

Rutas y Memoria

Una revista de Horizonte Álvarez

Hay viajes que nunca terminan.

ESPECIAL FERROCARRIL

EL TREN DE NUESTROS RECUERDOS

Andenes, expresos y literas. Volver a una época.

RUTA DE LA PLATA

El último TER Sevilla-Gijón

CAMINO

De Ourense a Santiago

MEMORIA HISTÓRICA

Ífni y el Sáhara, 1957-1958

EDITORIAL

Viajar para conservar la memoria

Una revista para mirar el territorio con curiosidad, escuchar a quienes lo vivieron y volver a las fuentes.

Un horizonte compartido

Un tren que atraviesa la noche, un puente que se cruza a pie, una estación que cambia de oficio: son formas distintas de una misma pregunta. ¿Qué permanece de los lugares cuando dejamos de utilizarlos como antes? Este primer número de Rutas y Memoria propone detenerse en esa pregunta, sin prisa por darla por resuelta.

El viaje y sus documentos

La memoria aporta voces, emociones y detalles que un plano no conserva. Los documentos ofrecen fechas, decisiones y límites que un recuerdo puede desdibujar. Cuando se reúnen ambos materiales surge un relato más atento y, casi siempre, más sorprendente. De esa conversación entre recuerdo y archivo vive esta revista.

Mirar también alrededor

El ferrocarril convive en este número con los caminos históricos, los oficios de Cea y la cantería, la memoria vecinal y una lectura de Ourense por épocas. El recorrido pasa también por Ifni y el Sáhara, la arquitectura de las estaciones y el modelismo. La biblioteca final devuelve el viaje a los libros de Juan J. Álvarez, que recorren muchos de estos mismos lugares.

Una invitación

Leer esta revista puede ser el comienzo de una visita, una conversación familiar o una pequeña investigación. Un billete antiguo merece una fecha; una fotografía, una autoría; una leyenda, su condición de relato transmitido. Cuidar esos detalles es una manera de cuidar a quienes estuvieron allí. Y si guardas un recuerdo de aquellos trenes, queremos conocerlo: lo contamos en la página 39.

La redacción de Rutas y Memoria



Camino Sanabrás a su paso por Seixalbo, 2011. Foto: José Antonio Gil Martínez · CC BY 2.0 · P02.

RUTAS Y MEMORIA · Nº 1 · NOVIEMBRE 2026

Edita Horizonte Álvarez

Diseño y maquetación Horizonte Álvarez

Lugar de edición Castilla y León (España)

Contacto info@horizontealvarez.es · horizontealvarez.es

Dirección y textos Juan J. Álvarez

Fotografías Wikimedia Commons; autores y licencias en la página 38

Periodicidad Trimestral

Cierre de esta edición 17 de octubre de 2026

© 2026 Horizonte Álvarez. Textos, diseño, gráficos y portadas de los libros: todos los derechos reservados; no se permite su reproducción sin autorización. Las fotografías conservan sus propias licencias, indicadas en la página de créditos.

TEXTO ORIGINAL

Sumario

NÚMERO 1 · NOVIEMBRE 2026 · DOSSIER FERROCARRIL, VIAJES, HISTORIA Y PATRIMONIO



Acceso a la estación de Cerdedelo (Laza). Foto: Estevoaei · CC BY-SA 4.0 · P03.



Albergue de peregrinos de Xunqueira de Ambía, Camino Sanabrés, 2011. Foto: José Antonio Gil Martínez · CC BY 2.0 · P04.

EDITORIAL

- 2 Viajar para conservar la memoria
- 4 De dónde sale cada página

FERROCARRIL

- 5 La noche tenía nombre de tren
- 6 El mapa de la noche
- 7 Asiento, litera y coche cama
- 8 Cuatro nombres, cuatro orientaciones
- 9 Cómo reconstruir un viaje de 1984

RUTA DE LA PLATA

- 10 El TER: modernidad en azul
- 11 Un eje norte-sur sin pasar por Madrid
- 12 1985: la ruptura de la continuidad
- 13 Leer el paisaje que dejó el tren

CAMINO

- 14 Ourense: el viaje empieza en un puente
- 15 Cea y Oseira: el arte de detenerse
- 16 Un cuaderno de Ourense a Santiago

MEMORIA HISTÓRICA

- 17 Ifni y el Sáhara: situar antes de narrar
- 18 Tiliuin y Telata: dos episodios distintos
- 19 El álbum familiar también es un archivo

ESTACIONES

- 20 Galicia: edificios con historias diferentes
- 21 Delicias: conservar cambiando de uso
- 22 Una ficha para cada estación

MODELISMO

- 23 Elegir una escala es elegir una mirada
- 24 Proyecto: una estación del oeste
- 25 La historia entra en los detalles

BIBLIOTECA

- 26 Dos libros, dos formas de volver
- 27 Camino y memoria: seguir leyendo

CAMINOS HISTÓRICOS

- 28 La Plata antes del tren
- 29 Un nombre, varios mapas

OFICIOS Y PAISAJE

- 30 Cea: un oficio que se amasa
- 31 La piedra recuerda el trabajo

MEMORIA LOCAL

- 32 Un pueblo cabe en muchas fotografías
- 33 El archivo es una conversación

CIUDAD Y TIEMPO

- 34 Ourense: una ciudad por capas
- 35 El río abre otra perspectiva

LA HISTORIA DE UN OBJETO

- 36 Una postal: el viaje en una imagen

FUENTES Y CRÉDITOS

- 37 Fuentes para comprobar y continuar
- 38 Las fotografías y sus autores

PARTICIPA

- 39 ¿Viajaste en aquellos trenes?

CÓMO LEER ESTA REVISTA

De dónde sale cada página

Una edición de noviembre de 2026 preparada con información consultada el 17 de octubre de 2026.

Dos etiquetas de lectura

Al pie de cada página se indica su origen. A **partir de la web** señala una síntesis reescrita desde los artículos de horizontealvarez.es, con contexto y elaboración nueva. **Texto original** identifica lo escrito para esta revista: editorial, guías de lectura, talleres y el proyecto de maqueta. Las fichas de la biblioteca se basan en el catálogo público del autor.

Las fuentes, en dos familias

Las referencias se citan con dos claves: **W** para los artículos y el catálogo de la web (W1–W9) y **D** para la documentación externa —museos, boletines oficiales, archivos e instituciones— (D1–D22). La lista completa, con enlaces, está en la página 37. El artículo sobre el Camino Sanabrés, publicado en inglés, se ha resumido y reescrito en español.

Comprobación y cautelas

Se ha contrastado el contexto con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, la Xunta de Galicia, el Museo del Ferrocarril, el BOE, Naciones Unidas, el Ministerio de Defensa y la NMRA. Las cifras globales de cierres ferroviarios varían según el ámbito del recuento: aquí se evita dar una única cifra sin definición. Los servicios ferroviarios citados son históricos; los datos prácticos de rutas y visitas deben comprobarse antes de viajar.

Fotografías y créditos

Edición, textos y maquetación: Horizonte Álvarez / Juan J. Álvarez. Las fotografías proceden de Wikimedia Commons y conservan sus autores y licencias. Cada pie indica lugar y fecha: una foto de 1993 ilustra el material y su época cercana, no un viaje concreto de 1982. Créditos completos en la página 38.



Coche de tercera clase de MZA conservado en el Museo del Ferrocarril de Madrid (Delicias), 2010. Foto: Hugh Llewelyn · CC BY-SA 2.0 · P05.

FUENTES: W1–W9 · D1–D22

NOTA DE EDICIÓN



Locomotora 269.043 en Madrid-Chamartín, 13-11-1993. Foto: Phil Richards · CC BY-SA 2.0 · P06.

REPORTAJE

La noche tenía nombre de tren

En los años ochenta, los expresos y los Estrella dibujaban una geografía de destinos que se reconocía por sus nombres.

Un mapa que se pronunciaba

Costa Brava, Rías Altas, Costa Verde, Lusitania: la selección de Horizonte Álvarez muestra cómo los nombres situaban al viajero antes de la partida. Unas denominaciones miraban al litoral; otras, a regiones o a conexiones internacionales. El listado variaba con los años y los servicios, así que cada nombre pide su fecha. En la página siguiente los situamos sobre el mapa.

Costa Brava, Rías Altas, Costa Verde, Lusitania: los nombres situaban al viajero antes de la partida.

El cambio de producto

El artículo de la web sitúa la llegada de coches de la serie 10000 en 1984 y la agrupación bajo la marca Estrella en 1985. La renovación no significó que todas las composicio-

nes fueran idénticas. Coches de distintas generaciones, asientos, literas y camas podían formar parte de una oferta cuya configuración dependía del servicio y de la fecha.

Viajar mientras se duerme

El interés del nocturno no era solo alcanzar un destino. Permitía que parte del trayecto coincidiera con el tiempo de descanso. Esa posibilidad tenía una dimensión doméstica: organizar el equipaje, compartir espacio con desconocidos, despertar con otro paisaje en la ventanilla y reconocer, aún adormilado, la estación de llegada.

La imagen y su fecha

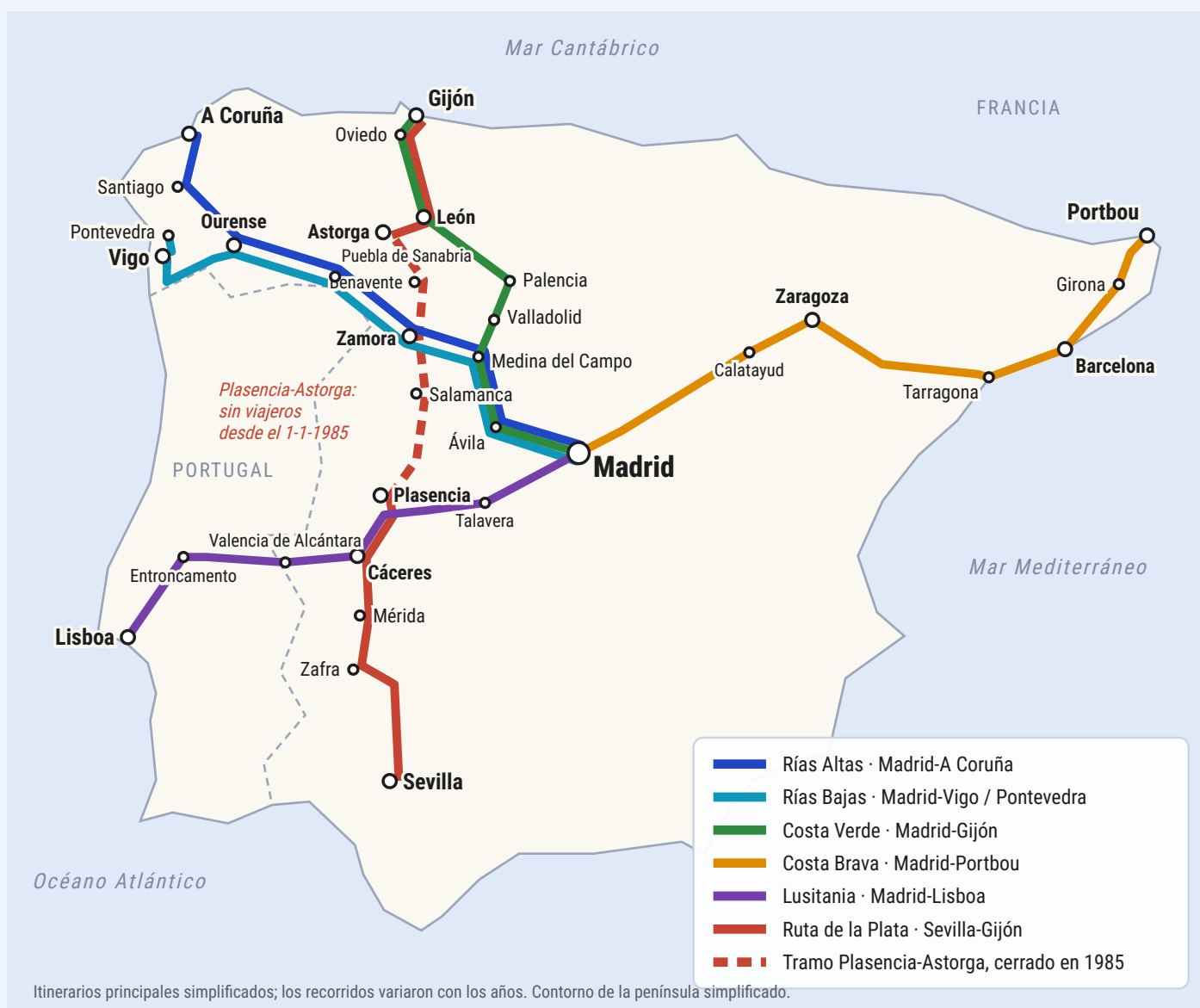
Las fotografías de estas páginas se tomaron en 1993, en los últimos años de aquel sistema. Permiten observar la continuidad del material y de sus colores, y cada pie conserva su fecha para que el lector sepa exactamente qué está mirando.

