

Estudio de la arquitectura asociada a la infraestructura ferroviaria en la línea C-1 Murcia/Alicante

José Miguel García Reina
Tutora
Lidia García Soriano

Trabajo de final de Grado
Grado en Fundamentos de la Arquitectura
Escuela Técnica Superior de Arquitectura
2021 - 2022



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

INDICE:

1. Introducción

- 1.1 Resumen.
- 1.2 Agradecimientos.
- 1.3 Motivación y justificación.
- 1.4 Objetivos.
- 1.5 Metodología.

2. Contexto histórico y social

- 2.1 Inicio de la construcción del ferrocarril en España.
- 2.2 Marco geográfico de la zona de estudio.
- 2.3 Construcción de la línea C1 Murcia-Alicante.
- 2.4 Tipologías de estaciones.
- 2.5 Evolución de la línea C1 desde su construcción hasta la actualidad.

3. Análisis de actuaciones existentes.

- 3.1 Demoliciones.
- 3.2 Rehabilitaciones.
- 3.3 Nuevas construcciones.

4. Análisis técnico Constructivo.

5. Análisis patológico.

6. Opinión crítica y criterios de intervención.

7. Conclusión

8. Bibliografía

1. INTRODUCCIÓN.

1.1 RESUMEN:

Con la concesión del Estado el 1 de febrero de 1882, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces empieza la construcción de la línea de ferrocarril que une las ciudades de Alicante y Murcia. Además de la construcción de 2 ramales ferroviarios; uno desde Albatera a Torrevieja, actualmente desmantelado; y otro desde Elche hasta Novelda, que no llegó a realizarse debido que la creación del ramal suponía un gasto muy excesivo en comparación con los beneficios que podía otorgar la construcción. El objetivo de esta investigación es hacer un estudio y catalogación de la arquitectura vinculada a esta línea ferroviaria, que analice este patrimonio alicantino/murciano. Un estudio desde el punto de vista histórico, tipológico, constructivo de estas estaciones, elaborado a partir de documentación gráfica histórica, así como un análisis de la metodología utilizada en los proyectos de recuperación y restauración que se han ido realizando en estas estaciones a lo largo del tiempo.

PALABRAS CLAVE:

Infraestructura, patrimonio, catalogo, ferrocarril, estaciones.

1.1 SUMMARY:

With the concession of the State on February 1, 1882, the Andalusian Railroad Company began the construction of the railway line that connects the cities of Alicante and Murcia. In addition to the construction of 2 railway branches; one from Albatera to Torrevieja, currently dismantled; and another from Elche to Novelda, which was not carried out due to the fact that the creation of the branch was a very excessive expense compared to the benefits that the construction could provide. The objective of this research is to make a study and cataloging of the architecture linked to this railway line, which analyzes this Alicante / Murcia heritage. A study from the historical, typological and constructive point of view of these stations, elaborated from historical graphic documentation, as well as an analysis of the methodology used in the recovery and restoration projects that have been carried out in these stations throughout weather

KEY WORDS:

Infrastructure, heritage, catalog, railway, stations.

1.1 RESUM:

Amb la concessió de l'Estat l'1 de febrer de 1882, la Companyia dels Ferrocarrils Andalusos començà la construcció de la línia de ferrocarril que uneix les ciutats d'Alacant i Múrcia. A més de la construcció de 2 ramals ferroviaris; un des d'Albatera a Torrevieja, actualment desmantellat; i un altre des d'Elx fins a Novelda, que no va arribar a realitzar-se degut a que la creació del ramal suposava una despesa molt excessiva en comparació amb els beneficis que podia atorgar la construcció. L'objectiu d'aquesta investigació és fer un estudi i catalogació de l'arquitectura vinculada a aquesta línia ferroviària, que analitze aquest patrimoni alacantí/murcià. Un estudi des del punt de vista històric, tipològic i constructiu d'aquestes estacions, elaborat a partir de documentació gràfica històrica, així com una anàlisi de la metodologia utilitzada en els projectes de recuperació i restauració que s'han anat realitzant en aquestes estacions al llarg del temps.

PARAULES CLAU:

Infraestructura, patrimoni, catalogue, ferrocarril, estacions.”

1.2 AGRADECIMIENTOS.

En primer lugar, agradecerle a mi tutora Lidia García Soriano por tutorizar el TFG, por acompañarme y guiarme. A las personas responsables de los ayuntamientos que me han intentado aportar información para el trabajo. A mis amigos por la paciencia que han tenido conmigo. A mi hermana Teresa por acompañarme a las visitas a los edificios. Y sobre todo a mis padres José Miguel y María José por apoyarme. Gracias.

1.3 MOTIVACIÓN Y JUSTIFICACIÓN.

Tras pasar varios años utilizando el ferrocarril como medio de transporte para estudiar en Valencia, pude observar que las distintas estaciones de tren que unen Alicante y Murcia son muy dispares. Edificios que se encuentran casi en el mismo estado en que en el que se construyeron, exceptuando algunos añadidos; otros que han sido destruidos y solo existe una pequeña caseta; hasta grandes edificios que se convierten en grandes símbolos de la población. En este contexto tan heterogéneo empieza el interés para redactar este estudio. Un estudio que investigue como comenzó la construcción de la línea C-1, como ha ido evolucionando y cambiando sus edificaciones en los más de 125 años de historia.

1.4 OBJETIVOS.

Esta investigación tiene como objetivo el estudio de las estaciones de la red de ferrocarril que une Alicante y Murcia. Un estudio de esos edificios emblemáticos donde el ferrocarril hace su parada, y como estas edificaciones han ido evolucionando a lo largo del tiempo. Para ello, se plantean los siguientes objetivos específicos:

- Entender el contexto sociocultural e histórico.
- Analizar técnicas constructivas.
- Conocer el estado de las edificaciones existentes.
- Desarrollar una opinión crítica en materia de restauración del patrimonio y futuras líneas de intervención.

1.5 METODOLOGÍA.

El estudio se compone de tres fases que articularán el siguiente trabajo de investigación: Estudio histórico y cultural, levantamiento fotográfico y trabajo grafico-descriptivo.¹

01. **Estudio histórico y cultural.** Comprensión de la historia del lugar, como surgió el ferrocarril y como afectó este a la sociedad del momento. El estudio comienza con la búsqueda de información bibliográfica, completándola con artículos de las revistas de las provincias, fotografías de época, videos de los derrumbes. De este estudio se analizan las distintas fases por las que ha pasado la línea C-1 y la evolución de sus estaciones.

02. **Levantamiento gráfico.** Levantamiento de los edificios. Realización de fotoplanos de las fachadas emblemáticas de los edificios de las estaciones, realizado con fotografías rectificadas ortogonalmente.

03. **Trabajo grafico-descriptivo.** Tras el levantamiento gráfico, y completado con el estudio histórico y cultural, se realiza el análisis técnico-constructivo y el análisis patológico. Esto nos dirá en qué estado se encuentran los edificios y cómo actuar en ellos.

¹ Fernando. Vegas López-Manzanares, Aprendiendo a restaurar : un manual de restauración de la arquitectura tradicional de la Comunidad Valenciana, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 2017, p 21-30.

2. CONTEXTO HISTÓRICO Y SOCIAL.

2.1 INICIO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL.

A comienzos del siglo XIX, España con una complicada orografía y grandes sistemas montañosos tenía un gran atrasado en sus comunicaciones interiores. Muchos países vecinos tenían mejores redes de transportes ya que contaban con una red hidrografía que permitía el transporte fluvial por todo su territorio.

Este déficit de red de transportes provocaba que no se produjeran los intercambios económicos necesarios dentro del país. Los Castellanos no eran capaces de acceder al carbón asturiano y las costas no podían acceder al trigo de la meseta. Así pues, el ferrocarril se veía como una oportunidad para intentar conseguir un mercado nacional que impulsara la economía, tanto con el intercambio de productos que se hacía a menor velocidad como el transporte de pasajeros.

En 1848 se inauguró el primer trazado del ferrocarril que unió a Barcelona y Mataró. Aunque se hicieron varias iniciativas posteriores, estas se convirtieron en escasas y no se alcanzó a completar en una amplia red hasta que se aprobó la Ley General del Ferrocarril, junio de 1855. Con esta ley se llegaron a completar más de 5000 km de línea. En 1866 la crisis financiera provocó el hundimiento de las acciones del ferrocarril en la bolsa y la paralización de las construcciones, que se reemprendieron en el periodo de 1876 -1885 con la construcción de uno 3000 km más de vía y que continuaron en el siglo XX.

Toda esta masiva construcción se pudo completar gracias a las subvenciones que el gobierno daba a las empresas por kilómetro de vía férrea construida.²

LA RED DE FERROCARRILES EN EL SIGLO XIX



Esquema de red de ferrocarriles en el siglo XX. Elaboración propia.

2 L. Álvarez et al., HE. Historia de España. (Basic Digital) (Aula 3) - 9788468225647 - Editorial Vicens Vives (Vicens Vives, 2016), pp 110-111, <https://www.vicensvives.com/vvweb/view/pages/p01/load.php?id=234&cod-vv=910879>.

