

LA VÍA AL MEDITERRÁNEO

UN RECORRIDO
PAISAJÍSTICO
POR LA
PROVINCIA
DE ALICANTE

M A R I A

M E S T R E

M A R T I



**LA VÍA
AL
MEDITERRÁNEO**

UN RECORRIDO
PAISAJÍSTICO
POR LA
PROVINCIA
DE ALICANTE

M A R I A
M E S T R E
M A R T I

© 2016, María Mestre Martí
© 2016, Universidad Politécnica de Cartagena

CRAI Biblioteca
Plaza del Hospital, 1
30202 Cartagena
968325908
ediciones@upct.es



Primera edición, 2016

ISBN: 978-84-608-4454-9
Depósito legal: MU 1398-2015

Imagen de la cubierta: Composición de mapas de la provincia de Alicante. Elaboración de la autora.



Esta obra está bajo una licencia de Reconocimiento-NO comercial-Sin Obra Derivada (by-nc-nd): no se permite el uso comercial de la obra original ni la generación de obras derivadas.
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

A mi iaia

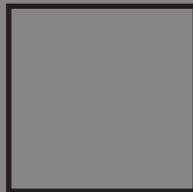
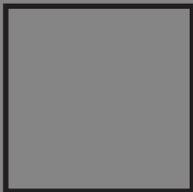
Proyecto de investigación realizado en el marco del Concurso de Proyectos de investigación:
“Paisajes del transporte, 150 aniversario de la llegada del ferrocarril a Alicante”
subvencionado por la Dirección General de Transportes y Logística y la Cátedra Demetrio Ribes
(Universidad de Valencia – Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana).

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	3
	1.1 OBJETIVOS	7
	1.2 CONCEPTOS FUNDAMENTALES	8
	1.3 METODOLOGÍA	10
2	MARCO HISTÓRICO	13
	2.1 CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA	16
	2.1.1 INTRODUCCIÓN HISTÓRICA	16
	2.1.2 LAS DIFICULTADES DE SU REALIZACIÓN	18
	2.1.3 LA UBICACIÓN DE LAS ESTACIONES EN EL TERRITORIO	19
	2.2 VISITA DE LA REINA ISABEL II	26
3	MARCO TERRITORIAL	31
	3.1 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	34
	3.1.1 NÚCLEOS URBANOS	36
	3.1.2 VÍAS DE CONEXIÓN ENTRE LOS DISTINTOS NÚCLEOS URBANOS	38
	3.1.3 ZONAS VERDES URBANAS	41
	3.1.4 ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS	42
	3.1.5 INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EXISTENTES	46
	3.1.6 MONTAÑAS Y VALLES	47
	3.1.7 RED HÍDRICA	49
	3.2 ANÁLISIS DE LA OROGRAFÍA Y ESTUDIO GEOTÉCNICO	52
	3.3 ESTUDIO DEL PAISAJE VISUAL	55
	3.3.1 UNIDADES DE PAISAJE	57
4	ESTUDIO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO ALICANTINO	61
	4.1 ESTACIÓN DE VILLENA	72
	4.2 ESTACIÓN DE SAX	73
	4.3 ESTACIÓN DE ELDA-PETRER	74
	4.4 ESTACIÓN DE MONOVAR-PINOSO	75
	4.5 ESTACIÓN DE NOVELDA-ASPE	76
	4.6 ESTACIÓN DE MONFORTE DEL CID	77
	4.7 APEADERO DE AGOST	78
	4.8 ESTACIÓN DE SAN VICENTE DEL RASPEIG	79
	4.9 ESTACIÓN DE ALICANTE	80
	4.10 PUENTE SOBRE LA RAMBLA DE NOVELDA (MONÓVAR)	82
	4.11 TÚNEL DE ELDA	83
	4.12 PUENTE SOBRE EL RÍO VINALOPÓ (ELDA)	85

5	CONEXIÓN CON OTRAS VÍAS	87			
	5.1 RUTAS HISTÓRICAS	89			
	5.1.1 CAMINO DE SANTIAGO ALICANTINO O CAMINO DEL SURESTE	89		7.3.5 TRAMO 5. MONÓVAR – CASTILLO DE LA MOLA	157
	5.1.2 RUTA DE LA LANA	90		7.3.6 TRAMO 6. CASTILLO DE LA MOLA – - NOVELDA	161
	5.1.3 CAMINO DEL CID	91		7.3.7 TRAMO 7. NOVELDA – MONFORTE DEL CID - AGOST	165
	5.1.4 VÍA AUGUSTA	91		7.3.8 TRAMO 8. AGOST – SAN VICENT DEL RASPEIG	169
	5.1.5 VÍAS PECUARIAS	92		7.3.9 TRAMO 9. SAN VICENT DEL RASPEIG – - ALICANTE	173
	5.2 RUTAS ACTUALES	93		7.3.10 TABLA - RESUMEN	175
	5.2.1 VÍAS VERDES ALICANTINAS	93		7.4 CONEXIÓN CON ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS	176
	5.2.2 RUTA DE LOS CASTILLOS	94		7.5 DISEÑO Y LOCALIZACIÓN DE LAS ZONAS DE SOMBRA	177
	5.2.3 RUTA DE LA ALFARERÍA (AGOST)	94		7.6 DISEÑO Y LOCALIZACIÓN DE LAS ZONAS RECREATIVAS	181
	5.2.4 SENDEROS DE GRAN RECORRIDO Y DE PEQUEÑO RECORRIDO	94		7.7 DISEÑO DE PUNTOS DE INFORMACIÓN Y ALIMENTACIÓN	183
6	ANÁLISIS DEL PAISAJE ALICANTINO	99		7.8 ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS	185
	6.1 CONEXIÓN ENTRE RECORRIDOS	102		7.8.1 PUNTOS DE ACCESO A LA VÍA AL MEDITERRÁNEO	186
	6.2 PAVIMENTACIÓN DE LOS CAMINOS	105		7.9 SEÑALÍSTICA DE LA RUTA	189
	6.3 ZONIFICACIÓN	108		7.10 PROPUESTA DE ILUMINACIÓN	192
	6.3.1 ZONAS VERDES – ZONAS ÁRIDAS	108		7.11 PROPUESTA DE VEGETACIÓN	193
	6.3.2 PAISAJE MONTAÑOSO – LLANO	112			
	6.3.3 EL PAISAJE AGRÍCOLA ALICANTINO	113		8 FÓRMULAS SOSTENIBLES DE FINANCIACIÓN Y APROVECHAMIENTO DE LA VÍA AL MEDITERRÁNEO	197
	6.4 PUNTOS DE INTERÉS PAISAJÍSTICO	115		8.1 OCIO Y RECREACIÓN	199
	6.4.1 LOS PAISAJES DE MAYOR VALOR	115		8.2 ALOJAMIENTO Y RESTAURACIÓN	200
	6.4.2 CONEXIÓN ENTRE LOS PAISAJES	117		8.3 REPARACIÓN DE BICICLETAS, ASISTENCIA Y AYUDA EN RUTA	200
	6.5 PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES DEL PAISAJE ALICANTINO	117		8.4 CENTROS DE INTERPRETACIÓN Y MUSEOS	201
	6.5.1 FALTA DE PUESTA EN VALOR DEL PAISAJE TERRITORIAL	119	8		
	6.5.2 DETERIORIO Y DESUSO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO CONSTRUIDO	119		9 INTERÉS Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO	203
	6.5.3 EXISTENCIA DE ANTIGUOS PASOS A NIVEL	119			
7	PROPUESTA PAISAJÍSTICA	123		10 BIBLIOGRAFÍA	209
	7.1 MATERIALIZACIÓN DE LA VÍA AL MEDITERRÁNEO	125		10.1 HISTORIA DEL FERROCARRIL ALICANTINO	211
	7.2 REUTILIZACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO	129	9	10.2 REVISTAS	213
	7.3 TRAMOS Y DISTANCIAS	137	10	10.3 IMÁGENES – LEGADO FOTOGRÁFICO	213
	7.3.1 TRAMO 1. VILLENA – COLONIA DE SANTA EULALIA	137			
	7.3.2 TRAMO 2. COLONIA DE SANTA EULALIA – SAX	145	11	ANEXOS-MARCO LEGISLATIVO	215
	7.3.3 TRAMO 3. SAX – ELDA	149		11.1 CONVENIO EUROPEO DEL PAISAJE	217
	7.3.4 TRAMO 4. ELDA – MONÓVAR	153			





INTRODUCCIÓN

1 INTRODUCCIÓN

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 construcción². Días después, los invitados de José de Salamanca, propietario y concesionario de la línea, hacían el primer trayecto en tren desde Madrid hasta el Mediterráneo. Esta línea formaba parte de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, también llamada MZA.

El 2008 conmemoró el 150 aniversario de este acontecimiento histórico. La construcción de la línea férrea de Madrid a Alicante constituyó un hecho de gran relevancia 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 desplazamiento de personas, hasta entonces poco común³. La línea que unía Madrid con Alicante constaba de 455 Km. de distancia y dotaba por fin a la capital española de un puerto marítimo con conexión por vía férrea.

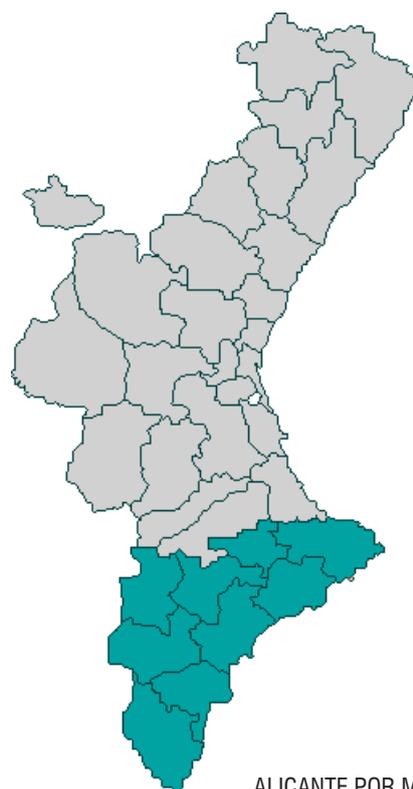
La importancia de la llegada del ferrocarril al Mediterráneo refleja en el presente trabajo mediante una propuesta paisajística basada en la historia de este acontecimiento. El aniversario de la inauguración de la línea al Mediterráneo sirve de excusa y de justificación para proponer un camino natural por el territorio alicantino, que fomente el conocimiento del paisaje y la puesta en valor del patrimonio ferroviario de Alicante mediante un planteamiento lúdico-cultural. Esta ruta recorre las obras más importantes de la construcción de la línea Madrid-Alicante y plantea un disfrute del patrimonio natural alicantino, apoyando el respeto y la preservación del paisaje.

“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!! Multiplicanse 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!”¹

VILA I BLANCO, J. Isabel II en Alicante.



LOCALIZACIÓN EN ESPAÑA DE LA PROVINCIA DE ALICANTE



ALICANTE POR MUNICIPIOS

¹ VILA I BLANCO, J. 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, 1858. Pág. 143

² AGUILAR CIVERA, I. Estaciones y ferrocarriles valencianos. Valencia, Generalitat Valenciana, 1995, Pp. 43-53.

³ MADRAZO, S. El sistema de transportes en España, 1750-1850. Madrid, 1984. Pp. 543-544. (Larra, La Diligencia, BAE, CXXVIII, pp. 74-75) Citado en: AGUILAR CIVERA, Inmacuada. Estaciones y Ferrocarriles valencianos. Serie Minor. Valencia, Consell Valencià de Cultura, 2006. Pág. 12



Basado en el valor del recurso paisajístico y ambiental que conserva Alicante, la vía al Mediterráneo configura un itinerario a recorrer que impulsa la explotación del turismo natural y la preocupación por el cuidado del medio ambiente. Constituye una manera de estar en contacto con la naturaleza y una forma única de disfrutar del patrimonio ferroviario de las zonas por donde transita la línea al Mediterráneo.

Acorde con el tema del aniversario de la inauguración de la línea Madrid-Alicante, la propuesta paisajística ofrece un recorrido “actual” por los lugares por los que circulaba y circula el tren hasta alcanzar el mar. El trazado del tren que une Madrid con el primer puerto mediterráneo de la capital discurre en la provincia de Alicante por Villena, Sax, Elda, Monóvar, Novelda, Agost, San Vicent del Raspeig para finalizar en la ciudad de Alicante. El itinerario aquí presentado permite detenernos en los hitos arquitectónicos más importantes del patrimonio ferroviario alicantino y disfrutar de aquellos parajes paisajísticos que por su recuerdo histórico o por su particular interés sean dignas de puesta en valor.

Durante los casi 75 km. del recorrido, el viajero contempla un paisaje variopinto y singular, que intercala tramos agrícolas, serranos, calcáreos con tramos de árbolado mediterráneo, propios de la zona como el pino mediterráneo, los olivos y los algarrobos. Sin embargo, el agua es el nexo común de la casi totalidad de este recorrido: El caudal del río Vinalopó será el acompañante habitual desde Villena hasta Novelda, con vegetación a ambos lados de la ribera. A partir de Novelda, nos acompañan los barrancos y las ramblas hacia el ascenso a las cumbres de Agost, para ir descendiendo con suavidad por el terreno seco y arenoso de San Vicent hasta Alicante.

Esta ruta verde, además de servir como un importante motor de desarrollo económico para las localidades por las que pasa, es un lugar perfecto para llevar a cabo diversas actividades deportivas, educativas, turísticas y medioambientales.



La información recogida respecto al trazado ferroviario, la valoración de las obras públicas, así como el estudio del desarrollo urbanístico de las diferentes poblaciones por donde circula el tren puede contribuir a un mejor entendimiento de la configuración territorial alicantina. Este estudio sintetiza en paneles informativos las claves que permiten explicar al viandante el particular paraje en el que se encuentra y dotan al recorrido ferroviario de un mismo lenguaje señalístico.



Un estudio de viabilidad propone una posible conexión de las diversas obras arquitectónicas e ingenieriles mediante rutas turísticas por pistas naturales que permitan conocer las infraestructuras más representativas del trazado de la línea Madrid-Alicante. Este estudio incluye también la creación de nuevas áreas de descanso, zonas con agua potable, zonas de sombras, áreas recreativas, etc. a lo largo del recorrido.



Por constituir una alternativa ecológica al recorrido de la línea férrea al Mediterráneo y retomar la dirección desde la meseta castellana hacia el mar, la ruta aquí desarrollada adquiere el nombre de Vía al Mediterráneo.



1.1 OBJETIVOS

El objetivo fundamental de la Vía al Mediterráneo es la de constituirse como un corredor ecológico, garantizando el uso y disfrute del patrimonio ferroviario alicantino, 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.

Consecuentemente, la Vía al Mediterráneo fomenta la comprensión del valor de los recursos naturales y culturales de los territorios por los que ésta discurre, la estimulación de la práctica del deporte y el disfrute de la naturaleza y del patrimonio cultural.



La Vía al Mediterráneo permite, por tanto, el uso ecológico del paisaje interurbano, contribuyendo a mejorar la calidad de cuantos habitan en las poblaciones cercanas a la vía y atrayendo a futuros caminantes y excursionistas que quieran descubrir nuevas rutas; ello supone no sólo una oportunidad de fomentar el turismo ecológico, los valores medioambientales y culturales sino también de conectar las poblaciones cercanas mediante vías de poca agresión ambiental.

1.2 CONCEPTOS FUNDAMENTALES

Es necesario explicar que, a pesar de tratarse el presente trabajo del planeamiento de una ruta por los hitos patrimoniales del ferrocarril Madrid-Alicante, no es ésta una Vía Verde. Las Vías Verdes discurren por itinerarios ferroviarios en desuso. Las características de estas vías son una pendiente suave y un trazado de curvas amplio. Permiten, por tanto, un uso reposado y de baja dificultad, debido a las características que exige la construcción de una vía férrea.

No es éste el caso, ya que la línea Madrid-Alicante sigue hoy en día en funcionamiento. La ruta aquí planteada se engloba bajo la definición de Camino Natural. Un Camino Natural es un tipo de itinerario que no ha tenido finalidad ferroviaria. En ocasiones siguen los cursos de los ríos, de las vías pecuarias, de sendas costeras o de recorridos de gran o pequeño recorrido. Son, por su naturaleza, de mayor variedad y dificultad, ya que pueden tener grandes pendientes y recorridos menos regulares. Los caminos naturales no son sino rutas de senderismo y cicloturismo que no necesariamente discurren por itinerarios ferroviarios en desuso.

Según E. Cabal⁴ existen dos tipos de aprovechamiento de los trazados ferroviarios desmantelados: Si la infraestructura tiene un estado de conservación bueno y se mantienen las vías, las instalaciones y los equipamientos anejos, se suele proceder a la reapertura de la línea con fines turísticos, culturales y recreativos: ya sea mediante la puesta en servicio de trenes de época o nuevos. En caso contrario, si las infraestructuras están seriamente deterioradas, no se llegó a finalizar su construcción o se encuentra total o parcialmente desmantelada se suele acondicionar como ruta para ser transitada a pie, a caballo en bici o en silla de ruedas, pero nunca con vehículos a motor. Estas últimas constituyen los <corredores verdes> de nuestra geografía.

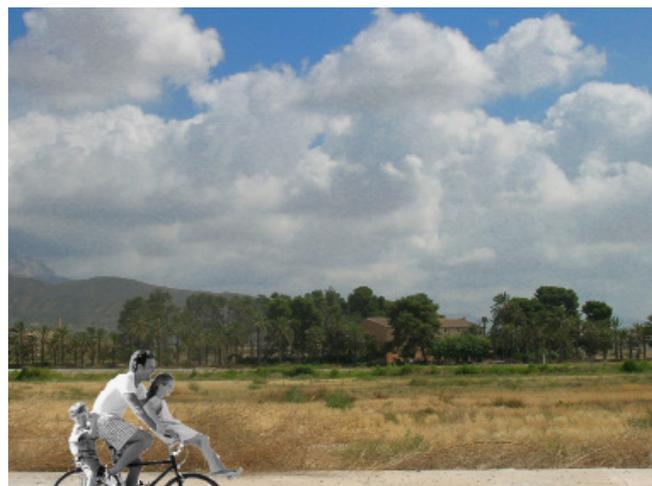
Tanto las Vías Verdes como los Caminos Naturales son considerados por sus usuarios como lugares seguros, esto es, lugares por donde no discurre tráfico rodado, o si existe, es de muy baja intensidad.

En la actualidad existen en España más de 1600 km. de Vías Verdes operativas, que son exclusivamente itinerarios no motorizados que discurren sobre infraestructura ferroviaria. Estas vías están registradas por la Fundación de Ferrocarriles Españoles, que actúa conjuntamente con el Ministerio de Medio Ambiente. Existen además 2638 km. de Caminos Naturales-Vías Verdes en fase de estudio, lo que da una idea del interés por parte del Ministerio de Medio Ambiente de fomentar este tipo de turismo y de deporte. Según declaraciones de la Ministra de Medio Ambiente, en la presentación en la sede de FFE de la serie televisiva "Vive la Vía" (1 de octubre del 2007) se quiere alcanzar en el año 2012 la cifra de 5.500 km de trama verde que recorra todo el territorio nacional.

⁴ CABAL, Esteban, "Líneas de ferrocarril abandonadas. Una oportunidad para el turismo ecológico." Artículo de la revista <Revista Natural> publicado el 01.09.2004

Tanto las Vías Verdes como los Caminos Naturales tienen un gran potencial turístico de crecimiento en el futuro. Según la Consultoría y Asistencia para la creación del producto de cicloturismo realizada en marzo de 2008⁵ para que exista producto turístico la longitud de recorrido debe estar en torno a los 50 km. como mínimo, siendo la longitud idónea unos 100 km. Existe, por tanto, una demanda de la creación de redes de rutas que conecten rutas ya existentes entre sí, que amplíen y prolonguen las actuales.

Para la explotación de las Vías Verdes-Caminos Naturales deben cooperar las Entidades Locales, las Comunidades Autónomas, el Ministerio de Medio Ambiental y otros órganos de la Administración Central. Estas vías son elementos fundamentales para promover la movilidad sostenible, la educación ambiental, el turismo ecológico y ambiental, alternativo y complementario al turismo de sol y playa, y un desarrollo rural ambientalmente sostenible.



En la Comunidad Valenciana hay en la actualidad siete Vías Verdes para uso y disfrute del senderista o cicloturista.

	Longitud (en km.)	Provincia	Entidad inversora
Vía Verde de Ojos Negros (I)	70	Castellón-Valencia	Generalitat Valenciana
Vía Verde Xurra	15	Valencia	Generalitat Valenciana
Vía Verde de La Safor	7	Valencia	Ministerio de Medio Ambiente
Vía Verde del Maigmó	22	Alicante	Ministerio de Medio Ambiente
Vía Verde de Alcoi	12	Alicante	Ministerio de Medio Ambiente
Vía Verde de Las Salinas	15	Alicante	Generalitat Valenciana / Iberdrola
Vía Verde del Xixarra	15	Alicante	Diputación de Alicante

1.3 METODOLOGÍA

A partir del conocimiento del trazado ferroviario realizado por el ferrocarril Madrid-Alicante y de las descripciones minuciosas del libro escrito por Vila i Blanco, con motivo de la inauguración de la línea férrea al Mediterráneo, **Isabel II en Alicante**⁶, se ha procedido a marcar un itinerario alternativo al recorrido por el tren que recoja no sólo sendas históricas y caminos culturales por la provincia de Alicante, sino que también lleve al caminante a visitar el patrimonio ferroviario alicantino, sea a pie, en bici, patines o mediante una silla de ruedas.

Una vez conocido el itinerario que se debía estudiar, comprobamos el estado de las estaciones de la línea Madrid-Alicante. Para nuestra decepción, comprobamos también el estado de deterioro y abandono de muchas de ellas, por haber dejado el ferrocarril de parar en ellas. Al mismo tiempo buscamos las obras de ingeniería más destacables en la construcción de la línea: el llamado popularmente Pont de Ferro (Puente sobre la Rambla de Novelda) y el túnel de Elda.

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 (I.G.N.), a escala 1:50.000. En estas ediciones nos encontramos con la nomenclatura de todos los caminos que aparecen en el plano, los cuales han 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 I.G.N. con planos de las últimas ediciones del Instituto Geográfico del Ejército (I.G.E.) a escala 1:25.000. Aquí también surgen las sorpresas: algunos de los primitivos caminos han desaparecido del mapa, caso del tramo del Camino alicantino desde Yecla a Pétrola, que en los planos del I.G.N. viene citados numerosos caminos que en los planos del I.G.E. no vienen reflejados, y ni siquiera se pueden 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, que se intentaron salvar mediante la observación de Ortofotos publicadas por el periódico El Levante (otoño 2007) y mediante información (ortofotos y vistas de pájaro sobre el terreno) existente en internet: Google Earth, Sigpac (Sigpac_mapas /visor) y Live Maps (www.maps.live.com), aún en proceso de actualización, con vista parcial del terreno de Alicante (a vista de pájaro, con la consiguiente ventaja de una conseguir una perspectiva más real).

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 intenta dar a conocer un poco de su historia, de su patrimonio histórico y artístico, leyendas, etc. y los servicios que podrá encontrar el caminante en las poblaciones por las que pasa, los cuales se plasman en los paneles informativos que el viandante encuentra a su paso por la Vía al Mediterráneo.

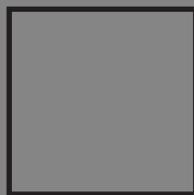
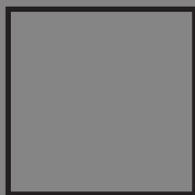
⁵ CONSULTORÍA Y ASISTENCIA PARA LA CREACIÓN DEL PRODUCTO CICLOTURISMO, presentado por MERCODES - Mercado, comunicación y Desarrollo, S.L., en colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para la Secretaría General de Turismo. Marzo, 2008 Publicado en www.viasverdes.com

⁶ VILA i BLANCO, Juan. Isabel II en Alicante. Reseña histórica de esta ciudad, desde su origen, y del viaje que á ella se dignaron a hacer S.S. M.M. con la Real Familia en mayo de 1858. Op. Cit.

Seguidamente se pasó al trabajo de campo, es decir, recorrer estos caminos para ver si realmente existían, revisar su estado y posibles alteraciones. En algunos casos, como se podrá comprobar, se dan variaciones respecto al trazado ferroviario. Esto es, dado que partimos de que una vía de ferrocarril es un lugar peligroso si éste continúa en funcionamiento, se ha mirado siempre por la seguridad del ciudadano que recorre la ruta, evitando la excesiva cercanía a las vías del tren, el paso por túneles, y el cruce por pasos a nivel, con o sin barreras. Para poder conseguir este objetivo, en algunos casos la ruta dibujada elige los márgenes de los ríos, a sabiendas de que los raíles discurren por otra zona del paisaje alicantino.

En algunos casos, podrá comprobar el peregrino que se dan alternativas a los caminos actualmente ocupados por la carretera, (cañadas, vías de ferrocarril abandonadas, etc.), aunque, por desgracia no siempre ha sido posible, ya que el peregrino debería dar un gran rodeo que aumentaría los kilómetros a recorrer y lo apartaría mucho del trazado original. En la medida de lo posible, se ha aportado por pistas de tierra y caminos poco transitados por vehículos, para evitar un cruce de tráfico rodado con desplazamiento peatonal.

Para la propuesta de proyección territorial, el diseño de la Vía al Mediterráneo, la metodología ha consistido también en la visita y el recorrido de las poblaciones por las que circula en tren, centrandó la atención en la calidad paisajística de las zonas rurales. A partir de esta toma de datos, fundamentalmente fotográficos, se plantea un diseño no agresivo de un camino que se pueda recorrer sin dificultades de cambios de significativos de altura y con valor paisajístico. Se valoran los diferentes tipos posibles de calzada y se realiza una propuesta de diseño de camino en función de las características del paisaje que atraviesa y, por tanto, de la adecuación de un tipo de material u otro para la definición de la vía.



MARCO HISTÓRICO

2 MARCO HISTÓRICO

A pesar de que la línea Madrid-Alicante comenzó a funcionar el 1 de marzo de 1858, la inauguración oficial de la línea no se produjo hasta que la Reina Isabel II realizó un viaje en mayo de ese mismo año en el ferrocarril Madrid-Alicante y estuvo tres días en la provincia de Alicante festejando el acontecimiento.

El marco histórico que rodea a este acontecimiento fue la apertura de Alicante como centro de comunicaciones. La provincia de Alicante nació como tal en las Cortes liberales de 1822, y correspondía con la antigua Bailía meridional valenciana. 11 años más tarde fue ampliada con parte de la entonces provincia de Játiva y 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 toda 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.”⁷

En cuanto al marco político y económico, en 1858 había vuelto o'Donell a la cabeza del gobierno, lo que inició una etapa de relativa estabilidad política y social gracias a un ciclo de crecimiento económico, impulsado por la construcción de la red ferroviaria, y 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 vive una coyuntura de crisis económica y política que desembocó en 1868 en el triunfo de la Revolución de Septiembre de 1868, dio paso a la etapa conocida como el Sexenio Revolucionario, de gran trascendencia histórica y varios conflictos.

Entre 1871 y 1880 se produce una crisis agraria en Alicante, como consecuencia de las malas cosechas provocadas por adversidades climatológicas, con fuertes lluvias, pedriscos, heladas, sequías y plagas. Se termina así el siglo XIX, con una coyuntura económica nada favorable, derivada de la crisis agraria, las epidemias y la inflación producida por las guerras nacionales e internacionales.

⁷ VILA i BLANCO, J. Op. cit. Pág. 366

2.1 CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA

2.1.1 INTRODUCCIÓN HISTÓRICA

El 29 de marzo de 1853 D. Manuel Cano Manrique (el entonces gobernador) coloca y afirma con un martillo de plata la primera piedra donde habría de levantarse la estación de Alicante. En esta fecha se dan por comenzadas las obras del ferrocarril proyectado⁸.

El ferrocarril comenzó a despertar interés en España desde el Reinado de Fernando VII. Este interés radicaba en aquellos que tomaban consciencia de la revolución que supondría este nuevo sistema de comunicación y transporte. Durante aquellos años se otorgaron diversas concesiones de ferrocarriles, aunque no se llegaron a llevar a cabo.

Ya reinando Isabel II, en 1844, se aprueba la Real Orden de 31 de diciembre en la que se establece el ancho de las vías españolas en seis pies castellanos, el equivalente a 1,67m. Este ancho de vías es distinto que el del resto de Europa, constituyendo éste un problema de incomunicación con la red continental, hoy todavía 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 traería ventajas de comunicación y de mercado a 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, que después veremos en mayor detalle. Era, además, el tramo más corto, o uno de los más cortos⁹ y también de fácil ejecución, pues la línea viaja sobre las extensas llanuras de la meseta en la mayor parte de su trazado.

En abril de 1844 obtiene 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 quedarán 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 tramo. Sin embargo, el primer ritmo continuado de la construcción de la línea queda paralizado a finales de 1847. Ello fue 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”¹⁰

⁸ VILA i BLANCO, J. 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, 1858. Op. cit. Pág. 126

⁹ GINER PASTOR, Juan. El ferrocarril Madrid-Alicante en el siglo XIX. Alicante, Caja de Ahorros provincial de Alicante, 1983. Pág. 22

¹⁰ EL HERALDO.10 de febrero de 1851

Poco después de la finalización del primer tramo de la línea Madrid-Alicante, propone Salamanca continuar con su construcción hasta Almansa. Presenta 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 alcanza Alcázar de San Juan, en 1855 llega a Albacete. A partir de 1856 se quiere completar el recorrido de la línea ferroviaria y avanzan con prontitud las obras más destacables: el túnel de Elda, la estructura del puente sobre Novelda (Pont de Ferro) y la cimentación en pilotaje del puente sobre el Vinalopó¹¹.

En enero de 1857 la revista Obras Públicas informa de que *“esta línea tiene 177 kilómetros de longitud, de los que 145 tienen terminada la esplanación 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.”*¹²

El 28 de diciembre de 1857, a las 10 de la noche, recibe el siguiente parte telegráfico el Sr. Marqués del Rio-Florida:

“Al Escmo. Sr. Marqués del Rio-Florida.-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:

*“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 se 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 “estanque” 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”.*¹³

¹¹ AGUILAR CIVERA, Inmaculada. “LAS PRIMERAS LÍNEAS FÉRREAS ALICANTINAS Y SUS PRIMITIVAS “OBRAS DE FÁBRICA” Informe Técnico. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV 2008

¹² “Ferro-carriles”, Revista de Obras Públicas, 1857, p. 10.

¹³ VILA i BLANCO, J. Isabel II en Alicante. Op. cit. Pág. 139 y ss.

2.1.2 LAS DIFICULTADES DE SU REALIZACIÓN

En la construcción de las líneas férreas los factores topográficos que determinan la facilidad de la obra o su dificultad de ejecución son los declives o desniveles a salvar (desmontes y terraplenes) y el radio de las curvas a trazar¹⁴. A estos dos factores, A. Abellán añade un tercer elemento de la topografía constituido por los túneles y las obras de arte¹⁵. 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; de igual forma 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. De los 455Km. de longitud de construcción de los carriles, casi un 80% de la línea fue realizada mediante carril hueco, también llamado carril Brunel, de 35,50Kg/ml¹⁶. Sin contar los apartaderos, se emplearon para la construcción de los carriles de la vía Madrid-Alicante 30.274 toneladas métricas de hierro¹⁷. 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.

En la provincia de Alicante, el trazado de la Vía férrea al Mediterráneo atraviesa entre Villena y Sax, por primera vez el río Vinalopó, posteriormente, la Rambla de La Torre, cerca de Sax y la Rambla del Barranquet, entre Sax y Elda. De nuevo debe salvar el río Vinalopó antes de entrar en el túnel de Elda y el Barranco del Derramador, ya en Elda. Antes de llegar al Puente sobre la Rambla de Novelda, salva el Barranco del Charco. De nuevo el Puente sobre la Rambla de Novelda salva el río Vinalopó. Pasado el Pozo de Nieve, salva el Barranco de Les Salinetes. Antes de llegar a la estación de Novelda-Aspe, franquea el Barranco de Baladres. Continuando hacia la Estación de Monforte del Cid, una vez dejada atrás la Serreta Llarga, debe atravesar primero el Barranco del Bonitol. Una vez llega al apeadero de Agost, cruza la Rambla del Roiget. Antes de entrar en San Vicent del Raspeig, atraviesa la Rambla del Fenollar. Baja paralelo a la Rambla de Rambuchar, para alcanzar finalmente Alicante, en un trayecto que parece cuán no menos, abrupto.

Tanto el radio de curvas que dibujaba la línea férrea al Mediterráneo como los desniveles que debía salvar 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.

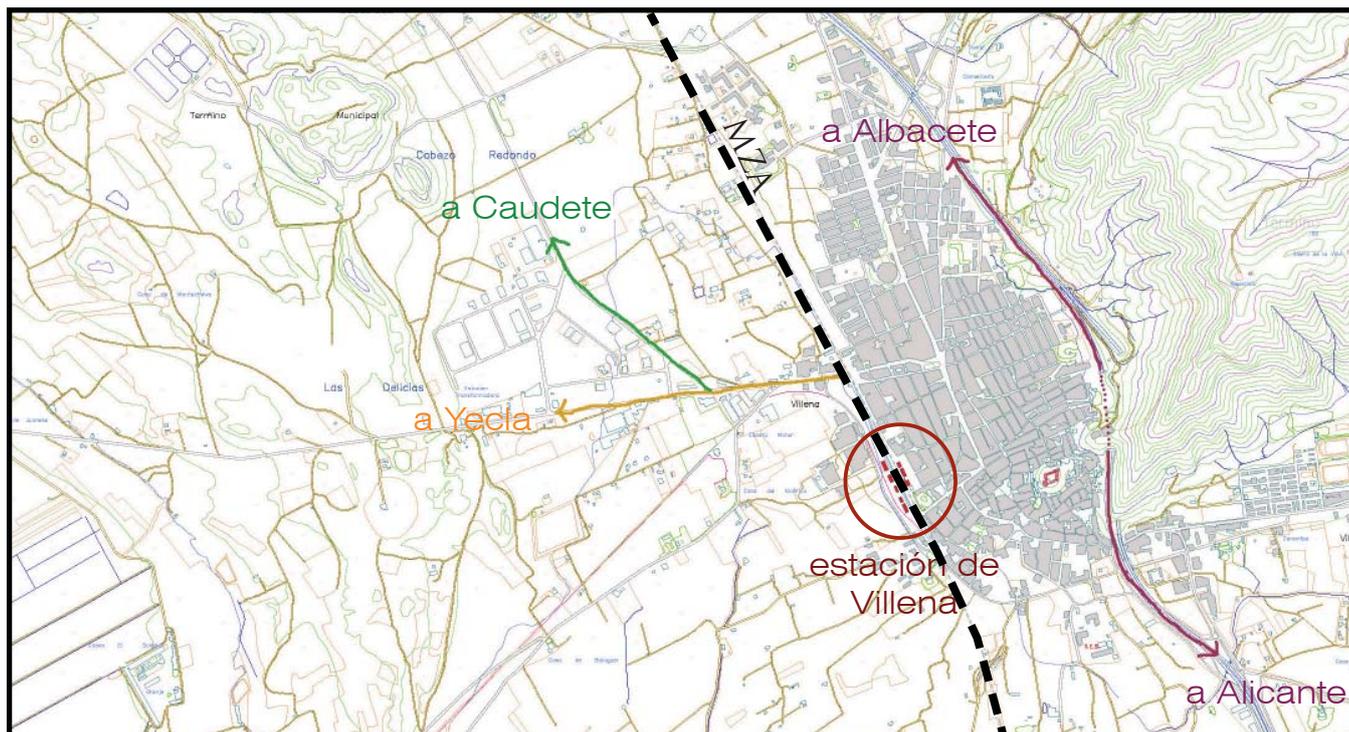
¹⁴ ABELLÁN GARCÍA, Antonio. Los ferrocarriles del sureste. Instituto Juan Sebastián Elcano. CSIC, Madrid, 1979. Pág. 23

¹⁵ ABELLÁN GARCÍA, Antonio. Los ferrocarriles del sureste. Op. cit. Pág. 25

¹⁶ A pesar de no ser el sistema más ligero (comparense con los 34,50Kg/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 50Km. de carriles construidos con el sistema de doble seta con cabezas desiguales, los 12 Km. construidos 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 por los ferro-carriles de Madrid á Alicante y Valencia, y viceversa. Madrid, 1858. Pág. 62

¹⁷ Guía del viajero por los ferro-carriles de Madrid á Alicante y Valencia, y viceversa. Op.cit. Pp. 61-62



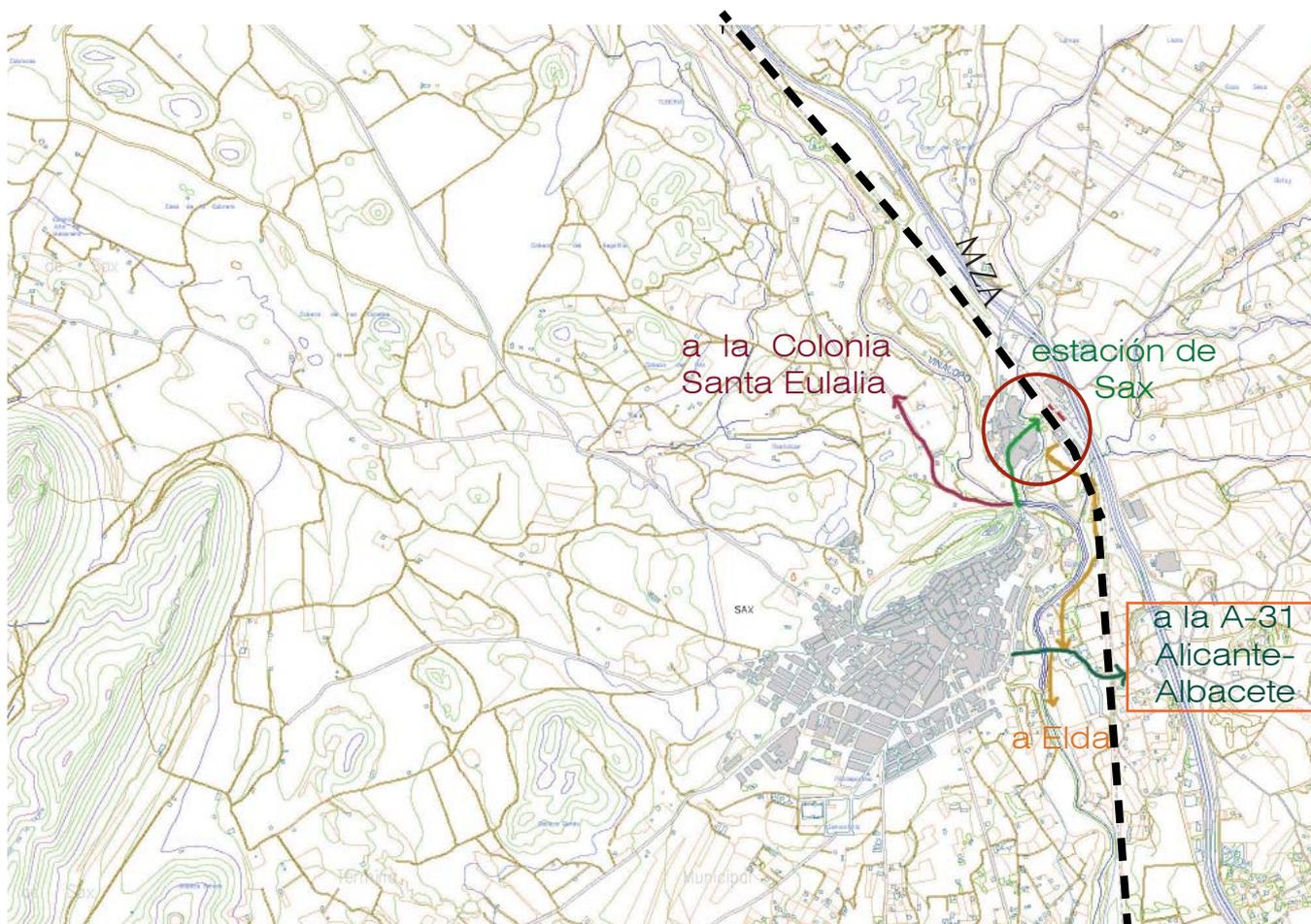
2.1.3 LA UBICACIÓN DE LAS ESTACIONES EN EL TERRITORIO

2.1.3.1 VILLENA

Según la memoria sobre las estaciones del ferro-carril de Almansa a Alicante¹⁸, la elección de Villena como una de las estaciones principales de la línea al Mediterráneo por Alicante (recordemos que Villena es una de las pocas estaciones de segundo orden de este tramo) se debe a su enclave estratégico como nudo de comunicaciones entre Albacete y Alicante y entre Yecla y Alcoy. Da servicio también a de Tibi, Castalla, Biar, Yecla, Jumilla, etc. Pensada en un principio sobre el huerto del Convento de San Francisco, quedó justificada la decisión de ubicar la estación próximo a la población de Villena por las necesidades espaciales de una estación de 2ª clase que debía disponer de depósitos de agua y carbón, taller de reparación de locomotoras, almacenamiento de carruajes, etc.

“Villena es una ciudad comercial y agrícola. Sus habitantes se ocupan constantemente de la exportación de sus cosechas a los pueblos de casi toda España de los que reparten mercancías para otros y en particular para el de Alcoy, que es industrial, y con el que tiene cambios de gran importancia. La posición de Villena sobre la carretera general de Almansa a Alicante y travesía de los caminos de Alcoy, Ibi, Castalla, Biar y otras muchas poblaciones de esta provincia de Alicante y de los de Yecla, Jumilla y otros muchos de la de Almería, muestran un movimiento actual bastante considerable y de esperar se aumente.”

¹⁸ Sobre las estaciones del ferro-carril de Almansa a Alicante. Archivo General de la Administración. Ministerio de Fomento. leg. 11892 (sig. antigua). 30 de abril de 1853



2.1.3.2 SAX

La estación de Sax se sitúa sobre la ladera de una pequeña colina a unos 500m. de su casco antiguo. Su situación sobre un “peñasco” se debe a la confluencia en muy poco espacio de tres barrancos: La Rambla de la Alagueña, la Rambla del Portugués y la Rambla de la Torre. Ello obligó a buscar un lugar seguro, lejos de posibles inundaciones, buscando la mayor facilidad en la construcción de las vías. Finalmente se situó entre la Rambla de La Algueña y la del Portugués, entre las cuales pasa el camino de Castalla. Fue considerada una estación con poca importancia¹⁹ pues abastecía a casi los mismos pueblos que Villena (Castalla, Salinas, Sax y Onil), y éstas podían igualmente tomar el tren en Villena, pues la distancia que separa Sax de Villena es pequeña.

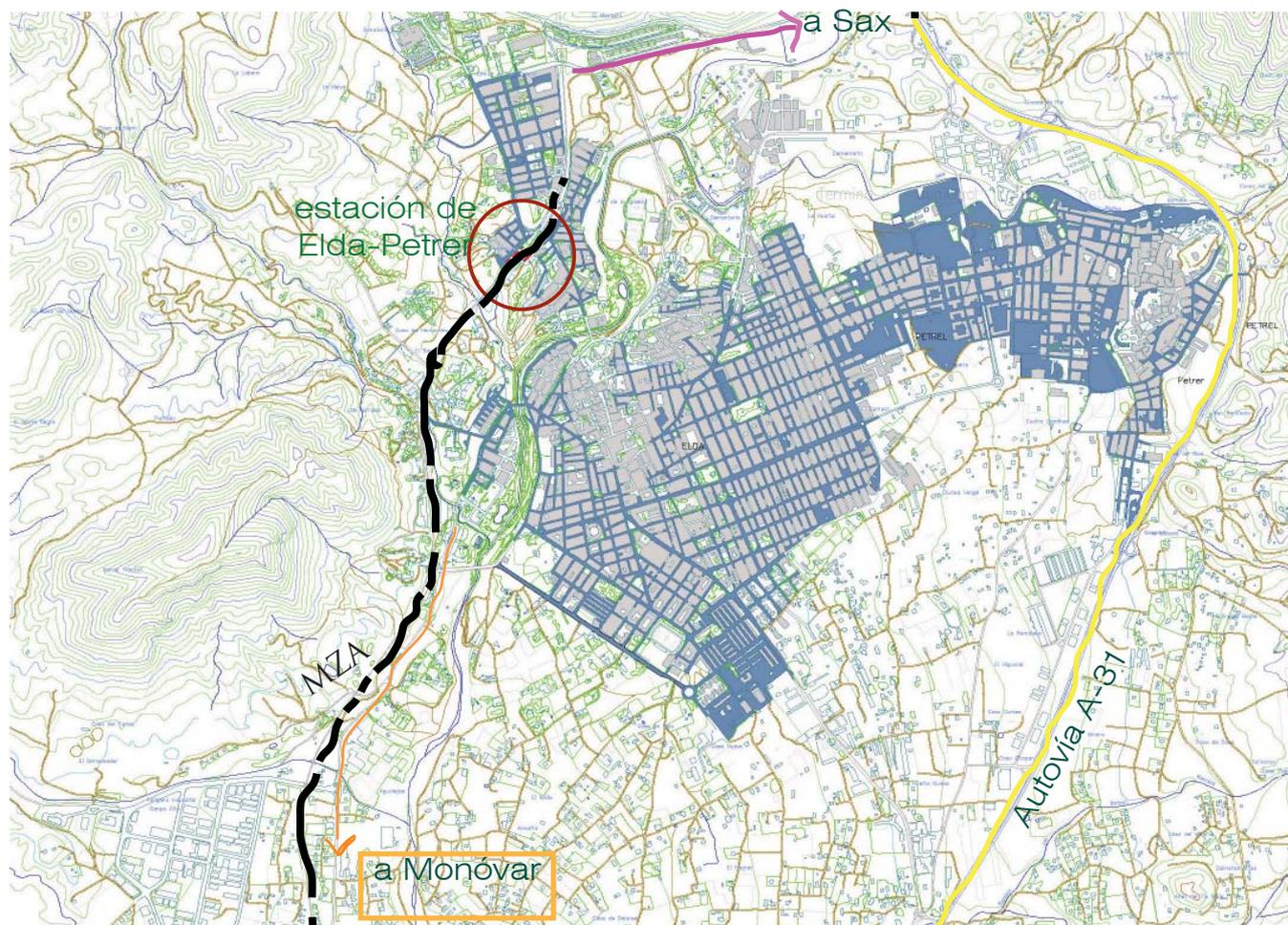
¹⁹ Sobre las estaciones del ferro-carril de Almansa a Alicante. Op. Cit.

2.1.3.3 ELDA - PETRER

La inicial estación de Elda-Monóvar se situó a mitad camino entre la antigua población de Elda y la de Monóvar, por varias razones:

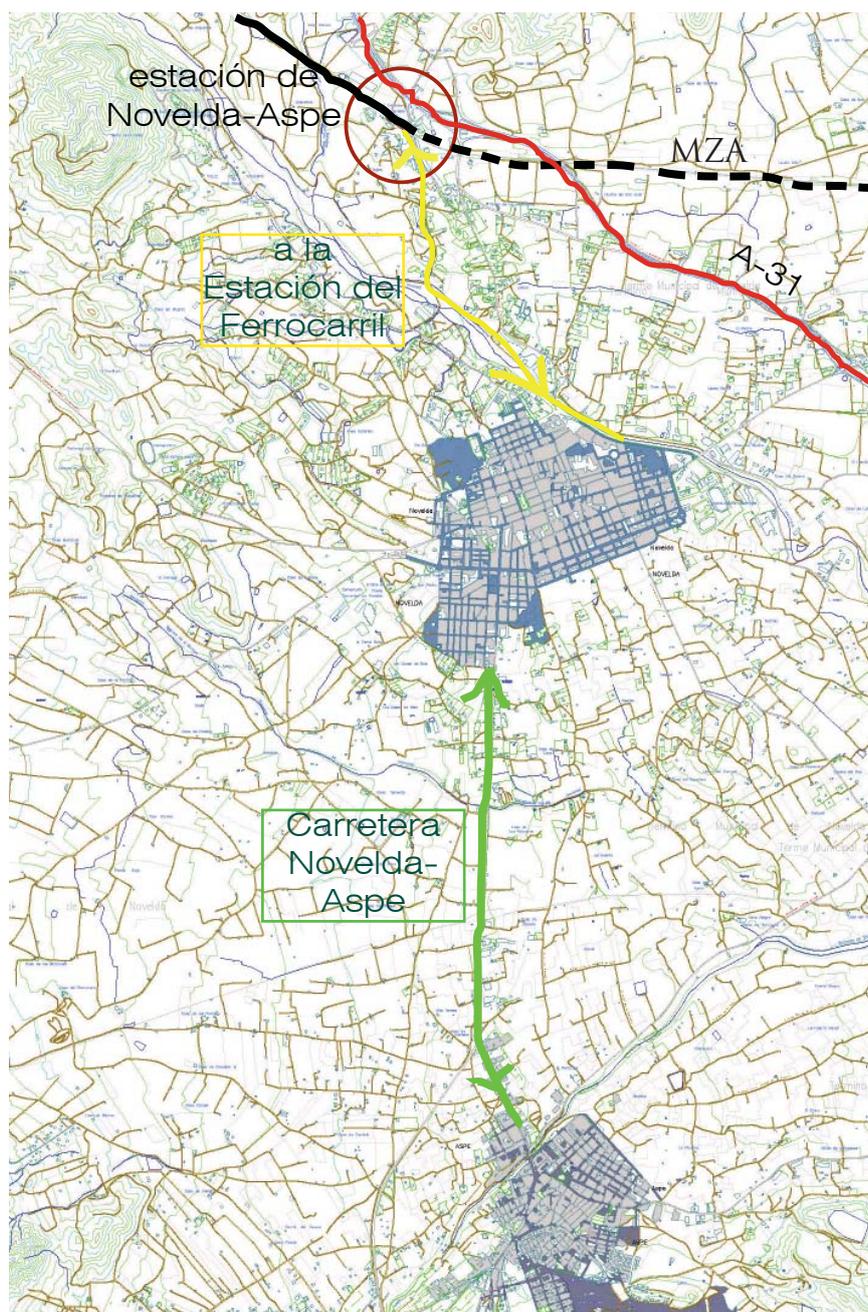
“Primero: porque el trazado en las cercanías de Elda pasa por terrenos accidentados y con pendientes fuertes. Segundo: porque no sería fácil en estas cercanías encontrar un punto bastante espacioso para establecer la estación. Tercero: porque el río de Sax separa la vía del pueblo, y en las avenidas, que son frecuentes, quedaría interceptada la comunicación no construyendo un gran puente para este objetivo. Cuarto: Finalmente, porque habiendo precisamente de estar separada del pueblo la evacuación alguna distancia, situándole en el llano del campo entre las dos poblaciones citadas, se economiza el gasto de otra que debería de construirse para Monóvar en un punto que distaría muy poco del elegido.”²⁰

Además la estación se ubicaba en el paso vecinal antiguo entre Elda y Monóvar y los terrenos de esta zona presentaban menos pendientes que los de Elda (con pendientes del 0,015).



²⁰ Sobre las estaciones del ferro-carril de Almansa a Alicante. Op. Cit.