INFOGRAFÍA

El mapa de la noche

Cinco expresos con nombre propio y un corredor transversal: la geografía del viaje nocturno que recorre este número.

Cada color sigue el itinerario ferroviario principal de un expreso. Los dos Rías compartían el camino de Galicia por Ávila, Medina del Campo, Zamora y Ourense, sin pasar por León; en Ourense se separaban: el Rías Altas seguía por Santiago hasta A Coruña y el Rías Bajas bajaba hacia Vigo y Pontevedra. El Costa Verde llegaba a Asturias por León, el Costa Brava cruzaba Aragón y Cataluña hasta la frontera y el Lusitania entraba en Portugal por Valencia de Alcántara. En rojo, la Ruta de la Plata, que perdió los viajeros entre Plasencia y Astorga el 1 de enero de 1985.



ARCHIVO & MIRADAS

Asiento, litera y coche cama

Tres formas de ocupar el tiempo nocturno, y una historia que pide distinguir vehículos, servicios y marcas comerciales.

Compartir no era siempre igual

La plaza sentada, la litera y el coche cama respondían a necesidades diferentes. Una litera convertía el compartimento en espacio de descanso mediante literas abatibles; el coche cama ofrecía departamentos concebidos para dormir. La ocupación, los servicios y el grado de intimidad cambiaban según el material y la categoría contratada.

El tren como pequeño edificio

Pensar un coche de viajeros como arquitectura ayuda a leerlo: un pasillo distribuye, las puertas separan, los aseos concentran funciones y los compartimentos regulan la convivencia. Mirado así, el tren permite comparar comodidad y uso sin reducir la experiencia a la velocidad máxima del vehículo.

Lo que conservan los museos

El catálogo del Museo del Ferrocarril de Madrid incluye coches cama, restaurantes, furgones y vehículos postales. Esa diversidad recuerda que el viaje de larga distancia se apoyaba en funciones complementarias. La presencia de un vehículo en la colección no significa que circulara en todos los expresos de los años ochenta.

Una lectura sin anacronismos

Conviene separar la evolución técnica de las marcas del servicio. En la cronología de la web, los Estrella pierden protagonismo con el desarrollo posterior del Trenhotel. No se ha trasladado esa denominación a toda la década de 1980. Para identificar un viaje concreto harían falta billete, fecha, recorrido y, si existe, composición documentada.



Coche de la serie 10000 en Irún, 30-05-1993. Foto: Falk2 · CC BY-SA 3.0 · P07.

A PARTIR DE LA WEB

FUENTES: W1 · D3

ARCHIVO & MIRADAS

Cuatro nombres, cuatro orientaciones

Rías, costas y fronteras: cada expreso prometía un paisaje distinto al final de la noche.

Rías Altas y Rías Bajas

Horizonte Álvarez relaciona ambos nombres con los enlaces desde Madrid hacia Galicia. En su síntesis, el primero apunta a A Coruña y el segundo al eje de Vigo y Pontevedra. Para estudiar un año determinado hay que comprobar si el tren llevaba ramas, en qué estación se separaban y qué destinos figuraban realmente en el horario.

Costa Verde

La referencia a la costa cantábrica convierte el destino en promesa de paisaje. El artículo sitúa el nombre en la relación Madrid-Gijón. La lectura editorial propuesta consiste en comparar esa imagen comercial con el recorrido efectivo: el paisaje que se anuncia no coincide necesariamente con el que podía verse durante las horas de oscuridad.

Costa Brava

El blog lo vincula a Madrid y Portbou. La frontera añade otra escala al viaje: transbordos, correspondencias y diferencias entre redes. Un tren dirigido a una localidad fronteriza no debe confundirse con un servicio que atraviesa la frontera sin cambio. La documentación debe aclarar qué ocurría en cada etapa de la relación.

Lusitania

El nombre sitúa el enlace con Portugal. El texto de la web lo asocia a Madrid-Lisboa y distingue su posterior conversión a Trenhotel. Para acompañar un recuerdo de ese trayecto resultan útiles las guías de viaje de ambos países: la hora impresa, la estación y el sentido de circulación permiten interpretar correctamente una fotografía nocturna.



Coche de literas en Algeciras, junio de 1993. Foto: Falk2 · CC BY-SA 3.0 · P08.

FUENTES: W1

A PARTIR DE LA WEB

TALLER DE MEMORIA

Cómo reconstruir un viaje de 1984

Una guía para pasar del recuerdo familiar a una pequeña historia verificable del ferrocarril.

Empezar por una pregunta

Elegir un trayecto y una fecha acota la búsqueda. «Viajamos a Galicia en verano» es una pista; «salida desde Madrid en agosto de 1984» ya permite consultar el horario de temporada. Si el día es incierto, se conserva la incertidumbre en la ficha en lugar de fijar una fecha por intuición.

CUADERNO DE INVESTIGACIÓN

- ☐ Trayecto y fecha, aunque sea aproximada
- ☐ Billeto: qué datos acredita
- ☐ Horario de temporada del año
- ☐ Fotografía: qué muestra y cuándo se tomó
- ☐ Tres columnas: «visible en la foto», «indicado por el propietario» e «hipótesis»
- ☐ Quién lo cuenta y cuándo lo contó

Cruzar tres pruebas

Un billete acredita determinados datos de transporte, pero puede no revelar todo el recorrido. Un horario describe un servicio previsto; una fotografía prueba una escena concre-

ta. Comparar los tres materiales permite detectar cambios, errores de memoria y diferencias entre la oferta anunciada y el viaje realizado. Cada documento debe conservar su fecha y procedencia.

Anotar lo que falta

La matrícula de una locomotora, el color de un coche o un rótulo comercial ayudan a situar la imagen, pero rara vez bastan para datarla con exactitud. En un cuaderno de investigación conviene separar «visible en la foto», «indicado por el propietario» e «hipótesis». Esa distinción hace que el relato pueda corregirse sin perder valor.

Dar lugar a la experiencia

Después llegan las preguntas abiertas: ¿quién acompañaba al viajero?, ¿qué esperaba al llegar?, ¿por qué eligió ese tren? Las respuestas pertenecen a la memoria oral y se atribuyen a quien las cuenta. Si reconstruyes así un viaje de tu familia, nos gustaría leerlo (página 39).



Locomotora 269.029 en Madrid-Chamartín, 13-11-1993. Foto: Phil Richards · CC BY-SA 2.0 · P09.



TER de la serie 597 en la antigua estación de Atocha, 1981. Foto: Smiley.toerist · CC BY-SA 3.0 · P10.

REPORTAJE

El TER: modernidad en azul

Antes de convertirse en emblema de una despedida, fue una propuesta para renovar el viaje de media y larga distancia.

Un automotor para otra etapa

La historia técnica publicada por Vía Libre sitúa la presentación del tren en octubre de 1964 y su primer servicio comercial Madrid-Gijón el 10 de enero de 1965. La designación inicial TAR fue sustituida por TER. Su identidad visual en azules ayudó a diferenciarlo de otros automotores de la época.

Una silueta, unos colores, la forma de una ventana: así se asocia un diseño con una época.

Una construcción compartida

Vía Libre explica que los primeros trenes se construyeron en Italia y los posteriores en España, con participación de Fiat, OM, CAF y MMC. Por eso llamar al TER «el tren de

Fiat», como hace el título de Horizonte Álvarez, resulta evocador, aunque no agota la historia de su fabricación. La cooperación industrial forma parte del relato.

Material y servicio

TER puede designar el tipo de tren; Ruta de la Plata, una relación comercial que ese material prestó durante una parte de su existencia. Separar ambas ideas evita identificar la vida completa de la serie con la de un solo recorrido. Un vehículo puede cambiar de ruta y una relación puede cambiar de material.

Por qué interesa recordarlo

La asociación entre un diseño y una época nace de la repetición: una silueta, unos colores, la forma de una ventana. Estudiar esos detalles es útil para una exposición, una maqueta o un álbum. La fotografía de Atocha en 1981 muestra el TER en plena vida comercial, con la librea azul que lo hizo reconocible.

ARCHIVO & MIRADAS

Un eje norte-sur sin pasar por Madrid

La relación Sevilla-Gijón ofrecía otra manera de imaginar la red: un corredor transversal por el oeste peninsular.

Una relación, dos etapas

El artículo de Horizonte Álvarez sitúa el nacimiento del servicio Ruta de la Plata en 1969 y la llegada del TER en mayo de 1976, tras la etapa de los TAF. Es una distinción importante: el servicio existía antes de que el material que después lo simbolizaría se hiciera cargo de él. La exposición TER de Docutren aporta documentación para profundizar en sus servicios.

Una cadena de territorios

La narración de la web enlaza Sevilla, el interior extremeño, Salamanca, Zamora, Astorga, León y Asturias. Esa enumeración describe la continuidad territorial del corredor, no una lista exhaustiva de paradas (véase el mapa de la página 6). El interés de la relación residía en permitir viajes entre regiones del oeste que una red radial solo podía resolver con rodeos.

Qué significa ser transversal

En una red de transporte, la utilidad no procede solo de la relación entre sus extremos. Un corredor suma viajes intermedios, enlaces y oportunidades de acceso. Para valorar su papel histórico conviene mirar los pares de localidades que conectaba, los horarios de correspondencia y las alternativas disponibles en aquel momento.

Un nombre y varias geografías

La evocación de la Plata enlaza ferrocarril, patrimonio viario y paisaje. El tren no seguía exactamente una calzada antigua, ni el corredor ferroviario es la ruta jacobea que entra en Galicia: son caminos distintos que comparten nombre. Las páginas 28 y 29 los ponen uno junto a otro.



El TER 597-010, restaurado, en el Museo del Ferrocarril de Madrid, 2016. Foto: Enrique Gil · CC BY 4.0 · P11.

A PARTIR DE LA WEB

FUENTES: W2 · W3 · D2

ARCHIVO & MIRADAS

1985: la ruptura de la continuidad

El fin del servicio de viajeros en el tramo central alteró la posibilidad de recorrer el oeste en aquel tren directo.

Lo que se puede afirmar

La documentación ferroviaria sitúa el cierre a viajeros de la línea Plasencia-Astorga en el cambio de 1984 a 1985. La memoria de Renfe conservada en Docutren enumera el TER Ruta de la Plata entre los servicios que dejaron de circular desde el 1 de enero. El blog de Horizonte Álvarez sitúa los últimos viajes en el 31 de diciembre de 1984.

Suspender viajeros, mantener mercancías, clausurar una línea y retirar sus carriles son actos distintos.

Un cierre no es una sola cosa

Suspender viajeros, mantener mercancías en parte del trazado, clausurar una línea y retirar sus carriles son actos distintos, y pueden ocurrir en fechas diferentes. Por eso las

vías que aún se ven en la estación de Hervás no contradicen el cierre del servicio de viajeros: forman parte de una secuencia larga, no de una única escena de abandono.

El problema de las cifras

Los propios artículos de la web utilizan recuentos diferentes para los cierres de 1985: unos hablan de programas de supresión y otros de servicios efectivamente suspendidos. Por eso la cifra aproximada de 3.000 kilómetros se cita siempre con su definición. Lo decisivo para este reportaje es el corte del eje Plasencia-Astorga.

