundo depósito de agua, donde se ve la infraestructura de montaje con la técnica de la forja en caliente.



Aunque aparentemente pudiera parecer que cada uno de los roblones que unen las piezas que conforman toda la estructura, puede ser extraído como una tuerca o tornillo, eso es imposible, ya que la forja artesanal en caliente hace que una vez insertado, cada remache se convierta en parte estructural de las planchas que une, formando un todo indivisible.

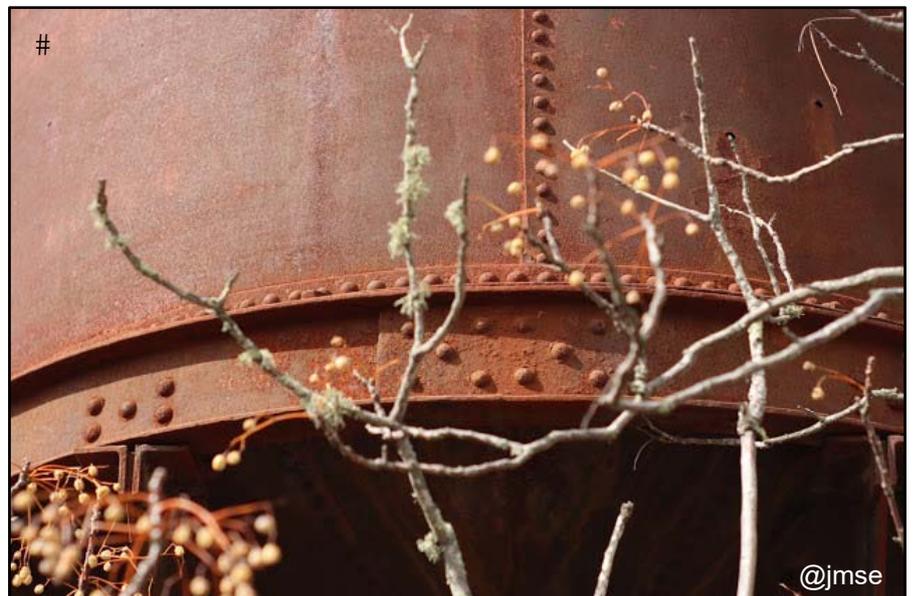
Por otra parte, no hay dos remaches iguales, ya que al estar forjados a fuego y ser colocados en caliente, la forma que adquiriría cada uno de ellos dependía totalmente de la pericia e intensidad del trabajo con el martillo del operario en cada momento con cada unidad, al no existir todavía máquinas remachadoras hidráulicas o neumáticas en aquella época.



Foto izquierda: imagen longitudinal del segundo depósito de agua o cubato, por encima de su entramado de sujeción al suelo que constituye su base. Se aprecia con nitidez la gran cantidad de remaches sobre toda la superficie de las planchas metálicas que hicieron posible su ensamblaje, así como la más que notable pericia al conferirles la curvatura adecuada. Justo por encima del robusto aro metálico (en cuya zona central son visibles diez grandes remaches) con el que empieza la trayectoria ascendente del gran cilindro de hierro formado por distintas planchas de metal que constituye el cubato de este segundo depósito, hay una hilera completa de remaches que circunvala totalmente y fortalece notablemente el conjunto.

Foto derecha: detalle de la mencionada zona de co-

mienzo del cubato del segundo depósito de agua, justo por encima de su entramado de sujeción al suelo, y en la que puede verse encima de los diez roblones de su zona central parte de la hilera con muy abundantes remaches que rodea toda la circunferencia del depósito, reforzando enormemente su solidez.



Cada uno de los remaches estaba formado por una cabeza y un vástago, siendo introducido este último al rojo vivo en su correspondiente orificio. Esta forja en caliente fue un trabajo artesanal de primerísimo nivel para la época, ya que el 100% de la labor era manual y precisaba muchísimas horas de trabajo, así como gran conocimiento y experiencia por parte de las personas que lo realizaban (mínimo de dos y a veces tres), especialmente la que manejaba el martillo (que en un extremo tenía la forma del remache y en el otro un cincel), que tenía que dar forma a los roblones.