2.1.3.4 NOVELDA - ASPE



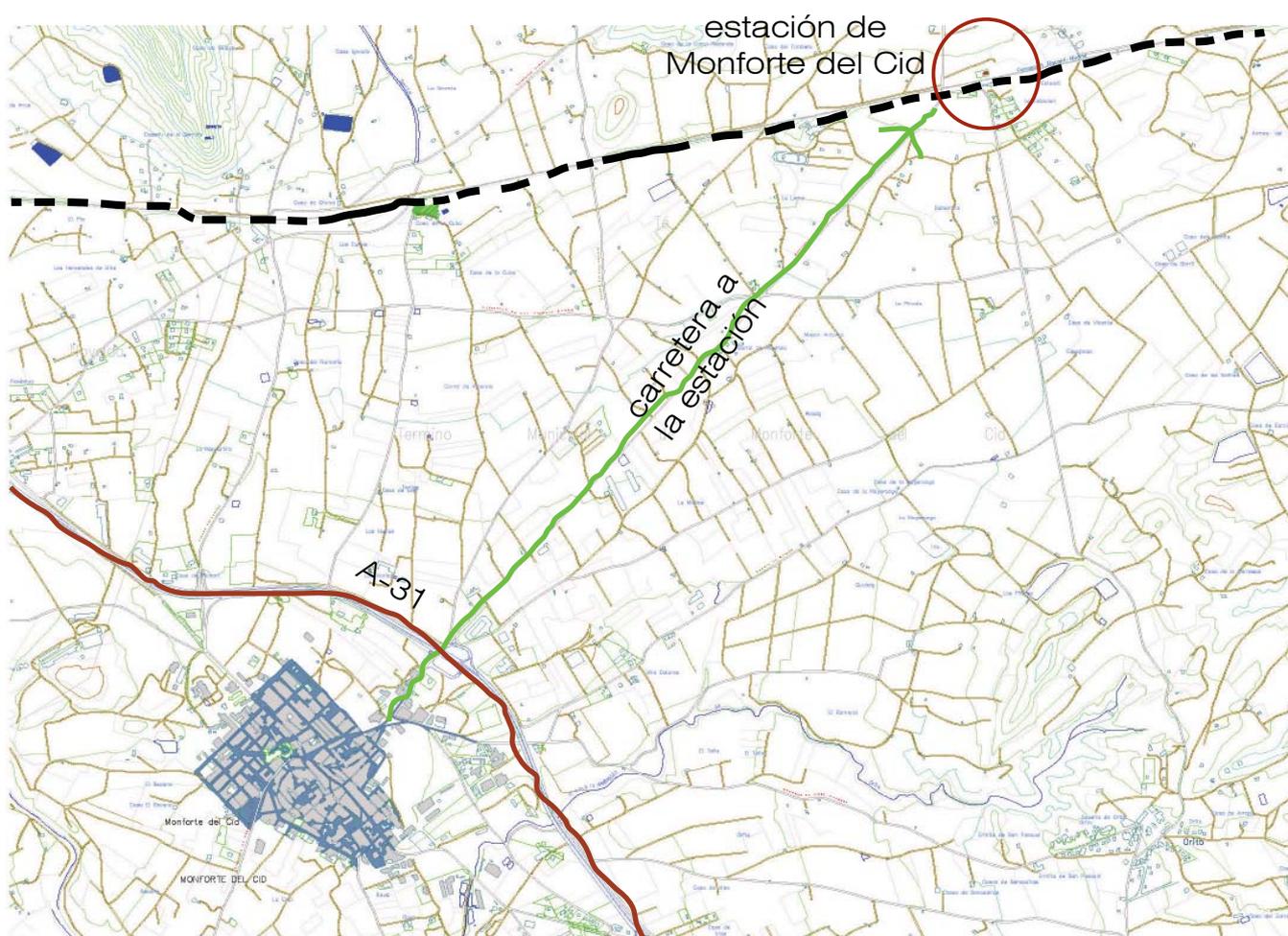
La estación de Novelda-Aspe no se sitúa en las proximidades de ninguno de estas dos poblaciones. La estación se situó entre la Rambla del Plá y la de Vergara. El punto se escogió, como Villena, por ser un punto estratégico en la red de caminos que conectaban las pedanías cercanas. Así, desde la estación a Novelda, había 6.000 pies, a Monforte 12.000 pies, a Agost 27.000. A este punto confluye el camino de Murcia que atraviesa Orihuela, Gallora, Albatera, Crevillente, Aspe y Novelda *“sin contar con otros muchos que concurren con sus mercancías a éste por ser el director para Madrid”*.²¹

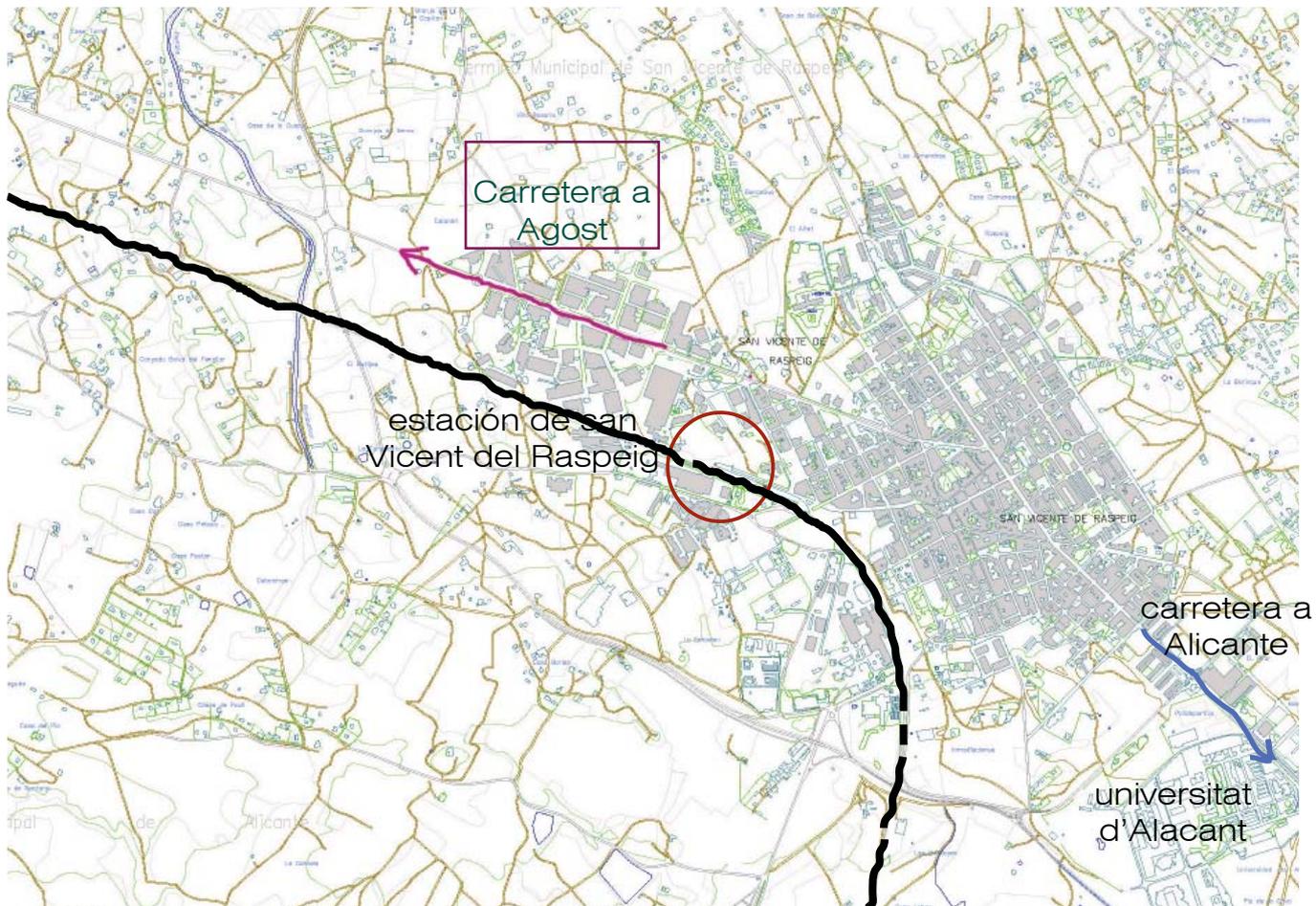
Hoy en día la estación está muy alejada de los dos centros urbanos, del de Novelda unos 4 km., por la carretera N-325 y del de Aspe, casi 8 km. teniendo que bordear Novelda, para tomar el mismo camino hacia la estación.

²¹ Sobre las estaciones del ferro-carril de Almansa a Alicante. Op. Cit.

2.1.3.5 MONFORTE DEL CID

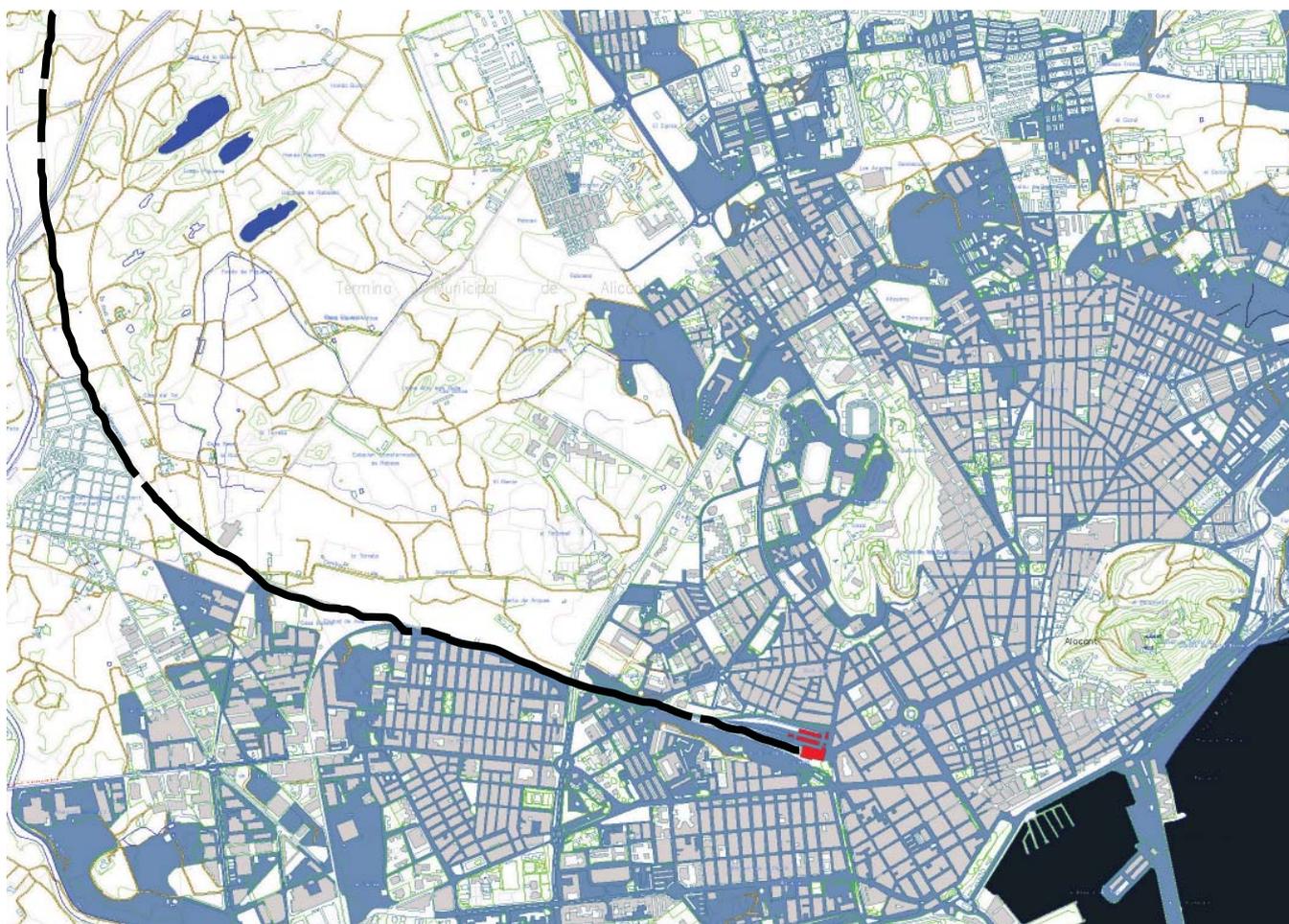
La estación de Monforte del Cid dista del centro de la población unos 4 km. Una distancia considerable y también una diferencia de altura considerable si se tiene en cuenta que Monforte del Cid se encuentra a unos 239m s.n.m y su estación a 277 tren, con una diferencia de unos 38 m. Los ciudadanos de Monforte deben tomar la carretera A-222 para acceder hasta su estación. La cercanía de la autovía A-31 por Monóvar ha desplazado el transporte ferroviario en ganancia del transporte de tráfico rodado, habiendo quedado su estación sin uso, ya que el tren no estaciona en ella.





2.1.3.6 SAN VICENT DEL RASPEIG

El objetivo de esta estación era servir de nexo de unión para recoger mercancías y viajeros procedentes de Jijona, Villafranqueza y el propio San Vicente. Actualmente existe una estación de tren más moderna y la estación antigua, unos 200m más arriba de la nueva, se ha quedado sin uso.



2.1.3.7 ALICANTE (EXTREMA)

En el litoral mediterráneo el movimiento de mercancías es mucho mayor que en el interior de la provincia. Si a esto se le añade la descarga de los objetos y pasajeros recogidos a lo largo de todo el recorrido, se puede uno hacer una idea de la importancia que adquirió una estación- extrema de la línea férrea que unía por primera vez la costa con la capital del país.

Además de la multiplicación de vías y de la dimensión propia de un edificio de viajeros en la estación término de Alicante era necesario la existencia de grandes depósitos de locomotoras, de carruajes de todas clases, de carbón, de herramientas y útiles, de mercancías, de talleres de pequeñas y grandes reparaciones y de la previsión de otras necesidades futuras posibles. La distinción entre el edificio para pasajeros y el edificio para mercancías facilitaba la explotación de la estación, y aumentaba la magnitud del volumen edificado.

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 cercana 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 ciudad²². 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 poder 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.

²² Sobre los factores que intervinieron en la decisión de ubicar la estación de Alicante en dicho emplazamiento, consultar: LÓPEZ GARCÍA, Mercedes. MZA. Historia de sus estaciones. 1986, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid. Pp. 191-192.

2.2 VISITA DE LA REINA ISABEL II

Los días 25, 26 y 27 de mayo de 1858 realizó la Reina Isabel II un viaje en la recién terminada línea ferroviaria, que unía Madrid con Alicante. La primera parada en la provincia de Alicante la hizo en la población de Villena. Era la mañana del 25 de mayo del 1858.

Ese día visitó además la Partida de Villena, Sax, el Túnel de Elda, Monóvar, el Puente sobre la rambla de Novelda, la Estación de Novelda, Monforte, Agost, San Vicente, Alicante y, por último, la Estación de Alicante. Ha llegado a nuestros días una extensa descripción de este acontecimiento, gracias a la documentación escrita por Vila i Blanco²³. Del escrito destacamos aquellos párrafos que mejor describen el patrimonio ferroviario y la llegada de la reina a las poblaciones:

*“La mañana, bella, sonríe: alegrábanos los adornos en las estaciones, y las gentes que en todas ellas se habían instalado para saludar á los Reyes cuando pasasen. El alborozo era general”*²⁴

VILA i BLANCO

VILLENA

“La Comitiva que llegó a Villena en el tren de Alicante ocupó la gran casa próxima a la estación, perteneciente á D. Gaspar Marco, vecino de Sax.

Nos fue satisfactoria la estancia que hicimos en aquella población célebre y antigua, porque examinamos á placer todo lo allí dispuesto para obsequiar á los Reyes e Infantes.”

Con motivo de la visita de Isabel II se bautizó un jardín próximo a la estación de tren con el nombre del Paseo de la Reina. Vila i Blanco lo describía así:

“Ved un jardín que se extiende hácia la ciudad desde un punto de la indicada vía. Es un vergel inundado de luz, con árboles pomposos y con brillantes flores. Los árboles y las flores no habían nacido ni desplegado sus hojas ahí: quién sabe en dónde! Aquel terreno estaba antes inculto, y lo adquirió el municipio para trazar en él, añadiéndole algunas otras haranzadas, un paseo que se llamaría de la Reina.”

SAX

“Poco después vemos otro castillo, en el cual flotan tres grandes banderas nacionales: allí está Sax, el venerable hidalgo, siempre fiel del Vinalopó.”

²³ VILA i BLANCO, J. 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. Op. cit.

²⁴ VILA i BLANCO, J.Op. cit. P. 164

ELDA

“Llegamos al túnel de Elda. Esta población dista de aquel un espacio que se corre como en medio cuarto de hora. No hay estación, y lo sienten Elda y Petrel: no obstante, el Ayuntamiento, el clero, un número de mayores contribuyentes doble al de concejales, y todas las demás personas visibles de Elda, que lo desearon, forman la comisión que estaba allí con una música guardando el paso de los Reyes. A uno y otro lado de la vía, en las inmediaciones del túnel, se instala todo el vecindario <<pudiéndose asegurar>>, dice D. Antonio Vidal, primer teniente de Alcalde, en comunicación de 15 de junio, <<que solo quedaron en el pueblo la tarde del día 25 de mayo las personas enfermas>>. Cuatro mil le señala últimamente la Estadística. Halagador era, pues, el espectáculo que allí nos ofrecía el numeroso campamento. Alzábase un arco de triunfo, con las inscripciones siguientes: ELDA A SU REINA: A ISABEL II, PROTECTORA DE LAS ARTES. Flanqueándolo cuatro banderas con los colores de España, y decorándolo además dos emblemas, grupos y adornos, proyectado todo por D. Francisco Coronel.”

MONÓVAR

“A las seis (del 25 de mayo de 1858), cabalmente, se hallaba el tren delante de la Estación de Monóvar (...). La estación estaba vistosa entre álamos y con gallardetes de grana y amarillos.”

NOVELDA

“Para la regia comitiva junto á la Estacion de Novelda. Un cuarto de legua dista Novelda de la Estación, mucho más Aspe y otras poblaciones, y sin embargo, casi todos los vecinos de ellas en número de casi 10.000 almas, están junto al camino de hierro. Toda está allí adornado como en los puntos que ya hemos visto. Siempre banderas y gallardetes (...), arcos de triunfo (...).”

MONFORTE DEL CID

*“Otro arco levantado más acá, y un gran número de gentes al pie del mismo reunidas, indicó que otra población había cercana. La reveló el arco, en el cual se leía:
<LA VILLA DE MONFORTE A SS.MM.>”*

AGOST Y SAN VICENT DEL RASPEIG

“En el punto (término de Agost) llamado La Venta se situó también la comisión de esa villa distante del ferrocarril unas 2.500 varas. Cinco arcos de follaje, flores, banderas y banderolas, con otros adornos e inscripciones indicaban el objeto de tales preparativos: felicitar á la Real Familia (...). El tren siguió avanzando hasta la Estación de San Vicente, distante del pueblo un kilómetro.”

ALICANTE

“Estábamos ya en la campiña de Alicante (...) El castillo de Alicante se divisaba ya. Hacia él caminaba el tren. Se iba desplegando á nuestra vista un cuadro encantador”

Dos años más tarde, en septiembre de 1860 vuelve a realizar Isabel II, acompañada de Francisco de Asís, un viaje en tren a Alicante, para embarcar al archipiélago balear. Por orden de la misma Reina, el escritor ilicitano Antonio Flores redacta una crónica del trayecto²⁵. De nuevo se engalanaron las estaciones y se llenaron de gente que pretendía dar la bienvenida a la Familia Real. Ya de noche llegaron a Albacete, para descansar y emprender, a la mañana siguiente el viaje por la provincia de Alicante hasta llegar a su puerto:

“A la entrada de la provincia de Alicante los festejos tomaron mayores proporciones (...). Un bellissimo arco de mirto y flores, elegantemente construido y coronado de flámulas y gallardetes, se alzaba sobre la vía en la estación de Villena, marcando el límite de la provincia, con la dedicatoria que ésta hacía á S.M. la Reina.”

“(...) El esmerado cultivo de los campos y de los huertos, en los que de vez en cuando se alza orgullosa la elegantísima palmera para anunciar al viajero la proximidad de la Jerusalén española, el aseo de las gentes y la limpieza que revela el interior de sus edificios, todo pone de manifiesto la cultura y la laboriosidad de la provincia de Alicante.

Y de repente perdimos de vista ese hermoso panorama, iluminado por un sol esplendoroso y bello, para sumergirnos en el lóbrego túnel de Elda.

Pero al salir de ese cáos instantáneo y fugaz que ha inventado la industria para burlar la altanería de las montañas, encontramos una naturaleza más bella y un mundo más pintoresco y más animado que el que habíamos dejado del otro lado del túnel.

El corpulento algarrobo, la frondosa higuera, el aromático naranjo, el verde olivo, el delicado almendro y los dorados frutos de la vid, brotan en la mullida alfombra sobre la que descansa la villa de Elda como perlas de esa corona de la agricultura, que aún sería más bella si el sol, celoso de su hermosura, no impidiese á las nubes que con más frecuencia la visitáran.

Los vecinos de Elda y los de Petrel aguardaban á la salida del túnel para vitorear á los Reyes; y en medio de entusiastas aclamaciones continuamos hácia la villa de Monóvar, pasando después el estrecho de Novelda por el elegante viaducto, de treinta metros de luz, que se alza majestuoso y atrevido para salvar el foso con que la naturaleza quiso cortar el paso á la

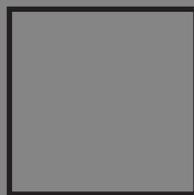
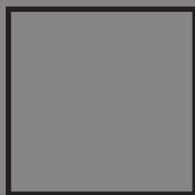
²⁵ FLORES, Antonio. Crónica del VIAJE DE SUS MAJESTADES y Altezas Reales a las Islas Baleares, Cataluña y Aragón, en 1860, escrito por órden de su Majestad la Reina por D. Antonio Flores. Madrid, 1954

ambición del hombre ó despertarle la necesidad del trabajo y del estudio.

Las gentes de Novelda y Aspe se hallaban todas en la Estación aguardando el tren Real. Las mujeres de esas poblaciones, que, como la naturaleza de los campos, nos iban pareciendo cada vez más hermosas, se presentaron con graciosos y modestos ademanes á ofrecer dulces, refrescos y frutas entre coronas de bellísimas flores. Y como su les pareciese corto presente para el Soberano los frutos naturales del país, también entregaban piezas de delicados encajes, que ellas mismas habian tejido con el lino y la seda que sus padres y esposos habían cultivado.

También los pueblos de Monforte y de Agost habian quedado desiertos por salir todos sus habitantes al camino; y al dejar los términos de estas villas empezamos á pisar la hermosa campiña de Alicante.

Veíamos el castillo y opercibíamos las frescas brisas del mar, que se ostentaba á nuestra vista tranquilo y sereno como una continuación de los campos sobre los que íbamos marchando (...)



MARCO TERRITORIAL

3 MARCO TERRITORIAL

El recorrido de la línea del ferrocarril Madrid-Alicante, va más o menos paralelo al Valle del Vinalopó hasta alcanzar Novelda. A partir de esta población, y alejándose de Monforte del Cid, el trazado de la línea férrea asciende hacia las montañas de Agost, para ir descendiendo después hacia San Vicent del Raspeig y Alicante.

El primer tramo de esta línea, como hemos dicho, corresponde al valle del río Vinalopó. Este valle está delimitado al norte por las Sierras de de Cabrera y de Peña Rubia y, al sur, por las sierras de Camara y Argueña. El relieve se caracteriza por los plegamientos montañosos en dirección suroeste-noreste, típicos del sistema penibético. Entre estos plegamientos se desarrollan corredores paralelos totalmente cubiertos por los glaciares constituidos por materiales arrancados a las montañas y depositados al pie, en suelos de costras calizas cubiertas a veces por depósitos aluviales.

El valle del Vinalopó constituye por su propia morfología una arteria de conexión entre el mar (aunque no llega a desembocar en él ya que desaparece en sus proximidades) y el interior peninsular. Así, no sólo fue aprovechado para la construcción del ferrocarril Madrid-Alicante, sino que mucho antes ya había sido empleado como camino de postas, que unía la capital del país con el Puerto de Alicante, camino registrado ya en 1576 ²⁶.

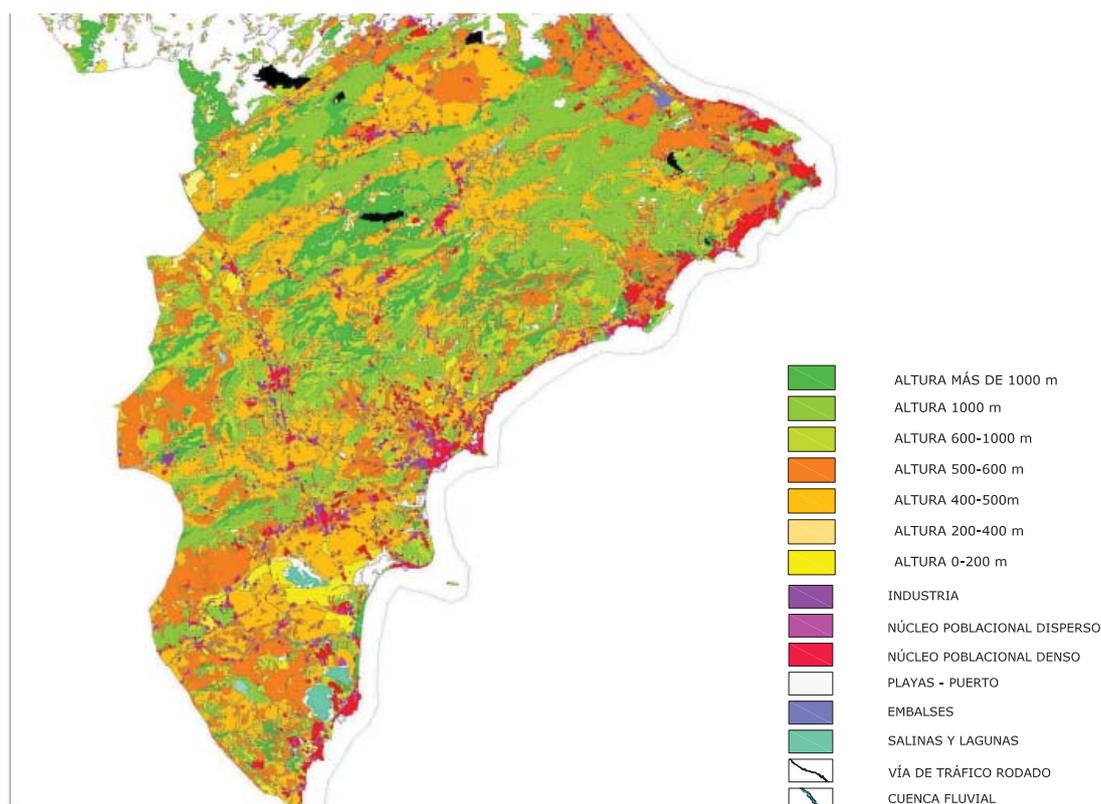
El accidente montañoso más importante del valle del Vinalopó es la Sierra de Salinas. Ésta se sitúa en el margen Suroeste del término de Villena. En él, se alza el punto de mayor altura de la comarca: la Capilla del Fraile, con 1.239 m. sobre el nivel del mar. Además en las inmediaciones a Villena se encuentran, al norte, la Sierra del Castellar con una altitud máxima de 785 m. s.n.m. y la Sierra de En Medio, de 765 m. de altura. Además, la Sierra del Morrón (912 m.) al norte y la Peña Rubia (934 m.) al sur delimitan un valle de unos 10Km de ancho. Entre ambas se abre el histórico valle de Biar, dividido en dos porciones casi iguales por el espolón calizo de la Sierra de la Villa o de San Cristóbal (779 m.): el valle de Benejama al norte y el valle de Biar propiamente dicho al sur, por donde discurre el río Vinalopó.

En la región septentrional del término, la sierra de Santa Bárbara (Caudete) llega hasta las inmediaciones de la estación de La Encina y nudo ferroviario. Esta se encuentra entre Santa Bárbara y la Herrada del Rocín (882m.) y cierra en este punto la zona norte de la llanura central. Hacia el sur de la Herrada del Rocín se extiende una cadena montañosa de altura media (entre 600 y 700m.) llamada Las Albarizas. Ésta delimita junto a la Sierra del Morrón al Sur el Valle de los Alhorines, prolongación de la llanura central en dirección a Ontinyent.

El sistema orográfico se completa al sur con el conjunto de peñascos denominado «Picachos de Cabrera», de profundos barrancos y cimas agudas, «los Alayos», que alcanza su cota más alta en el «Peñón de la Moneda» (869 m.), trifinio de Salinas, Sax y Villena.



²⁶ Repertorio de Caminos de Meneses, 1576



3.1 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

Para proyectar la Vía al Mediterráneo debemos comenzar concretando el ámbito de su área de estudio territorial y paisajístico, es decir, delimitar su extensión geográfica. La comprensión 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, a la definición y distinción de las características más valorables de las diversas zonas.

Es necesario por tanto indicar que la Vía al Mediterráneo atraviesa, como hemos nombrado, 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 el mar: 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.

Este capítulo pretende sintetizar gráficamente la situación actual del entorno de las poblaciones alicantinas por donde pasa el tren Madrid-Alicante. Comenzando desde Villena (Estación de Villena), primera población alicantina de la ruta Madrid-Alicante, definimos un camino que recorre por vías naturales Sax, Elda, Monóvar, Novelda, Agost, San Vicent del Raspeig y finaliza en la ciudad de Alicante. A lo largo de este camino natural se pueden visitar las obras más significativas del trazado de la línea férrea Madrid-Alicante en la provincia de Alicante, éstas son: la estación de ferrocarril de Villena, la estación de Sax, el túnel de Elda, la estación de ferrocarril de Elda, el Pont de Ferro, la estación de Monóvar-Pinoso, la estación de Novelda-Aspe, la estación de Monforte del Cid, el apeadero de Agost, la estación de San Vicent del Raspeig y finalmente la Estación Término

de Alicante, además de otras obras de menor envergadura del patrimonio ferroviario alicantino. En el estudio de la delimitación del área que atraviesa la Vía al Mediterráneo, se analiza la naturaleza de los valles, las montañas, los afluentes y ríos, los árboles frutales y no-frutales, los terrenos agrícolas, sus cultivos y sobre todo, del patrimonio ferroviario, que es la razón de ser de la Vía al Mediterráneo. Los aspectos que otorgan carácter a esta extensión territorial son detallados en los siguientes apartados para posteriormente proponer sobre él el trazado más adecuado del camino natural.



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.



A modo de esquema, la delimitación del área de estudio pasa por desengranar los parámetros que ayudan a comprender la morfología territorial de los municipios alicantinos. Estos son:

- Los núcleos urbanos
- Las vías de conexión entre los distintos núcleos urbanos
- Las zonas verdes urbanas y los espacios naturales
- Las infraestructuras de transporte existentes
- La existencia de montañas y depresiones
- La red hidrográfica



3.1.1 NÚCLEOS URBANOS

Los núcleos urbanos por los que transcurre el ferrocarril Madrid-Alicante y, como consecuencia, la Vía al Mediterráneo en la Provincia de Alicante son:

Villena, a 61 km. a Alicante, de 34.523 hab. (INE 2007) y de habitantes y con una extensión de 345,6 km² de superficie;

Sax, a 44 km a Alicante. con una población de 9.577 hab. (INE 2006) y 63,5 km² de superficie;

Elda, a 39 km de Alicante, 143 km de Valencia, con una población de 55.289 hab. (INE 2007) y 45,79 km² de superficie;

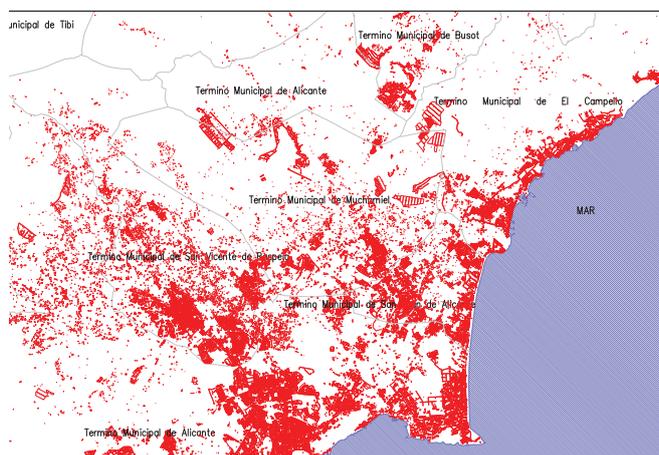
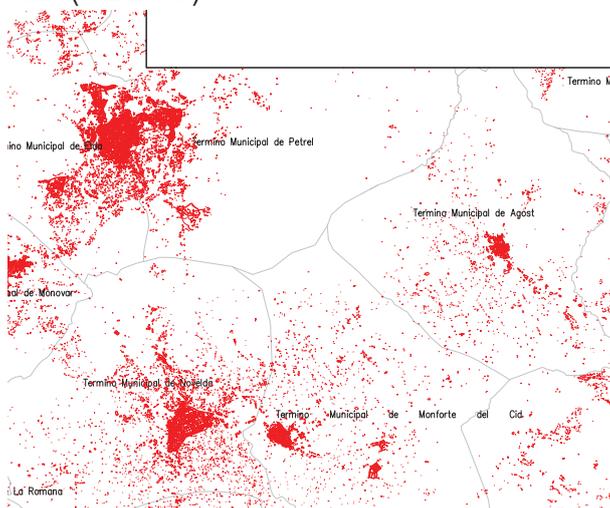
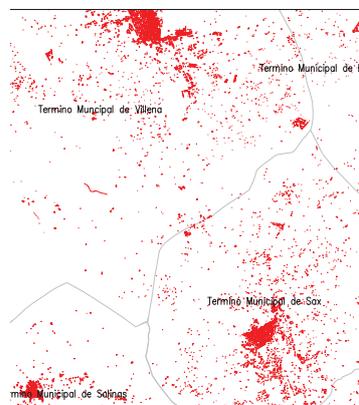
a tan sólo 7 km de Elda y 34 km de Alicante se encuentra **Monóvar**, con una población de 12.923 hab (INE 2007) y 152 km²;

Novelda, a 24 km de Alicante, con una superficie de 75,7 km² y una población de 26.525 hab. (INE 2007), con una densidad de población mucho mayor que la de sus poblaciones vecinas;

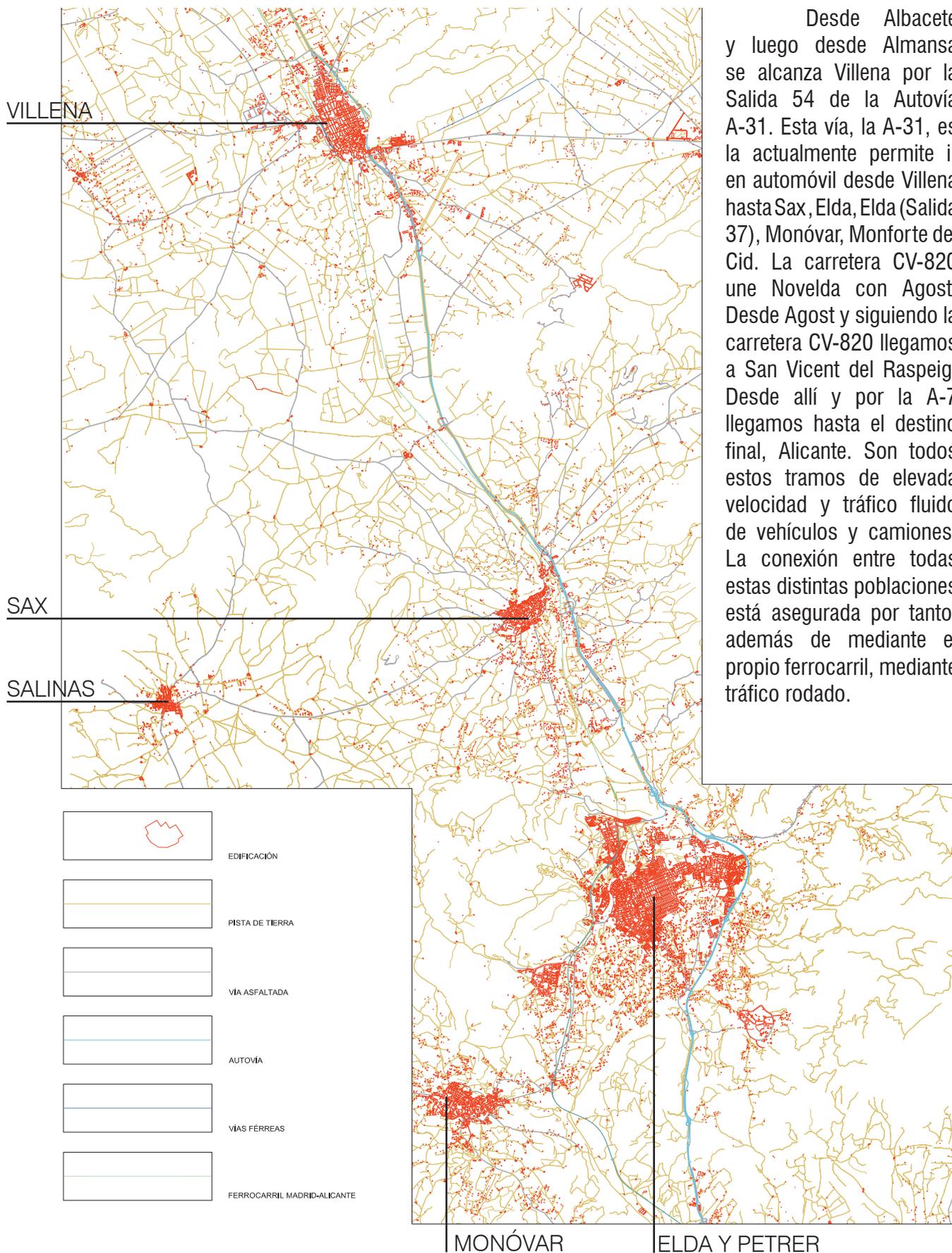
a ya tan sólo 18 km de Alicante, se encuentra **Agost**, con una superficie de 66,64 km² y una población de 4.766 hab. (INE 2007);

San Vicent del Raspeig a 8 km de la ciudad de Alicante, con 40,55 km² de superficie y una población de 49.341 hab. (INE 2007);

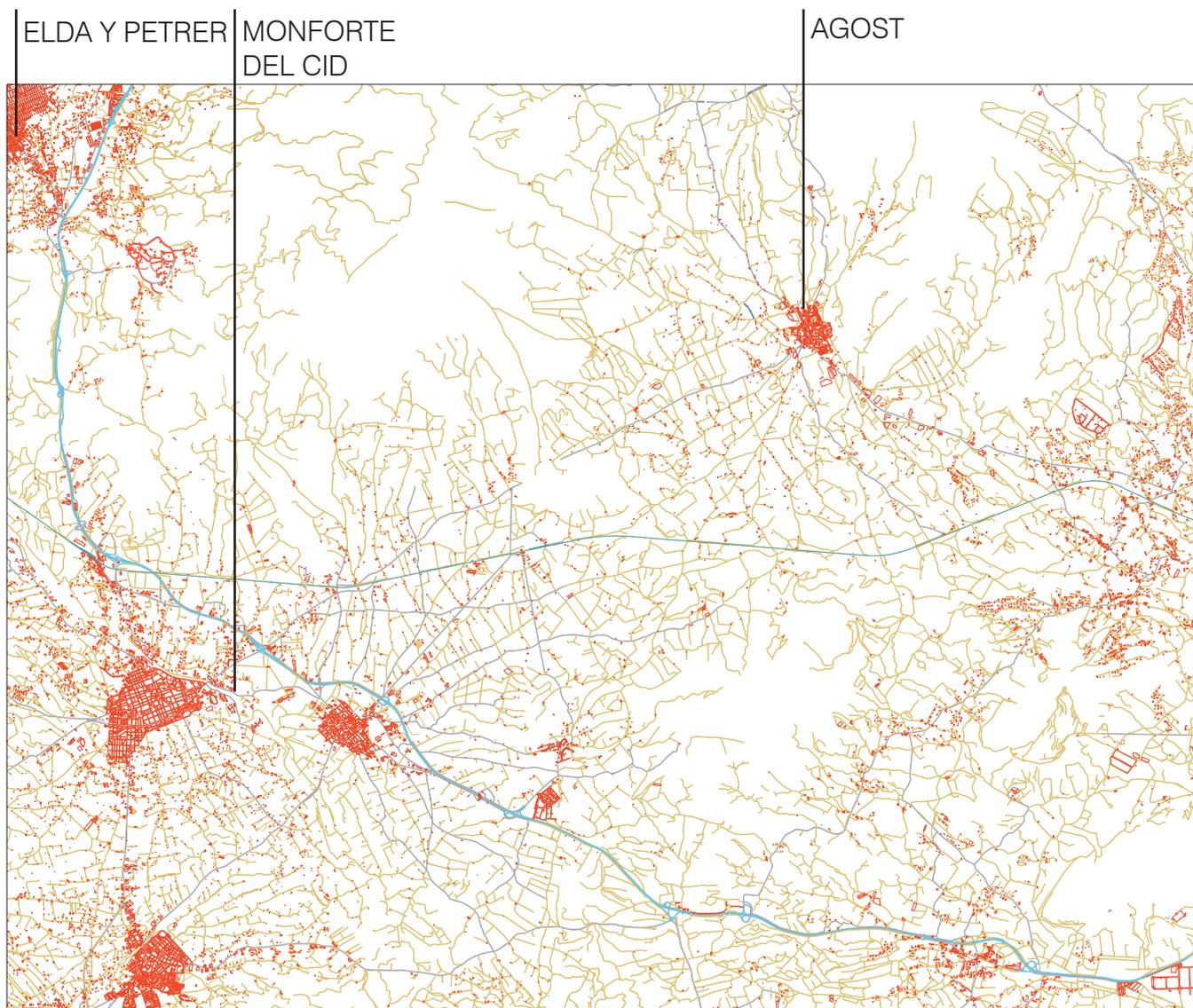
y la propia **ciudad de Alicante**, a 186 km de Valencia, 421 km a Madrid, una superficie de 201,27 km² y una población de 322.673 hab. (INE 2007).



3.1.2 VÍAS DE CONEXIÓN ENTRE LOS DISTINTOS NÚCLEOS URBANOS

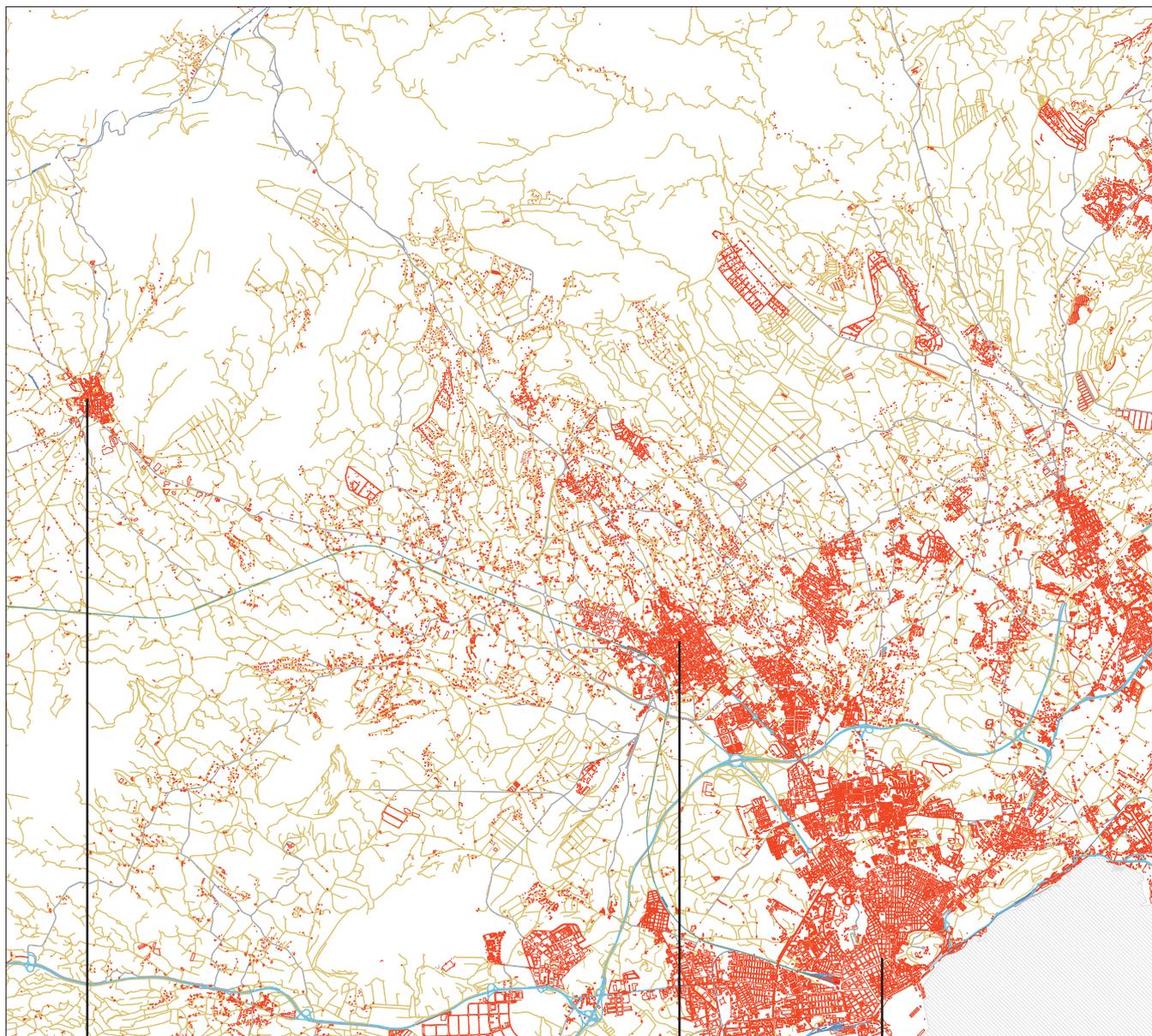


Desde Albacete y luego desde Almansa se alcanza Villena por la Salida 54 de la Autovía A-31. Esta vía, la A-31, es la actualmente permite ir en automóvil desde Villena hasta Sax, Elda, Elda (Salida 37), Monóvar, Monforte del Cid. La carretera CV-820 une Novelda con Agost. Desde Agost y siguiendo la carretera CV-820 llegamos a San Vicent del Raspeig. Desde allí y por la A-7 llegamos hasta el destino final, Alicante. Son todos estos tramos de elevada velocidad y tráfico fluido de vehículos y camiones. La conexión entre todas estas distintas poblaciones está asegurada por tanto, además de mediante el propio ferrocarril, mediante tráfico rodado.



Existen además algunas vías asfaltadas con tráfico bajo o muy bajo que unen una población con la vecina: Tal es el caso del Camino de la Colonia-Camino del Regatillo, que une la Colonia de Santa Eulalia con Sax, o la carretera CV-8351 y CV-8352 que une Elda con Monóvar. Esta última vía tiene además carril bici, el cual se pretende prolongar hasta Novelda cuando la vía sea ampliada. Estas vías de poco tráfico y calzada de asfalto son muy cómodas para recorridos en bicicletas de paseo. Para vías de tierra o grava (como el trayecto paralelo al Vinalopó entre Sax y Elda o el recorrido por su cuenca entre Elda y Novelda) la bicicleta de montaña o el paseo a pie son más indicados.





AGOST

ALACANT

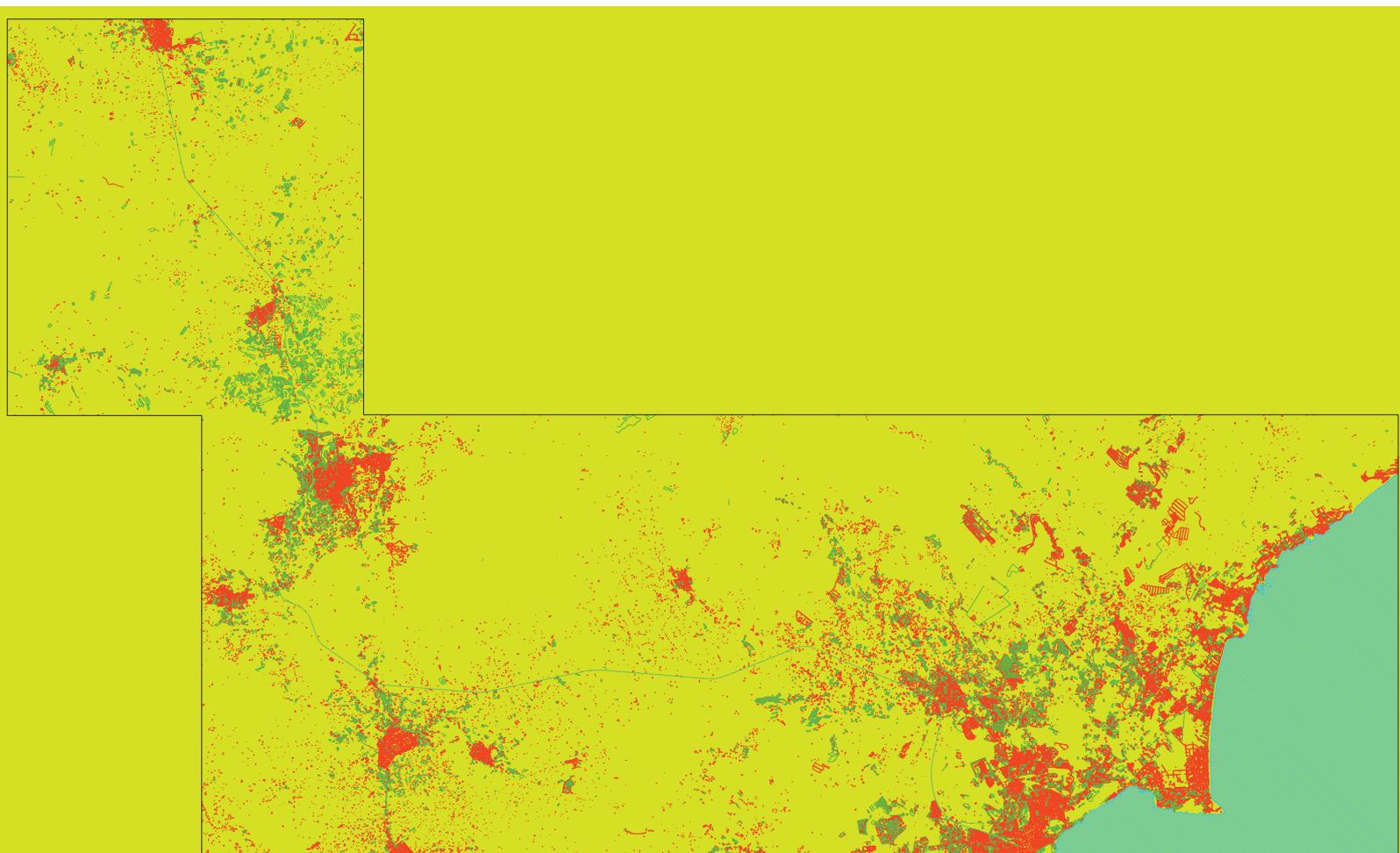
SAN VICENT
DEL RASPEIG

3.1.3 ZONAS VERDES URBANAS

Las zonas verdes urbanas a lo largo del recorrido cobran importancia por poder constituir rótulas de conexión desde las poblaciones cercanas a la Vía al Mediterráneo y la propia ruta. Es importante, por tanto, conocer su existencia y localización a lo largo de las poblaciones a las que sirve el ferrocarril Madrid-Alicante.



A lo largo del recorrido de la Vía al Mediterráneo nos encontramos en zona urbana con el parque junto a la estación del ferrocarril de **Villena**. El centro de la **Colonia de Santa Eulalia** está también formado por un parque urbano, con diversas especies de árboles y bancos para sentarse. Según llegamos a **Sax** desde allí, encontramos una zona de arbolado en la ladera izquierda de la colina. Todo el eje vertebrador de **Elda** lo forma el parque lineal que lo atraviesa durante 3 km. **Monóvar** cuenta con varios parques urbanos, el que más nos interesa es el parque frente a la Rambla del Salitre, que puede constituir una conexión con la Vía al Mediterráneo. Al acercarnos a **Novelda**, recorreremos la zona arbolada paralela al cauce del río, para desviarnos nada más alcanzar la rotonda, hacia la estación de Monforte del cid, sin llegar a su población. Tampoco pasamos por Agost, pero s  por **San Vicent del Raspeig**, en donde encontramos varios parques urbanos, uno de ellos justo frente a la nueva estación del ferrocarril.



3.1.4 ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

Existen en la provincia de Alicante diversos espacios naturales protegidos, zonas de acampada y fincas agroforestales de gran riqueza en su flora y su fauna. La posibilidad de pernoctar en alguno de estos espacios cercanos a la Vía al Mediterráneo, dota a ésta de una mayor variedad de actividades lúdicas y supone al mismo tiempo una alternativa a la oferta hotelera de la zona. En este apartado recogemos los espacios naturales protegidos más destacables, cerca de la ruta que recorre las estaciones del ferrocarril Madrid-Alicante.

3.1.4.1 PEÑAS DEL SOL, VILLENA

DESCRIPCIÓN

Las 217,65 Ha. que tiene el espacio natural de Peñas de Sol, en la Sierra de Salinas de Villena están cubiertas de un espeso bosque de pino carrasco, con zonas de matorral de garriga y espartizal en las zonas calizas. Su riqueza visual la conforma el paisaje eminentemente forestal y montañoso, de grandes cortados rocosos y crestas calizas, con cotas superiores a 1000m. El pico más alto, la Capilla del Frare, tiene 1.237m. de altura. La rodean campos de cultivo, lo que crea en esta zona un espacio de biodiversidad.

Merece la pena visitar también el resto de Sierras del municipio: la de Enmedio, del Morrón y del Castellar. En los alrededores también podemos encontrar espacios y paisajes de gran belleza, como pueden ser las cercanas sierras del Maigmó, El Cid, la crestería del Fraile, los rasos de Catí o el Arenal del Almorxó.

DOTACIONES

La Diputación de Alicante ha restaurado en él una antigua masía transformándola en casa rural dedicada al uso público. También ha construido junto a la casa otro refugio aumentando así la cabida total.

ACCESO

A este espacio natural se accede desde la carretera CV-813 que va desde Villena o desde Pinoso. Desde el punto Pk. 13,2 de esta carretera se toma un desvío (pista de tierra) hacia la izquierda. A unos 3 km. De este punto de inflexión se llega al inicio del área protegida, señalada por una cadena que corta el camino.

3.1.4.2 EL PLANO, SAX

DESCRIPCIÓN

La finca denominada El Plano, en el término municipal de Sax, es propiedad de la Diputación de Alicante. Está situada al Noroeste del casco urbano de Sax, entre éste y la Colonia de Santa Eulalia. El espacio natural se encuentra ubicado en un llano del Valle del Vinalopó, a los pies de las Sierras de Peña Rubia, Cabrera y Salinas.

Tiene una extensión de 72 Ha. de pino carrasco procedente de repoblación, denso pero no de grandes dimensiones. Sus suelos son ricos en yeso, lo que produce una vegetación típica y poco corriente de esta zona. Tiene además una zona de matorral claro en los cerros y otra de vegetación con saladar.

Por un pequeño sendero se puede acceder a un pequeño montículo, en el que existe un mirador desde donde disfrutar las vistas del valle y las montañas.

DOTACIONES

Este espacio se ha equipado perfectamente para su uso público. Existe una zona recreativa con todos los servicios, una zona de acampada, un aula de la naturaleza y un itinerario ecológico que lo recorre por completo.

ACCESO

Desde la Autovía Alicante-Madrid podemos acceder a esta zona, si venimos desde Villena, tomamos la salida de la Colonia de Santa Eulalia. Casi llegando a Santa Eulalia, tomamos la carretera que se dirige hacia Sax. La finca se encuentra en esta carretera a unos 4 km. de la Colonia de Santa Eulalia, en el lado izquierdo, o a unos 2 km. de Sax, en el lado derecho, si llegamos desde esta población. En el caso de que vengamos desde Sax la carretera que demos tomar es la que parte desde el Norte del Casco urbano, en el margen derecho del río, en dirección a la Colonia.





3.1.4.3 CAPRALA, ELDA

DESCRIPCIÓN

Es una zona de acampada, de propiedad municipal ubicada en un bosque mediterráneo tradicional. El caserío rural del mismo nombre se encuentra en las inmediaciones de un nacimiento de agua que abastece a las viviendas cercanas.

DOTACIONES

Dispone de zona de acampada, mesas y bancos, aseos y duchas y zona de paelleros.