2.2 MARCO GEOGRÁFICO.

La línea Alicante - Murcia tiene una característica muy importante para su ejecución. Casi todo el recorrido que hace el ferrocarril es prácticamente llano, un trazado de desniveles y curvas muy poco importante. Las dos provincias tienen grandes sistemas montañosos en su entorno, pero llegando a la costa se encuentra una antigua albufera que se convirtió en la planicie que se utiliza actualmente para el recorrido del ferrocarril.

Las zonas costeras se vieron beneficiadas por esta construcción con la mayoría de las exportaciones, como la sal y el vino, e importaciones de productos deficitarios como el trigo, el arroz y el aceite, que en estas comarcas era casi ínfimo. Las conexiones por vía terrestre eran casi inexistentes por lo que se complicaba el desplazamiento entre comunidades teniendo que recurrir al comercio marítimo.³



Dibujo de líneas de cota cada 10m. Elaboración propia.

³ José Vicente Coves Navarro, Casa del mediterráneo y el ferrocarril Alicante-Murcia : un recorrido histórico, Casa Mediterráneo, 2013, pp 26-27.

2.3 CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL.

La primera línea de ferrocarril en la provincia llegó para intentar conseguir una mejor conexión de Madrid con el mediterráneo, aunque fue la vía con mayor recorrido hecho hasta la fecha, el valle del Vinalopó beneficia su construcción ya que se producía un descenso de la meseta. Esta línea se inauguró en 1858, lo que propició un crecimiento exponencial de la ciudad, consiguiendo nuevas líneas marítimas internacionales, se instaló una sucursal del Banco de España para facilitar transacciones, se abrieron multitud de almacenes, bodegas, etc.

En 1848 hubo un intento de unir Figueras y Murcia por parte de una Sociedad Francesa, la cual intentaba tener una mejor conexión terrestre con sus recientes colonias en el Norte de África. Pero no llegó a construirse, por la cercana caducidad por “Real Orden de 5 de agosto de 1846”.⁴

A partir de 1860 aparecen varias empresas, las cuales fueron las precedentes de la construcción de la línea, como Cía. de MZA y muchos particulares como D. Joaquín Beneyto Crespo y D. Estanislao Malingre. Todos ellos tuvieron distintos prototipos de las futuras líneas todas distintas entre sí. Línea directa entre Alicante y Murcia; otras con ramales a Novelda y Torrevieja. Incluso una línea de Novelda a Murcia con unión a la línea de Madrid- Alicante y creando a posteriori ramales a Torrevieja y a Elche.

Pero fue la Compañía de Ferrocarriles Andaluces la que consiguió la propiedad del proyecto y la concesión de la línea. Con la adquisición del proyecto de Gallego y Compañía, y el equipo de ingenieros de la empresa se llegó a que se podían hacer varias modificaciones al proyecto, por ejemplo con la eliminación del rodeo que aparecía en los planos hasta Almoradí, la cual pasaba a convertirse en parada del ramal en vez de ser parte de la línea principal. Que al cabo de un tiempo se convirtió en una gran disminución de los costes y futuros problemas climatológicas al desviarse de zonas inundables.⁵

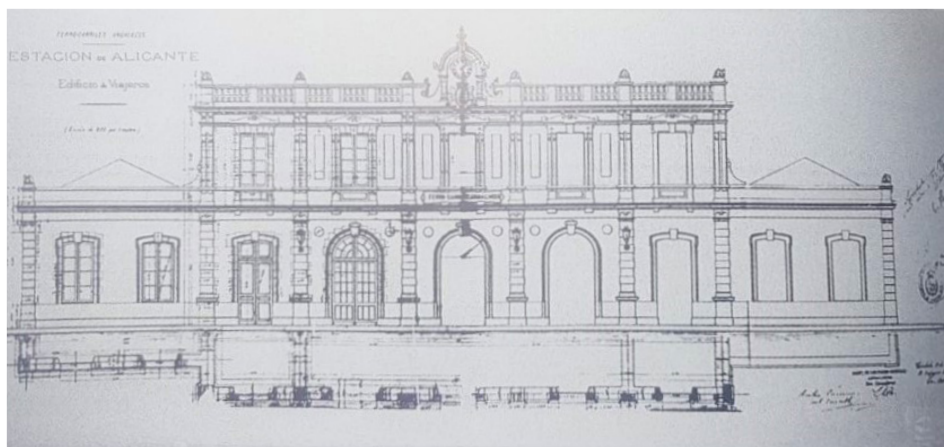
⁴ Coves Navarro, pp 29.

⁵ Coves Navarro, pp 40.

La inauguración de la vía se produjo el **11 de mayo de 1884**.⁶

Con la inauguración, la vía quedaba configurada con un total de 11 estaciones de tren, 8 estaciones en la vía principal que unía Alicante y Murcia; **Benalúa, Torrellano, Elx Parc, Crevillent, Albaterra- Catral, Callosa de Segura, Orihuela y Beniel**. Quedando 3 estaciones más en el Ramal a Torrevieja; **Almoradí-Dolores, Rojales-Benijófar y Torrevieja**.

Todas las estaciones del conjunto fueron construidas siguiendo un sistema formado por varios modelos que se disponían en la población según la cantidad de habitantes que residían o podían acceder a él. Como excepción a los modelos de la empresa, la estación de Benalúa fue proyectada por el arquitecto M, Alemandy. Una estación en forma de U, como la mayoría de estaciones que se construían en el final de la vía y construida con un estilo ecléctico de aire clásico: pilastras, frontones, clipeos...



Plano de fachada de la estación de Benalúa. M. Alemandy



Estación de Benalúa. Foto de Bodewig, R. (2007, septiembre 15). Barrio de Benalúa: La Estación de Benalúa (III): Del abandono al futuro. <http://www.barriodebenalua.es>

6 «Un tren que avanza lento hacia el futuro - Información», accedido 7 de julio de 2021, <https://www.informacion.es/alicante/2009/05/11/tren-avanza-lento-futuro-7340207.html>.

2.4 TIPOLOGÍAS DE ESTACIONES.

En la construcción de la línea se implantaron 3 edificaciones por estación. El edificio de viajeros, el retrete y el almacén de mercancías. Para el edificio de viajeros se trabajó con 3 modelos:

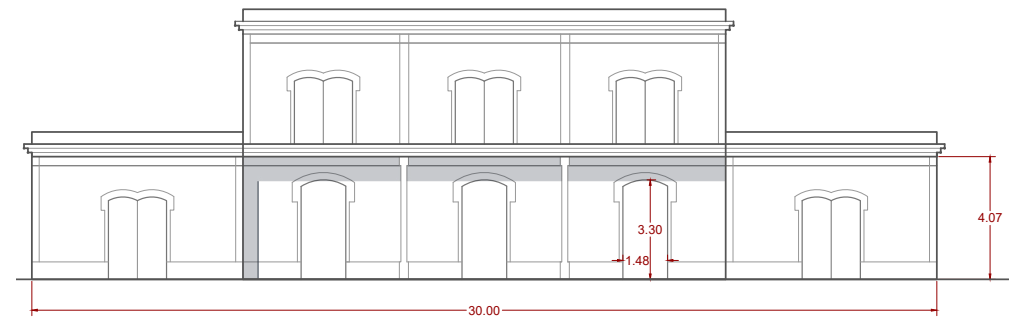


Estación de Elx 1950. Gaspar Jaén i Urban, "Guía de la Arquitectura y el Urbanismo de la ciudad de Elche"

MODELO A.

Construcción rectangular, compuesta por la unión de 3 volúmenes. Los volúmenes laterales de planta baja con techumbre a 4 aguas y el volumen central de doble altura con techumbre a dos aguas, por este volumen central, retranqueado 3 m de la línea de fachada para generar un espacio techado en planta baja y una galería en primera planta. En conjunto generaban un elemento de 30m de largo y 8 de ancho.

En cuanto al aspecto exterior seguía el canon de la arquitectura funcional del siglo XIX pero se matizaba con algunos elementos clásicos, que se localizaban en puertas y ventanas: Dinteles de arcos rebajados, con molduras ribeteadas con un fino rasante; pilastras remarcando el relieve del edificio; capiteles corintios en los pilares de fundición; cornisas y cupones ornamentales de los pilares del elemento central.^{7 8}



Dibujo modelo A. Elaboración propia.

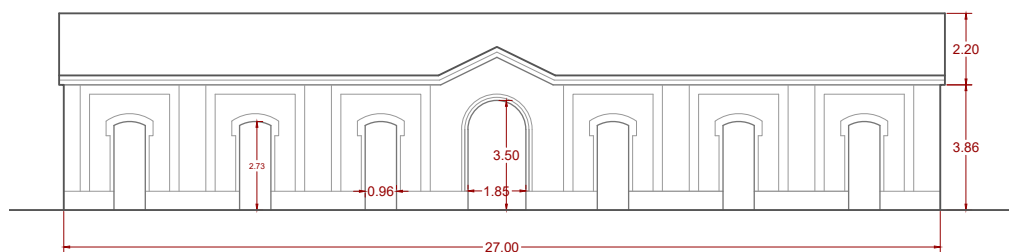
7 Gaspar Jaén i Urban, Guía de la Arquitectura y el Urbanismo de la Ciudad de Elche, vol. Tomo I, Co, 1989, pp 212.