La pérdida vista desde el mapa

La desaparición de una relación directa cambia tanto el viaje completo como sus tramos intermedios. Para describir sus efectos concretos harían falta horarios comparados, alternativas por carretera y testimonios fechados. No se atribuye a todas las localidades una misma experiencia: la consecuencia compartida fue la pérdida de aquella continuidad ferroviaria de viajeros.



Antigua estación de Hervás, en la Ruta de la Plata. Foto: Rodelar · CC BY-SA 4.0 · P12.

FUENTES: W3 · W4 · D2 · D4

A PARTIR DE LA WEB

ARCHIVO & MIRADAS

Leer el paisaje que dejó el tren

Estaciones, puentes y plataformas permiten seguir preguntando por el corredor después de la retirada del servicio.

El territorio como archivo

Un terraplén explica una elección de trazado; una trinchera, una dificultad del relieve; un muelle, una función económica. La propuesta es observar esas piezas como elementos de un sistema. Un edificio aislado resulta más comprensible cuando se sitúa en relación con el pueblo, el acceso viario y los antiguos espacios de carga.

Un terraplén explica una elección de trazado; una trinchera, una dificultad del relieve; un muelle, una función económica.

Segunda vida del corredor

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles documenta la transformación de tramos del antiguo ferrocarril en vías verdes. Esa reutilización conserva una experiencia de continuidad sobre parte de la plataforma. No equivale a con-

servar el servicio ferroviario: responde a otro uso y requiere una lectura patrimonial que explique qué función tenía originalmente el trazado.

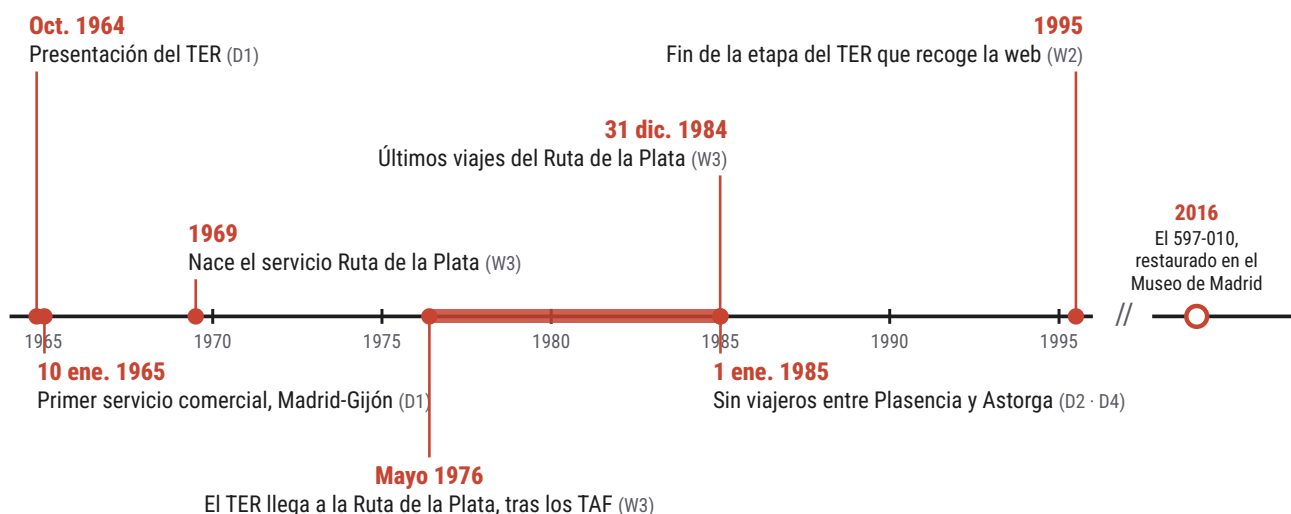
Una visita con cuaderno

Antes de salir, elegir un tramo acondicionado y comprobar su información vigente. Durante la visita, anotar lugar, fecha y punto de observación. Fotografiar primero el conjunto y después los detalles ayuda a explicar la relación entre edificio, andén y paisaje. Los vestigios sin acceso autorizado se documentan desde espacios públicos.

La pregunta que permanece

El recuerdo del TER abre un debate sobre movilidad y territorio que sigue vivo en el oeste peninsular. Esta revista no puede responderlo, pero sí ayudar a plantearlo bien: conservar documentos, fechar fotografías y nombrar con precisión lo que queda. La cronología de abajo resume treinta años de historia.

CRONOLOGÍA DEL TER Y DEL RUTA DE LA PLATA





La Ponte Vella sobre el Miño, Ourense, 2010. Foto: Jose Luis Cernadas Iglesias · CC BY 2.0 · P13.

REPORTAJE

Ourense: el viaje empieza en un puente

El Camino Sanabrés invita a cambiar de velocidad y observar cómo ciudad y paisaje se enlazan al cruzar el Miño.

Una puerta del sur gallego

El artículo de Horizonte Álvarez presenta el tramo Ourense-Santiago como un viaje cultural. De esa propuesta se toma aquí el hilo de la piedra, el agua, los pueblos y la memoria: un camino que se entiende tanto por lo que se ve como por lo que se cuenta en cada aldea.

Cruzar a pie permite mirar la ciudad desde el río antes de continuar el ascenso.

El puente como umbral

La Ponte Vella es la primera lección del viaje: una obra de origen romano que muestra, en su fábrica, siglos de reconstrucciones (la página 34 cuenta su historia). Cruzarla a pie permite mirar la ciudad desde el río antes de continuar el ascenso.

Elegir la salida

La información oficial de la Xunta describe dos posibilidades desde Ourense: la Costiña de Canedo y Cudeiro. Ambas deben situarse en la planificación real de la jornada; no son simples nombres intercambiables. La ficha oficial Ourense-Cea indica 22,9 kilómetros y dificultad media. La distancia corresponde a esa ficha, no a cualquier variante o desvío.

Historia y leyenda

El blog invita a escuchar las narraciones populares, y la revista recoge esa invitación: tesoros, apariciones y personajes legendarios se cuentan como lo que son, relatos transmitidos. La pregunta más fértil no es si ocurrieron, sino quién los cuenta, desde cuándo y dónde se conservan.

ARCHIVO & MIRADAS

Cea y Oseira: el arte de detenerse

El alimento, la arquitectura y los desvíos dan profundidad a una ruta que no se agota en sumar kilómetros.

La etapa y la pausa

La ficha de la Xunta sitúa Cea como final de etapa y destaca su tradición panadera. El blog convierte esa llegada en uno de los centros culturales del recorrido. El pan, como vínculo entre trabajo, paisaje y vida cotidiana, tiene su propio reportaje en la página 30.

Oseira en el recorrido

Horizonte Álvarez dedica parte del artículo al monasterio de Oseira y a su relación con el Camino. Acercarse a un conjunto monástico exige reservar tiempo de visita y comprobar el acceso. Conviene contar el desvío aparte: los 22,9 kilómetros de la etapa Ourense-Cea no lo incluyen.

Mirar un edificio lentamente

Una forma de visitarlo: comenzar por el volumen general, observar la transición entre espacios y escoger un solo detalle para dibujar o describir. La piedra muestra diferencias de textura, color y trabajo. Esas variaciones ofrecen preguntas para una guía o una investigación posterior; para fechar cada parte del edificio hace falta su documentación.

Dar sitio a lo cotidiano

En un cuaderno de viaje caben tanto una fachada como el modo de servir el pan o el nombre de una aldea. Conviene distinguir observación y explicación. «He visto» registra la experiencia del caminante; «se construyó en» exige una fuente. Esa pequeña disciplina conserva la frescura del viaje y mejora su precisión.



Torres del monasterio de Oseira, 2017. Foto: Luis Miguel Bugallo Sánchez (Lmbuga) · CC BY-SA 4.0 · P14.

ARCHIVO & MIRADAS

Un cuaderno de Ourense a Santiago

Seis jornadas, tres anotaciones al día: una forma de viajar que convierte el Camino en un relato propio.

Una secuencia para explorar

El artículo organiza su viaje en seis jornadas, que el esquema de abajo resume. Es la estructura narrativa del autor, no la división oficial de etapas: antes de adoptarla a pie hay que comprobar trazado, distancias, desniveles y alojamientos.

Tres registros diarios

La propuesta original es dedicar una página a cada jornada con tres entradas: un lugar observado, una historia escuchada y un dato contrastado. El primer registro admite dibujo y descripción; el segundo debe indicar quién lo contó y en qué contexto; el tercero enlaza con una fuente identificable. Al final se obtiene un relato donde experiencia e investigación se acompañan.

La llegada también se documenta

La plaza del Obradoiro ocupa un lugar central en la narración de la web. Puede ser final de camino y comienzo del recuerdo. Guardar una fotografía general y unas líneas sobre lo vivido ese día evita que el álbum quede reducido a monumentos sin contexto. No hace falta transformar la experiencia en una aventura extraordinaria para que resulte valiosa.

Información que cambia

La disponibilidad de albergues, visitas y transportes varía con la temporada. Para preparar el viaje, lo mejor es el portal oficial del Camino de la Xunta, que también informa de los requisitos de la acreditación del peregrino.

DE OURENSE A SANTIAGO EN SEIS JORNADAS



Secuencia narrativa del artículo W5; solo la primera distancia procede de la ficha oficial.



Mochilas de peregrinos en la plaza del Obradoiro, Santiago, 2011. Foto: José Antonio Gil Martínez · CC BY 2.0 · P15.

FUENTES: W5 · D6

A PARTIR DE LA WEB



Casas blancas y azules de Sidi Ifni, 2025. Foto: Mhobl · CC BY 4.0 · P16.

REPORTAJE

Ifni y el Sáhara: situar antes de narrar

Dos espacios relacionados por la historia colonial española, con trayectorias que no deben confundirse.

El marco de 1957-1958

El artículo de Horizonte Álvarez sobre Tiliuin y Telata se concentra en puestos aislados y operaciones de socorro durante la guerra. La documentación del Ministerio de Defensa encuadra el conflicto en 1957-1958. Estas páginas ofrecen una puerta de entrada a esa historia; el libro del autor (página 27) la desarrolla.

Los testimonios de soldados españoles son una parte de esa memoria, pero no representan todas las experiencias.

Una mirada más amplia

La historia militar explica unidades, abastecimiento y decisiones de mando. Para comprender el conflicto también hay que atender al contexto colonial y a las poblaciones locales. Los testimonios de soldados españoles son una parte

de esa memoria, pero no representan todas las experiencias. Es necesario dejar espacio a voces marroquíes y saharauis sin atribuirles declaraciones que no se han recogido.

Territorios distintos

Ifni fue objeto de retrocesión a Marruecos en 1969. El BOE conserva disposiciones vinculadas a ese tratado, entre ellas el decreto sobre opción de nacionalidad. El Sáhara Occidental siguió otra trayectoria: Naciones Unidas lo incluye entre los territorios no autónomos desde 1963. La revista no equipara sus procesos de descolonización.

Ciudad de hoy, memoria de ayer

Sidi Ifni conserva una arquitectura colonial de casas blancas y azules que el visitante reconoce todavía. Las fotografías de estas páginas muestran esa ciudad tal como es hoy; para la campaña de 1957-1958, el archivo familiar y la documentación institucional son las fuentes, como explica la página 19.

ARCHIVO & MIRADAS

Tiliuin y Telata: dos episodios distintos

La cercanía de los nombres en la memoria de la campaña no convierte un socorro terrestre y un lanzamiento paracaidista en un mismo episodio.

Lo que cuenta el artículo

Horizonte Álvarez describe primero el aislamiento de posiciones del interior de Ifni. En su relato, Telata aparece ligada a una columna de socorro emboscada en noviembre de 1957; Tiliuin, a un lanzamiento de refuerzo posterior: el primer salto de guerra de los paracaidistas españoles. Las cifras de efectivos y bajas quedan para un estudio especializado.