ACCESO

Partiendo de la Autovía Madrid-Alicante, en dirección hacia Madrid, tomamos el desvío “Estación eléctrica – hospital”. Acto seguido, atravesamos por debajo el puente de la propia autovía para continuar después por el camino que discurre por enfrente del Arenal. Continuando unos 4 Km. por esta vía, llegamos al campamento de Caprala.



L'AVAIOL, PETRER

3.1.4.4 L'AVAIOL, PETRER

DESCRIPCIÓN

Es una finca agroforestal de la Diputación de Alicante que consta con una extensión de 126,287 Ha. de pino carrasco. Este paisaje de montaña mediterránea se integra suavemente con la actividad agrícola tradicional de la zona, fundamentalmente la vid, el almendro y el olivo. Desde la parte baja de la ladera del monte se divisan cultivos de almendro y olivo y amplios bancales convertidos en pinares. Gracias a los grandes desniveles existentes, el paisaje posee una gran riqueza visual.

Existe en la zona una antigua cantera, hoy en día en desuso y algunos hornos de cal y pozos artesianos.

DOTACIONES

Tiene un bonito albergue, gestionado por la Diputación de Alicante. Este dispone de agua, luz, aseos con duchas, cocina completa, almacén, etc.) para albergar hasta un máximo de 36 personas.

ACCESO

En dirección a Madrid, desde la Autovía Alicante-Madrid debemos salir de ésta por el desvío “Estación eléctrica-hospital” una vez pasada la salida de Petrer. Continuamos por la vía de servicio de la autovía hacia Villena. Pasado el polígono industrial “Les Pedreres” llegamos hasta el caserío de Caprala. Atravesamos este caserío y continuamos por una carretera asfaltada hasta el final. En este punto, por un camino de tierra alcanzamos la finca de L'Avaiol.

3.1.4.5 RINCÓN BELLO, PETRER-AGOSTO

DESCRIPCIÓN

Enclavada en la Sierra del Cid, el “Rincón Bello”, o “Raco Vell” es una zona de acampada, propiedad de la Generalitat Valenciana. La zona es rica debido a un estrecho barranco que por el que corre, entre abruptas paredes rocosas, un riachuelo, que va formando a su paso preciosos rincones y caídas de agua. Existen a lo largo del descenso del riachuelo múltiples lugares de interés paisajístico con grandes vistas sobre la Sierra y el barranco.

Gracias a la abundancia de agua, la vegetación de la zona es variada. En el Rincón Bello encontramos pinos, carrasca, carrizo, brezo, lentisco, esparto, olivos, durillo, etc.

DOTACIONES

Tiene zona de acampada, con todos los servicios: duchas, lavabos, apracamientos, con capacidad para cien personas. Tiene además un grupo de mesas con barbacoas y fuentes y varios miradores sobre el estrecho barranco.

ACCESO

Partiendo de Petrer, tomamos el camino que se nos acerca hacia el Xorret de Catí. Cruzamos la autovía por un paso inferior y 1 km. después tomamos una carretera asfaltada a la derecha. El area de acampada se encuentra 9 Km. después de este giro. También se puede llegar a este paraje desde Agost, tomando un camino asfaltado desde la parte norte hacia el Palomaret. A 9,5 Km. de Agost se encuentra la zona de acampada.

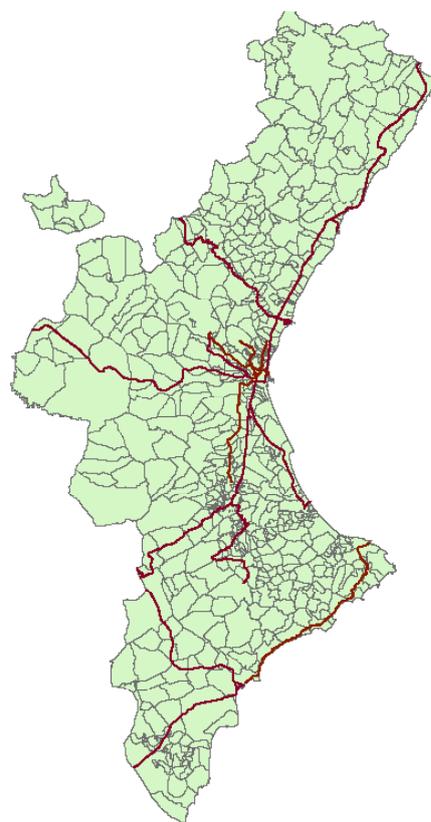
3.1.4.6 EL CALAFATE, PETRER

Este espacio natural, a diferencia de los anteriores, no cuenta con infraestructuras para el uso público, salvo para el turismo senderista. Tiene 600 Ha. de combinación de vegetaciones contrastadas: bosque de pino carrasco, coscoja, espino negro, lentisco, albaida, esparto, junto con el cultivo tradicional de secano (olivo, cereal, almendro) acompañado de algunos árboles frutales como el cerezo y el manzano.

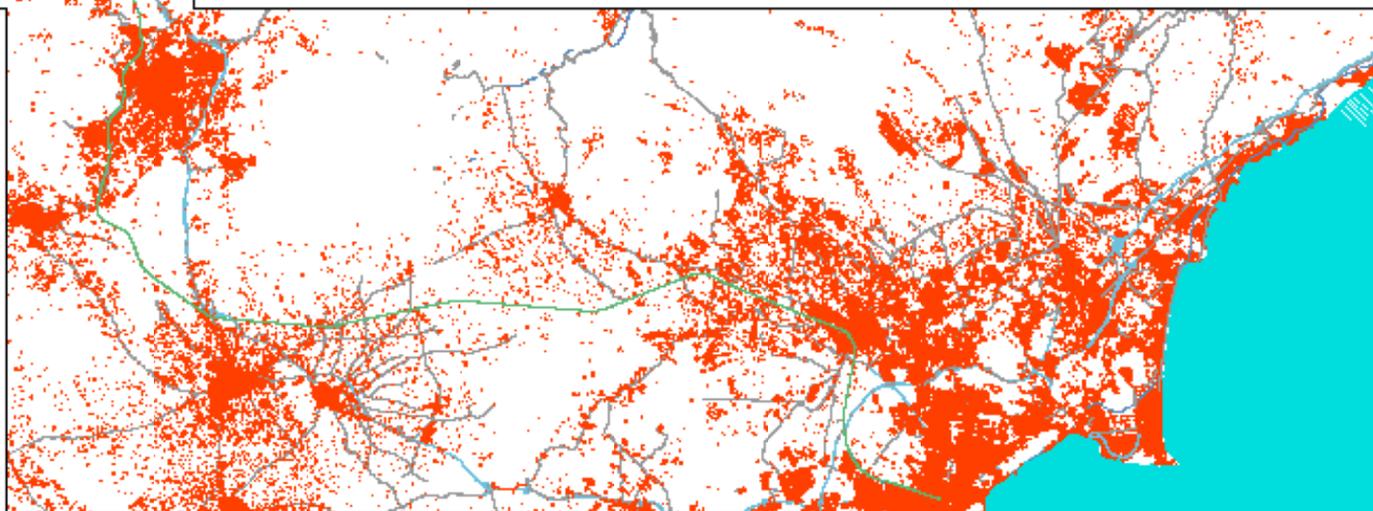
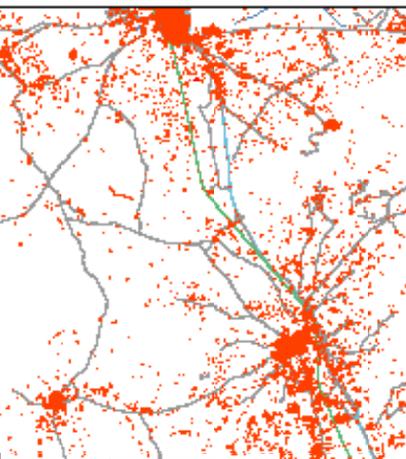
Dentro de este diverso paisaje existen algunas masías, pozos de nieve, hornos y molinos hidráulicos.

3.1.5 INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EXISTENTES

Además del Ferrocarril Madrid-Alicante, la región estudiada tiene otras infraestructuras del transporte importantes como son la Autovía A-31, el tren de Alta Velocidad (en fecha actual, en fase de construcción), diversas carreteras, vías secundarias, senderos y pistas. Si a esto le sumamos, la comunicación marítima que proporciona el puerto de Alicante, nos encontramos con una área que posee un sistema de infraestructura de transportes eficaz, el cual, gracias a la conseguida velocidad de comunicación entre núcleos cercanos, desconggestiona la ciudad de Alicante y dota a la provincia de solvencia para la logística industrial y comercial.



TRAZADOS DE FGV y RENFE POR LA COMUNIDAD VALENCIANA (1998)



3.1.6 MONTAÑAS Y VALLES

En el valle del Vinalopó y en sus tierras circundantes se combinan el llano y la montaña de forma rítmica. Existen en las proximidades de la línea ferroviaria Madrid-Alicante, multitud de colinas y barrancos. De hecho, la parte de la provincia de Alicante fue, debido a su orografía, el tramo con mayores dificultades de realización. Las Sierras más importantes de la región estudiada son las de la Sierra de la Argüena y Sierra de Castalla, la Silla del Cid, la Serra de las Águilas y la Serra del Ventós. Seguidamente listamos las que se pueden ver desde la Vía al Mediterráneo:

Entre Sax y Villena: Sierra de la Peña Rubia y Sierra del Fraile (1.042 m.), cerca de Biar
 Sierra del Serral y Sierra del Carche (1.372 m.)
 Sierra de las Salinas, cuyo punto más alto es La Capilla (1.238 m.) También tiene Cima Caire (1.047 m.)
 Entre Monovar y Pinoso: Sierra del Reclot
 En el término de Petrer: La Silla del Cid (1.127m.)

El río Vinalopó constituye un valle entre las Sierras, alimentado por varios barrancos, acequias y algún afluente de menor importancia.



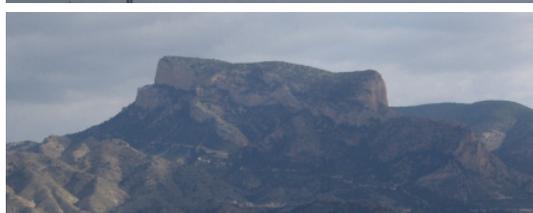
La Sierra del Maigmó



La cima de la Sierra del Cid

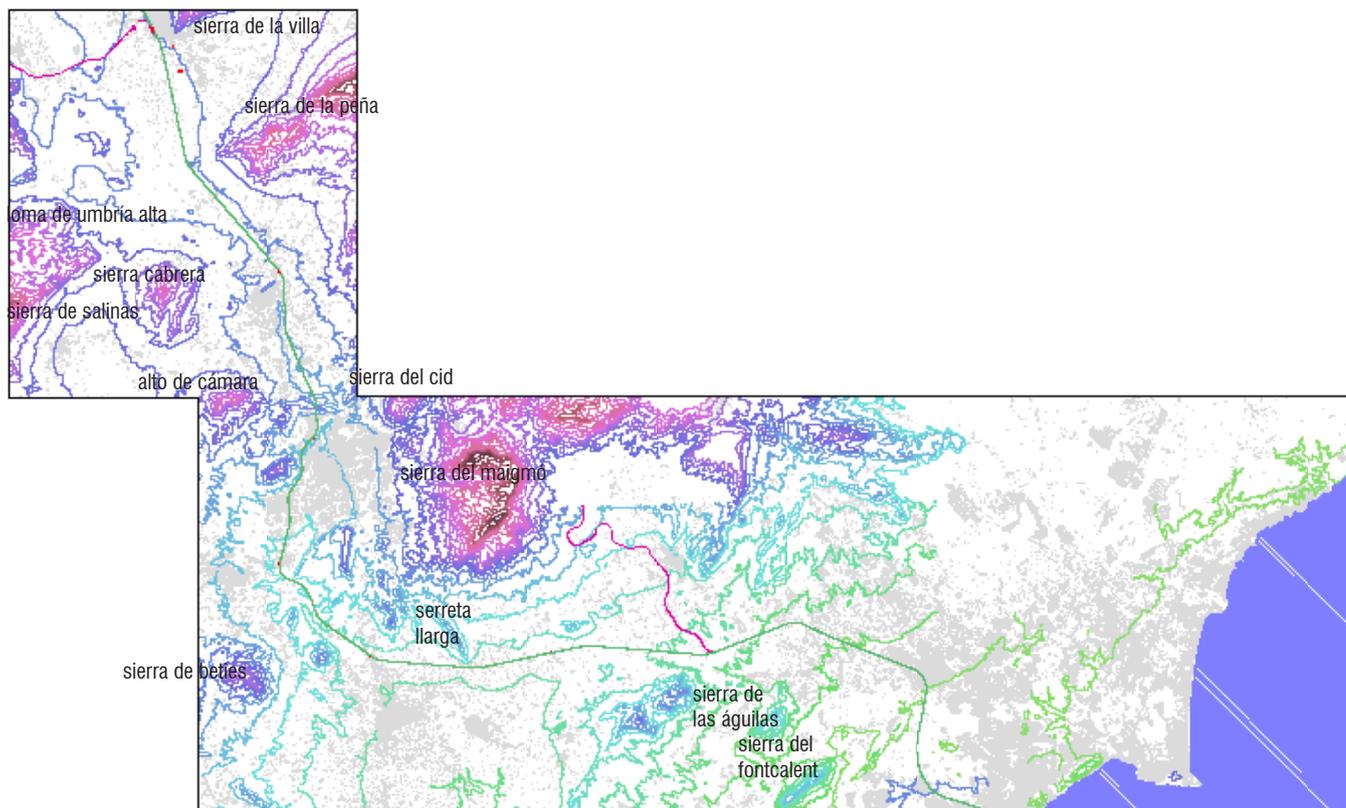


La cima del Maigmó, nevada



La Sierra del Cid desde Peñas de Marín

Imágenes cedidas por Sergio Luján Mora



VISTA GENERAL DE LAS SIERRAS MÁS IMPORTANTES CERCANAS A LA VÍA AL MEDITERRÁNEO



La Sierra del cid, al fondo



Sierra Cabrera y Alto de Cámara



La Sierra del Cid



La Sierra del Cid, al fondo

3.1.7 RED HÍDRICA

El sistema Vinalopó-Alicantí, de la Cuenca Hidrográfica del Júcar, está compuesto por los ríos Monnegre, Rambla de Rambuchar y Vinalopó y sus subcuencas litorales entre el norte de El Campello y la divisoria con la Confederación Hidrográfica del Segura. Tiene una extensión de 2.786 km².

La red hidrográfica de la zona que atraviesa la Vía al Mediterráneo está compuesta por las aguas del río Vinalopó, el agua de lagunas, pantanos y embalses de la zona, las canalizaciones de las acequias y canales y, cómo no, el agua del Mar Mediterráneo que suaviza las condiciones climáticas de toda la zona. Estos cuatro paisajes del agua presentan entornos muy diversos.

La hidrología superficial de este marco territorial viene determinada por la presencia del Río Vinalopó, el cual atraviesa las localidades de Villena, Sax, Petrer, Elda y Novelda, desviándose después hacia Elche. Su cuenca tiene una superficie de 1.692 km². Aguas abajo de Villena, el río recibe por su margen derecha los aportes de la Acequia del Rey. Debido a que la Acequia del Rey recibe los desagües de las lagunas de Villena, las Salinas de la Fortuna, las Salinas de la Redona y las Salinas de Peñalva, las aguas le aportan al Río Vinalopó una mayor salinidad. Las aguas residuales de Villena también desaguan en la Acequia del Rey. Las de Elda y Petrer directamente en el Río. Las empresas marmoleras de Monóvar y Novelda contribuyen a empeorar la calidad de las aguas.

Otros elementos importantes en la hidrología superficial son la Rambla de Rambuchar, que nace en la Serra del Ventós y desaparece en el Barranco de las Ovejas (en Alicante), el río Tarafa (entre Monforte del Cid y Aspe) que afluye al río Vinalopó, la Rambla del Salitre, en Monóvar, y el Canal de la Huerta de Alicante.



El Vinalopó a su paso por Novelda



Los pantanos y embalses de la provincia (pantano de Tibi)



El agua de las acequias y canalizaciones

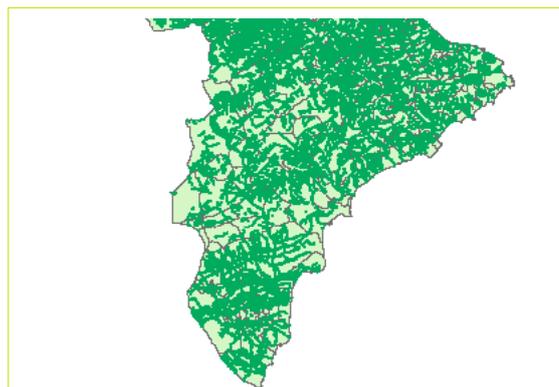


Las playas de Alicante

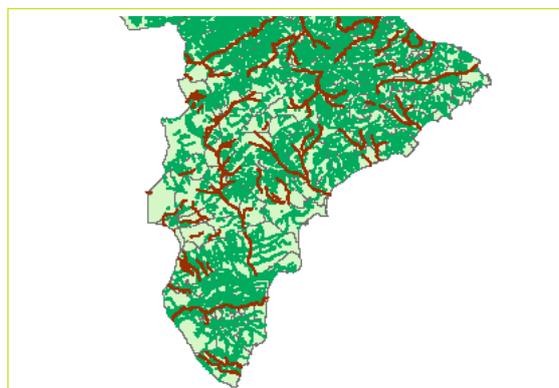
3.1.7.1 EL AGUA DEL RIO VINALOPÓ

El río Vinalopó acompaña en gran parte del trazado a la Vía al Mediterráneo. A pesar de no tratarse de un río muy caudaloso, el marjal que acompaña su recorrido es amplio y, según zonas, está considerado como zona con riesgo de inundación, lo que advierte de la posibilidad de peligro en las inmediaciones del actual río. En los últimos 500 años se han contabilizado más de 415 inundaciones entre las cuencas del Júcar y Segura (COPUT, 2002). Aunque la principal causa de las inundaciones son el régimen de precipitaciones al que está sometida la provincia de Alicante (generalmente en época otoñal y de forma torrencial), el desbordamiento del Vinalopó se produce debido sobretudo a las fuertes llenas en todos los barrancos y ramblas de los términos municipales que desembocan en él.

El río Vinalopó no desemboca en el Mar Mediterráneo. Alcanza, después de Elche una zona endorreica que hace desaparecer su cauce. Las zonas endorreicas o semiendorreicas corresponden a zonas deprimidas a las que llega la escorrentía superficial reteniéndose al no disponer de desagüe natural. Algunas veces son susceptibles de presentar lagunas o saladares. Sin embargo, cuando las condiciones litológicas e hidrológicas no son propicias para la acumulación de agua se caracterizan por una desaparición de los cauces, como es el caso. El río Vinalopó desaparece muy cerca de las Salinas de Santa Pola, pasada la ciudad de Elche.



RED HIDROGRÁFICA DE LA PROVINCIA DE ALICANTE



RIOS, RAMBLAS Y MASAS DE AGUA EN LA PROVINCIA DE ALICANTE

PLAN APROXIMADO DE LAS ACEQUIAS DE LA HUERTA DE ALICANTE (1849)



3.1.7.2 EL AGUA DE LAS PLAYAS DE ALICANTE

Otro de los atractivos de la provincia de Alicante son, obviamente, sus playas. Desde la misma playa del Postiguuet, en la ciudad de Alicante, hacia el norte: las cercanas playa de La Albufereta, Cabo de las Huertas, playa de San Joan, playa de Mutxavista hacia el y hacia el sur: la playa del saladar, playa del altet, playa de los Arenales hacia el Cabo de Santa Pola, todas ellas ofrecen a los pescadores, bañistas, paseantes y turistas un diálogo entre el mundo marino y el terrestre.

3.1.7.3 EL AGUA DE LAGUNAS Y PANTANOS

En el inventario de lagunas y humedades de la Confederación Hidrográfica del Júcar, se nombran, dentro de la zona que contempla esta investigación, como elementos a proteger las Salinas y Laguna de Villena, y el embalse de Elda.

Laguna de Las Salinas (Villena)

Las Salinas de la Laguna de Villena se encuentran a escasos metros de lo que en otro tiempo fue la Laguna de Villena. Las abundantes aguas que brotaban en toda la zona, unido a las características de la cuenca, propiciaron la existencia en el pasado de una extensa lámina de agua, cerca de la cual se extraía la sal. Hoy en día la Laguna de Salinas ha desaparecido debido a la desecación del terreno y la disminución de los caudales.

El embalse de Elda

Se encuentra en el mismo término municipal de Elda. Tiene una capacidad de 0,2 hm³ y una lámina de agua de 4 has. La presa es de gravedad, con una altura de 7 m y una longitud de coronación de 45 metros. también se le conoce por el Pantano de Elda.

El pantano de Tibi

Más alejado de la zona que recorre la Vía al Mediterráneo, en la comarca de L'Alcoià, se encuentra el Pantano de Tibi. Su referencia no es sólo por la belleza del paraje, sino por ser el pantano más antiguo de Europa (terminado en el 1594, durante el reinado de Felipe II) que aún continúa en funcionamiento.



EL PANTANO DE TIBI



EL RÍO VINALOPÓ, A SU PASO POR ELDA

3.1.7.4 EL AGUA DE LAS CANALIZACIONES ANTIGUAS- ACEQUIAS

Las canalizaciones de agua de las acequias son un sistema milenario de reparto de las aguas de regadío en los cultivos agrícolas. Todo o parte del caudal de un río se deriva en bifurcaciones que van tejiendo sobre el territorio una red de canales de conducción de agua. En la actualidad, las acequias están siendo paulatinamente tapiadas, en perjuicio de la belleza del paisaje y de la conservación del patrimonio paisajístico. Existen, sin embargo, todavía en la provincia de Alicante algunas de estas canalizaciones principales, como son la Acequia Mayor, en Monóvar, la Acequia del Rey, en Villena, el Canal de la Huerta de Alicante, el Canal del Taibilla y el Canal del Levante.



LA ACEQUIA DEL REY A SU PASO POR VILLENA

3.2 ANÁLISIS DE LA OROGRAFÍA Y ESTUDIO GEOTÉCNICO

El terreno alicantino por donde pasa el tren Madrid-Alicante es, de todo del 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. En las secciones Madrid–Aranjuez y Aranjuez–Almansa, la línea férrea Madrid-Alicante no tuvo que atravesar grandes dificultades orográficas. La meseta sur está constituida, en su mayoría, por terrenos planos. Es en el tramo Almansa-Alicante donde la construcción de la línea se enfrentaba a mayores retos constructivos, pues sobre todo a partir de Villena, el terreno comienza a descender hasta alcanzar el nivel del mar en Alicante (Villena se encuentra a 504m sobre el nivel del mar, la estación del ferrocarril en Alicante a 19m).

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 una 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, 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 fueron todas dificultades orográficas a tener en cuenta al diseñar el trazado de la ruta ferroviaria.

El trazado de la línea ferroviaria atraviesa en la provincia de Alicante la cuenca hidrográfica del río Vinalopó, en la que entra aproximadamente en el kilómetro 396 y la abandona en el kilómetro 432, pasando la divisoria entre el río Vinalopó y el barranco o rambla de las Ovejas.

En la Guía del viajero por los ferro-carriles de Madrid á Alicante y Valencia, y viceversa se describe con detenimiento las alturas y pendientes que recorría el trazado del tren:

*“De Almansa sale la línea con una altura de 705,75 metros, bajando con una ligera pendiente, y á fin de ceñirse á la configuración del terreno, sube después para ganar en el Collado de las Cazue-las, en el kilómetro 363, la altura de una divisoria entre dos afluentes del río. En este collado alcanzan los carriles una altura de 713,41 metros, siendo el punto más alto del trayecto entre Almansa y Alicante. Hasta el cruzamiento de la carretera general de Alicante, en el kilómetro 367, sigue la línea acomodándose á los pliegues del terreno, y aquí empieza una bajada continúa con pendientes que varían de 0,0055 á 0,0140, llegando al kilómetro 389, donde empiezan los tramos horizontales y las pendientes suaves, que continúan hasta el kilómetro 406, cerca de Sax. Vuelve á empezar la bajada, con inclinaciones comprendidas entre 0,010 y 0,016, y al llegar á la estación de Monóvar, en el kilómetro 417, se suavizan bastante en longitud de 1 kilómetro. Pasada la rambla de Novelda, que es el río Vinalopó, en el kilómetro siguiente aparecen nuevamente las pendientes fuertes, que cesan en el kilómetro 426, existiendo á continuación alguna ligera contrapendiente para plegarse al terreno y curzar la divisoria mencionada, kilómetro 432, por el Collado de la Hermosa, en cuyo punto más alto los carriles tienen una elevación sobre el mar de 275,38 metros. Desde este punto continúa el descenso hasta Alicante con inclinaciones que varían de 0,01 a 0,015. En la estación de esta ciudad los carriles se hallan á una altura de 19,93 metros sobre el nivel del Mediterráneo.”*²⁷

²⁷ Guía del viajero por los ferro-carriles de Madrid á Alicante y Valencia, y viceversa. Madrid, 1858. Pp. 52-53

A modo de esquema las pendientes del terreno por donde discurre el tren Madrid-Alicante en la provincia de Alicante serían las siguientes²⁸:

Población	Altura (en metros)	Kilómetro de la vía	Pendiente
Almansa	705,75		
Collado de las Cazuelas	713,41	363	
		367	0,0055 < p < 0,0140
		389	Horizontal y pendientes suaves
Villena	504		Horizontal y pendientes suaves
Sax	406		0,010 < p < 0,016
Elda	414		
Monóvar	335	417	Pendientes suaves
Novelda	290	418	Pendientes fuertes
Collado de la Hermosa	275,38	432	
Alicante	19,93		0,01 < 0,05

Con respecto a las principales estaciones de la línea Madrid-Alicante, su localización en el trazado y su altura sobre el nivel de mar se detalla en la siguiente tabla²⁹:

Estación	Kilómetro de la vía	Altura (en metros)
Madrid-Atocha	0	619
Aranjuez	49	492
Villacañas	120	663
Alcázar de San Juan	148	652
La Roda	243	703
Albacete	279	678
Chinchilla	298	826
Villar	316	930
Almansa	358	713
La Encina	376	642
Villena	396	503
Elda	414	414
Novelda	425	290
Agost	439	213
Alicante	455	17

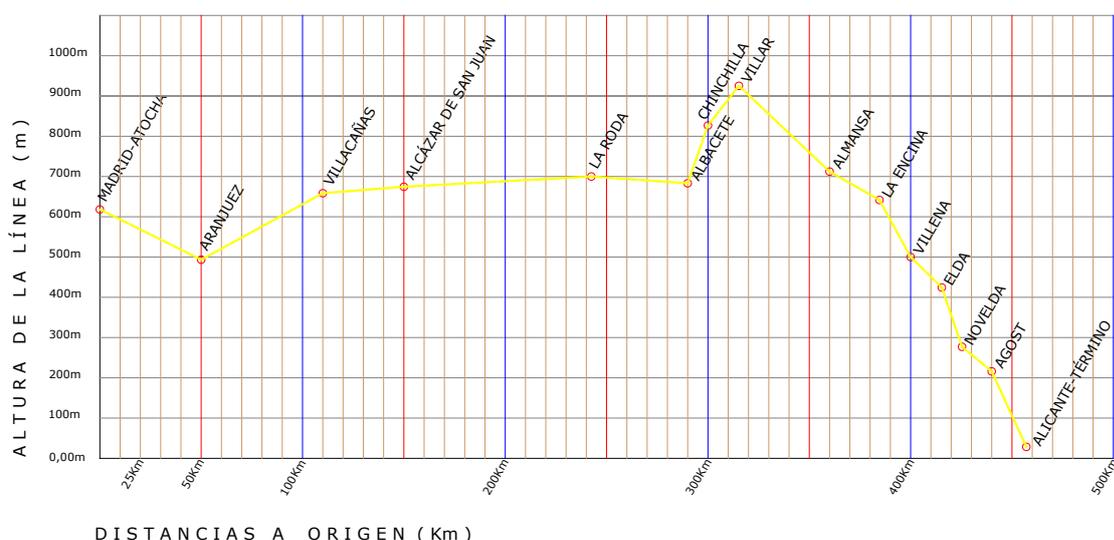
²⁸ GINER PASTOR, Juan. El ferrocarril Madrid-Alicante en el siglo XIX. 1983, Caja de Ahorros Provincial de Alicante, Alicante. Pág. 45

²⁹ Id.

El tramo comprendido entre Villena y Alicante, el tramo alicantino de la línea al Mediterráneo, tiene, en líneas generales, una topografía irregular y difícil. En este tramo se salva un desnivel de casi 500 metros, constituyendo la llegada a Alicante, “una auténtica bajada”³⁰. La línea transcurre más o menos sin grandes accidentes desde Villena hasta Sax. A partir de Elda la topografía se vuelve más abrupta. Por ello se hizo necesario, para la llegada a Elda, la construcción de un túnel de 485 metros de longitud.

Los mayores declives topográficos de la línea Madrid - Alicante los encontramos, pues, entre Elda y Monóvar, en el valle del Vinalopó. Los desmontes y terraplenes más notables son, en el kilómetro 377 el desmonte del Cerro de los Niños (de 600m de longitud y 12m de altura máxima) y el terraplen del Juncal (500m de longitud y 14m de altura máxima). En el kilómetro 388 se halla el terraplén de Angosto (500m de longitud por 12m de altura). En el kilómetro 406 se encuentra el desmonte de Sax (de 700m de longitud por 14 de altura). Antes del túnel de Elda (Kilómetro 412) existe otro gran desmonte. Antes y después del túnel hay dos grandes trincheras. El túnel tiene una longitud de 485 metros y sus carriles están, en el punto medio del túnel, a 432m sobre el nivel del mar. En ese mismo punto la montaña horadada tiene algo más de 528m sobre el nivel del mar.

Al sur de Elda, el valle se amplía pero las pendientes son acusadas, puesto que desde Elda hasta Monovar se descienden 59 metros en 16km. lo que supone una pendiente del 0,0158. En el kilómetro 413 se encuentra el terraplén de Sapo, de 16m. de altura. A partir de Monóvar y hasta la llegada a la estación de Novelda-Aspe, el valle se estrecha y son necesarias trincheras, explanaciones y terraplenes para la construcción del la vía férrea³¹. En el kilómetro 419 se encuentran los terraplenes elevadísimos de puente sobre la rambla de Novelda a los que le sigue un desmonte de 22m. de altura y 200m. de longitud. Sólo dos kilómetros más delante, en el 421 se halla el terraplén de Las Salinetas, de 17m. de altura. Por último en el kilómetro 431 y durante 2km. se desarrolla el desmonte del barranco de las Ovejas, que tiene 10m. de altura. A partir de Novelda, el trazado de la vía se aleja de la cuenca del Vinalopó y se dirige hacia el este, descendiendo más suavemente hasta la estación de Monforte. A partir de este punto vuelven a ser las pendientes pronunciadas (del orden de 0,01). Hasta la llegada a la estación de Alicante se bajan 273m. en 23km. de longitud. Para la ejecución de este trayecto en descenso son necesarios además casi continuos terraplenes y trincheras, debido a la irregularidad del terreno.



Fuente: Elaboración propia

³⁰ ABELLÁN GARCÍA, Antonvio. Los ferrocarriles del sureste. Op. cit. Pág. 34

³¹ Id.

En cuanto a un análisis geotécnico, el Valle del Vinalopó en el entorno de la vía está constituido por aluviones, terrazas de grava calcáreas y limos con niveles arcillosos y arenosos minoritarios e irregularmente intercalados, con cementación calcárea débil e irregular y permeabilidad media a baja³². Dos kilómetros y medio antes de Sax y en una extensión de un kilómetro y medio, el terreno está compuesto por arcillas rojas y margas, con agregados de yesos porosos rojos, blancos y negros. A partir de Sax la vía sigue próxima al río en terrenos por tanto aluviales y terrazas. Hay, sin embargo, a lo largo de aproximadamente un kilómetro terrenos poco permeables constituidos por margas masivas de compacidad media-baja y yesos blancos porosos.

El túnel de Elda presenta terrenos calizos de grano fino y dureza media, con margas de baja dureza y areniscas. Los taludes son estables, pero el túnel tiene cierta peligrosidad en el drenaje por manifestar también yesos porosos rojos que forman una gran trinchera en la salida del túnel.

A partir de Elda y hasta Monóvar, el valle está formado por conglomerados rojizos y limos y arenas limosas y areniscas. Posteriormente se pasa a gravas calcáreas y matriz arcillo-limosa, con cementación calcárea, deleznales y de permeabilidad elevada.

Desde la estación de Monóvar la vía continúa atravesando terrenos aluviales formados en el valle del río Vinalopó. Hasta Novelda aparecen de nuevo yesos porosos rojos, blancos y negros con problemas de drenaje. Estos yesos se repiten entre Novelda y la Estació de San Vicent del Raspeig, en un tramo aproximado de dos kilómetros con los mismos problemas de drenaje acusados por una topografía complicada. Desde San Vicent hasta Alicante la mayoría de los terrenos están constituidos por aluviones y coluviones.

3.3 ESTUDIO DEL PAISAJE VISUAL

A lo largo de los casi 80Km de vías que constituyen el tramo Villena-Alicante de la línea al Mediterráneo, el paisaje es cambiante. En este estudio tratamos de delimitar las distintas unidades de paisaje que conforman el recorrido del tren, entendido éste no sólo como paisaje visual o disfrute del sentido de la vista, sino como un paisaje percibido por los cinco sentidos. Cuando la vía al Mediterráneo atraviese una zona fresca, cercana a un río, tendrá un tratamiento distinto a cuando atraviese un área de extrema sequedad, como la existente cerca de las canteras alicantinas. Así mismo los frutales y cultivos hortícolas delimitan zonas de “paisaje olfativo” y los bosques de disfrute auditivo.

En esencia, el estudio trata de descubrir la personalidad del paisaje alicantino a través del recorrido por sus senderos. El proceso metodológico a seguir consiste en saber extraer la esencia de su paisaje, en identificar los elementos de mayor valor cultural, paisajístico y patrimonial y en estudiar y diferenciar su estructura y las unidades visuales que lo constituyen.

³² Datos geológicos extruidos de: ABELLÁN GARCÍA, Antonvio. Los ferrocarriles del sureste. Op. cit. Pág. 36

3.3.1 UNIDADES DE PAISAJE

Como conclusión del análisis, se divide el recorrido en unidades de paisaje. Las unidades de paisaje son zonas identificables por poseer características semejantes, pueden al mismo tiempo ayudarnos a identificar la naturaleza de los tramos a recorrer. No olvidemos que la Vía al Mediterráneo está planteada para el uso recreativo y lúdico. Son por tanto estas unidades de paisaje las que marcarán las pautas de los descansos, las zonas destinadas a alquiler de bicicletas, los tramos con mayor pendiente, etc. Son “trozos de paisaje” que pueden recorrerse de forma independiente y cosntiuyen, por su propia naturaleza, sectores distintos dentro del conjunto del recorrido.

	<p>1. Villena y su huerta – campos y castillo</p>
	<p>2. El recuerdo de una aldea: Colonia de Santa Eulalia y alrededores</p>
	<p>3. Camino Viejo a Sax – de frente hacia el castillo</p>
	<p>4. El Vinalopó entre Sax y el túnel de Elda – a caballo entre el río y el ferrocarril</p>
	<p>5. Llegada a Elda y casco urbano</p>
	<p>6. Paseo verde por el Vinalopó entre Elda y Monóvar</p>



7. **Bordeando el río hacia Novelda**



8. **Subida al castillo de la Mola, Novelda**



9. **Amplio cauce del Vinalopó hacia el casco urbano de Novelda**



10. **Subida por pueblos del pasado hacia La Estació Novelda-Aspe**



11. **Entre dos trenes: llegada a la Estación de Monforte del Cid**



12. **Sendero hacia Agost**



13. Vía Verde del Maigmó y Apeadero de Agost



14. Un Refugio a la sombra: Urbanizaciones de L'Albatera



15. Caminos terrosos: de L'albatera a San Vicent del Raspeig



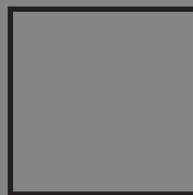
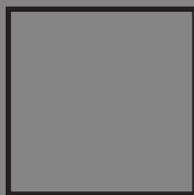
16. Casco urbano de San Vicent del Raspeig



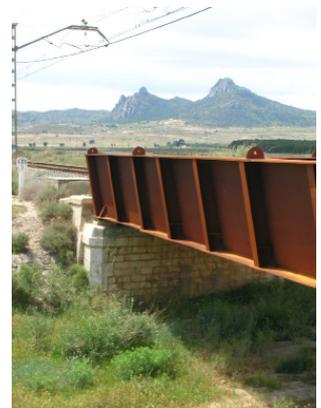
17. La huerta de San Vicent del Raspeig y rambla de Rambuchar



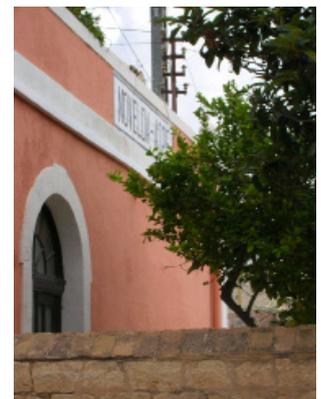
18. Playas de Alicante



ESTUDIO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO ALICANTINO



**PATRIMONIO
FERROVIARIO
ALICANTINO**



4 ESTUDIO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO ALICANTINO

El ingeniero Agustín Elcoro Bercívar realizó en 1852 el proyecto de las estaciones de ferrocarril entre Almansa y Alicante. Entre Almansa y Alicante, Elcoro Bercívar proyectó para esta línea seis estaciones intermedias y una estación término, en total, siete estaciones originalmente: Caudete (en Albacete), Villena, Sax, Elda, Novelda, San Vicente 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 son de tercer orden.

Entre los años 1857 y 1858 fueron construidas las primeras estaciones intermedias del ferrocarril. Estas fueron las de San Vicente, 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. En este estudio del patrimonio ferroviario hemos incluido además la actual estación de Monforte del Cid, por pertenecer a la actual línea del ferrocarril Madrid-Alicante y por ser también un posible lugar de visita del senderista.



LA ARQUITECTURA

En la memoria del proyecto de Elcoro Bercívar, presentada por J. Gómez en 1853³³, se indica que la arquitectura de las estaciones de ferrocarril entre Almansa y Alicante atiende 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”

Las estaciones de la Línea Madrid-Alicante, son en su mayoría esquemas rectangulares sobre los que asientan cubiertas de teja árabe a cuatro aguas. De volúmenes sencillos, tienen una composición de macizos y huecos sencilla, rítmica y homogénea. La entrada se sitúa en el eje axial del edificio, generando una composición clásica de simetría central en las fachadas. En términos generales, podemos destacar en todas ellas una reconocible homogeneidad formal en su composición de volúmenes, huecos y distribución interior, de sencilla armonía. Los vanos de huecos y ventanas



³³ A.G.A. leg. 11892. Sobre las estaciones del fc. Alicante-Almansa. 1853. 30 de abril de 1853

están resueltos mediante arcos de medio punto aludiendo a un lenguaje de composición clasicista. Las fachadas están enmarcadas por pilastras en las esquinas y unas sobresalientes cornisas.

En la actualidad, las fachadas de las diferentes estaciones presentan revoco de tonos coloridos, en el caso de Sax, Novelda-Aspe, Monforte del Cid, una fachada de ladrillo cara vista, en el caso de la estación de Villena, o una fachada a base de piedra decorativa en forma de panal (Apeadero de Agost). Los huecos de las fachadas son rodeados por cercos en tonos naturales (Agost) 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 á 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”.*³⁴

LA UBICACIÓN

La ubicación de las estaciones es un rasgo determinante en el desarrollo territorial de los alrededores de las ya citadas poblaciones. Ya en la memoria del proyecto de las estaciones, de 1853, Elcoro Berecibar citaba que era de gran importancia la relación que habían de tener las diferentes poblaciones y sus territorios más o menos próximos a las vías con las estaciones de ferrocarril:

“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 el desarrollo de ésta”

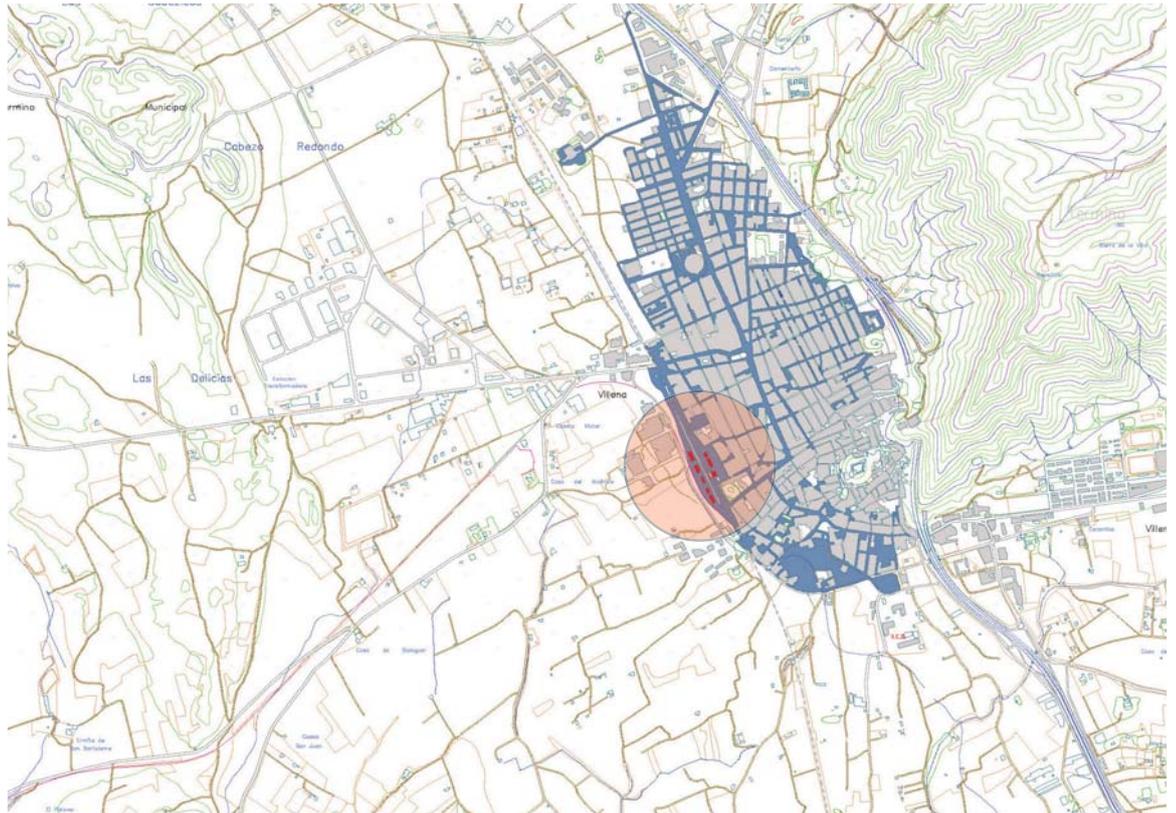
La situación de la estación de tren determinaría una mayor afluencia de población hacia ésta y, como consecuencia, una mayor importancia de las redes de caminos cercanas. Como lugar de comunicación terrestre y cruces de transporte de bienes y personas, las estaciones del ferrocarril Madrid-Alicante estaban destinadas a atraer a la población comercial con el consiguiente desarrollo del núcleo urbano en esa dirección. Además la localización de las estaciones debía adecuarse a un trazado continuo y de suaves curvas y pendientes del trazado ferroviario. La localización de las estaciones fue, por tanto, una sucesión de decisiones tomadas desde una perspectiva territorial y urbanística, como nexos de comunicación que focalizarían la dirección del crecimiento urbano y que facilitarían la actividad comercial y agrícola de la zona.

La estación de Villena se encuentra en la actualidad situada dentro del su área urbana. Inicialmente, se encontraba en las afueras del núcleo urbano, pero muy próxima a ésta. Esta cercanía es una excepción en la general ubicación de las estaciones respecto a los núcleos urbanos que sirve. La decisión de situar la estación tan próximo a su casco urbano se debe, no sólo a la planicie de los terrenos de Villena y alrededores, sino a la situación estratégica de la población de Villena, como cruce de caminos norte-sur, este-oeste. En un principio se pensó situar la estación en los terrenos del Convento de San Francisco, idea que se rechazó debido a la insuficiente anchura del espacio cercado por el propio edificio del convento, la acequia real y un camino rural muy transitado³⁶.

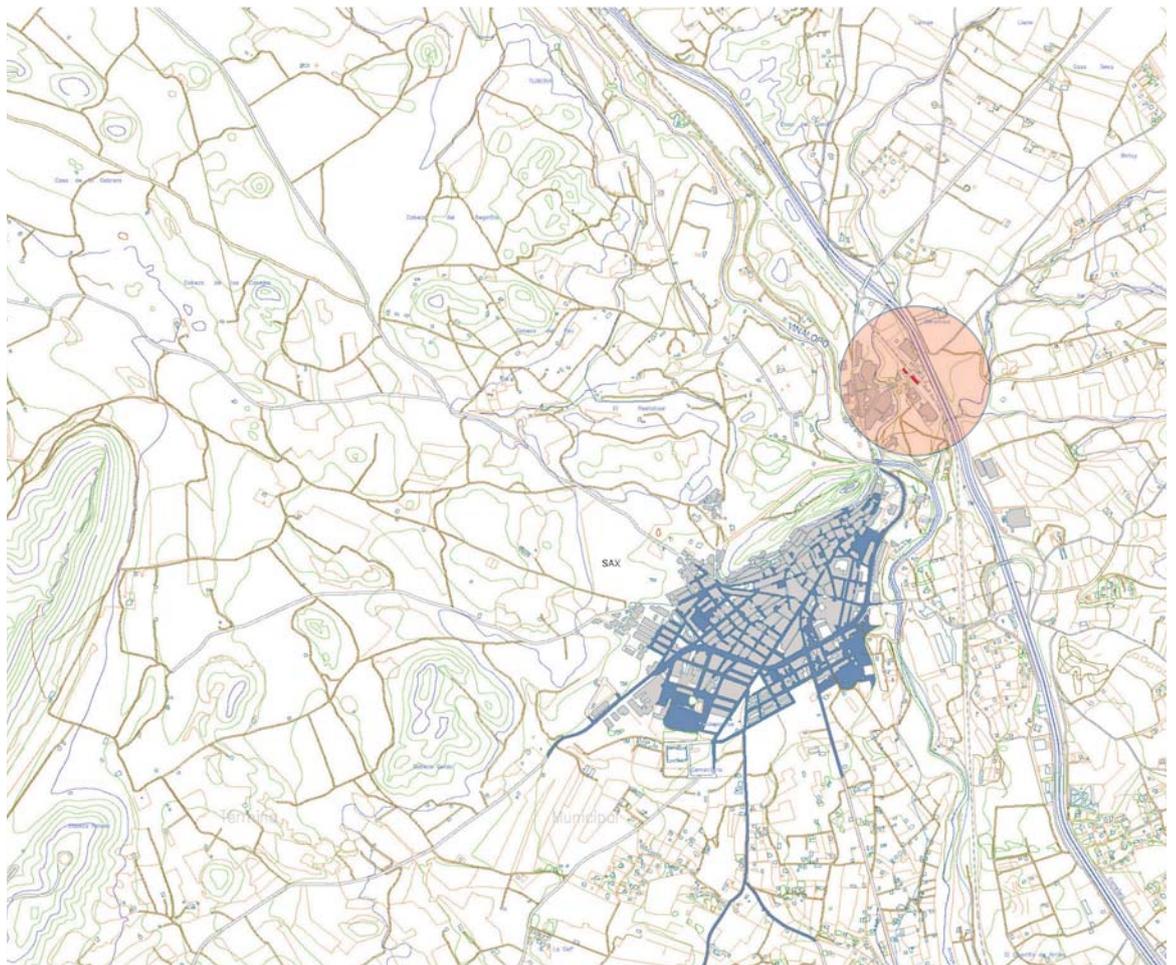
³⁴ Guía del viajero por los ferro-carriles de Madrid á Alicante y Valencia, y viceversa. Op. cit. Pág. 59

³⁵ Id.