Imagen de abajo a arriba de la zona superior del segundo depósito de agua en la que pueden apreciarse, en la zona central, el tubo longitudinal que evitaba que el agua rebosara por el borde si fallaba el mecanismo de cisterna, y a la izquierda la escalera metálica de acceso por la que los ferroviarios subían con periodicidad para comprobar el estado del interior del depósito.



Detalle en primer plano de cuatro de los muy abundantes remaches que rodean toda la circunferencia del segundo depósito de agua en su zona baja, justo por encima del entramado metálico de sujeción al suelo que constituye su base, reforzando enormemente su solidez. Puede apreciarse como el trabajo artesanal de forja en caliente, realizado hace casi 150 años, de modo completamente manual insertando los roblones al rojo vivo en cada orificio correspondiente, ha hecho que cada remache se

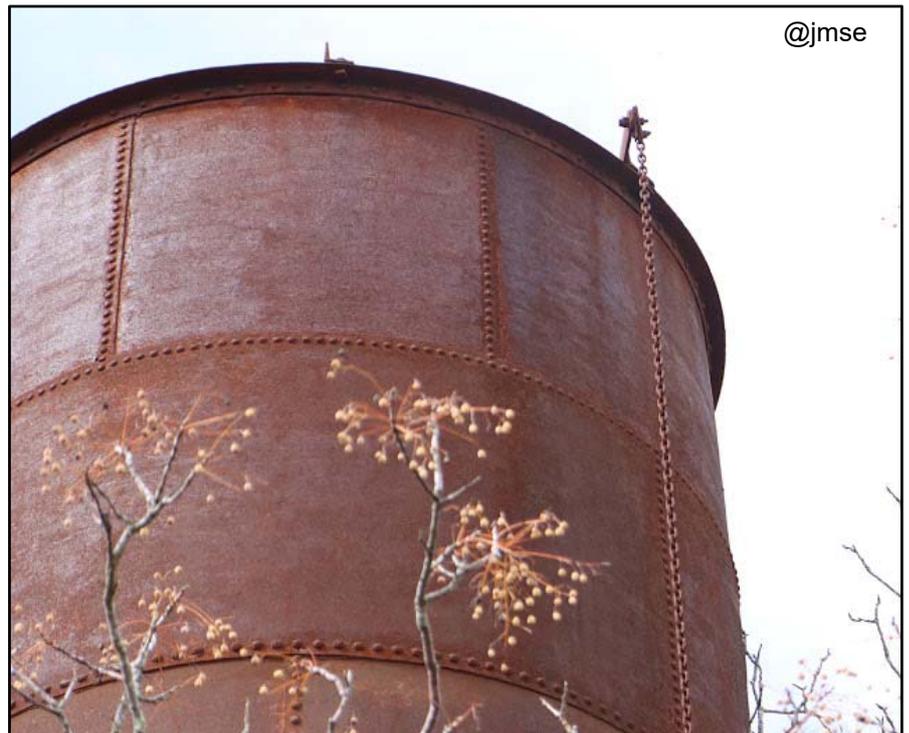
fusionara con la pieza metálica sobre la que descansa, formando parte de ella.



@jmse

Foto izquierda: imagen en la que puede observarse tanto el área superior de la estructura de soporte del depósito de agua como todo el cubato, propiamente dicho, con su tubo antirebosamiento y la escalera de acceso. A su izquierda puede verse la toma de agua en forma de surtidor, que estaba normalmente plegada y se giraba hasta la vía para poder rellenar los depósitos de agua de las propias locomotoras, tan necesaria para formar el vapor que movía a esos gigantes de hierro en el interior de sus calderas.