Leer la terminología

Las fuentes militares pueden utilizar categorías y expresiones propias de la institución o del momento histórico. Al adaptarlas conviene indicar quién nombra a quién y evitar que un calificativo se convierta en explicación. La descripción de una operación aporta información; la valoración de sus participantes debe reconocerse como perspectiva y atribuirse.

CÓMO CITAR UN RECUERDO

- ☐ Fecha y lugar de la conversación
- ☐ Nombre de quien habla
- ☐ Su relación con los hechos
- ☐ ¿Lo presencié o lo conoce por otra persona?
- ☐ Condiciones de uso acordadas

Tres capas de un episodio

Un estudio puede separar el plan de la operación, lo ocurrido sobre el terreno y el recuerdo posterior. Órdenes, partes, cartas y conmemoraciones corresponden a capas diferentes. Una discrepancia entre ellas no se resuelve eligiendo automáticamente el relato más detallado: hay que examinar autoría, proximidad temporal y finalidad del documento.



Antiguo Almirantazgo de Sidi Ifni, 2010. Foto: Mhobl · CC BY-SA 4.0 · P17.

FUENTES: W6 · D7

A PARTIR DE LA WEB

TALLER DE ARCHIVO

El álbum familiar también es un archivo

Un método para conservar cartas, fotografías y recuerdos, y para dejar los silencios a la vista.

Registrar antes de interpretar

Asignar a cada pieza una referencia sencilla permite relacionar su copia digital con el original. Anotar tamaño, inscripciones, estado y procedencia conserva información que suele perderse cuando una imagen circula recortada. La fecha se transcribe tal como aparece; una datación estimada se marca como aproximación.

FICHA DE UNA PIEZA

- ☐ Referencia (la misma en el original y en la copia)
- ☐ Tamaño, estado y procedencia
- ☐ Inscripciones del anverso y del reverso
- ☐ Fecha tal como aparece; si es estimada, «hacia»
- ☐ Anotaciones posteriores, por separado

El reverso importa

Una dedicatoria puede identificar personas o indicar un destino postal. El reverso se fotografía además del anverso. Las anotaciones añadidas por familiares años después

se registran separadamente de las inscripciones originales. Así se conserva tanto el documento como la historia de su interpretación dentro de la familia.

Describir con prudencia

Un uniforme o un paisaje pueden ofrecer pistas, pero una atribución dudosa debe seguir siendo dudosa. «Posiblemente Ifni» no se transforma en «Ifni, 1957» porque el álbum trate de aquella campaña. La comparación con fuentes contrastables puede mejorar la identificación; cuando no basta, la ficha conserva la pregunta abierta.

Publicar con contexto

Poseer una copia no demuestra por sí solo quién creó la imagen ni qué usos pueden autorizarse. Antes de difundirla conviene identificar autoría, procedencia y condiciones de utilización. El siguiente paso puede ser una colección de documentos familiares bien descritos y autorizados, que muestren las piezas tal como son.



Oficialidad del destructor Almirante Miranda frente a Agadir, diciembre de 1957. Foto: Pedroelizalde · CC BY-SA 3.0 · P18.

TEXTO ORIGINAL



Estación de Cerdedelo (Laza), 19-07-2019. Foto: Estevoaei · CC BY-SA 4.0 · P19.

REPORTAJE

Galicia: edificios con historias diferentes

Un edificio vacío, una estación sin parada y una línea fuera de uso no describen la misma situación.

El punto de partida

El reportaje de Horizonte Álvarez recorre Laza-Cerdedelo, A Alberguería-Prado y otros lugares del ferrocarril gallego. Su fuerza reside en desplazar la mirada desde las grandes terminales hacia edificios pequeños, muelles y accesos. Esta adaptación mantiene esa invitación y evita presentar su estado actual como si todas las situaciones fueran equivalentes.

Definir lo que vemos

Un edificio puede haber perdido su función de atención al público mientras la infraestructura continúa formando parte de una línea. Una parada puede desaparecer sin que el edificio se derribe. Un tramo sustituido puede conservar carriles. Para una ficha patrimonial deben describirse por separado edificio, servicio, vías y accesibilidad.

El paisaje no confirma un horario

La vegetación de una fotografía indica lo que había en el encuadre ese día; no certifica por sí sola el régimen de circulación. Tampoco una ventana cerrada demuestra un abandono administrativo. Para saber si un tren se detiene hoy en Cerdedelo, la referencia es el horario vigente, no la imagen.

Una memoria de proximidad

La escala local permite investigar qué significaba la estación para el pueblo: empleo, salida de mercancías, correo o visitas. Esas funciones deben documentarse en cada caso. La propuesta de trabajo es reunir fotografías fechadas, planos y testimonios atribuidos, en lugar de aplicar a todos los edificios una misma historia de esplendor y ruina.

ARCHIVO & MIRADAS

Delicias: conservar cambiando de uso

La estación madrileña permite pensar una segunda vida en la que el propio edificio forma parte de lo que se expone.

Un hito de 1880

El Museo del Ferrocarril de Madrid documenta la inauguración de Delicias el 30 de marzo de 1880 y relaciona el edificio con el proyecto de Émile Cachelievre. Su gran espacio cubierto es una pieza de arquitectura industrial: organiza la llegada de trenes, protege a los viajeros y convierte la técnica constructiva en presencia urbana.

El museo no es solo una caja donde se guardan trenes.

Del transporte al museo

El museo ocupa la antigua estación y permite observar material ferroviario dentro de un marco ligado a su función histórica. El cambio de uso conserva una parte esencial de

la experiencia espacial. Esto ofrece un contraste útil con los casos gallegos del artículo anterior: no existe una única manera de permanecer después de perder una función.

El edificio como objeto

Una visita posible: mirar primero la cubierta, después la relación entre nave y andenes y, por último, los vehículos. Cambiar ese orden ayuda a percibir el inmueble como pieza patrimonial. El museo no es solo una caja donde se guardan trenes; su forma condiciona cómo los vemos y comprendemos.

Lo que una visita no resuelve

La conservación de una estación depende de cuestiones técnicas, económicas y sociales que no pueden deducirse de una fotografía. Este caso no se plantea como receta universal. Sirve para preguntar qué elementos de un lugar deben mantenerse legibles cuando cambia su uso y qué documentación explica al visitante la transformación.



Antigua estación de Madrid-Delicias, hoy Museo del Ferrocarril, 15-08-2026. Foto: Sneeuwvlakte · CC BY-SA 4.0 · P20.

TEXTO ORIGINAL

FUENTES: D8

CUADERNO DE PATRIMONIO

Una ficha para cada estación

Propuesta de inventario ciudadano: observar de forma ordenada ayuda a conservar información útil para otros lectores.

Identidad y localización

La ficha comienza con el nombre actual y los históricos que estén documentados, municipio, línea y fecha de visita. No se asigna una categoría administrativa por apariencia. Si se desconoce si fue estación o apeadero, la duda se anota hasta consultar una fuente ferroviaria que lo aclare.

Cuatro fotografías necesarias

Una vista general muestra la relación con el territorio; una segunda registra la fachada; una tercera, el espacio ferroviario desde un punto permitido; la cuarta recoge un detalle significativa-

tivo. No hace falta multiplicar imágenes casi iguales. Interesa que cada una aporte una información distinta y conserve fecha, autoría y pie descriptivo.

Describir el uso

Se observa qué función es visible durante la visita y qué información procede de documentos. Un cartel de actividad, una exposición o una oficina permiten describir lo que se ve, pero no acreditan por sí solos la titularidad o duración de una cesión. La ficha separa observación de interpretación y remite a fuentes cuando incorpora datos de gestión.

FICHA DE ESTACIÓN · PARA RECORTAR O COPIAR

Nombre actual

Nombres históricos documentados

Municipio · línea

Fecha de la visita

Fotografías

general · fachada · espacio ferroviario · detalle

Uso observado

Uso documentado (fuente)

¿Qué hace singular este lugar?



Muelle y vías de Cerdedelo (Laza), 19-07-2019. Foto: Estevoaei · CC BY-SA 4.0 · P21.

TEXTO ORIGINAL



Maqueta «Havant» en la exposición Supertrain de Calgary, 2026. Foto: Napets007 · CC0 · P22.

REPORTAJE

Elegir una escala es elegir una mirada

El modelismo ferroviario reúne documentación, construcción y juego. La primera decisión afecta al paisaje tanto como al tren.

La idea antes del catálogo

El artículo de Horizonte Álvarez propone empezar por el lugar y la época. Esta revista desarrolla esa idea en un proyecto imaginario inspirado en el oeste peninsular: una estación pequeña, un automotor diésel y un muelle (página 24).

Terminar una escena permite ensayar balasto, pintura e iluminación.

Escala y ancho

La NMRA recoge H0 en torno a 1:87 y N en 1:160. La escala expresa cuánto se reduce el objeto; el ancho de vía es la distancia entre carriles. Son conceptos distintos. En un proyecto español conviene comprobar qué representa el sistema elegido y qué compromisos se aceptan respecto al prototipo.

Una comparación calculada

Un edificio hipotético de 20 metros mediría aproximadamente 23 centímetros a 1:87 y 12,5 centímetros a 1:160. Es un cálculo original: longitud real dividida por el factor de escala. No basta para decidir el tamaño de la maqueta, porque las curvas, accesos y espacio de trabajo exigen su propia reserva.

Terminar algo pequeño

La propuesta es construir primero un módulo con una vía, andén y entorno. Terminar una escena permite ensayar balasto, pintura e iluminación y comprobar cómo se limpia o se transporta. Añadir material después resulta más fácil si las primeras decisiones dejan accesibles las conexiones y los elementos que requieren mantenimiento.

PROYECTO

Proyecto: una estación del oeste

Un ejercicio de diseño: una estación imaginada, con su vía, su muelle y su paisaje de dehesa.

La escena propuesta

«Estación del Encinar» es el nombre de trabajo de una maqueta imaginaria. La escena reúne edificio de viajeros, vía principal, vía de apartado y muelle. El paisaje sugiere dehesa mediante árboles espaciados y tonos de suelo cálidos. Esa inspiración visual no convierte el modelo en una reproducción exacta de Extremadura.

Una operación sencilla

El juego propuesto comienza con un automotor que llega y se detiene ante el andén. En otra sesión, una locomotora coloca un vagón en el muelle. Son situaciones de explotación inventadas para probar el diseño. Antes de construir hay que comprobar que las longitudes útiles permiten las maniobras y que los desvíos quedan al alcance.

Planificar con medidas reales

El material, los enganches y la geometría de cada fabricante condicionan el trazado, así que los radios mínimos se toman de sus catálogos. La prueba útil consiste en colocar sobre una plantilla las vías y el vehículo más exigente del proyecto antes de cortar el tablero. El espacio del paisaje se reserva desde ese momento.

Coherencia en el conjunto

Para acercar el ejercicio a una época concreta, elegir después un año de referencia y documentar señales, mobiliario y vehículos. Un detalle procedente de otra década no arruina el proyecto, pero debe asumirse como licencia. La coherencia nace de decisiones conscientes, no de acumular objetos que parezcan antiguos.



Plataforma giratoria en una maqueta, 2009. Foto: Tamorlan · CC BY 3.0 · P23.

ARCHIVO & MIRADAS

La historia entra en los detalles

Un pequeño dossier de referencias puede mejorar una maqueta más que una nueva locomotora.

Reunir antes de reproducir

La propuesta parte de tres grupos de imágenes: vistas generales, material ferroviario y detalles de infraestructura. Cada referencia lleva lugar, fecha, autor y condiciones de uso. Una imagen sin esos datos puede servir como inspiración privada, pero ofrece una base débil para afirmar que una escena representa fielmente una estación en un año preciso.

El color requiere contexto

El aspecto de un vehículo depende de iluminación, película, digitalización, suciedad y mantenimiento. Para reconstruir un esquema conviene comparar fuentes, no copiar un único tono de pantalla. En la maqueta, una paleta limitada para suelo, vegetación y edificios puede dar unidad visual sin pretender que todos los materiales envejecieran de forma idéntica.

