

EL FERROCARRIL: SU PAPEL EN EL DESARROLLO AGRÍCOLA, COMERCIAL Y TURÍSTICO DE LA COMARCA DE LA VEGA BAJA (ALICANTE)

M^a Pilar Ávila Roca de Togores
Archivo General de la Región de Murcia

Introducción

“...o estamos obcecados, o no existe en España otra línea que, en un trayecto tan corto como lo es el de 65 kilómetros, ofrezca tan variados aspectos y tan opuestos tonos (...) penetra de lleno en la foraz y hermosa vega de Orihuela, (...) siendo bellísima la perspectiva que Orihuela presenta desde la estación”¹.

El 25 de mayo de 1858 Isabel II había inaugurado oficialmente la primera línea de la provincia de Alicante. Era necesario unir las poblaciones de Alicante y Murcia por medio del ferrocarril dando continuidad a los trazados que partían del sur de Francia y unían Cataluña con Valencia, Andalucía, Extremadura y Portugal, para lograr la prosperidad de una zona basada en la agricultura, tal y como recoge un periódico de la época “*la agricultura es en nuestra localidad [Orihuela] por lo menos, la verdadera y abundosa (sic) fuente de riqueza*”². Con el fin de mejorar y promocionar la agricultura de Orihuela se funda en el último tercio del siglo XIX la Unión Agrícola Orcelitana. Distintos proyectos que se aproximaban o incluían en su trazado Orihuela y otros pueblos de la Vega Baja van surgiendo desde 1845. El estado lamentable en que se hallan las vías de comunicación hacía casi imposible la extracción de frutos y efectos dejando estancadas las producciones agrícolas. El establecimiento de la línea férrea engrandecería y llevaría una mayor prosperidad a toda la Comarca, supondría la fácil exportación de los frutos de la huerta y daría impulso al comercio. Así mismo, se daría un gran impulso al turismo y a la actividad balnearia gracias a la construcción de un ramal a la localidad costera de Torrevieja que facilitaría la llegada a sus balnearios³ –la mejora de las comunicaciones permitió a la gente del interior desplazarse a las zonas litorales- y a su vez imprimiría gran movimiento a los pueblos de la Vega que exportarían sus frutos y demás productos por ese puerto, y se importaría otros tantos productos por el comercio de cabotaje procedente de otras provincias. Los balnearios marítimos, para los que la llegada del ferrocarril a la comarca supuso un importante revulsivo, generarían un nuevo paisaje en el litoral.

¹ GISBERT BALLESTEROS, Ernesto. *Historia de Orihuela*. Valencia: París-Valencia, 1994, pp. 724-725.

² *El Segura*, 8 de mayo de 1878.

³ A finales de la década de 1960 se suprimió el tráfico de viajeros de este ramal por la falta de rentabilidad, continuando el tráfico relativo a la extracción y transporte de sal.

La Vega Baja ante la llegada del Ferrocarril

El siglo XIX es una época de grandes transformaciones, el cambio que supuso la aparición del ferrocarril y el gran esfuerzo que se realizó durante la segunda mitad del siglo en la construcción de nuevos caminos y carreteras son ejemplo de ello.

Durante el último tercio del siglo XIX la población de la Vega Baja –comarca, compuesta por 27 localidades, situada al sur de la provincia de Alicante- va a sufrir una importante merma debido a las calamidades que azotaban el país: sequías, repetidas inundaciones y otro tipo de catástrofes, toda la provincia de Alicante va a ser presa de epidemias de cólera en 1885 y 1890. Una de estas importantes inundaciones tendría lugar a los pocos días de la inauguración de la línea de tren Alicante-Murcia:

“La huerta, tan frondosa once días antes, pierde su lozanía y conviértese (sic) en un inmenso fangal en medio del cual se hallan confundidas con el lodo y el cieno las cosechas que eran el encanto del labrador y constituían su fortuna y patrimonio. Las calles de nuestra ciudad por donde en anteriores días había pasado la ilustre comitiva y por las que la gente discurría alegre y bulliciosa, véíase (sic) transformada en caudalosos ríos, tras de cuya impetuosa corriente, quedáronse (sic) casi arruinados la mayoría de estos pacíficos vecinos”⁴

En cambio el principio del XX se caracteriza por un crecimiento demográfico -aunque las condiciones higiénicas y sanitarias son todavía bastante deficientes⁵- y urbanístico. En este crecimiento de la población en la Vega Baja tuvo especial relevancia la llegada del ferrocarril que lleva consigo el desarrollo de una agricultura destinada al comercio. A principios del ochocientos la agricultura se había estancado debido a los desastres naturales. Esta nueva situación se verá favorecida por el abastecimiento con un nuevo sistema de canalizaciones y con la creación de una red de ferrocarriles. El ferrocarril se convirtió en el signo más importante del progreso.

