

La memoria del territorio. La recuperación paisajística de la ruta del ferrocarril al Mediterráneo*

María Mestre Martí

Introducción

Respiremos ahora en la paz y el reposo. Vamos al gran día de esa última fecha radiosa, que iluminará el porvenir de nuestra patria. Mayo! Multiplíquense las flores en los jardines: risueño está el campo en sus atavíos; nos traen las auras deliciosos perfumes y dulcísimos acentos; grato es todo porque la esperanza nos acaricia: por todas partes resuenan, conmoviéndonos, estas consoladoras palabras: LA REINA VIENE!
(Vila i Blanco, J. *Isabel II en Alicante*. P. 143)

Los días 25, 26 y 27 de mayo de 1858, la reina Isabel II de Borbón inauguraba oficialmente la línea ferroviaria que unía Madrid con Alicante. Casi cinco meses antes –el 28 de diciembre de 1857– se habían finalizado definitivamente las obras de su prolongada construcción (Aguilar, 1995, pp. 43-53). Días después, los invitados de José de Salamanca, propietario y concesionario de la línea, hacían el primer trayecto en tren desde Madrid hasta el mar Mediterráneo.

La línea ferroviaria Madrid-Alicante, de 455 km. de distancia, inauguraba la posibilidad de conectar por vía férrea la capital de España con un puerto marítimo. Su construcción constituyó un hecho de gran relevancia tanto para el tráfico de bienes y productos desde el epicentro madrileño, como para el posterior desarrollo económico, industrial y urbanístico de la ciudad de Alicante y de muchos pueblos de su provincia. Hay que recordar la notable transformación que supuso la introducción de la máquina de vapor en el transporte –sobre todo de mercancías– y en la configuración del territorio español. El tren posibilitaba una mayor velocidad, comodidad de desplazamiento y frecuencia de paso, lo que fomentó el movimiento de personas, hasta entonces poco común (Madrado, 1984, p. 543).

En el año 2008 se conmemoró el 150 aniversario de este acontecimiento histórico. La importancia de la llegada del ferrocarril al Mediterráneo se quiso reflejar en un concurso de proyectos de investigación denominado “Paisajes del transporte, 150 aniversario de la llegada del ferrocarril a Alicante”, subvencionado por la Dirección General de Transportes y Logística de la Comunidad Valenciana y la Cátedra Demetrio Ribes (Universidad de Valencia - Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana), dos organismos españoles que se encargan de la investigación en el ámbito del transporte, del territorio y de las obras públicas en España. Se concedieron cinco accésits. Este artículo es resultado del trabajo de investigación realizado, finalista ganador del concurso. (<http://www.museodeltransporte.com/noticias>)

* Cómo citar este artículo: Mestre, M. (2011). La memoria del territorio. La recuperación paisajística de la ruta del ferrocarril al Mediterráneo. *Apuntes 24 (1)*, 8-25.



*Propuesta de
recuperación paisajística
del ferrocarril al
Mediterráneo.*

Fuente:
María Mestre Martí.

La memoria del territorio. La recuperación paisajística de la ruta del ferrocarril al Mediterráneo

The Memory of the Territory. Landscape Recuperation of the Railway Route to the Mediterranean Sea

Memória do território. Paisagem recuperação de rota ferroviária para o Mediterrâneo

María Mestre Martí

maria.mestre.marti@gmail.com

Universidad Politécnica de Alicante, España

Doctora por la Universidad Politécnica de Alicante, España, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, y por la Universidad Técnica de Viena, Austria, Departamento de Diseño del Espacio y Proyectos Arquitectónicos. Mención de Doctorado Europeo por la Universidad Politécnica de Valencia, España. Arquitecta por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia de la Universidad Politécnica de Valencia, España. Ha trabajado como docente e investigadora en el Departamento de Arquitectura y Patrimonio en la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad de Colima, México. Premio de investigación "Paisajes del transporte, 150 aniversario de la llegada del ferrocarril a Alicante" de la Dirección General de Transportes y Logística de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana y la Cátedra Demetrio Ribes (Universidad de Valencia). Ganadora del VI *Premi del Ajac* con el artículo "Los errores sobre el modernismo valenciano", en el ámbito trabajos de investigación teórica, tecnológica y otra producción en torno a la difusión cultural de la arquitectura.

Resumen

Centrado en la conmemoración del 150 aniversario de la primera vía ferroviaria que unió la capital de España con el mar Mediterráneo, el proyecto de investigación titulado *Alicante-Madrid, la primera línea férrea al Mediterráneo. Un recorrido paisajístico por la provincia de Alicante* planteó en 2008 el estudio de la posible recuperación del paisaje y del patrimonio ferroviario de la línea Madrid-Alicante mediante la propuesta de realización de una vía de senderismo, a modo de recorrido lúdico-cultural por los lugares más emblemáticos de la provincia de Alicante por los cuales ha circulado el ferrocarril a lo largo de más de un siglo. El estudio centró la atención en la ingeniería del trazado de las vías y en aquellos hitos patrimoniales de la provincia de Alicante más importantes de la arquitectura del transporte –estaciones, puentes, túneles–.

El proyecto de investigación fue planteado en dos fases distintas, pero complementarias: la primera basada en un estudio histórico-analítico de la construcción de la vía férrea Madrid-Alicante a su paso por la provincia de Alicante, y la segunda, consistente en una propuesta paisajística que buscó poner en valor y en uso el patrimonio ferroviario alicantino.

Palabras clave: Patrimonio del transporte, Ferrocarriles, Revitalización del patrimonio, Arquitectura del transporte, Ruta cultural.

Abstract

Focused on the commemoration of 150 anniversary of the first railroad that linked the capital of Spain by the Mediterranean Sea, the research project *Alicante-Madrid, the first railway line to the Mediterranean. A scenic tour through the province of Alicante* raised in 2008 to study the possible recovery of the landscape and heritage railway line Madrid-Alicante with a proposal to conduct a walking path, as a leisure tour throughout the emblematic cultural sites of the province of Alicante whereby railroad has worked for over a century now. The study focused attention on the engineering design of roads and landmarks in those assets of the province of Alicante's most important architecture of transportation (stations, bridges, tunnels).

The research project was planned in two phases separate but complementary: the first based on a historical-analytical study of the construction of the Madrid-Alicante railway passing through the province of Alicante, and the second, consisting of a proposal landscape that sought to value and use the Alicante railway heritage.

Key words: Heritage Transport, Railways, Revitalization of Heritage Transport Architecture, Cultural Route.

Resumo

Focada na comemoração do 150º aniversário da primeira estrada de ferro que ligava a capital da Espanha pelo Mar Mediterrâneo, o projeto de pesquisa *Alicante-Madrid, a primeira linha ferroviária para o Mediterrâneo. Um tour panorâmico pela provincia de Alicante* criado em 2008 para estudar a possível recuperação da paisagem e do patrimônio ferroviário da linha Madrid-Alicante, com uma proposta para realizar um trajeto a pé, como uma excursão de lazer locais de interesse cultural emblemáticas da provincia de Alicante, que circulou por mais de um século da ferrovia. O estudo focou a atenção no projeto de engenharia de estradas e pontos de referência nos ativos da provincia de Alicante arquitetura mais importantes de transporte (estações, pontes, túneis).

O projeto foi planejado em duas fases distintas mas complementares: o primeiro baseado em um estudo histórico-analítico da construção da estrada de Madrid-Alicante passando pela provincia de Alicante, ea segunda, constituída de uma proposta paisagem, que procurou valorizar e utilizar o patrimônio ferroviário Alicante.

Palavras-chave: Patrimônio Transportes, Ferrovias, a revitalização da arquitetura de transporte do patrimônio, rota cultural.

Artículo de investigación.