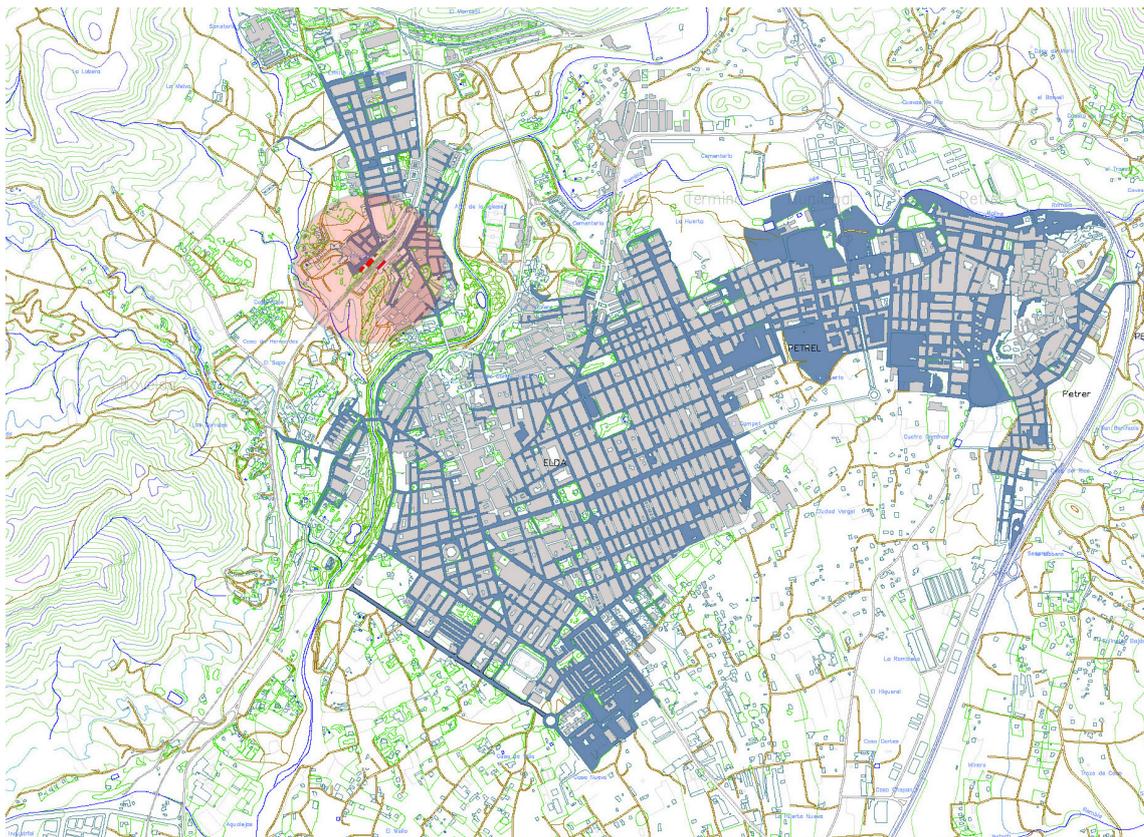
³⁶ A.G.A. leg. 11892. Sobre las estaciones del fc. Alicante-Almansa. 1853. 30 de abril de 1853



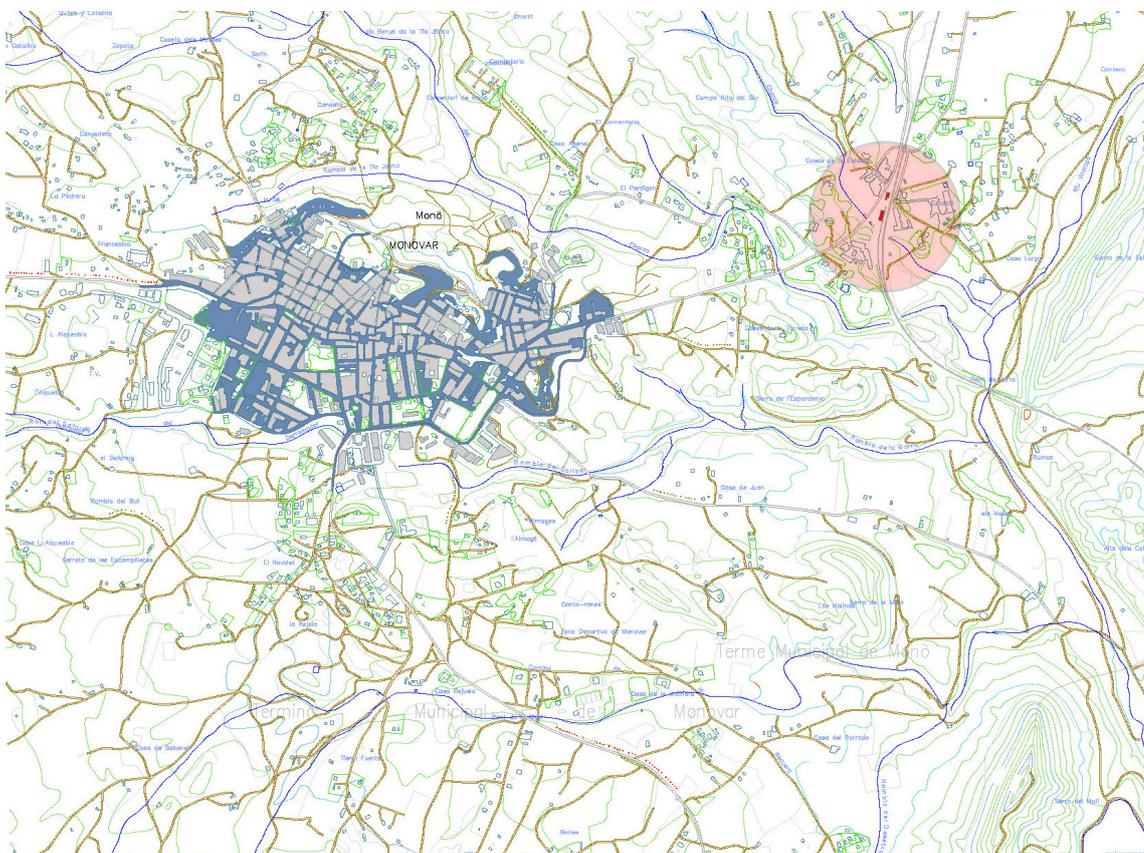
NÚCLEO URBANO ACTUAL DE VILLENA Y SITUACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL



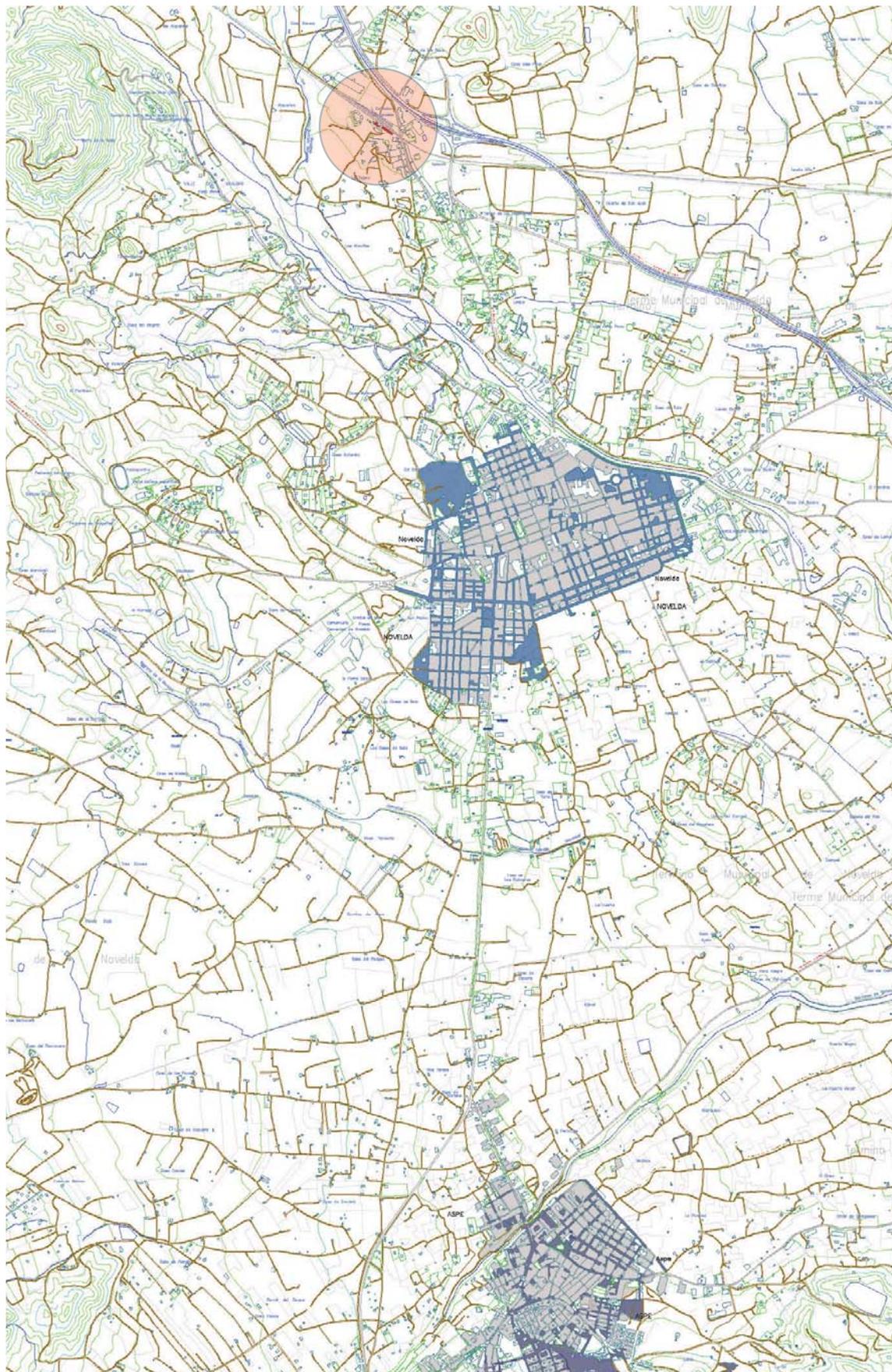
NÚCLEO URBANO ACTUAL DE SAX Y SITUACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL



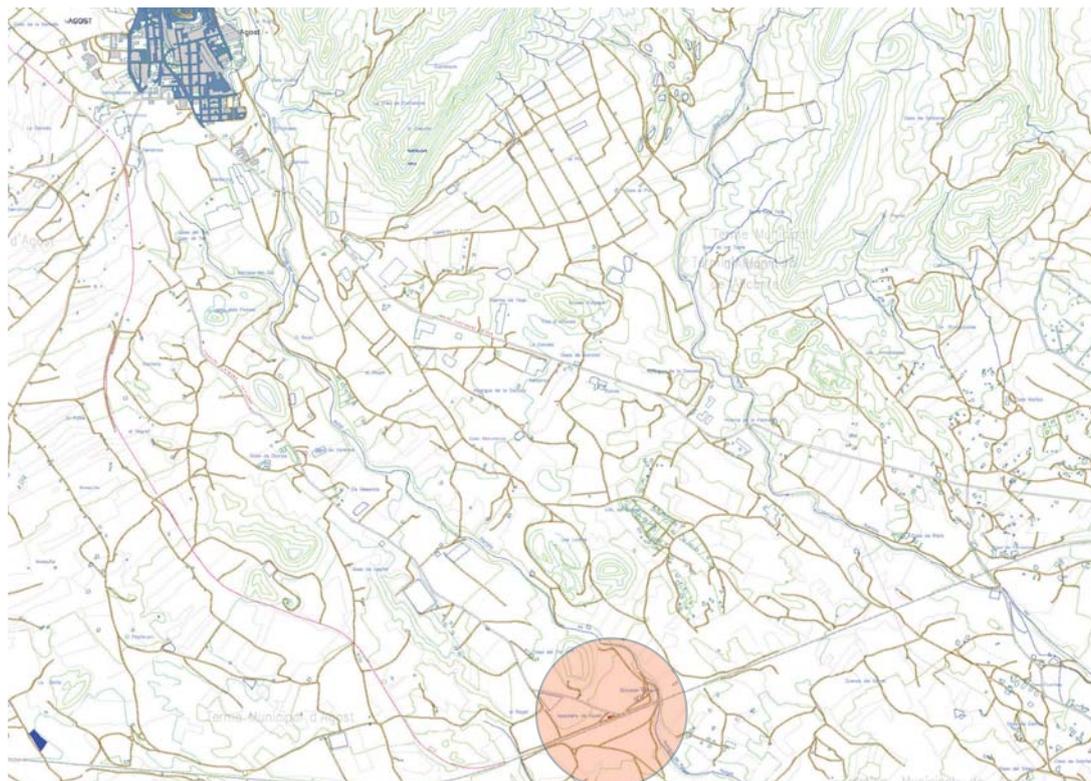
NÚCLEOS URBANOS ACTUALES DE ELDA Y PETRER Y SITUACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL



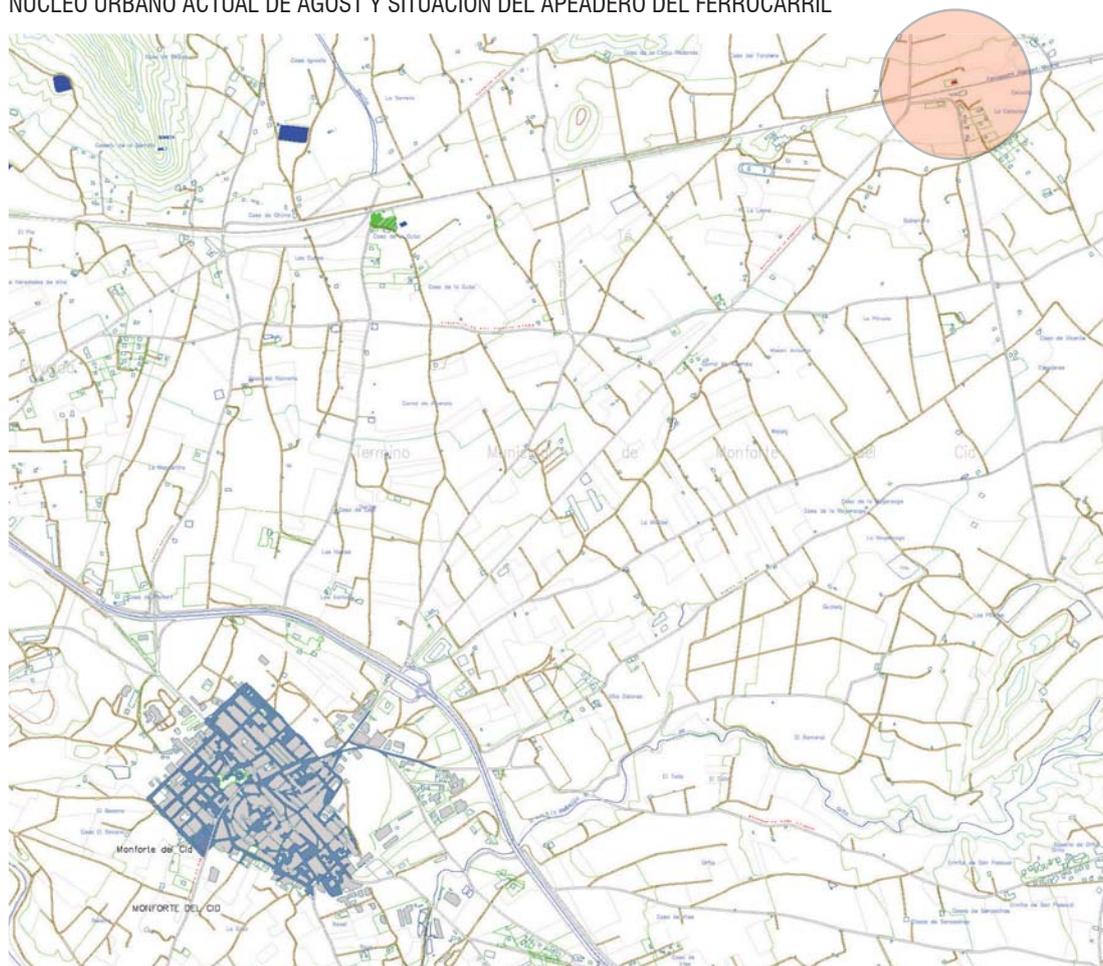
NÚCLEO URBANO ACTUAL DE MONÓVAR Y SITUACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL



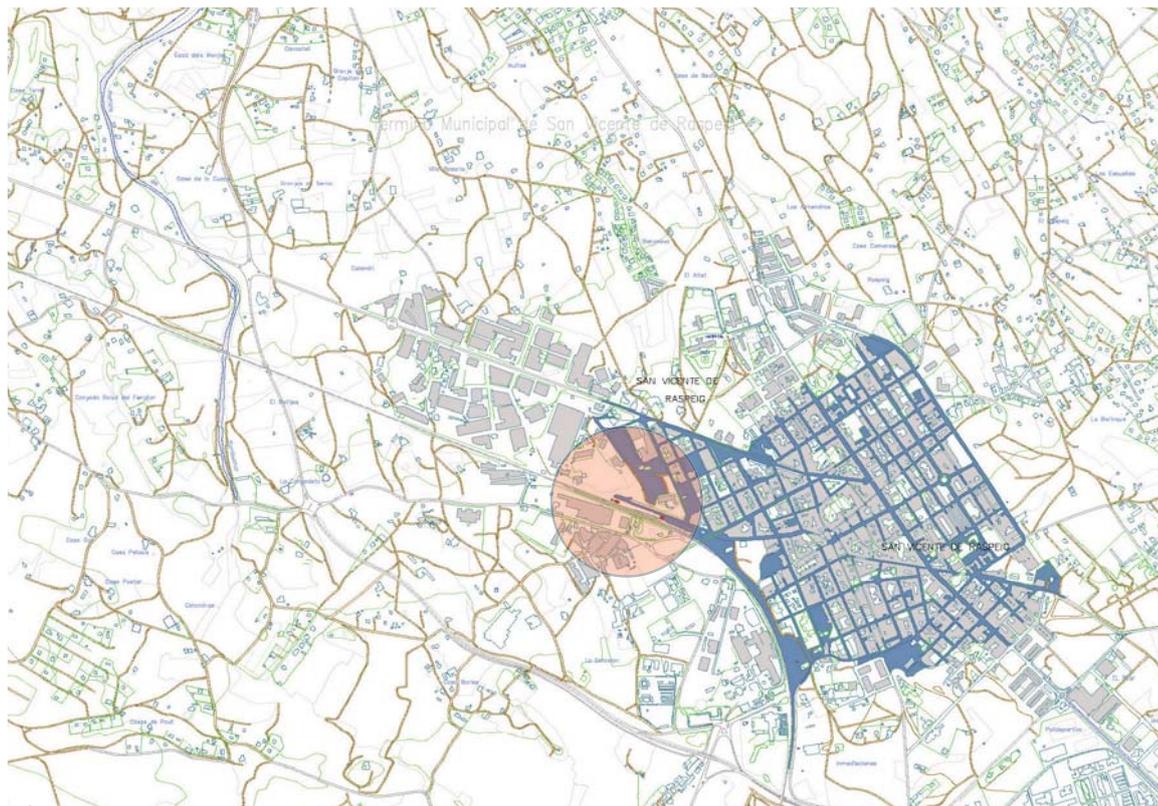
NÚCLEOS URBANOS ACTUALES DE NOVELDA Y ASPE Y SITUACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL



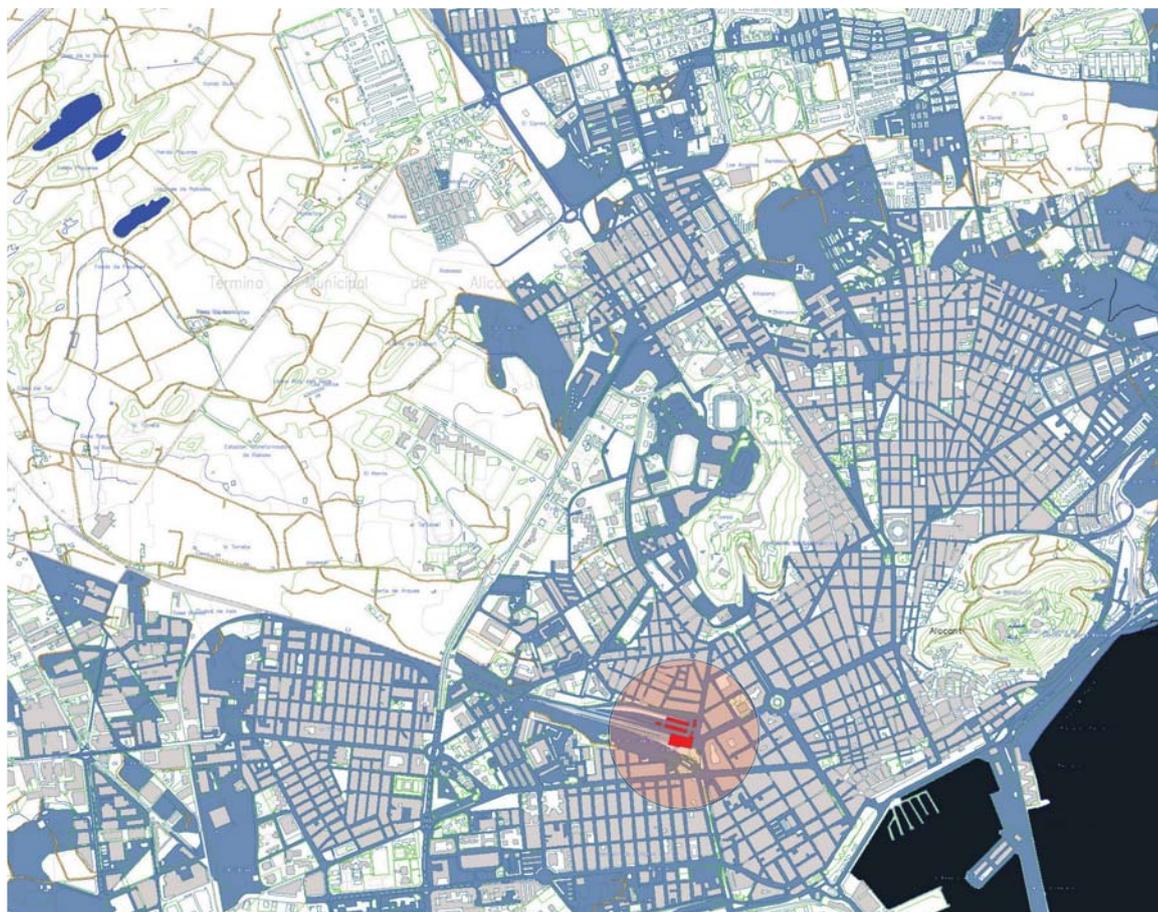
NÚCLEO URBANO ACTUAL DE AGOST Y SITUACIÓN DEL APEADERO DEL FERROCARRIL



NÚCLEO URBANO ACTUAL DE MONFORTE DEL CID Y SITUACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL



NÚCLEO URBANO ACTUAL DE SAN VICENTE DEL RASPEIG Y SITUACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL



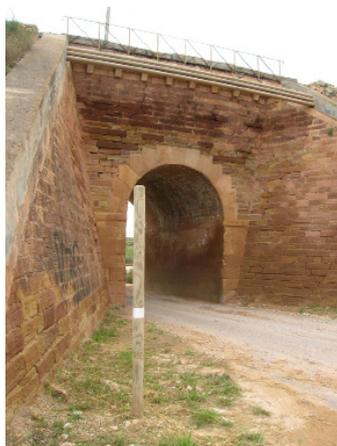
NÚCLEO URBANO ACTUAL DE ALICANTE Y SITUACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

Las estaciones de la Línea al Mediterráneo se dispusieron a un cierta distancia de las poblaciones a las que servían -incluso en Alicante, cuya estación originalmente estaba situada extramuros de la ciudad- llegando incluso a satisfacer a dos poblaciones distantes mediante una única estación. Tal es el caso de la estación Novelda (daba servicio también a Monforte del Cid) y Elda (daba servicio también a Monóvar). Actualmente, las estaciones de Villena, Sax, Elda, San Vicent del Raspeig y Alicante están incluidas dentro del área urbana de la población a la que sirven.

A parte de algunas pintadas sobre la fachada, la mayoría de las estaciones mencionadas mantienen un estado de conservación aceptable. Es sobre todo el desuso y el abandono de aquellas en las que ha dejado de parar el tren el motivo que puede provocar un deterioro más acelerado de estos inmuebles. La vegetación silvestre que crece en los alrededores (como ocurre en la Estación de Sax o en la de Monforte del Cid) debería ser vigilada y cuidada con regularidad.

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 ha continuación sólo indicaremos por haber sido ya estudiados en profundidad³⁷:

Puente del Regajo	Kilómetro 397	6m. de luz	Caudete (Albacete)
Puente de Angosto	Kilómetro 385	9m. de luz	Caudete (Albacete)
Puente de la Algueña	Kilómetro 401	11,12m. de luz	Villena
Puente del Portugués	Kilómetro 406		Sax
Puente de la Rambla de los Canales	Kilómetro 408	6m. de luz	Sax
Puente sobre el río Vinalopó	Kilómetro 412		Elda
Puente de la Rambla de Novelda	Kilómetro 419	30m. de luz	Monóvar
Puente de las Salinetas	Kilómetro 421	8m. de luz	Monóvar
Puente sobre la Rambla del Plá	Kilómetro 427	6m. de luz	Novelda
Puente del Salt de Sillot	Kilómetro 438	7m. de luz	Agost
Puente de Verdegas	Kilómetro 440	5m. de luz	Agost
Puente de la Cañada	Kilómetro 443		S.V. del Raspeig



izq. Puente del Salt de Sillot (Agost)
 dcha. Puente sobre la Rambla del Plá (Novelda)

³⁷ AGUILAR CIVERA, Inmaculada. "LAS PRIMERAS LÍNEAS FÉRREAS ALICANTINAS Y SUS PRIMITIVAS "OBRAS DE FÁBRICA" Informe Técnico. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV 2008



Puente de Verdegas (Agost)



Puente de las Salinetas (Monóvar)



Puente de la Rambla de Novelda (Monóvar)



Puente de la Algueña (Villena)



Puente sobre el Río Vinalopó (Elda)



Puente sobre la Rambla de los Canales (Sax)



Puente del Portugués (Sax)

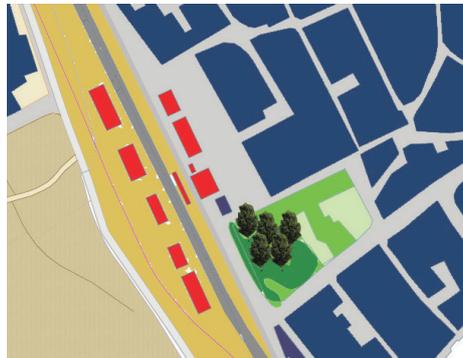


Puente de la Rambla de Novelda (Monóvar)

La necesidad de economía de medios que requería la construcción de una obra de tan gran envergadura como fue la línea Madrid-Alicante, unido a los adelantos de la industrialización, con las múltiples ventajas que llevaba consigo (disminución de costes, aumento del control, de la previsión, y del tiempo de construcción) produjo que se estandarizara un modelo de proyecto para las estaciones de 1º, 2ª, 3º y 4ª 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.

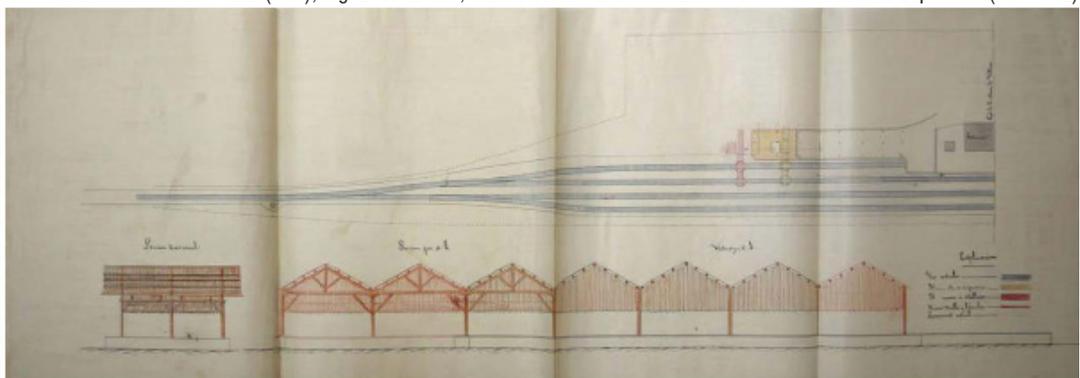
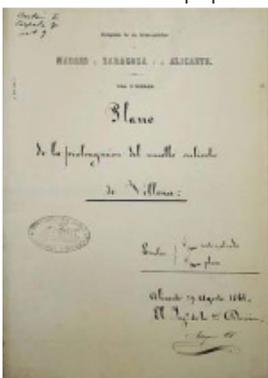
4.1 ESTACIÓN DE VILLENA

Se mantiene en importancia y frecuencia a su paso por Villena la línea Madrid-Alicante. Con excepción de las naves situadas en la parte opuesta a la propia estación, las cuales están abandonadas, el estado de conservación del edificio es bueno. La estación ha sido totalmente remodelada, perdiendo su carácter original. El edificio, de ladrillo visto rojizo y revoco claro, posee una bonita marquesina de hierro y metal para proteger a los usuarios del sol y la lluvia. Mantiene en fachada el reloj antiguo. Frente al edificio de pasajeros, al otro lado de las vías, hay espacio suficiente para poder crear una zona de descanso y un centro de interpretación. La rehabilitación de las naves situadas en esta área sería necesario para mejorar la imagen global de la estación.



Estación de Villena

Plano propiedad del Archivo Histórico Ferroviario (AHF), Sig. B-0042-005, Museo del Ferrocarril-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (MFM-FFE)



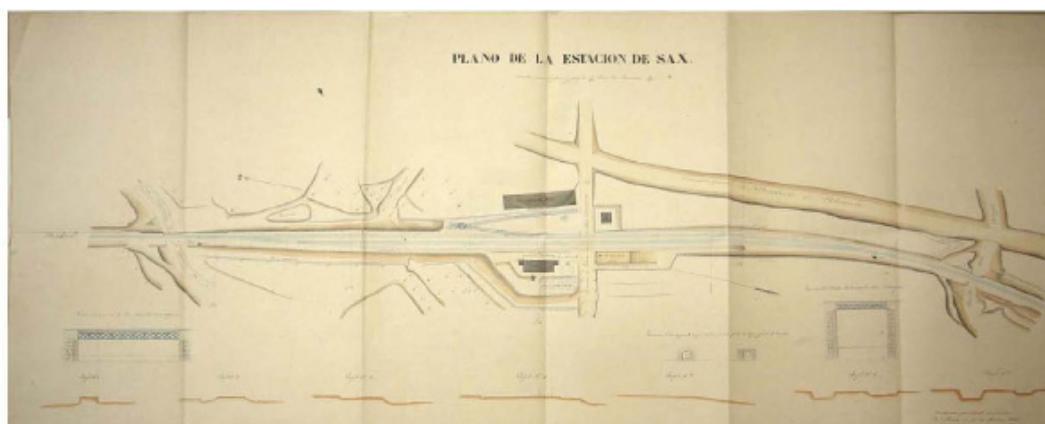
4.2 ESTACIÓN DE SAX

Aunque alejada del centro histórico de Sax, la visita a la antigua estación de ferrocarril no defrauda al viandante. Enclavada en una pequeña elevación junto a un polígono industrial, la escalinata de entrada la dota de un acercamiento señorial y de una entrada de elegante corte clásico.

Formado por un pequeño volumen central de tan sólo tres vanos, las proporciones de la estación y el delicado jardín de la estación la hace aparecer como un lugar del recuerdo y del descanso. Pintada en color crema, un zócalo blando recorre el perímetro del volumen. El muro de fachada conserva unos apliques decorativos en la línea de cornisa y la inscripción cerámica con el nombre de la estación.

Uno de los vanos de la fachada principal ha sido tapiado, perdiendo la simetría compositiva característica de las estaciones de la línea. En una intervención de restauración, sería necesario devolverlo a su estado original.

La bonita escalinata transporta al visitante desde la pequeña plazoleta frente a la estación, actualmente utilizado como aparcamiento, al espacio ajardinado de la parte posterior de la estación de Sax, desde donde se divisa el Castillo de Sax. Este agradable jardín posee varios árboles frutales. En la parte delantera también tiene dos árboles más.



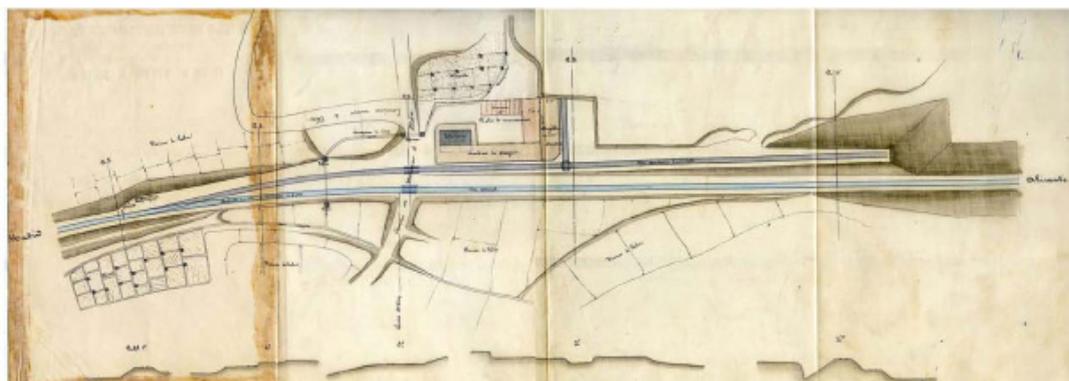
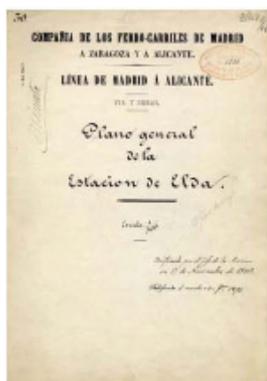
Estación de Sax

4.3 ESTACIÓN DE ELDA-PETRER

La estación original de Elda proviene del mismo proyecto que las estaciones de Sax y de San Vicente. Como estación de tercera clase, su volúmen era sencillo, sin alardes arquitectónicos, y pequeño, con únicamente tres vanos en fachada. Era una estación funcional, con un cuerpo central de dos plantas, dos volúmenes laterales adosados de menor altura y cubierta de teja árabe a cuatro aguas.

En la actualidad la estación es mucho mayor ya que da servicio al núcleo poblacional Elda-Petrer. En sus exteriores hay un parque urbano y zona de aparcamiento. Al otro lado de las vías, respecto a donde se sitúa la estación, hay un almacén de servicios en desuso.

Desde este lugar se puede recorrer a pie, marchando en dirección paralelas a las vías del tren hacia Alicante, hacia la parte baja de la población.



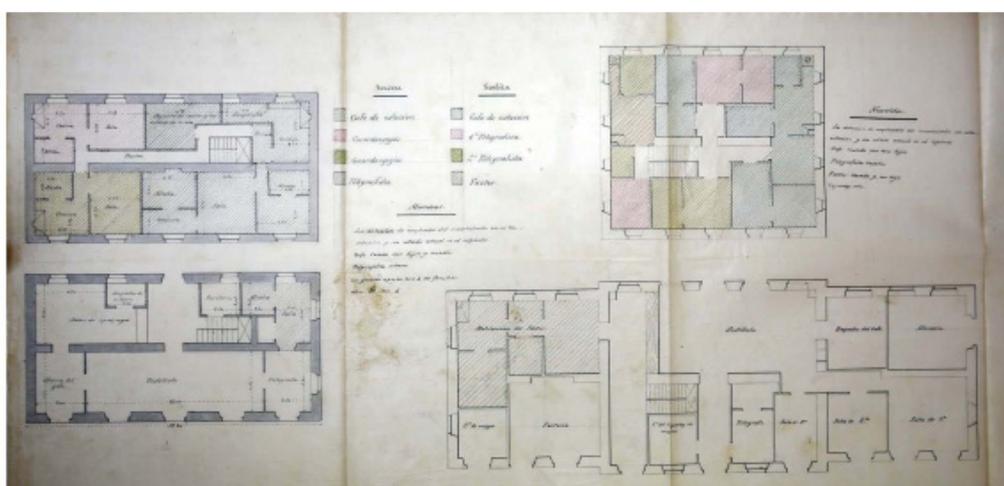
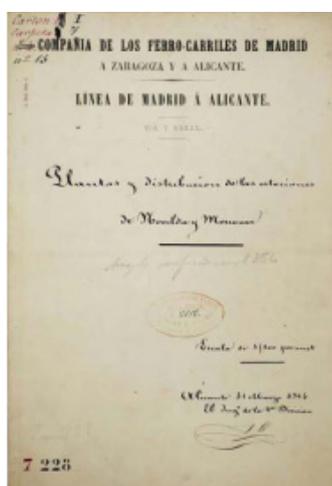
Estación de Elda
Plano propiedad del AHF, Sig. B-0047-002, MFM-FFE

4.4 ESTACIÓN DE MONÓVAR-PINOSO

De gran sencillez, esta estación tampoco está descrita en el proyecto de Elcoro Berecibar. El cuerpo central tiene cinco vanos, como las estaciones de segunda clase. Sin embargo, los dos cuerpos laterales desaparecen. También desaparece el arco de medio punto de los vanos, apareciendo todos los dinteles rectos, pero se mantiene una composición clásica de eje axial. La cubierta pasa a ser de cuatro aguas a dos, simplificando su construcción.

La estación de Monóvar-Pinoso tiene un pequeño espacio de acceso desde la carretera Elda-Monóvar y dos árboles en su explanada principal. Mantiene la composición de colores: crema sobre blancos, el zócalo y los cercos de los vanos.

A excepción de las pintadas en su fachada, el estado de conservación del edificio es bueno.



Distribución de las plantas de las estaciones de Novelda y Monóvar
Plano propiedad del AHF, Sig. B-0042-005, MFM-FFE



4.5 ESTACIÓN DE NOVELDA-ASPE

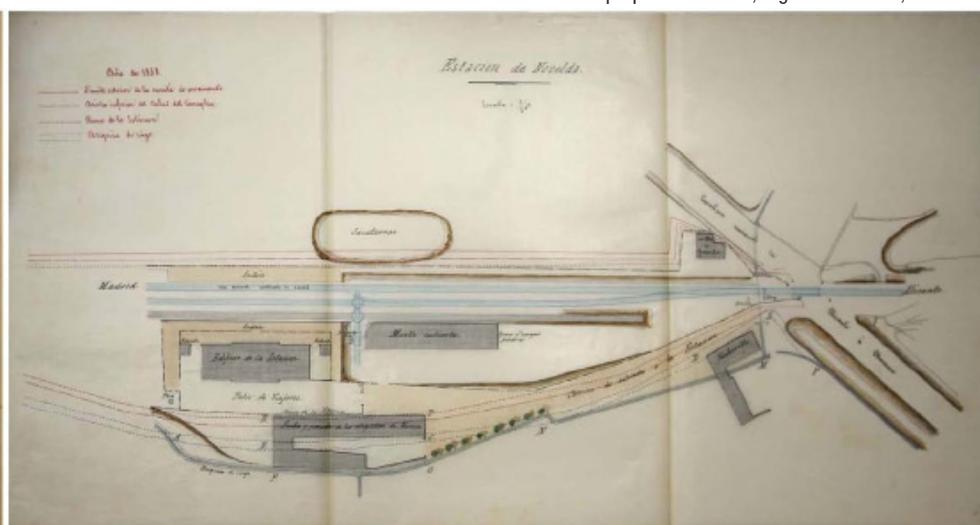
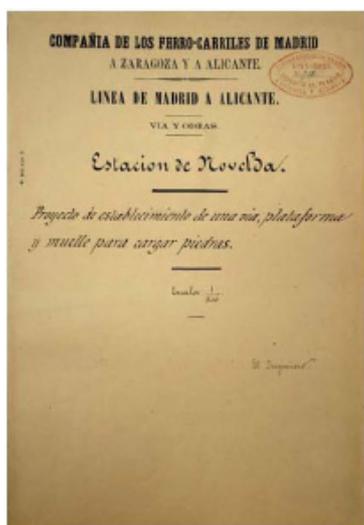
Estación de segunda clase, se diferencia de las anteriores sobre todo en el tamaño de los tres volúmenes y en el consiguiente aumento del número de vanos (cinco en el cuerpo central, tres en los laterales). Con respecto a las estaciones de tercera clase, se mantiene el esquema de composición simétrica, con un cuerpo central de dos alturas y dos cuerpos laterales de una altura, esta vez con cubierta plana. El frente posee una marquesina metálica para resguardarse del sol y de la lluvia.

La zona de acercamiento a la estación está flanqueada por una nave-almacén, de servicios del ferrocarril. Se accede a la estación lateralmente, en la fachada que queda vista desde este punto, se mantiene en cerámica vidriada la placa con el nombre de la estación.

En origen se dispuso un patio de viajeros al aire libre en la fachada posterior de la estación, hoy en día convertida en calle. Precisamente en esta calle, donde hoy existen varias viviendas, tenía la estación otro cuerpo destinado a los servicios del ferrocarril.

El zócalo de la estación ha sido pintado de granate oscuro y ha desaparecido -tapiado- uno de los cinco vanos del cuerpo central. cabría recuperar la simetría del volumen y la imagen exterior de la estación original.

Estación de Novelda
Plano propiedad del AHF, Sig. B-0042-005, MFM-FFE



4.6 ESTACIÓN DE MONFORTE DEL CID

Aunque esta estación no se encuentra descrita en el proyecto redactado por el ingeniero Elcoro Bencibar, corresponde a la tipología de estación de tercera clase: De nuevo, un volúmen central de dos plantas, con tres vanos con arcos de medifo punto en planta baja y primera, está acompañado por dos volúmenes menores laterales con una composición en fachada semejante. También de color crema y blanco, como la estación de Sax y la de Novelda-Aspe, tiene pilastras blancas diferenciando los volúmenes y cubierta de teja árabe a cuatro aguas.

Debido seguramente a necesidades funcionales de la estación, se han sustituido los dos huecos de ventana del volúmen lateral derecho por apertura de puertas respetando la forma de los arcos de medio punto. Con este gesto se ha perdido, sin embargo, la composición clásica original de la fachada, que debería ser recuperada en una intervención de restauración.

Al cuerpo general de la estación, se le ha adosado una pequeña vivienda en planta baja con varios añadidos y un corral con animales y vegetación floral.

Una de las mayores virtudes de la Estación de Monforte del Cid es el gran patio lateral que presenta, con grandes árboles que dan sombra y un lugar susceptible de ser transformado en lugar de recreo para los ciudadanos. En la fachada frontal existe un pino de grandes magnitudes que también da sombra a quien espera el tren.



Estación de Monforte del Cid



4.7 APEADERO DE AGOST

Realizado en la segunda etapa de la construcción de las estaciones del ferrocarril Madrid-Alicante, su aspecto destaca por la extrema sencillez de su composición. El apeadero consta de un único volumen de planta cuadrangular, cubierta a dos aguas y composición sobre eje axial.

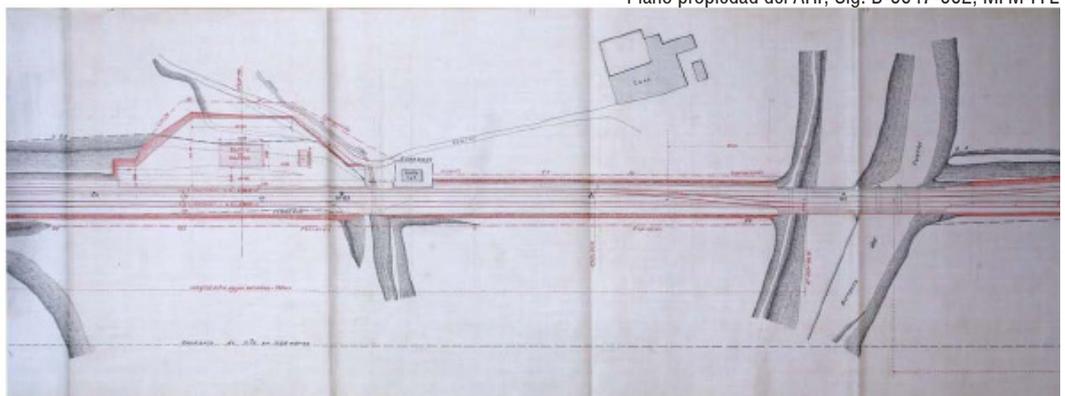
La fachada posterior presenta cinco vanos de arco rebajado que se repiten en la planta superior. Las pilastras que enmarcan las fachadas son de aplacado de piedra. La fachada se compuso mediante un aplacado decorativo en forma de panal de abeja. Actualmente se mantienen colores tierra.

La fachada principal presenta todos los vanos de planta baja tapiados, consecuencia del abandono de esta estación. A pesar de dar la entrada a la Vía Verde del Maigmo, con un semipatio posterior, su estado de conservación es malo y requiere de intervención urgente, que la dignifique.



Apeadero de Agost

Plano propiedad del AHF, Sig. B-0047-002, MFM-FFE



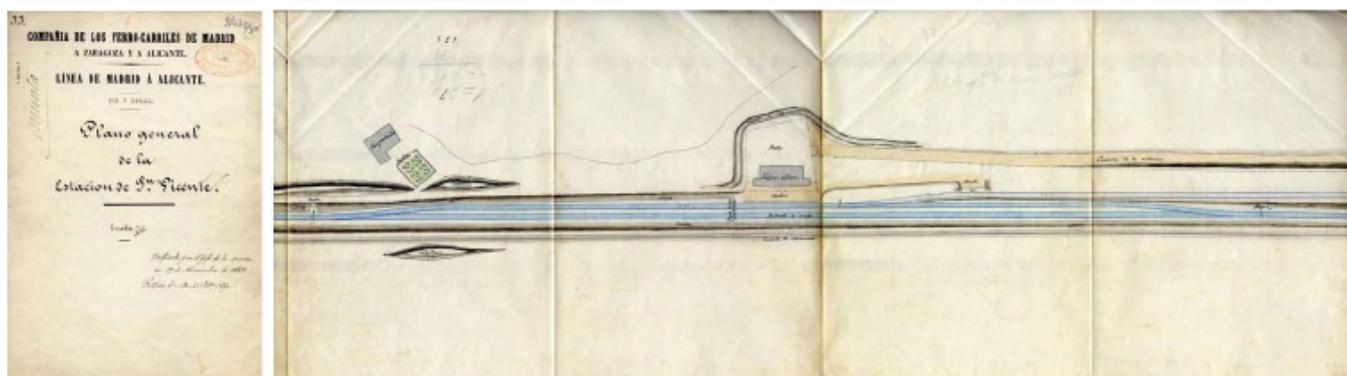
4.8 ESTACIÓN DE SAN VICENTE DEL RASPEIG

La única estación pintada de blanco en la actualidad. Sobre ese fondo sin cambios de colores, resaltan las letras también en blanco con el nombre de la estación. Mantiene la composición de una estación de tercera clase, con sus tres volúmenes, dos menores laterales y uno mayor central. Los vanos de la parte alta no presentan, sin embargo el arco de medio punto o rebajado de las otras estaciones, sino un dintel recto. Como ocurrió en la estación de Sax, las terrazas de los cuerpos laterales en proyecto fueron sustituidas por cubiertas a tres aguas.

Su estado de conservación es malo debido al abandono producido por la sustitución de sus funciones debido a la construcción de otra estación de ferrocarril en las cercanías.

El acceso a la estación es espacioso y se ubica en una zona tranquila, sin apenas tráfico, de la ciudad de San Vicent del Raspeig.

Urge la reutilización de la estación para uso público, ya que su actual abandono puede producir en un pequeño intervalo de tiempo una degradación mucho mayor.



4.9 ESTACIÓN DE ALICANTE

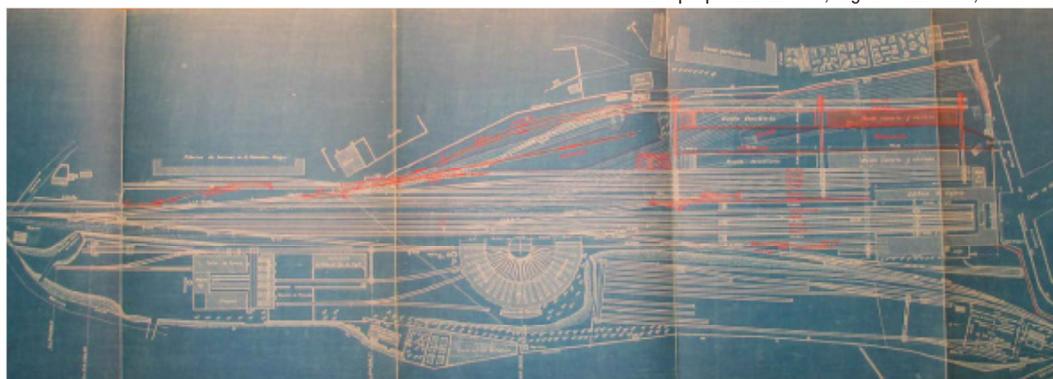
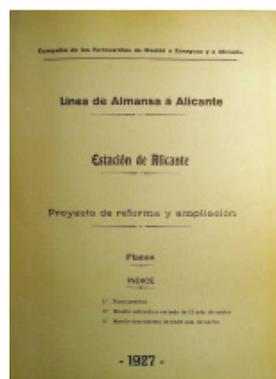
La estación término de Alicante fue responsabilidad de los constructores de la inicial línea Madrid-Almansa, que había sido concedida en 1852 a Don José Viudes, marqués de Rioflorido, hecho que constituiría la fundación de la Compañía de Ferrocarriles de Almansa a Alicante.

Una de las primeras características que diferencia a la Estación de Alicante de otras estaciones-término cuya ubicación se dispone cerca del centro urbano (Estación del Norte de Valencia) o cerca de un importante eje de comunicación (estación de Benalúa en Alicante, conexión con Murcia), es, como hemos comentado al principio de este capítulo, su situación respecto a los puntos neurálgicos de la ciudad.

Cuando en 1857 la línea pasa a ser propiedad de MZA se llegó a la conclusión de que era necesaria una mayor dotación funcional para esta estación, puesto que el proyecto anteriormente aprobado por el gobierno resultaba insuficiente para una de las estación-término de la línea Madrid-Alicante. Se acordó entonces la cubrición de cinco vías y dos andenes, en vez de los dos andenes y dos vías que preveía el plan anterior, la variación de la la distribución interior del edificio de acogida de viajeros y la ampliación del solar destinado a la estación mediante la compra de terrenos adyacentes, propiedad del cónsul inglés en Alicante y del mismo José de Salamanca. Estos terrenos se quisieron destinar, además, para construir una vía de conexión de la estación con el puerto, una vez derribadas las murallas de la ciudad³⁸.



Antigua estación de Alicante-término Vista exterior del edificio de viajeros, 28-I-1930
Imágen propiedad del Archivo Histórico Ferroviario, Museo del Ferrocarril-Fundación de los Ferrocarriles Españoles



Estación de Alicante
Plano propiedad del AHF, Sig. C-1027-001, MFM-FFE

³⁸ Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante. Comité de Paris. Procès-ver-baux, Sesión del 10 de marzo de 1859, AHR, leg. 2. Pág. 23. Citado en MZA. Historia de sus estaciones. Op. cit. Pág. 196

La estación término de Alicante, cuya fachada se encuentra hoy en día totalmente modificada, consta de una planta en U, tipología adecuada para una estación término. Su fachada simétrica aludía a los principios clasicistas de equilibrio y simetría. Como, ya en 1771, defendía J.F. Blondel:

*“La simetría debe mirarse como una de las principales bellezas de la arquitectura; debe considerarse como la enemiga del contraste; o al menos la fuerza, por decirlo así, las formas contrastadas, cuando se está obligado a admitirlas en los exteriores, de ser regulares en sus lados opuestos. La simetría compensa no solamente la simplicidad necesaria en la estructura de los edificios particulares, sino que ayuda a hacer valer la riqueza repartida en las fachadas de un edificio de importancia.”*³⁹

Dos bloques laterales adelantados enmarcaban una columnata de orden dórico, rematada por un frontón horadado por una enorme ventana termal que permitía la salida de humos. La columnata estaba precedida de una gran escalinata que concedía una entrada monumental al viandante. Las cubiertas están resueltas mediante estructura metálica de sistema Poncelau de cuatro bielas, patentado por la Compañía Schneider et Cie.

“El edificio-estación de Alicante es de grandes dimensiones y de lujoso aspecto, por haberse empleado en él con profusión la piedra de sillería. Está exclusivamente dedicado al servicio de viajeros y á habitaciones de empleados. Adosada al mismo por la Parte de Poniente está la cochera de carruajes, que previsionalmente sirve de cohera de locomotoras. Al lado de Levante se hallan los muelles de mercancías y todas las dependencias aneja á este servicio.”

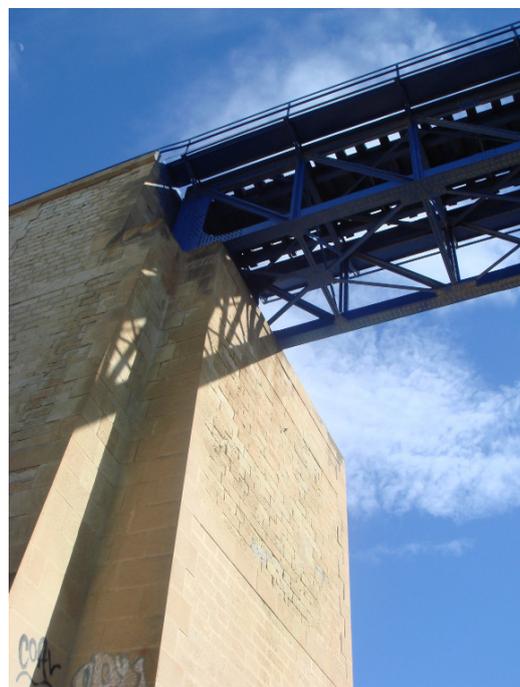
³⁹ BLONDEL, J.F. Cours d'architecture ou Traité de la décoration, distribution, construction des bâtiments. Paris, 1771, t. I. Pág. 408. Citado en MZA. Historia de sus estaciones. Op. cit. Pág. 52



4.10 PUENTE SOBRE LA RAMBLA DE NOVELDA (MONÓVAR)

El puente sobre la rambla de Novelda se encuentra en el kilómetro 419 de la línea Madrid-Alicante. Tiene una longitud de 30m y está a una altura de 24m. Debido a la gran luz que debía salvar el antiguo puente, se construyó con vigas de alma llena con vigas de celosía (a diferencia de los otros puentes menores, en los cuales se utilizó el sistema americano en vigas de celosía)⁴⁰. Al puente sobre la Rambla de Novelda le sigue un desmante de 22 metros de altura y 200 de longitud. Sobre el montaje de las vigas tubulares del puente se publicó en un artículo en la *Revista de Obras Públicas*.⁴¹

“Ibamos á pasar el puente levantado en el Estrecho de la rambla de Novelda. Este puente cuya construcción sencilla induce á recelar que han de quebrantarse al oprimirlas las dos vigas huecas de palastro que lo forman. Y las vigas descansan en estribos de 20 metros de altura, teniendo ellas 30 de luz. No os admire ya el salvaje del Orinoco que pasa de una márgen á otra de sus anchos ríos trepando por las cuerdas de lianas que le facilitan puentes aéreos de orilla a orilla, desde la falda ó cumbre de un monte á la cumbre o falda del opuesto. Honor á la ciencia y al arte! Ved la gran obra, y aplaudireis. A toda inteligencia audaz en sus creaciones á todo ánimo levantado place el atrevimiento de esa concepción artística, place la idea, place la ejecución, inspira de aquella, fácil esta, pero con la facilidad que solo es concedida al genio.”⁴²



Puente sobre la Rambla de Novelda

⁴⁰ AGUILAR CIVERA, Inmaculada. “LAS PRIMERAS LÍNEAS FÉRREAS ALICANTINAS Y SUS PRIMITIVAS “OBRAS DE FÁBRICA” Informe Técnico. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV 2008

⁴¹ PAGE, E., “Ferro-carril de Madrid á Alicante. Colocación de las vigas tubulares del puente sobre la Rambla de Novelda”, *Revista de Obras Públicas*, 1857, Pp. 277-278

⁴² VILA BLANCO, J. Op. cit. Pág. 181



El puente sobre la rambla de Novelda se encuentra en el kilómetro 419 de la línea Madrid-Alicante. Le sigue un desmonte de 22 metros de altura y 200 de longitud⁴³.

“Segunda vez se pasa por el río Vinalopó en el sitio conocido por el Estrecho de la rambla de Novelda. Esta, que es la obra más importante de la línea, la forman dos vigas huecas de palastro, de 30 metros de luz, apoyadas sobre dos estribos de sillería y sillarejo, de 24 metros de altura. Las vigas han sido fabricadas en Inglaterra por Fairbairn, constructor del puente de Britannia, y han venido en planchas, armándose después sobre el estribo izquierdo. El sistema imaginado y empleado por el ingeniero director de la línea para su colocación, es tan sencillo como atrevido, reuniendo al mismo tiempo la circunstancia de no haberse usado antes en ninguna parte.”

4.11 TÚNEL DE ELDA

Además de ser el único túnel ferroviario en territorio alicantino, es el único cosntruido en toda la línea Madrid-Alicante. Tiene 484 metros de longitud, 6 de alto y 3m de ancho, dando cabida a una sóla vía de ferrocarril. Durante su construcción, debido a que atraviesa terrenos deleznable no rocosos, se debió proceder a la entubación de todo el túnel, para su posterior recubrimiento con fábrica de sillarejo⁴⁵.



Túnel de Elda, desde ambas desembocaduras de su trazado

⁴³ Guía del viajero por los ferro-carriles de Madrid á Alicante y Valencia, y viceversa. Op. cit. Pág. 55

⁴⁴ Id. Pág. 57

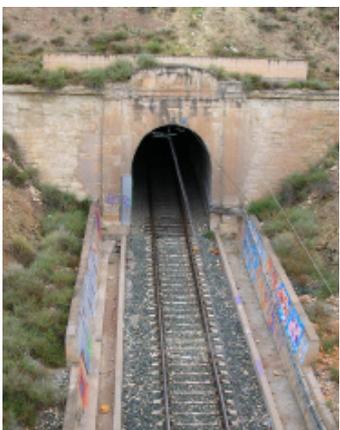
⁴⁵ AGUILAR CIVERA, Inmaculada “Las primeras líneas férreas alicantinas y sus primitivas ‘obras de arte’ ”



Túnel de Elda, desde ambas desembocaduras de su trazado



“Este túnel (el túnel de la Torreta de Elda) tiene 485 metros de longitud, sin contar las trincheras de entrada y salida. En el punto medio del subterráneo tienen los carriles una altura de 432 metros sobre el nivel del mar, mientras que la cúspide de la montaña horadada tiene sobre el mismo plano una altura de 528,50 metros, resultando una carga de 96,50 en el centro. Para la perforación de este túnel se abrió un solo pozo de 42 metros de profundidad, que después se ha cerrado. Todo el subterráneo está revestido de sillarejo y cadenas de sillería. Los dos frentes ó embocaduras son desillería y de un aspecto sencillo a la par que agradable por sus buenas proporciones.”⁴⁶



Las embocaduras hacia Elda y hacia la Torreta de Elda del túnel tienen un lenguaje clasicista de arco de medio punto, correspondiente a la forma de la bóveda interior. Están rematadas por un frontón curvo y enmarcadas por pilastras. Su composición axial se repite a ambos lados del túnel.