El 25 de mayo de 1858 la reina Isabel II inauguraba oficialmente la primera línea de la provincia de Alicante, como culminación de la línea Almansa-Alicante, uniéndose por primera vez Madrid con el mar⁶. Isabel II realizó el viaje de inauguración de la línea. A

⁴ El martes, 21 de mayo de 1885.

⁵ “El hacinamiento, la falta de letrinas y de agua corriente en la viviendas de los alicantinos repercutía en las condiciones higiénicas y de salubridad, e iguales consecuencias se derivaban de unos sistemas de alcantarillados y abastecimiento de agua deficitarios o inexistentes, de necrópolis que permanecían todavía en el interior de los núcleos urbanos junto a las viviendas, o de mataderos, escuelas y lavaderos que solían ser objeto de crítica por su lamentable estado. Al mismo tiempo, la localización de viviendas junto a zonas húmedas como ocurría en el Bajo Segura o en la Marina Alta, o de acequias como en Elche facilitaba la difusión del paludismo y otras enfermedades”. PALAZÓN FERRANDO, Salvador. “Los cambios en la población y en las comunicaciones”. *Canelobre*, invierno 2000-2001, nº 43, p. 94

Orihuela tenía en 1900 una población de 28.530 habitantes, diez años después 35.072 y en 1920 alcanzaría los 37.180. En otras localidades de la Vega Baja los habitantes durante estos mismos años serían los siguientes: Algorfa (422, 429 y 494), Benferri (915, 936 y 896), Benijófar (750, 918 y 914), Bigastro (1490, 1924 y 1986), Jacarilla (631, 819 y 897), Redován (1591, 1904 y 2530), San Miguel de Salinas (1313, 1621 y 1522), y Torrevieja (7.706, 8961 y 8885). LLORCA RIPOLL, Rafael. *El poder político en Bigastro y su entorno durante la Restauración (1875-1923)*. Bigastro: Ayuntamiento, 2003, p.33

⁶ GINER PASTOR, Juan. *El ferrocarril Madrid-Alicante en el siglo XIX*. Alicante: Caja de Ahorros Provincial de Alicante, 1983, p. 32.

Murcia llegará el ferrocarril en 1863, pero restaba por unir las dos ciudades. Grupos financieros advirtieron las posibilidades que podía ofrecer la explotación de esta línea y se apresuraron a conseguir la concesión.

La línea Alicante-Murcia a su paso por la Vega Baja

Los antecedentes de esta línea se sitúan en el año 1845. El 14 de octubre José Arístides Ferrere figura como peticionario de la proposición, por parte de una compañía francesa a la que representa, para ejecutar un camino de hierro desde Figueras a Murcia⁷, pasando por Barcelona y Valencia. El Gobierno le concede la autorización con ciertas condiciones especiales además de las generales prescritas en la Real Orden de 31 de diciembre de 1844. Es este el primer proyecto ferroviario que pasará por nuestra comarca, pero este proyecto, como tantos otros, no se llegó a realizar. Distintos proyectos que se aproximaban o incluían en su trazado Orihuela y otros pueblos de la Vega Baja van surgiendo desde 1857⁸. La Real Orden de 8 de abril de 1858 autorizaba a Enrique Bushell durante 10 meses a efectuar los estudios sobre una línea de ferrocarril que partiendo de Alicante pasara por Elche, Orihuela, Murcia y Lorca, y terminase en Almería, con un ramal a Cartagena. Esta autorización no confería derecho alguno a la concesión de la línea⁹. José Almazán en su *Memoria sobre el proyecto del ferrocarril de Albacete a Cartagena* de 1857 proponía ya una línea que pasase por Orihuela, en concreto partiría de Novelda para dirigirse a Orihuela y a Murcia, pero esta proposición fue rechazada ya que “recargaría la longitud necesaria para ir desde Albacete a Murcia y a Cartagena”¹⁰, que eran las ciudades objeto del proyecto, por lo que el