Ensuciar con una razón

El artículo de la web propone observar dónde se acumula la suciedad. Esta ampliación recomienda ensayar el envejecido sobre una pieza de prueba y registrar el proceso. Una capa moderada puede sugerir uso; demasiados efectos pueden ocultar formas y rótulos. La decisión debe responder a la escena y a su escala, no a una idea genérica de abandono.

Fotografiar la maqueta

Una imagen a la altura del andén revela proporciones y fondos que pasan inadvertidos desde arriba. Es útil para revisar el resultado, siempre con el pie «modelo» o «recreación». El trabajo del aficionado tiene interés propio y no necesita presentarse como fotografía de un tren real. Documentar su construcción también forma parte del proyecto.



Maqueta de Geoff Charles en Lampeter (Gales), 14-11-1982. Foto: Geoff Charles · CC BY-SA 4.0 · P24.

A PARTIR DE LA WEB

FUENTES: W8

BIBLIOTECA

Dos libros, dos formas de volver

Dos títulos de Juan J. Álvarez para prolongar el dossier ferroviario de este número.

Entre literas y estaciones

Juan J. Álvarez. Un recorrido por expresos nocturnos, literas, estaciones y recuerdos de una forma de viajar casi desaparecida. Es el puente natural con el dossier de este número: prolonga la lectura desde el mapa de servicios hacia la memoria cultural del viaje. [Ver ficha y disponibilidad.](#)

El último TER de la Ruta de la Plata

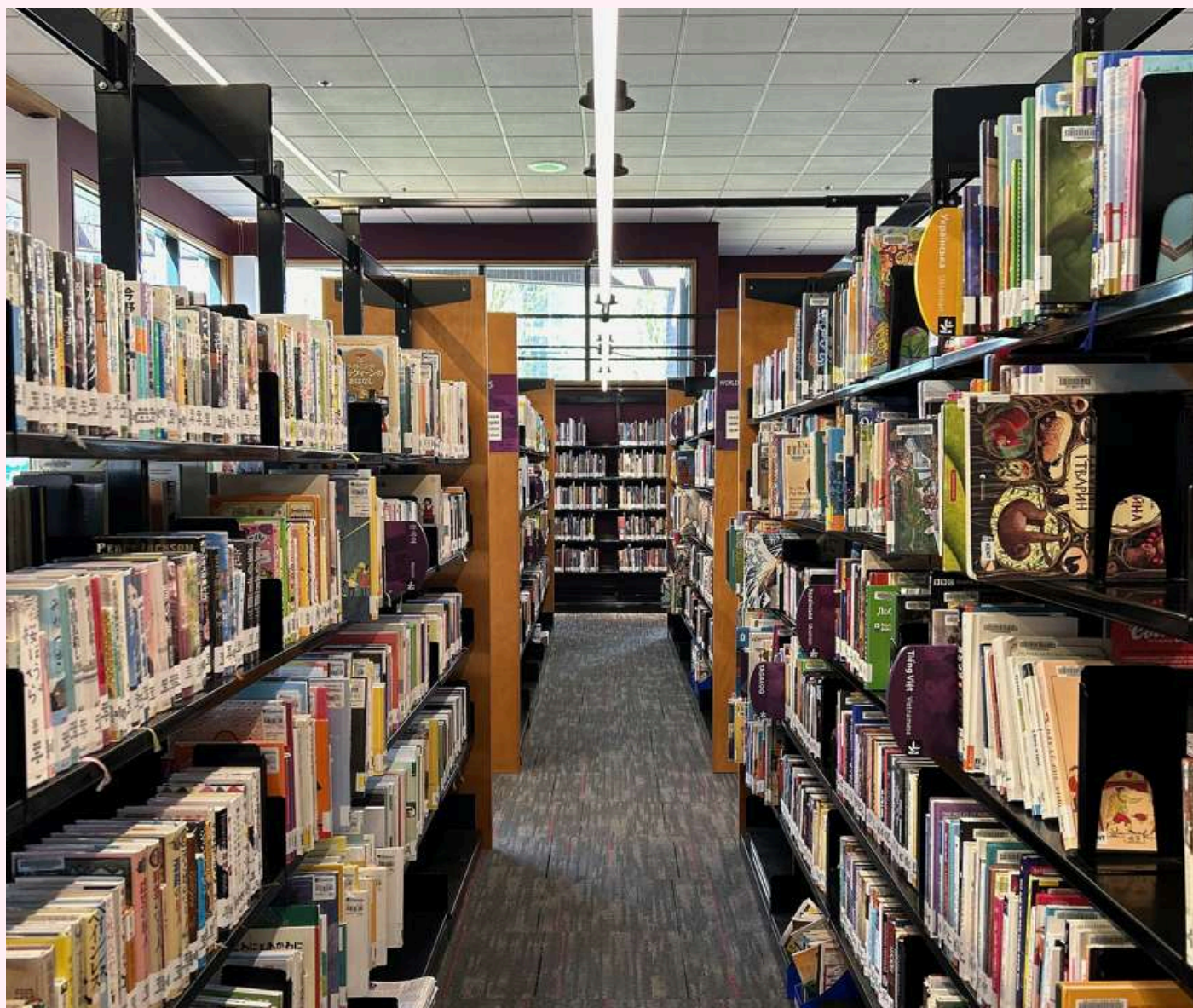
Juan J. Álvarez. La memoria del tren que conectaba norte y sur por el oeste de España, el mismo que protagoniza las páginas 10 a 13. El autor prepara una versión revisada y nuevos formatos de lectura. [Consultar la ficha del libro.](#)

Cómo acompañar la lectura

Propuesta original: colocar junto al libro un mapa y una pequeña cronología elaborados por el lector. Cada vez que aparezca una estación o un cambio de servicio, anotar la referencia de página. Esta lectura activa ayuda a distinguir la secuencia del recorrido de la secuencia del recuerdo.

Dónde encontrarlos

Los enlaces llevan a las fichas de la web del autor, donde figuran precios, formatos y envíos actualizados. En octubre de 2026 el catálogo anunciaba versiones revisadas de ambos títulos.



Estanterías de la Kent Library, Washington. Foto: Roc0ast3r · CC0 · P25.

FUENTES: W9 · W3

CATÁLOGO DEL AUTOR

BIBLIOTECA

Camino y memoria: seguir leyendo

Dos títulos amplían el horizonte del número hacia Galicia y la historia de Ifni.

Galicia mágica a través del Camino

Juan J. Álvarez. Una ruta de Ourense a Santiago centrada en historia, paisaje, patrimonio, leyendas y memoria popular: el mismo camino que recorren las páginas 14 a 16. Existe también una edición en inglés, *Magical Galicia through the Camino*. [Ver la ficha](#).

IFNI – La guerra que España olvidó

Juan J. Álvarez. Memoria histórica, testimonios, documentos e imágenes familiares. El artículo sobre Tiliuin y Telata explica la vinculación familiar del autor con el conflicto. [Ver la ficha y los formatos](#).

Una biblioteca en conversación

El lector puede reunir obras memoriales y fuentes de contexto sin pedirles que cumplan la misma función. Un testimonio permite conocer una experiencia; una cronología ayuda a situarla; un estudio compara procesos. La lectura gana profundidad cuando se identifica qué pregunta puede responder cada tipo de texto.

Catálogo abierto

Para conocer novedades y cambios de disponibilidad, consulta [la sección Libros de Horizonte Álvarez](#). Las cuatro presentaciones de esta biblioteca se han escrito a partir de las fichas públicas del autor.



Detalle ornamental del monasterio de Oseira, 2017. Foto: Luis Miguel Bugallo Sánchez (Lmbuga) · CC BY-SA 4.0 · P26.



Calzada de la Vía de la Plata en la ciudad romana de Cáparra. Foto: Mpozod · CC BY-SA 4.0 · P27.

REPORTAJE

La Plata antes del tren

La calzada, el camino de peregrinación y el corredor ferroviario comparten un nombre, pero cuentan historias diferentes.

El eje romano

Antes de identificar un tren, la Plata remite a una gran comunicación del occidente peninsular. El portal de Turismo de Castilla y León sitúa la calzada romana entre Emerita Augusta, la actual Mérida, y Asturica Augusta, Astorga. La ruta turística contemporánea, más extensa, enlaza territorios entre el golfo de Cádiz y el Cantábrico. Conviene separar ambas escalas: la longitud de una propuesta turística no define por sí sola los extremos de la vía antigua.

Los nombres sobreviven a los cambios de función y de recorrido.

Señales en el territorio

La misma fuente destaca los pavimentos conservados y los miliarios, columnas con inscripciones vinculadas a empedrados y distancias. Son indicios materiales de una infraestructura, no simples adornos del paisaje. Un miliario expuesto fuera de su emplazamiento original necesita una

ficha que explique de dónde procede. Su presencia en una plaza actual no demuestra que la calzada pasara exactamente por ese punto.

Lo que cambia con cada viaje

La comparación editorial propuesta es mirar un mismo territorio en tres tiempos: la comunicación antigua, los caminos usados por generaciones posteriores y las infraestructuras modernas. No es una sucesión en la que cada trazado borre al anterior. Los restos pueden convivir con carreteras y sendas, mientras los nombres sobreviven a cambios de función y de recorrido.

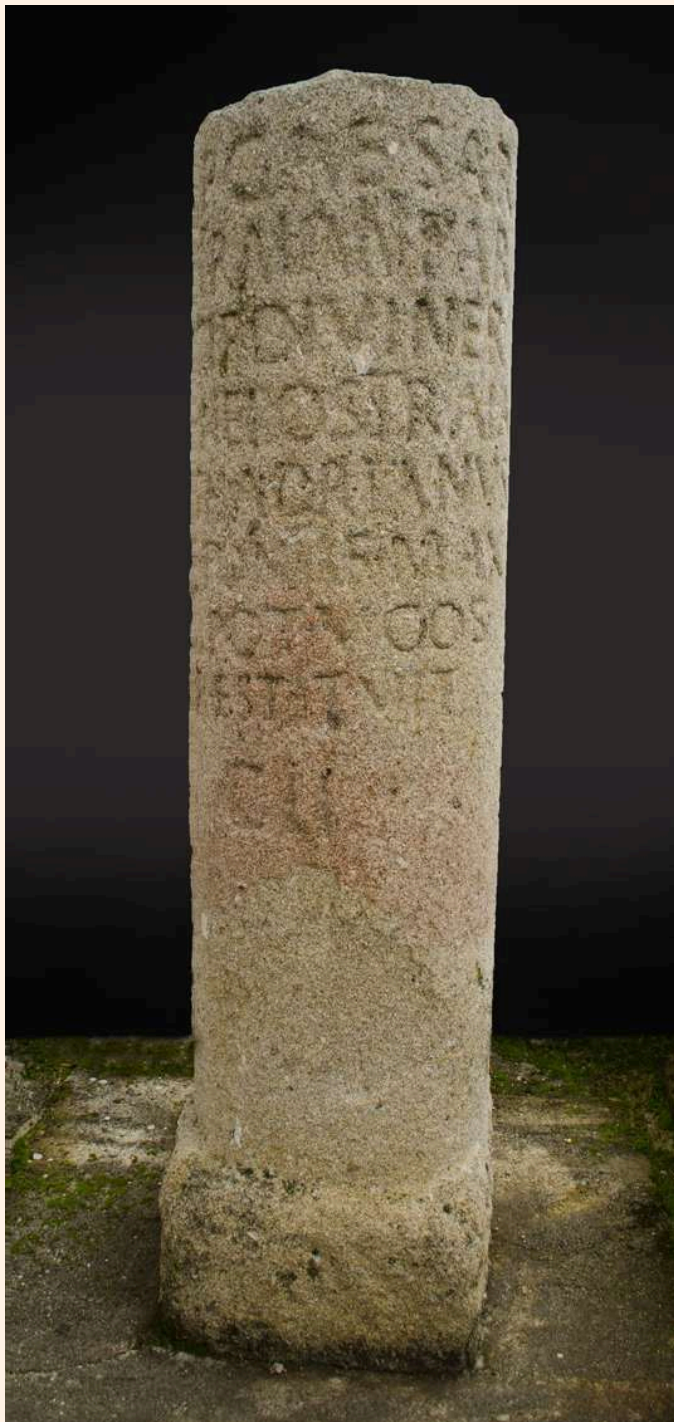
Una lectura a ras de suelo

Contemplar un tramo empedrado invita a fijarse en pendiente, drenaje y relación con el relieve. Esas observaciones generan preguntas; no permiten atribuir automáticamente toda piedra visible a época romana. Para describir una obra concreta hay que acudir a su documentación arqueológica. El atractivo del camino aumenta cuando lo que sabemos se distingue de lo que todavía queremos averiguar.