Artículo centrado en la conmemoración del 150 aniversario de la primera vía ferroviaria que unió la capital de España con el mar Mediterráneo, el proyecto de investigación titulado *Alicante-Madrid, la primera línea férrea al Mediterráneo*.

Recepción: 18 de junio de 2010

Aceptación: 3 de febrero de 2011

* Los descriptores y *key words plus* están normalizados por la Biblioteca General de la Pontificia Universidad Javeriana.

El aniversario de la inauguración de la línea al Mediterráneo sirvió de justificación para estudiar la posibilidad de construir un camino natural por el territorio alicantino, que fomentara el conocimiento del paisaje e impulsara la puesta en valor del patrimonio del transporte alicantino. La investigación se ocupó primeramente de un estudio histórico de la línea ferroviaria en sí y del análisis de su orografía. En la segunda fase se planteó una propuesta paisajística basada en la historia del acontecimiento, en la posible recuperación de las obras patrimoniales deterioradas dotándolas de un nuevo uso, y en el planteamiento de posibles fórmulas sostenibles de financiación de las obras y de aprovechamiento de la ruta que fue, a partir de entonces, bautizada como la *Vía al Mediterráneo*.

El camino ecológico planteado recupera del olvido senderos históricos del territorio alicantino –la ruta de los castillos, la ruta de la seda, antiguas sendas romanas, parte del trazado del Camino de Santiago alicantino, etc.– y dota a la provincia de Alicante de una alternativa al turismo de playas, que es, en la actualidad, el que domina en esta región de la costa levantina española.

Objetivos

Este artículo sintetiza las claves que permiten explicar el particular paraje que rodea al recorrido ferroviario Madrid-Alicante, haciendo hincapié en las obras patrimoniales del transporte en la provincia de Alicante, y trata de exponer las particularidades de los diferentes enclaves históricos de este territorio. Estos objetivos se materializan en el estudio de la posibilidad de construir un corredor ecológico que pueda ser recorrido a pie o en bicicleta, garantizando el uso y disfrute del patrimonio ferroviario alicantino, y preservando, a su vez, los valores ambientales, paisajísticos, culturales y tradicionales del territorio de la provincia de Alicante por el que discurre el tren procedente de Madrid. En consecuencia, a través de la investigación sobre la posible realización de la *Vía al Mediterráneo*, se fomenta la comprensión y el conocimiento del valor de los recursos naturales y culturales de los territorios por los que ésta discurre, y una firme apuesta por el disfrute de la naturaleza y del patrimonio ferroviario alicantino.

Los objetivos de la propuesta paisajística son, por tanto, dos: la puesta en valor del paisaje



ferroviario de la provincia de Alicante y la recuperación de la memoria de un acontecimiento histórico trascendental para la configuración de un territorio regional (Figura 1).

La investigación en torno al trazado de la línea y al patrimonio arquitectónico e ingenieril alicantino, la valoración de sus obras públicas, así como el estudio del desarrollo urbanístico de las diferentes poblaciones por donde circula el tren contribuyeron a un mejor entendimiento de la configuración territorial alicantina.

Metodología

A partir del conocimiento del trazado ferroviario realizado por el ferrocarril Madrid-Alicante y de las descripciones minuciosas del libro *Isabel II en Alicante*, escrito por Vila i Blanco (1858) con motivo de la inauguración de la línea férrea al Mediterráneo, se procedió a identificar un itinerario paralelo al trazado del tren que recogiera no sólo vías históricas y caminos culturales de la provincia de Alicante, sino también sendas que acercaran al caminante a visitar el patrimonio ferroviario alicantino, ya fuera a pie, en bicicleta, en patines o en silla de ruedas.

Una vez conocido el itinerario que se debía estudiar, visitamos puentes y túneles que continúan en pleno uso en la actualidad y comprobamos el estado de las estaciones de la línea Madrid-Alicante, en gran parte deterioradas y abandonadas por haber dejado el ferrocarril de detenerse en ellas.

Posteriormente se pasó a la fase de documentación gráfica del camino trazado por el territorio circundante a las estaciones de tren. En primer lugar, se consultaron las primeras ediciones de los planos del Instituto Geográfico Nacional, IGN, a escala 1:50.000. En estas ediciones nos encontramos con la nomenclatura de

Figura 1:
Imágenes del recorrido realizado por la Vía al Mediterráneo.

Fuente:
María Mestre Martí.

todos los caminos que aparecen en el plano, lo cual ha servido de gran ayuda, ya que algunos se mencionan como “camino viejo de...” e incluso en lugares lejanos aparece indicado como “camino de Albacete”, etc.

El siguiente paso consistió en la comparación de los planos del IGN con planos de las últimas ediciones del Instituto Geográfico del Ejército, IGE, a escala 1:25.000. Aquí también surgieron sorpresas: algunos de los primitivos caminos habían desaparecido del mapa, como en el caso del tramo del camino alicantino desde Yecla a Pétrola. En los planos del IGN venían citados numerosos caminos que en los planos del IGE no estaban reflejados y ni siquiera se pudieron localizar en el trabajo de campo realizado in situ.

Algunas ediciones más actuales de los mapas de las provincias de Alicante evidenciaron la falta de actualización de los planos del ejército, la cual se intentó salvar mediante la observación de ortofotos publicadas por el periódico El Levante (otoño 2007) y mediante información existente en internet: Google Earth, Sigpac (Sigpac_mapas/visor) y Live Maps (www.maps.live.com). A partir de esta información se comenzó a esbozar una posible ruta o camino natural que permitiese visitar el patrimonio ferroviario alicantino sin olvidar el patrimonio histórico-cultural de las poblaciones por las que pasa el tren.

El siguiente paso consistió en la fase de investigación de los lugares por donde pasa el ferrocarril Madrid-Alicante. Se intentó dar a conocer un poco de su historia, de su patrimonio histórico y artístico, de sus leyendas, pero también de los servicios que podría encontrar el caminante a su paso por las poblaciones que iba encontrando.

Seguidamente se llevó a cabo el trabajo de campo, consistente en el recorrido a pie por estos caminos para ver si realmente seguían existiendo, revisando su estado y sus posibles alteraciones. En la medida de lo posible, se apostó por pistas de tierra y caminos poco transitados por vehículos, para evitar un cruce de tráfico rodado con desplazamiento peatonal. A partir de esta toma de datos, fundamentalmente gráficos y fotográficos, se planteó un diseño de la ruta que pudiera ser recorrida sin dificultades de accesibilidad, no fuera agresivo con el medio ambiente y contuviera un alto valor paisajístico. Se valoraron los diferentes tipos posibles de calzada y se realizó una propuesta de diseño en función de las características del paisaje que atraviesa el camino y de

selección del material más adecuado de la vía en función del terreno que atravesara.

Marco histórico

A pesar de que la línea Madrid-Alicante comenzó a funcionar el 1 de marzo de 1858, su inauguración oficial no se produjo hasta cuando la reina Isabel II realizó el mencionado viaje en el ferrocarril Madrid-Alicante en mayo de ese mismo año, deteniéndose tres días en la provincia de Alicante para festejar el acontecimiento.

El marco histórico que rodeó a este acontecimiento fue la apertura de Alicante como centro de comunicaciones con el resto de España. La provincia de Alicante había nacido como tal en las Cortes liberales de 1822 y se correspondía con la antigua Bailía meridional valenciana. Once años más tarde fue ampliada con parte de la entonces provincia de Játiva y con los municipios de Villena y Sax. A mitades del siglo XIX, Alicante era una ciudad preparada para el cambio que traería consigo la revolución en los transportes terrestres. En 1847 se comenzó la ampliación del puerto y entre 1854 y 1878 se derruyeron las murallas de la ciudad.

