

# 150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

## VIAJES Y MERCANCÍAS

### ► La estación y nuevas industrias

El ferrocarril no sólo nace en un momento de cambios profundos en la ciudad sino que forma parte activa de ellos, adquiriendo un papel primordial al estudiar el urbanismo del siglo XIX. Su penetración en la ciudad generando determinados desequilibrios es un hecho indiscutible; se implanta cuando todavía las ciudades españolas están amuralladas y en muchos casos se abren nuevas puertas como si de un nuevo camino se tratara. Curiosamente pocas voces se oirán en contra de esta nueva intromisión que afectará más de lo que en un primer momento se podría imaginar. Fue un nuevo factor en la ciudad, totalmente desconocido que llegó a la ciudad antes incluso de que una buena legislación pudiera prepararla y organizarla.

Las relaciones entre ciudad y sistema de transportes ferroviarios es posiblemente uno de los aspectos más interesantes de la historia urbana desde hace un siglo y medio.

La estación es un centro polarizador. Esta acción es muy clara y legible en las ciudades con estación periférica. Su incidencia en la ciudad se observa en cuatro sentidos: en primer lugar sobre la población con la creación de nuevos barrios residenciales y suburbios periféricos; actuará sobre la industria, con el emplazamiento en sus proximidades de nuevas fábricas y almacenes, siendo para algunas ciudades el primer impulso industrial que conocen; actuará en el sector servicios con la construcción de hoteles y restaurantes, lugares de movilidad; y finalmente, sobre las vías de comunicación como punto de enlace de carreteras, caminos o puertos si se trata de una ciudad marítima.

Un ejemplo es la gran fábrica de harinas de los señores Magro que se situó junto a la estación de MZA, de cuya línea partía una vía que entraba en el establecimiento. La fábrica estaba emplazada en el antiguo huerto de Van-Halem ó del Inglés, ocupando una superficie de 2.824 metros cuadrados. Según F. Figueras<sup>1</sup>: “Su edificación consta de cuatro cuerpos: dos almacenes situados a los extremos de la construcción y que tienen capacidad entre ambos para contener más de 60.000 sacos; la fábrica propiamente dicha que está situada en el centro del edificio, tiene tres pisos y esta dividida en dos secciones destinadas: una á las operaciones de limpieza del trigo y la otra á su molturación; y por último, la sala de motores situada á espaldas del edificio y dividida también en dos compartimentos, destinados uno á la fabricación del gas y el otro para el motor, que tiene una fuerza de ciento noventa caballos. En esta fábrica son mecánicas todas las operaciones á que se somete el trigo, desde que se recoge de los almacenes hasta que vuelven á ellos los productos obtenidos y clasificados”.

Una novedad que resalta el autor y que transmite modernidad no sólo en su producción sino en su proceso de comercialización a través de las líneas del ferrocarril.

---

<sup>1</sup> .- FIGUERAS PACHECO, F., *Geografía General del reino de Valencia. Provincia de Alicante*, 1919-21, pp. 541.