

REDACTORES

Esmeralda Martínez Salvador. Arquitecta
Borja de Madaria Escudero. Arquitecto

COLABORADORES

Rafael Ballester Cecilia. Abogado urbanista

ESTACIÓN DE FERROCARRIL 01

DESCRIPCIÓN GENERAL

Edificio de estación que, en origen, mezclaba elementos arquitectónicos de estilo neoclásico en sus fachadas, con la arquitectura industrial en su interior.

En la actualidad, su fachada principal ha sido muy alterada pero conserva el resto de fachadas y la estructura en su estado casi original.

Fecha: 1853-1858

Autor: Agustín Elcoro Berecibar y M. Jullien

Uso original: Estación

Uso actual: Estación

Estado de conservación: Bueno

VALORACIÓN DE SU INTERÉS

La estación de Alicante tiene un gran valor histórico. Pertenece al primer conjunto de estaciones construidas en España y es, en la actualidad, la estación más antigua del país en uso.

A demás del valor histórico, la estación tiene un elevado valor referencial e inmaterial, tanto como elemento urbano que caracteriza su entorno, como por su significado social. Se trata de una edificación que la población alicantina ha aprendido a valorar, especialmente en los últimos años.

La estructura de su cubierta, formada por cuchillos tipo Polonceau, tiene a su vez un notable interés constructivo y arquitectónico. Las fachadas originales que se conservan, aun siendo modestas, poseen un rigor compositivo a tener en cuenta.

ELEMENTOS INTERÉS/ELEMENTOS IMPROPIOS

Elementos de interés: estructura de cubierta y fachadas originales

Elementos impropios: fachada de la av. de Salamanca

NIVEL DE PROTECCIÓN

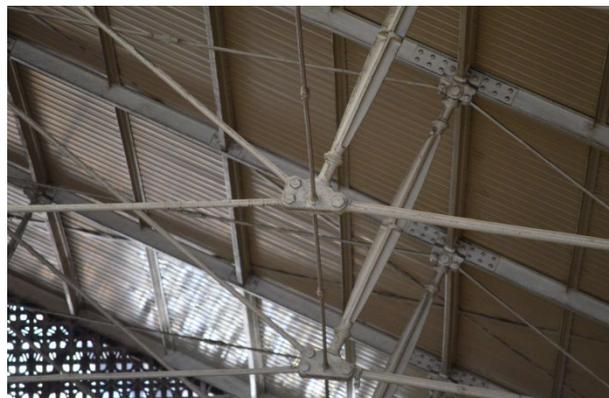
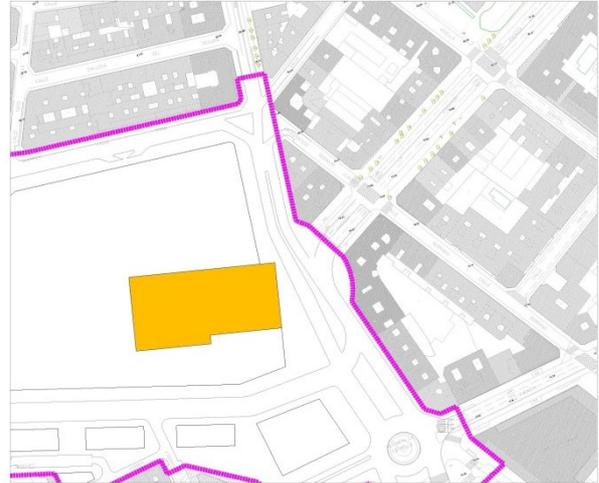
PROTECCIÓN PARCIAL

REGIMEN GENERAL DE INTERVENCIONES

Las obras que se lleven a cabo conservarán la posición de la edificación, la estructura de la cubierta y las fachadas originales.

Se eliminarán todos los elementos impropios de la fachada de la av. de Salamanca procurando recuperar aquellos elementos originales que se mantengan tras los revestimientos actuales.

LOCALIZACION Av. Salamanca, 01
REF. CATASTRAL 8773901YH1487D00010A



INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

La estación de Alicante fue proyectada, junto con el resto de edificios de la línea Almansa-Alicante, por el ingeniero Agustín Elcoro Berecibar en 1853. De este proyecto se conservan una memoria redactada en 1853 por J. Gómez Ortega que describe las estaciones y algunos planos:

"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 al desarrollo de ésta. A la economía, no estableciéndose más edificios que los puramente precisos, sólidos por supuesto puesto que han de tener el carácter de definitivos pero sencillos. Su belleza, particularmente en las fachadas debe buscarse por medio de la regularidad en las proporciones que en nada aumenta el gasto, con exclusivo de ese improductivo lujo que suele ostentarse en esta clase de edificios y que para nada influye en el servicio. Las estaciones digo deben satisfacer principalmente a la mejor explotación de la vía, y para ello deben fijarse convenientemente respecto de los puntos de acrecentamiento de las poblaciones y actividad contando por otra parte con las afluencias existentes y las que puedan promoverse, y han de fijarse así mismo a distancias proporcionadas habido en cuenta entre otras cosas el consumo de agua y combustible por las locomotoras. Los diferentes edificios que constituyen cada una de las estaciones deben de estar bien relacionados y en el número clase y capacidad que su importancia exija, fijándose por otra parte las vías, plataformas, cambios y cruzamientos, grúas y básculas que sea necesario.