Terminado el ferro-carril, palanca de nuestro engrandecimiento, Madrid ha conquistado un magnífico puerto, nuestra localidad toma la animación de la coronada villa. Ambas localidades han ganado en la transformación operada con reducir á insignificantes proporciones la crecida distancia que nos separa. (...) Ligadas de hoy mas con indisolubles lazos, porque Alicante va á ser por mucho tiempo el único puerto de Madrid, la prosperidad de ambas se relaciona, la grande de ambas deberá ser gemela al cabo de algún tiempo. (Vila i Blanco, 1858, p. 366)

En cuanto al marco político y económico, en 1858 había vuelto el presidente O'Donnell a la cabeza del gobierno, lo que inició una etapa de relativa estabilidad política y social en España gracias a un ciclo de crecimiento económico, impulsado por la construcción de la red ferroviaria, y a la distracción de la opinión pública mediante una política exterior activa. Poco después de la construcción de la línea Madrid-Alicante, en los últimos años del reinado isabelino, España sufrió una coyuntura de crisis económica y política que desembocó en el triunfo de la Revolución de

Septiembre de 1868, la cual dio paso a la etapa conocida como el Sexenio Revolucionario, de gran trascendencia histórica y varios conflictos.

Construcción de la línea. Introducción histórica

El 29 de marzo de 1853, D. Manuel Cano Manrique –el entonces gobernador– colocó y afirmó con un martillo de plata la primera piedra donde habría de levantarse la estación de Alicante. En esa fecha se dan por comenzadas las obras del ferrocarril proyectado (Vila i Blanco, 1858, p. 126).

El ferrocarril comenzó a despertar interés en España desde el reinado de Fernando VII, sobre todo en aquellos que iban tomando conciencia de la revolución que supondría este nuevo sistema de comunicación y transporte. Durante aquellos años se otorgaron diversas concesiones de ferrocarriles, aunque no se llevaron a cabo.

Ya reinando Isabel II, en 1844, se aprobó la Real Orden de 31 de diciembre, en la que se estableció el ancho de las vías españolas en seis pies castellanos, el equivalente a 1,67m. Este ancho de vías es distinto al del resto de Europa, constituyendo esto un problema de incomunicación con la red continental, todavía hoy por resolver.

La decisión de elegir la ciudad de Alicante como final del trayecto de la línea de Madrid al mar había suscitado confrontaciones con las ciudades de Valencia, Cartagena y Murcia. Ser la cabecera de línea con la capital española suponía no sólo un aumento de la importancia del puerto para el transporte de mercancías y bienes, sino también ventajas de comunicación y de mercado para toda la provincia alicantina debido a la centralización del país. Las facilidades del trazado y su consecuente menor coste habían favorecido esta toma de decisión. El tramo Madrid-Alicante es prácticamente llano, a excepción de algunas dificultades orográficas en la provincia de Alicante. Era, además, el tramo más corto o uno de los más cortos (Giner, 1983, p. 22) y también la alternativa de más fácil ejecución, pues la línea viajaba sobre las extensas llanuras de la meseta en la mayor parte de su trazado.

En abril de 1844 obtuvo Don Pedro de Lara la primera concesión ferroviaria para comenzar uno de los tramos de la línea al Mediterráneo; concretamente, el tramo Madrid-Aranjuez. La falta de capital produjo el quiebre de la empresa. Los objetivos de crear los “camino de hierro” hasta

el mar quedarían interrumpidos durante dos años. No comienzan las obras de este tramo del ferrocarril hasta mayo de 1846. El 6 de abril de 1845 había obtenido Don José de Salamanca la concesión de este. Sin embargo, el primer ritmo continuado de la construcción de la línea queda paralizado a finales de 1847, debido a diversas dificultades políticas por las que atravesaba la Corte, directamente proyectadas en la labor del empresario José de Salamanca, que había sido nombrado Ministro de Hacienda. Las obras de ejecución de la línea no se reanudaron hasta 1849. El 9 de febrero de 1851 inauguró por fin la reina Isabel II el tramo Madrid-Aranjuez.

La inauguración del ferrocarril de Aranjuez es el primer paso que da la capital de la monarquía hacia el mar. (Diario El Heraldo, 10 de febrero de 1851)

Poco después de la finalización del primer tramo de la línea Madrid-Alicante, propuso Salamanca continuar su construcción hasta Almansa. Presentó como garantía las acciones de la línea recientemente finalizada. La facilidad de construcción de este tramo significaba un rápido negocio que a Salamanca no le pasaba desapercibido.

El ferrocarril del Mediterráneo se comenzó a construir desde la Corte en 1846. En 1853, el ingeniero Agustín Elcoro Berecibar proyectaba las estaciones de la línea Almansa-Alicante. Ya en 1854, la línea alcanzaba Alcázar de San Juan y en 1855 llegaba a Albacete. A partir de 1856 se quiso completar el recorrido de la línea ferroviaria hasta el mar y avanzaron con prontitud las obras más destacables: el túnel de Elda, la estructura del puente sobre el río Novelda –Pont de Ferro– (Figura 2) y la cimentación en pilotaje del puente

Figura 2:
Vista del Puente sobre la Rambla de Novelda (Monóvar).

Fuente:
María Mestre Martí.



1 A pesar de no ser el sistema más ligero –compárense con los 34,50 kg/ml del sistema de doble seta con cabezas iguales o los 32,00 kg/ml del sistema Vignolle–, el sistema de carril hueco fue el más empleado por su entonces demostrada mayor seguridad. Frente a los 50 km. de carriles contruidos con el sistema de doble seta con cabezas desiguales, los 12 km. contruidos con el sistema de doble seta con cabezas iguales o los 31 km. de sistema Vignolle, en la ejecución de la línea férrea Madrid-Alicante se emplearon 362 km. de carril hueco o carril Brunel. (Guía del viajero..., 1858, p. 62.)

sobre el Vinalopó (Aguilar, 2008). En enero de 1857, la revista *Obras Públicas* (“Ferro-carriles”, p. 10) informaba que:

...esta línea tiene 177 kilómetros de longitud, de los que 145 tienen terminada la explanación y está trabajando activamente en ella en los 32 restantes: también está concluido el túnel de la Torreta de Elda. Están concluidos todos los puentes y viaductos, a excepción de seis, que están bastante adelantados, y son los del estrecho de Novelda, río Vinalopó, y de las ramblas de la Algueña, del Portugués, del Angosto y del Juncal. (...) están en construcción las (estaciones) de Alicante, Venta de los Cuatro Caminos y Almansa, y la cochera de esta última está en disposición de recibir la cubierta.

El 28 de diciembre de 1857, a las 10 de la noche, el Sr. Marqués del Río-Florido recibía el siguiente parte telegráfico:

Al Escmo. Sr. Marqués del Río-Florido.- Tengo el gusto de participar a V.E. para su satisfacción y la de los demás señores que componían la junta de gobierno de la extinguida Sociedad concesionaria de esta línea, que á las siete y media ha quedado terminada la vía.- Francisco Banquells - Estación de Alicante, 28 de diciembre de 1857.

Algunos días más tarde, parten de Madrid diversas figuras públicas en tren hacia Alicante. Así lo redactaba Juan Vila i Blanco (1858, p. 139):

Se quiso proceder a un viaje que fuera como ensayo ó estreno de la vía. El 3 por la noche, á las siete, parten de Madrid los expedicionarios, y como á las doce del siguiente día saludan á nuestro mar. El cielo se vistió de manto del mejor azul, prendido por el sol como un diamante inmenso que despedía los más vívidos fulgores. Vinieron en el tren capitalistas generales, eclesiásticos, hombres públicos en todas las carreras, ingenieros, poetas, periodistas: ellos admiraron ese “estranque” tranquilo, ese cielo sin nubes. Alicante vió como se aproximaban por la primera vez á sus muros, precedidas de una airosa columna de vapor blanco, aquellas máquinas vivientes, sin que nadie al parecer, les diera impulso, encadenadas unas tras otras, deslizándose rápidas sobre la vía, y

asemejándose por sus ondulaciones, á una serpiente que de vez en cuando raspaba el viento con silbidos agudos. El monstruo paró en su carrera: estaba conseguida la victoria.