8 José Vicente Coves Navarro, El ferrocarril en Elche (1845-1990), book, 1993, pp 69.

MODELO B.

Modelo con forma rectangular donde los lados más largos se disponen en paralelo a las vías del tren y a la calle por la que se accede dejando los 2 lados más cortos en perpendicular, 27 x 8m. Con esta disposición el modelo queda configurado con volumen rectangular con la cubierta a dos aguas.

Las fachadas estaban compuestas por 7 aperturas por ambos lados, pero en el lado de la calle todas ellas eran puertas y por el lado de la vía 5 puertas y 2 ventanas en los extremos. Todas ellas enmarcadas con molduras ribeteadas y arcos rebajados, exceptuando la de las puertas principales que se convierten en arcos de medio punto.⁹



Dibujo modelo B. Elaboración propia.



Estación Crevillente. Foto Ayuntamiento de Crevillente.

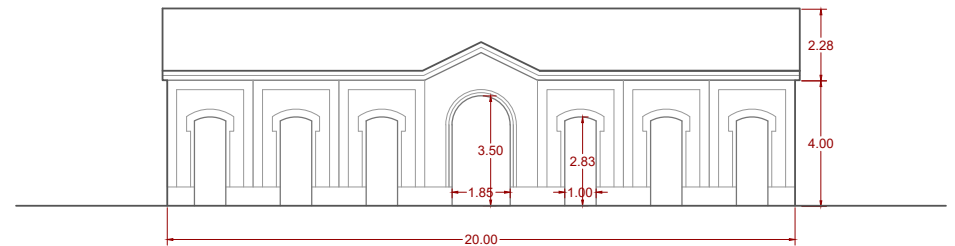
⁹ Covés Navarro, Casa del mediterraneo y el ferrocarril Alicante-Murcia : un recorrido histórico, pp 187-188.

MODELO C.

Este modelo es muy similar al modelo anterior, pero con la particularidad de que acortaron el largo de la estación de 27 a 20 metros, eliminando los accesos en los extremos de fachada. Este encogimiento provocaba que en las dependencias privadas solo existiera espacio para la vivienda del jefe de estación y el guardagujas.¹⁰



Edificio del estado actual la estación de Torrevieja. Foto ayuntamiento de Torrevieja.



Dibujo modelo A. Elaboración propia.

¹⁰ Francisco. Cuadros Trujillo, «Arquitectura y ferrocarril : tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril de Andalucía», 2019, pp 212-214.

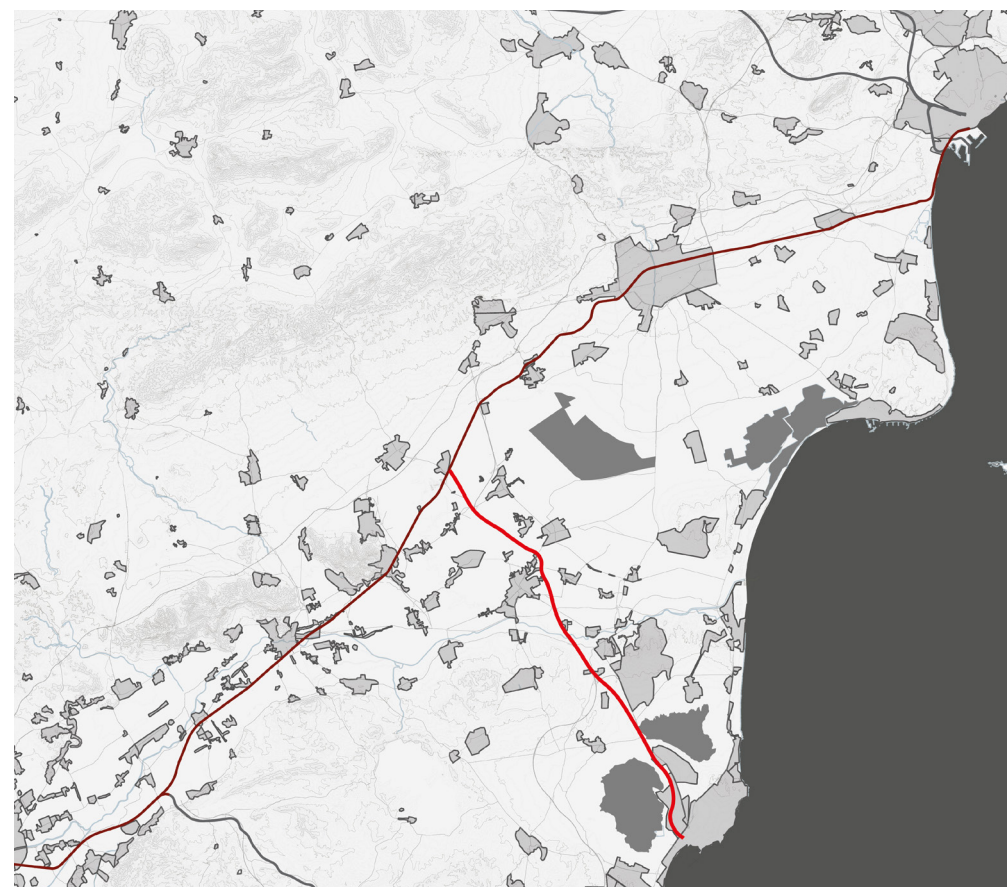
2.5 EVOLUCIÓN DE LA LÍNEA C1 DESDE SU CONSTRUCCIÓN HASTA LA ACTUALIDAD.

La evolución de la vía viene dada por 2 periodos. El primer periodo viene desde su construcción por la “Compañía de los ferrocarriles Andaluces”. En este periodo la vía apenas sufrió modificación alguna desde su construcción. Simplemente reparaciones en los enlucidos exteriores.¹¹

El cambio en la vía se produce en el segundo periodo con la nacionalización de la vía con la ley del Gobierno de Franco, la Ley de bases de Ordenación Ferroviaria en el año 1941. A partir de este año la empresa se dedicó a la modernización de toda la infraestructura, ya que se habían quedado anticuadas ante la falta de inversión que se le dedicaba a esta. La empresa comenzó primero con las locomotoras y la sustitución paulatina del sistema de vapor anterior por el nuevo sistema eléctrico.

En la década de los 60 les llegó el turno a los edificios de viajeros con grandes modificaciones y ampliación, incluso con el cierre del que no habían llegado a ser rentables para la primera compañía y que había sido abandonado gradualmente.¹²

Muchas de estas de estas modificaciones se mantienen hasta la actualidad, en otros casos las estaciones se contemplan con la misma forma exterior desde su construcción. Además, en la historia reciente con la llegada del AVE, la alta velocidad española, se han tenido que implantar nuevas vías en los recintos de las estaciones provocando una reestructuración del sistema de vías generando que las infraestructuras de estas estaciones tuvieran que renovar para esta nueva tecnología.¹³



Dibujo de las vías en la provincia de Alicante. Elaboración propia.

■ Vía eliminada en la década de 1970
■ Vía conservada

11 Miguel Muñoz, Rubio Renfe, y Años De Historia, «MON GRAFÍAS FERROCARRIL del», 1941, PP 5-6.

12 «Conoce Renfe», accedido 17 de julio de 2021, <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/grupo-renfe/conocenos/la-empresa>.

13 «Adiós a un siglo de historia viva - Información», accedido 17 de julio de 2021, <https://www.informacion.es/vega-baja/2011/11/05/adios-siglo-historia-viva-6920834.html>.

3. ANÁLISIS DE LAS ACTUACIONES EXISTENTES.

Con modernización de la vía se optó por 3 formas de actuar en las estaciones: demoliciones, nuevas construcciones y conservaciones/restauraciones.

3.1 DEMOLICIONES

Tras las modernizaciones de las vías y los cambios de dueños, se hicieron estudios de viabilidad del ramal. Este estudio concluyó que no era rentable el uso para transporte de pasajeros, circulando un único tren cada dos semanas que llevaba la sal de las salinas de Torrevieja hasta Alicante.

Con el cierre del Ramal Albaterra-Torrevieja, la vía se vió en completo desuso. Con el paso del tiempo y la despreocupación de los ayuntamientos, los edificios fueron aumentando su deterioro con su posterior demolición al ser declarados en ruina.¹⁴

¹⁴ José Antonio Latorre, «Almoradí 1829: El CIERRE del ramal ALBATERA-TORREVIEJA», enero de 2014, <http://almoradi1829.blogspot.com/2014/01/el-cierre-del-ramal-albaterra-torrevieja.html>.

Estación Almoradí-Dolores.