ARCHIVO & MIRADAS

Un nombre, varios mapas

La continuidad del oeste se comprende mejor cuando cada recorrido conserva su fecha, su propósito y sus límites.



Miliario en Carcaboso (Cáceres), vinculado a la Vía de la Plata romana. Foto: Ángel M. Felicísimo · CC BY 2.0 · P28.

Cuatro capas, cuatro funciones

La calzada romana, la ruta turística actual, el itinerario jacobeo y el ferrocarril de la Ruta de la Plata no son cuatro versiones idénticas de una misma línea. En este número, la historia del TER explica una conexión ferroviaria; el reportaje del Camino sigue una narración hacia Santiago. La calzada antigua y el corredor turístico se documentan con su propia cartografía.

El lugar de los cruces

Un puente, un paso de sierra o la proximidad de una población pueden ayudar a entender por qué distintas comunicaciones se aproximan. Esa coincidencia debe comprobarse caso por caso. La lectura más interesante no consiste en dibujar una línea única, sino en reconocer dónde convergen caminos y dónde se separan. Un mapa se vuelve más claro al indicar qué época representa.

De la piedra a la estación

La comparación con el tren permite mirar cambios de escala. Una infraestructura ferroviaria necesita estaciones, radios de curva y espacios de explotación; un camino a pie organiza de otro modo la experiencia del relieve. No se deduce de ello que una solución sea siempre superior: cada sistema responde a tecnologías, usos y decisiones situados en su tiempo.

Un ejercicio para el viajero

La propuesta original es escoger una sola localidad y reunir tres documentos fechados: un plano, una fotografía y una descripción del acceso. Después, señalar qué trayecto representa cada uno. Si las fuentes no permiten superponerlos con precisión, se mantienen separados. El resultado puede ser una página de cuaderno donde el territorio tenga varias historias, sin obligarlas a coincidir.



Pan de Cea. Foto: Elisardojm · CC BY-SA 4.0 · P29.

REPORTAJE

Cea: un oficio que se amasa

La memoria del pan se encuentra en los ingredientes, las herramientas y las palabras del trabajo, además de en el producto terminado.

El saber en un reglamento

La orden de 2004 que ratifica el reglamento del Pan de Cea delimita su zona de elaboración en San Cristovo de Cea y describe ingredientes y técnicas tradicionales. Harina de trigo, agua, sal y masa madre aparecen en esa documentación. El texto permite ver cómo un conocimiento práctico puede registrarse por escrito sin que la escritura sustituya a quienes lo ejercen.

Una hogaza permite preguntar por las manos, los tiempos y los espacios que la hacen posible.

Palabras que explican gestos

El reglamento recoge términos como tenda para operaciones de reamasado y reposo, y fenda para el corte del pan antes de cocerlo. También describe características del horno. Estas palabras no son un repertorio pintoresco añado

al viaje: identifican acciones concretas. Mantenerlas junto a su explicación ayuda a comprender el oficio y evita reducir su memoria a una imagen de escaparate.

El trabajo detrás del paisaje

La lectura propuesta por la revista consiste en relacionar alimento y trabajo. Una hogaza permite preguntar por las manos, los tiempos y los espacios que la hacen posible. El visitante no necesita presenciar una jornada completa para formular esas preguntas, pero tampoco debe convertir una observación breve en una descripción de todos los hornos de la localidad.

Escuchar a quien lo hace

La próxima conversación con un panadero de Cea puede empezar con tres preguntas: qué se aprende mirando, qué se corrige con la práctica y qué palabras usa cada profesional. Sus respuestas, con nombre y fecha, son el mejor complemento del reglamento: el documento fija la receta; el oficio la mantiene viva.

ARCHIVO & MIRADAS

La piedra recuerda el trabajo

Los edificios del Camino también pueden leerse como resultado de decisiones y habilidades transmitidas entre personas.

El oficio de cantero

El Museo do Pobo Galego incluye a los canteiros en su sala de oficios y describe su trabajo en la preparación de piedra para la construcción, incluidos cachotes, perpiaños y piezas de granito. Es una entrada concreta al patrimonio: detrás del volumen de un edificio hay selección, talla y colocación, no solo una fecha de inauguración.

Mirar la superficie

Un muro permite observar juntas, cambios de tamaño y tratamientos distintos de las piezas. Esos detalles ofrecen pistas sobre cómo se resolvió una obra. La interpretación requiere prudencia: una marca visible no identifica por sí sola a un trabajador y una diferencia de textura no basta para fechar una ampliación. La descripción viene antes que la conclusión.

Del horno al muro

Panadería y cantería no comparten una técnica, pero permiten formular una pregunta común: ¿qué parte de un saber puede explicarse y qué parte necesita demostrarse? La comparación es editorial, no una equivalencia histórica. Ayuda a pensar el patrimonio como una relación entre objetos, personas y prácticas, además de como un conjunto de monumentos.

Conservar la explicación

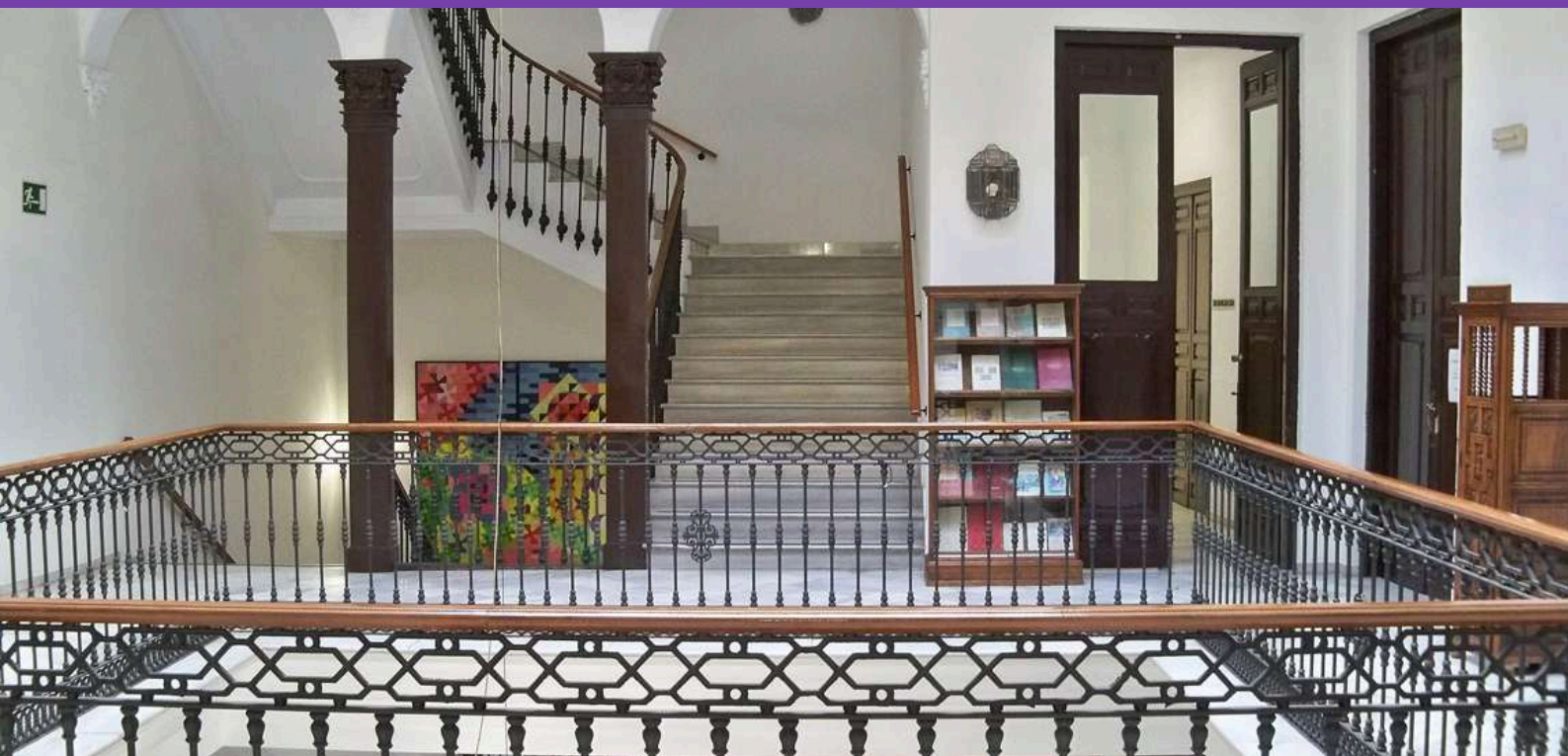
Una herramienta sin contexto puede resultar difícil de comprender. En un museo o una conversación, interesa relacionarla con una acción y con un material. Un pequeño dossier puede reunir fotografía de la herramienta, nombre local, uso explicado y fuente. Así se conserva información que no cabe en la imagen y se reconoce la voz de quien conoce el trabajo.



Cantero en Berres, A Estrada. Foto: Noel Feans · CC BY 2.0 · P30.

TEXTO ORIGINAL

FUENTES: D14 · D13



Interior del Archivo Municipal de Málaga. Foto: Daniel Capilla · CC BY-SA 4.0 · P31.

REPORTAJE

Un pueblo cabe en muchas fotografías

Un archivo compartido puede reunir experiencias diferentes sin convertirlas en una sola voz ni borrar sus desacuerdos.

Una iniciativa concreta

El Ministerio de Cultura presenta Álbum de Soria como una iniciativa del Centro Nacional de Fotografía para reunir imágenes procedentes de archivos personales. Su planteamiento destaca escenas familiares y cotidianas como parte de una memoria compartida. El interés del ejemplo está en abrir una colección a materiales que pueden permanecer dispersos en casas y álbumes.

La memoria crece cuando las correcciones se conservan.

No solo acontecimientos solemnes

Una calle en obras, un comercio, una fiesta o un grupo de vecinos pueden ser los temas de un proyecto local. La utilidad del archivo surge de relacionar imágenes con fechas, lugares y personas, sin exigir que todas documenten un hecho excepcional.

Una colección con muchas entradas

Una fotografía puede interesar por lo que muestra del trabajo; otra, por la transformación de un espacio. Si la colección solo se ordena por grandes fechas, algunas experiencias quedan escondidas. Una organización que permita buscar por lugar y tema ofrece lecturas complementarias. Los términos empleados deben explicarse y poder revisarse cuando aparezca nueva información.

El valor de lo incompleto

Una persona sin identificar o una fecha aproximada no vuelven inútil un documento. Sí obligan a describir su límite. Abrir un archivo comunitario puede generar nuevas identificaciones, pero cada aportación debe quedar atribuida y fechada. La memoria crece cuando las correcciones se conservan, en vez de sustituir una certeza aparente por otra.

TALLER DE ARCHIVO

El archivo es una conversación

Cómo organizar una colección vecinal: conservar procedencias, distinguir versiones y devolver contexto a las imágenes.



Biblioteca auxiliar del Archivo Municipal de Pamplona. Foto: Mentxuwiki · CC BY-SA 4.0 · P32.

Una referencia que no cambie

El primer acuerdo del proyecto puede ser asignar a cada documento una referencia estable. La descripción registra de quién llegó, cuándo se incorporó y qué se sabe sobre su origen. El nombre del archivo digital puede cambiar por motivos de trabajo; la referencia permite seguir reconociendo la misma pieza.