Foto derecha: detalle de la cadena que al tirar de ella servía para abrir la válvula del agua del surtidor de llenado de los depósitos de las locomotoras.



@jmse



Foto superior: otra imagen del surtidor del segundo depósito de agua, en la que puede observarse una vez más la plena fusión que el paso del tiempo ha generado entre elementos de ingeniería ferroviaria del máximo nivel para la época y la naturaleza de la zona, que a su vez genera unos muy bellos paisajes circundantes.

Foto izquierda: pieza metálica de soporte o sostén del brazo de la grúa que permitía girar el surtidor de agua hasta la vía y realizar la maniobra de repostaje. Destaca por su robustez y las abundantes tuercas de fijación que la unen al cubato, así como otras que ensamblan las tres gruesas placas de hierro que forman su base.





Detalle de la robusta tubería con abrazaderas que va desde el segundo depósito de agua hasta el surtidor.

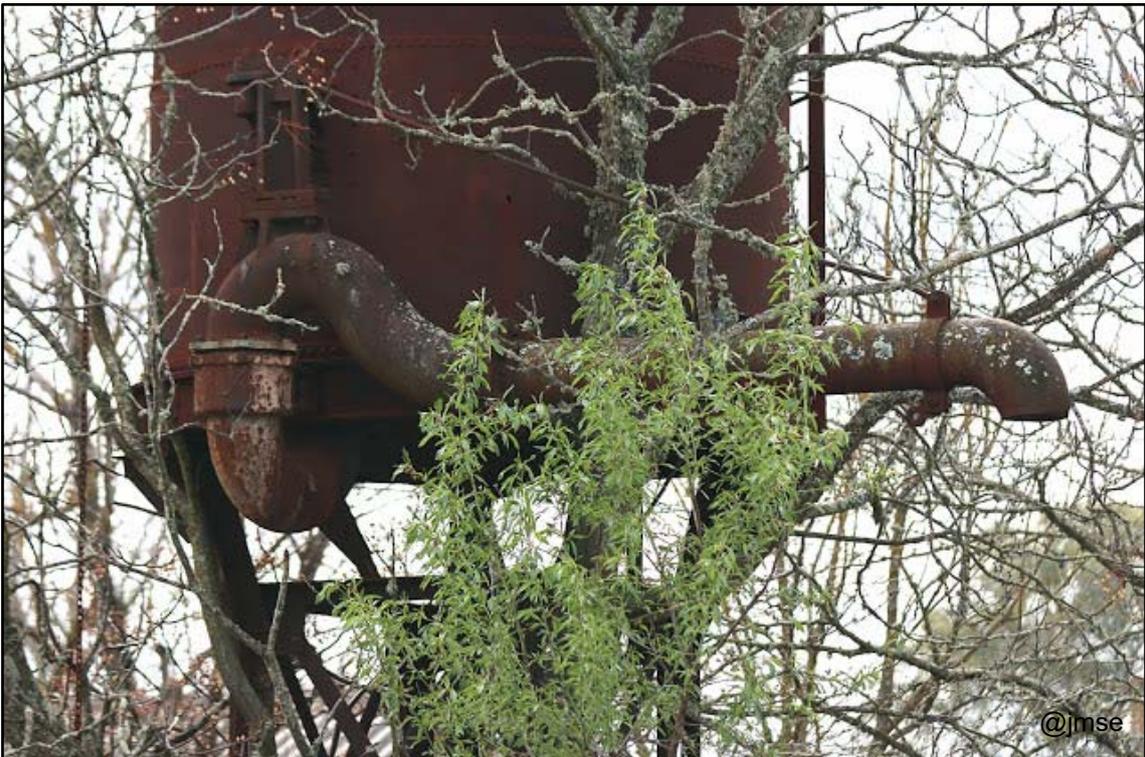


Imagen perpendicular del surtidor del segundo depósito. Puede apreciarse el soberbio trabajo de forja de hierro, así como una admirable curvatura de esta toma de agua móvil y de grandes dimensiones.