Estación, según la nomenclatura de “Ferrocarriles Andaluces”, de modelo B. Edificio rectangular de 27 x 8m.¹⁵ El servicio de la estación terminó con el cierre de la vía pero se le dio el uso de carguero hasta 1975. A partir de ese momento el edificio fue abandonado hasta su demolición en 1987.^{16 17}



Estación de Almoradí. Foto de José Antonio Latorre



Estación de Almoradí 1984. Foto de José Antonio Gómez

15 Coves Navarro, El ferrocarril en Elche (1845-1990), pp 69.

16 Coves Navarro, Casa del mediterraneo y el ferrocarril Alicante-Murcia : un recorrido histórico, pp 195.

17 José Antonio Latorre, «Almoradí 1829: INAUGURACIÓN DE LA ESTACIÓN DE ALMORADÍ», accedido 30 de agosto de 2021, <http://almoradi1829.blogspot.com/2009/08/la-estacion-del-tren.html>.



Estación Benijófar-Rojales.

Esta estación como la anterior estaba constituida como un modelo B, volumen rectangular de 27x 8m. En la década de los 90 se inició el desmantelamiento de la vía con la construcción de la carretera N-322 .¹⁸

La estación, aunque se denominaba Benijófar-Rojales, en verdad pertenece al termino municipal de Algorfa. Este ayuntamiento en 2006 comienza con la restauración de la estación, pero para ese entonces el edificio de viajeros estaba derruido y solo quedaba en pie el almacén de mercancías que hoy en día es un restaurante. ¹⁹



Estación Benijófar-Rojales. Foto de José Navarro Covés.

¹⁸ José Antonio Latorre, «Nuestra Historia – The Old Station Pub», accedido 31 de agosto de 2021, <https://theoldstation.es/nuestra-historia/>.

¹⁹ Maribel Lizán, «Recuerdos en ruinas | La Verdad», 25 de septiembre de 2006, https://www.laverdad.es/alicante/prensa/20060925/orihuela_vbaja/recuerdos-ruinas_20060925.html.

3.2 NUEVAS CONSTRUCCIONES.

En las últimas décadas la provincia se ha visto envuelta en los avances tecnológicos, el aumento de la población y la llegada del AVE, aumentando la necesidad de actualizar las vías que desde sus orígenes casi no se habían actualizado. En este contexto muchos de los ayuntamientos se han visto con la necesidad de mejorar sus instalaciones.



Estación Orihuela.

La estación de modelo A a principios de los 70 sufrió problemas de cimentación que le proporcionó grandes problemas al edificio. Este suceso llegó a plantearse el derrumbe y construir un nuevo edificio. Este nuevo edificio mucho más sobrio cumplió su función hasta 1997 donde se comenzaron las obras del moderno intercambiador modal que hay en la actualidad.²⁰



Estación de Orihuela 2021. Foto propia.



Estación de Orihuela a principios del siglo XX. Foto de A. L. GALIANO

Elx Parc.

Elx es una de las poblaciones de la provincia que más crecimiento ha experimentado, gracias al mismo ferrocarril. Aunque el tren benefició mucho a la población también ejercía una barrera que separaba a Elx en dos ya que la población había crecido por el otro lado de las vías. En 1970 es cuando se dan cuenta de gran problema, buscando como solución el soterramiento de las vías del tren que recorrían la población Este a Oeste.

Como en el caso anterior la antigua estación tuvo que ser sustituida por otro edificio que sirviera para acceder a las vías subterráneas que se quedaban debajo de la nueva avenida. No obstante, la empresa Adif hizo modificaciones en esta estación reordenando el espacio para conseguir una estación más funcional y adaptarla a las personas con discapacidad a finales de 2009.^{21 22 23}



Estación Elx Parc 2013. Foto del periódico alicanteplaza



Estación de Elx 1950. Gaspar Jaén i Urban, "Guía de la Arquitectura y el Urbanismo de la ciudad de Elche"

21 Coves Navarro, El ferrocarril en Elche (1845-1990), pp79-80.

22 A. Fajardo, «El túnel que cambió Elche - Información», 14 de octubre de 18d. C., <https://www.informacion.es/elche/2018/10/14/tunel-cambio-elche-5565130.html>.

23 «Noticias - Sala de Prensa», 6 de julio de 2009, <http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/Vo000A/7CBB67F5A34AF581C12575EC002D3043?Opendocument>.



Elx Carrús.

Esta estación comenzó como apeadero en los comienzos de las obras de soterramiento de las vías del tren y fue ya inaugurada oficialmente con su compañera en el 74. En la actualidad a su vez también recibió modificaciones en el 2009 en función y adaptabilidad igual que Elx-Parc.²⁴



Antiguo apeadero Carrús 1970. Foto de Manuel Mirete.



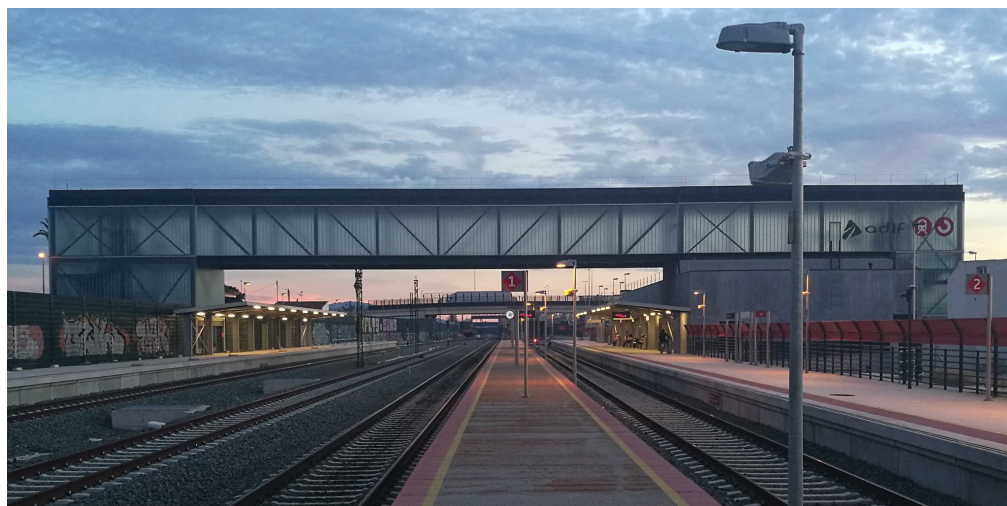
Parada Elche Carrús 2016. Foto revista Vía libre

²⁴ «Concluye la reforma de la estación del tren de Carrús», 27 de julio de 2010, <http://archivo.teleelx.es/n104615-Concluye-la-reforma-de-la-estacion-del-tren-de-Carrus.html>.

Estación de Beniel.

La estación de Beniel fue construida con el modelo C pero al poco tiempo vieron que este modelo se quedaba escaso para la población del pueblo, añadiendo en los extremos dos volúmenes para mejorar la capacidad de la estación en 1920. Tiempo después harán lo mismo en la estación de Torrellano.

Esta estación continuara con su función hasta 2012, pero con la llegada del AVE se decidió derribar el antiguo edificio y crear una nueva a escasos de la antigua estación.^{25 26}



Actual estación de Beniel 2017. Foto de Mario Gómez Figal.



Antigua Estación de Beniel. Foto de Pedrochu Bernal

25 Coves Navarro, Casa del mediterraneo y el ferrocarril Alicante-Murcia : un recorrido histórico, pp 193.

26 «En servicio la nueva estación de cercanías de Beniel, en Murcia», 17 de diciembre de 2012, <https://www.vialibre-fre.com/noticias.asp?not=9954>.



Estación Albaterra-Catral-San Isidro

Esta estación como la gran mayoría de las compañeras que recorrían la vía Alicante-Murcia era un modelo B, un volumen rectangular de 27m x 8m. La estación estuvo cumpliendo su función sin grandes cambios aparentes hasta el año.

La llegada de los primeros proyectos del AVE, en 2011, también ha afectado a esta estación, en concreto a toda ella y alrededores. La antigua estación fue completamente demolida y construyendo un nuevo edificio mucho más contemporáneo y ampliando la cantidad de vías.²⁷



Antigua estación de Albaterra-San Isidro-Catral década de 2010. Foto de José Antonio Latorre.



Nueva estación de Albaterra-San Isidro-Catral 2020. Foto de TV Vega Baja.

²⁷ D. P., «Adiós a un siglo de historia viva - Información», 5 de noviembre de 11d. C., <https://www.informacion.es/vega-baja/2011/11/05/adios-siglo-historia-viva-6920834.html>.

CONSERVACIÓN/RESTAURACIÓN

Durante la época de Ferrocarriles Andaluces las modificaciones fueron casi nulas y ya con el traspaso a Renfe estas estaciones recibieron pocos cambios, teniendo un aspecto casi idéntico al de su construcción.



Estación Benalúa.

