

150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

SERVICIO DE TRACCIÓN Y MERCANCÍAS

► Emplazamiento de las estaciones

La incidencia de una estación desde su primitiva posición periférica en el desarrollo y evolución de la ciudad es definitiva para su desarrollo urbano posterior. El valor territorial de las pequeñas estaciones de esta línea, en su tramo por la provincia de Alicante, viene indicado desde 1853, fecha en la cual se decidió su emplazamiento. Las premisas planteadas por Agustín Elcoro Berecibar fue buscar una ubicación próxima a las poblaciones, los cruces de caminos, las rutas de mercancías y las necesidades propias de su explotación. El ingeniero comentaba: "Las estaciones digo deben satisfacer principalmente á la mejor explotación de la vía, y para ello han de fijarse convenientemente respecto de los puntos de acrecentamiento de población y actividad contando por otra parte con las afluencias existentes y las que puedan promoverse, y han de fijarse así mismo á distancias proporcionadas habido en cuenta entre otras cosas el consumo del agua y combustible por las locomotoras".

La mayoría de las estaciones fueron ubicadas a cierta distancia de las poblaciones (excepto Villena), e incluso como bien indica sus nombres, servían a dos poblaciones próximas, buscando su distancia media (Elda-Monóvar, Novelda-Monforte). Como podemos observar en la "Memoria" su sentido territorial era bastante relevante, mucho más que el propiamente urbano.

Estación de Alicante. Con respecto al emplazamiento, la Compañía tuvo dificultades en ubicar la estación en el lugar más conveniente, junto al puerto. La propuesta fue situarla extramuros de la ciudad a la altura de la Puerta de San Francisco. La diferencia de nivel entre el mar y el punto de acceso a la ciudad de la línea férrea y los condicionantes dictados por el Ministerio de Guerra, justificaron la elección del lugar para el emplazamiento de la estación:

"El punto del emplazamiento se llega con la mas suave pendiente que el terreno permite, y sí se tratase de establecer la estacion dentro de la poblacion ó cerca del puerto, tendria que hacerse atravesando y enterrando casas y calles, puesto que la altura del dicho punto de emplazamiento sobre el nivel del mar es de (13'64m) 48'83 pies, altura que por otra parte haria que llegase á este el camino con una elevación considerable que dificultaria notablemente la carga y descarga. Es preciso pues renunciar á aproximar la estacion al mar mas de lo que se propone, y verificar desde allí el acarreo á la ciudad y al mar. Un plano inclinado por fuera de la población que habia de ser de fuerte pendiente tambien nos parece debe desecharse ya por la manera inconveniente con que cortaria la carretera general de Almansa a Alicante yá porque habria que llevarlo á un punto de la costa donde no existe obra alguna para el embarque y desembarque. Conocida la necesidad de colocar la estacion en el sitio espresado se ha procurado plantearla de la manera mas conducente, respecto de la mejor entrada de la vía, de su altura sobre el terreno conciliando el gusto con la pendiente que traé el camino y de la disposición para dar las mayores proporciones si la actividad de la explotacion lo exigiese, negado escusado el espresar que las vias comprendidas en la estacion van de nivel por la ventaja de poder trasladar sobre ellas los carruajes impulsados por brazos. Son tambien rectas pues la curva de entrada terminará en la barrera que es á la vez entrada á los edificios la cual se hallará en el camino de la Fuen Santa. (...) El autor del proyecto ha tenido por

otra parte que satisfacer á la manifestación hecha por el Señor Comandante de Ingenieros de la Plaza de ser conducente á la defensa de allí que la estacion se colocase á cien varas por lo menos del torreón de la Montañeta el mas avanzado por aquella parte O. de la fortificación”¹.

