

150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

LAS ESTACIONES EN ALICANTE

► El proyecto de A. Elcoro Bercébar

El 4 de septiembre de 1852, José Viudes, marqués de Rioflorido, obtenía la concesión de la línea de Almansa-Alicante y se fundaba la Compañía del Ferrocarril de Almansa a Alicante. Es en este momento cuando se realiza el primer proyecto de la línea y de sus diferentes estaciones. Tal como nos explica la Memoria¹ presentada el 30 de abril de 1853 por J. Gómez Ortega, el proyecto fue redactado por el ingeniero Agustín Elcoro Bercébar y obtuvo la aprobación de la superioridad. El texto de esta Memoria refleja con claridad los conceptos arquitectónicos que se manejan en la primera implantación del ferrocarril y las prioridades marcadas para su explotación. A su vez, describe detalladamente el emplazamiento de cada una de las estaciones desde Almansa a Alicante. Unos conceptos, que aunque poco aplicados en la historia española, ya que el primer ferrocarril implantado databa de sólo cinco años de explotación, sin embargo la teoría arquitectónica tenía ya una cierta tradición en el extranjero², pues los estudios sobre tipología arquitectónica ferroviaria ya se habían iniciado en 1840³. Estudios que fueron conocidos por los ingenieros españoles a través de las revistas especializadas de la época y a través de la enseñanza que le proporcionó la Escuela de Caminos.

El ingeniero define claramente los rasgos a tener en cuenta en estas construcciones: economía, solidez y belleza: "(...) Este es al presente un extremo importantísimo tratándose del estudio de las estaciones, puesto que su número, emplazamiento y disposición deben satisfacer a la economía en la explotación y al desarrollo de ésta. A la economía, no estableciéndose más edificios que los puramente precisos, sólidos por supuesto, que han de tener el carácter de definitivos pero sencillos. Su belleza particularmente en las fachadas, debe buscarse por medio de la regularidad en las proporciones que en nada aumenta el gasto, con exclusivo de ese improductivo lujo que suele ostentarse en esta clase de edificios y que para nada influye en el servicio"⁴. Estas reglas son las que observamos en este proyecto: clasicismo en su lenguaje, basado en vanos con arcos de medio punto enmarcados por pilastras y fuertes cornisas; simetría y proporción en la composición de las fachadas; estandarización de modelos para las estaciones de 1ª, 2ª y 3ª clase, reflejándose su mayor o menor categoría por el número de módulos que constituían la fachada, según las necesidades de su servicio.

¹.- "Memoria sobre las estaciones del ferro-carril de Almansa á Alicante", A.G.A.M.O.P.U., leg. 11892.

².- La primera línea ferroviaria de Stokon a Darlington, inaugurada en 1825, sólo tenía servicio de mercancías. En 1830 se inauguraba el primer servicio de viajeros entre Liverpool y Manchester. En esta línea aparece por primera vez los edificios de viajeros de una estación. Nace un nuevo tipo edilicio.

³.- Me refiero a los estudios de Polonceau y Boix, el de C. Daly o el Reynaud. Ver I. AGUILAR CIVERA, *La estación de Ferrocarril. Puerta de la ciudad*, Valencia, Generalitat Valenciana, 1988.

⁴.- "Memoria sobre las estaciones del ferro-carril de Almansa á Alicante", A.G.A.M.O.P.U., leg. 11892

El proyecto proponía siete estaciones para la línea Almansa-Alicante, aparte de la de Almansa, punto de partida de la línea: estación de Caudete (3ª clase), estación de Villena (2ª clase), estación de Sax (3ª clase), estación de Elda-Monóvar (3ª clase), estación de Novelda-Monforte (2ª clase), estación de San Vicente (3ª clase), estación de Alicante (extrema). Seis de ellas se emplazaban en territorio valenciano. En el proyecto se proponía la ubicación particular de cada estación y se redactaba un proyecto único para cada una de las categorías propuestas: de primera clase Alicante, de segunda clase (Novelda y Villena) y de tercera clase (Monóvar, Sax y San Vicente). Sobre este primer proyecto, conocemos los primeros parámetros que se utilizaron para clasificar, calificar y valorar emplazamientos de las estaciones en la línea. Igualmente indica las necesidades de cada categoría.