Se sabe que bajo el nombre de estaciones se comprende y entiende un conjunto de edificios establecidos en los puntos intermedios y extremos de la vía para atender a las necesidades de ésta y a la de su explotación. (...) las (estaciones) extremas son digámoslo así el punto de apoyo y reserva de toda la línea y tanto más si la extensión se sitúa en el litoral, donde el movimiento de mercaderías ha de ser mucho mayor y el punto de descarga para muchos de los objetos del servicio.

En las extremas la vía de partida es diferente de la de llegada, hay entre ambas otra de servicio para poder hacer de las locomotoras y carruajes las diferentes traslaciones que el servicio exige, y hay también otras que se dirigen a los diferentes cuerpos de la estación accesorios a esta pero indispensables. En las extremas deben de existir los grandes depósitos de locomotoras, de carruajes de todas clases, de carbón, de herramientas y útiles, de mercancías, separadas si la explotación lo exige las pesadas de las de gran velocidad, y talleres de pequeñas y grandes reparaciones y aún de nuevas construcciones a veces.

La simple inspección de la lámina 12 del atlas o sea la que contiene el emplazamiento de la estación nos releva de entrar en explicaciones detalladas para demostrar que el autor de su proyecto ha tenido presentes las necesidades que al principio por lo menos puedan presentarse, pues es sabido que las ulteriores van dando mayor y mayor ensanche a estos establecimientos, así que sobre el particular solo haré algunas indicaciones.

El servicio de viajeros está separado del de las mercaderías, circunstancia que facilita en tan alto grado la explotación, pues que puédesse inmediatamente verificar la carga y descarga de aquellas sin molestia ni entorpecimiento alguno del viajero. (...)

Se propone cubierta en la parte que confronta con el edificio de las salas de espera o de estación propiamente dicho, cuya cubierta apoyándose sobre las fachadas de dicho edificio y del almacén de mercancías comprenda los andenes y todas las vías sin apoyo alguno intermedio. Este a más de dar comodidad al viajero conduce a la mejor conservación del material que exista sobre aquella parte de las vías.

La Revista de Obras Públicas reflejaba en 1856 que los trabajos del ferrocarril estaban muy adelantados y da cuenta del primer viaje entre Alicante y San Vicent del Raspeig, y en enero de 1857 cita que la estación de Alicante se encuentra en construcción.

Con el cambio de propiedad de la línea, el ingeniero francés de la nueva compañía, M. Jullien, realizó una exposición sobre las insuficiencias de las instalaciones aprobadas por el gobierno para la estación de Alicante y el 15 de octubre de 1857 recibió el encargo de redactar los proyectos definitivos. Su labor debió consistir en introducir alguna modificación y ampliación de las instalaciones originales y en dotar de mayor monumentalidad al edificio mediante la inclusión de elementos decorativos entre los que destaca la fachada porticada.

El edificio de la estación de Alicante tiene una planta en forma de U con un cuerpo central que actúa como vestíbulo desde la ciudad y dos cuerpos laterales asimétricos, uno de ellos destinado al servicio de viajeros y el otro al de carga. Al vestíbulo se accede mediante una escalera que salva el desnivel con la calle y una columnata dórica que sostiene una cornisa con el escudo de la compañía M.Z.A. Por encima de la fachada y un poco retranqueada aparece el frontón que forma la cubierta a dos aguas, en el que se abre un gran hueco semicircular para la iluminación de los andenes.

Este carácter neoclásico de la estación proporciona cierta monumentalidad al edificio y lo vincula estilística y temporalmente con otros edificios contemporáneos de la ciudad de Alicante, el Teatro Principal (1845) y la Plaza de Toros (1847), que se pueden leer como un conjunto que refleja la formación del Alicante burgués de mediados del S. XIX.

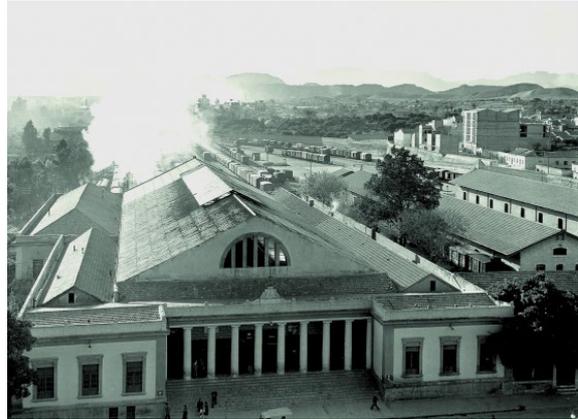
Por desgracia, a mediados de la década de los años 60 del S. XX se modificó la fachada, eliminando la columnata original y alterando su composición original en una operación de simple renovación formal que no afectó en gran medida al resto de la edificación. Se introdujo un cuerpo prismático central, con grandes cristalerías que volaba sobre la escalinata de acceso y pretendía dotar de modernidad a la fachada.