Por el lado de Elda, podemos visualizar la entrada al túnel desde el puente que salva las vías del tren. Por el lado de la Torreta de Elda, nos podemos acercar paseando a un punto en las proximidades del túnel, dejando el río Vinalopó a un lado. De entre los dos lugares, donde se puede apreciar mejor la magnificencia de esta obra de ingeniería, es desde el lado de la Torreta de Elda.

⁴⁶ Guía del viajero por los ferro-carriles de Madrid á Alicante y Valencia, y viceversa. Op. cit. Pp. 54-55

4.12 PUENTE SOBRE EL RÍO VINALOPÓ (ELDA)

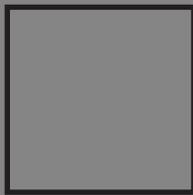
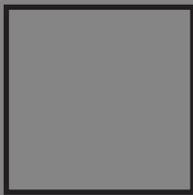
En las proximidades del túnel de Elda, del lado de la Torreta de Elda, el Puente sobre el Vinalopó salva una luz de 17m. Está construido mediante vigas de alma llena, enlazadas mediante cruces de San Andrés y recubiertas lateralmente por placas laterales de hierro forjado.

Su entorno es apto para el paseo, ya que el Vinalopó corre con un buen caudal en las proximidades.

Semejante a este puente en cuanto a su construcción, se encuentra, en las cercanías de Villena, el **Puente sobre el Vinalopó en Villena** (descrito en el punto 7.3.1.4.4) de 10m de luz y construido con sistema de vigas de celosía (estilo americano).



Puente sobre el Vinalopó (Elda)



CONEXIÓN CON OTRAS VÍAS

5 CONEXIÓN CON OTRAS VÍAS

La posibilidad de conectar la Vía al Mediterráneo con otras rutas, históricas, reutilizadas, actuales, olvidadas, etc, permite prolongar su longitud y dotarla de múltiples recorridos alternativos. Aquí nombramos las rutas más importantes que discurren por el tramo de la provincia de Alicante que también atraviesa el ferrocarril Madrid-Alicante.

5.1 RUTAS HISTÓRICAS

5.1.1 CAMINO DE SANTIAGO ALICANTINO O CAMINO DEL SURESTE

El cartero real Don Pero Juan Villuga describió en 1546 el llamado Camino del Sureste o Camino de Santiago en Alicante⁴⁷. Esta ruta fue, según Pero Juan Villuga, la que los peregrinos que partían de Alicante seguían, para llegar a Santiago de Compostela. Al contrario que hoy en día, los peregrinos entre los siglos XII y XIX no se desplazaban a Roncesvalles para iniciar su andanza, el camino de Santiago se iniciaba en la puerta de su casa.

El Camino de Santiago Alicantino nace en la iglesia de Santa María de Alicante, llega hasta Zamora para unirse a la Vía de la Plata y seguir a Santiago. Atraviesa las localidades alicantinas de Monforte del Cid, Novelda, Elda-Petrer, Sax y Villena. La primera etapa consta de 26,6Km y va desde Alicante (Iglesia de Santa María) hasta Novelda. Tomando dirección al cementerio de Alicante se sigue hacia la Sierra de Fontcalet tomando la dirección a El Rebolledo. Por una senda que constituye el inicio del camino a La Alcoraya, y que después se convierte en vía asfaltada, se accede a la Cueva de San Pascual, donde hay algún indicio del Camino de Santiago. Por la Senda del Santo se baja hacia Orito, pasando por el Convento Franciscano. Caminado junto a la Ermita de la Aparición se continúa en dirección Monforte del Cid. Al llegar a Monforte debemos atravesar la autovía por debajo y llegamos a su cementerio. Para continuar hacia Novelda, debemos tomar el Camino Viejo de Novelda o Camino del Fondonet. Tras pasar el puente sobre el Vinalopó entramos en Novelda.



⁴⁷ ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL CAMINO DE SANTIAGO DE ALICANTE - GUÍA



La segunda etapa tiene 29,9Km de longitud. Es el tramo comprendido entre Novelda y Villena. Llegado a Novelda se toma en dirección paralela al río el camino hacia el Castillo y el Santuario de Novelda. Este tramo constituía también un recorrido de la Vía Augusta romana. Caminando paralelo al río atravesamos por debajo la línea del ferrocarril y al cruzar el río estamos llegando a Elda. En Elda, nos dirigimos hacia la Ermita de San Crispín y pasamos el río por el puente a los pies del Castillo de Elda. Posteriormente hay que seguir hacia la cima del Portichol. Por una senda volveremos a la carretera; luego tomamos un camino hacia el río, cruzándolo para llegar a Sax.

Una vez en Sax, se sigue la carretera en dirección a la Colonia de Santa Eulalia y se llega al pueblo justo por detrás de la Ermita, girando a la derecha, se pueden tomar varios caminos atravesando la huerta que, cruzando el cauce del Vinalopó, nos llevan hasta Villena.

A partir de Villena, se puede elegir entre continuar el Camino del Sureste o Camino Alicantino o la Ruta de la Lana. Si se elige el primero, el Camino de Santiago Alicantino se recorre una etapa de 22Km. hasta llegar a Yecla. Para ello se parte de la Plaza de la Inmaculada en dirección Yecla. A 200m del cruce con la carretera a Pinoso, nos encontramos con la Vía Verde del Xixarra. En esta misma dirección pasamos cerca del Santuario de las Virtudes. Siguiendo la Vía Verde del Xixarra llegamos a Yecla.

5.1.2 RUTA DE LA LANA

Si, por el contrario, elegimos seguir la Ruta de la Lana desde Villena, el camino a escoger partirá también de la Plaza de la Inmaculada. La Ruta de la Lana Villena-Almansa tiene 32,7Km. Tomando la vía junto a la vía del tren, pasamos el Centro Penitenciario y nos dirigimos hacia La Encina, donde podemos visitar la Ermita de San José (S. XVIII). Desde allí y siguiendo la señalización de las flechas amarillas pintadas, llegamos a Almansa.

5.1.3 CAMINO DEL CID

*“Y durmiendo los días y las noches trasnochando
En ganar aquellas villas, Mio Cid tardó tres años”
Cantar del Mio Cid*

Folio 24V / Línea 14 y 15/ Verso 1.168, 1.169

El Camino del Cid es un itinerario histórico-cultural, que sigue las huellas de Rodrigo Díaz de Vivar a través de los escritos en el poema del Cantar del Mio Cid. El eje de este camino nace en Vivar del Cid, en Burgos, y llega hasta Valencia. Se puede recorrer por carretera o por senderos. Si se escoge la primera opción, suelen ser carreteras poco frecuentadas por tráfico rodado, por lo que esta opción es apta para la práctica del cicloturismo. La segunda opción, por senderos, es más apta para senderistas y para bicicletas de montaña.

Uno de los ramales del Camino del Cid es el Ramal de la Defensa del Sur, que va desde Valencia hasta Alicante. En Alicante, el viandante atraviesa lugares históricos como Villena, población en la que se produjo el desencuentro entre el rey Alfonso y el Cid.



5.1.4 VÍA AUGUSTA

La Vía Augusta es la calzada romana más importante de la Comunidad Valenciana⁴⁸. Fue trazada por los romanos, tomando un trazado que ya habían esbozado los íberos. La Vía Augusta fue uno de los ejes principales de comunicación en la Península Ibérica en diferentes épocas históricas, ya que recorría 1500Km. desde los Pirineos hasta la actual Cádiz, constituyendo la calzada romana más extensa de España. Ha recibido diferentes denominaciones según las épocas: Vía Hercúlea, Vía Heráclea, Camino de Anibal, Vía exterior, Camino de San Vicente Mártir y Ruta del Esparto, pero es comúnmente conocida por Vía Augusta, debido, con toda seguridad, a las rectificaciones y reparaciones que el emperador Augusto efectuó en la misma entre los años 8 y 2 a.C



48 Sobre la Vía Augusta a su paso por la Comunidad Valenciana, consúltese:

- Cuaderno de viaje: la Vía Augusta a su paso por la Comunidad Valenciana. Generalitat Valenciana. Conselleria de Cultura
- ARANEGUI GASCÓ, Carmen (Coordinadora). Els romans a les terres valencianes. València, 1996.
- ARASA I GIL, Ferran. El nuevo miliario de Caracalla encontrado en la Vía Augusta (Vilanova d'Alcolea, Castellón). Zephirus XLVI. Salamanca, 1994.
- ARASA I GIL, Ferran; ABAD, Lorenzo. L'Arc Romà de Cabanes. Castelló, 1989.
- BLANES CALVO, Eduard. Reconsiderant la VII.la Romana de Benicató. Estudis castellonecs. Castelló, 1988.

A su paso por la Comunidad Valenciana, la Vía Augusta recorre Villareal, Nules, Sagunto, Valencia, Alzira, Játiva. A partir de ese punto Fuente de la Higuera, la Vía Augusta penetra en el Valle del Vinalopó hacia Illici y Chartago. A su paso por la actual provincia de Alicante pasa por Villena, Elda y se desvía posteriormente por Aspe hacia Rojales y, ya en Murcia, hacia San Javier y Cartagena.

Conectando con la Vía Augusta, también de trazado romano, existió otra vía romana de gran importancia, que recorría la costa de la Comunidad Valenciana: la Vía Dianium, la cual es una vía per loca marítima. Desde Alzira avanzaba hacia la costa mediterránea recorriendo las actuales Simat de la Vallidigna, Benifairó, Barx, Gandia, Sant Joan, Bellreguart, Palmera. L'Alqueria de la Comptessa, Oliva, el Verger, Els Poblets, Dènia, Gata de Gorgos, Les Mirandes, Senija, Benissa, Calpe, Altea, Alfaç del Pi, Benidorm, La Vila Joiosa, Campello, Alicante y Elche.

5.1.5 VÍAS PECUARIAS

A destacar la Cañada Real de Andalucía a Valencia, que era un lugar de paso de los rebaños trashumantes. A su paso por el marco territorial de este trabajo recorre Villena, Salinas y Elda. En el término municipal de Elda, entra por el término de Salinas y pasa al de Petrer por el Chorrillo. Los pastores que por aquí trashumaban venían generalmente de Cuenca, a través de la Vereda de los Serranos.



-ESTEVE I GÁLVEZ, Francesc. L'amollonament de la Via Romana al Pla de l'Arc. Estudis Castellonecs. Castelló, 1986. (segue)

-DÍAZ RUBIANO, Manuel; FERNÁNDEZ ARMIJO, M^a Isabel; JIMÉNEZ MAQUEDA, Manuel; PINO GARCÍA, Felipe J.; VIDAL FERRERO, Beatriz. Ciències Socials. Història Comunitat valenciana. Estella 1999.

-FERRER MAESTRO, Juan José. Los límites del conventus iuridicus tarraconensis y el problema de Bisgargis. Estudis Castellonecs. Castelló, 1986.

-GARCÍA SEBASTIAN, M.; GATELL ARIMONT C.; LLORENS SERRANO M.; MOLINERO BLANCO F.; ORTEGA CANADELL R.; ROIG OBIOL J. Tiempo Historia. Ciencias sociales. Educación Secundaria. Primer ciclo, segundo curso. Opción A. Valencia. València 2001.

-LEÓN ALONSO, Pilar; RODRÍGUEZ OLIVA, Pedro; GUITART I DURAN, Josep; ABAD CASAL, Lorenzo; ARANEGUI GASCÓ, Carmen; MARTÍN-BUENO, Manuel; ÁLVAREZ MARTÍNEZ, José M^a; FUENTES DOMÍNGUEZ; ÁNGEL, Abasolo, José A.; DE ALARCAO, Jorge; FERNÁNDEZ OCHOA, Carmen; BENDALA GALÁN, M.. La ciutat hispano-romana. Barcelona 1993.

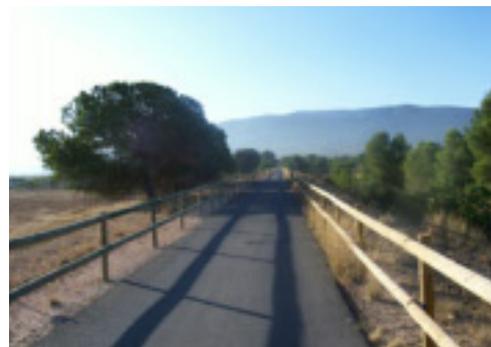
-BULLO CHAMORRO, Pilar. Nuevo miliario de la vía Augusta hallado en Castellón. Quaderns de prehistòria i arqueologia de Castelló. Castelló 1999.

5.2 RUTAS ACTUALES

5.2.1 VÍAS VERDES ALICANTINAS

5.2.1.1 VÍA VERDE DEL MAIGMÓ

La Vía Verde del Maigmó tiene una longitud total de 22 km. Discurre entre el Apeadero de Agost y el Puerto del Maigmó. Tiene seis túneles y dos viaductos como infraestructura viaria. La ruta comienza en paisajes áridos, casi desérticos próximos al apeadero del término municipal de Agost, y termina, con un gran contraste en las zonas forestales en la Sierra del Maigmó. Se puede recorrer a pie, en bici o a caballo. Dispone de vegetación en los márgenes del sendero, señalización y dispositivos automáticos para evitar la circulación de vehículos a motor no autorizados.



Vía Verde de la Xixarra

5.2.1.2 VÍA VERDE DE LA XIXARRA

A pesar de que realmente la ruta comienza en Yecla, los 14km. de distancia que la separan del verdadero inicio de la Vía Verde de la Xixarra, no están todavía habilitados. El tramo que comienza en el Santuario de las Virtudes está administrado por la Diputación de Alicante. Tiene una longitud 15Km.

El Santuario de las Virtudes dista dos kilómetros del apeadero de las Virtudes. Continuando el sendero hacia Villena, recorre éste en paralelo a la carretera que va desde el Santuario a Villena, hasta sobrepasar la Acequia del Rey. Nada más cruzar este puente dejamos a nuestra derecha las Salinas de Peñalva (km. 3). Un poco más adelante dejamos a la izquierda la Ermita de San Bartolomé (en el km. 5) y continuamos hacia Villeña entre viñedos. En el kilómetro 8 se alcanza la estación de Villena, en donde se conservan el edificio de viajeros, los muelles de mercancías y los talleres del Xixarrá.

A partir de este punto, la vía verde del Xixarra discurre hacia Biar y de ahí, en peores condiciones, hacia Alcoi. Quien quiera recorrer esta ruta, no debe olvidar el puente sobre el Vinalopó en el kilómetro 13 y la estación de Biar, en el km. 15, habilitada como vivienda, dos hitos patrimoniales de esta línea de ferrocarril. Sobre este tramo de la ruta no nos extenderemos por considerarse fuera del marco territorial que este trabajo abarca.



Castillo de Petrer



Castillo de Elda



Castillo de Sax

5.2.2 RUTA DE LOS CASTILLOS

Históricamente la cuenca del Vinalopó ha sido una vía natural de tránsito entre el Mediterráneo y la Meseta. Durante la Edad Media la zona tuvo una especial importancia por desempeñar el papel fronterizo entre el imperio almohade y los reinos cristianos y, más tarde, entre las Coronas de Castilla y Aragón. Esta huella histórica ha llegado a nuestros días gracias a la conservación de muchos de aquellos castillos defensivos, algunos de los cuales han sido recientemente restaurados. La Ruta de los Castillos comprende el castillo de Villena, el de Biar, el de Castalla, el Castillo del Río de Aspe, Novelda, Elda y Petrer y el Castillo de Sax.

5.2.3 RUTA DE LA ALFARERÍA (AGOST)

Debido a la fuerte industria alfafera de la población de Agost, se creó un itinerario urbano que recorre los principales lugares relacionados con la tradicional actividad alfarera de la zona. Estos son, comenzando desde el Parque de la Concepción Vicedo y atravesando la Calle Le Font, encontramos La Font y el Llavador de Agost. Desde allí, nos dirigimos hacia la Calle de las cantererías, donde encontramos la Ermita de Santa Justa y Rufina, construida en honor a las patronas de los alfareros, “les santetes”. Posteriormente la ruta continúa por la Calle San Roque y, atravesando la avenida del Consell del País Valencià, llegamos al Centro Agost - Museo de la Alfarería. El final del itinerario lo constituye la visita a las Terres del Pobres, que es una antigua mina, recientemente restaurada, de donde se extraía la arcilla.

5.2.4 SENDEROS DE GRAN RECORRIDO Y DE PEQUEÑO RECORRIDO

GRAN RECORRIDO

A su paso por la provincia de Alicante, el sendero de gran recorrido 7 (GR7) recorre las municipalidades de Bocarent, Alcoy, Venta de los Cuernos, Castalla, Elda y Pinoso.

GR 7 • Bocarent - Alcoy Centro Excursionista de Valencia	29,5 km
GR 7 • Alcoy - Venta de los Cuernos Centro Excursionista de Valencia	16,9 km
GR 7 • Venta de los Cuernos - Castalla Centro Excursionista de Valencia	13,2 km
GR 7 • Castalla - Elda Centro Excursionista de Valencia	21 km
GR 7 • Elda - Pinoso Centro Excursionista de Valencia	28,3 km

Desde Castalla, el sendero de gran recorrido GR-7, pasa por Caprala, para acercarse después a Elda. Desde Elda, recorriendo un tramo paralelo al Río Vinalopó, se desvía hacia Pinoso, dejando Monóvar a su izquierda. El GR-7 únicamente coincide con la Vía al Mediterráneo a su paso por Elda, en un tramo pequeño.

PEQUEÑO RECORRIDO

PRV 25 • Elda - Salinas - Elda Diputación de Alicante	27,5 km
PRV 33 • Xorret de Catí - Raco Xolí (Petrer) Diputación de Alicante	6,7 km
PRV 35 • Banyeres de Mariola - Biar - Elda Diputación de Alicante	40,3 km
PRV 36 • Petrér - Alto de la Silla del Cid Diputación de Alicante	5,5 km
PRV 107 • Ruta del Xirivell (Monóvar) Asociación de Vecinos La Bombilla	7,6 km
PRV 144 • El Plano - L'Avaiol (Sax) Diputación de Alicante	12,2 km
PRV 143 • Xorret de Catí - L'Avaiol (Petrer) Diputación de Alicante	11,5 km
PRV 143 • Xorret de Catí - L'Avaiol (Petrer) Diputación de Alicante	11,5 km
PRV 159 • Peña Sol - El Plano (Salinas) Diputación de Alicante	16,2 km
PRV 166 • L'Almorquí - La Cavafreda - Les Tresfonts (Monóvar) Ayuntamiento de Monóvar	11,9 km
PRV 170 • Ibi - Les Foies Blanques - Ibi Ayuntamiento de Ibi	7 km
PRV 171 • Els Calderons (Cañada) Ayuntamiento de Cañada	12,8 km
PRV 179 • Ruta de San Pascual (Monforte del Cid) Ayuntamiento de Monforte del Cid	8 km
PRV 179.1 • Ruta de San Pascual (Monforte del Cid) Ayuntamiento de Monforte del Cid	1,2 km
PRV 189 • Barranco de Berlandí (Agost) Ayuntamiento de Agost	5,5 km
PRV 195 • Las Cañadas (Elda) Ayuntamiento de Elda	11,6 km
PRV 196 • PRV 196 • Vuelta a Bolón (Elda) Ayuntamiento de Elda	6,59 km
PRV 196.1 • Subida a Bolón (Elda) Ayuntamiento de Elda 3,9 km	7 km

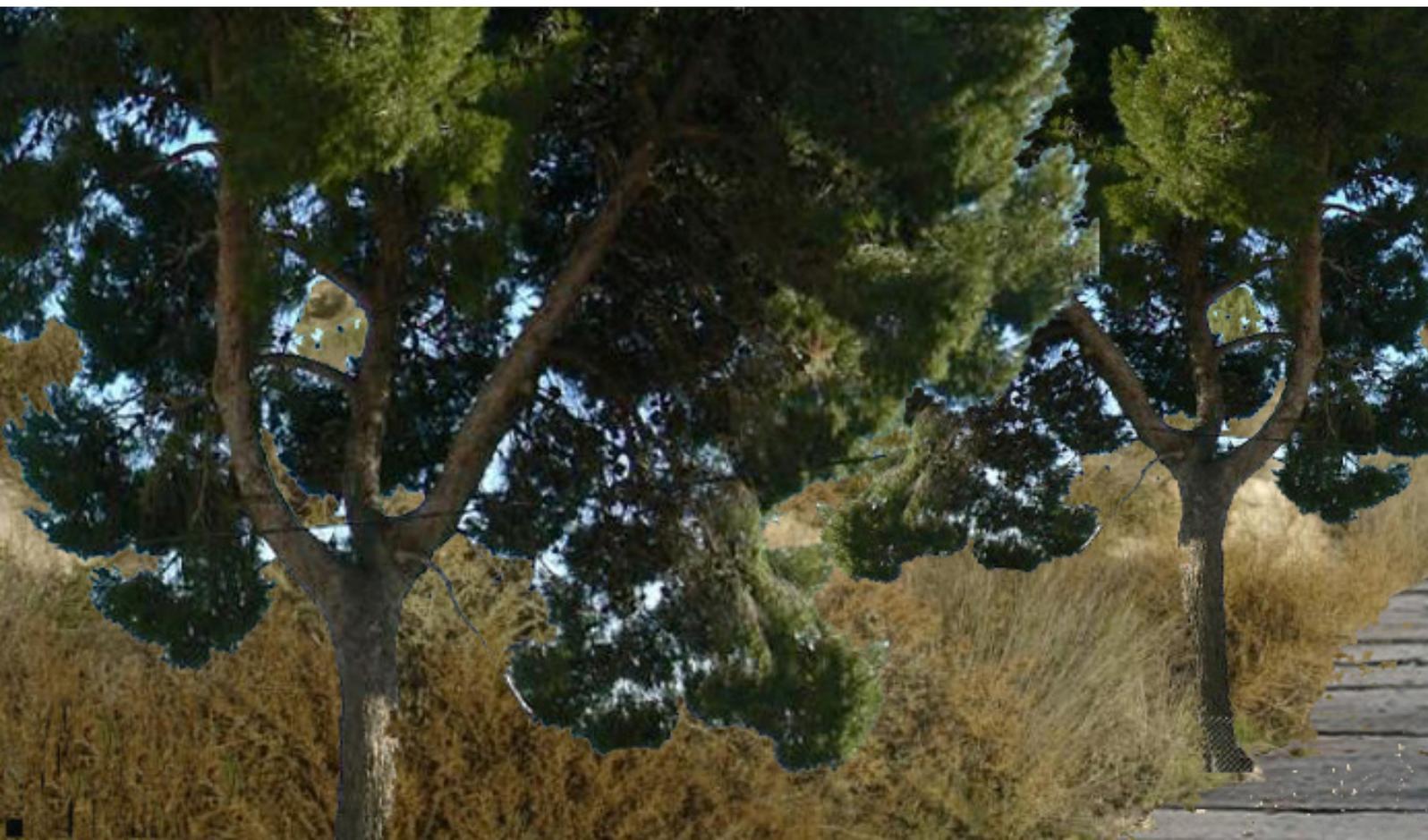
5.2.4.1 ELDA

En la zona de Elda existen cuatro PRV y un GR. El PRV-221, Vuelta a Camara; tiene cuatro variantes: PRV-221-1, Cañada Real; PRV-221-2 Cumbre de Camara; PRV-221-3 Peñas del Marín; PRV-221-4 Caserío de Camara. El PRV-221 Camara-Cañada del Real es una red de senderos que discurren por las vertientes del Alto de Camara, el punto más alto de estas montañas está a 845m. sobre el nivel del mar. Desde allí se puede apreciar muchas de las comarcas del Alto y Medio Vinalopó. Tiene un recorrido total de 18km. y 250m.

El PRV-196, Vuelta a Bolón; tiene también tres variantes: PRV-196-1 Cumbre a Bolón; PRV-196-2 Pinada del Trinitario; PRV-196-3 Vía Crucis. Además de mayor recorrido, tenemos en el término de Elda la PRV-195 Las Cañadas; PRV-35 Elda-Biar-Bañeres; PRV-25 Elda-Salinas con la variante PRV-25-1 Cañada Miñón-Elda y el GR-7.

5.2.4.2 VILLENA

En Sendero de Pequeño Recorrido, el PRV-159 se extiende en su totalidad en 16,2 km. Está promovido por la Diputación de Alicante. Discurre por el área comprendida entre El Plano, en Sax y Peñas de Sol. La dificultad de recorrido es media, el trayecto dura aproximadamente 5 hrs. En las cercanías hay varios refugios donde pernoctar, como Los Castillos, en Salinas, y un albergue también en Salinas llamdo Casa Calpena. El PRV-159 pasa por las cercanías del espacio natural El Plano, en Sax.



5.2.4.3 SAX

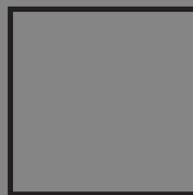
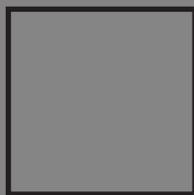
Entre las comarcas de Les Valls del Vinalopó y L'Alt Vinalopó discurre en PRV- 144. Promovido también por la Diputación de Alicante, el sendero va desde el Espacio Natural El Plano, en Sax, hasta l'Avaiol, en el término municipal de Petrer. Su recorrido es de 12,2 km., necesitando un tiempo de 4'15 hrs para terminarlo. Tiene una dificultad baja. Tanto el refugio en L'Avaiol como la zona de acampada de Caprala pueden servir para pasar la noche en la naturaleza.



5.2.4.4 AGOST

En les Valls del Vinalopó, entre Ibi y Elda, recorre el PRV- 33 un a longitud de 6,7 km. En tan sólo dos horas atravesamos el trayecto entre el Xorret de Catí y el Rincón Bello. Existen varias zonas de acampada, refugios y áreas recreativas en las cercanías. En su recorrido se pasa por el Pantanet, el Racó de Xolí y por L'Estret.





ANÁLISIS DEL PAISAJE ALICANTINO

6 ANÁLISIS DEL PAISAJE ALICANTINO

El Convenio Europeo del Paisaje (elaborado por el Consejo de Europa, suscrito por España en Florencia el día 20 de octubre del 2000, ratificado el 6 de noviembre del 2007 y entrando en vigor el día 1 de marzo del 2008, véase Anexo 11) convierte el paisaje en un derecho de todas las poblaciones que lo perciben, convirtiéndolo en un bien público generalizado. En la Comunidad Valenciana, la LOPP y el Reglamento del Paisaje son los procesos políticos que se encargan de regir la actuación a llevar a cabo en la conservación y puesta en valor del paisaje de toda la comunidad. Por ello, es importante entender en profundidad las características que definen el paisaje alicantino, para poder generar actitudes de protección, gestión y ordenación.

El interior de la provincia de Alicante, sobre todo el tramo por el que discurre en las proximidades del río Vinalopó, tiene una gran riqueza paisajística y unas condiciones climáticas y medioambientales muy adecuadas para poder convertirse en un foco de atracción de turismo ecológico en busca del disfrute de la naturaleza y el paisaje. Asimismo el área es rica por su historia y su cultura, sus tradiciones y su gastronomía.

Este rincón de la provincia forma parte, como ya hemos comentado, del Camino de Santiago Alicantino, de la Ruta del Cid y de la Ruta de la Seda. Por él discurre la Vía Augusta, algunos senderos de Pequeño Recorrido y el sendero de Gran Recorrido 7. Además de estos aspectos, el interés de esta zona reside en el patrimonio ferroviario edificado que posee, el cual se mantiene en estado de conservación aceptable.



TRAMO DEL RECORRIDO ENTRE EL CASTILLO DE LA MOLA Y EL CASCO URBANO DE NOVELDA



Un análisis minucioso de la zona da cuenta de la variedad paisajística que posee, desde las cumbres montañosas de Villena hasta las conocidas playas de Alicante. Los elementos principales que componen su paisaje son, por tanto, las montañas y cumbres, los terrenos cultivados, la cuenca del río Vinalopó, la llanura pedregosa y las playas de arena de la costa.

6.1 CONEXIÓN ENTRE RECORRIDOS

A lo largo de toda la provincia de Alicante existen caminos históricos trazados por el paso del hombre, que se vertebran entre las poblaciones cercanas. Esta red de caminos han sido desplazados por la construcción de la Autovía A-31 y tienen ahora la fortuna de presentar menor o escaso tránsito.

Uno de los principales objetivos de la Vía al Mediterráneo es la de constituir y materializar un nexo de unión entre estas distintas rutas, históricas o actuales, ya existentes. Ello cumple con uno de los propósitos dentro del marco de los Programas Interregionales de la Unión Europea que es el de generar redes e infraestructuras de gran longitud. Con ello, no sólo aumenta la diversidad de tramos a recorrer por el visitante en todo el trazado, sino que la gestión conjunta de la vía ayuda una mayor competitividad en materia de turismo ecológico y a una visión y actuación integral del recorrido de gran longitud.



Por ello, la Vía al Mediterráneo se apoya en los recorridos existentes en la provincia de Alicante, para transformar los senderos una veintena de kilómetros en una vía peatonal de 80 km. de longitud que permite recorrer la provincia desde la zona montañosa hasta las arenosas playas del levante alicantino.

La Vía al Mediterráneo coincide con el Camino de Santiago Alicantino en el tramo comprendido entre Villena-Colonia de Santa Eulalia, Santa Eulalia-Sax y el tramo que desde Sax va paralelo al río Vinalopó, pasando las vías del tren por debajo cerca del túnel de Elda y bordeando la montaña hacia el Pantano de Elda. El camino de Santiago del Sureste se desplaza después de Villena hacia Yecla.

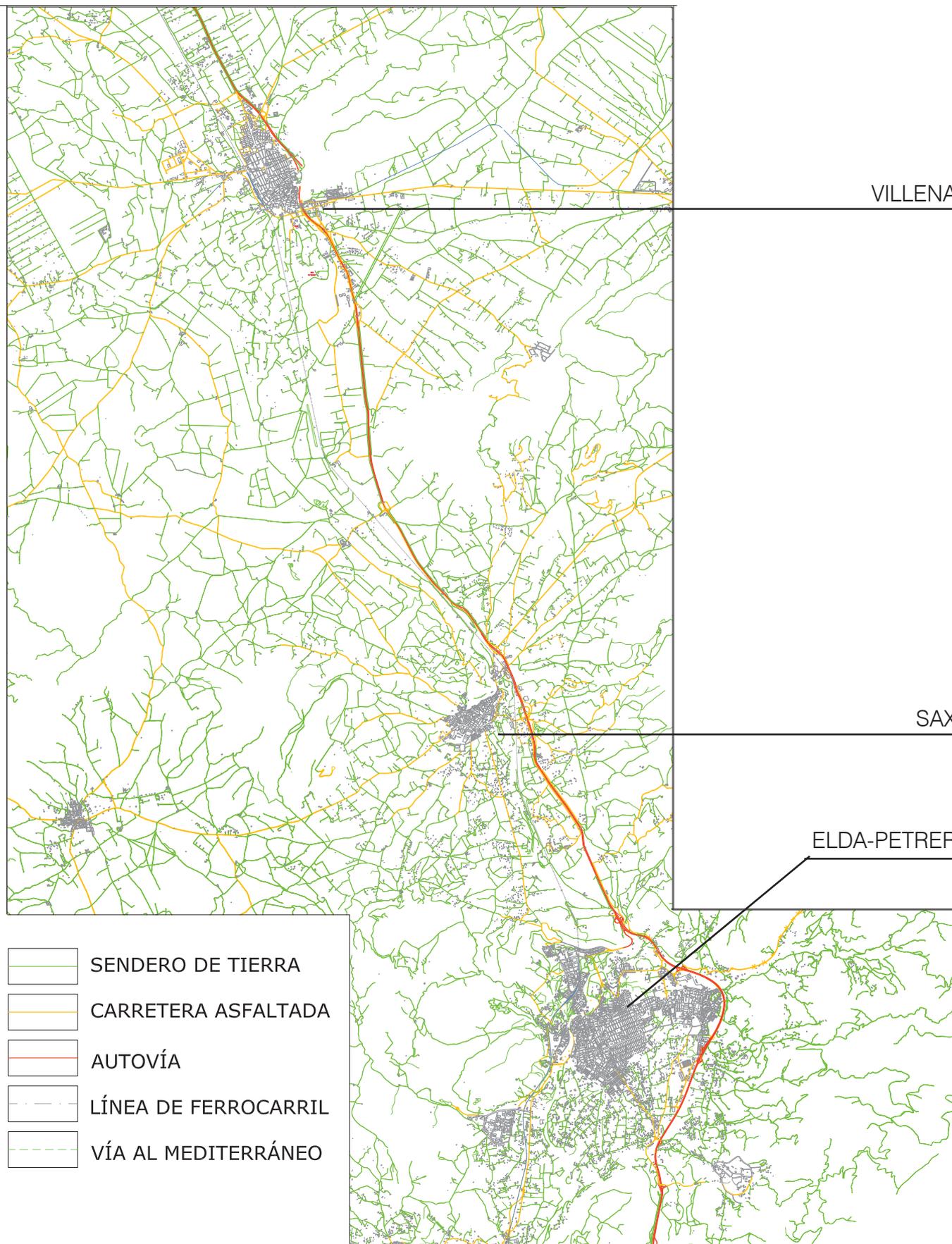
Entre Elda y Novelda, la Vía al Mediterráneo recorre el trazado del Camino del Cid: Comenzamos, después de visitar el túnel de Elda desde el lado de la ciudad, bajando al paseo del cauce del río Vinalopó. Cuando este cordón verde finaliza, abandonamos el núcleo urbano de Elda, continuando por el cauce del río y pasando por un polígono industrial. A la altura de la estación de Monóvar, bajamos se atraviesa el cauce para continuar el recorrido con la cuenca fluvial a la derecha. Después de pasar próximo al Puente sobre la Rambla de Novelda, continuamos el camino hacia el Santuario de María Magdalena al lado del castillo de la Mola. Para subir al monumento hay que atravesar el cauce del Vinalopó y tomar un sendero de pequeño recorrido que recorre la ladera del monte. La ruta cidiana continúa directamente por el valle hasta Novelda siguiendo las marcas del sendero de pequeño recorrido local PRV-311. Desde Novelda, el Camino del Cid sale en busca de Monforte del Cid, para alcanzar, posteriormente, Elche. Desde Novelda la Vía al Mediterráneo se desvía de la Ruta del Cid para acercarse a las cumbres de Agost.

Si llegamos desde la estación de Monforte del Cid, paralelos a las vías del tren, hasta el Apeadero de Agost, justo en ese punto, sin alcanzar la población de Agost, alcanzamos el principio de la Vía Verde del Maigmó, por lo que el usuario podría, desde el Apeadero de Agost, optar por continuar la ruta hacia la Sierra del Maigmó. Dentro de la población, existe también una ruta cultural de menor recorrido que es la Ruta de la Alfaerería.

Existen además otras muchas conexiones con los Senderos de Pequeño Recorrido, señalizados mediante flechas amarillas y blancas, como el PR-144 al que podemos conectar desde Sax, el PR-150, desde El Plano, en Sax, entre otros muchos, y uno de gran recorrido, el GR-7, al que se puede acceder desde Elda.



VISTA DEL VALLE DESDE LA ESTACIÓN DE MONFORTE DEL CID



6.2 PAVIMENTACIÓN DE LOS CAMINOS

Hay dos tipos de pavimentación básicos en las pistas y senderos que forman la red de caminos de la provincia de Alicante: las carreteras asfaltadas y las pistas de tierra. Las carreteras asfaltadas son aptas para el cicloturismo mientras que las pistas de tierra son más idóneas para el caminante. Sin embargo, debido al tráfico fluido entre poblaciones en las vías que las unen, se recomienda para el cicloturista escoger rutas menos confluidas o utilizar los pequeños tramos que existen, en zonas urbanas, de carril bici. En los planos a continuación se distinguen las vías asfaltadas (de color anaranjado) de las pistas de tierra (de color verde). De entre las primeras, se distinguen también aquellas con mucho flujo (naranja oscuro) de circulación de aquellas de tráfico bajo o muy bajo (naranja claro).



TRAMO DEL RECORRIDO RESUELTO MEDIANTE TRAVIESAS DE MADERA (ENTRE VILLENA Y SAX)



ARRIBA. DISEÑO DE ZONA PAVIMENTADA CERCANA A NÚCELO URBANO (NOVELDA)
IZQUIERDA. TRAMO DEL RECORRIDO RESUELTO MEDIANTE TRAVIESAS DE MADERA (VILLENA)





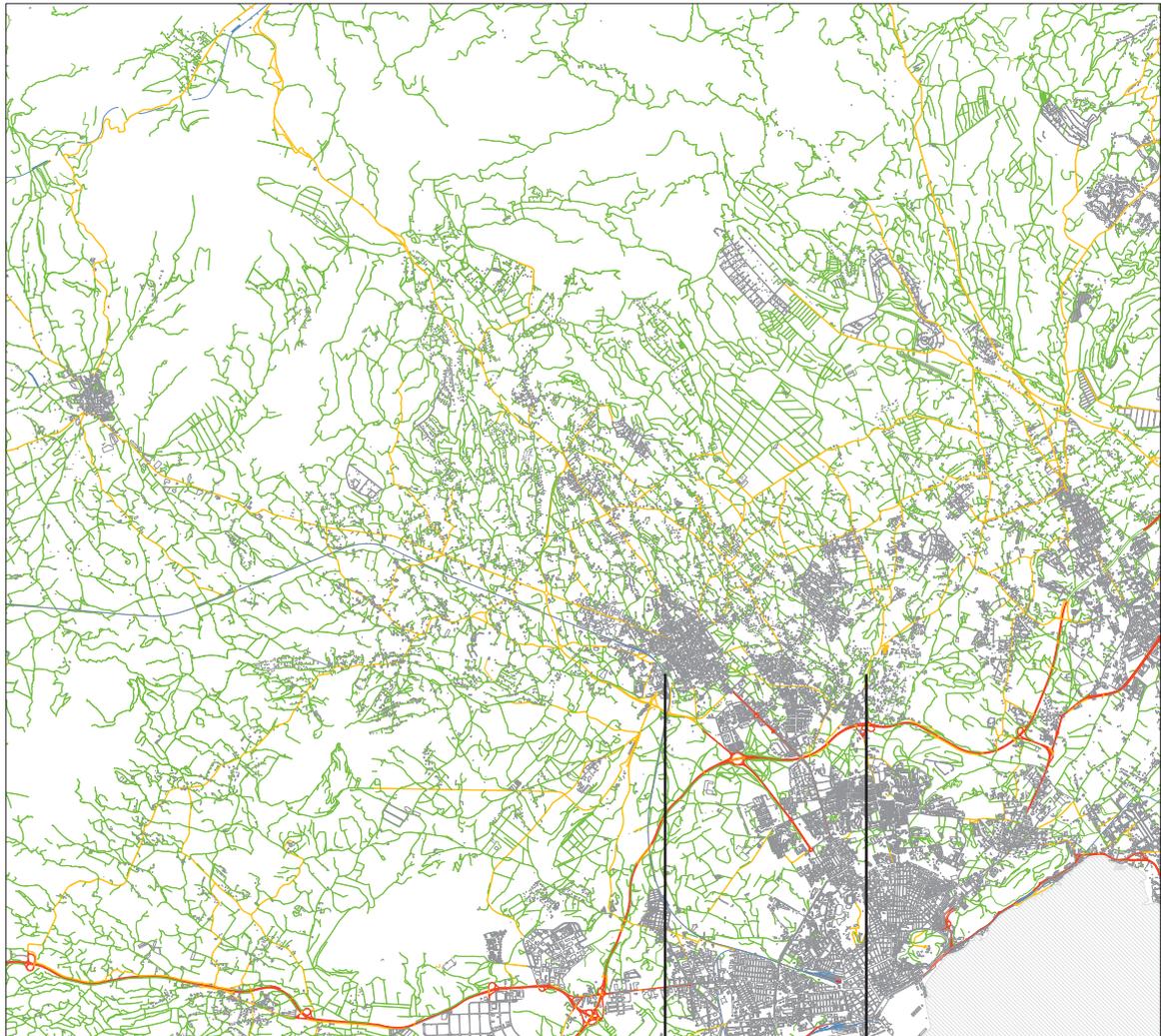
NOVELDA

MONFORTE
DEL CID

AGOST



VISTA DE LOS ALREDEDORES DE LA COLONIA DE SANTA EULALIA



SAN VICENT
DEL RASPEIG

ALICANTE



TRANSITO EN LA AUTOVIA A-31 HACIA ALICANTE



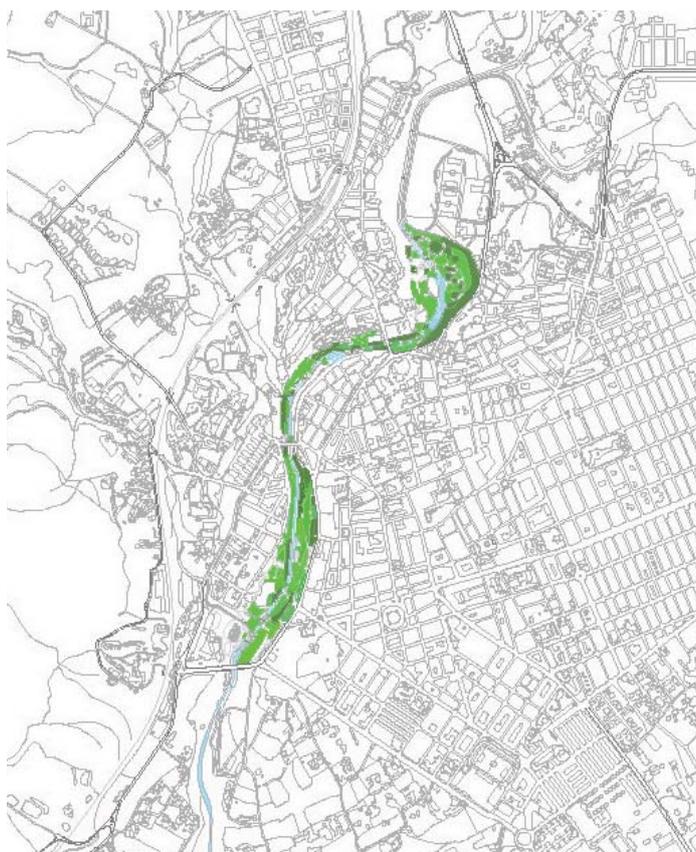
6.3 ZONIFICACIÓN

A lo largo de la ruta, además de los puntos de interés patrimonial existen una serie de paisajes de interés visual y ecológico. El primer punto de partida para diferenciar aquellos paisajes de mayor interés ecológico del resto, es determinar de entre las zonas áridas o más secas de aquellas áreas verdes, ya sean naturales o de terrenos cultivados, de la zona por la que transita la Vía al Mediterráneo. Cabe además diferenciar si la zona es montañosa o llana, si existe en las proximidades algún valor paisajístico-ecológico, como salinas o lagunas y dónde se encuentran las parcelas agrícolas cultivadas. Una vez evaluado o catalogado el paisaje cambiante de los casi 75 km de recorrido, cabe plantearse cómo están conectados entre sí dichos paisajes y cuáles y cómo son los paisajes de transición entre dos unidades de paisaje determinadas.

6.3.1 ZONAS VERDES – ZONAS ÁRIDAS

La línea que marca la distinción entre zona verde y zona árida dentro de las diferentes regiones que atraviesa la Vía al Mediterráneo, es sin duda la cuenca del río Vinalopó. Gracias a su caudal variable, genera a su paso una vegetación abundante. Zonas más alejadas del río como Agost o San Vicent del Raspeig presentan un terreno más seco, regado únicamente en las grandes avenidas de lluvia, por los barrancos, generalmente sin agua.

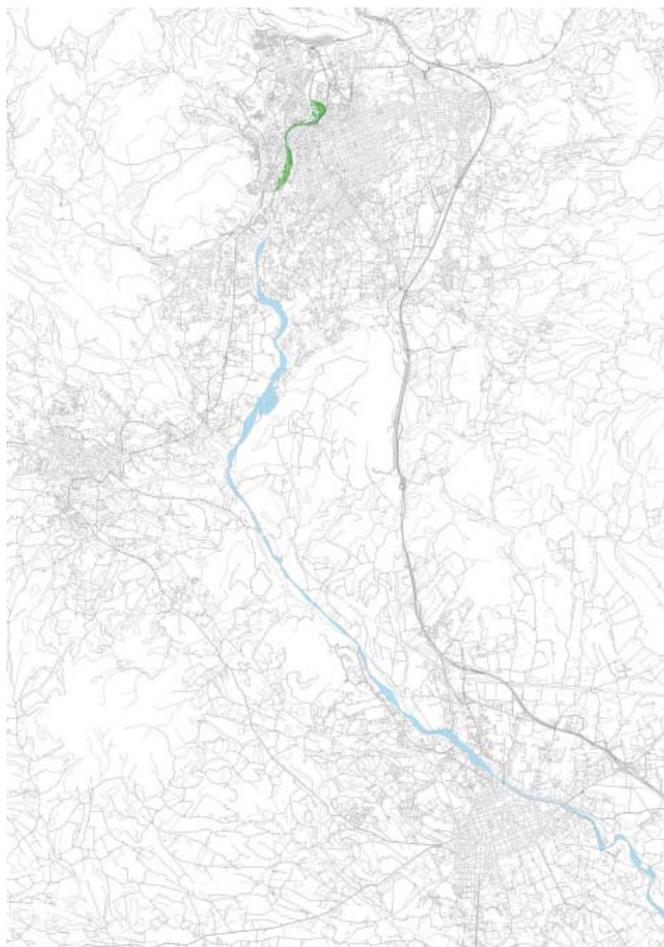
Esta línea divisoria define una subsistencia de zonas verdes en los términos municipales de Vilel, a Sax, Elda-Petrer, Novelda y Monforte del Cid. Y una mayor extensión de claros en los términos de Agost y San Vicent, en los cuales las zonas verdes las constituyen las sierras cercanas, con bosque mediterráneo, alejadas del recorrido del ferrocarril Madrid-Alicante.



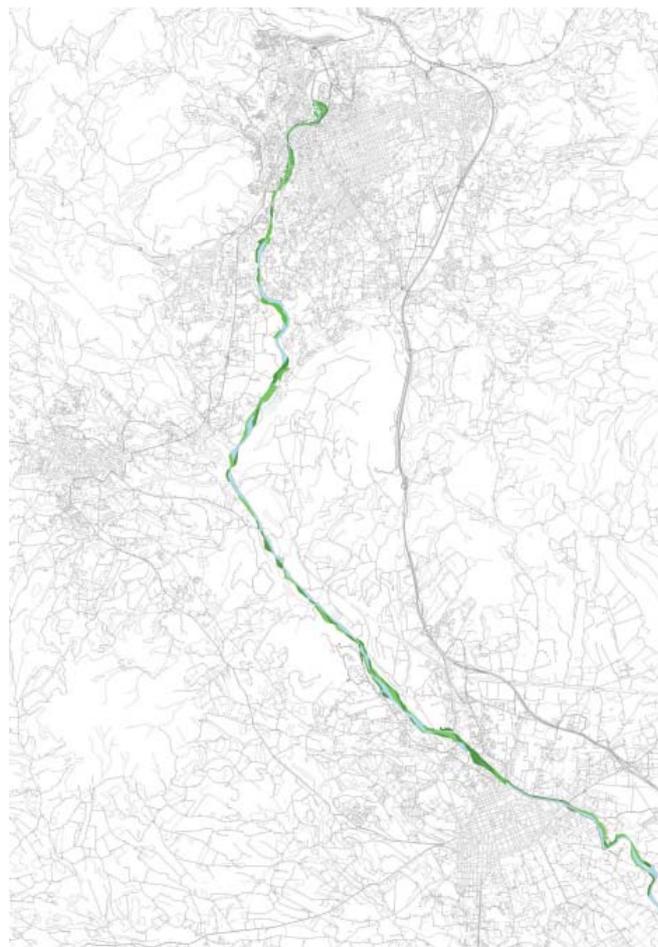
Actualmente el Río Vinalopó únicamente está acondicionado para el uso y disfrute público en el área que atraviesa la localidad de Elda. Este área de jardines, zonas de sombra y opciones lúdicas constituye un corredor verde que se integra perfectamente en la trama urbana de la ciudad.

Solo en estos 3 km de longitud se han llevado a cabo actuaciones de encauzamiento y el desarrollo de un PERI consiguiendo un parque lineal sobre el eje del río, que ha supuesto el acercamiento e integración del río Vinalopó con la ciudad.

En su tramo sur, hacia Monóvar y posteriormente hacia Novelda el río Vinalopó presenta un aspecto mucho más degradado. El río en este tramo está sometido a impactos derivados de las actuaciones humanas que se desarrollan en sus proximidades (vertidos incontrolados, introducción de especies exóticas, etc.). Por otra parte el río durante sus crecidas invade campos e instalaciones; y la vegetación que se desarrolla en su cauce es altamente inflamable lo que provoca un elevado riesgo de incendio, incrementando el nivel de riesgo para las personas y los bienes.



TRAMO ACTUAL DEL RÍO VINALOPÓ CON INTERVENCIÓN PAISAJÍSTICA Y ACONDICIONADA PARA USO Y DISFRUTE PÚBLICO (3 km.)



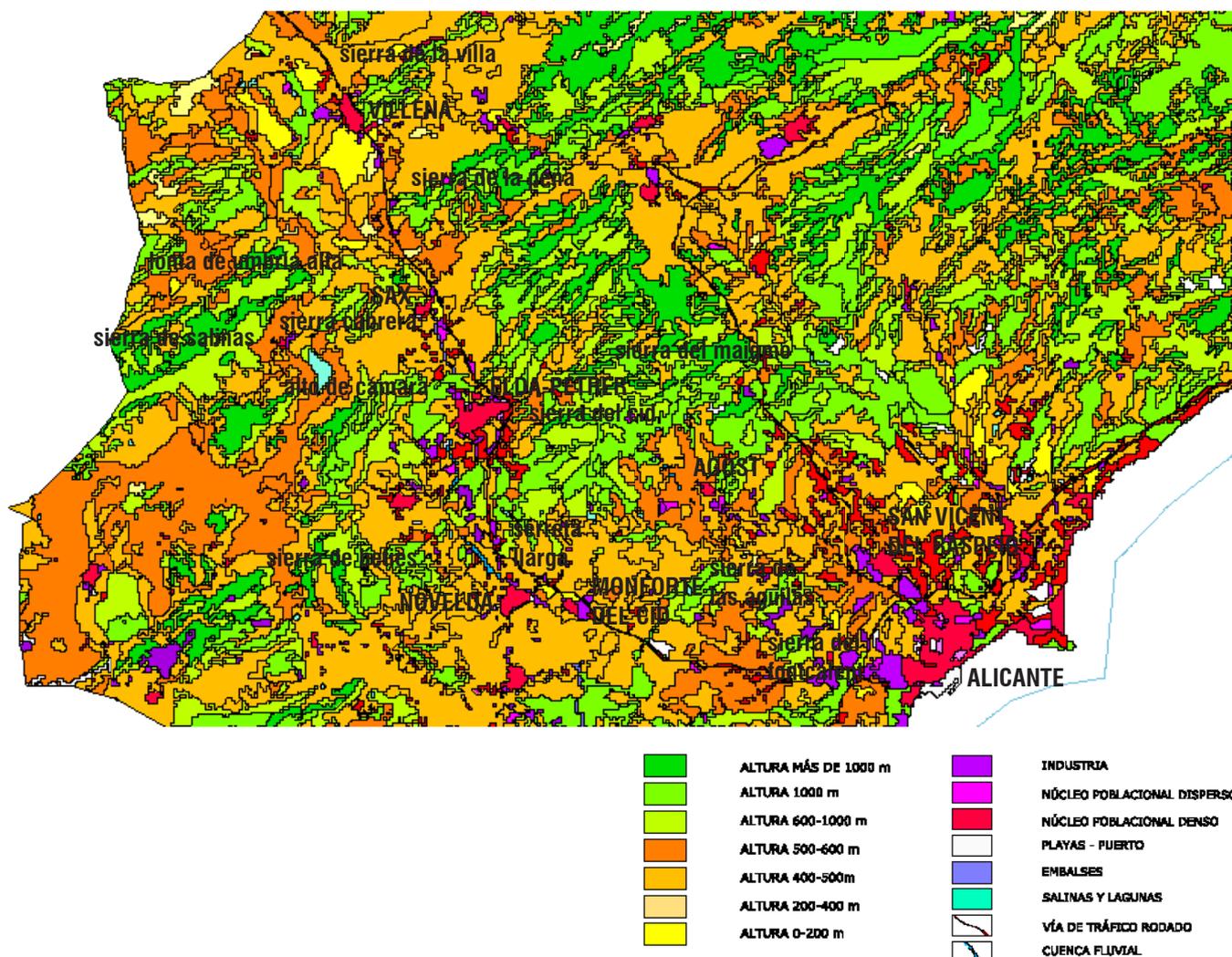
POSIBLE ACTUACIÓN INTEGRADA Y CONJUNTA DEL CAUCE DEL VINALOPÓ PARA DISEÑAR UN CORREDOR VERDE DESDE VILLENA HASTA NOVELDA



ALREDEDORES DE LA COLONIA DE SANTA EULALIA. VISTA DESDE EL PUENTE QUE SALVA LAS VÍAS DEL TREN

El río Vinalopó tiene una gran importancia paisajística como estructura de conexión entre espacios de la comarca de elevado valor ambiental. Constituye, además, un hilo conductor entre las diferentes unidades de paisaje desde Villena hasta Novelda y puede llegar a convertirse, con una intervención adecuada, en un lugar de esparcimiento y ocio para los ciudadanos. Ante la actual situación ambiental del cauce sur del Vinalopó: considerado como zona no grata, contaminada e insalubre, es necesaria una intervención paisajística y ecológica que recupere los ecosistemas vinculados al río y los adecúe para el uso ciudadano. La carencia de espacios verdes urbanos en las poblaciones de Villena, Sax, Elda-Petrer, Novelda y Monforte del Cid podría ser subsanada mediante la construcción de un corredor fluvial a lo largo de la franja territorial que enmarca el río, acondicionándolo de forma que resulte atractivo su uso.