Las dificultades de su realización

En la construcción de líneas férreas, los factores topográficos que determinan la facilidad de la obra o su dificultad de ejecución son fundamentalmente los declives o desniveles por salvar –desmontes y terraplenes– y el radio de las curvas que se han de trazar (Abellán, 1979, p. 23). A estos dos factores, A. Abellán añade un tercer elemento de la topografía constituido por los túneles y las obras de arte. La frecuencia de este tercer factor es un indicador de lo quebrado del terreno. Estos “puntos débiles” del trazado, según los nombra A. Abellán, son los que requieren mayor atención por parte de los técnicos.

La sección de línea férrea realizada desde Madrid hasta Alicante presenta tres tipos distintos de construcción: En el tramo de Madrid a Aranjuez (Pliego de condiciones del 31.12.1844) se realizaron los desmontes y terraplenes, y las obras de fábrica para dos vías; de Aranjuez a Almansa los desmontes y terraplenes se hicieron para una vía, pero las obras de fábrica, sin embargo, para dos; igual se hizo en el tramo de Almansa a Alicante, con la única diferencia de que en este último tercer tramo los terraplenes no presentan el mismo ancho que en el tramo de Aranjuez a Almansa. La combinación de obras de fábrica con tramos metálicos es muy adecuada para evitar la corrosión y la erosión que se pueda producir por la crecida del agua torrencial en las ramblas. De los 455 km. de longitud de construcción de los carriles, casi un 80% de la línea fue realizada mediante carril hueco, también llamado carril Brunel, de 35,50 kg/ml (Guía del viajero..., 1858, p. 62).¹ Sin contar los apartaderos, se emplearon para la construcción de los carriles de la vía Madrid-Alicante 30.274 toneladas métricas de hierro (Guía del viajero..., 1858, pp. 61-62).

El terreno alicantino por donde pasa el tren Madrid-Alicante es, de todo el trazado, el que mayor atención requirió durante la construcción de la línea debido a la abrupta orografía de la zona, lo que supuso un mayor grado de complejidad en su ejecución. Tanto el radio de curvas que dibujaba la línea férrea al Mediterráneo como los desniveles que debía salvar –a partir de Caudete,

la línea férrea salva varias veces el río Vinalopó y otros tantos barrancos– venían determinados por la decisión del lugar exacto donde se pretendía ubicar la estación de tren. Esta decisión implicaba un desarrollo más o menos planificado de la población o las poblaciones a las que el tren daba servicio. Su cercanía o lejanía serían parámetros que podían intervenir directamente en el desarrollo económico y comercial de las poblaciones que abastecía.

Así, la estación de Villena se ubicó cerca del centro histórico, por considerarse un enclave estratégico como nudo de comunicaciones entre Albacete y Alicante, y entre Yecla y Alcoy. El resto de estaciones, como las de Sax (Figura 3), Novelda-Aspe, Monforte del Cid y el apeadero de Agost, se encuentran a una distancia considerable de sus centros históricos debido a la accidentada orografía, lo que originó un crecimiento urbano en esta dirección. Debido a la existencia de varios barrancos, la estación de Elda-Monóvar se encuentra a mitad de camino entre ambas poblaciones. La estación de San Vicent del Raspeig y la estación terminal de Alicante se ubicaron próximas a sus núcleos urbanos –hoy en día absorbidas por ellos–.

A pesar de lo que hubiera sido más lógico para ligar el transporte terrestre con el marítimo, la primitiva estación término de Alicante no se situó cerca al puerto, ni siquiera cerca de los muros que cercaban el entonces núcleo existente amurallado. La estación de Alicante se ubicó buscando altura para evitar una pendiente brusca en el último tramo de la línea ferroviaria. Se situó donde la pendiente llegaba más suave, en las entonces afueras de la ciudad (López, 1986, pp. 191-192). Desde este punto hasta la costa existía un desnivel de más de 13m de altura, lo que planteaba la inviable idea de tener que soterrar calles y casas para conseguir el desnivel aceptable para una línea de tren. De esta forma, la estación no tocaba el mar: puerto marítimo y ferrocarril quedarían posteriormente separados por la trama urbana.

Marco patrimonial

Estudio del patrimonio ferroviario alicantino

El ingeniero Agustín Elcoro Bercébar realizó en 1852 el proyecto de las estaciones de ferrocarril



Figura 3:
Estación de Sax.

Fuente:
María Mestre Martí.

entre Almansa y Alicante: seis estaciones intermedias y una estación término: Caudete –en Albacete–, Villena, Sax, Elda, Novelda, San Vicente del Raspeig y Alicante. A excepción de la estación de Alicante, de primera clase, y de las estaciones de Novelda-Monforte y Villena, de segundo orden, las demás estaciones fueron concebidas de tercer orden.

Entre los años 1857 y 1858 se construyeron las primeras estaciones intermedias del ferrocarril. Estas fueron las de San Vicente del Raspeig, Sax y Novelda. En una segunda etapa se realizaron las estaciones de Elda, la Encina y el apeadero de Agost, modificándose también las de Monóvar y Villena.

La arquitectura

En la memoria del proyecto de Elcoro Bercébar, presentada por J. Gómez en 1853 (AGA, leg. 11892), se indica que la arquitectura de las estaciones de ferrocarril entre Almansa y Alicante debía atender a criterios de economía, solidez y sencillez:

A la economía: no estableciéndose unos edificios más que los puramente precisos. Sólidos, por supuesto puesto que han de tener el carácter definitivo pero sencillos. Su belleza particular más que en las fachadas debe buscarse por medio de la regularidad en las proporciones que en nada aumenta el gasto con exclusivo de un improductivo lujo que suele ostentarse en esta clase de edificios y que para nada influye en el servicio.

Figura 4:
Estación de Novelda-Aspe.

Fuente:
María Mestre Martí.



Figura 5:
Apeadero de Agost. Propuesta de revitalización.

Fuente:
María Mestre Martí.



La necesidad de economía de medios que requería la construcción de una obra de tal envergadura como fue la línea Madrid-Alicante, unida a los adelantos de la industrialización con las múltiples ventajas que llevaban consigo –aumento del control y de la previsión, y disminución de costes y del tiempo de construcción–, produjo que se estandarizara un modelo de proyecto para las estaciones de primero, segundo, tercero y cuarto orden de la línea. Se observa, sobre todo en las estaciones de Sax, Novelda y San Vicent del Raspeig –de tercer orden–, esa semejanza en las formas y el lenguaje arquitectónico. Las estaciones de segundo orden de Novelda y Villena compartían el mismo proyecto. Aún hoy en día podemos destacar en la mayoría una reconocible homogeneidad formal en su composición de volúmenes, huecos y distribución interior.

Figura 6:
De izquierda a derecha y de arriba abajo: Puente del Salt de Sillot (Agost) –vista lateral–, Puente en las cercanías de la estación Monóvar-Pinoso, Puente de la Rambla de Novelda (Monóvar) (detalle y vista completa), Puente de La Algueña, en Villena, Puente del Salt de Sillot (Agost) –vista frontal–, Puente sobre la Rambla del Plá (Novelda), túnel de Elda, Puente sobre el río Vinalopó (Elda).

Fuente:
María Mestre Martí.