La estación continuó con su uso normal, con una ampliación de las vías en 1974, la cual generó un enlace con la estación de Alicante -Terminal. Creando así una conexión directa con Madrid y Valencia evitando los trasbordos de un edificio a otro, haciéndolo todo en un único edificio.

Pero con las ampliaciones del puerto las vías fueron absorbidas por el muelle dejando los trenes regionales procedentes de Murcia junto a los de Madrid y Valencia todos en Alicante- Terminal, creando una única estación en Alicante. Con el paso de los años, la playa de vías de Benalúa se convirtieron en el lugar donde almacenar los vagones de mercancías del puerto.²⁸

En el año 2009, la empresa Adif cedió el edificio al consorcio público Casa del Mediterráneo. En el año 2013 se inauguró la nueva sede con el edificio completamente restaurado y operativo.²⁹



Estación de Benalúa 2007. Foto de Rubén Bodewig.



Estación de Benalúa. Actual Casa del Mediterráneo. Foto de autor.

²⁸ Rubén Bodewig, «Barrio de Benalúa: La Estación de Benalúa (III): Del abandono al futuro», 15 de septiembre de 2007, <http://www.barriodebenalua.es/2007/09/la-estacin-de-benala-iii-del-abandono.html>.

²⁹ «Nuestra sede | Casa Mediterráneo», accedido 1 de septiembre de 2021, <https://www.casa-mediterraneo.es/nuestra-sede/>.

Torrellano.

Según Ferrocarriles Andaluces estación de modelo C, rectángulo en planta de 20x8 m y como todas las estaciones durante su periodo la estación no sufrió ningún tipo de cambio. En la década de los 60 fue cuando se le añadió dos volúmenes a cada lado para aumentar la capacidad de la estación, modificando su aspecto ligeramente respecto al original.^{30 31}



Estación de Torrellano 2021. Foto de Javier Calvo Expósito.



Estación de Torrellano década de 1950. Foto de "El ferrocarril en Elche (1845-1990)"

30 Cuadros Trujillo, «Arquitectura y ferrocarril : tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril de Andalucía», pp 212-214.

31 Covés Navarro, El ferrocarril en Elche (1845-1990), pp 69.



Crevillente

La estación es de las pocas que mantiene la forma original, exceptuando las modificaciones en los interiores que se ajustan a las necesidades actuales de la estación. Según los documentos este modelo era el correspondiente al modelo B, una estación rectangular de 27x8 m.



Estación de Crevillente. Foto de <https://mapio.net>.



Estación de Crevillente. Estado actual. Foto de <https://mapio.net>.

Callosa de Segura.

Esta estación sufrió un proceso parecido a la Crevillente. Contiene la misma forma original, pero con los cambios el uso de los interiores adaptándolos a la actualidad. Modelo B, 27 x 8m.



Estación de Callosa de Segura 2021. Foto de autor.



Estación Callosa de Segura 1932. Foto de Encarna Illan



Torre Vieja.

La estación de Torre Vieja con el cierre del ramal siguió con la misma suerte que las otras estaciones de la vía. La estación estuvo en completo abandono hasta la década de los 90 donde el ayuntamiento pidió la cesión de los terrenos a RENFE y los restauró y los reconvirtió en un museo del ferrocarril, convirtiendo la zona en el comienzo de la ruta de la Sal.



Edificio de la antigua estación de Torre Vieja. Foto de Sergio Blanco



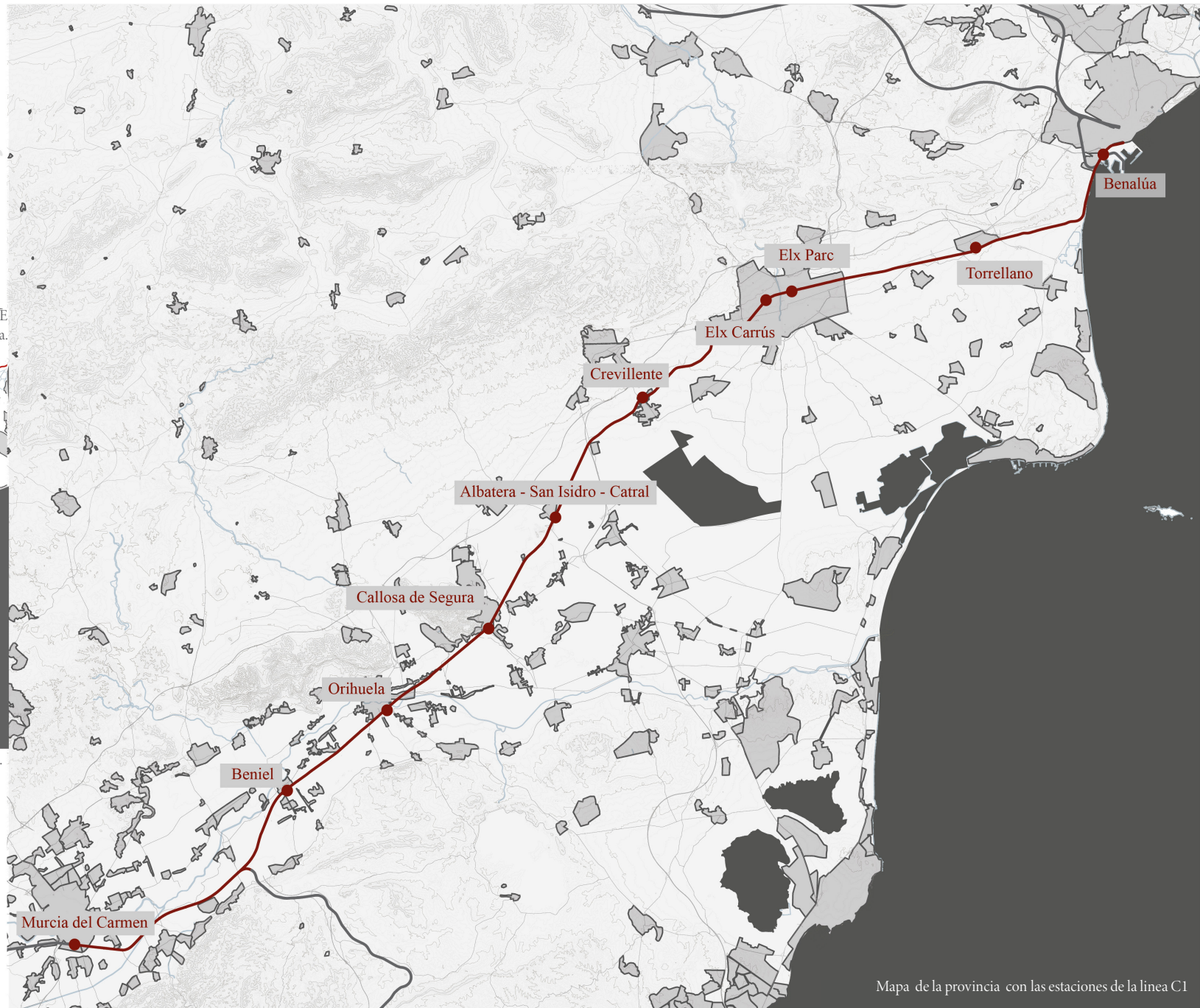
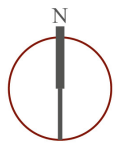
Edificio del estado actual la estación de Torre Vieja. Foto ayuntamiento de Torre Vieja.



Esquema con todas las vías españolas antes del AVE
Esquema de elaboración propia.



Vía eliminada en 1970. Elaboración propia.



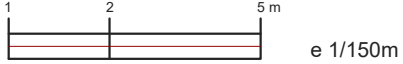
Mapa de la provincia con las estaciones de la línea C1

4. ANÁLISIS TECNICO CONSTRUCTIVO

Al ser la gran mayoría de las estaciones de nueva planta, este análisis se va a centrar en las estaciones que aún se mantienen desde la creación de la línea y las cuales aún mantienen el funcionamiento original. Estas estaciones son: Callosa de Segura, Crevillente, Torrellano.

Ante la falta de documentación en los archivos de patrimonio de Adif y de los ayuntamientos. El estudio se ha completado con los videos e imágenes de los derribos de las estaciones cercanas a las de estudio y comparando con los mismos modelos que la empresa “Ferrocarriles Andaluces” hizo en la provincia de Jaén. Ya que coincide el mismo tipo de construcción tradicional en la provincia de Jaén y en la provincia de Alicante.