6.3.2 PAISAJE MONTAÑOSO – LLANO

Según se puede observar en la figura superior, el corredor del río Vinalopó constituye un valle de conexión entre el área cercana al mar (las Salinas de Santa Pola) y el interior peninsular. Separa las sierras de Sierras de de Cabrera y de Peña Rubia, al norte, de las sierras de Camara y Argueña, al sur. La Vía al Mediterráneo, por seguir el trazado de la línea ferrocarril, va siempre por terrenos llanos y poco abruptos. Va abriéndose paso entre las montañas de la zona, de forma, que éstas constituyen un bello fondo de escena para el viandante. Únicamente existe una zona con mayor pendiente, que es el tramo desde Novelda hacia la estación de Monforte del Cid, dejando a la derecha la Sierra de las Águilas.

6.3.3 EL PAISAJE AGRÍCOLA ALICANTINO

A finales del S. XVII la Huerta de Alicante contaba con 43.100 fanegadas de superficie (según *CAVANILLES, A.J*) regadas por acequias, canales y todo un sistema de pozos, molinos, azudes y otras obras menores. Los cultivos destinados a la venta eran mayormente cereales de regadío (trigo o maíz), la morera, arroz o cáñamo. Aunque desde aproximadamente 1850 hasta principios del S. XX, en Villena, Petrer, Monóvar y Monforte del Cid se dio sobre todo el cultivo de la vid. A mitades del S.XIX la construcción de la línea Madrid-Alicante supondría un aumento considerable de la producción agraria por la ampliación de mercado que propulsaba el nuevo transporte⁴⁹



El aprovechamiento de los recursos hidráulicos presentaba un panorama contrastado en poblaciones cercanas de la provincia: por ejemplo entre el término de Agost donde las aguas eran escasísimas y acopiaban aguas de varios manantiales, y las huertas de Monforte, Aspe y Novelda, que eran calificadas como vergel. La actividad agrícola disminuirá a favor de la industrial desde la segunda mitad del siglo XX en la provincia de Alicante.



Actualmente se conservan algunas norias, zúas o pozos artesianos y algunas de las acequias más importantes, como la Acequia del Rey, y un paisaje agrícola producto de la historia que constituye el telón de fondo del espacio interurbano en gran parte de la región alicantina.



⁴⁹ PIQUERAS HABA, J.: La vid y el vino en el País Valenciano, Institución Alfonso el Magnánimo, Diputación Provincial de Valencia, Valencia, 1981, p. 49.



VISTA DESDE EL CASTILLO DE LA MOLA DE NOVELDA



VISTA DESDE EL PUENTE QUE SALVA LAS VÍAS DEL TREN EN ELDA, AL FONDO A LA DERECHA, EL POBLET



PASEANTE POR LOS ALREDEDORES DE LA COLINA DE SANTA EULALIA



PANORÁMICA DESDE EL TÉRMINO MUNICIPAL DE VILLENA



ALTERNANCIA DE SENDEROS EN LAS CERCANÍAS DE SAX., A LA DERECHA, SEÑALIZACIÓN DE SENDERO DE PEQUEÑO RECORRIDO

6.4 PUNTOS DE INTERÉS PAISAJÍSTICO

El conjunto de paisajes y corredores de interés paisajístico, así como las conexiones funcionales entre sí constituyen la base de estudio para poder proyectar un recorrido cultural, mediambiental y recreativo a través de ellos. Es necesario familiarizarse con tanto los parjes urbanos como con los rústicos para poder determinar aquellos de mayor valor por su patrón ecológico, en vistas a 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.

6.4.1 LOS PAISAJES DE MAYOR VALOR

A. Paisajes urbanos

Los paisajes urbanos de mayor interés coincide con los cascos antiguos de las poblaciones por donde discurre el ferrocarril Madrid-Alicante, la bautizada 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.

B. Paisajes ecológicos

Los espacios naturales de interés son espacios de alto valor ecológico y en buen estado de conservación, limpieza ya condicionamiento. Los más destacados y accesibles desde el área de estudio son:

- Peñas de Sol en Villena
- El Plano, en Sax
- Caprala, en
- L'avaiol, en Petrer
- Rincón Bello, entre Petrer y Agost
- El Calafate, en Petrer
- Las Salinas de Villena

C. 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 aquellos lugares con 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)
- Paisaje desde el puente sobre las vías del tren, antes del puente de sobre el Vinalopó (Elda)
- Paisaje desde el Castillo de la Mola (Novelda)
- Paisaje desde la estación de Novelda-Aspe
- Paisaje desde la Vía Verde del Maigmó, en las proximidades del Apeadero de Agost

D. Paisajes ferroviarios

Existen tramos, a lo largo del recorrido, en el 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:

- **Tramo 1. Villena-Santa Eulalia:** Desde Villena hasta alcanzar el Puente de La Algueña
- **Tramo 3: Sax - Elda:** A lo largo de todo el trayecto la ruta viaja paralela entre el río Vinalopó y las vías del tren. Este paisaje termina 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



6.4.2 CONEXIÓN ENTRE LOS PAISAJES

La conexión entre paisajes va determinada por varios elementos naturales y artificiales que otorgan una continuidad visual al viandante.

Dentro del primer grupo, los elementos naturales conectores, tenemos como primer elemento y más importante al **río Vinalopó**. Éste constituye un eje lineal a través de los diversos paisajes desde Villena hasta Novelda que no deja de ser una referencia para el visitante. Aunque su aspecto cambia de unas zonas a otras el río manifiesta la unión ecológica de la zona.

Dentro del segundo grupo, como primer elemento conector tenemos el **trazado del ferrocarril Madrid-Alicante**. La referencia visual de las vías acompaña al transeúnte en gran parte de su recorrido. Constituye por ello un elemento conector de las diversas zonas, a lo largo de todo el trazado.

El segundo elemento artificial conector son los **caminos históricos**. Son senderos que, por diversos motivos, existen desde la antigüedad y han llegado a convertirse en “senderos tradicionales” de la región.

Por último, hay que detenerse en los **espacios públicos urbanos**, como es el jardín lineal que atraviesa Elda, que constituyen por su propia naturaleza cordones ecológicos entre una zona y otra.

6.5 PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES DEL PAISAJE ALICANTINO

Como primer problema del paisaje alicantino, en relación a la temática del 150 aniversario de la línea del ferrocarril Madrid-Alicante, se observa en el abandono de las antiguas estaciones de ferrocarril y de sus espacios circundantes. Ello es debido a la falta de paradas del ferrocarril en dichas estaciones, que generar un desuso por parte del ciudadano y, por tanto, un abandono por parte de las administraciones públicas.

Ello, 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, unido al progresivo envejecimiento de la gente que trabaja el campo, se está favoreciendo al abandono de la actividad agrícola del territorio alicantino. Desde que, 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.



ASPECTO DE LAS INMEDIACIONES Y ANDENES DE LA ESTACIÓN DE MONFORTE DEL CID



INMEDIACIONES AL PUENTE DE VERDEGAS, EN AGOST



AÑADIDOS DE PROPIEDAD PRIVADA A LA ESTACIÓN DE MONFORTE DEL CID

6.5.1 DETERIORO Y DESUSO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO CONSTRUIDO

El semi abandono de las estaciones de Sax, Monovar, Novelda, 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 la conservación y protección de estas obras de arquitectura y el desuso por parte del ciudadano está 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.

6.5.2 EXISTENCIA DE ANTIGUOS PASOS A NIVEL

Todavía hoy por hoy existen pasos a nivel sin barreras a lo largo de todo el recorrido del trazado del ferrocarril. Muchas de ellas aún muestran el cartel de “paso a nivel sin guarda”. Es necesario delimitar estas áreas mediante medidas de seguridad, ya que, en la actualidad es un lugar de gran peligrosidad para el usuario, incrementado por el hecho de que muchos de ellos no poseen la visibilidad suficiente para ver la llegada del tren hasta que el viandante se encuentre en las inmediaciones de las vías ferroviarias. Los caminos que cruzan las vías sin protección deben ser a toda costa evitados.

6.5.3 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 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, sobre un manto agrícola fragmentado y desecado, producen 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, no dejan de desplazarse sus ciudadanos a las playas de Alicante, siendo éste el foco de atracción turístico más importante de la zona. La opción alternativa, para las temporadas más frías, de promover un turismo que disfrute el paisaje y la naturaleza, pueden beneficiar a todos los ciudadanos de las zonas y también a las administraciones.

Una buena forma, por tanto, de poner el valor el paisaje territorial, junto con el patrimonial, sería la de llevar a cabo

una limpieza y adecuación de los caminos,

una señalística adecuada

la rehabilitación del patrimonio ferroviario y de su entorno inmediato

y

una publicidad orientada a atraer a un turismo alternativo,

que le devolviera al territorio alicantino un tanto de la importancia que tuvo en otras épocas de la historia.

PAISAJE ALICANTINO EN LA ACTUALIDAD



Huerta de Villena



Camino de Sax



Camino de Novelda



Camino al Castillo de la Mola

INTERVENCIÓN PAISAJÍSTICA DE LA VÍA AL MEDITERRÁNEO



Huerta de Villena



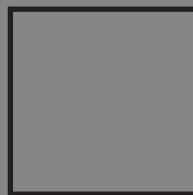
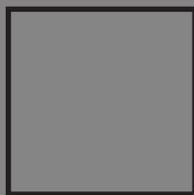
Camino de Sax



Camino de Novelda



Camino al Castillo de la Mola



PROPUESTA PAISAJÍSTICA

7.1 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.

En la medida de lo posible, se ha intentado evitar los tramos asfaltados para huir de lugares de tráfico rodado continuo. No siempre ha sido posible, como es el tramo VIII Agost - San Vicent del Raspeig. En él, la desertización y la sequedad del terreno hicieron pensar que pudiera ser más adecuado recorrer áreas urbanizadas, con edificación dispersa, las cuales presentan más vegetación que los sequerales en las proximidades de los barrancos.

Existen también tramos por la cuenca hidrográfica del río Vinalopó, tales son los tramos Elda-Castillo de la Mola y Castillo de la Mola-Novelda. En ellos existe una pista consolidada, y luego sendero, 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. Esta pista, marcada en el terreno por el paso frecuente de viandantes, bordea al río Vinalopó y en un determinado punto lo salva, mediante un sencillo “puente” a base de grandes listones de piedra que permiten pasar de un lado al otro del río (véase imagen en esta página).



En aquellas zonas donde se ha observado la conveniencia de marcar el camino a seguir, se plantea como materialización del camino la reutilización de la madera vieja, que se empleaba en la construcción del trazado viario del ferrocarril. 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, pero, además, es desmontable 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 de un material orgánico que aparte de suponer una nota al recuerdo del ferrocarril, constituirá un ejercicio de reciclaje de madera vieja.

La madera vieja tiene la ventaja de que no cambia de aspecto físico. Como ya tiene el color grisáceo en que se convierte el marrón vivo de la madera nueva, la durabilidad de este material en el exterior está asegurada.

Tendremos, por tanto, a lo largo de la Vía al Mediterráneo, tres tipos distintos de pavimentación: asfalto (en las conexiones urbanas hasta las zonas rurales), tierra (en tramos fluviales) y madera. También pueden existir tramos con varios materiales simultáneamente. Por ejemplo, cuando el camino se materialice mediante traviesas de madera, pero se espere la circulación en este tramo de personas con movilidad reducida, en sillas de ruedas, o niños con patines, paralelo a esta vía se diseñará otro tipo de material más adecuado para que deslicen con mayor facilidad las pequeñas y duras ruedas, como puede ser la gravilla fina o la tierra batida.



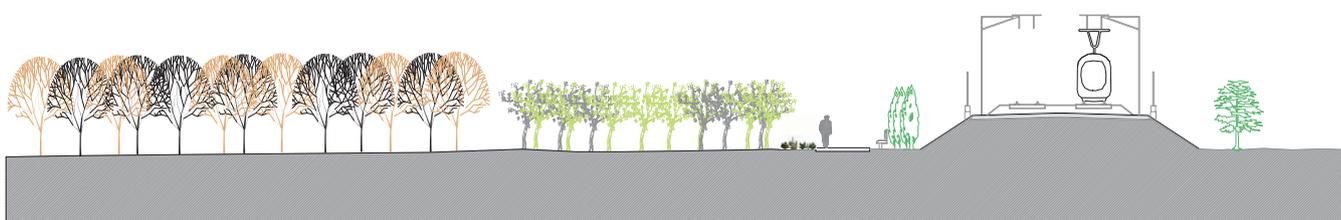
MATERIALIZACIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA MADRID-ALICANTE Y DE LA VÍA AL MEDITERRÁNEO

Los listones de madera vieja no necesariamente deben cubrir todo el ancho del vial. Podemos, también, marcar la Vía al Mediterráneo en algunos tramos con listones longitudinales que señalicen el borde del camino (véase imagen) dejando el resto del terreno allanado y liso.



Las posibilidades de reutilización de la madera vieja son variadas. Debido a su robustez y a la durabilidad en el medio ambiente, supone un material apto para la construcción de vallado, bancos corridos o plataformas donde descansar.

Las traviesas de madera pueden también emplearse como demarcación de un lugar o configurar un mirador o centro de descanso (véase imagen), constituyendo, si los colocamos en sentido vertical, un fondo de escena. Esta inversión de la lógica constructiva del listón ferroviario, de la horizontalidad a la vertical, puede ayudarnos a definir el cierre de un recinto, como frecuentemente se puede observar en las huertas privadas de la zona.



SECCIÓN TRANSVERSAL POR VÍA AL MEDITERRÁNEO EN LAS CERCANÍAS DEL FERROCARRIL



DISEÑO DE MIRADOR SOBRE EL PAISAJE MEDIANTE TRAVIESAS DE MADERA EN SENTIDO VERTICAL, COMO CONSTRUYEN EL VALLADO CON EL MATERIAL DEL LUGAR, EN LA HUERTA DE SAX

ALICANTE-MADRID, LA PRIMERA LÍNEA FÉRREA AL MEDITERRÁNEO: UN RECORRIDO PAISAJÍSTICO POR LA PROVINCIA DE ALICANTE
PROPUESTA PAISAJÍSTICA



7.2 REUTILIZACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO

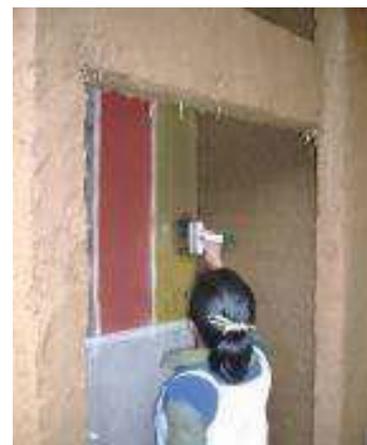
Uno de los objetivos principales de la razón de ser de la Vía al Mediterráneo es la reutilización del patrimonio ferroviario alicantino. Muchas estaciones de la línea Madrid-Alicante han sido sustituidas por otras nuevas, como la estación de San Vicent del Raspeig; abandonadas, como la estación de Sax o el Apeadero de Agost; reducidas a un uso muy poco frecuente, como la estación de Monóvar-Pinoso, Monforte del Cid o la de 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 en los 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 de la historia del ferrocarril o de información de las rutas senderistas, lugares de descanso o pequeños museos (interiores y exteriores) puede revivir la importancia que estos emblemas arquitectónicos tuvieron en tiempos pasados y aportar la vitalidad y diversidad cultural necesaria para el desarrollo económico, social y cultural de las pequeñas poblaciones donde se ubican.

Debido al estado de conservación aceptable de la mayoría de ellas y del ya existente espacio público que las estaciones generan en sus inmediaciones (naves industriales del propio ferrocarril en las inmediaciones, 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.

Talleres, exposiciones, actividades para infantiles, reuniones... podrían servir de excusa para la práctica de un deporte sano ecológico y cultural como lo es recorrer el itinerario de las estaciones del ferrocarril Madrid-Alicante a través de la diversidad del paisaje alicantino.

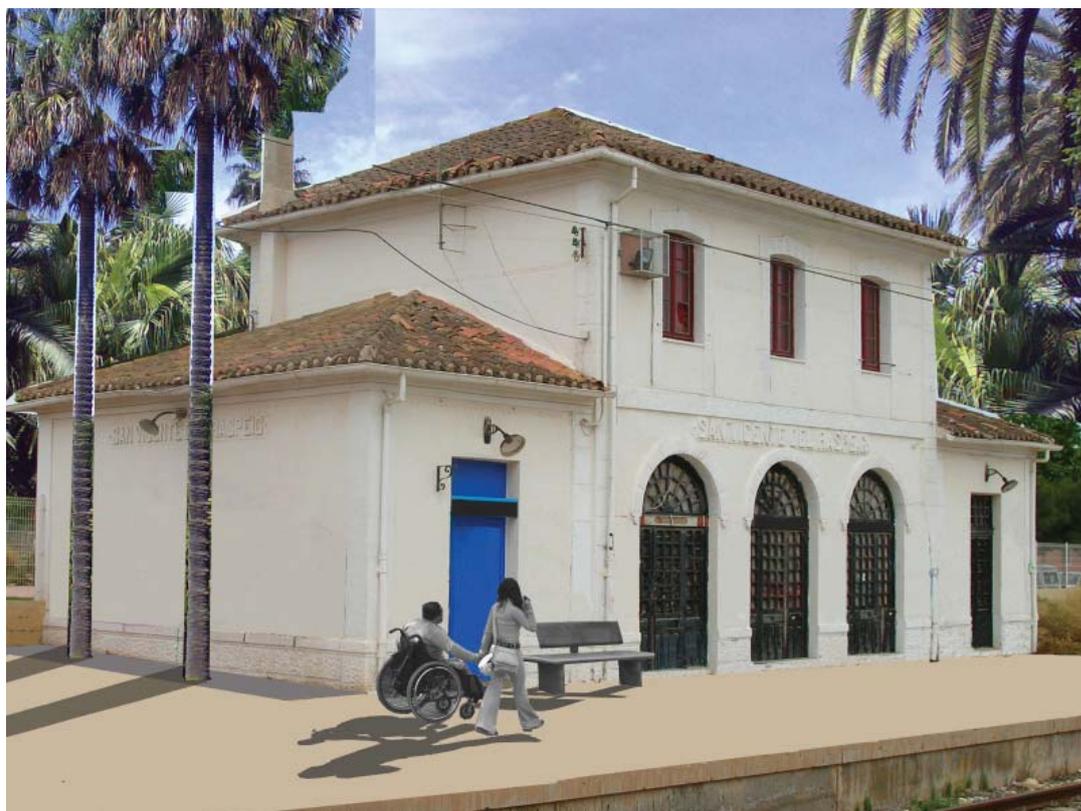




LA ESTACIÓN DE MONÓVAR-PINOSO ANTES Y DESPUÉS DE SU RESTAURACIÓN.
VISTA LATERAL



LA ESTACIÓN DE MONÓVAR-PINOSO ANTES Y DESPUÉS DE SU RESTAURACIÓN.
VISTA FRONTAL



LA ANTIGUA ESTACIÓN DE SAN VICENTE DEL RASPEIG ANTES Y DESPUÉS DE SU RESTAURACIÓN.
VISTA LATERAL



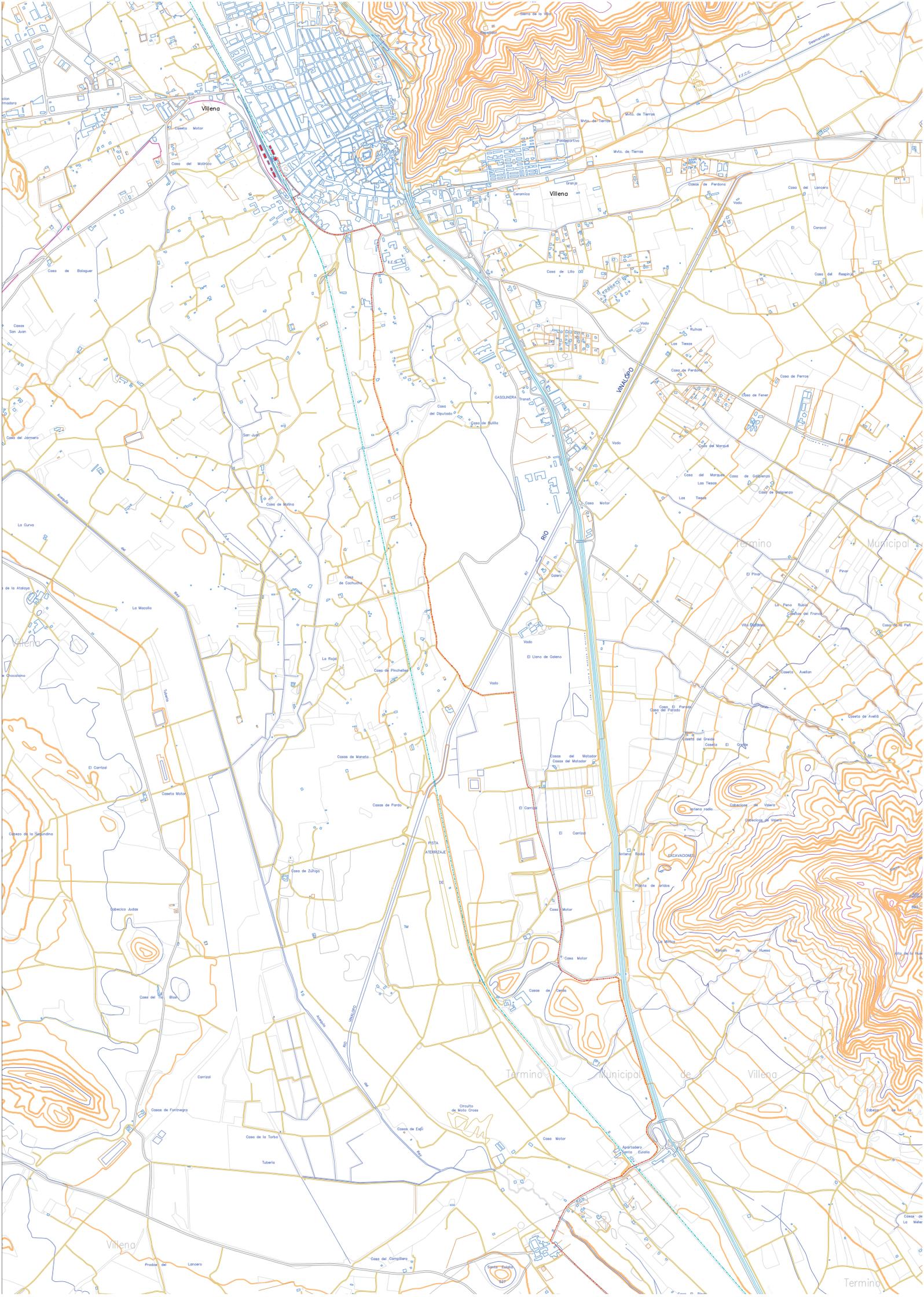
EL APEADERO DE AGOST ANTES Y DESPUÉS DE SU RESTAURACIÓN.
VISTA LATERAL



LA ESTACIÓN DE MONFORTE DEL CID ANTES Y DESPUÉS DE SU RESTAURACIÓN.
VISTA LATERAL



EL PATIO JUNTO A LA ESTACIÓN DE MONFORTE DEL CID ANTES Y DESPUÉS DE SLA INTERVENCIÓN PAISAJÍSTICA. VISTA FRONTAL



7.3 TRAMOS Y DISTANCIAS

7.3.1 TRAMO 1. VILLENA – COLONIA DE SANTA EULALIA

“Ved un jardín que se extiende hacia la ciudad desde un punto de la indicada vía. Es un vergel inundado de luz, con árboles pomposos y con brillantes flores.”

7.3.1.1 RECORRIDO

VILA I BLANCO, describiendo Villena

Partiendo de la Estación de Ferrocarril de Villena, dejamos el casco urbano a nuestra izquierda. Caminando hacia el sur, bordeamos la población y salimos a buscar el Camino Viejo de Sax. Primeramente dejamos a nuestra izquierda el Camino del Olmillo. Si se dispone de tiempo se puede, sin embargo, recorrer unos 300 m. de esta camino, que sube sobre las vías del tren. Desde allí se puede contemplar el paisaje de la huerta de Villena y las vías del ferrocarril. Pero tendremos que volver al punto de partida para continuar por el Camino Viejo de Sax. El acceso se encuentra frente a una administración de la policía local. Tomando una curva ligeramente hacia la derecha y dejando un Instituto de Educación Secundaria a nuestra izquierda nos adentramos en el Paseo propiamente dicho de Villena hacia la Colonia de Santa Eulalia. Continuamos un tramo de camino asfaltado hasta que éste se convierte en sendero de grava y arena.

Continuando el sendero atravesamos un pequeño barranco. Continuamos el sendero en dirección sur, sin desviarnos por los senderos que se dirigen hacia la izquierda, ya que nos encontramos en esta zona con varios pasos a nivel “sin guarda” ni barreras de seguridad.

Recorreremos el sendero paralelo al trazado de la línea férrea Madrid-Alicante hasta que cruzamos por una calzada empedrada el río Vinalopó, que en esta zona presenta habitualmente poco caudal. Al cruzar el río nos dirigimos hacia el Llano de Galeno, donde retomamos una vía asfaltada que nos conduce en dirección a El Carrizal y hacia las Casas del Matador. Dejamos un embalse a nuestra izquierda y continuamos hacia Casa Motor, bordeando la pequeña colina del Cabezo de Cerdá por su falda este.



VISTAS DURANTE EL RECORRIDO DEL TRAMO VILLENA - COLONIA DE SANTA EULALIA



A partir de este punto salimos al encuentro de la vía de servicio de la Autovía de Alicante a Madrid, con alguna pendiente pero de fácil acceso y rodaje y poco o escaso tráfico. Al llegar al siguiente nudo de carreteras estaremos visualizando la Casa de los Giles, de estilo francés dieciochesco. Una vez en este punto y girando hacia la derecha en dirección a El Cuco volvemos a poder disfrutar de las vistas de las vías del tren desde el puente que se eleva frente al, ahora desaparecido, Apartadero de Santa Eulalia. Continuando por ese camino curzamos de nuevo el Río Vinalopó y llegamos a la entrada de la bella Colonia de Santa Eulalia.

7.3.1.2 DISTANCIA

El tramo Villena-Santa Eulalia recorre un trayecto total, en ligero descenso, de 8.876m. Comienza en una altura de 501m. y finaliza a 484m. sobre el Nivel del Mar. Es decir, tiene una pendiente media de 0,19%.



7.3.1.3 PAISAJE

La zona puede considerarse un área de transición entre el paisaje manchego y el mediterráneo. El relieve se encuadra en un pasillo prébetico o corredor intermontano. En cuanto a la climatología, la zona está sometida a una erosión mediterránea que, junto con la tipología del roquedo, favorece la formación de barrancos, ramblas y glacies. Aunque la zona llana presenta zonas poco cubiertas de vegetación, la Sierra de Salinas, en el término municipal de Vullena, tiene una vegetación abundante de bosque mediterráneo, conservando amplias zonas de carrascal y densos pinares.

Desde la salida de Villena atravesamos durante casi todo el trayecto terrenos con cultivos de regadío y algunas acequias. Este paisaje de la huerta de Villena tiene plantaciones de olivos, vid y otros cereales. La edificación es dispersa con algunas residencias familiares y otras casetas agrícolas. El aspecto visual del paisaje de la huerta de Villena deriva principalmente de la actividad agraria. A pesar de la cercanía de las montañas, y de alguna pequeña colina, esta zona es prácticamente plana. Únicamente se hunde un poco en los márgenes por donde discurre el río Vinalopó. La disponibilidad de agua gracias a este río y la planicie de la zona, hacen de este espacio una zona apta para el cultivo.

Visualmente, el terreno tiene una gran amplitud. Esta sensación visual de planicie parcelada por tipos distintos de cultivos viene recortada por alguna construcción característica de la zona, o arbolado de mayor altura. Su telón de fondo lo enmarcan las cumbres de El Castellar (735m.), Loma Gaspar (785m.) y la Loma del Mojón (753m.)





SUBIDA AL CASTILLO DE LA ATALAYA, EN VILLENA

7.3.1.4 PUNTOS DE INTERÉS

7.3.1.4.1 Castillo de la Atalaya

En 1931 el Castillo de Atalaya fue declarado “Monumento histórico artístico”. El castillo fue erguido por los árabes en el siglo XII. Tiene dos líneas de murallas de defensa sin foso, a la que se le adosan torres de cuerpo circular. La llamada Torre del Homenaje tiene, por contra, planta cuadrada. Está construida por muros de tres metros de espesor en su parte más ancha. Los dos primeros cuerpos de la torre están realizados en tapial almohade, los dos superiores son de mampostería, ello es debido a que la parte superior fue construida tres siglos después, en el siglo XV. De la misma forma en el interior se plasman estas dos etapas artísticas diferenciadas ya que en las dos primeras estancias los techos están constituidos por bóvedas almohades de arcos entrecruzados. En la parte superior el Castillo de Atalaya tiene pequeñas torres voladas al estilo luso-castellano. Se conserva en buen estado. Se puede visitar.

7.3.1.4.2 Colonia de Santa Eulalia

El origen de esta pequeña aldea ahora abandonada se remonta al siglo XIII, concretamente al año 1240, año en el que se erigió una ermita como conmemoración a Santa Eulalia, patrona de Sax, en el lugar donde había ocurrido una mítica batalla entre moros y cristianos. Capitaneados los cristianos por el noble catalán Berenguer de Entenza, la batalla fue vencida por los cristianos, y la Villa de Sax pasó a manos de estos. Con motivo de dicha celebración se hicieron votos para realizar una romería anual a esta aldea, hoy en día convertida en una popular fiesta.



La primera ermita de la original zona agrícola donde se asentaba, llamada originariamente, los Prados de Santa Eulalia, sufrió a lo largo de los años diversos destrozos. Estando a mitad del siglo XIX en ruinas, se derribó por completo y se volvió a levantar en 1891 por el maestro de obras Villena Francisco Gran, según consta en la inscripción de su fachada.

Además de la Ermita, la Colonia está formada por edificios fabriles y residenciales en torno a dos patios rectangulares. La Colonia como hoy en día se conoce nació como consecuencia de la revolución industrial del siglo XIX. Su construcción fue costeadada por el Conde Antonio de Padua Saavedra y por M. de Bertolano. A. de Padua era Conde de Alcudia y su esposa, Vizcondesa de Alzira. Las casas alrededor de los edificios representativos de la Colonia de Santa Eulalia eran para los obreros empleados en el cultivo de las tierras de la masía señorial. Estos tenían vid, olivos y almendros. De entre los edificios del conjunto destacan el Palacio (1898), el Teatro Cervantes, la Fábrica de Harinas, el Edificio Administrativo y el Casinete. Es de destacar la disposición del núcleo urbano en torno a dos plazas cuadrangulares, la plaza donde se encuentra la Ermita y en la parte posterior, la plaza donde se encuentra la Fábrica de Harinas.

El auge de esta población agrícola se prolongó hasta 1925. Llegó a existir un apeadero de la línea Madrid-Alicante en esta aldea, que fue derribado en los años 90 debido a su estado ruinoso, lo que da cuenta de la importancia de este lugar, a pesar de su reducido tamaño, en cuanto a centro social, pues además de la estación de tren contaba con un teatro, un edificio de correos, un palacete y una fábrica de alcohol con bodega y destilería donde se destilaba el Coñac Santa Eulalia hasta 1936. En la fachada del edificio administrativo se pueden encontrar algunos elementos decorativos provenientes de la Sezession Vienesa, muy de moda a principios del siglo XX en toda la geografía española.

Actualmente la Colonia de Santa Eulalia ha adquirido cierta popularidad en la cultura televisiva valenciana, por ser la escenografía donde se rodó la serie “L’Alqueria Blanca”.



VARIAS VISTAS DE LA COLONIA DE SANTA EULALIA



CASA DE LOS GILES

7.3.1.4.3 Casa de los Giles

Construida entre 1903 y 1905, la Casa de los Giles es un palacete de tres plantas de marcada influencia parisina. Presenta mansardas y frontones neoclásicos sobre los huecos de ventana en fachada. El trazado de la autovía A-31 en las inmediaciones de este palacete lo desvirtúan.

7.3.1.4.4 Puente sobre el Vinalopó en Villena

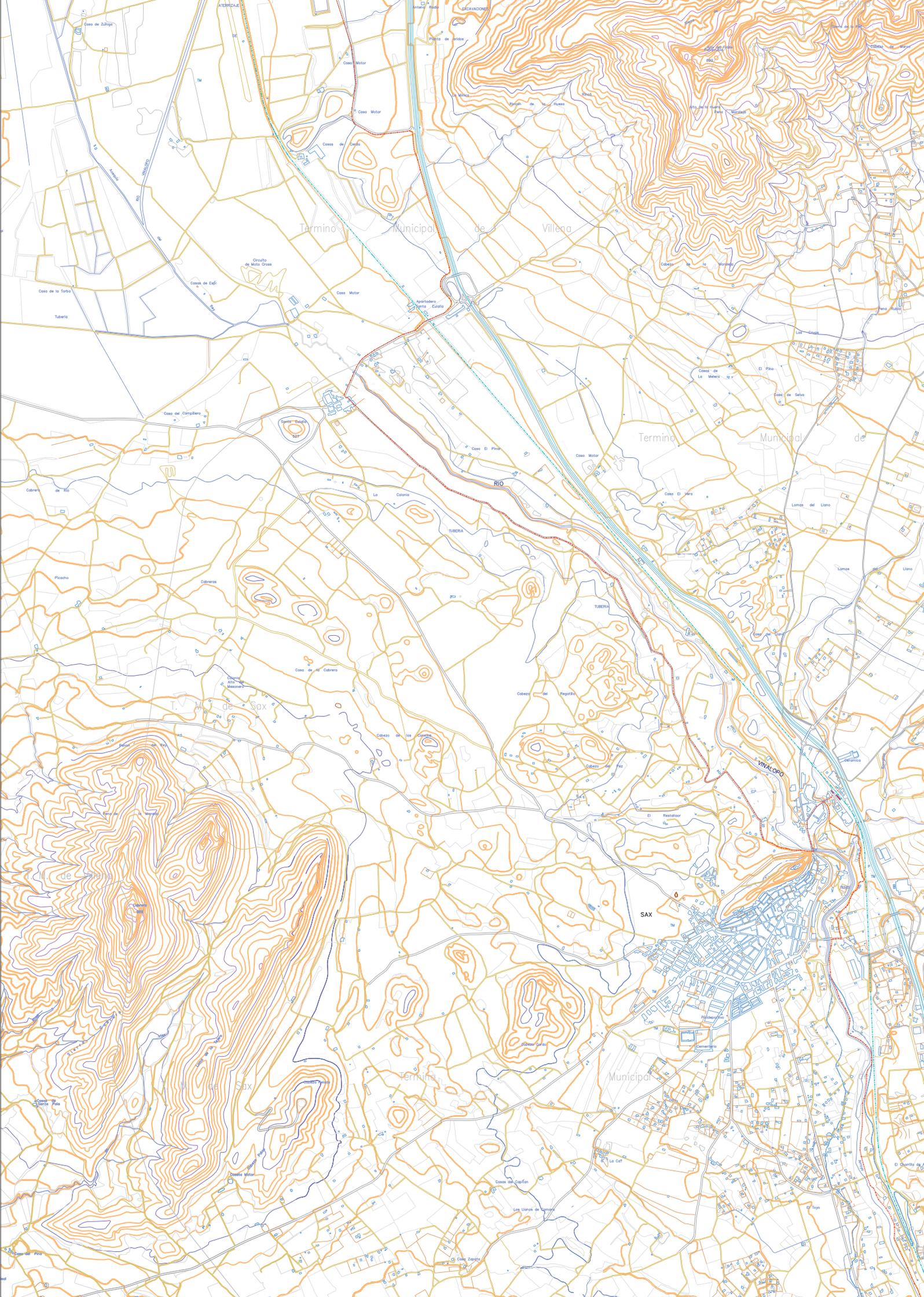
Entre el Kilómetro 400 y el 401 existe un pequeño puente que salva una altura de no más de tres metros y luz de unos 10m. por el que discurre el río Vinalopó. Apoyado sobre muros de sillería, el puente se construyó con vigas de celosía (sistema americano), recubierto mediante placas de hierro forjado. El color que presenta actualmente debido al óxido de esta estructura es semejante al del acero cortén.



VISTA DE SAX DESDE EL PUENTE QUE SALVA LAS VÍAS DEL TREN EN LAS CERCANÍAS DE LA COLNIA DE SANTA EULALIA



PUENTE SOBRE EL VINALOPÓ



7.3.2 TRAMO 2. COLONIA DE SANTA EULALIA – SAX



7.3.2.1 RECORRIDO

Abandonando la Colonia de Santa Eulalia por detrás de la Ermita recorre, por la calle de Santa Rita, en dirección sureste el Camino de la Colonia, que va paralelo al río Vinalopó. Es un sendero tranquilo y con muy poco tráfico, a pesar de estar asfaltado. Si giramos por un pequeño sendero de tierra que sube hacia Cabezo de Pez, en Venta del Olmo, encontramos un tramo de la canalización de agua que va desde la Acequia del Rey hacia Sax. Posteriormente el camino pasa a llamarse Camino del Regatillo, el cual, bordeando el Cortijo del Regatillo, entra a Sax por su parte posterior. Para visitar la Estación de Ferrocarril de Sax, debemos cruzar el río, girando hacia la izquierda, y subir esta carretera, que es la que conecta Sax con la incorporación a la Autovía A-31. La segunda calle a la derecha de la zona industrial que se encuentra en esta zona nos lleva directamente a la Estación de Sax, de gran belleza.



7.3.2.2 DISTANCIA

El tramo Santa Eulalia-Sax recorre un trayecto total de 5.090m. Comienza en la altura de 484m y finaliza a 474m, es decir desciende 10m en 5km.

IMÁGENES DEL TRAMO 2



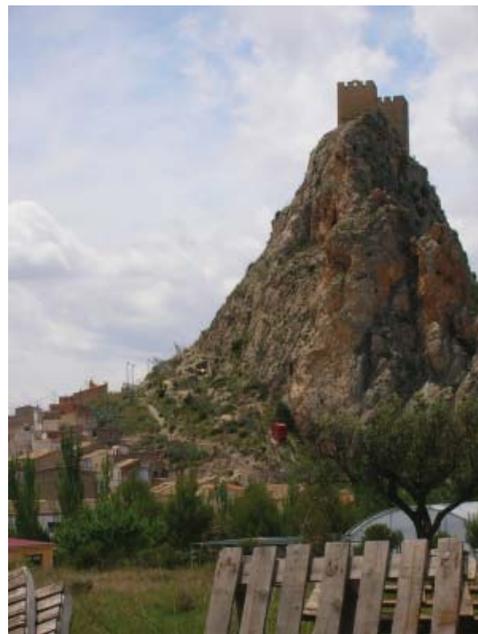
SALIDA DESDE SAX

7.3.2.3 PAISAJE

En los terrenos del término municipal de Sax han predominado a lo largo de su historia los cultivos de vid, olivo, cereales en secano y una pequeña huerta regada por el río Vinalopó. Actualmente, se mantiene latente la agricultura y la producción de vid, con la que se elabora un magnífico vino.

En el tramo que nosotros recorremos a través del territorio de Sax no dejamos de ver al frente el Castillo de Sax. Es como un recorrido orientado hacia éste, ya que se presenta como final de trayecto y de perspectiva visual. El terreno deja de ser llano y da paso a pequeñas colinas de entre 500 y 550 m. de altura, como el Cabezo de Pez.

El río Vinalopó en este tramo está flanqueado por pinares, álamos y olmos centenarios. Entre el Camino de la Colonia y el río existen cultivos de regadío, al lado derecho del camino, prados y pastizales que dan paso a terrenos claros con árboles dispersos y más adelante campos de olivares. Justo antes de llegar a Sax volvemos a tener terrenos de cultivo de regadío.



CASTILLO DE SAX

7.3.2.4 PUNTOS DE INTERÉS

7.3.2.4.1 Castillo de Sax

Construido en el mismo lugar que el alcázar, del mismo nombre, construido en la época musulmana, según los eruditos se dice que el castillo, tal y como lo podemos ver actualmente, es del siglo XIV. La Torre del Homenaje es musulmana, del siglo XII, aunque sus cimientos son, según estudios, del siglo X. Básicamente el Castillo de Sax está compuesto por dos torres circulares defendidas por varios muros con almenas. Al mismo tiempo, las dos torres tienen esa misma terminación.

Toda la fortaleza ha sido restaurada y su estado de conservación es muy bueno. Merece la pena una visita.

7.3.3 TRAMO 3. SAX – ELDA

7.3.3.1 RECORRIDO

Desde Sax el camino más cómodo para llegar a pie o en bici a visitar la Estación de Elda-Petrer es el existente en paralelo al río Vinalopó. Bien desde la estación de ferrocarril de Sax, bien desde el puente que cruza el Vinalopó, podemos comenzar el sendero. Si elegimos la primera opción, debemos bordear las naves industriales que existen en las inmediaciones de la estación. Frente a una gran industria de cerámica en la zona existe un sendero de tierra que va bajando hacia el barranco, lugar donde podemos observar un puente sobre el que circula el ferrocarril. A partir de este punto, subimos una rampa, continuando el sendero, y salimos a una de los accesos a la carretera, frente a una fábrica de azulejos. Cruzando la carretera, dejamos la fábrica a nuestra derecha y nos adentramos en el sendero que va bordeando el río. En un momento dado, el Vinalopó hace un quiebro hacia la derecha. Ahí debemos desplazarnos del camino seguido –pues más adelante termina al encontrarse con el río- y tomar un sendero hacia la izquierda. Éste nos lleva a un camino asfaltado, que da acceso a varias viviendas unifamiliares. Este camino hace una curva hacia la derecha, punto en el que debemos abandonarlo para seguir de frente por un sendero de tierra que discurre paralelo a las vías del tren. A pesar de la cercanía, el camino es bastante ancho y hay seguridad suficiente para poder caminar por él. Antes de llegar al puente de Elda tenemos dos opciones para continuar, una es: desde el sendero de tierra, tomando una curva a la derecha que nos sube arriba de un puente asfaltado, por el que bajo pasan las vías del ferrocarril. Es éste un buen lugar para disfrutar de la vista y el paisaje y poder ver el trazado del ferrocarril y el inicio, aún lejos, del túnel de Elda. Esta carretera se puede seguir hacia adelante, pasando unas casas abandonadas. La segunda opción es dejando atrás el puente, seguir por el sendero para poder visitar el puente sobre el Vinalopó en las cercanías del túnel de Elda y el mismo túnel de Elda. Es un paseo agradable y con bastante vegetación. Pasa por debajo del citado puente y continúa hacia el Pantano de Elda.

La Vía al Mediterráneo continúa por la carretera citada a la que el viadante se incorpora desde el puente sobre las vías del tren. Por este paseo, bordeando el Peñón de Monastil, podemos desplazarnos para visitar El Poblet. Bordeamos la colina acercándonos a la carretera que lleva a Elda desde la A-31 y recorreremos el mismo trayecto que el GR-7. Pasado por delante de las urbanizaciones, podemos ver el túnel de Elda desde el otro lado y desplazarnos por el barrio de la Ermita de San Crispín a visitar la Estación de ferrocarril Elda-Petrer.



IMÁGENES DEL TRAMO 3



7.3.3.2 DISTANCIA

El tramo Santa Eulalia-Sax recorre un trayecto total de 8.614m. Comienza en la altura de 474m y finaliza a 436m. Este trayecto discurre en un primer tramo por una zona llana, paralela al río. La pendiente media de este tramo es de 0,26%. Posteriormente nuestra Vía al Mediterráneo debe salvar una colina, bordeándola. El ferrocarril la atraviesa por el túnel de Elda.

Las pendientes en este segundo tramo de esta colina son variables, dar una pendiente media del recorrido en este tramo no se acercaría a la realidad del trayecto.

7.3.3.3 PAISAJE

Desde Sax, bordeando el Vinalopó encontramos una primera área llamada la Huerta Nueva, con cultivos de regadío. El río está bordado por juncos y chumberas. Algunas de las viviendas dispersas de esta zona tienen su propio huerto con cultivos y palmeras. El terreno es más bien claro y seco. En el camino, un poco alejados del río, encontramos, además de los pinos algún olivar y viñas.

Muy distinto es el paisaje en el valle donde se sitúa el Poblet, de amplia profundidad visual, destaca la profusa vegetación de esta zona, con altos pinos y olivares, e invita a caminar por sus alrededores.



VISTA DEL VALLE DE LA TORRETA DE ELDA

7.3.3.4 PUNTOS DE INTERÉS

7.3.3.4.4 Yacimiento arqueológico íbero

Ocupa la cresta y la ladera sur de la Sierra de El Monastil, en Elda. Fue una población contestana, que se asentó en este lugar en el siglo V a.C. Se cree que la población debía tener entre 150 y 200 habitantes. Durante el período de romanización pasó a formar una ciudad íbero-romana con el nombre de Elo.

7.3.3.4.5 El Poblet

Fue la residencia del Presidente Negrín. Alicante sería uno de los últimos reductos en caer durante la Guerra Civil Española. Antes de partir para el exilio, el Gobierno se refugió en esta finca de Elda, que se había convertido en capital de la de la II República Española.



EL POBLET



7.3.4 TRAMO 4. ELDA – MONÓVAR

7.3.4.1 RECORRIDO

Desde Elda a Monóvar existe junto a la carretera CV-8352 un carril bici en parte de su longitud. Este tramo tiene prevista una ampliación de carriles y la prolongación del carril bici hasta Monóvar. La Vía al Mediterráneo define sin embargo otro recorrido, por tratarse éste de una zona más tranquila, sin tráfico rodado que transita por zonas verdes. Desde el punto donde abandonamos el Tramo 3, cerca de la Torre del Monastil, bajamos hacia el río, coincidiendo con el recorrido del GR-7. Llegamos al “Lago” de los Jardines del Vinalopó que atraviesan Elda. Cruzamos por bajo el puente sobre el Vinalopó y desde allí podemos vislumbrar el Castillo del Conde de Elda. Continuamos por este pulmón verde hasta pasar la zona de “Cars”, a partir de donde el parque se diluye y el paisaje se convierte en el estrecho de la Rambla de la Melva. El viandante continuará el camino paralelo al río. Después de aproximadamente 1 km. se pasa por delante de la depuradora. Continuando este sendero pasamos La Sau, la Casa de Fernando l’Eixau y una cantera. Más adelante se encuentra la Casa de la Parada. Nada más pasar Casa Larga hay un sendero hacia la izquierda que nos lleva directamente a la Estación de Monóvar-Pinoso. Si continuamos por el camino junto al río que habíamos abandonado, llegaremos hasta el Pont de Ferro, o el Puente sobre el estrecho de la rambla de Novelda⁵⁰. Pasado el Pont de Ferro cruzamos la Rambla de la Gorra. A un 1 km. al sur del Pont de Ferro se cruza con el río el Camino de los Molinos, que nos conduce hasta Monóvar.

7.3.4.2 DISTANCIA

El tramo Elda-Monóvar por la Vía del Mediterráneo tiene un recorrido total de 4693m. Comienza en la altura de 474m y finaliza a 340m sobre el Nivel del Mar. La pendiente media es de 0,35%.



VISTAS DEL TRAMO 4

⁵⁰ Sobre el montaje de este puente, se puede consultar: PAGE, Eusebio. “Ferro-carril de Madrid á Alicante.Colocación de las vigas tubulares del puente sobre la rambla de Novelda”. Revista <Obras Públicas>, 1857. Pp. 277-278
Además existe en internet una animación de su montaje en www.150ferrocarrilalicante.gva.es



7.3.4.3 PAISAJE

La zona boscosa de Elda (la zona de la Cañada de Cámara) tiene pinos carrascos de gran tamaño y un bajo-bosque de enebro, coscoja, romero, estepa, lentisco, y pequeñas orquídeas, de las seis variedades que existen en la Comunidad Valenciana. En las zonas donde el bosque desaparece tenemos una vegetación muy distinta, formada por esparto y otros arbustos y pinos dispersos. Cerca del río Vinalopó, aparecen claros y suelos arenosos de tonalidades rojizas, seguramente por la existencia de arcillas. En la cuenca del Vinalopó hacia el Castillo de La Mola, hay palmeras de gran altura.

En la zona urbana de Elda, es interesante el parque lineal que integra la cuenca del Río Vinalopó con la trama urbana de la ciudad, generando un cordón ecológico sobre el eje del río.



PUENTE SOBRE LA RAMBLA DE NOVELDA (MONÓVAR) Y RÍO VINALOPÓ EN LAS CERCANÍAS



7.3.4.4 PUNTOS DE INTERÉS

7.3.4.4.1 Castillo del Conde de Elda

Emplazado en un pequeño cerro junto al río, el castillo del Conde de Elda fue construido por los almohades alrededor del 1172.

A lo largo de su historia sufrió diferentes modificaciones al ir cambiando de manos. Las dos modificaciones más importantes se produjeron entre finales del siglo XIV y principios del XV, la primera. Y la segunda, durante los siglos XVI y XVII, que se transformó en Palacio Condal de la familia Coloma, de origen judío.

Después del siglo XVII, esta fortaleza comenzó a deteriorarse, como consecuencia de la pérdida de poder de los Condes de Coloma, que se vieron obligados a trasladarse a Valencia, dejando así su palacio abandonado.

Después de varios expolios durante el siglo XIX, el Castillo se encuentra en la actualidad en estado de ruina, aunque se está llevando a cabo talleres de restauración y reconstrucción por la escuela-taller del castillo.



CASTILLO DEL CONDE DE ELDA



MONOVAR

Termino Municipal de Sagunto

Termino Municipal de Monovar

Termino Municipal de Sagunto

Termino Municipal de Novelda

Novelda

Novelda

NOVELDA

7.3.5 TRAMO 5. MONÓVAR – CASTILLO DE LA MOLA

7.3.5.1 RECORRIDO

Saliendo de Monóvar por el Camino de los Molinos cruzamos la Rambla de las Salinas y llegamos de nuevo al punto de conexión con el Tramo 4: Elda-Monóvar. Nos encontramos en el margen del río Vinalopó, vamos descendiendo siguiendo su cauce hacia el Castillo de La Mola. Éste constituye el final de perspectiva en todo momento del tramo 5. El sendero que existe paralelo al río es de tierra. Dejando el río a la derecha pasamos Casa Antimo y más adelante el Pozo de Nieve. Si seguimos este mismo camino, volvemos a cruzar el río y giramos a la derecha, para ir a buscar la subida a La Mola.

7.3.5.2 DISTANCIA

El tramo Monóvar - Castillo de la Mola por la Vía del Mediterráneo tiene un recorrdio total de 6465m. Monóvar está a una altura de 340m., antes de subir la cuesta que nos lleva al Castillo de la Mola, tenemos una altura de unos 310m. Es decir, la pendiente en este tramo es de 0,46%. El Castillo de la Mola se encuentra a una altura de casi 352m. La subida a este punto es más costosa, de aproximadamente 4,2% de pendiente.

7.3.5.3 PAISAJE

Desde lo alto del Castillo de la Mola, se tiene una panorámica amplia del valle del Vinalopó. Desde este punto se puede observar tanto el recorrido del río, como el trazado del tren, el Pont de Ferro, los cultivos circundantes y las obras, hoy por hoy en marcha, del tren de Alta Velocidad.





7.3.5.4 PUNTOS DE INTERÉS

7.3.5.4.1 **Castillo de La Mola** (Véase punto 7.3.6.4.1)

7.3.5.4.2 **Santuario de Santa María Magdalena**
(Véase punto 7.3.6.4.2.)

Otros puntos de interés en Monóvar son la ermita de Santa Bárbara (monumento histórico-artístico), la casa museo de Azorín, la iglesia arciprestal de San Juan Bautista y el convento de los Capuchinos (siglo XVIII).



SANTURIO DE SANTA MARÍA MAGDALENA



EL VALLE DEL VINALOPÓ A SU PASO POR NOVELDA, DESDE EL CASTILLO DE LA MOLA



SUBIDA AL SANTURIO DE SANTA MARÍA MAGDALENA



7.3.6 TRAMO 6. CASTILLO DE LA MOLA – NOVELDA

7.3.6.1 RECORRIDO

El sexto tramo nos lleva desde el Santuario de La Mola hasta la ciudad de Novelda. Para recorrer este tramo, descendemos la bajada que nos lleva a la carretera CV-832 que une Novelda el Santuario. Nada más cruzarla, nos desplazamos a la derecha para tomar el camino que baja hacia el Vinalopó, entre las industrias que existen. Atravesamos el pequeño puente sobre el que va la canalización de agua y en seguida veremos una pista que va a la izquierda del Vinalopó. Podemos seguir esta pista a pie, en bici o incluso en coche, hasta un punto en el que hay que cruzar el río sobre unas grandes losas dispuestas sobre el agua. Aquí debemos abandonar el coche, cargar las bicis en mano o seguir de pie. Este es un punto no accesible para usuarios con silla de ruedas, para eliminar esta barrera arquitectónica sería necesario construir un pequeño puente. Seguimos el sendero entre olivos y vides hasta acercarnos a unas industrias de mármol. Para visitar la Estación de Novelda-Aspe, debemos tomar el camino hacia la izquierda, justo antes de volver a cruzar el río. Esta pista nos conduce a la Estación, a la Población de La Tejera, y al cruzarla y justo antes de llegar a un paso a nivel, giramos a la izquierda para alcanzar la estación de ferrocarril. Para continuar caminado sobre la Vía al Mediterráneo debemos tornar al punto donde vimos la industria de mármoles. Cruzamos, esta vez sí, de nuevo el río y continuamos por su margen derecho hacia Novelda. Pasaremos un puente de piedra. En esta pista por el río, existen varias rampas de acceso a la carretera superior, con una amplia acera con arbolado por donde continuar nuestro trazado hasta llegar al segundo puente, donde se finaliza el tramo sexto.

7.3.6.2 DISTANCIA

El tramo sexto: Castillo de la Mola- Novelda tiene tan sólo 4.063m. Hay que añadir a este tramo el desvío que une la vía al Mediterráneo con la estación de ferrocarril. Este segundo tramo tiene un recorrido de 1241m. Es decir, si el visitante quiere hacer esta ruta sin olvidarse de visitar la estación de Novelda, el recorrido total es de 6545m.