Voces que se acompañan

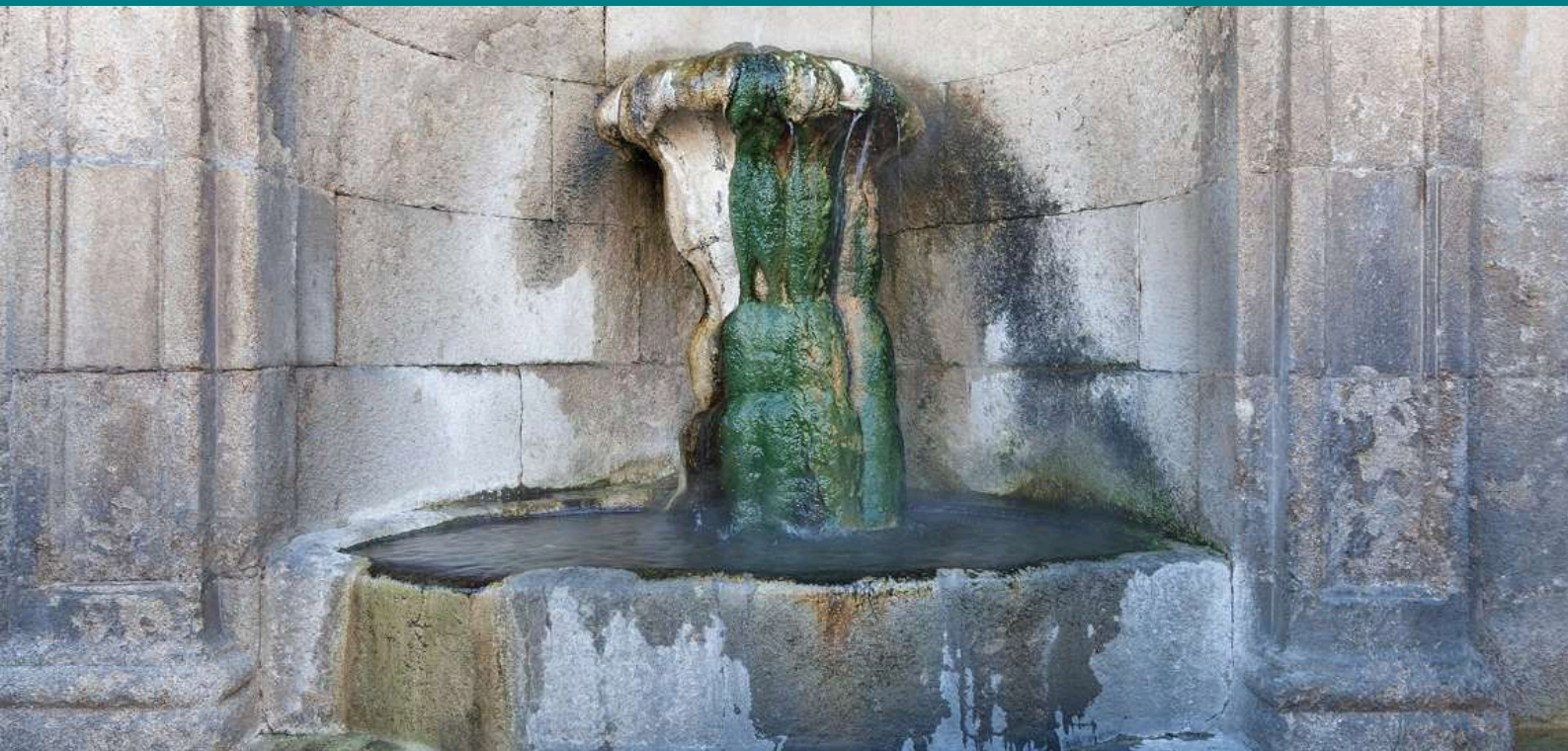
Dos vecinos pueden recordar de forma distinta un lugar o una celebración. En vez de fundir sus relatos en una versión sin autor, conviene conservar cada testimonio con su contexto. Una fotografía ayuda a formular preguntas, pero no decide por sí sola todo lo que ocurrió fuera del encuadre. El archivo puede mostrar una diferencia sin resolverla artificialmente.

El documento y sus relaciones

El Ministerio de Cultura señala que los archivos estatales conservan fotografías integradas en expedientes y otras series documentales. Esa relación aporta contexto. En una colección local, una imagen puede vincularse con una carta, un programa o un plano. Guardar esas conexiones permite explicar mejor el documento que separarlo de todo lo que lo acompañaba.

Devolver el resultado

Una exposición, una ficha compartida o una sesión de identificación pueden devolver a los participantes lo que aportaron al proyecto. Antes de difundir materiales se acuerdan sus condiciones de uso y se documenta la autoría disponible. Rutas y Memoria también quiere escuchar a sus lectores: lo contamos en la página 39.



Fuente de As Burgas, Ourense. Foto: Luis Miguel Bugallo Sánchez (Lmbuga) · CC BY-SA 4.0 · P33.

REPORTAJE

Ourense: una ciudad por capas

As Burgas, el casco histórico y los puentes permiten recorrer una ciudad en la que distintas épocas siguen estando presentes.

El agua como punto de partida

La guía municipal de Ourense presenta As Burgas como un lugar ligado al nacimiento de la ciudad y señala restos de baños de época romana. Las fuentes, la arqueología y el espacio urbano actual no pertenecen a un solo momento. Mirarlos juntos permite entender una continuidad de relación con el agua sin afirmar que todos los elementos visibles sean antiguos.

Cruzar hacia otra lectura

La misma guía explica que la Ponte Vella, de origen romano, fue reconstruida en los siglos XIII y XVII. Esta precisión cambia la mirada del visitante. El origen de la conexión y la edad de las fábricas conservadas son preguntas distintas. El puente puede contarse como una historia de transformaciones, no como una pieza inmóvil desde su primera construcción.

La ciudad no es un catálogo

La propuesta editorial para pasear por Ourense consiste en observar relaciones: cómo una calle desemboca en una plaza, cómo se llega al río o qué paisaje aparece tras cruzar un puente. El valor de la visita no depende de acumular monumentos. Escoger un trayecto corto permite dedicar atención a las transiciones entre los lugares.

Tres preguntas en cada parada

¿Qué se ve?, ¿qué explica la fuente consultada?, ¿qué queda por saber? Separar esas tres respuestas evita que la impresión del viaje se transforme en una fecha inventada. Horarios y accesos de cada espacio se consultan en la información municipal antes de la visita.



La Ponte do Milenio sobre el Miño, Ourense. Foto: Dario Alvarez · CC BY 2.0 · P34.

ARCHIVO & MIRADAS

El río abre otra perspectiva

La Ponte do Milenio añade una capa contemporánea al paisaje del Miño y permite comparar maneras distintas de construir un cruce.

Un hito contemporáneo

Turismo de Galicia identifica la Ponte do Milenio como obra del arquitecto Álvaro Varela e indica su inauguración el 1 de septiembre de 2001. La guía municipal destaca su pasarela peatonal y la relación del puente con el paisaje del Miño. Son datos que sitúan la obra en su tiempo y permiten contrastarla con los cruces de origen histórico.

Dos imágenes del mismo río pueden sugerir ciudades distintas.

Comparar sin enfrentar

La lectura propuesta no necesita elegir un puente como vencedor. Una obra histórica y una contemporánea pueden responder a funciones y decisiones diferentes. Observar sus accesos, la forma de recorrerlas y la relación con

las orillas ayuda a comprenderlas. La comparación pierde interés cuando se reduce a decidir cuál parece más fotogénica.

La fotografía también cambia la ciudad

Un punto de vista selecciona qué orillas aparecen, qué edificios quedan fuera y qué puente domina el encuadre. Dos imágenes del mismo río pueden sugerir ciudades distintas. Este reportaje invita a conservar el lugar y la fecha de cada toma y a reconocer que el recorrido del fotógrafo forma parte del resultado.

Una ruta, varias épocas

El hilo entre As Burgas, el casco histórico y el Miño es una forma de leer la ciudad, no un itinerario señalizado. La experiencia puede terminar en un cuaderno con cuatro imágenes y sus fuentes, donde el agua funcione como relación entre épocas y no como excusa para atribuirles una historia idéntica.

NUEVA SECCIÓN

Una postal: el viaje en una imagen

Calle Mayor de Alcalá de Henares, hacia 1910. Una tarjeta de Hauser y Menet abre esta nueva sección de Rutas y Memoria.

La pieza que vemos

La ficha de Wikimedia Commons identifica la imagen como una tarjeta postal de la Calle Mayor de Alcalá de Henares, publicada por Hauser y Menet hacia 1910. La reproducción permite observar su anverso y el rótulo editorial.

Un formato con historia

El Museo Nacional del Prado sitúa la primera tarjeta postal oficial española en 1873 y destaca a Hauser y Menet entre los editores importantes de principios del siglo XX. Ese contexto no fecha por sí solo cualquier tarjeta de la firma. Para identificar una pieza se atiende a su propia ficha y a los datos materiales disponibles.

Lo que el encuadre conserva

La imagen muestra una calle organizada para ser vista y recordada. La propuesta de lectura es detenerse en las fachadas, la profundidad y la presencia humana, distinguiendo lo visible de lo supuesto. Una postal puede documentar una perspectiva de un lugar, pero no representa todas las experiencias de quienes lo habitaron.

El objeto y su silencio

El anverso basta para estudiar una imagen; el reverso, cuando se conserva, añade otra historia: destinatario, mensaje, matasellos. De esta tarjeta no conocemos ese segundo relato, y ahí empieza la sección: un objeto puede ser evocador sin que tengamos que inventar las voces que no han llegado hasta nosotros. ¿Guardas una postal con su reverso? Escribenos.



ALCALÁ DE HENARES: CALLE MAYOR

Hauser y Menet — Madrid

Calle Mayor de Alcalá de Henares. Tarjeta postal de Hauser y Menet, hacia 1910 (anverso). Foto: Hauser y Menet · Public domain · P35.

DOCUMENTACIÓN

Fuentes para comprobar y continuar

W · WEB DE HORIZONTE ÁLVAREZ

- W1** · [Los expresos de los 80: el mapa de los trenes Estrella](#)
Nombres, evolución y fotografías de los expresos. **págs. 5, 6, 7, 8, 9**
- W2** · [El TER, el tren de Fiat que recorrió España \(1965-1995\)](#)
Historia del material TER. **págs. 10, 11, 13**
- W3** · [El tren Ruta de la Plata: el TER que unía Sevilla y Gijón](#)
Servicio Sevilla-Gijón, territorio y memoria del cierre. **págs. 6, 11, 12, 13, 26, 29**
- W4** · [El cierre de 1985: las líneas de tren que España perdió en un solo día](#)
Recuentos y secuencia de los cierres de 1985. **págs. 12, 13**
- W5** · [Magical Galicia: the Camino Sanabrés from Ourense to Santiago](#)
Relato cultural del Camino Sanabrés (en inglés); secuencia de jornadas. **págs. 14, 15, 16, 27**
- W6** · [Tiliuin y Telata: el primer salto de guerra de los paracaidistas españoles](#)
Episodios de Tiliuin y Telata y enfoque memorial. **págs. 17, 18, 27**
- W7** · [Estaciones olvidadas de Galicia: andenes vacíos y vías que se tragó el monte](#)
Selección de estaciones gallegas. **pág. 20**
- W8** · [Modelismo ferroviario: un mundo sobre raíles](#)
Idea, escala, paisaje y envejecido de maquetas. **págs. 23, 25**
- W9** · [Catálogo público de Horizonte Álvarez / Juan J. Álvarez](#)
Títulos y presentaciones de los libros de Juan J. Álvarez. **págs. 26, 27**

Artículos y catálogo consultados entre el 4 y el 17 de octubre de 2026.