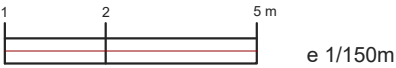
FOTOPLANOS ESTACIÓN DE TORRELLANO



FOTOPLANOS ESTACIÓN DE CALLOSA DE SEGURA



FOTOPLANOS ESTACIÓN DE CREVILLENTE





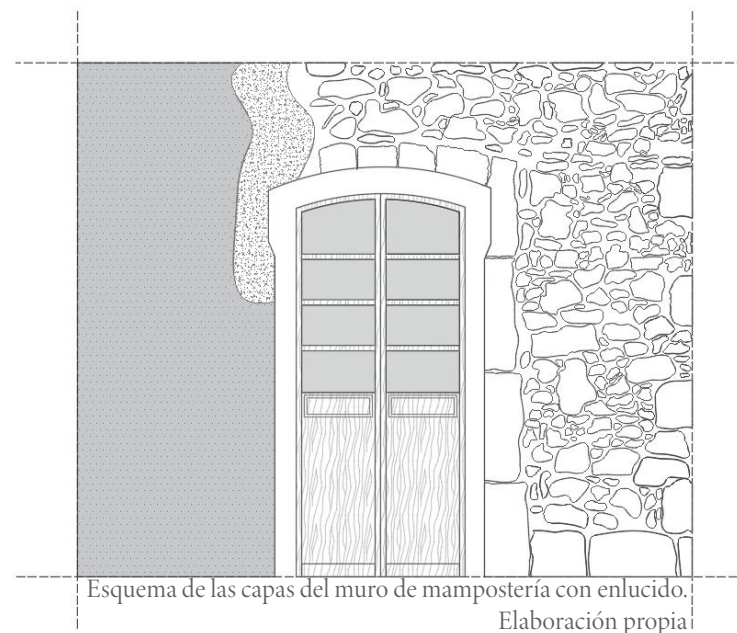
Detalle del muro. Foto autor



Estación de Martos. Estación construida con el mismo sistema utilizado por la empresa que construir la línea de Alicante- Murcia Foto del diario de Jaén.

Muros.

Los muros que forman las fachadas están formados por muros de mampostería. Estos muros están compuestos por fábricas que se aparecen con ayuda de ripios y se reciben con morteros que facilitan el asiento. Emplean puestos naturales sin ningún tipo de elaboración, ya que después recibe un revestimiento de enlucido, un acabado de fachadas de mayor elaboración que el enfoscado tradicional un tipo de revestimiento de la fábrica aplicado en dos o 3 capas el cual el último estrato se caracteriza por su finura y planeidad.³²



Esquema de las capas del muro de mampostería con enlucido.

Elaboración propia

³² Fernando Vegas y Camila Mileto, *Aprendiendo a restaurar : un manual de restauración de la arquitectura tradicional de la Comunidad Valenciana*, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 2017, pp 120, pp 199.

Huecos.

Para generar los huecos se colocan arcos de sillería utilizando cimbras robustas para mantener el peso del muro y también como guía del arco. Para la carpintería de los huecos, en algunos casos, se habían colocado carpinterías de madera. Con el paso del tiempo estas carpinterías han sido sustituidas por otras más contemporáneas metálicas.



Ventana con carpintería de madera.
Foto de autor



Puerta con carpintería metálica.
Foto de autor.

Cubiertas.

El tipo de cubierta que forma estas estaciones está constituido por una cubierta inclinada a dos aguas sobre una cercha de madera que se apoyan sobre los muros de fachadas.



Cerchas sin restaurar de la estación de Martos. Foto de Antonio García Prats



Cerchas restauradas de la estación de Martos. Foto del Ayuntamiento de Martos.

5. ANÁLISIS PATOLÓGICO

El análisis de las patologías en los materiales constructivos de las estaciones es un indicativo para reconocer en qué estado de conservación se encuentran y es un estudio también muy necesario para las futuras restauraciones que puedan llevarse a cabo en los edificios.

Patologías en muros.

Uno de los factores que afectan a la conservación de estos tipos de edificios es la detección de las patologías. Las degradaciones son un empeoramiento del material al producirse una transformación en él poniendo en peligro la integridad del edificio. Si no reciben un mantenimiento adecuado muchas de las patologías pueden llegar a la ruina del edificio³³. “La humedad por capilaridad es aquella que se produce por la ascensión del agua del terreno a través de la fábrica en contacto con el mismo”³⁴.

En mayor o menor medida se ve como ha afectado la humedad por capilaridad a las 3 estaciones de estudio. En algunos casos se ve a simple vista como hay una transición de color entre el suelo y la cubierta.



Desprendimientos de enlucidos en la estación de Callosa de Segura.

Foto de autor.



Humedad en la estación de Torrellano.

Foto de autor

33 Vegas y Mileto, pp 28-30.

34 Vegas y Mileto, pp 208



Desconchados en la estación de Torrellano.
Foto de autor

En algunos en otros casos se puede observar cómo se han producido desconchado y caída del revestimiento, una pérdida de agarre entre los enlucidos la fábrica. Es habitual que se produzca un cuarteamiento de la superficie permitiendo que, entre el aire, agua y otros agentes en los espacios intersticiales entre el paramento y el revestimiento de modo que esta situación se complica si no se aplican medidas de recuperación.³⁵

Estas patologías con tiempo y con el hostigamiento de los agentes meteorológicos puede llegar a producir patologías más graves como una pérdida de material del muro. Complicando la estabilidad de la misma y produciendo un problema en la estructura que de la estación.



Desconchados y cuarteados del revestimiento en una de las fachadas de Callosa de Segura.
Foto de autor

35 Vegas y Mileto, pp 243.

También pueden observarse como se han producido reparaciones de estos desperfectos colocando otros tipos de morteros distintos a los originales, incluso llegando a parchear algunas zonas. Al colocar distintos tipos de mortero en un muro de mampostería puede provocarse una menor transpiración del muro, catalizando las patologías previas de humedad y a su vez migración de sales o eflorescencias.³⁶

La colocación de morteros diferentes también implica que reaccionen de manera diferente con los agentes atmosféricos como el sol, la lluvia y agentes atmosféricos. Esto provocaría lo que ha sucedido con la fachada de Callosa de Segura que tiene en su fachada una variación de color en ciertas partes de su muro. En partes de la fachada aparecen colores rosas y otros tonos marrones, cuando todas las fachadas son de color naranja.



Fachada lateral de Callosa de Segura con distintos colores en fachada.

Foto de autor



Fachada principal de Callosa de Segura con distintos colores en fachada.

Foto de autor

Patologías en carpinterías.

En las carpinterías de los huecos de fachada, se ha podido contemplar que existe mucha variedad de materiales y por tanto también diversas patologías distintas.

En las carpinterías de madera se encuentran la falta de material en ciertas partes de su composición, provocando una falta de estanqueidad y aislamiento. En las carpinterías metálicas hay ciertas deformaciones en su sección, debido a las dilataciones producidas por los cambios de temperatura o por el uso cotidiano al que están expuestas.



Patologías en la puerta principal de madera de Crevillente.
Foto de autor



Deformaciones de las carpinterías metálicas en la estación de Crevillente.
Foto de autor

Cubiertas.

En las cubiertas, no aparecen patologías a simple vista. Si se pueden observar que existe una diferencia en la tonalidad de las tejas, lo que nos diría que se han producido un recambio de estas por unas nuevas.



Estación de Crevillente.
Foto de autor



Estación de Crevillente.
Foto de <https://mapio.net>

Elementos impropios.

A la hora de colocar elementos para las necesidades actuales de la estación y sus trabajadores se han producido incompatibilidades con los materiales existentes, produciendo más patologías al edificio. Como el caso de la estación de Torrellano en la que el agua que sale de los motores de aire acondicionado ha producido manchadas en fachada y la aparición de vegetación en el suelo.



Fachada principal de Torrellano.
Foto de autor

6. OPINIÓN CRÍTICA Y CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

“No podemos confiar nuestros intereses a una elite de hombres preparados, pidiendo que investiguen, descubran y proyecten el mundo que tiene que hospedarnos (...) al contrario nosotros debemos ocuparnos de esta tarea; cada uno de nosotros debe comprometerse en custodiar al paisaje, cada uno con su propio espíritu y sus manos, en la proporción que le toca, para evitar de dejar a nuestros hijos un tesoro menor de lo que nos dejaron nuestros padres”³⁷

³⁷ William Morris y Norman Kelvin, «The Collected Letters of William Morris. 1881-1884. Volume II, Part A», ed. Norman Kelvin (Princeton: Princeton University Press, 1987).

El paso del tiempo ha dejado claro que existen varios aspectos y factores que determinan las opiniones de la población de la provincia en cuanto al tema de la conservación de las estaciones. Esto se ve reflejado en titulares de los periódicos, en como a veces se congratulan de la llegada del esperado AVE y la mejora de la conexión con el resto de España. Pero por otra parte les viene la lastima por el hecho que conlleva esta llegada, nuevas vías y derrumbes en ciertos lugares de su recorrido.