Foto derecha: detalle de la zona de unión de los dos tubos que forman parte del surtidor de agua.



Foto izquierda: Otra foto en detalle de la zona inferior del segundo depósito de la antigua estación de tren de Obejo y de su zona de sujeción al suelo. A la derecha de la imagen se aprecia la cadena que servía para girar el surtidor de agua hacia las vías.

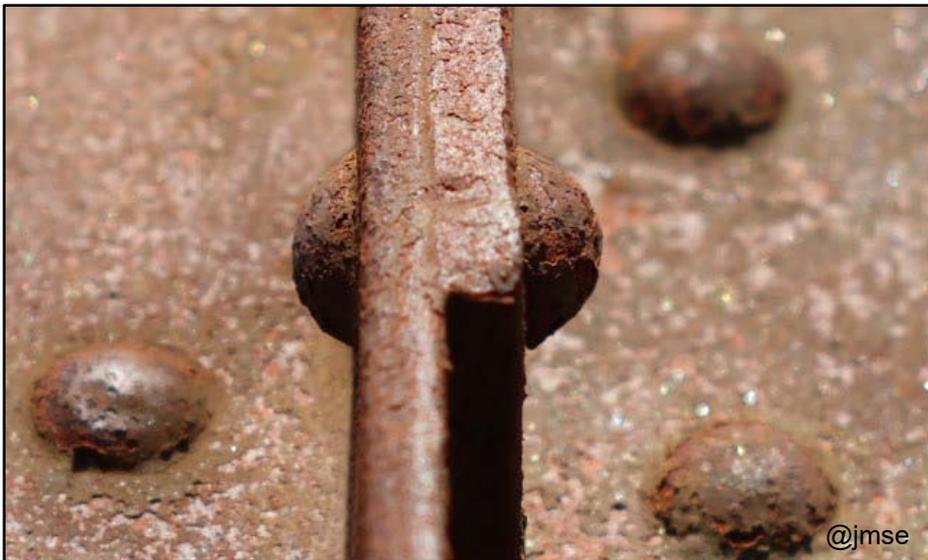


Foto izquierda: detalle de una de las zonas del entramado metálico de soporte del cubato del segundo depósito. Pueden apreciarse en la imagen las dos cabezas del roblón cuyo vástago insertado entre ambas superficies de metal las ha unido de modo indisoluble.



Punto de acoplamiento entre el cubato del segundo depósito de agua y la zona superior del tubo antirebosamiento.



@jmse

Detalle de una de las zonas del área de soporte del cubato con pilares metálicos unidos mediante forja en caliente de remaches introducidos al rojo vivo.