Esta línea tiene sus inicios en el año 1843 cuando Pedro de Lara y Melía decide la construcción de la línea Madrid-Aranjuez, concesión que se hizo realidad en abril de 1844 a favor de José de Salamanca. La Sociedad constituida y de la que formaba parte Pedro de Lara solicitó la concesión de la línea Aranjuez-Alicante lo que consiguió de manera provisional el 20 de agosto de dicho año. Esta línea tomaría el nombre de Camino de Hierro María Cristina. Pero esta concesión fracasó. Esta línea tenía una ferrea oposición por parte de Valencia, Cartagena y Murcia que querían ser cabeceras del trayecto. En 1851 se aprueba la construcción de la línea Aranjuez-Almansa también a favor de José de Salamanca y Mallol. José de Salamanca propone al Gobierno que le autorice la construcción del camino de Almansa mediante el pago en acciones de ferrocarriles que el Gobierno emitiría (WAIS, Francisco. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1987, vol. 1, p.106). El 21 de junio del mismo año José de Salamanca solicitaba la concesión de la línea Almansa-Alicante, que era otorgada en septiembre del año siguiente a José Viudes y Gardoqui, marqués de Rioflorido. La línea sería traspasada a la Casa Rothschild y a la Grand Central en 1856. Se estaban asentando las bases de la Compañía denominada por Real Decreto de 26 de enero de 1857 *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante* (MZA). Las obras de la línea Almansa-Alicante se terminaban en diciembre de 1857. En marzo del año siguiente se iniciaba la explotación del ferrocarril con el servicio de viajeros, aunque la inauguración oficial no se produjo hasta la visita de Isabel II a Alicante los días 25, 26 y 27 de mayo. Vid.:AGUILAR CIVERA, Inmaculada. *Estaciones y ferrocarriles valencianos*. València: Consell Valencià de Cultura, 1995, pp. 43-56, 112.

⁷ *La Gaceta de Madrid*, 19 de noviembre de 1845.

⁸ Archivo Municipal de Orihuela (A.M.O.), Libro de Actas del Ayuntamiento A 260 (1856-1857), sesión de 8 de octubre de 1857, fs. 346v-347r.

⁹ A.M.O., A 261 Libro de Actas del Ayuntamiento (1858-1859), sesión de 20 de mayo de 1858, f. 74r. *Gaceta de Madrid*, 15 de abril de 1858.

¹⁰ ALMAZÁN, José. *Memoria sobre el proyecto del ferrocarril de Albacete a Cartagena*. Murcia: Editora Regional de Murcia, 1993, p. 21.