De volúmenes simples, con esquemas rectangulares sobre los que se asientan cubiertas de teja árabe a cuatro aguas, las estaciones de la línea Madrid-Alicante tienen una composición de macizos y huecos sencilla, rítmica y homogénea. La entrada se sitúa en el eje axial del edificio, generando una clásica composición simétrica. La sencilla armonía de la fachada fue conseguida mediante vanos de medio punto, pilastras en esquina y unas sobresalientes cornisas. Los paramentos difieren algo más en cuanto a la materialidad: las fachadas de Sax, Novelda-Aspe (Figura 4) y Monforte del Cid tienen un revoco continuo en tonos coloridos; la estación de Villena presenta una fachada de ladrillo cara vista; el apeadero de Agost muestra una fachada a base de piedra decorativa en forma de panal (Figura 5). Los huecos de las fachadas son enmarcados por cercos en tonos naturales o blancos –San Vicent del Raspeig, Monóvar-Pinoso, Novelda-Aspe–.

El carácter arquitectónico de estos edificios es el greco-latino, cuyas proporciones se acomodan bien a la naturaleza de las construcciones que nos ocupan, y al clima de aquella parte de la Península. Todos ellos son de dos pisos, y tanto los viajeros como los empleados y sus familias pueden disfrutar de comodidad en sus respectivos departamentos. (Guía del viajero..., p. 59)

Además de las estaciones y de los múltiples desmontes y terraplenes necesarios por la irregular orografía del lugar, se construyeron para esta línea un túnel y doce puentes que a continuación sólo nombraremos por haber sido ya estudiados en profundidad (Aguilar, 2008): Puente del Regajo km. 397, 6m. de luz, Caudete –Albacete–; puente de Angosto, km. 385, 9m. de luz, Caudete –Albacete–; puente de la Algueña, km. 401, 11,12m. de luz, Villena; puente del Portugués, km. 406, Sax; puente de la Rambla de los Canales, km. 408, 6m. de luz, Sax; puente sobre el río Vinalopó, km. 412, Elda; puente de la Rambla de Novelda, km. 419, 30m. de luz, Monóvar; puente de las Salinetas, km. 421, 8m. de luz, Monóvar; puente sobre la Rambla del Plá, km. 427, 6m. de luz, Novelda; puente del Salt de Sillot, km. 438, 7m. de luz, Agost; puente de Verdegas, km. 440, 5m. de luz, Agost, y puente de la Cañada, km. 443, San Vicent del Raspeig. (Figura 6)

Marco territorial

La Vía al Mediterráneo. Delimitación del área de estudio

De toda la línea Madrid-Alicante, es sobre todo a partir de Villena –a 504m. snm– donde el terreno comienza a descender de forma considerable hasta alcanzar el nivel del mar en Alicante –la estación del ferrocarril en Alicante está a 19m. snm–. Lo que para el trazado ferroviario suponía un reto ingenieril –construcción de puentes y túneles para salvar valles y atravesar montañas– es, para un análisis paisajístico de la zona, un terreno de gran riqueza y valor medio ambiental. Las cuencas del río Vinalopó, la Sierra de la Argüena y Sierra de Castalla, la Silla del Cid, la Serra de las Águilas, la Serra del Ventós, las Ramblas de Rambuchar –Alicante–, de la Torre –Sax–, del Roget –Cañada del Fenollar, San Vicent del Raspeig– y de L'Abalastre –San Vicent del Raspeig-Alicante–, el Barranco de las Ovejas –Alicante– y algunos otros dan fe de la riqueza del paisaje visual de la zona. (Figura 7)

Para proyectar la *Vía al Mediterráneo* comenzamos concretando el ámbito de su área de estudio territorial y paisajístico, es decir, delimitando su extensión geográfica. La comprensión



Figura 7:
Vista del paisaje alicantino, a su paso por la huerta de Villena.

Fuente:
María Mestre Martí.

del entorno en que se define el camino natural que aquí se presenta recorriendo el patrimonio ferroviario y paisajístico alicantino, pasa por atender, en una primera instancia, la definición y distinción de las características más valorables de las diversas zonas. (Figura 8)

Es necesario, por tanto, recordar que la *Vía al Mediterráneo* atraviesa múltiples áreas que se pueden agrupar en tres grupos diferenciados: zona urbana, zona interurbana y zona agrícola o de interés paisajístico. Desde el punto de vista de los ecosistemas, la *Vía al Mediterráneo* abarca desde las montañas del interior hasta las playas de la costa: desde el sistema forestal de las montañas del interior, pasando por las salinas, los espacios cultivados, los marjales de los ríos, hasta el terreno calcáreo y pedregoso, carente de vegetación, de los alrededores de la ciudad de Alicante.



Figura 8:
Esquema de diseño del camino en relación a las vías del ferrocarril.

Fuente:
María Mestre Martí.

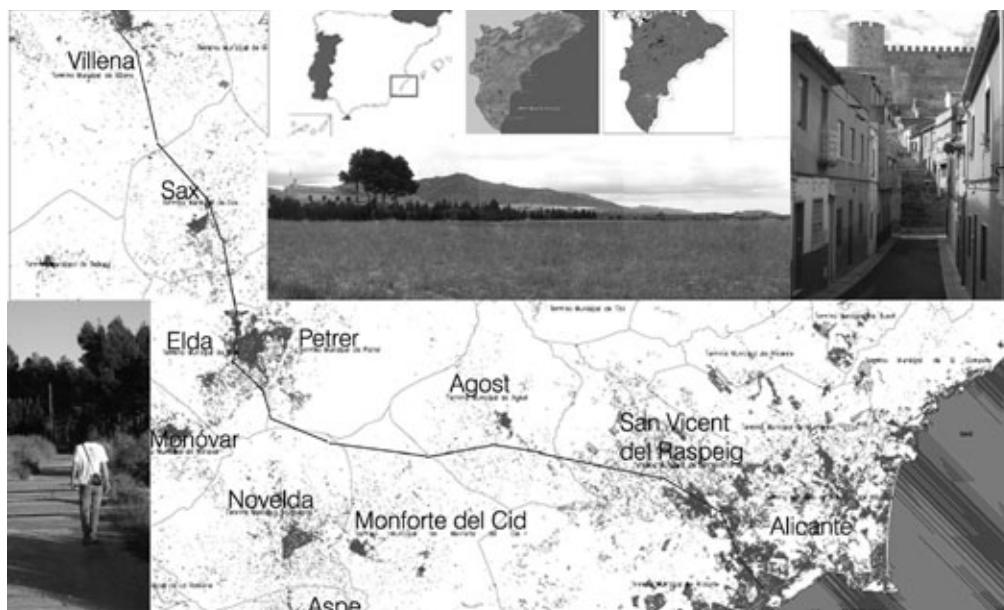
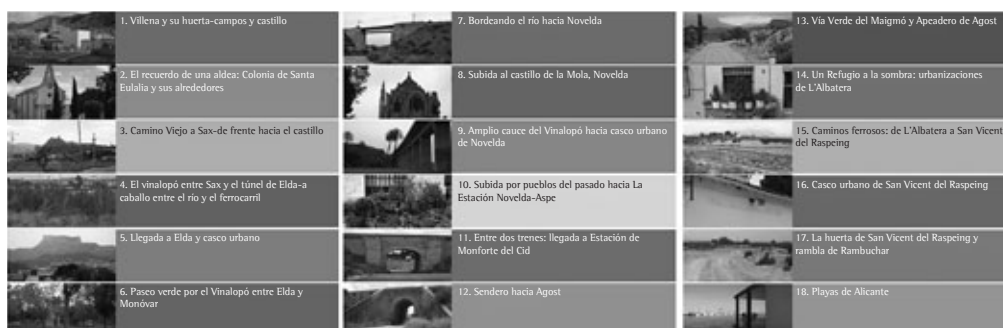


Figura 9:
Localización de los núcleos urbanos. El estudio de la situación actual de las poblaciones alicantinas por las que circula la línea férrea procedente de Madrid, pone de relieve el análisis de las distintas variables que relacionan sociedad – crecimiento urbano – infraestructuras existentes y zonas verdes.

Fuente:
María Mestre Martí.

Figura 10:
Unidades de paisaje.
Fuente:
María Mestre Martí.