VISTAS DEL TRAMO 6



PROYECTO DE PAISAJISMO EN LAS CERCANÍAS DEL SANTUARIO DE SANTA MARIA MAGDALENA

7.3.6.3 PAISAJE

Uno de los recorridos más bonitos de este tramo es la ascensión al Castillo de la Mola por la montaña. Existe un itinerario de peregrinaje, empedrado y en buenas condiciones que lleva al viandante, girando alrededor de la montaña hasta la cumbre. Está rodeado de chumberas, pinos y vegetación de monte bajo, típicamente mediterránea.

Una vez descendido de la Mola, el itinerario nos lleva por la cuenca del Vinalopó, bordeando y cruzando continuamente el río. La cuenca del Vinalopó mezcla paisajes agrarios con industriales hasta llegar al último tramo transitable del río, en la entrada al casco urbano de Novelda. Desde esta zona hay rampas para salir a la superficie, donde existe un jardín lineal con arbolado.



7.3.6.4 PUNTOS DE INTERÉS

7.3.6.4.1 Castillo de La Mola

De origen almohade, es un curioso castillo por tener una torre de planta triangular, la Torre de las Esquinas, única en toda Europa. El aspecto exterior de esta torre, sin embargo, se asemeja al de una torre cuadrada. Todo el conjunto fue construido en el siglo XII sobre una fortificación romana, a excepción de la citada torre, que es del siglo XIV. El conjunto fue declarado de interés patrimonial en 1931. La fortificación se conserva en un estado de ruina consolidado.



7.3.6.4.2 Santuario de Santa María Magdalena

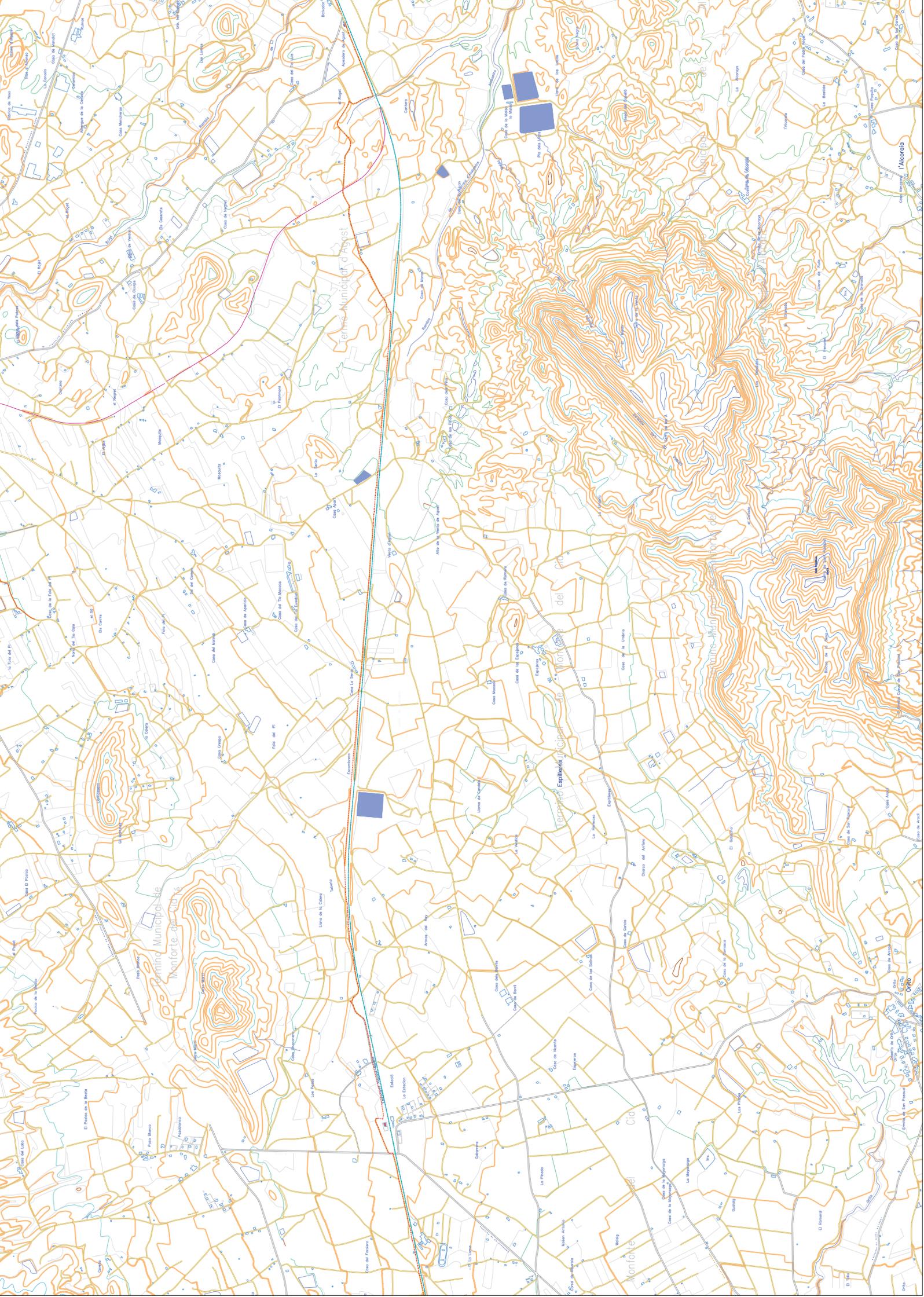
El Santuario de Santa María Magdalena es una de las obras modernistas más importantes de influencia del *Modernisme català*. Construida en 1918, por el arquitecto noveldense José Sala Sala. Construido cuando el modernismo había consumado su periodo de mayor auge, esta obra refleja grandes influencias del modernismo que se daba en Cataluña (recordemos las torres pétreas de la Sagrada Familia en Barcelona), donde Jose Sala había finalizado la carrera de arquitectura. La combinación de mosaico policromado y piedra rústica hace alusión asimismo al Modernismo Catalán. En Valencia, el Mercado de Colón también utiliza esta combinación de materiales opuestos (brillomate, liso-rugoso) para formalizar los detalles decorativos del conjunto.



La obra se finalizó en 1946, necesitando tres fases en su prolongada construcción. Las dos torres laterales, de 25m. cada una tienen una terminación en cruz pétrea, muy presente, también, en varias obras del modernismo catalán.



VISTAS DEL TRAMO 6



7.3.7 TRAMO 7. NOVELDA – MONFORTE DEL CID- AGOST

7.3.7.1 RECORRIDO

Desde Novelda, comenzamos la travesía en el puente donde finalizamos el tramo 6. Esta vez iremos por el margen del río contrario. A unos 500m. encontramos una pista hacia la derecha, que sube hacia Casa de Sala. Tomamos esta vía asfaltada en sentido ascendente hasta que pasemos un puente sobre la autovía A-31. Es una zona de casas dispersas y muchos jardines. Al pasar la autovía seguimos subiendo hasta llegar a un túnel estrecho, por encima del cual pasa el ferrocarril Madrid-Alicante. Nada más pasar el túnel a la derecha existe un sendero paralelo a las vías del tren que llega hasta la Estación de Monóvar. Actualmente, debido a las obras del Tren de Alta Velocidad, el sendero está cerrado. En un futuro este sendero discurrirá entre la vía del ferrocarril Madrid-Alicante y las vías del AVE. Pero al estar ambas sobre terraplenes, mediante un sistema de seguridad que impida al viandante acercarse a las vías, puede convertirse en un sendero suficientemente seguro. Tomando el sendero en Casa Chimo y continuando paralelo a las vías, llegaremos después de algo más de 3 km. a la Estación de Monóvar-Pinoso. Desde esta misma estación, en dirección al este se puede conectar con un sendero de tierra que va paralelo a la vía. Caminamos en dirección al Apeadero de Agost y atravesamos el Llano de Calera. Pasado este llano el camino se desvía hacia la izquierda, en dirección la Foia del Pí. Dejamos atrás un primer sendero que encontramos a la derecha y por el segundo a la derecha giramos en dirección, de nuevo, a las vías del tren. Pasamos cerca de Casa La Senia y continuamos por el sendero que va paralelo a las vías. En dirección Casa Aparí debemos recorrer un bucle y otro un poco más adelante, para continuar adelante hasta dejar a la derecha un pequeño embalse. Estamos a poco más de 1km. del Apeadero de Agost. Nos dirigimos en dirección a El Roget y desde allí giramos a la derecha para ir a encontrar el Apeadero, desde el cual se puede además recorrer la Vía Verde del Maigmó (22 km.), ya que comienza precisamente en este punto.



VISTAS DEL TRAMO 7

7.3.7.2 DISTANCIA

El tramo Novelda – Agost tiene un recorrido de 15.940m. Presenta, además una gran pendiente, puesto que Novelda se encuentra a unos 240m s.n.m. y el camino que nos lleva hasta el Apeadero de Agost, está a 276m s.n.m. Desde este punto, cuando caminamos paralelo a las vías del tren, nos mantenemos a una altura constante, hasta llegar a la estación de Monforte del Cid, también a 277m s.n.m., a partir de ahí, el terreno va disminuyendo en altura hasta llegar al Apeadero de Agost, con 216m s.n.m.

7.3.7.3 PAISAJE

Nos vamos alejando del “vergel” que crea el Vinalopó a su alrededor y vamos acercándonos a las cumbres previas a la Sierra del Maigmó. Desde Novelda hasta el puente sobre la Rambla del Plá, vamos ascendiendo por una carretera asfaltada que circula entre varias viviendas unifamiliares, alternadas con pequeños campos cultivados para consumo propio.

Una vez atravesado el puente, giramos a la derecha para situarnos en el espacio existente entre las obras del ferrocarril Madrid-Alicante y las nuevas obras del Tren de Alta Velocidad. Ambas vías están elevadas mediante taludes y el viandante no tiene acceso inmediato a ellas. La pendiente de los taludes sirven de protección al caminante, pero impiden la vista del valle desde esa altura, que se concentra en una mirada de frente hacia la Estación de Monforte. Desde esta estación, hasta el Apeadero de Agost, el terreno va siendo cada vez más seco, y los cultivos también, que se transforman en campos de vid.

7.3.7.4 PUNTOS DE INTERÉS

A excepción de alguna alquería medio derruida, y las propias obras de la línea del ferrocarril, no existe ningún punto de especial interés patrimonial en este tramo.



VISTAS DEL TRAMO 7



7.3.8 TRAMO 8. AGOST – SAN VICENT DEL RASPEIG

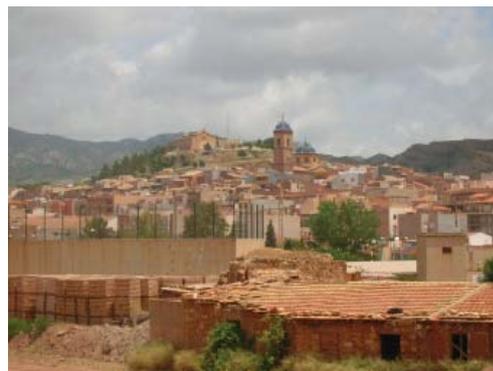
7.3.8.1 RECORRIDO

Debido al terreno árido y polvoriento de la zona de Agost hacia San Vicent del Raspeig, hemos elegido un sendero que, a pesar de alejarse de las vías del ferrocarril, discurre por zonas con algunas viviendas dispersas, en vistas de evitar el camino por la sequedad de la Rambla del Roiget y de localizar caminos algo más definidos que aquellos que ramifican el territorio rural de Agost. Las áreas parcialmente edificadas tienen mayor vegetación, lo que puede facilitar y amenizar el trayecto hasta la Estación de San Vicent del Raspeig.

Saliendo del Apeadero de Agost, vamos en dirección al este, paralelos al tren. En aproximadamente 200m. debemos girar a la izquierda para seguidamente girar a la derecha y atravesar el barranco del Roiget, por debajo del puente que salva la luz para el paso del ferrocarril. Seguidamente nos encontramos con una fuerte subida que nos sitúa en un sendero paralelo a la rambla y nos conduce en dirección sur. En las proximidades encontramos un sendero hacia la izquierda, que dejamos detrás, continuando derecho, en dirección a la Urbanización La Cañada, cerca de la Colina de Alabastro. Justo antes de entrar, debemos atravesar el Barranco del Alabastro. Recorremos un tramo de esta urbanización por calles asfaltadas hasta, a 150m. antes del barranco, que nos desplazamos por el sendero que llega a la Ermita de San Jaime. Siguiendo el sendero en dirección sur-este, vamos buscando la Casa de Montagut, volviendo a caminar por una zona dispersamente poblada, hacia el Barrio Andorra La Magelio. El sendero nos va llevando hacia las Colominas. Desde ahí cruzamos por debajo la N-340, tomando el sendero que finalmente nos lleva por el barrio La Estación a la antigua Estación de San Vicent del Raspeig, hoy en desuso por haberse edificado una nueva estación de tren, unos metros más abajo de la línea.

7.3.8.2 DISTANCIA

Tiene una longitud total de 8948m. Es uno de los tramos que más se aleja de la línea del ferrocarril, ya que por donde ésta circula son terrenos muy arenosos, y con poca o escasa vegetación.



VISTAS DEL TRAMO 8



7.3.8.3 PAISAJE

El paisaje está definido por la multitud de barrancos que atraviesan la zona y por una sequedad extrema que contribuye a la poca vegetación. Aún así, existe una diversidad de bajo monte, destacando especies vegetales como el espantalobos, la escobilla, las barrillas jaboneras o el esparto.

Es una zona de importante industria alfarera, con terrenos arcillosos en las proximidades.

7.3.8.4 PUNTOS DE INTERÉS

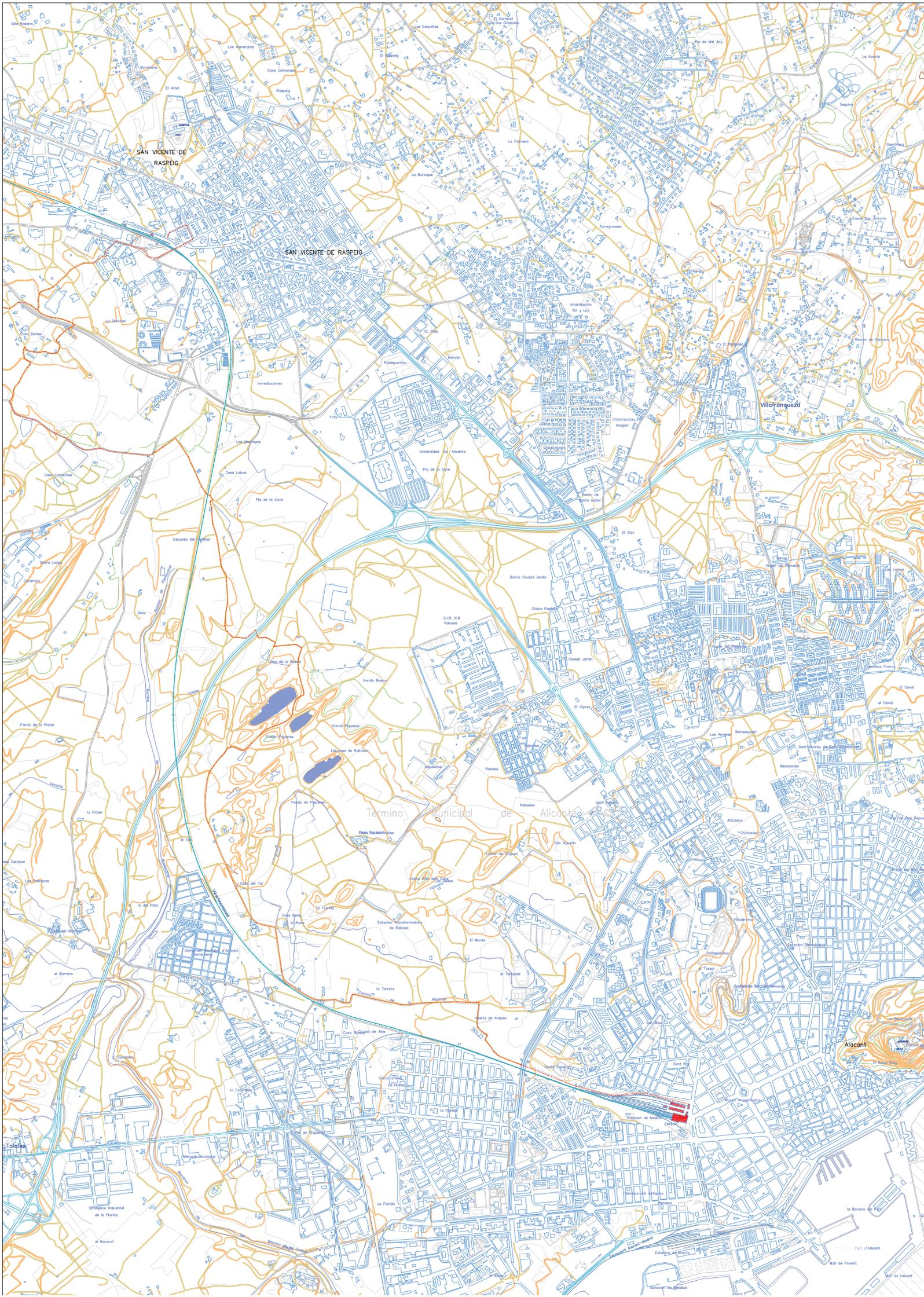
Uno de los lugares con mayor interés de la zona es la población de Agost, con su ruta de la alfarería. Una visita al pueblo permite tener unas magníficas vistas de toda la zona y de la Sierra del Maigmó, en las proximidades.

Cabe la posibilidad de acercarse a ésta caminando, a través de la Vía Verde del Maigmó, la cual, a pesar de comenzar en un terreno poco frondoso, finaliza en las cercanías del Maigmó, donde hay bosque mediterráneo.

Además del patrimonio ferroviario que salva desniveles hasta acercarse a San Vicente, este tramo es de los menos destacables en calidad paisajística por su extrema sequedad y por el tipo de suelo que compone su terreno.

VISTAS DEL VALLE DESDE LA ESTACIÓN DE NOVELDA-ASPE





SAN VICENTE DE
RASPEIG

SAN VICENTE DE RASPEIG

Villafraquezá

Termino Municipal de Alicante

Alicant



7.3.9 TRAMO 9. SAN VICENT DEL RASPEIG – ALICANTE

7.3.9.1 RECORRIDO

Desde la Estación antigua de San Vicent del Raspeig, vamos bajando por la curva que el mismo ferrocarril dibuja, hasta encontrar la nueva estación de tren. En las inmediaciones tomamos el sendero que va por entre los frutales en dirección a la Universidad de Alicante. Cruzamos por bajo la N-340 y continuamos por un sendero de tierra que cruza Los Montoyos, Casa Lobos y se dirige hacia la Cañada del Fenollar. El camino serpentea por los campos entre las vías del ferrocarril y la autovía A-7. En la Taibilla, cruzamos la A-7 y vamos bajando hasta encontrar el Camí del Toll. El Camí del Toll dibuja un trayecto parecido al del tren hasta llegar a Casa Roca. En ese punto, es necesario desviarse hacia el sur, acercándonos a las vías para encontrar el Camino Viejo de La Alcoraya. En el Huerto de Arques hacemos un quiebro a la derecha para ir acercándonos a la Estación Término de Alicante. Debemos antes pasar el paso a nivel y pasamos el barrio de Santo Domingo. Desde allí, por una acera que va tomando altura podremos disfrutar de las vistas de esta estación, que es a la vez el final del trayecto Madrid-Alicante y el final de la Vía al Mediterráneo.



7.3.9.2 DISTANCIA

Desde San Vicent del Raspeig hasta Alicante se recorren, en descenso, tan sólo 9.602m. Ambos núcleos urbanos están tan próximos que cabe esperar que en un futuro cercano no haya espacio no urbanizado entre ambas. La situación de la Universitat d'Alcant entre ambos núcelos hace seguramente de polo de atracción urbano



VISTAS DEL TRAMO 9

7.3.9.3 PAISAJE

El paisaje entre San Vicent del Raspeig y Alicante, si bien pudo ser en el pasado un área agraria de cultivos, presenta en la actualidad grandes claros sin vegetación y alguna edificación privada dispersa.

La inminente construcción de la Línea de Alta Velocidad, va a constituir en esta zona sin dudas una barrera óptica y una frontera espacial. El área no está asfaltada pero tampoco tiene un valor paisajístico-ecológico, porque, como hemos comentado, es una zona bastante árida con un barranco, el de las Ovejas, una rambla, la de Rambuchar, y mucha industria por la proximidad de la ciudad de Alicante.

7.3.9.4 PUNTOS DE INTERÉS

Existen en la zona varios polígonos industriales con buena comunicación por carretera y por tren lo que lleva a pensar, que este área de cultivos no rentables o abandonados, será absorbida por los requerimientos industriales de la ciudad de Alicante.

En la actualidad, además de varias viviendas unifamiliares dispersas, existe cercana al área urbana de San Vicente una gran industria cementera y otras naves industriales agrupadas. El poco espacio que queda entre las rotondas, las carreteras de conexión y las industrias, presenta un aspecto desecado y abandonado. A pesar de ello, aún se pueden ver las huellas de un pasado fragmentado en huertos, y aún permanece alguna agrupación de árboles frutales. Sin embargo, el tipo de terreno calcáreo es el determinante de este paisaje atravesado por el barranco. En las proximidades hay tres grandes embalses y alguna colina de menor tamaño.

7.3.10 TABLA - RESUMEN

Tramo	Longitud (km.-m.)	Pendiente media (%)
1. Villena – Santa Eulalia	8 km. 876 m.	0,19
2. Santa Eulalia - Sax	5 km. 090 m.	
3. Sax - Elda	8 km. 614 m.	0,26
4. Elda - Monóvar	4 km. 693 m.	0,35
5. Monóvar – La Molla	6 km. 465 m.	
6. La Molla - Novelda	6 km. 545 m.	
7. Novelda - Agost	15 km. 940 m.	
8. Agost – San Vicent del Raspeig	8 km. 948 m.	
9. San Vicent del Raspeig - Alicante	9 km. 602 m.	
TOTAL	74 km. 773m.	

RECORRIDO DE LA VÍA AL MEDITERRÁNEO POR LA HUERTA DE VILLENA



7.4 CONEXIÓN CON ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS

Se preveen áreas de acceso a la Vía al Mediterráneo que, por su ubicación estratégica, supongan la conexión de los espacios públicos urbanos de los núcleos de población o la aproximación a la Vía al Mediterráneo desde cualquier otra infraestructuras de transporte (automóvil propio y transporte público como autobús o el propio tren). Se diseñarán recorridos que conecten las plazas, jardines y parques existentes en las zonas urbanas con la Vía al Mediterráneo. Estos lugares de conexión serán las “puertas” desde el núcleo urbano hacia la Vía al Mediterráneo.

Los espacios contiguos a las estaciones del ferrocarril son los primeros espacios de conexión. Ello es debido a que la ruta permite ser recorrida por tramos menores que comprenden el trayecto que separa dos estaciones de tren vecinas. El hecho de que el ferrocarril Alicante-Madrid continúe en funcionamiento, posibilita que el punto de partida y el punto final del tramo recorrido de la Vía al Mediterráneo siempre pueda ser una estación de tren. Por tanto, los espacios circundantes a las estaciones deben ser comprendidos como responsables de dar al viandante la primera impresión antes de comenzar la caminata. Son espacios de gran importancia en relación al camino ya que se pueden considerar el principio y el fin de cualquiera de los tramos.

En estos espacios de cuidado diseño se facilita la entrada a la Vía al Mediterráneo. Incluirán zonas de aparcamiento y de descanso, paneles informativos, alquiler de bicicletas o de equipos deportivos, puntos de información y aseo público, de forma que den servicio y acceso cómodo a los distintos usuarios de la vía.



DISEÑO DE ZONAS DE SOMBRA A LO LARGO DEL RECORRIDO

7.5 DISEÑO Y LOCALIZACIÓN DE LAS ZONAS DE SOMBRA

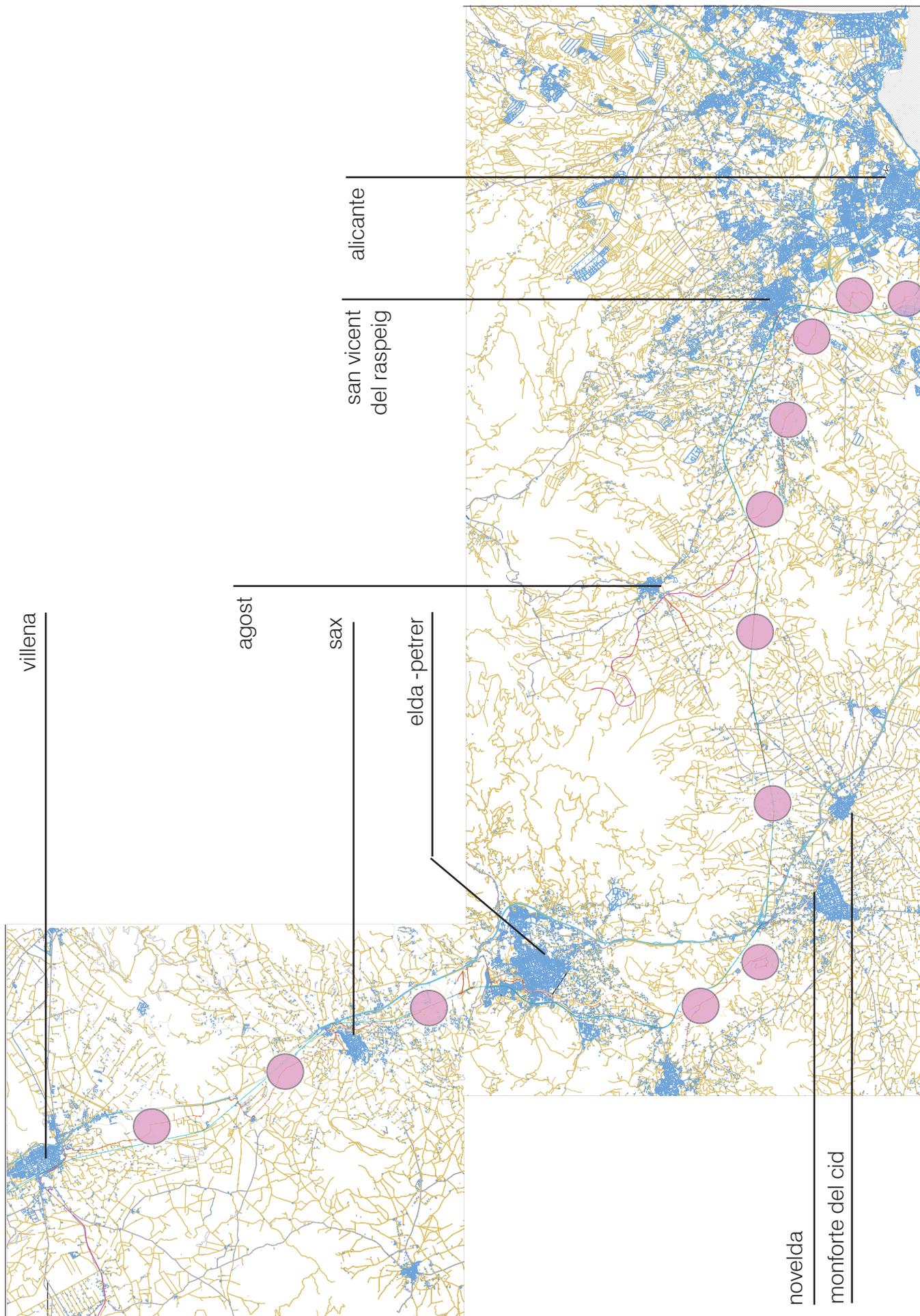
Basado en el análisis realizado en el punto A sobre la orografía territorial del trazado de la línea férrea Madrid-Alicante, se definen las distancias más adecuadas a salvar entre sucesivas áreas de descanso, en función de si la ruta va a ser recorrida previsiblemente a pie o en bicicleta, contabilizando los kilómetros y localizando 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 por qué de su importancia dentro de la línea férrea Madrid-Alicante.

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.

El diseño de las zonas de sombra incluye mobiliario específico como: bancos y mesas, papeleras, contenedores para basura y módulos de aseo personal. Contendrá asimismo paneles con información paisajística del lugar y orientativa. Es importante también la posibilidad de llevar a estas áreas en sombra agua potable y agua de riego. El agua potable indispensable para la práctica del deporte sano y el sistema de riego por goteo que favorecería el crecimiento de vegetación de gran altura de hoja caduca que asegure una zona fresca en verano y soleada en invierno. Estas áreas pueden asimismo ser dotadas de pérgolas que aseguren la sombra cuando no la proporcione suficientemente la vegetación.



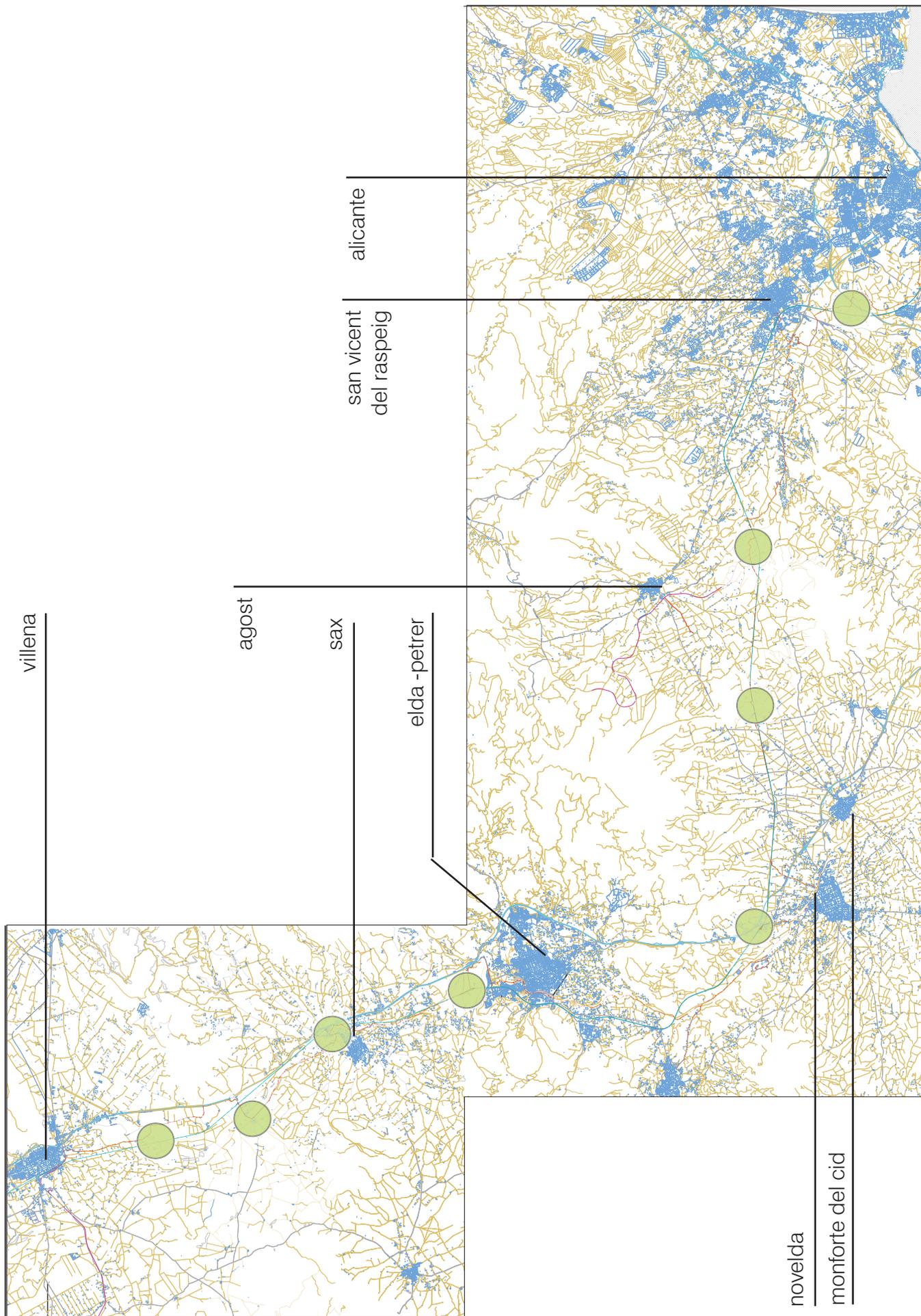
DISEÑO DE CUBIERTAS



LOCALIZACIÓN EN RUTA DE LAS ZONAS DE SOMBRA



PLANTA DEL DISEÑO DE ESPACIO DE SOMBRA EN RUTA





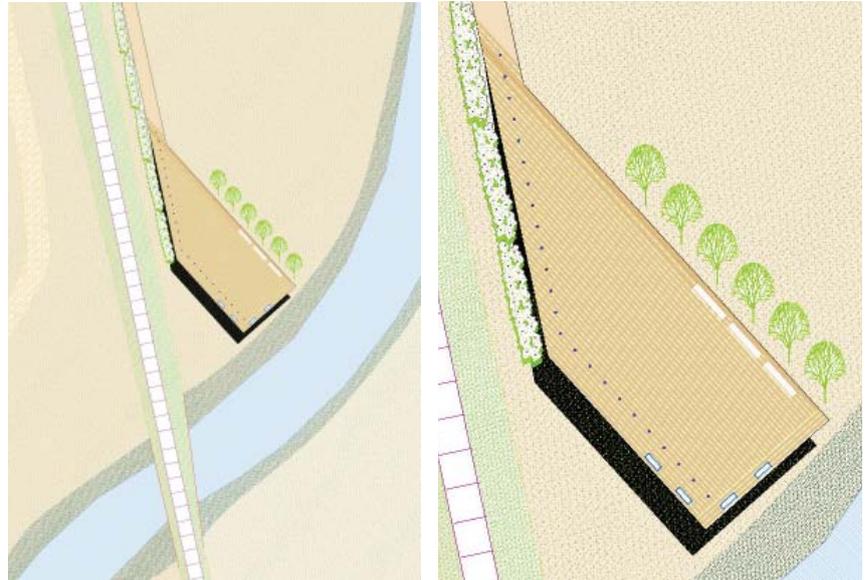
DISEÑO DE ESPACIO RECREATIVO

7.6 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 tangentes al recorrido de la Vía al Mediterráneo que nos permita detenemos en el recorrido para poder observar el territorio, de excepcional interés. Estos miradores irán dotados de paneles informativos (véase apartado 7.9) 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.

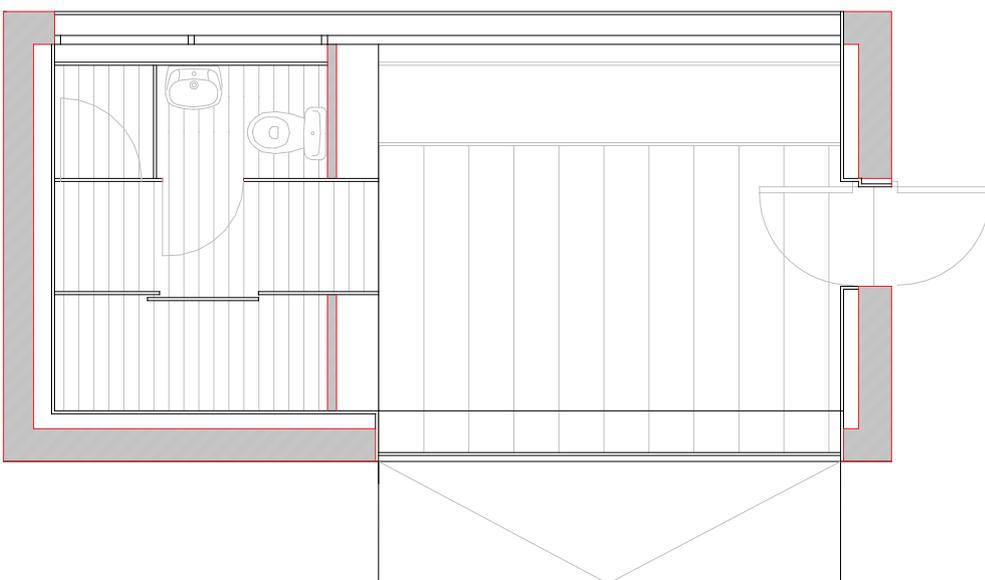
Estos miradores son de especial interés en los lugares donde existe patrimonio ferroviario. Además de facilitar la información respecto a la obra de ingeniería, impiden que el viandante se acerque a ésta. Aunque no se tratan de barreras físicas que impidan el paso, sí constituyen barreras visuales, que señalizan el límite del recorrido para el visitante en las proximidades de la obra.



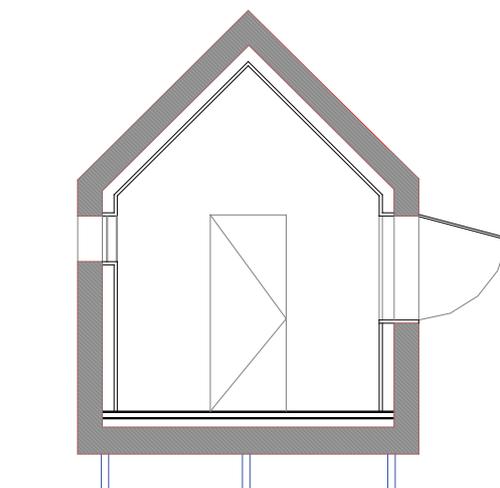
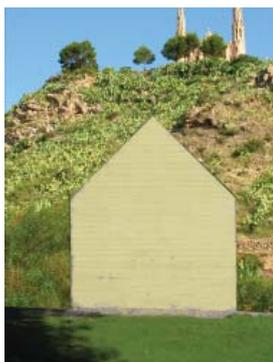
DISEÑO DE MIRADOR SOBRE EL PUENTE DE LA ALGUEÑA (VILLENNA)

7.7 DISEÑO DE PUNTOS DE INFORMACIÓN Y ALIMENTACIÓN

Los puntos de alimentación e información son quioscos en ruta transportables, que pueden situarse en los puntos más concurridos de la ruta y en las temporadas altas y los momentos de mayor confluencia de visitantes (fines de semana, semana santa, vacaciones estivales, etc.) En ellos se podrán adquirir bebidas, alimentos con potencial calórico, etc., además deben poder tener información sobre la ruta y los alojamientos disponibles. Se considera adecuada la opción de que puedan ser remolcados, para, como ya hemos mencionado, que la realización de la Vía al Mediterráneo sea lo menos agresiva posible con el paisaje alicantino. De esta forma, los quioscos no constituirán elementos fijos dentro de la ruta, por lo que se ahorra al mismo tiempo el problema de distribución de alimentos y bebidas, ya que el quiosco puede ser abastecido fuera de



DISEÑO DE QUIOSCOS EN RUTA



DISEÑO DE QUIOSCOS EN RUTA



la ruta. Al querer ser un elemento integrado en el paisaje, el material más adecuado para su realización es, de nuevo, la madera. Este material va acorde con uno de los objetivos del proyecto, que es la de conmemorar el 150 aniversario del ferrocarril Madrid-Alicante, para lo cual, utilizamos las traviesas de madera envejecida, utilizadas para la construcción de las vías ferroviarias. En el caso del quiosco, sin embargo, las traviesas de madera envejecidas serán sustituidas por láminas de madera nueva, más finas, con tratamiento para exteriores, para que los quioscos sean elementos ligeros. Una sencilla estructura de bloque con cubierta a dos aguas, toda ella terminada con los mismos listones de madera, presenta un hueco horizontal que es el “escaparate” y la barra del quiosco. Este hueco se puede abrir y cerrar con un mecanismo batiente. Interiormente el quiosco tiene un pequeño aseo, una ducha y un pequeño almacén. Las instalaciones interiores de fontanería y saneamiento serán resueltas como las de una caravana. Para la luz será requerido un motor eléctrico. El interior está también recubierto de chapas de madera finas: tanto para el suelo, como para las paredes y techos se utiliza el mismo material. Entre la lámina exterior y la interior, se esconde la estructura portante y una gruesa capa de aislamiento térmico que rodea la cáscara completa del quiosco.

7.8 ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

La accesibilidad a la ruta es una de los principales objetivos de su reutilización. Tanto para aquellos que se desplazan en silla de ruedas, como para los que practican el patinaje, monopatín u otro tipo de deporte de ruedas finas, se quiere evitar, en la medida de lo posible, los tramos con pendientes excesivas y escalonamientos. En aquellas zonas, que, por la orografía de la zona, sea imposible tener una rampa menor de la establecida para personas con movilidad reducida (hasta el 12% si el recorrido es de al menos 10m) se dispondrán de agarraderos laterales, asideros y superficies plataformas como descansaderos. En la señalización de la ruta serán asimismo demarcados aquellos tramos más aptos para ser recorridos en sillas de ruedas y aquellos que presenten más dificultad o sean poco recomendables. En los tramos adecuados para ser recorridos con ruedas duras, se habilitará paralelamente al camino de traviesas, un camino con un pavimento más adecuado para ellos, como tierra batida o gravilla muy fina.





LLEGADA EN BICICLETA A LA ESTACIÓN DE MONÓVAR DESDE EL PUENTE SOBRE EL VINALOPÓ

7.8.1 PUNTOS DE ACCESO A LA VÍA AL MEDITERRÁNEO

7.8.1.1 DESDE LAS VÍAS PÚBLICAS Y MEDIANTE TRÁFICO RODADO

Son varias carreteras comarcales y una autovía las que dan servicio a todos los núcleos de población de la región de estudio. Ello facilita el acceso a cualquier punto de la Vía al Mediterráneo mediante el tráfico rodado. Deben, por tanto, en acuerdo con las administraciones públicas, disponerse de zonas de aparcamiento para los senderistas, especialmente en temporada alta y en las cercanías de las estaciones de tren, por si el regreso se realiza por este medio.

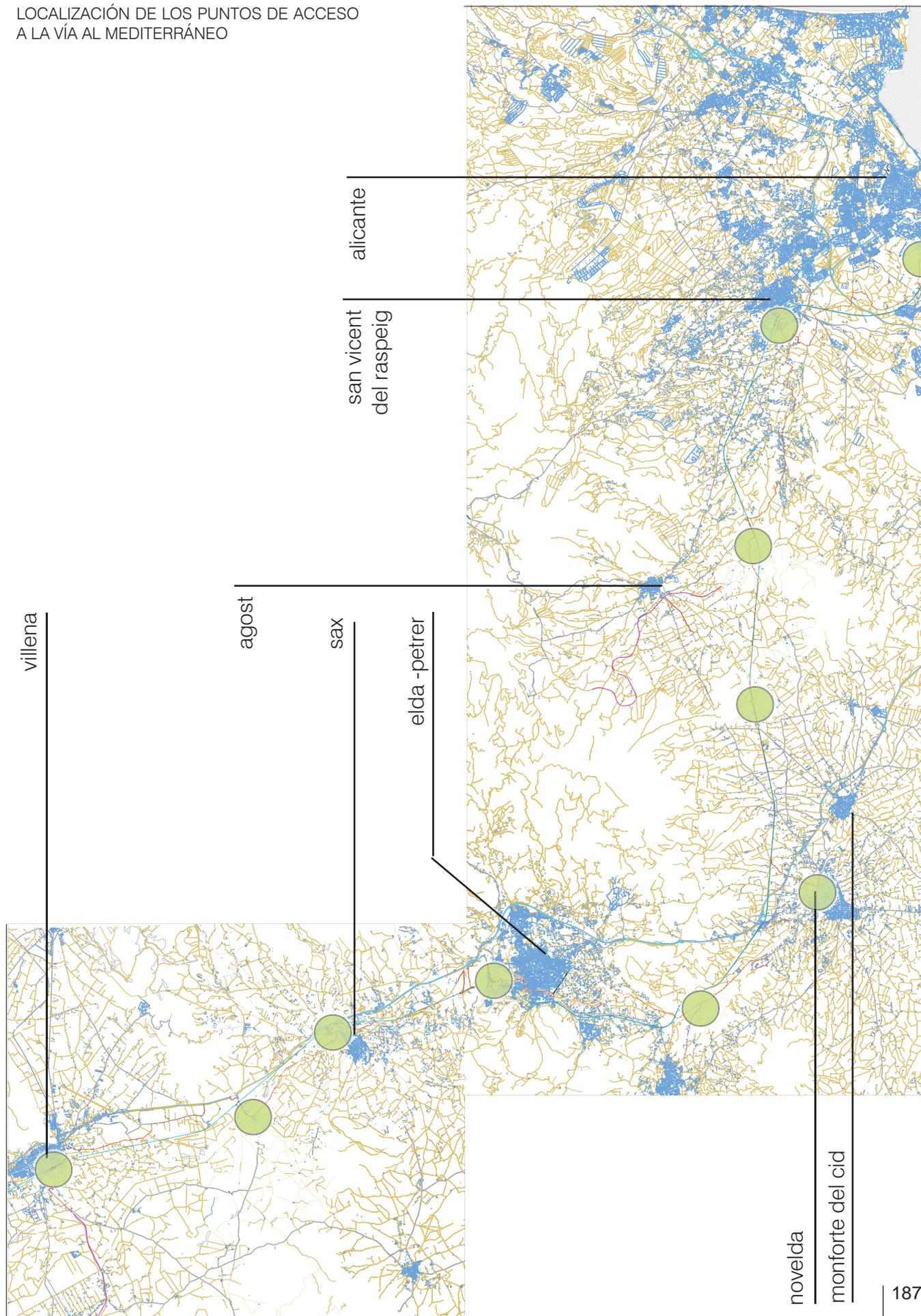
7.8.1.2 ZONAS DE APARCAMIENTO DE COCHES

Las zonas de aparcamiento de coches en las inmediaciones a la Vía al Mediterráneo debe incluir un espacio destinado al transporte de bicicletas, rampas, aseos personales e información sobre la ruta.

7.8.1.3 DESDE EL PROPIO FERROCARRIL

Una de las propuestas de reutilización de la Vía al Mediterráneo es que se vuelva a dar uso continuado a las estaciones del ferrocarril que actualmente se encuentran semi-abandonadas. Puede disponerse de un bus turístico que realice estas paradas para que el senderista pueda comenzar y terminar la ruta en el punto que elija sin estar condicionado por el vehículo propio. Ello devolvería el uso mínimo necesario para que estas estaciones se mantuvieran en buen estado de conservación y fomentaría la reutilización de las antiguas estaciones, hoy sustituidas por otras nuevas, como la estación de San Vicent del Raspeig.

LOCALIZACIÓN DE LOS PUNTOS DE ACCESO
A LA VÍA AL MEDITERRÁNEO





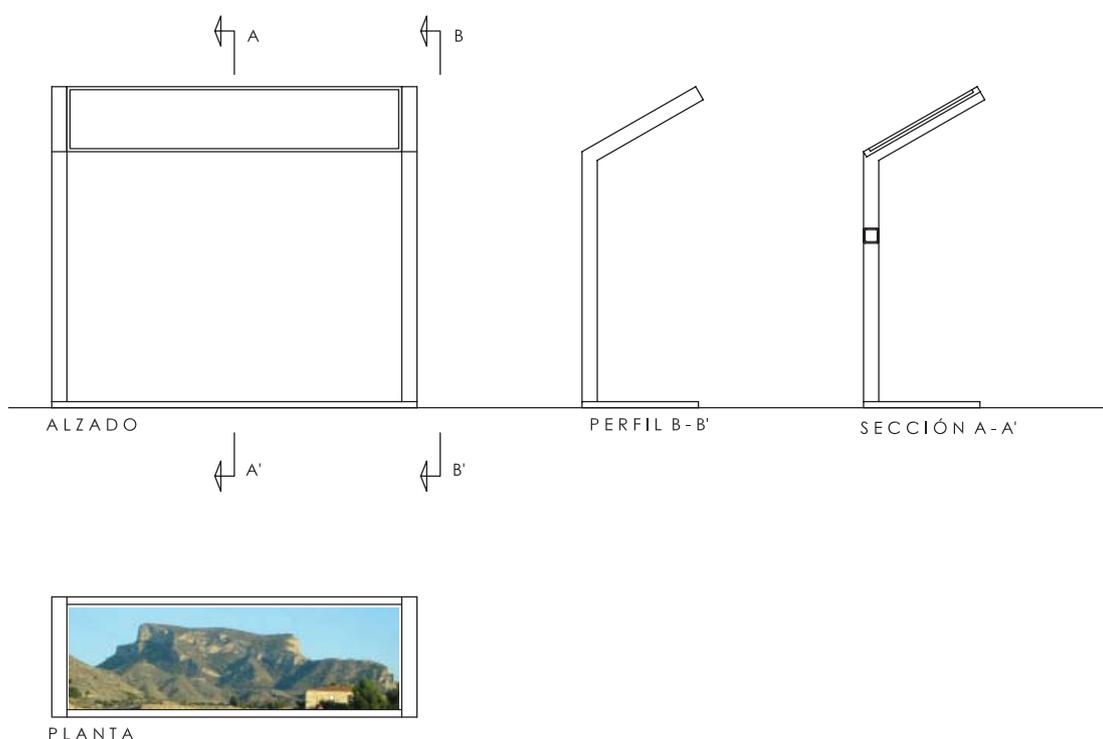
DISEÑO DE MIRADOR SOBRE EL PAISAJE. SITUACIÓN: ENTRE VILLENA Y SAX



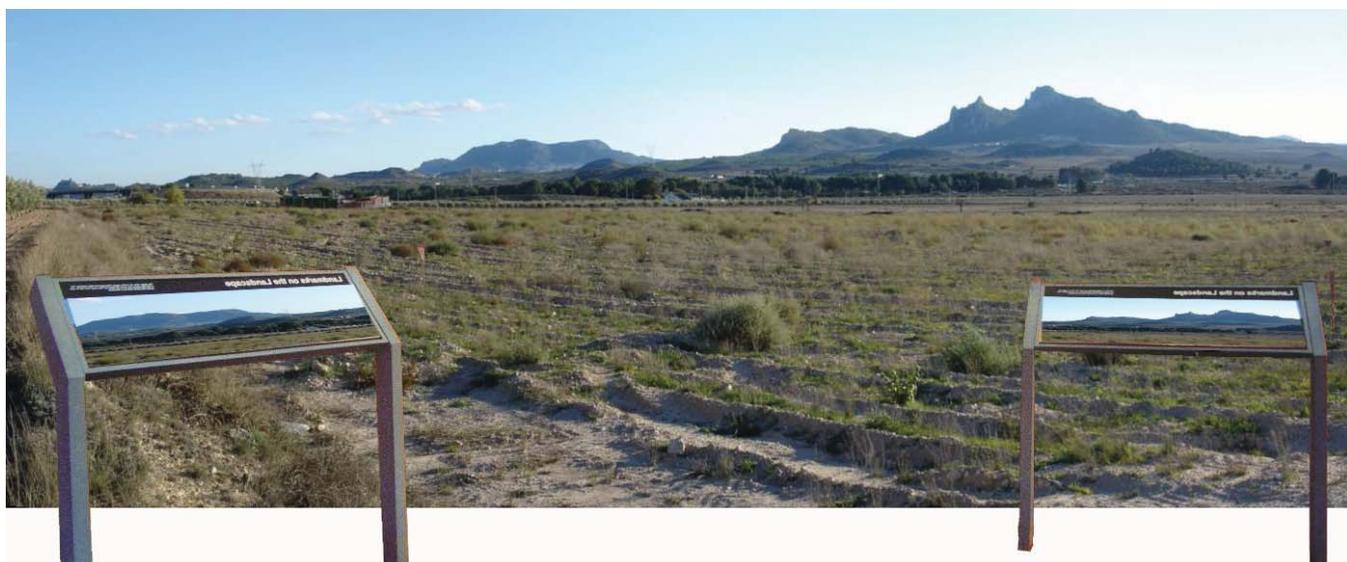
DISEÑO DE PANELES INFORMATIVOS EN PATIO DE LA ESTACIÓN DE MONFORTE DEL CID

7.9 SEÑALÍSTICA DE LA RUTA

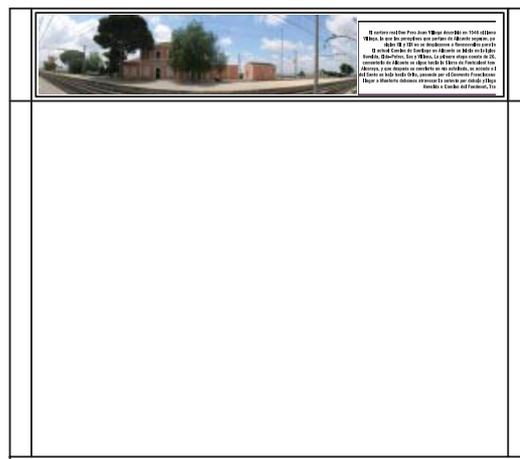
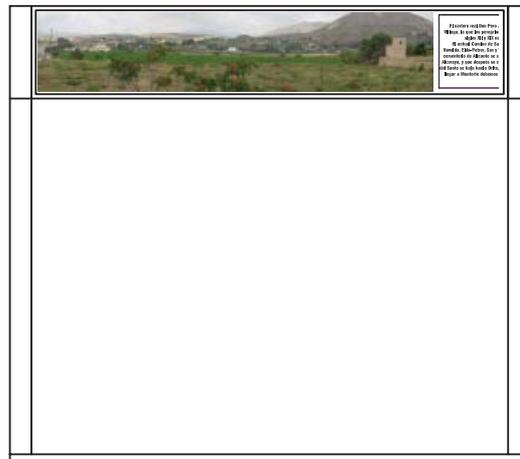
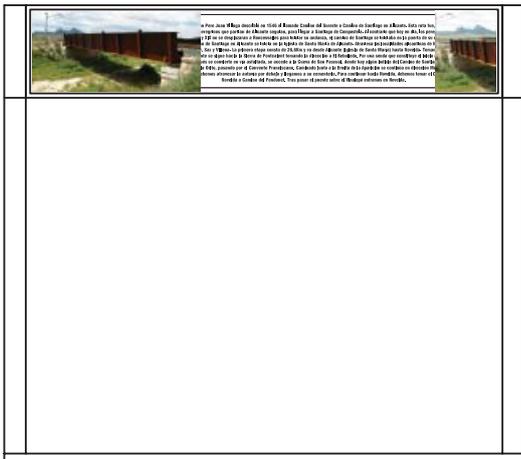
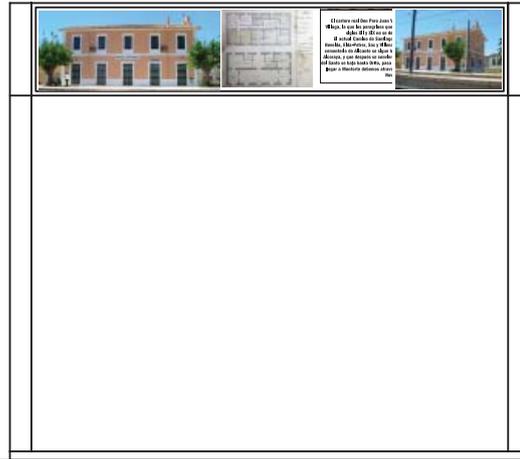
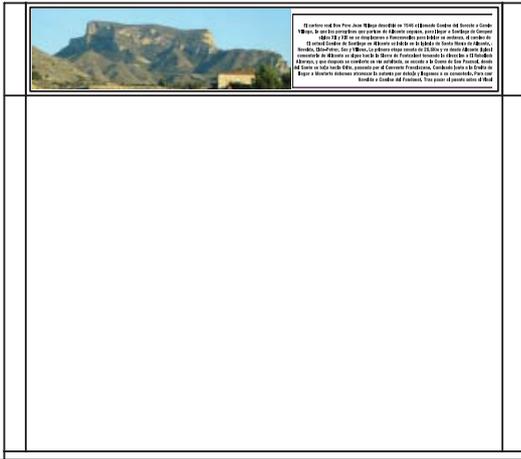
El proyecto de señalística incluye una propuesta de diseño de paneles informativos que recogen la información sobre el itinerario donde el visitante se encuentra y una selección de los datos históricos más relevantes para la conmemoración del 150 aniversario de la llegada del ferrocarril al Mediterráneo (como por ejemplo el viaje realizado por Isabel II en tren a Alicante desde Madrid los días 25, 26 y 27 de mayo de 1858 y el legado fotográfico de J. Laurent) En estos paneles se explicará al viajero las obras de ingeniería y arquitectura más destacadas de la construcción de la línea Madrid-Alicante: tanto las estaciones, apeaderos, como los puentes y el túnel de Elda. En los miradores hacia el paisaje se expondrá en los paneles los nombres de las sierras, valles, ríos de la zona y los puntos de interés culturas más importantes del área.