trazado directo Albacete-Cartagena era la solución más apropiada. Unos meses antes de la inauguración del ferrocarril en Alicante, en concreto por Real Orden de 8 de febrero de 1858, Eduardo Alarcón Marengo consigue la autorización para realizar en seis meses los estudios de un ferrocarril que partiendo de Murcia terminase en Orihuela¹¹. Pasan los años y la línea de ferrocarril no se construye. El 5 de mayo de 1861 el pueblo de Orihuela se dirige a la reina Isabel II en pro de una línea férrea que uniese Novelda con Cartagena por Elche, Crevillente, Catral, Callosa de Segura, Orihuela y Murcia, y el 28 de dicho mes es la empresa concesionaria la que eleva su petición al Gobierno solicitando la variación del trazado de acuerdo con los deseos de los oriolanos, esta petición es denegada por el Ministro de Fomento en julio del mismo año¹². Por Real Orden de 3 de julio de 1861 se concede a Juan Teresa Nugaró autorización para realizar los estudios de un ferrocarril, servido por fuerza animal, que partiendo de Novelda termine en Murcia¹³. Esta autorización no confería derecho de concesión del camino, pudiéndose otorgar autorizaciones a otros solicitantes para elegir entre los proyectos presentados el más conveniente. Todo fue en vano, se concluyó el ferrocarril de Albacete a Cartagena y Orihuela se quedó sin el suyo¹⁴. Un nuevo intento se producirá en 1863 cuando se termina el ferrocarril de Cartagena a Murcia, línea explotada por la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante*. Llegamos al año 1864, en la sesión celebrada por el Ayuntamiento de Orihuela el día 25 de febrero se discute sobre la utilidad que reportaría a esa ciudad y a los pueblos vecinos la construcción de la línea férrea de Novelda a la capital de Murcia. El estado lamentable en que se hallan las vías de comunicación hacía casi imposible la extracción de frutos y efectos dejando estancadas las producciones agrícolas, teniendo que hacer las ventas a precios ínfimos en perjuicio de los propietarios y los colonos. Ello conllevaba que otras poblaciones careciesen de artículos “*que en esta localidad se miraban hasta con desprecio*”¹⁵, como sucede generalmente todos los años con la naranja, cáñamo, lino, vino, cereales, patata, pimienta molido, melones y toda clase de hortaliza que constituyen la principal riqueza de la zona, y en su consecuencia da como resultado en más de una vez la ruina de los que se dedican “*a la cobranza y conreo de las tierras*”. El establecimiento de la línea férrea engrandecería y llevaría una mayor prosperidad a la ciudad de Orihuela, “*elevándola a la categoría que legítimamente le corresponde por su situación en medio de esta preciosa vega que tan feraz y productiva la hacen las aguas del Segura que le dan riego*”. La población entera estaba entusiasmada con este proyecto, presionaban al Ayuntamiento para que influyera a las autoridades competentes con la finalidad de que se llevara a cabo con gran celeridad y pudieran dar salida a las cosechas y frutos. Este proyecto, obra de Domingo Gallego Albares y Julio de Verdier¹⁶, así como la línea que pusiera en comunicación Orihuela con la línea de

¹¹ *Gaceta de Madrid*, 14 de febrero de 1858.

¹² WAIS, Francisco. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1987, vol. 1, p.141.

¹³ *Gaceta de Madrid*, 14 de julio de 1861.

¹⁴ GISBERT BALLESTEROS, Ernesto. *Op.cit.*, p. 718.

¹⁵ A.M.O., A 264 Libro de Actas del Ayuntamiento (1864-1865), sesión de 25 de febrero de 1864, fs. 13v-14v.

¹⁶ A.M.O., A 264 Libro de Actas del Ayuntamiento (1864-1865), sesión 21 de abril de 1864. Fs. 33v-34v. “*Desde entonces han sido muchos los proyectos acariciados o combatidos por nuestros paisanos; pero entre todos ellos merece especial mención, porque estuvo a punto de llevarse a efecto el de D. Domingo*

Madrid¹⁷, establecería una estación de primera clase en Orihuela y supondría para esta población y los pueblos limítrofes la fácil exportación de los frutos que de la huerta saldrían tanto al interior de la península como a los puertos de mar de Alicante y Cartagena, y daría impulso al comercio. Incluso la ley de 13 de abril de 1864, debida al ingeniero Ardanaz, que concedía dos millones de reales para la formación del plan general de caminos de hierro¹⁸, recogía el trozo de ferrocarril de Alicante a Murcia como parte integrante de la red oficial de ferrocarriles españoles¹⁹. Fueron tres los estudios que se hicieron para la construcción de este tramo de vía, tres empresas - Barrington, Souton y Gallego-Verdier- luchaban por obtener el premio de la realización de esta obra.

El itinerario establecido en este proyecto no satisfacía a todos. En agosto de 1864 los vecinos del partido de Beniel, Andrés Pesceto, Manuel Pastor y Ginés solicitan²⁰ que se suspenda el trazado de la vía férrea por su huerta y partido, y que se desviara por otro punto que no ocasionara tanto perjuicio a los caminos, sendas y veredas, paso obligado para la recolección de sus frutos y abonos de las tierras. Durante este mismo mes se acuerda que el Ayuntamiento invierta en acciones de la empresa de ferrocarriles y que se empiece a tratar sobre la construcción de un ramal a Torrevieja –es la primera vez se pretende comunicar a esta localidad salinera por medio del ferrocarril- que partiendo de Orihuela imprimiría gran movimiento a los pueblos de la Vega²¹, pues exportarían sus frutos y demás productos por ese puerto e importarían otros tantos productos por el comercio de cabotaje procedente de otras provincias²². El proyecto se alargaba. La *Compañía de Ferrocarriles de Alicante a Murcia y a Torrevieja* escribirá el 3 de septiembre de 1867 al alcalde de Orihuela pidiéndole que hiciera presión sobre los organismos competentes de la provincia, indicándoles que el único remedio para aliviar la suerte precaria de los jornaleros es la rápida construcción de esta línea de ferrocarril, y que también les hiciera hincapié en la importancia de abreviar la tramitación del expediente, único obstáculo que paralizaba la ejecución de las obras²³.