Posteriormente en la década de los años 90 se realizó una nueva intervención de revestimiento de las fachadas con aplacado de granito y muros cortina que constituye la imagen actual de la estación. Estas intervenciones han alejado de la memoria de los ciudadanos la imagen de la estación

original y han contribuido al desapego que han tenido los alicantinos por el edificio.

Un elemento destacable de la estación es la estructura metálica de la cubierta de la zona de andenes, formada por cuchillos de armadura metálica tipo Polonceau de cuatro bielas, fabricados por la casa Schneider y Cía, que se conserva en un razonable buen estado. Este sistema patentado en 1837 fue empleado en varias de las estaciones españolas de la época y su descripción, extraída del Diccionario General de Arquitectura e Ingeniería de P. Clairac y Saenz de 1877 es la siguiente:

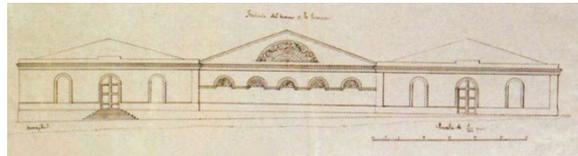
En los casos de tener que cubrirse grandes espacios se emplean armaduras compuestas de verdaderas vigas armadas. Uno de los sistemas que más aplicaciones ha recibido es el Polonceau. La viga se compone de un hierro en doble T, y su armazón de dos varillas de hierro forjado que se apoyan en una biela de fundición que sostiene la viga por su medio. Se hacen las bielas de fundición regularmente, porque los esfuerzos que resisten son de compresión, y su sección es cruciforme henchida por el medio. Los tirantes se unen entre sí y con las bielas por medio de placas que se roblonan separadamente, y para dar a los tirantes una tensión determinada se establece en ellos una tuerca con filetes inversos donde se atornillan los cabos del mismo



Vista del edificio con su fachada original



La estación en los años 60 del s. XX



Plano de fachada de la Estación de Alicante. 1853

DESCRIPCIÓN GENERAL

Centro de Transformación ubicado en los terrenos que pertenecieron a la fábrica de harinas Magro y vinculado a la ya desaparecida edificación de los silos. Se trata de un edificio de planta cuadrada de unos 5m de lado con cubierta a cuatro aguas de teja plana. La decoración se concentra en el remate superior del edificio, la cornisa, una cenefa de cerámica vidriada detalles ornamentales formando cuadrados.

Fecha: aprox. 19640
 Autor: Desconocido

Uso original: Centro de transformación
 Uso actual: Centro de transformación
 Estado de conservación: Bueno

VALORACIÓN DE SU INTERÉS

Esta edificación tiene valor referencial e inmaterial en la medida en que es reflejo de la historia reciente de los terrenos en los que se ubica.

Su valor arquitectónico radica en el lenguaje, de reminiscencias deco y en su cuidada composición, reflejo de una manera de entender la arquitectura (incluso de los elementos insignificantes como éste), poco habitual en la actualidad.

| | |
|---|--|
| ELEMENTOS IMPROPIOS | INTERÉS/ELEMENTOS IMPROPIOS |
| Elementos de interés: fachadas, cubiertas y elementos decorativos | Elementos impropios: recrecido de huecos y rejería |

NIVEL DE PROTECCIÓN

PROTECCIÓN PARCIAL

REGIMEN GENERAL DE INTERVENCIONES

Las obras que se lleven a cabo conservarán las fachadas, la cubierta y los elementos decorativos

Se repondrán los tamaños de huecos originales, eliminando los recrecidos, y se colocaran elementos de rejería más acordes con el lenguaje arquitectónico de la edificación.

CENTRO TRANSFORMACIÓN 02

LOCALIZACION C. Santo Domingo, 9
REF. CATASTRAL 8474902YH1487C0001QW



DESCRIPCIÓN GENERAL

Conjunto formado por 5 Ficus elástica de enorme porte y grandiosidad.

En las fotografías históricas se aprecia la ubicación de arbolado junto a la estación, entre el edificio principal y los talleres del ramal al puerto. Este ámbito, usado como zona de carga de mercancías originalmente, perdió utilidad al construir los muelles y se transformó en un conjunto densamente vegetado. Con la reforma de la estación en los años 90 del siglo XX se construyó un aparcamiento y el acceso de taxis desapareciendo la mayor parte de las especies vegetales, permaneciendo tan solo los ficus y alguna palmera.

Fecha: principios s. XX
 Estado de conservación: Bueno

VALORACIÓN DE SU INTERÉS

El valor de este conjunto botánico es tanto histórico como paisajístico. Se trata de un arbolado de casi un siglo de antigüedad cuya presencia en la escena urbana es muy importante.

NIVEL DE PROTECCIÓN

PROTECCIÓN INTEGRAL

REGIMEN GENERAL DE INTERVENCIONES

Se prohíbe su tala y trasplante.
 Se permiten las labores de poda estrictas para su óptima conservación.

CONJUNTO DE FICUS

03

LOCALIZACION Av. Salamanca Av. Aguilera
REF. CATASTRAL --