Para poder delimitar el área de estudio en forma gráfica, se trataron de identificar los parámetros territoriales que permitirían comprender la morfología geográfica de los municipios alicantinos. Estos parámetros fueron, como podemos apreciar en las imágenes, la localización de los núcleos urbanos y de las vías de conexión existentes entre ellos (Figura 9), la existencia de zonas verdes urbanas y los espacios naturales más destacables de la zona, la situación de las infraestructuras de transporte existentes, la presencia de montañas y depresiones, y, finalmente, la red hídrica.

Los paisajes de mayor valor

A lo largo de los casi 80 km. de vías que constituyen el tramo Villena-Alicante de la línea al Mediterráneo, tratamos de descubrir la personalidad del paisaje alicantino a través del recorrido por sus senderos. Observamos un paisaje cambiante que se puede agrupar en unidades de paisaje o tramos con una estructura determinada y diferenciada de las demás. En estas unidades visuales identificamos los elementos de mayor valor cultural, paisajístico y patrimonial, como se indica en la figura (Figura 10).

Es necesario familiarizarse tanto con los parajes urbanos como con los rústicos para poder determinar aquellos de mayor valor por su patrón ecológico, en vistas de evaluar sus virtudes y déficits. Un intento de mejora del paisaje visual, de una posible provisión de áreas recreativas y de la

protección de hábitats naturales mejorará la calidad del sistema de espacios al aire libre por donde transita la *Vía al Mediterráneo*. (Figura 11)

Paisajes urbanos

Los paisajes urbanos de mayor interés coinciden con los cascos antiguos de las poblaciones por donde discurre el ferrocarril Madrid-Alicante, la llamada Ruta de los Castillos. Dentro de la Ruta de los Castillos del Alto Vinalopó se encuentran, entre otras, las poblaciones de Sax y Villena. En el Vinalopó Medio tenemos los castillos de Elda y de Petrer, y Novelda. Como paisaje urbano, la visita a las antiguas fortalezas nos permite efectuar un recorrido por la historia.

Paisajes ecológicos

Los espacios naturales de interés son espacios de alto valor ecológico y en buen estado de conservación, limpieza y acondicionamiento. Los más destacados y accesibles desde el área de estudio son: Peñas de Sol, en Villena; el Plano, en Sax; Caprala, en Petrer; L'avaiol, en Petrer; Rincón Bello, entre Petrer y Agost; el Calafate, en Petrer; las Salinas de Villena.

Paisajes visuales o panorámicos

Son aquellos puntos o lugares que nos permiten tener una visión conjunta del paisaje y desde los cuales podemos percibir una visión amplia del territorio. Están constituidos por los lugares de cierta elevación desde donde podemos visualizar hacia la lejanía. Estos son: paisaje desde el puente del Camino del Olmillo sobre las vías del tren -Villena-; paisaje desde el puente sobre el Apeadero de la Colonia de Santa Eulalia -Sax- (Figura 12); paisaje desde el puente sobre las vías del tren, antes del puente sobre el Vinalopó -Elda-; paisaje desde el Castillo de la Mola -No-

Figura 11:
Propuesta de diseño de la Vía al Mediterráneo, en las cercanías del río Vinalopó.
Fuente:
María Mestre Martí.



velda-; paisaje desde la estación de Novelda-Aspe, y paisaje desde la Vía Verde del Maimó, en las proximidades del apeadero de Agost.

Paisajes ferroviarios

Existen tramos, a lo largo del recorrido, en que el paisaje ferroviario está muy presente y otros en los que se diluye o desaparece. La continua conexión visual del paisaje con el recorrido del ferrocarril es una de las virtudes de la ruta. Estos paisajes ferroviarios se producen en: Villena-Santa Eulalia: desde Villena hasta alcanzar el Puente de La Algueña; Sax - Elda: a lo largo de todo el trayecto la ruta viaja paralela entre el río Vinalopó y las vías del tren, terminando antes del Puente de Elda, donde debemos tomar otro camino alternativo para salvar el túnel; Novelda-Estación de Monforte del Cid: también aquí el recorrido es paralelo a las vías del tren desde que atravesamos el Puente sobre la Rambla del Plá; estación de Monforte del Cid -Apeadero de Agost: el sendero discurre en su mayor parte paralelo a las vías del ferrocarril Madrid-Alicante y entre las recientes obras del tren de alta velocidad.

Propuesta paisajística

Materialización de la vía al Mediterráneo

La materialización de la *Vía al Mediterráneo* no pretende ser una intervención dura ni agresiva con el paisaje. La definición del camino trazado ha atendido a caminos ya existentes bien por el uso continuado de caminantes -senderos-, bien constituyendo pistas de tierra agrícolas que circulan por un entorno adecuado para el disfrute de la naturaleza y el paisaje. (Figura 13)

En la medida de lo posible, se ha intentado evitar los tramos asfaltados para huir de lugares de tráfico rodado continuo. Existen también tramos que discurren por la cuenca hidrográfica del río Vinalopó, tales son los de Elda-Castillo de la Mola y Castillo de la Mola-Novelda. En ellos existe una pista consolidada que discurre paralela al río. Por ser esta una zona con riesgo de inundación según la confederación hidrográfica del Vinalopó -Programa Agua, Ministerio de Medio Ambiente-, se ha optado por no intervenir en el diseño del camino, es decir, en este tramo de la *Vía al Mediterráneo*, el sendero permanecerá tal y como se encuentra en la actualidad.



Figura 12:
Vista del paisaje desde el puente sobre las vías en el antiguo apeadero de Santa Eulalia.

Fuente:
María Mestre Martí.

Figura 13:
Propuesta de diseño de la Vía al Mediterráneo, en las cercanías de la huerta de Villena.

Fuente:
María Mestre Martí.

Figura 14:
Vallado construido con traviesas de madera de antiguas vías del ferrocarril, en las cercanías de la estación de Sax.

Fuente:
María Mestre Martí.

En aquellas zonas donde se ha observado la conveniencia de marcar el camino por seguir, se plantea como materialización del camino la reutilización de la madera vieja que se empleaba en la construcción del trazado viario del ferrocarril (Figura 14). Como concepto, el uso de la madera vieja ferroviaria manifiesta no sólo el respeto por el medio ambiente, ya que se materializa como una vía que no deja huella de asfalto ni pintura sobre el territorio, sino que, además, es desmonta-

Figura 15:
Parte del trazado de la Vía al Mediterráneo, con pavimento de madera vieja.

Fuente:
María Mestre Martí.



Figura 16:
Mirador.

Fuente:
María Mestre Martí.



ble y, por tanto, puede ser “borrada del territorio”. La madera reutilizada es además una llamada a la memoria del 150 aniversario del ferrocarril Madrid-Alicante. La *Vía al Mediterráneo* está formada por un material orgánico que supone una nota al recuerdo del ferrocarril y constituye un ejercicio de reciclaje de madera vieja. La madera vieja tiene la ventaja de que ya no cambia de aspecto físico, por lo que su durabilidad en el exterior está asegurada (Figura 15).

Figura 17:
Estación de Monóvar-Pinoso.

Fuente:
María Mestre Martí.

Tendremos a lo largo de la *Vía al Mediterráneo* cuatro tipos distintos de pavimentación: asfalto –en las conexiones urbanas hasta las zonas



rurales–, tierra –en tramos fluviales–, gravilla fina o tierra batida –aptos para ser recorridos sobre ruedas– y madera –lugares históricos o miradores– (Figura 16). También pueden existir tramos con varios materiales simultáneamente.