“Fabra ha subrayado la reivindicación histórica que supone esta conexión, que acarrea “nuevas posibilidades de desarrollo para la Costa Blanca y el interior”. Según ha puntualizado el presidente autonómico, Villena y Alicante son “más accesibles” desde este lunes. Fabra ha destacado la mejora de la conexión de la provincia con los principales mercados emisores de turismo y ha anunciado que para ello se están llevando a cabo acciones promocionales, así como conexiones para los futuros viajeros con los municipios cercanos a Alicante sin coste adicional.”³⁸

“Más de un siglo de historia será historia dentro de unos días en San Isidro. Han comenzado las obras para demoler la estación de cercanías “Albatera-Catral”, que es (era) el edificio más antiguo de este municipio -la población se construyó a mediados de los años cincuenta del pasado siglo y algunas de las dependencias del edificio datan de finales XIX-. Es el AVE el que se lleva por delante esta estación que caracteriza el paisaje urbano de San Isidro en su acceso desde Catral.”³⁹

Muchos de los casos del estudio han acabado con el derribo de la estación para la construcción de una nueva, mucho más grande y moderna, sin dejar nada que la recuerde, sustituyéndola como si no hubiera existido, solo en un lejano recuerdo de lo que había. Solo 4 de las estaciones de toda la antigua vía están en pie y 3 siguen manteniendo su uso original.

³⁸ «El AVE llega a Alicante | Alicante | elmundo.es», 17 de junio de 2013, <https://www.elmundo.es/elmundo/2013/06/17/alicante/1371465669.html>.

³⁹ D. P., «Adiós a un siglo de historia viva - Información».

En Europa, con la guerra, muchas poblaciones sufrieron grandes pérdidas, numerosas ciudades quedaron arrasadas y con ellas muchos monumentos fueron destruidos. En algunas ciudades optaron por restaurar sus monumentos, como la Frauenkirche que fue reconstruida como antes de la guerra. Pero el caso de la Catedral de Sant Michael, Coventry, es completamente distinto. Los restos de la ciudad y la catedral no se reconstruyeron, a cambio decidieron construir una nueva iglesia al lado de la catedral derribada con nuevo lenguaje sin rivalizar con la preexistencia. Con esta conservación se mantiene el hecho histórico y se mantiene el recuerdo de lo sucedido.

En España tenemos otros ejemplos de conservación, concretamente en la provincia de Jaén. La antigua vía que recorría esta provincia, que también fue construida por la misma empresa que construyó las antiguas estaciones de Alicante, también sufrió el mismo proceso de desaparición que el ramal de Albaterra a Torreveja. En cambio, sufrió un proceso totalmente contrario restaurando las estaciones sin uso creando una vía verde que une Jaén con Puente Genil. Generando en el recorrido zonas turísticas y de actividades para todas las edades, convirtiéndolo en un foco de turismo.

Las estaciones de estudio, en principio, no tienen problemas estructurales que provoquen hacer grandes obras de reparación y que generen un gran gasto de dinero para los ayuntamientos. Con este hecho, sería mucho más fácil conservar las estaciones y su mantenimiento. Haciendo pequeñas intervenciones en los distintos elementos que componen estos edificios podríamos tener en buen estado las estaciones durante mucho más tiempo.

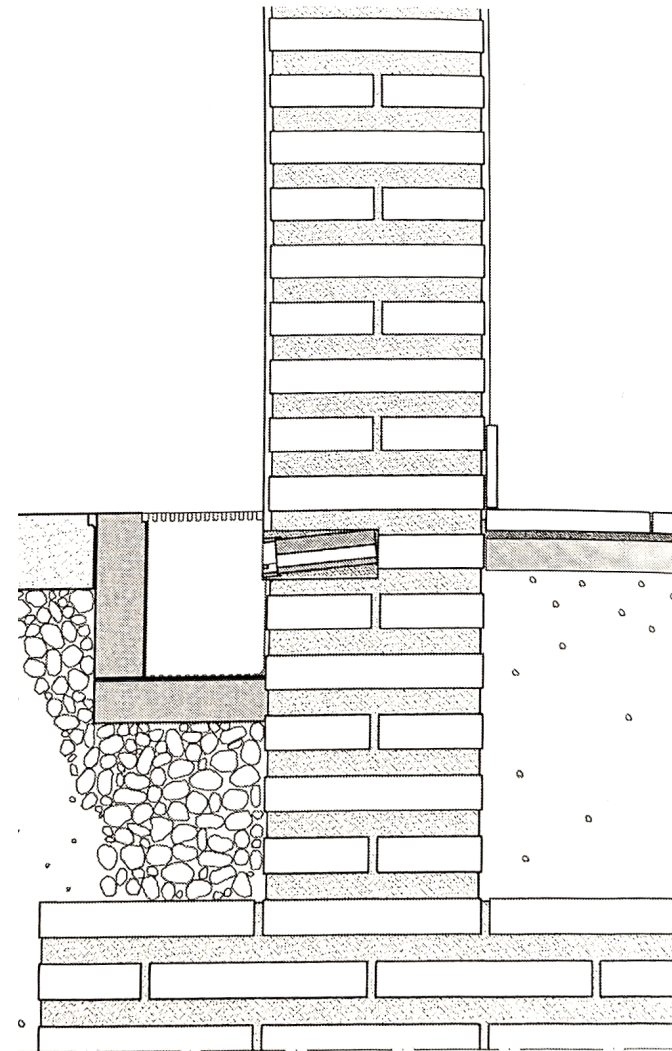
A continuación, se hace una propuesta de cuales deberían ser las intervenciones a realizar en estas estaciones para una correcta conservación y mantenimiento.

Intervención en los Muros.

Los entornos más cercanos a las estaciones se encuentran urbanizado cosa que impide que la humedad transpire por el terreno de forma natural y tenga que ascender por los muros de carga. Una forma de arreglar este inconveniente, sin tener que hacer grandes obras en los pavimentos de las calles, es la colocación de higroconectores cerámicos seguidos de una zanja perimetral.⁴⁰

Esta técnica se consigue que la humedad ascienda por el muro, llegue a los tubos donde se encuentra con el aire exterior más seco y el aire húmedo más pesado tienda a salir. Como este sistema depende también de las condiciones climáticas se combina con una zanja perimetral, donde se facilita el descenso de la gota de humedad por capilaridad del muro y se facilita la ventilación del muro.

Con el sistema para evitar la humedad conseguiríamos colocar nuevos enlucidos en los fachas, arreglando los desconchones y evitando que se caigan ya que la patología que los provocaba habría sido eliminada.

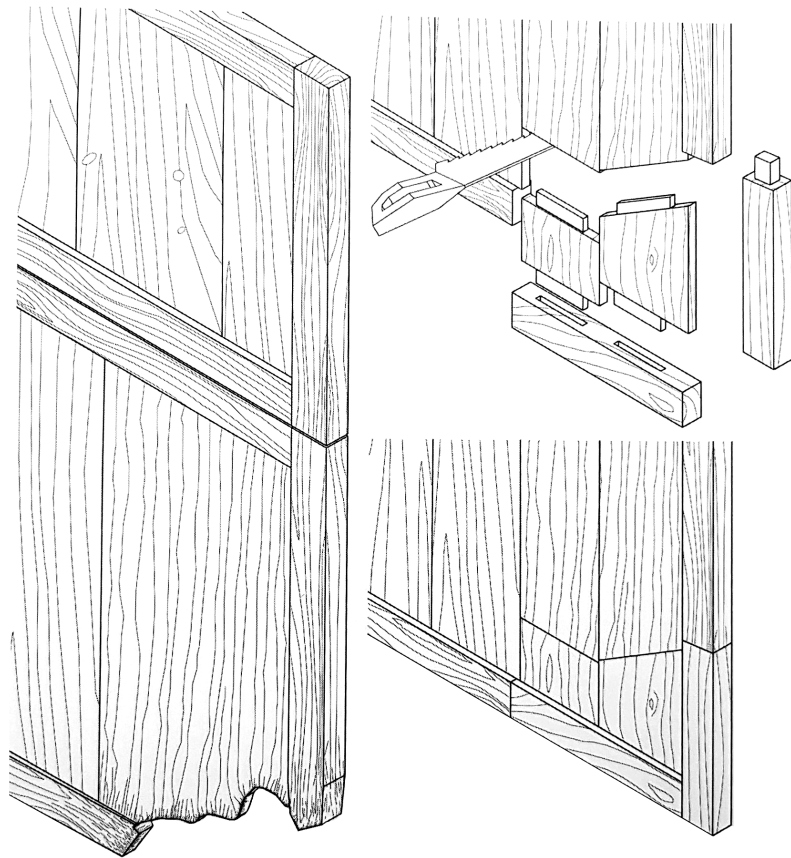


Higroconectores cerámicos.
Dibujo de Camila Mileto y Fernando Vegas.