Con respecto a las de segunda clase, el modelo descrito con mayor detalle es el de Villena:

“Constituyen su proyecto las láminas 3ª, 4ª, 5ª, 6ª, 7ª, 8ª y 9ª del atlas. La 3ª comprende el emplazamiento general, y las demas, detalles de las diferentes partes que forman la estación. La distancia á que se encuentra de Almansa y Alicante exige depósitos de agua y carbón, su importancia, apresto de locomotoras y carruajes en el número proporcionado que decide de la capacidad de los edificios donde han de colocarse y consiguientemente un taller de reparación. El cuerpo que comprende las salas de espera, despacho de billetes y habitaciones para el Jefe del establecimiento se ha procurado que su distribución satisfaga á las necesidades que motivan su establecimiento presentando el exterior de este cuerpo como el de los demas con la sencillez que se hermana con la economía sin desdeñarse del objeto”.
Mismas láminas son la referencia gráfica de la estación de Novelda.

Sobre las estaciones de tercera clase, la citada “Memoria de las estaciones” comentaba al describir la estación de Sax:

“El interés de esta estación no es grande por el corto número de pueblos que a ella concurrirán de ordinario, y son Salinas, Sax, Castalla y también Onil caso de no convenirle la llegada á Villena, cuya distancia diferirá poco de lo que está de Sax.

Por tales razones se ha calificado de la misma categoría que la de Caudete ya descrita y su proyecto idéntico, que es el contenido en las laminas 1ª y 2ª del atlas.”

Mismos comentarios se indican para la estación de Monóvar y la de San Vicente. El proyecto de estación de 3ª clase se definía gráficamente en las láminas 1ª y 2ª del atlas, y su descripción detallada se encuentra en las referencias que se incluyen para la estación de su misma categoría, Caudete:

“Se propone de 3ª clase en atención al poco movimiento y relaciones de esta parte sin que por eso deje de ser necesaria la existencia del edificio. Su conjunto y detalles se consignan en la laminas 1ª y 2ª del atlas que se acompaña. El cuerpo principal con algun accesorio y su

correspondiente apartadero constituirán la estación, que aunque es de creer sirva especialmente para viajeros se establece en el piso bajo un local para almacen por si fuese necesario. Atendiendo á su corta importancia y á la distancia á que se halla de Almansa no se ha juzgado necesario el establecimiento de cocheras ni de depósitos de agua y carbón.”

En enero de 1857 la R.O.P. comentaba que las estaciones de Chinchilla, Villar y Alpera están casi concluidas; están en construcción las de Alicante, Venta de los cuatro caminos y Almansa, y la cochera de esta última estaba en disposición de recibir la cubierta. Esta noticia nos indica que aunque los proyectos definitivos debieron ser estudiados y tal vez modificados por el Comité de París de la Compañía MZA y en concreto por el ingeniero M. Jullien, las obras de las estaciones de la línea ya se habían iniciado.

El 12 de junio de 1857, el ingeniero M. Jullien, tras reconocer la línea y sus proyectos de construcción, realizó una exposición al Consejo de Administración de la Compañía, en la que dictaminaba la insuficiencia de las instalaciones aprobadas por el Gobierno para la estación de Alicante y que unos meses después, el 15 de octubre de 1857, recibió de dicho Comité el encargo de redactar los proyectos definitivos. Este ingeniero debió realizar alguna modificación y la ampliación de instalaciones en las estaciones, pero el proyecto básico ya estaba iniciado. Proyecto que había realizado cuatro años antes Agustín Elcoro Berecibar. Su inauguración oficial se llevó a cabo el 25 de mayo de 1858, con motivo del viaje real que Isabel II realizó para el evento.