Reutilización del patrimonio ferroviario

Uno de los objetivos principales de la razón de ser de la *Vía al Mediterráneo* es la reutilización del patrimonio ferroviario alicantino. Muchas estaciones de la línea Madrid-Alicante han sido sustituidas por otras nuevas, como la estación de San Vicent del Raspeig; abandonadas, como la estación de Sax o el apeadero de Agost; reducidas a un uso muy poco frecuente, como las estaciones de Monóvar-Pinoso (Figura 17), Monforte del Cid o Novelda-Aspe; o incluso completamente desaparecidas, como el apeadero de Santa Eulalia. Tan sólo las estaciones de Villena, Elda-Petrer y Alicante-Término mantienen todavía un uso frecuente por parte de los pasajeros y un ritmo de transporte fluido.

Todo ello ha de llamar nuestra atención y la de las administraciones públicas para no dejar este patrimonio ferroviario histórico sometido al deterioro del paso del tiempo y al abandono provocado por el desuso. Dichos inmuebles tienen un gran potencial de aprovechamiento cultural y unos espacios de aproximación al edificio amplios y generalmente ajardinados. Son lugares del recuerdo y espacios del presente que con poca inversión pueden convertirse en focos de atracción turística, en cofres donde conservar la historia del ferrocarril y en nuevos núcleos de ocio y esparcimiento para la población cercana y la visitante.

La transformación de las estaciones en desuso o abandono en focos turísticos, centros de interpretación del territorio, centros de información de las rutas senderistas o pequeños museos –interiores y exteriores– de la historia del ferrocarril, donde realizar talleres, exposiciones, actividades para infantiles, reuniones... puede revivir la importancia que estos emblemas arquitectónicos tuvieron en tiempos pasados y aportar la vitalidad y diversidad cultural necesarias para el desarrollo económico, social y cultural de las pequeñas poblaciones donde se ubican (Figura 18).

Debido al estado de conservación aceptable de la mayoría de las estaciones y del ya existente

espacio público que generan en sus inmediaciones –naves industriales del propio ferrocarril, plataformas de acceso, espacio de llegada, zona ajardinada alrededor– y en sus interiores –salas de espera, taquillas, baños, etc.–, sería pequeño el coste que supondría dotar a este patrimonio construido de un nuevo uso. (Figura 19)

Conexión con espacios públicos urbanos

Se prevén áreas de acceso a la *Vía al Mediterráneo* que, por su ubicación estratégica, supongan la conexión con los espacios públicos urbanos y áreas de aproximación desde cualquier otra infraestructura de transporte –automóvil propio, autobús (inter)urbano y el propio tren–. Se diseñarán recorridos que conecten las plazas, jardines y parques existentes en los cascos urbanos con la *Vía al Mediterráneo*. Estos lugares de conexión serán las “puertas” desde el núcleo urbano hacia la *Vía*. Son los responsables de dar al viandante

la primera impresión antes de comenzar la caminata. Son espacios de gran importancia en relación con el camino ya que se pueden considerar el principio y el fin de cualquiera de los tramos. Incluirán zonas de aparcamiento y de descanso, paneles informativos, alquiler de bicicletas o de equipos deportivos, puntos de información y aseo público, de forma tal que den servicio y acceso cómodo a los distintos usuarios de la vía. (Figura 20)

Diseño y localización de las zonas de sombra

Con base en el análisis realizado sobre la orografía territorial del trazado de la línea férrea Madrid-Alicante, se definen las distancias más adecuadas que se han de salvar entre sucesivas áreas de descanso, en función de si la ruta va a ser recorrida previsiblemente a pie o en bicicleta, contabilizando los kilómetros y loca-



Figura 18:
Estación de San Vicent del Raspeig y posible transformación (rehabilitación).
Fuente:
María Mestre Martí.



Figura 19:
Estación de Monforte del Cid y posible transformación (rehabilitación).
Fuente:
María Mestre Martí.

Figura 20:
Diseño de los alrededores de la estación de Monforte del Cid.
Fuente:
María Mestre Martí.



Figura 21:
Diseño de una zona de sombra, en las cercanías de Elda.

Fuente:
María Mestre Martí.



lizando los puntos representativos y panorámicos de mayor interés. Las áreas de descanso y sombra deben estar concebidas como zona de distracción, información y recreo o juegos, con información de la ruta paisajística en la que se encuentra el viandante y del porqué de su importancia dentro de la línea férrea Madrid-Alicante (Figura 21).

Las zonas de sombra son especialmente importantes en las zonas de mayor agresión solar, sobre todo durante las temporadas estivales, como lo son el municipio de Agost y los alrededores de San Vicent del Raspeig. Estas áreas integradas en el recorrido lúdico-turístico asumen las funciones de descanso del viandante o del cicloturista, el conocimiento del medio y el disfrute de las vistas (Figura 22). El diseño de las zonas de sombra incluye mobiliario específico como: bancos y mesas, papeleras, contenedores de basura y módulos de aseo personal. Contendrá asimismo paneles con información paisajística del lugar y orientativa.

Figura 22:
Diseño de zona de descanso, en las inmediaciones del Castillo de Novelda.

Fuente:
María Mestre Martí.



Diseño y localización de las zonas recreativas. Miradores

A lo largo del recorrido y según el estudio orográfico, se contemplan los lugares susceptibles de tratarse como miradores. Pueden ser tanto pequeñas elevaciones, ya existentes en las cercanías del recorrido, que permitan tener una perspectiva amplia de la zona que se recorre, como plataformas que nos permitan detenernos en el recorrido para poder observar el territorio, de excepcional interés. Estos miradores estarán dotados de paneles informativos para comprender la ubicación del lugar donde nos encontramos dentro del recorrido ecológico. Se propone la construcción de estos pequeños miradores en espacios abiertos singulares identificados, cuyo uso actual no sea de cultivo privado ni constituya una agresión en la flora autóctona del lugar. (Figura 23)

Estos miradores son de especial interés en los lugares donde existe patrimonio ferroviario. Además de facilitar la información respecto a la obra de ingeniería, impiden que el viandante se acerque a ésta.

Conclusiones

Problemas y oportunidades del paisaje alicantino

Como primer problema del paisaje alicantino, en relación con la temática del 150 aniversario de la línea del ferrocarril Madrid-Alicante, se observa el abandono de las antiguas estaciones de ferrocarril y de sus espacios circundantes. Ello se debe a la falta de paradas del ferrocarril en dichas estaciones, lo que genera desuso por parte del ciudadano y, por tanto, un abandono por parte de las administraciones públicas. Esto, unido a una falta de perspectiva global del paisaje alicantino, hace que no se aproveche su potencial

como centro de atracción turística y como área de abundante patrimonio histórico, cultural y, cómo no, ferroviario.

En cuanto al patrimonio cultural de valor inmaterial –el paisaje ecológico–, la baja rentabilidad de la actividad agrícola frente a las actividades urbanas e industriales, junto con el progresivo envejecimiento de la gente que trabaja el campo, están favoreciendo el abandono de la actividad agrícola del territorio alicantino. Desde cuando, durante el siglo XIX, la economía urbana fue desvinculándose de la actividad agrícola, el paisaje cultivado fue manifestando su disminución de productividad y, por tanto, de importancia (Figura 24).

Deterioro y desuso del patrimonio ferroviario construido

El semi-abandono de las estaciones de Sax, Monóvar, Novelda y Monforte del Cid, y el abandono de la estación de San Vicente y el apeadero de Agost son los primeros síntomas de deterioro del patrimonio ferroviario construido. La falta de una acción conjunta que se ocupe de la conservación y protección de estas obras de arquitectura y el desuso por parte del ciudadano están provocando la falta de puesta en valor generalizado de unas obras que son huella de la historia del ferrocarril español.

En la medida en que estas obras se degradan, también se deteriora el valor histórico de los puentes y túnel que conforman la línea ferroviaria. La despreocupación por las obras ferroviarias no es sino un síntoma de la pérdida del valor cultural y patrimonial de la provincia de Alicante.