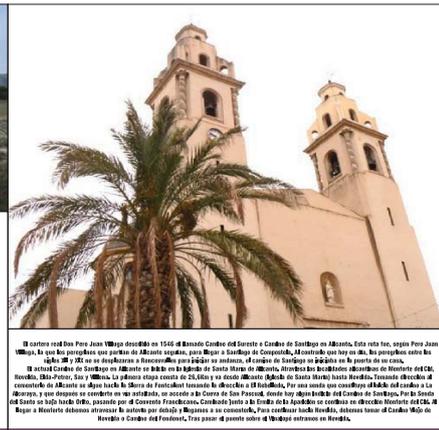
PLANTA, ALZADO, PERFIL, SECCIÓN Y VISTAS DE LOS PANELES INFORMATIVOS DE LA VÍA AL MEDITERRÁNEO



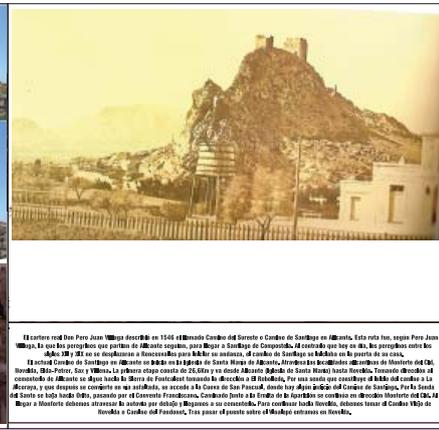
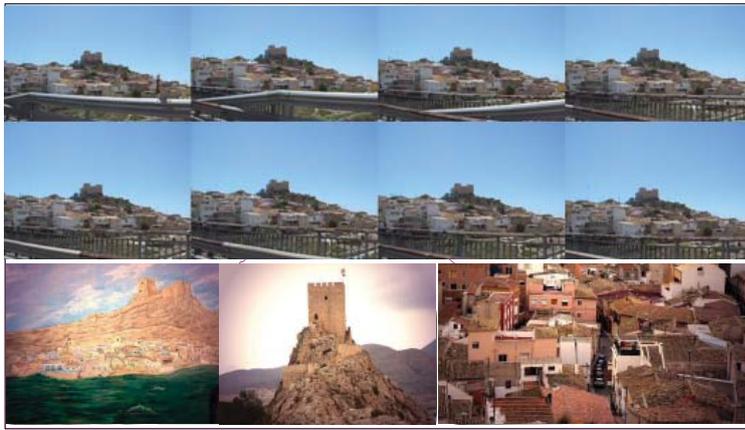
La unificación y homogeneización de la señalística en ruta se convierte en un indicativo de la Vía al Mediterráneo. El hecho de que el patrimonio ferroviario alicantino por donde pasa la Vía al Mediterráneo sea puesto en valor con la misma señalística dará al visitante una visión de conjunto, que permita identificarlos como emblemas históricos dentro de la ruta por Alicante, una puesta en valor conjunta y una emblema de pertenencia al trayecto.



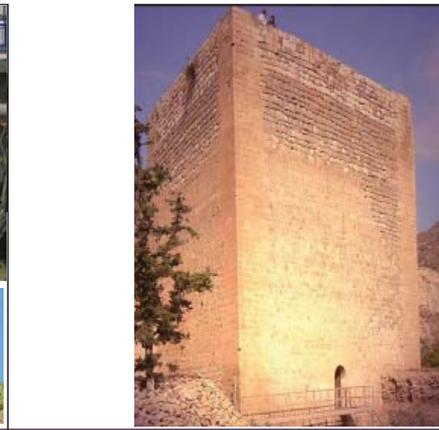
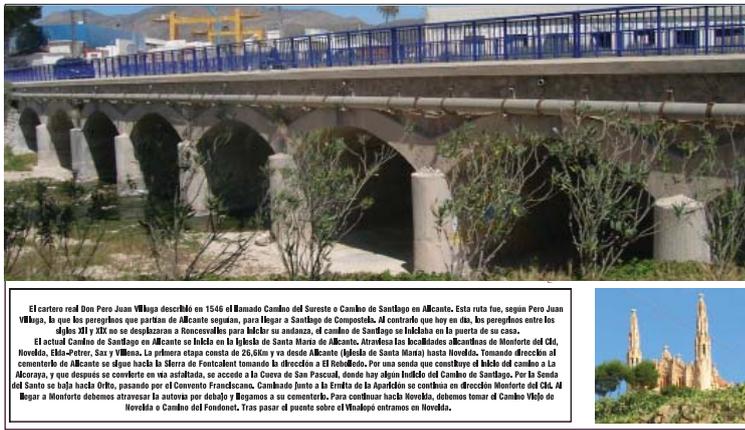
EJEMPLOS DE PANELES INFORMATIVOS A LO LARGO DE LA VÍA AL MEDITERRÁNEO



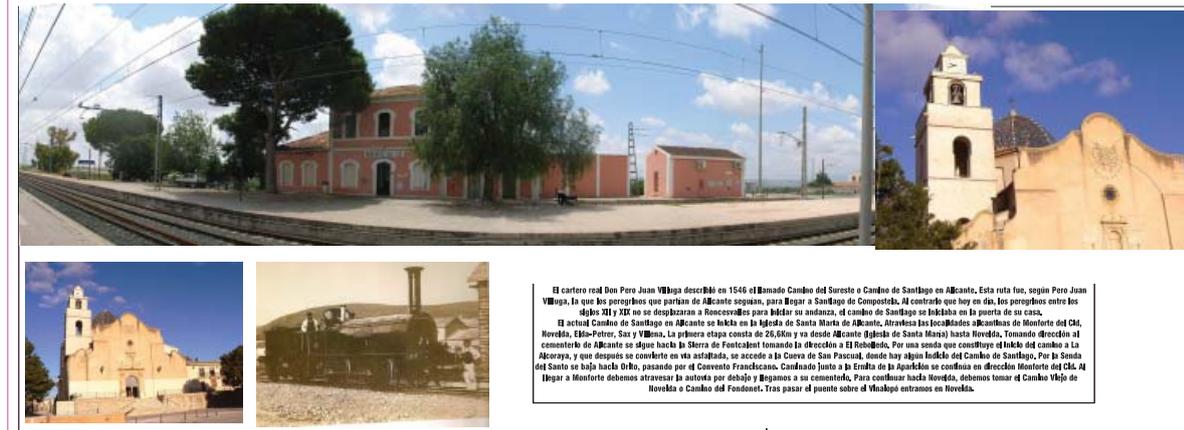
El camino real Don Pero Juan Vilhaga describió en 1546 el llamado Camino del Sureste o Camino de Santiago en Alicante. Esta ruta fue, según Pero Juan Vilhaga, la que los peregrinos que partían de Alicante seguían, para llegar a Santiago de Compostela. Al contrario que hoy en día, los peregrinos entre los siglos XII y XIX no se desplazaban a Rocasavall para hacer su estancia, el camino de Santiago se iniciaba en la puerta de su casa. El actual Camino de Santiago en Alicante se inicia en la Iglesia de Santa Marta de Alicante, atraviesa las localidades alicantinas de Monteforte del Cid, Novelda, Elba-Pérez, Sax y Villena. La primera etapa consta de 26,6Km y va desde Alicante (Iglesia de Santa Marta) hasta Novelda. Tomando dirección al cementerio de Alicante se sigue hacia la Sierra de Fontcalent tomando la dirección a El Robledo. Por una senda que constituye el límite del camino a La Alcoraya, y que después se convierte en vía asfaltada, se accede a la Cueva de San Pascual, donde hay algún ruidido del Camino de Santiago. Por la Sendas del Santo se baja hacia Oñite, pasando por el Convento Franciscano. Caminado junto a la Ermita de la Aparición se continúa en dirección Monteforte del Cid. Al llegar a Monteforte debemos atravesar la autovía por debajo y llegamos a su cementerio. Para continuar hacia Novelda, debemos tomar el Camino Viejo de Novelda o Camino del Fondonot. Tras pasar el puente sobre el Vinalopó entramos en Novelda.



El camino real Don Pero Juan Vilhaga describió en 1546 el llamado Camino del Sureste o Camino de Santiago en Alicante. Esta ruta fue, según Pero Juan Vilhaga, la que los peregrinos que partían de Alicante seguían, para llegar a Santiago de Compostela. Al contrario que hoy en día, los peregrinos entre los siglos XII y XIX no se desplazaban a Rocasavall para hacer su estancia, el camino de Santiago se iniciaba en la puerta de su casa. El actual Camino de Santiago en Alicante se inicia en la Iglesia de Santa Marta de Alicante, atraviesa las localidades alicantinas de Monteforte del Cid, Novelda, Elba-Pérez, Sax y Villena. La primera etapa consta de 26,6Km y va desde Alicante (Iglesia de Santa Marta) hasta Novelda. Tomando dirección al cementerio de Alicante se sigue hacia la Sierra de Fontcalent tomando la dirección a El Robledo. Por una senda que constituye el límite del camino a La Alcoraya, y que después se convierte en vía asfaltada, se accede a la Cueva de San Pascual, donde hay algún ruidido del Camino de Santiago. Por la Sendas del Santo se baja hacia Oñite, pasando por el Convento Franciscano. Caminado junto a la Ermita de la Aparición se continúa en dirección Monteforte del Cid. Al llegar a Monteforte debemos atravesar la autovía por debajo y llegamos a su cementerio. Para continuar hacia Novelda, debemos tomar el Camino Viejo de Novelda o Camino del Fondonot. Tras pasar el puente sobre el Vinalopó entramos en Novelda.



El camino real Don Pero Juan Vilhaga describió en 1546 el llamado Camino del Sureste o Camino de Santiago en Alicante. Esta ruta fue, según Pero Juan Vilhaga, la que los peregrinos que partían de Alicante seguían, para llegar a Santiago de Compostela. Al contrario que hoy en día, los peregrinos entre los siglos XII y XIX no se desplazaban a Rocasavall para hacer su estancia, el camino de Santiago se iniciaba en la puerta de su casa. El actual Camino de Santiago en Alicante se inicia en la Iglesia de Santa Marta de Alicante, atraviesa las localidades alicantinas de Monteforte del Cid, Novelda, Elba-Pérez, Sax y Villena. La primera etapa consta de 26,6Km y va desde Alicante (Iglesia de Santa Marta) hasta Novelda. Tomando dirección al cementerio de Alicante se sigue hacia la Sierra de Fontcalent tomando la dirección a El Robledo. Por una senda que constituye el límite del camino a La Alcoraya, y que después se convierte en vía asfaltada, se accede a la Cueva de San Pascual, donde hay algún ruidido del Camino de Santiago. Por la Sendas del Santo se baja hacia Oñite, pasando por el Convento Franciscano. Caminado junto a la Ermita de la Aparición se continúa en dirección Monteforte del Cid. Al llegar a Monteforte debemos atravesar la autovía por debajo y llegamos a su cementerio. Para continuar hacia Novelda, debemos tomar el Camino Viejo de Novelda o Camino del Fondonot. Tras pasar el puente sobre el Vinalopó entramos en Novelda.



El camino real Don Pero Juan Vilhaga describió en 1546 el llamado Camino del Sureste o Camino de Santiago en Alicante. Esta ruta fue, según Pero Juan Vilhaga, la que los peregrinos que partían de Alicante seguían, para llegar a Santiago de Compostela. Al contrario que hoy en día, los peregrinos entre los siglos XII y XIX no se desplazaban a Rocasavall para hacer su estancia, el camino de Santiago se iniciaba en la puerta de su casa. El actual Camino de Santiago en Alicante se inicia en la Iglesia de Santa Marta de Alicante, atraviesa las localidades alicantinas de Monteforte del Cid, Novelda, Elba-Pérez, Sax y Villena. La primera etapa consta de 26,6Km y va desde Alicante (Iglesia de Santa Marta) hasta Novelda. Tomando dirección al cementerio de Alicante se sigue hacia la Sierra de Fontcalent tomando la dirección a El Robledo. Por una senda que constituye el límite del camino a La Alcoraya, y que después se convierte en vía asfaltada, se accede a la Cueva de San Pascual, donde hay algún ruidido del Camino de Santiago. Por la Sendas del Santo se baja hacia Oñite, pasando por el Convento Franciscano. Caminado junto a la Ermita de la Aparición se continúa en dirección Monteforte del Cid. Al llegar a Monteforte debemos atravesar la autovía por debajo y llegamos a su cementerio. Para continuar hacia Novelda, debemos tomar el Camino Viejo de Novelda o Camino del Fondonot. Tras pasar el puente sobre el Vinalopó entramos en Novelda.

7.10 PROPUESTA DE ILUMINACIÓN

El propio camino entre los tramos de la Vía al Mediterráneo no tiene iluminación artificial. Primero, se quiere evitar la agresión ambiental y la magnitud de la obra que se requiere para la instalación de la luz eléctrica a lo largo de los casi 75 km. que tiene la vía. Segundo, la vía está pensada para ser utilizada de día, por tanto, sería innecesaria.

La instalación de iluminación artificial únicamente se considera apropiada para resaltar la belleza del patrimonio ferroviario alicantino, en concreto, de las estaciones del ferrocarril. Se descarta la posibilidad de iluminar los puentes y el túnel, ya que, por estar alejados de las zonas urbanas, requerirían también una obra con mucho recorrido y para poder apreciar estas obras de ingeniería iluminadas se debería poder acceder a ellas también mediante algún tipo de señalización lumínica, lo que también encarecería la ejecución de la obra y aumentaría su complejidad.

La iluminación de las estaciones del ferrocarril será ubicada en el exterior. Esta permitirá que se pueda apreciar la obra de arquitectura también por la noche y, sobretodo, cuando se celebren actos o actividades culturales dentro del edificio o en sus proximidades, según está considerado como reutilización de la obra, convirtiéndolo en un lugar de reunión social para la población de la zona.

La iluminación artificial irá de abajo hacia arriba, con luminarias enterradas en el terreno, o semienterradas con dirección focal. Aquellas estaciones, cuyos alrededores estén habilitados para el uso público (como por ejemplo, la Estación de Sax o la de Monforte del Cid, entre otras) dispondrán a su vez de iluminación exterior, en la medida de lo posible indirecta y de intensidad suave.

7.11 PROPUESTA DE VEGETACIÓN

La propuesta de vegetación se centra en disponer de plantas autóctonas de la zona que no necesiten de cuidados especiales, suministro extra de agua o riego por goteo. En aquellas zonas donde se considere que es necesario la plantación de vegetación, que pueda producir sombras en verano y dejar entrar el sol en invierno, o que conforme un límite natural en el terreno, se emplearán plantas resistentes a la climatología de la zona.

Un recorrido por la ruta turística por la provincia de Alicante pone en relieve algunos ejemplos de flora autóctona: Estas especies son, a *grosso modo*, coníferas (tuyas), pino mediterráneo, encinas, acacias, palmeras, plantas cactáceas (cactus) como Cabeza de viejo, Bonete, Ágaves (pita), de terreno arcilloso-arenoso, plantas crásas como Hélice, lycopodoides, crasulaturita, hecheverias, chumberas, adelfas, retamas, mimosa silvestre, falsa pimienta y plantas aromáticas como el romero, el tomillo y la lavanda.

En cuanto a las plantas con flores, se proponen las siguientes: Corrigia, dedalera oscura o brujas (*Digitalis obscura*), Gladiolo silvestre (*Gladiolus Segetum*), Manzanilla del Monte (*Santonina Chamaeciprisus*), Marrubio (*Marrubium Vulgare*), Rabo de gato (*Sideritis Angustifolia* variedad *Typica*), Hinojo (*Foeniculum Vulgare*) y Hierba de San Juan.

Como apéndice, existe un árbol monumental en el término municipal de Petrer, en la Partida de Xorret de Catí, a 720m sobre el nivel del mar, se encuentra un árbol monumental de 21m de diámetro de copa, 18m de altura y unos 150 años de antigüedad. Se trata de un castaño de indias (*Aesculus Hippocastanum*) de propiedad pública⁵².

*“y allí estábamos en el campo: olivos y almendros nos acercaban sobre alfombras que había estendido la vida”*⁵¹

Vila i Blanco



⁵¹ VILA I BLANCO, J. Op. cit. Pág. 180

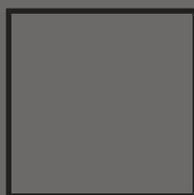
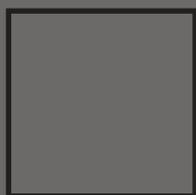
⁵² A.A.V.V. Árboles Monumentales de la provincia de Alicante. 2003, Diputación Provincial de Alicante. Área de Medio Ambiente. Alicante. Pág. 39



FLORA AUTÓCTONA DE LA CUENCA DEL MEDITERRÁNEO
PROPUESTA PARA LA REALIZACIÓN DE LA VÍA AL MEDITERRÁNEO



FLORA AUTÓCTONA DE LA CUENCA DEL MEDITERRÁNEO
PROPUESTA PARA LA REALIZACIÓN DE LA VÍA AL MEDITERRÁNEO



FÓRMULAS SOTENIBLES DE FINANCIACIÓN Y APROVECHAMIENTO

8 FÓRMULAS SOSTENIBLES DE FINANCIACIÓN Y APROVECHAMIENTO DE LA VÍA AL MEDITERRÁNEO

Basado en el valor del recurso paisajístico y ambiental que conserva Alicante, la vía al Mediterráneo configura un itinerario a recorrer que impulsa la explotación del turismo natural y la preocupación por el cuidado del medio ambiente. Constituye una manera de estar en contacto con la naturaleza y una forma única de disfrutar del patrimonio ferroviario de las zonas por donde transita la línea al Mediterráneo.

La importancia del senderismo y del cicloturismo en regiones económicas más atrasadas es cada vez mayor, según el Dictamen del Comité Económico Europeo sobre el fomento del transporte fronterizo en bicicleta⁵³. Ello es debido a que las pequeñas empresas a lo largo del itinerario se benefician del paso más o menos regular de senderistas o cicloturistas con necesidades de consumo de bebidas y comida, reparación y alquiler de bicicletas, alojamiento y otros servicios complementarios. Además el camino natural es un producto turístico poco estacional. Su impulso facilitará la deseada desestacionalización del turismo.

8.1 OCIO Y RECREACIÓN

Para homogeneizar el aprovechamiento de la Vía al Mediterráneo durante la semana y en las distintas estaciones del año se pueden organizar diversas actividades de ocio y recreación como pueden ser la visita de escolares entre semana o los viajes de mayores en temporadas bajas o los talleres organizados con ayuda de monitores deportivos o guías ambientales. Esto compensaría de alguna forma los momentos de mayor auge de las vías como suelen ser los fines de semana, la Semana Santa y los puentes festivos o las vacaciones de verano.

Dado que la Vía al Mediterráneo podría comenzarse y finalizarse en cualquier estación del ferrocarril por las que circula, además de los puntos de acceso público señalados, cabe la posibilidad de subir la bicicleta al tren y comenzar la ruta desde cualquiera de las estaciones de tren, o de realizar un tramo de la ruta en bicicleta y regresar subiendo la bicicleta al tren. Esta actividad podría dotar a la Vía al Mediterráneo de mucha más comodidad y variedad, ya que la diversidad de tramos a elegir se multiplica y no es necesario el acceso mediante tráfico rodado al punto de partida o al de llegada. Además, para menores, personas mayores o menos entrenadas permite recorrer tramos de menor distancia o incluso no tener la necesidad de volver al punto de partida, donde se abandonó el automóvil particular.

Otra alternativa de recreo sería disponer de un espacio para alquiler de bicicletas en cualquier estación de tren de la línea Madrid-Alicante, para que el cicloturista pudiera desplazarse en tren hasta el punto donde quisiera comenzar la ruta, sin necesidad de cargar con su propia bicicleta. La explotación de alquiler de bicicletas en ruta debería llevarse a cabo por una única empresa, para que el cicloturista pueda alquilar la bicicleta en cualquier estación y devolverla asimismo en cualquiera de ellas. El alquiler de bicicletas debería incluir el alquiler del equipo del ciclista: cascos de protección, rodilleras, botellas de agua, guantes, prendas impermeables, etc.

⁵³ Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «El fomento del transporte transfronterizo en bicicleta» Diario Oficial de la Unión Europea. 20.07.2007 (2007/C 168/18)

8.2 ALOJAMIENTO Y RESTAURACIÓN

La necesidad por parte de los senderistas o cicloturistas de alojamiento es mayor cuanto mayor es la distancia que quieren recorrer en el camino natural o la vía verde. En recorridos de más de 50 km, o de varios días, los viandantes suelen pernoctar en ruta, para continuarla al día siguiente, lo que supone para muchos una fuente de ingresos.

Sin embargo, la oferta de alojamiento existente debería adecuarse para ofrecer un servicio adecuado al senderista y al cicloturista. Es decir, la cuestión debería concentrarse más en adecuar la infraestructura existente para dar servicio a la Vía al Mediterráneo que en la creación de alojamiento nuevo. La adecuación para una ruta senderista o de cicloturismo consiste en disponer de lugares seguros donde guardar las bicis, en la posibilidad de acogida de grupos, en la disposición de aseos exteriores para recibir al cicloturista cansado, antes de su entrada al alojamiento, etc.

La oferta de comercios de restauración a lo largo del camino natural, daría a conocer la gastronomía tradicional de las poblaciones por las que pasa el sendero, fomentando la sostenibilidad económica del producto local.

Además sería conveniente la creación de quioscos móviles en ruta. Estos quioscos, además de dar información sobre la ruta, pueden poner a disposición del viandante bebidas y alimentos para deportistas. La movilidad de los quioscos (que puedan remolcarse mediante un automóvil) permitiría la alternativa de funcionar cuando la demanda esperada es alta, y de retirarlos por la noche y en las épocas de lluvia o temporada baja. Al tratarse de un objeto móvil, su impacto ambiental es mínimo y su agresión con el paisaje nula.

8.3 REPARACIÓN DE BICICLETAS, ASISTENCIA Y AYUDA EN RUTA

Este punto es, en general, el que más carencia presenta en el acondicionamiento de un camino natural o ruta senderista. La posibilidad de reparar una bicicleta deteriorada con brevedad o de asistir a un caminante fatigado son cuestiones que pueden aumentar el grado de rentabilidad de una ruta turística. La ayuda en ruta debe incluir también la información turística y la vigilancia ambiental, lo que supondría la creación de puestos de trabajo.

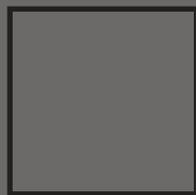
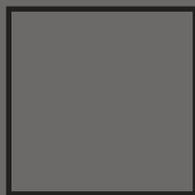
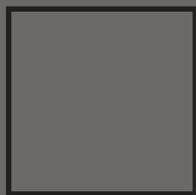


8.4 CENTROS DE INTERPRETACIÓN Y MUSEOS

El desarrollo de actividades relacionadas con la interpretación del patrimonio ferroviario alicantino puede contribuir a la mejora de la comprensión y a la puesta en valor de las estaciones de tren, muchas de ellas sin uso actual.

Para evitar el olvido de estos bienes inmuebles y asegurar su conservación se pueden crear en ellos centros de interpretación o pequeños museos, donde se exponga tanto las rutas senderistas que recorren la zona, como las infraestructuras ferroviarias cercanas. La exposición de material paisajístico y ferroviario dentro de las estaciones de tren en desuso puede ser también una forma de fomento de la Vía al Mediterráneo y una fuente de información del patrimonio ambiental, cultural e histórico que posee la provincia de Alicante. En estos centros de interpretación pueden organizarse talleres infantiles, actividades educativas y talleres medioambientales y de paisaje y cualquier actividad que fomente el conocimiento del medio ambiente y de la cultura e historia de la provincia de Alicante. Ello favorecerá la atención en la calidad del paisaje y en el medio ambiente del entorno.





INTERÉS Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO

9 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 son 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 al 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 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 un 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 sus espacios interiores y exteriores (mediante exposiciones permanentes o temporales al aire libre) y 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 de un mayor grado el **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

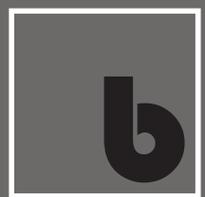
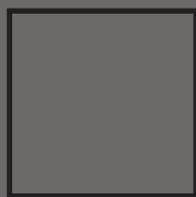
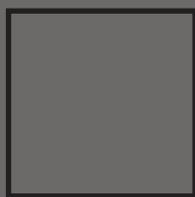
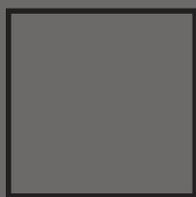
frecuente en su país de origen, la carencia de un clima templado, atrae al turismo extranjero en las estaciones de invierno, primavera y otoño. Hay que hacer hincapié en que las rutas de senderismo condicionadas propician la **promoción integral del área geográfica donde se ubican**, de forma que su 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. Existe un interés generalizado por parte de la Administración Pública de generar redes e infraestructuras de gran longitud. Sirva como ejemplo el proyecto, iniciado en el 2002, REVER MED – Proyecto de Red Verde del Mediterráneo Occidental. Dicho proyecto pretende crear un itinerario de más de 10.000 km., a lo largo de Portugal, España, Francia e Italia, dentro del marco de los Programas Interregionales de la Unión Europea. La Vía al Mediterráneo, conecta el Camino del Cid con la Vía Verde del Maigmó, prolongando el itinerario verde, de 22 km. a 100km. El itinerario comienza en Villena, que es al mismo tiempo, el comienzo de la Ruta de la Lana, dentro del Camino del Sureste o Camino de Santiago en Alicante. La Vía al Mediterráneo se convierte a su vez en una opción alternativa al Camino de Santiago de Alicante que permite llegar por senderos no motorizados a la Ciudad de la Luz, Alicante. La Vía al Mediterráneo retoma además el histórico Camino del Cid, hasta su paso por Villena, Sax, Elda-Petrer, hacia Monforte del Cid, desde donde se desvía hacia Agost, al encuentro de la Vía Verde del Maigmó. Retoma también, trazados históricos como la Vía Augusta, a su paso por el Valle del Vinalopó.

El acondicionamiento de infraestructuras lineales carentes de utilidad es una fuente de desarrollo y de generación de empleo en áreas rurales deprimidas. Ello contribuye a estabilizar a la población en su lugar de nacimiento, tendente a desplazarse a las grandes urbes.

La inversión en la adecuación y mejora de los Caminos Naturales-Vías Verdes integra distintas políticas estatales como son salud (evitando la obesidad infantil y fomentando el deporte de los adultos), medio ambiente, desarrollo, educación, empleo, etc.





BIBLIOGRAFÍA

10 BIBLIOGRAFÍA

10.1 HISTORIA DEL FERROCARRIL ALICANTINO

- A.A.V.V. Catálogo de Monumentos y conjuntos de la Comunidad Valenciana. 2 Vols. Valencia, Generalitat Valenciana, 1983.
- A.A.V.V. 150 años de Historia de Ferrocarriles Españoles. Madrid, Anaya-Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998
- A.A.V.V. La stazione e la città. Roma, 1990
- A.A.V.V. Elda, 1832-1980. Industria del calzado y transformación social. 1992, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert (Diputación Provincial de Alicante). Ayuntamiento de Elda. Alicante
- A.A.V.V. Árboles Monumentales de la provincia de Alicante. 2003, Diputación Provincial de Alicante. Área de Medio Ambiente. Alicante.
- AGUILAR, I. Historia de las estaciones. Arquitectura ferroviaria en Valencia. Valencia, Diputación de Valencia, 1984.
- AGUILAR, I. El orden industrial en la ciudad. Valencia en la segunda mitad del siglo XIX. Valencia, Diputación de Valencia, 1990
- AGUILAR, I. Estaciones y ferrocarriles valencianos. Valencia, Generalitat Valenciana, 1995.
- AGUILAR, I. “Desenvolupament del ferrocarril a València”. Trens, estacions i tramvies del País Valencià. Valencia, 1981
- AGUILAR, I. y VIDAL, J. (coord) 150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002. Generalitat Valenciana. Valencia, 2002.
- AGUILAR CIVERA, I. Caminos de hierro, estaciones, puentes, viaductos y locomotoras. Valencia, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Comunidad Valenciana, 2005. (Volumen III)
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada. “LAS PRIMERAS LÍNEAS FÉRREAS ALICANTINAS Y SUS PRIMITIVAS “OBRAS DE FÁBRICA” Informe Técnico. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV 2008
- ALZOLA, P. Historia de las Obras Públicas. 1899, Madrid, 1979.
- AMAT Y SEMPERE, Lamberto. Elda. 1983, Universidad de Alicante, Ayuntamiento de Elda. Tomo 1 y 2. Valencia
- ARTOLA, M. (dir): Los ferrocarriles en España 1844-1943. Madrid, 1978
- BERGUA, E; BENAITO, J. Las vías ciclistas en el estado español. Barcelona, 1998.
- CANALS BEVIA, F. Evolució i desenrotllament econòmic de Sant Vicent del Raspeig. Alicante, Publicaciones de la C.A.P.A. 141, 1987.
- CORNERO, G. A. “Del celerífero a la bicicleta. 100 años de desarrollo del biciclo” En Actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Madrid, 2002
- ECHENIQUE, F.: Breve reseña de los Caminos de Hierro. Ligeria de los ferrocarriles ilustrada con láminas y guí de los de España. Zaragoza, 1864
- FIGUERAS PACHECO, F. Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Alicante. Valencia, 1921
- FLORES, Antonio. Crónica del VIAJE DE SUS MAJESTADES y Altezas Reales a las Islas Baleares, Cataluña y Aragón, en 1860, escrito por orden de su Majestad la Reina por D. Antonio Flores. Madrid, 1954
- GARCÍA VENERO, M. “Historia anecdótica del ferrocarril en España” Cien años de ferrocarril en España. Madrid, 1948
- GINER PASTOR, J. El ferrocarril Madrid-Alicante en el S. XIX. Alicante
- HERNANDEZ, T.M. Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano 1843-1879. Valencia, 1983
- HERNÁNDEZ GIRBAL, F. José de Salamanca. Biografía. Madrid. Ed. Libra, 1963.

- HERNANDEZ SEMPERE, T. Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano 1843-1879. Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1983.
- JIMENEZ DE CISNEROS, D. "Excursiones por los alrededores de San Vicente de Raspeig". Boletín de la Real Sociedad Española de Historia Natural. Mayo 1908. Madrid.
- LARTILLEUX, H. Geografía de los ferrocarriles españoles. Traducción del Servicio de Estudios del Consejo de Administración de la Renfe del segundo volumen del tomo II de la Geografía Universal de los Transportes. Madrid, 1954
- LÓPEZ GARCÍA, M. MZA, historia de sus estaciones. Madrid, 1986
- MADDOZ, P. Diccionario Geográfico-Estadístico-histórico de Alicante, Castellón y Valencia (1845). Valencia, Institución Alfonso el Magnánimo, 1982.
- MADRAZO, S. El sistema de transportes en España, 1750-1850. 2 vols. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1984.
- MATARREDONA COLL, E. San Vicent del Raspeig (Alicante). Estudio demográfico y económico. 1976, Ayuntamiento de San Vicente, Alicante.
- MAZÓN MARTÍNEZ, T. La configuración del paisaje urbano en Alicante (1960-1990). 1994, Instituto de Cultura <Juan Gil-Albert> Diputación de Alicante, Alicante.
- MORENO SÁZ, F. (dir). Historia de Alicante. Ayuntamiento de Alicante, 1989
- MUÑOZ, M.; SANZ, J. y VIDAL, J. (eds.) Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad. Madrid, Instituto Juan Gil Albert, 1999.
- NAVARRO PAYÁ, José. Personajes y episodios en la historia de Elda. 1985, Alicante
- NAVARRO VERA, J. R. Carreteras y territorio: la provincia de Alicante en la segunda mitad del siglo XIX. Valencia, 1994
- NAVASCUÉS, P. y AGUILAR, I. "Introducción a la arquitectura de las estaciones en España". El mundo de las estaciones. Madrid, 1980
- PÉREZ FERNÁNDEZ, F. "La integración del ferrocarril en la ciudad" Revista de Obras Públicas. Núm. 3331, 1994.
- PIQUERAS HABA, J. y SANCHIS DEUSA, C. L'Organització històrica del territori Valencià. Conselleria d'Obres Publiques, Urbanismo i Transport. Valencia, 1992.
- PIQUERAS HABA, J. (et. al) Geografía de les comarques Valencianes. V.I, Valencia. Ed. Foro Ediciones, 1995
- QUIRÓS LINARES, F. Las ciudades españolas a mediados del siglo XIX. Madrid, 1992
- SANTACREU SOLER, J. Miguel; AURA MURCIA, Federico; MILLÁN LLIN, Vicente. El Municipi del liberalisme: San Vicent del Raspeig 1806-1848. 2004, Edicions La Xara, Simat de la Vallidigna.
- SERRANO GONZÁLEZ, Manuel; CARRETERO ARRANZ, Mariano. Las plantas del Valle del Vinalopó. 1985, Ayuntamiento de Elda, Universidad de Alicante, 1985.
- VIDAL OLIVARES, J. Transporte y mercado en el País Valenciano 1850-1914. Valencia, Institució Alfons el Magnànim –IVEI, 1991

10.2 REVISTAS

Revista Obras Públicas:

- - “Breve Reseña de los progresos de los ferro-carriles en España”. Madrid, 1855
- - “Ferrocarril de Almansa a Alicante”. Madrid, 1856
- - “Ferrocarriles españoles” Madrid, 1930
- - GARCÍA FARIA, P. “Apuntes histórico-críticos acerca de los ferrocarriles españoles” Madrid, 1918
- - GONZÁLEZ QUIJANO, P. “Los ferrocarriles españoles” Madrid, 1917
- - RETORTILLO, A. “Caminos de Hierro” Madrid, 1853

Boletín Enciclopédico de la Sociedad Económica de Amigos del País

- “Caminos de hierro de esta ciudad a la Corte”. Valencia, 1847
- “Camino de hierro de Madrid a Aranjuez, como base del que se ha de prolongar hasta Alicante, bajo la protección de S.M. la Reina Madre”. Valencia, 1845
- “Empresa del ferrocarril de Madrid a Valencia”. Valencia, 1847
- “Exposición que la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia eleva al Excmo. Sr. Ministro de Fomento sobre los perjuicios que irroga a esta provincia el sistema de recogida adoptado por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante”. Valencia, 1861
- “Ferrocarril de Madrid a Valencia” Valencia, 1845 y 1847

El Fénix

- Cartas y pensamientos de un viajero, 1864

L’Avenç

- HERNÁNDEZ T. M. “Negocis i ferrocarriles: el perfil dels concessionaris (1845-1855). Abril, 1994

Hispania

- HERNÁNDEZ T. M y VIDAL, J. “Infraestructura viaria y ferrocarriles en la articulación del espacio económico valenciano” Valencia, 1991

10.3 IMÁGENES – LEGADO FOTOGRÁFICO

- Imágenes de la línea ferroviaria entre Madrid y Alicante. Patrimonio Nacional. Archivo General de Palacio:

1. Viaducto metálico y túnel del ferrocarril en las proximidades de Elda
2. Localidad de Villena
3. Vista de la Estación de Sax
4. Viaducto de Monóvar

- Tartana frente a la estación de la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante. Alicante, 1900. Colección Díaz Prósper.

- Grabado antiguo de la Estación Alicante-Término (Archivo fotográfico de la Diputación Provincial de Alicante)



MARCO LEGISLATIVO

11 ANEXOS - MARCO LEGISLATIVO

11.1 CONVENIO EUROPEO DEL PAISAJE

CONVENIO EUROPEO del Paisaje, hecho en Florencia el 20 de octubre de 2000 (1)

Preámbulo

Los Estados Miembros del Consejo de Europa, signatarios del presente Convenio, Considerando que el objetivo del Consejo de Europa es alcanzar una unión más estrecha entre sus miembros con el fin de salvaguardar y promover los ideales y principios que son su patrimonio común, y que este objetivo se persigue en particular

mediante la celebración de acuerdos en los campos económico y social;

Preocupados por alcanzar un desarrollo sostenible basado en una relación equilibrada y armoniosa entre las necesidades sociales, la economía y el medio ambiente;

Tomando nota de que el paisaje desempeña un papel importante de interés general en los campos cultural, ecológico, medioambiental y social, y que constituye un recurso favorable para la actividad económica y que su protección, gestión y ordenación pueden contribuir a la creación de empleo; Conscientes de que el paisaje contribuye a la formación de las culturas locales y que es un componente fundamental del patrimonio natural y cultural europeo, que contribuye al bienestar de los seres humanos y a la consolidación de la identidad europea; Reconociendo que el paisaje es un elemento importante de la calidad de vida de las poblaciones en todas partes: en los medios urbanos y rurales, en las zonas degradadas y de gran calidad, en los espacios de reconocida belleza excepcional y en los más cotidianos;

Tomando nota de que la evolución de las técnicas de producción agrícola, forestal, industrial y minera, así como en materia de ordenación regional y urbanística, transporte, infraestructura, turismo y ocio y, a nivel más general, los cambios en la economía mundial están acelerando en muchos casos la transformación de los paisajes; Deseosos de responder a la aspiración general de disfrutar de paisajes de gran calidad y de participar activamente en el desarrollo de los paisajes; Convencidos de que el paisaje es un elemento clave del bienestar individual y social y de que su protección, gestión y ordenación implican derechos y responsabilidades para todos; Teniendo en cuenta los textos jurídicos existentes a nivel internacional en materia de protección y gestión del patrimonio natural y cultural, de ordenación regional y espacial, de autonomía local y de cooperación transfronteriza, en particular, el Convenio relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural

en Europa (Berna, 19 de septiembre de 1979), el Convenio para la salvaguarda del patrimonio arquitectónico de Europa (Granada, 3 de octubre de 1985), el Convenio Europeo para la protección del patrimonio arqueológico (revisado) (La Valetta, 16 de enero de 1992), el Convenio Marco Europeo sobre cooperación transfronteriza entre comunidades o autoridades territoriales (Madrid, 21 de mayo de 1980) y sus protocolos adicionales, la Carta Europea de Autonomía Local (Estrasburgo, 15 de octubre de 1985), el Convenio sobre la diversidad biológica (Rio de Janeiro, 5 de junio de 1992), la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural (París, 16 de noviembre de 1972) y la Convención sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en asuntos ambientales (Aarhus, 25 de junio de 1998); Reconociendo que la calidad y la diversidad de los paisajes europeos constituyen un recurso común y que es importante cooperar para su protección, gestión y ordenación; Deseosos de establecer un nuevo instrumento consagrado exclusivamente a la protección, gestión y ordenación de todos los paisajes de Europa,

Han convenido en lo siguiente:

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º Definiciones.—A los efectos del presente Convenio:

a) por «paisaje» se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos; b) por «política en materia de paisajes» se entenderá la formulación, por parte de las autoridades públicas competentes, de los principios generales, estrategias y directrices que permitan la adopción de medidas específicas con vistas a la protección, gestión y ordenación del paisaje; c) por «objetivo de calidad paisajística» se entenderá, para un paisaje específico, la formulación, por parte de las autoridades públicas competentes, de las aspiraciones de las poblaciones en lo que concierne a las características paisajísticas de su entorno; d) por «protección de los paisajes» se entenderán las acciones encaminadas a conservar y mantener los aspectos significativos o característicos de un paisaje, justificados por su valor patrimonial derivado de su configuración natural y/o la acción del hombre;

e) por «gestión de los paisajes» se entenderán las acciones encaminadas, desde una perspectiva de desarrollo sostenible, a garantizar el mantenimiento regular de un paisaje, con el fin de guiar y armonizar las transformaciones inducidas por los procesos sociales, económicos y medioambientales; f) por «ordenación paisajística» se entenderá las acciones que presenten un carácter prospectivo particularmente acentuado con vistas a mejorar, restaurar o crear paisajes.

Art. 2.º Ámbito de aplicación.—Con sujeción a las disposiciones contenidas en el artículo 15, el presente Convenio se aplicará a todo el territorio de las Partes y abarcará las áreas naturales, rurales, urbanas y periurbanas. Comprenderá asimismo las zonas terrestre, marítima y las aguas interiores. Se refiere tanto a los paisajes que puedan considerarse excepcionales como a los paisajes cotidianos o degradados.

Art. 3.º Objetivos.—El presente Convenio tiene por objetivo promover la protección, gestión y ordenación de los paisajes, así como organizar la cooperación europea en ese campo.

CAPITULO II

MEDIDAS NACIONALES

Art. 4.º Reparto de las competencias.—Cada Parte aplicará el presente Convenio, en particular los artículos 5 y 6, con arreglo a su propio reparto de competencias, de conformidad con sus principios constitucionales y su organización administrativa, y respetando el principio de subsidiariedad, teniendo en cuenta la Carta Europea de Autonomía Local. Sin perjuicio de las disposiciones del presente Convenio, cada Parte armonizará la aplicación del presente Convenio con sus propias políticas.

Art. 5.º Medidas generales.—Cada Parte se compromete a:

a) reconocer jurídicamente los paisajes como elemento fundamental del entorno humano, expresión de la diversidad de su patrimonio común cultural y natural y como fundamento de su identidad;

b) definir y aplicar en materia de paisajes políticas destinadas a la protección, gestión y ordenación del paisaje mediante la adopción de las medidas específicas contempladas en el artículo 6;

c) establecer procedimientos para la participación del público, las autoridades locales y regionales y otras partes interesadas en la formulación y aplicación de las políticas en materia de paisaje mencionadas en la anterior letra b);

d) integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística y en sus políticas en materia cultural, medioambiental, agrícola, social y económica, así como

(1) Pendiente de ratificación por el Estado Español.

en cualesquiera otras políticas que puedan tener un impacto directo o indirecto sobre el paisaje.

Art. 6.º Medidas específicas.—A. Sensibilización. Cada Parte se compromete a incrementar la sensibilización de la sociedad civil, las organizaciones privadas y las autoridades públicas respecto del valor de los paisajes, su papel y su transformación.

B. Formación y educación. Cada Parte se compromete a promover:

- a) la formación de especialistas en la valoración de los paisajes e intervención en los mismos;
- b) programas pluridisciplinares de formación en política, protección, gestión y ordenación de paisajes con destino a los profesionales de los sectores privado y público y a las asociaciones interesadas;
- c) cursos escolares y universitarios que, en las disciplinas correspondientes, aborden los valores relacionados con los paisajes y las cuestiones relativas a su protección, gestión y ordenación;

C. identificación y calificación. Con la participación activa de las Partes interesadas, de conformidad con el artículo 5.c y con vistas a profundizar en el conocimiento de sus paisajes, cada Parte se compromete:

- i) identificar sus propios paisajes en todo su territorio;
 - ii) a analizar sus características y las fuerzas y presiones que los transforman;
 - iii) a tomar nota de las transformaciones;
- b) calificar los paisajes así definidos, teniendo en cuenta los valores particulares que les atribuyen las Partes y la población interesadas;

2. Los procedimientos de identificación y calificación estarán guiados por los intercambios de experiencia y metodología, organizados entre las Partes a nivel europeo con arreglo al artículo 8.

D. Objetivos de calidad paisajística. Cada Parte se compromete a definir los objetivos de calidad paisajística para los paisajes identificados y calificados, previa consulta al público, de conformidad con el artículo 5.c

E. Aplicación. Para aplicar las políticas en materia de paisajes, cada Parte se compromete a establecer instrumentos de intervención destinados a la protección, gestión y/u ordenación del paisaje.

CAPITULO III

COOPERACIÓN EUROPEA

Art. 7.º Políticas y programas internacionales.—Las Partes se comprometen a cooperar en el estudio de la dimensión paisajística de las políticas y programas internacionales y a recomendar, en caso necesario, que se incluyan en los mismos consideraciones relativas al paisaje.

Art. 8.º Asistencia mutua e intercambio de información.—Las Partes se comprometen a cooperar con vistas a reforzar la efectividad de las medidas adoptadas en virtud de otros artículos del presente Convenio, en particular:

- a) a prestarse asistencia científica y técnica mutua en materia de paisajes, mediante la puesta en común y el intercambio de experiencias y de resultados de los proyectos de investigación;
- b) a promover el intercambio de especialistas en materia de paisajes, en particular con fines de formación e información;
- c) a intercambiar información respecto de todas las cuestiones contempladas en las disposiciones del presente Convenio.

Art. 9.º Paisajes transfronterizos.—Las Partes se comprometen a favorecer la cooperación transfronteriza a nivel local y regional y, en caso necesario, a elaborar y realizar programas comunes en materia de paisajes.

Art. 10. Seguimiento de la aplicación del Convenio.—1. Los Comités de Expertos competentes existentes establecidos en virtud del artículo 17 del Estatuto del Consejo de Europa serán designados por el Comité de Ministros del Consejo de Europa como responsables del seguimiento de la aplicación del Convenio.

2. Después de cada reunión de los Comités de Expertos, el Secretario General del Consejo de Europa transmitirá al Comité de Ministros un informe sobre el trabajo realizado y sobre el funcionamiento del Convenio.

3. Los Comités de Expertos propondrán al Comité de Ministros los criterios para la concesión y el reglamento de un Premio del Paisaje del Consejo de Europa.

Art. 11. Premio del Paisaje del Consejo de Europa.—1. El Premio del Paisaje del Consejo de Europa es una distinción que puede otorgarse a las autoridades locales y regionales y a sus agrupaciones que, como parte de la política paisajística de una Parte en el presente Convenio, hayan adoptado una política o medidas para proteger, gestionar y/u ordenar su paisaje que hayan resultado de una eficacia duradera y puedan servir de ejemplo a otras autoridades territoriales de Europa. Asimismo podrá otorgarse dicha distinción a organizaciones no gubernamentales que hayan realizado aportaciones especialmente notables a la protección, gestión u ordenación del paisaje.

2. Las candidaturas al Premio del Paisaje del Consejo de Europa serán presentadas por las Partes a los Comités de Expertos mencionados en el artículo 10. Las autoridades transfronterizas locales y regionales y las agrupaciones de autoridades locales y regionales interesadas podrán solicitarlo, siempre que gestionen conjuntamente el paisaje en cuestión.

3. A propuesta de los Comités de Expertos mencionados en el artículo 10, el Comité de Ministros establecerá y publicará los criterios de concesión del Premio del Paisaje del Consejo de Europa, adoptará el reglamento correspondiente y otorgará el Premio.

4. La finalidad de la concesión del Premio del Paisaje del Consejo de Europa es animar a los premiados a garantizar una protección, gestión y/u ordenación sostenible de los paisajes de que se trate.

CAPITULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Art. 12.º Relaciones con otros instrumentos.—Las disposiciones del presente Convenio no afectarán a las disposiciones más estrictas en materia de protección, gestión y ordenación del paisaje contenidas en otros instrumentos nacionales o internacionales vinculantes ya existentes o futuros.

Art. 13. Firma, ratificación y entrada en vigor.—1. El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados miembros del Consejo de Europa. Estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación. Los instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación serán depositados en poder del Secretario General del Consejo de Europa.

2. El Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un período de tres meses a partir de la fecha en la que diez Estados miembros del Consejo de Europa hayan expresado su consentimiento en quedar vinculados por el Convenio de conformidad con las disposiciones del apartado precedente.

3. Respecto de cualquier Estado signatario que posteriormente exprese su consentimiento en quedar vinculado por el Convenio, éste entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un período de tres meses a partir de la fecha de depósito del instrumento de ratificación, aceptación o aprobación.

Art. 14. Adhesión.—Con posterioridad a la entrada en vigor del presente Convenio, el Comité de Ministros del Consejo de Europa podrá invitar a la Comunidad Europea y a cualquier Estado europeo que no sea miembro del Consejo de Europa a adherirse al Convenio mediante decisión adoptada con la mayoría prevista en el artículo 20.d del Estatuto del Consejo de Europa y mediante votación unánime de los Estados Partes con derecho a pertenecer al Comité de Ministros.

2. Respecto de cualquier Estado que se adhiera, o de la Comunidad Europea en caso de su adhesión, el presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un período de tres meses a partir de la fecha de depósito del instrumento de adhesión en poder del Secretario General del Consejo de Europa.

Art. 15. Aplicación territorial.—1. En el momento de la firma o del depósito del instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, cualquier Estado o la Comunidad Europea podrá especificar el territorio o territorios a los que se aplicará el presente Convenio.

2. Cualquier Parte podrá, en una fecha posterior, mediante declaración dirigida al Secretario General del Consejo de Europa, hacer extensiva la aplicación del presente Convenio a cualquier otro territorio especificado en la declaración. El Convenio surtirá efecto respecto de dicho territorio el primer día del mes siguiente a la expiración de un período de tres meses a partir de la fecha de recepción de la declaración por el Secretario General.

3. Cualquier declaración formulada en virtud de los dos apartados anteriores podrá ser retirada, respecto de cualquier territorio mencionado en dicha declaración, mediante notificación dirigida al Secretario General. Dicha retirada surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un período de tres meses a partir de la fecha de recepción de la notificación por el Secretario General.

Art. 16. Denuncia.–1. Cualquier Parte podrá, en cualquier momento, denunciar el presente Convenio mediante notificación dirigida al Secretario General del Consejo de Europa.

2. Dicha denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un período de tres meses a partir de la fecha de recepción de la notificación por el Secretario General.

Art. 17. Enmiendas.–1. Cualquier Parte o los Comités de Expertos mencionados en el artículo 10 podrán proponer enmiendas al presente Convenio.

2. Cualquier propuesta de enmienda se notificará al Secretario General del Consejo de Europa que a su vez la comunicará a los Estados miembros del Consejo de Europa, a las demás Partes y a cualquier Estado europeo no miembro que haya sido invitado a adherirse al presente Convenio de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.

3. Los Comités de Expertos mencionados en el artículo 10 examinarán cualquier propuesta de enmienda y presentarán al Comité de Ministros para su aprobación el texto aprobado por una mayoría de tres cuartas partes de los representantes de las Partes. Después de su aprobación por el Comité de Ministros con la mayoría prevista en el artículo 20 del Estatuto del Consejo de Europa y con la votación unánime de los Estados Partes con derecho a pertenecer al Comité de Ministros, el texto será remitido a las Partes para su aceptación.

4. Cualquier enmienda entrará en vigor respecto de las Partes que la hayan aceptado el primer día del mes siguiente a la expiración de un período de tres meses a partir de la fecha en que tres Estados miembros del Consejo de Europa hayan informado al Secretario General de su aceptación. Respecto de cualquier Parte que la acepte posteriormente, dicha enmienda entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un período de tres meses a partir de la fecha en que la Parte mencionada haya informado al Secretario General de su aceptación.

Art. 18. Notificaciones.–El Secretario General del Consejo de Europa notificará a los Estados miembros del Consejo de Europa, a cualquier Estado o a la Comunidad Europea que se haya adherido al presente Convenio:

- a) cualquier firma;
- b) el depósito de cualquier instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión;
- c) cualquier fecha de entrada en vigor del presente Convenio de conformidad con los artículos 13, 14 y 15;
- d) cualquier declaración formulada en virtud del artículo 15;
- e) cualquier denuncia formulada en virtud del artículo 16;
- f) cualquier propuesta de enmienda, cualquier enmienda aprobada con arreglo al artículo 17 y, la fecha de su entrada en vigor;
- g) cualquier otra acción, notificación, información o comunicación relativa al presente Convenio.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello, firman el presente Convenio.

Hecho en Florencia, el 20 de octubre de 2000, en inglés y francés, siendo ambos textos igualmente, auténticos, en un único ejemplar que se depositará en los archivos del Consejo de Europa. El Secretario General del Consejo de Europa remitirá copias certificadas a cada Estado miembro del Consejo de Europa y a cualquier Estado o a la Comunidad Europea que hayan sido invitados a adherirse al presente Convenio.