D · DOCUMENTACIÓN EXTERNA

- D1** · [Vía Libre / FFE: Historia del TER, un tren de leyenda](#)
Presentación, primer servicio y reparto industrial del TER. **págs. 10, 13**
- D2** · [Docutren / FFE: Exposición TER, segunda etapa](#)
Servicios y supresiones del TER. **págs. 11, 12**
- D3** · [Museo del Ferrocarril de Madrid: Material remolcado](#)
Tipos de vehículos conservados. **pág. 7**
- D4** · [Renfe: Memorias 1984-1987, Biblioteca Ferroviaria / FFE](#)
Registro de supresiones desde enero de 1985. **pág. 12**
- D5** · [FFE: Vía Verde Ruta de la Plata, Salamanca-Alba de Tormes](#)
Historia del trazado y reutilización como vía verde. **pág. 13**
- D6** · [Xunta de Galicia: Etapa Ourense-Cea, portal oficial del Camino](#)
Variantes de salida, 22,9 km y dificultad media. **págs. 14, 15, 16, 29**
- D7** · [Ministerio de Defensa: Documentos RNE, guerra de Ifni-Sáhara](#)
Transcripción publicada en 2009; marco del conflicto. **págs. 17, 18**
- D8** · [Museo del Ferrocarril de Madrid: Sala Delicias](#)
Proyecto, inauguración y conservación de Delicias. **pág. 21**
- D9** · [NMRA: Scales & More](#)
Relaciones de escala H0 y N. **pág. 23**
- D10** · [BOE: Decreto 1347/1969, de 26 de junio](#)
Norma vinculada al tratado de retrocesión de Ifni. **pág. 17**
- D11** · [Naciones Unidas: Western Sahara, Decolonization](#)
Ficha del Sáhara Occidental como territorio no autónomo. **pág. 17**
- D12** · [Turismo de Castilla y León: Vía de la Plata](#)
Calzada Mérida-Astorga, corredor turístico y miliarios. **págs. 28, 29**
- D13** · [BOE: Orden APA/1667/2004, reglamento del Pan de Cea](#)
Reglamento, proceso y vocabulario del Pan de Cea. **págs. 30, 31**
- D14** · [Museo do Pobo Galego: Canteiros](#)
El oficio de canteiro y sus materiales. **pág. 31**
- D15** · [Ministerio de Cultura: Álbum de Soria](#)
Álbum de Soria, archivo fotográfico participativo. **pág. 32**
- D16** · [Turismo de Ourense: guía monumental municipal](#)
As Burgas, Ponte Vella y paisaje urbano. **págs. 34, 35**
- D17** · [Turismo de Galicia: Ponte do Milenio](#)
Arquitecto e inauguración de la Ponte do Milenio. **pág. 35**
- D18** · [Museo Nacional del Prado: Postales](#)
Historia de la tarjeta postal y sus editores. **pág. 36**
- D19** · [Ministerio de Cultura: fondos fotográficos de los archivos estatales](#)
Fotografías integradas en series documentales. **pág. 33**
- D20** · [Docutren / FFE: Servicios TER 1965-1984](#)
Servicios del TER 1965-1984; itinerario Madrid-La Coruña por Ávila, Medina, Zamora y Orense. **pág. 6**
- D21** · [Tren Galicia: Trenes nocturnos gallegos \(I\), 1885-2009](#)
Evolución de los nocturnos gallegos Rías Altas y Rías Bajas. **pág. 6**
- D22** · [Wikipedia: Tren Estrella](#)
Relación de servicios Estrella y sus itinerarios. **pág. 6**

Consulta documental: 17-10-2026. Textos adaptados por síntesis, sin reproducción extensa de terceros.

© 2026 Horizonte Álvarez. Textos, diseño, gráficos y portadas de los libros: todos los derechos reservados; no se permite su reproducción sin autorización. Las fotografías conservan sus propias licencias, indicadas en la página de créditos.

DOCUMENTACIÓN

Las fotografías y sus autores

Todas las fotografías proceden de Wikimedia Commons y conservan su licencia. Cada código enlaza con la ficha y el archivo original. El encuadre se ha ajustado a la maqueta, sin retoque de contenido; la portada compone P01 con títulos. Las licencias no implican respaldo de los fotógrafos a esta publicación.

P01 · Locomotora 333-074 en Madrid-Chamartín, octubre de 1992. Falk2 · [CC BY 3.0](#) · pág. 1

P02 · Camino Sanabrés a su paso por Seixalbo, 2011. José Antonio Gil Martínez · [CC BY 2.0](#) · pág. 2

P03 · Acceso a la estación de Cerdedelo (Laza). Estevoaei · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 3

P04 · Albergue de peregrinos de Xunqueira de Ambía, Camino Sanabrés, 2011. José Antonio Gil Martínez · [CC BY 2.0](#) · pág. 3

P05 · Coche de tercera clase de MZA conservado en el Museo del Ferrocarril de Madrid (Delicias), 2010. Hugh Llewelyn · [CC BY-SA 2.0](#) · pág. 4

P06 · Locomotora 269.043 en Madrid-Chamartín, 13-11-1993. Phil Richards · [CC BY-SA 2.0](#) · pág. 5

P07 · Coche de la serie 10000 en Irún, 30-05-1993. Falk2 · [CC BY-SA 3.0](#) · pág. 7

P08 · Coche de literas en Algeciras, junio de 1993. Falk2 · [CC BY-SA 3.0](#) · pág. 8

P09 · Locomotora 269.029 en Madrid-Chamartín, 13-11-1993. Phil Richards · [CC BY-SA 2.0](#) · pág. 9

P10 · TER de la serie 597 en la antigua estación de Atocha, 1981. Smiley.toerist · [CC BY-SA 3.0](#) · pág. 10

P11 · El TER 597-010, restaurado, en el Museo del Ferrocarril de Madrid, 2016. Enrique Gil · [CC BY 4.0](#) · pág. 11

P12 · Antigua estación de Hervás, en la Ruta de la Plata. Rodelar · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 12

P13 · La Ponte Vella sobre el Miño, Ourense, 2010. Jose Luis Cernadas Iglesias · [CC BY 2.0](#) · pág. 14

P14 · Torres del monasterio de Oseira, 2017. Luis Miguel Bugallo Sánchez (Lmbuga) · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 15

P15 · Mochilas de peregrinos en la plaza del Obradoiro, Santiago, 2011. José Antonio Gil Martínez · [CC BY 2.0](#) · pág. 16

P16 · Casas blancas y azules de Sidi Ifni, 2025. Mhobl · [CC BY 4.0](#) · pág. 17

P17 · Antiguo Almirantazgo de Sidi Ifni, 2010. Mhobl · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 18

P18 · Oficialidad del destructor Almirante Miranda frente a Agadir, diciembre de 1957. Pedroelizalde · [CC BY-SA 3.0](#) · pág. 19

P19 · Estación de Cerdedelo (Laza), 19-07-2019. Estevoaei · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 20

P20 · Antigua estación de Madrid-Delicias, hoy Museo del Ferrocarril, 15-08-2026. Sneeuwvlakte · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 21

P21 · Muelle y vías de Cerdedelo (Laza), 19-07-2019. Estevoaei · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 22

P22 · Maqueta «Havant» en la exposición Supertrain de Calgary, 2026. Napets007 · [CC0](#) · pág. 23

P23 · Plataforma giratoria en una maqueta, 2009. Tamorlan · [CC BY 3.0](#) · pág. 24

P24 · Maqueta de Geoff Charles en Lampeter (Gales), 14-11-1982. Geoff Charles · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 25

P25 · Estanterías de la Kent Library, Washington. Roc0ast3r · [CC0](#) · pág. 26

P26 · Detalle ornamental del monasterio de Oseira, 2017. Luis Miguel Bugallo Sánchez (Lmbuga) · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 27

P27 · Calzada de la Vía de la Plata en la ciudad romana de Cáparra. Mpozod · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 28

P28 · Miliario en Carcaboso (Cáceres), vinculado a la Vía de la Plata romana. Ángel M. Felicísimo · [CC BY 2.0](#) · pág. 29

P29 · Pan de Cea. Elisardojm · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 30

P30 · Cantero en Berres, A Estrada. Noel Feans · [CC BY 2.0](#) · pág. 31

P31 · Interior del Archivo Municipal de Málaga. Daniel Capilla · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 32

P32 · Biblioteca auxiliar del Archivo Municipal de Pamplona. Mentxuwiki · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 33

P33 · Fuente de As Burgas, Ourense. Luis Miguel Bugallo Sánchez (Lmbuga) · [CC BY-SA 4.0](#) · pág. 34

P34 · La Ponte do Milenio sobre el Miño, Ourense. Dario Alvarez · [CC BY 2.0](#) · pág. 35

P35 · Calle Mayor de Alcalá de Henares. Tarjeta postal de Hauser y Menet, hacia 1910 (anverso). Hauser y Menet · [Public domain](#) · pág. 36

PARTICIPA

¿Viajaste en aquellos trenes?

Rutas y Memoria quiere reunir los recuerdos de sus lectores: un expreso nocturno, el último TER de la Ruta de la Plata, una estación de pueblo, una postal guardada en un cajón.

1

Qué enviar

Un billete, una fotografía, una carta o unas líneas sobre un viaje. Basta una copia: el original se queda en casa.

2

Qué contar

Fecha aunque sea aproximada, lugar, quién aparece o quién lo cuenta, y si lo viviste o te lo contaron. Lo que no se sabe, se deja abierto.

3

Cómo se publica

Solo con tu permiso, con tu nombre o como prefieras, y siempre con la fecha y la procedencia de cada pieza.

Esríbenos a

info@horizontealvarez.es

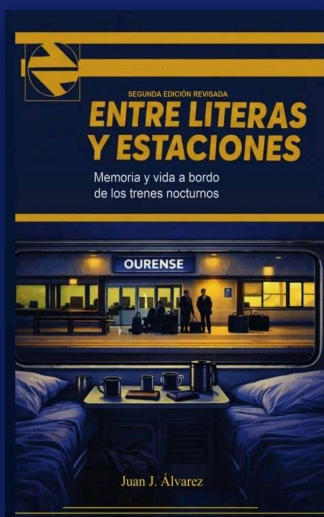
Asunto: «Rutas y Memoria · recuerdos»

«Un billete antiguo merece una fecha; una fotografía, una autoría; una leyenda, su condición de relato transmitido.»

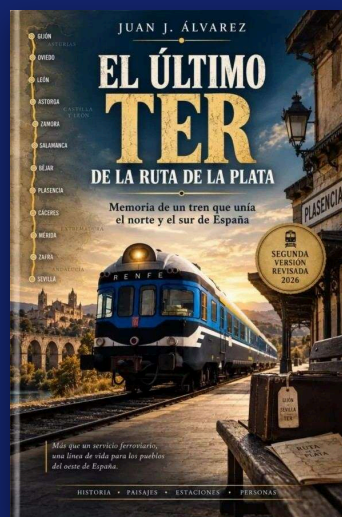
BIBLIOTECA HORIZONTE ÁLVAREZ

Cuatro libros para seguir el viaje

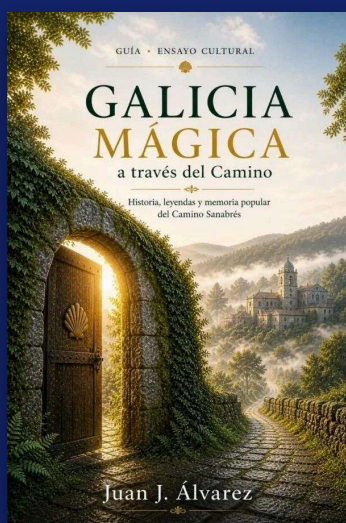
Juan J. Álvarez



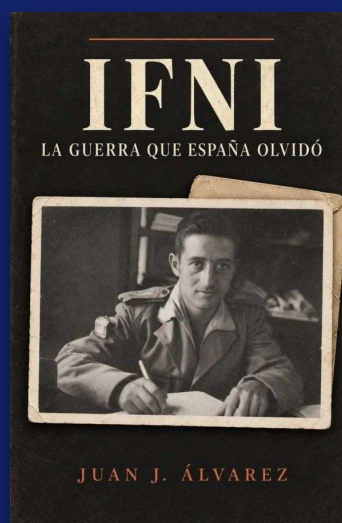
Entre literas y estaciones



El último TER de la Ruta de la Plata



Galicia mágica a través del Camino



IFNI – La guerra que España olvidó

horizontealvarez.es/libros

Rutas y Memoria · Número 1 · Noviembre 2026