Falta de puesta en valor del paisaje territorial

La falta de puesta en valor del paisaje territorial alicantino, a pesar del gran potencial que tiene



Figura 23: *Diseño de mirador, cerca del puente de La Algueña, en Villena. Aunque no se tratan de barreras físicas que impidan el paso, los miradores constituyen barreras visuales, que señalizan el límite del recorrido para el visitante en las proximidades de la obra.*

Fuente: María Mestre Martí.

la provincia, es, a modo de resumen, el principal problema del área. La poca señalización de los caminos históricos, tan importantes para la zona, así como la despreocupación por la protección paisajística de un manto agrícola fragmentado y desecado, ocasionan que no sea un área explotada ni aprovechada para fines lúdico-culturales.

A pesar de que son muchas e importantes las poblaciones por las que pasa el ferrocarril Madrid-Alicante, sus ciudadanos no dejan de desplazarse a las playas de Alicante, siendo éste el foco de atracción turístico más importante de la zona. Para las temporadas más frías, la opción alternativa de promover un turismo que disfrute el paisaje y la naturaleza del interior puede beneficiar a todos los ciudadanos de las zonas y también a las administraciones públicas.

Una buena forma, por tanto, de poner en valor el paisaje territorial junto con el patrimonial, sería la de llevar a cabo la limpieza y adecuación de los caminos, la señalística adecuada (Figura 25), la rehabilitación del patrimonio ferroviario y de su entorno inmediato, y una publicidad orientada a atraer un turismo alternativo que le devuelva al territorio alicantino un tanto de la importancia que tuvo en otras épocas de la historia.



Figura 24: *Propuesta de camino Villena y Sax.*

Fuente: María Mestre Martí.



Figura 25:
Diseño de zona con
paneles informativos.

Fuente:
María Mestre Martí.

Interés y oportunidad del proyecto

El tipo de turismo de naturaleza se viene incrementando en los últimos tiempos. El territorio de la provincia de Alicante dispone de excelentes condiciones de partida para convertirse en un lugar de gran atractivo turístico. No sólo las playas de Alicante sino también su interior pueden ser a un mismo nivel focos de atracción de turismo nacional y extranjero. El clima templado durante todo el año, su relieve variado y su luminosidad hacen de esta provincia un lugar recreativo durante las cuatro estaciones del año. La realización de opciones alternativas de turismo, como lo es una ruta lúdico-cultural, puede aportar tanto beneficios económicos como culturales, ayudando a aprender a ser respetuosos con el medio ambiente y a crear una cultura del respeto por la naturaleza, sobre todo entre la población infantil, que es la conciencia ambiental de las generaciones venideras.

Son varias las ventajas que puede traer a la provincia de Alicante la creación de la *Vía al Mediterráneo*: Como primer punto y en relación con el motivo de este trabajo, el 150 aniversario de la inauguración de la línea Madrid-Alicante, se ha de remarcar que la creación de un camino natural a través de las estaciones de tren de la provincia de Alicante permitirá poner en valor un patrimonio histórico que en la actualidad se está abandonando paulatinamente, debido sobre todo a la supresión de diversas paradas que el tren efectuaba con anterioridad. Las estaciones de tren son edificios emblemáticos con grandes posibilidades de uso lúdico, público y cultural. La creación de un camino natural que recorra las infraestructuras e inmuebles ferroviarios de la

provincia de Alicante posibilita la reutilización de sus espacios interiores y exteriores que, mediante exposiciones permanentes o temporales al aire libre, pueden llegar a ser un motivo más para el fomento del turismo de interior alicantino.

Como segundo punto, la creación de la *Vía al Mediterráneo* cumple con muchas de las prioridades del Plan Integral de Calidad del Turismo Español 2000-2006. Entre ellas se encuentran la ruptura con la estacionalidad actual del turismo, la búsqueda de una mayor distribución geográfica en la demanda turística, el aumento y la mejora de la diversificación de la oferta, la implantación en mayor grado del turismo sostenible y la creación de empleo de calidad en el sector turístico. Objetivos que se respetan con la creación de rutas de senderismo y cicloturismo.

Cabe asimismo destacar, como tercer punto, que la creciente oferta de un turismo ecológico, condicionado para atraer tanto al turismo nacional como al extranjero, pone de relieve que España tiene potencial para convertirse, a través de la mejora del producto turístico de los Caminos Naturales-Vías Verdes, en una de las ofertas más sólidas de cicloturismo en Europa. El turista extranjero busca un cicloturismo de calidad en términos de seguridad, regulación y cultura de la circulación en bicicleta. Si bien estas condiciones pueden darse de manera más frecuente en su país de origen, la carencia de un clima templado atrae al turismo extranjero en las estaciones de invierno, primavera y otoño. Hay que hacer hincapié en que las rutas de senderismo condicionadas propician la promoción integral del área geográfica donde se ubican, de forma que su desarrollo incide en la mejora turística de un territorio más amplio que la propia ruta señalizada. La cuarta ventaja de la *Vía al Mediterráneo* es la conexión de varios caminos históricos con vías verdes y con rutas de senderismo ya existentes, que se encuentran de forma aislada sobre el paisaje alicantino.

Por todo ello, sirva este trabajo como ejemplo de recuperación paisajística de la ruta del ferrocarril y como estudio de las posibilidades de revitalización del patrimonio ferroviario a partir de la idea de conmemorar la memoria de un territorio.

Referencias

A.A.V.V. (1998). *150 años de Historia de Ferrocarriles Españoles*. Madrid: Anaya - Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- Abellán G., A. (1979). *Los ferrocarriles del sureste*. Madrid: Instituto Juan Sebastián Elcano, CSIC.
- Aguilar, I. y Vidal, J. (coord) (2002). *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*. Valencia: Generalitat Valenciana.
- AGA, leg. 11892 (1853, 30 de abril). *Sobre las estaciones del ferrocarril Alicante-Almansa*.
- Aguilar C., I. (1995). *Estaciones y ferrocarriles valencianos*. Valencia: Generalitat Valenciana.
- Aguilar C., I. (2008). *Las primeras líneas férreas alicantinas y sus primitivas "obras de fábrica" [Informe Técnico]*. Cátedra Demetrio Ribes, UVEG-FGV.
- Hernández, S. T. (1983). *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano 1843-1879*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia.
- Giner, P. J. (1983). *El ferrocarril Madrid-Alicante en el siglo XIX*. Alicante: Caja de Ahorros provincial de Alicante.
- Guía del viajero por los ferro-carriles de Madrid á Alicante y Valencia, y viceversa*. (1858). Madrid.
- López, G. M. (1986). *Historia de sus estaciones*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Madrazo, S. (1984). El sistema de transportes en España, 1750-1850. Madrid: BIDEA. En Aguilar, C.I. (1995). *Estaciones y ferrocarriles valencianos*. Serie Minor. Valencia: Consell Valencià de Cultura.
- Muñoz, M.; Sanz, J. y Vidal, J. (eds.). (1999). *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*. Madrid: Instituto Juan Gil Albert.
- Vila i Blanco, J. (1858). *Isabel II en Alicante. Reseña histórica de esta ciudad, desde su origen, y del viaje que á ella se dignaron hacer SS.MM. con la Real Familia en Mayo de 1858*. Alicante: Imp. y Lit. de la Viuda de Carratalá.

Revista de Obras Públicas:

- Breve Reseña de los progresos de los ferro-carriles en España*. Madrid, 1855.
- Ferrocarril de Almansa a Alicante*. Madrid, 1856.
- Ferro-carriles*, Madrid, 1857.
- Ferrocarriles españoles*. Madrid, 1930.
- García F., P. (1918). *Apuntes histórico-críticos acerca de los ferrocarriles españoles*. Madrid.
- González Q., P. (1917). *Los ferrocarriles españoles*. Madrid.
- Retortillo, A. (1853). *Caminos de Hierro*. Madrid.

