

150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

LAS ESTACIONES EN ALICANTE

► La estación Alicante Central

M. Jullien proyectó para Alicante, un nuevo, grande y hermoso edificio. Una de las estaciones de mayor envergadura construida en España en aquellos años.

El edificio de viajeros constaba de dos cuerpos paralelos en sentido normal a las vías y entre ellos una gran escalinata que daba acceso al pórtico, formado por una sobria y contundente columnata de orden dórico, con fuerte entablamento y potente cornisa, mientras que en el centro resaltaba el escudo de la Compañía¹.

Algo retranqueada surgía la gran cubierta a dos aguas sobre estructura metálica a modo de enorme frontón que se abría e iluminaba el interior a través de un gran ventanal termal.

El conjunto de la fachada reflejaba el carácter neoclasicista de la obra, considerándose dentro de la historia de la arquitectura ferroviaria de la época, la más interesante por su delicado diseño, su integridad estilística y su configuración monumental.

Lamentablemente entre 1967 y 1968, la fachada de la estación de Alicante fue totalmente modificada y transformada al introducir un cuerpo central en lugar del pórtico, eliminando por completo su bella imagen, sólo apreciable en las antiguas fotografías.

También es importante reseñar, la estructura metálica que cubría la zona de andenes y vías, una armadura del sistema Polonceau de cuatro bielas, obra de la casa Schneider y Cía que todavía hoy se conserva sin muchas contaminaciones o modificaciones interpuestas. Este sistema fue patentado por A. R. Polonceau en 1837, y fue definido por P. Clairac² de la siguiente forma en 1877: “En los casos de tener que cubrirse grandes espacios se emplean armaduras compuestas de verdaderas vigas armadas. Uno de los sistemas que más aplicaciones ha recibido es el Polonceau. La viga se compone de un hierro de doble T, y su armazón de dos varillas de hierro forjado que se apoyan en una biela de fundición que sostiene la viga por su medio. Se hacen las bielas de fundición regularmente, porque los esfuerzos que resisten son de compresión, y su sección es cruciforme henchida por el medio. Los tirantes se unen entre sí y con las bielas por medio de placas que se roblonan separadamente, y para dar a los tirantes una tensión determinada se establece en ellos una tuerca con filetes inversos donde se atornillan los cabos del mismo”. Una descripción del sistema que define claramente la armadura de la estación de Alicante.

En la inauguración oficial de la estación, la armadura metálica no estaba montada, de ahí la imagen conocida de la Revista La Ilustración Española, del edificio de la estación en forma de U visto desde su interior con sus locomotoras engalanadas y pequeñas casetas que cubrían todo el espacio de los andenes laterales. Una imagen inusual de la estación sin cubierta que perduró unos meses hasta que esta amplia,

¹ .- LÓPEZ GARCÍA, M., MZA Historia de sus estaciones, Madrid, CICCIP, 1986.

² .- CLAIRAC Y SAENZ, P., *Diccionario General de Arquitectura e Ingeniería*, tomo I, Madrid, Talleres de impresión y reproducción de los Sres. Zaragoza y Jayme, 1877, pp. 276-277.

ligera y hermosa armadura fue montada por la empresa Schneider³. Una empresa que se implantó en 1837, llegando a ser la primera empresa metalúrgica de Francia y una de las más prestigiosas del mundo. Los establecimientos Schneider ubicados en Le Creusot construyeron numerosas estructuras metálicas para estaciones, como la de Orleans en París (1869) o la de Santiago de Chile (1895). De ahí el interés patrimonial de esta antigua estructura metálica, posiblemente la más antigua de la arquitectura metálica ferroviaria hoy existente.

³.- AA.VV., *Les Schneider, Le Creusot. Une famille, une entreprise, une ville (1836-1960)*, París, Fayard, 1995, pp. 212-214.