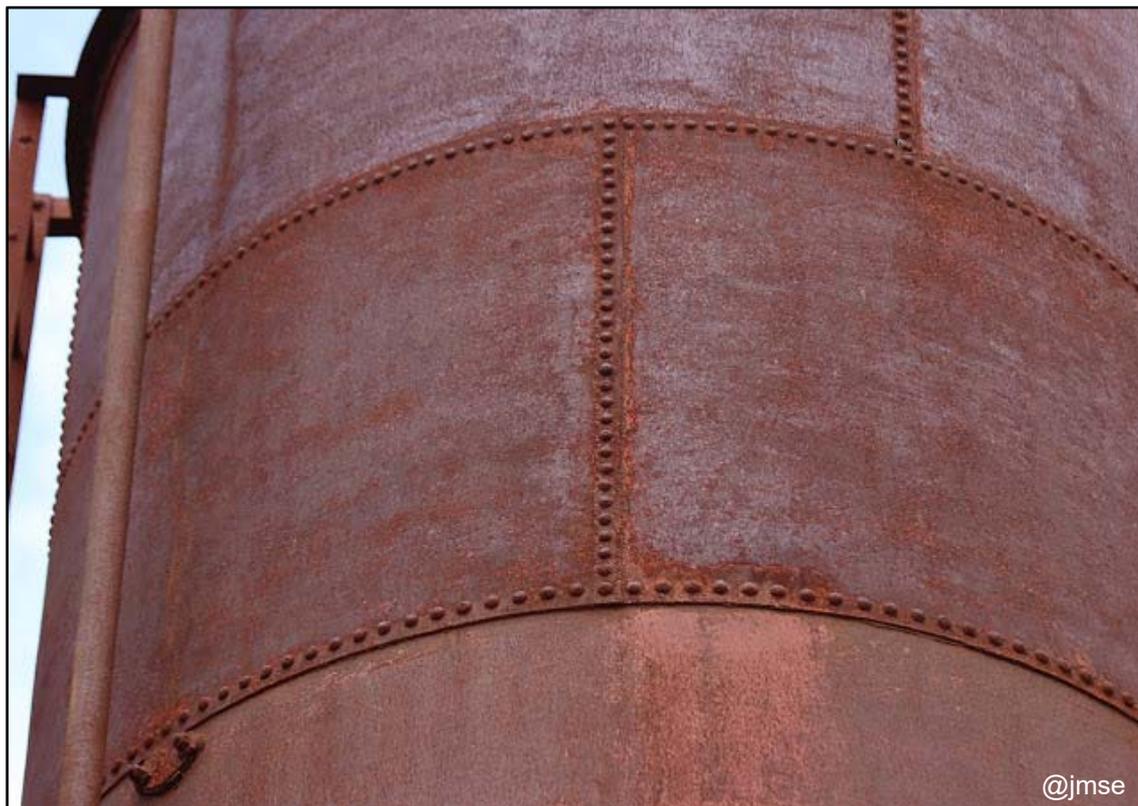
@jmse

Vista lateral del surtidor de agua.

Ni que decir tiene la inefable ósmosis entre ingeniería ferroviaria / naturaleza que preside toda la zona de la antigua estación de tren de Obejo y sus alrededores. Ese es otro de los puntos fuertes de este maravilloso enclave perteneciente a la línea férrea Córdoba-Almorchón.

Esta línea fue y es una de las más bellas construidas en Europa y de la que prestigiosas entidades ferroviarias como: la Asociación Cultural Cordobesa de Amigos del Ferrocarril, la Asociación

de Amigos Estación del Tren de Cerro Muriano y la Asociación Extremeña de Amigos del Ferrocarril así como la labor diacrónica de Pedro Cuadro Calvente (último guardaagujas todavía vivo de la Antigua Estación de Obejo en la que prestó servicio entre 1959-1974, y que tiene en estos momentos 95 años de edad), así como el soberbio libro de Juan J. Ramos Vicente " Almorchón-Bélmez-Córdoba: El Ferrocarril del Guadiato ", presentado el 4 de Noviembre de 2016 en Córdoba (con asistencia de Álvaro Olivares, Presidente de la ACAF) han sido factores clave en la preservación de su recuerdo y conocimiento. Sin olvidar los profundos estudios sobre locomotoras a vapor en España realizados por el gran experto en ferrocarriles antiguos Juan Antonio Méndez Marcos.



Detalle de la zona central del cubato del segundo depósito de agua. Obsérvese la impresionante labor de unir las diferentes planchas de hierro que componen esta gran obra de ingeniería ferroviaria, que alcanza su clímax de perfección en la encomiable curvatura de las mismas. En el área inferior de la imagen, a la iz-

quierda, se aprecia un pequeño parche que fue puesto a principios de los años setenta sobre una zona del cubato en la que se produjo una pequeña fisura tras cien años de impecable funcionamiento.

Foto derecha: detalle de la zona en la que se une al cubato mediante robustas tuercas de fijación la pieza metálica de soporte o sostén del brazo de la grúa que permitía girar el surtidor de agua hasta la vía y nutrir las locomotoras a vapor de los trenes de la línea férrea Córdoba-Almorchón.