Estaciones de la línea y el territorio. Vemos igualmente que el redactor del proyecto incide en más de una ocasión en la importancia del acierto en la ubicación de la estación: “Las estaciones, digo, deben satisfacer principalmente a la mejor explotación de la vía, y para ello han de fijarse convenientemente respecto de los puntos de acrecentamiento de población y actividad contando por otra parte con las afluencias existentes y las que puedan promoverse”. Son pues dos las premisas que propone: que la estación esté en zona de ensanche de la ciudad o próxima a ella y que se sitúe en un lugar estratégico como nudo de comunicaciones. De esta forma se eligen los diferentes emplazamientos de las primitivas estaciones: la estación de Caudete se ubica sobre la ladera E del cerresillo La Hermosa, en el punto más próximo a la población y en el cruce del camino de Onteniente, camino por el que se comunican otras poblaciones como Yecla, Jumilla y zona N de Murcia. A la estación de Villena, población que define como ciudad comercial y agrícola con una fuerte actividad exportadora de sus productos fundamentalmente hacia Alcoy y otras ciudades de España, se le otorga el rango de estación de 2ª clase. En un principio se pensó en ubicarla en el huerto del Convento de San Francisco, un solar algo limitado para una estación que además de tener un edificio de viajeros debía contener depósitos de agua y carbón, depósitos para locomotoras y carruajes y un taller de reparación. Finalmente se situó próximo a la población dando las fachadas de entrada y salida al final de dos calles de la ciudad. Villena tenía a su vez la ventaja de encontrarse sobre la carretera general de Almansa a Alicante y punto de encuentro con los caminos de Alcoy, Tibi, Castalla, Biar, Yecla, Jumilla, etc. La estación de Sax se situó entre la rambla de la Algueña y la del Portugués paralela al camino de Castalla. Este emplazamiento, a 1000 pies de la población fue necesario por la orografía del lugar. Sabemos que Sax estaba situada sobre la ladera de una peña escarpada, cerca del río donde confluían las ramblas de la Algueña, del Portugués y de la Torre. La estación de Elda proporcionaba también servicio a la ciudad de Monóvar, por ello se decidió emplazarla a mitad del camino entre ambas poblaciones. Mismas dificultades orográficas se encuentran en el tramo entre Novelda y Monforte, por ello la estación de Novelda fue ubicada entre la rambla del Plá y la de Vergara, a mitad camino entre ambas poblaciones, distante de la carretera general (2000 pies) y del camino de Murcia. El enlace se realizaba a través del camino rural que salía de Novelda hasta Monforte y muy próximo se encontraba el camino vecinal de Agust. Sobre la estación de San Vicente la Memoria incide en su importancia como parada para recibir viajeros y mercancías procedentes de Jijona, Villafranqueza y del mismo San Vicente.

Sobre el emplazamiento de la estación de Sax, la citada “Memoria de las estaciones” presentada en 1853, del ingeniero Elcoro Berecibar, se comentaba:

“La estación de Sax sobre la ladera de una peña escarpada y cerca de un río de crecidas considerables al que confluyen en corto trecho las ramblas de la Algueña, del Portugués y de la Torre, obliga a separarse de tales accidentes en busca de terrenos mas fácil y menos arriesgado, que se encuentra á la distancia de 1000 pies próximamente del pueblo de Sax”.

La estación de Sax se situó entre la rambla de la Algueña y la del Portugués paralela al camino de Castalla. Este emplazamiento, alejado de la población fue necesario por la orografía del lugar. Sabemos que Sax estaba situada sobre la ladera de una peña escarpada, cerca del río donde confluían las ramblas de la Algueña, del Portugués y de la Torre.

¹.- “Memoria sobre las estaciones del ferro-carril de Almansa á Alicante”, A.G.A.M.O.P.U., leg. 11892. LOZANO, P. *El libro del Tren*, Madrid, Guillomía Comunicación gráfica, 1988

Volviendo a la mirada fotográfica de Laurent en su Álbum fotográfico, titulado "Camino de hierro de Madrid a Alicante. Vistas principales de la línea", es muy significativa su fotografía titulada "Sax. Estación y Castillo". Una imagen del legado cultural de un territorio, un paisaje que recoge diferentes épocas, diferentes obras públicas, diferentes formas políticas, diferentes tipologías arquitectónicas, pero su conjunto nos recrean la historia de la población, nos proporcionan una lectura histórica de Sax.

Sobre el emplazamiento de la estación de Novelda-Monforte comentaba:

"En la memoria descriptiva del proyecto se explican las causas que impedían que el trazado se aproxime mas á ninguno de estos dos pueblos. Siendo, pues, el punto mas inmediato á ellos el elegido para la estación, entre la rambla del Pla y la de Vergara distante en la carretera general poco mas de 2000 pies, y encontrándose en sus cercanías la acequia que dá paso á las aguas procedentes de una mina practicada en la peña denominada la Cerreta, se ha adoptado con preferencia á otro.

Los cuatro caminos distan unos 6.000 pies del punto de estación y á ellos viene el camino de Murcia, atravesando Orihuela, Callosa, Albaterra, Crevillente, Aspe y Novelda, sin contar otros muchos que concurren con sus mercancías á este por ser el directo para Madrid.

De Novelda sale un camino rural que se dirige á las casas situadas en las cercanías de la via entre las ramblas del Plá y Monteagudo, y por esta dirección apenas dista Novelda del punto de estación, 6.000, pies. Monforte dista sobre 12.000 pies viniendo por la rambla del Plá.

El pueblo de Agost tambien tiene un camino vecinal que pasa á poca distancia de la estación, por el cual puede dirigirse á ella sin otros gastos, y dista 27.000 próximamente."

Sobre la estación de San Vicente, la "memoria" comenta:

"Poco tenemos que decir con referencia a ella. Esta estación no tiene otro objeto que la parada para recibir viajeros ó mercancías procedentes de Gijona, Villafranqueza y el mismo San Vicente, que si bien aumentarán poco la explotación se hace preciso el establecimiento de la estación para el transporte y tambien se hace necesaria atendiendo á la distancia entre la de Novelda y Monforte y la de Alicante."