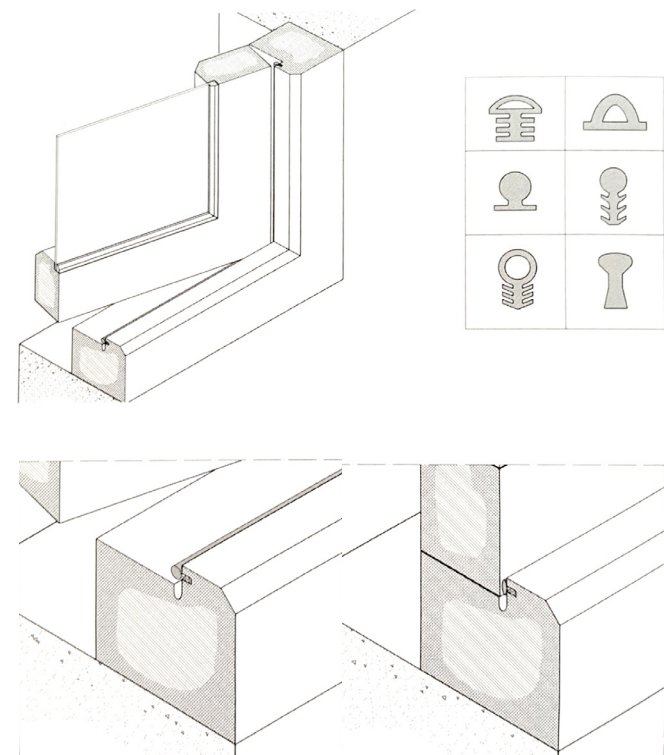
40 Vegas y Mileto, Aprendiendo a restaurar : un manual de restauración de la arquitectura tradicional de la Comunidad Valenciana, pp 282.

Intervención en los huecos.

Para las intervenciones en las carpinterías de madera existen muchos tipos de reparación. Pero el más indicado en estos casos, teniendo en cuenta que hay una falta pequeña de material, sería una recomposición de esa sección. Completando estas secciones e insertando burletes en el perímetro de las fachadas, se llegaría a una estanqueidad correcta para el uso de las estaciones y los tiempos de espera.⁴¹



Ejemplo de reconstitución de la madera.
Dibujo de Camila Mileto y Fernando Vegas.



Insertión de burletes en carpinterías de madera.
Dibujo de Camila Mileto y Fernando Vegas.

Intervención en las cubiertas.

Al no disponer de patologías en las cubiertas, se recomendaría con el tratamiento que se ha ido realizando en las cubiertas que se ha visto reflejado en las cubiertas. Ir sustituyendo las tejas rojas por unas nuevas, nunca en ningún caso el uso de tejas envejecidas artificialmente que dé a entender que la cubierta ha sufrido algún tipo de modificación en sus años de vida. Si existiera el caso, se podría garantizar esa autenticidad del edificio utilizando las tejas nuevas como en la posición de canal y colocar las nuevas como cobija, quedando de esta forma resguardada a la vista.⁴²



Ejemplo de reparación y sustitución de cubierta de tejas.
Foto de taller de restauración FAHHO

7. CONCLUSIONES

Tras el estudio realizado es posible extraer una serie de conclusiones y reflexiones finales.

Las vías del tren que unen Alicante y Murcia se convirtieron en su momento en un gran empuje económico de la provincia de Alicante. Esto se vio con las mejoras en las conexiones con otros puntos de España. En una época en la que no existían ni la mitad de las carreteras que existen actualmente muchas ciudades como la de Elche aumentaban su población con la llegada de trabajadores a sus fábricas. Además de las exportaciones de sal a otras zonas de España.

Pero con el paso de los años, nos hemos olvidado de esto. La evolución de la vía ha dejado clara como se ha actuado en las antiguas construcciones que Ferrocarriles Andaluces construyó en la zona. Ante el más mínimo avance en la población las estaciones han sido derruidas para construir una nueva encima, olvidando aquel recuerdo de cómo habían influido esas estaciones en el territorio y su avance.

Si hablamos del ramal a Albatera-Torre Vieja, el caso es mucho peor. La vía fue clausurada y el abandono se apoderó de ella, provocando que con el

paso del tiempo dos de las 3 estaciones que la formaban tuvieran que ser derruidas ante el mal estado de conservación con el que contaban.

En este estudio se deja algo claro, estas estaciones pueden seguir en pie. Las estaciones de Callosa de Segura, Torrellano y Crevillente dan fe de ello. Con muros contruidos de mampostería, carpinterías de madera y cubiertas de teja plana, las estaciones aún mantienen su funcionamiento original. Sufren patologías como cualquier otro edificio que fuera construido en la época; humedades en los muros, cuarteamiento, falta de material. E incluso algunas sustituciones en las fachadas tapando ciertos huecos convirtiéndolos en ventanas o las reformas interiores, mejores o peores, que hace el tiempo de espera de los viajeros más agradable.

Pero en todo caso son construcciones que pueden seguir con su función sin necesidad de ser sustituidas por grandes edificios.

Teniendo ejemplos por España y Europa de mantenimiento y restauración de edificios de este tipo e históricos; como la vía verde del aceite en Jaén, parece absurdo los hechos que han ocurrido en el territorio, eliminando edificios históricos del territorio, generando un conflicto entre lo moderno y lo antiguo. Cuando podrían ir juntas de la mano y crear un conjunto mucho más emblemático para el pueblo. Una fusión entre lo actual y lo tradicional.

8. BIBLIOGRAFÍA.

«Adiós a un siglo de historia viva - Información». Accedido 17 de julio de 2021. <https://www.informacion.es/vega-baja/2011/11/05/adios-siglo-historia-viva-6920834.html>.

Álvarez, L., M. García, C. Gatell, J.C. Gibaja, y M Risques. HE. Historia de España. (Basic Digital) (Aula 3) - 9788468225647 - Editorial Vicens Vives. Vicens Vives , 2016. <https://www.vicensvives.com/vvweb/view/pages/p01/load.php?id=234&codvv=910879>.

Bodewig, Rubén. «Barrio de Benalúa: La Estación de Benalúa (III): Del abandono al futuro», 15 de septiembre de 2007. <http://www.barriodebenalua.es/2007/09/la-estacin-de-benala-iii-del-abandono.html>.

«Concluye la reforma de la estación del tren de Carrús», 27 de julio de 2010. <http://archivo.teleelx.es/n104615-Concluye-la-reforma-de-la-estacion-del-tren-de-Carrus.html>.

«Conoce Renfe». Accedido 17 de julio de 2021. <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/grupo-renfe/conocenos/la-empresa>.

Coves Navarro, José Vicente. Casa del mediterraneo y el ferrocarril Alicante-Murcia : un recorrido histórico. Casa Mediterráneo, 2013.

Coves Navarro, José Vicente. El ferrocarril en Elche (1845-1990). Libro, 1993.

Cuadros Trujillo, Francisco. «Arquitectura y ferrocarril : tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril de Andalucía», 2019, 334.

D. P. «Adiós a un siglo de historia viva - Información», 5 de noviembre de 11d. C. <https://www.informacion.es/vega-baja/2011/11/05/adios-siglo-historia-viva-6920834.html>.

«El AVE llega a Alicante | Alicante | elmundo.es», 17 de junio de 2013. <https://www.elmundo.es/elmundo/2013/06/17/alicante/1371465669.html>.

«En servicio la nueva estación de cercanías de Beniel, en Murcia», 17 de diciembre de 2012. <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=9954>.

Fajardo, A. «El túnel que cambió Elche - Información», 14 de octubre de 18d. C. <https://www.informacion.es/elche/2018/10/14/tunel-cambio-elche-5565130.html>.

Jaén i Urban, Gaspar. Guía de la Arquitectura y el Urbanismo de la Ciudad de Elche. Vol. Tomo I, Co, 1989.

Latorre, José Antonio. «Almoradí 1829: El CIERRE del ramal ALBATERA-TORREVIEJA», enero de 2014. <http://almoradi1829.blogspot.com/2014/01/el-cierre-del-ramal-albatera-torrevieja.html>.

Latorre, José Antonio. «Almoradí 1829: INAUGURACIÓN DE LA ESTACIÓN DE ALMORADÍ». Accedido 30 de agosto de 2021. <http://almoradi1829.blogspot.com/2009/08/la-estacion-del-tren.html>.

Latorre, José Antonio. «Nuestra Historia – The Old Station Pub». Accedido 31 de agosto de 2021. <https://theoldstation.es/nuestra-historia/>.

Lizán, Maribel. «Recuerdos en ruinas | La Verdad». 25 de septiembre de 2006. https://www.laverdad.es/alicante/prensa/20060925/orihuela_vbaja/recuerdos-ruinas_20060925.html.

Morris, William, y Norman Kelvin. «The Collected Letters of William Morris. 1881-1884. Volume II, Part A». Editado por Norman Kelvin. Princeton: Princeton University Press, 1987.

Muñoz, Miguel, Rubio Renfe, y Años De Historia. «MON GRAFÍAS FERROCARRIL del», 1941.

«Noticias - Sala de Prensa», 6 de julio de 2009. <http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/Vo000A/7CBB67F5A34AF581C12575EC-002D3043?Opendocument>.

«Nuestra sede | Casa Mediterráneo». Accedido 1 de septiembre de 2021. <https://www.casa-mediterraneo.es/nuestra-sede/>.

«Un tren que avanza lento hacia el futuro - Información». Accedido 7 de julio de 2021. <https://www.informacion.es/alicante/2009/05/11/tren-avanza-lento-futuro-7340207.html>.

Vegas, Fernando, y Camila Mileto. Aprendiendo a restaurar : un manual de restauración de la arquitectura tradicional de la Comunidad Valenciana. Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 2017.