@jmse



Foto izquierda: otra imagen del surtidor del segundo depósito de agua de la Estación de Tren de Obejo.

@jmse



Foto izquierda: ampliación del área en la que a principios de los años setenta se puso un parche sobre una pequeña fisura que apareció en un punto del cubato del segundo depósito de agua, tras cien años de funcionamiento.

Foto derecha: imagen contrapicada de la zona superior del cubato del segundo depósito de agua con su tubo longitudinal antirebosamiento, cuya simbiosis visual con las hileras de remaches que unen las distintas planchas de hierro curvadas con increíble pericia y exactitud, constituye una experiencia inolvidable para cualquier entusiasta de los trenes clásicos a vapor y las vías férreas antiguas de los siglos XIX y XX.

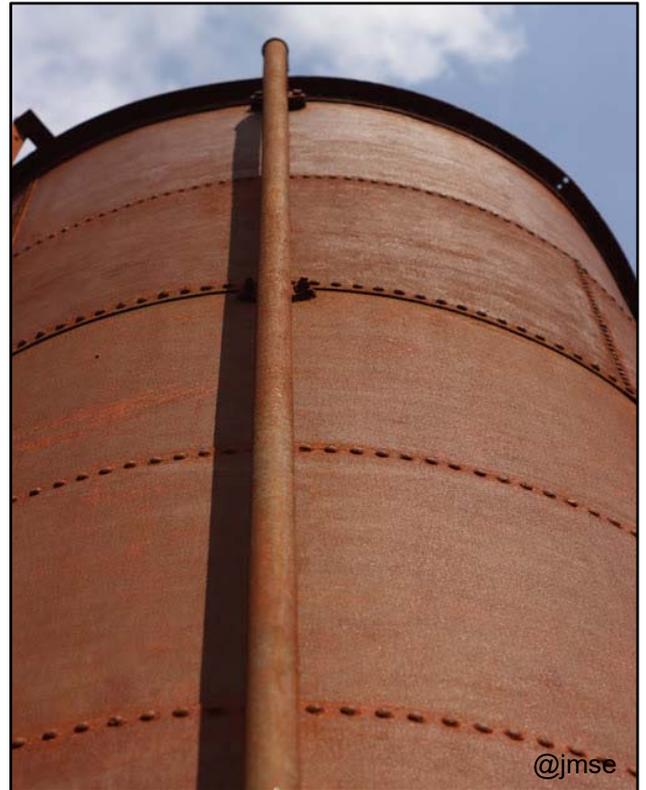


Foto izquierda: tuercas de refuerzo de rail en un tramo de vía de la línea férrea Córdoba-Almorchón a su paso por la antigua estación de tren de Obejo, visible al fondo de la imagen.

@jmse



La antigua estación de tren de Obejo vista desde el promontorio situado a la derecha de las vías de la línea férrea Córdoba-Almorchón situado, varios metros por encima de ellas, en dirección a El Vacar-Villaharta.

El paso del tiempo ha hecho crecer abundante vegetación y árboles sobre las vías, generando una singular simbiosis arquitectura/naturaleza,

también presente en los elementos de ingeniería ferroviaria que rodean la estación, que fue protagonista de un mundo de recuerdos, experiencias y sentimientos que llevaron en el corazón muchas generaciones de andaluces y extremeños que vivieron la época de mayor esplendor de esta histórica estación de ferrocarril y las icónicas locomotoras a vapor durante los siglos XIX y XX.



@jmse

Pero casi 150 años después de su construcción, la Antigua Estación de Tren de Obejo y sus alrededores siguen siendo un lugar mágico, que hace vivir una y otra vez momentos inolvidables a quienes visitan esta joya de la historia de los ferrocarriles andaluces, españoles y europeos. #