Por Real Decreto dado en San Ildefonso el 21 de julio de 1867 se autorizaba a Domingo Gallego a llevar a cabo un ferrocarril, sin subvención alguna del Estado, que partiendo

Gallego Alvares y D. Julio de Verdier, marqués de Verdier e ingeniero francés, que fueron autorizados para los estudios en R. O. de 5 de febrero de 1865 y abrieron una suscripción (sic) al tipo de 1900 reales cada una, con el interés del 6 por ciento". GISBERT BALLESTEROS, Ernesto. *Op.cit.*, p. 718-719.

¹⁷ A.M.O., A 264 Libro de Actas del Ayuntamiento (1864-1865), sesión de 4 de mayo de 1864, fs. 38r-38v. El Gobierno Civil emite una circular comunicando esta serie de beneficios y pide que también se informe a los pueblos de Bigastro, Jacarilla, Benejúzar, Algorfa, Redován, Callosa de Segura, Rafal, Benferri y Almoradí.

¹⁸ *Gaceta de Madrid*, 15 de abril de 1864.

¹⁹ *El Segura*, 26 de julio de 1878.

²⁰ A.M.O., A 264 Libro de Actas del Ayuntamiento (1864-1865), sesión de 25 de agosto de 1864, fs. 65v-66r.

²¹ A.M.O., A 264 Libro de Actas del Ayuntamiento (1864-1865), sesión de 29 de agosto de 1864, fs. 66v-67v. Finalmente el ramal a Torrevieja partiría desde Albaterra.

²² A.M.O., A 264 Libro de Actas del Ayuntamiento (1864-1865), sesión de 27 de octubre de 1864, fs 81r-82r.

A continuación se presentan una serie de productos que se exportaban e importaban con indicación del tonelaje: "3480 toneladas de cereales; 270 id. de aceite, 2600 de frutas, 570 de vinos; 1000 de naranjas y limones; 220 de cordelería y saquería; 8 de dátiles y palmas y 2500 de pimentón".

²³ A.M.O., Correspondencia (1867).

de Alicante y pasando por Elche “*se acerque cuanto sea posible a Crevillente, siguiendo entre Catral y Dolores a Callosa y Orihuela, para dirigirse a empalmar con la línea de Albacete a Cartagena en el punto más conveniente, con dos ramales, el uno de Elche, que empalmará con la línea del Mediodía en Novelda, a fin de continuar la gran línea del litoral en la forma que se establece en el plan general de ferrocarriles, y el otro a las salinas del Estado en Torre Vieja, desde el punto que más convenga desde la línea de Alicante a Murcia que es objeto de este proyecto de ley*”²⁴. El artículo 2º de este Real Decreto establecía que la concesión, establecida en 99 años contados desde el día del vencimiento del plazo fijado para la construcción, se otorgaría de acuerdo a los proyectos, tarifas de precios máximos de peaje y transportes, relaciones de material, que podía importarse del extranjero y según los pliegos de condiciones aprobados por el Gobierno en virtud de los estudios presentados. Se establecía un plazo de tres años, desde la fecha de concesión, para construir este camino de hierro. El Gobierno se reservaba la posibilidad de declarar la caducidad del mismo antes de su vencimiento, previo dictamen de la Junta Consultiva de Canales, Caminos y Puertos y del Consejo de Estado, si el desarrollo dado a las obras no fuese suficiente, a juicio del Ingeniero Inspector, para terminar el camino y los ramales en el plazo fijado. El proyecto técnico databa de 1865 y fue redactado por el ingeniero Jorge Porrúa Moreno: *Proyecto de ferrocarril de Alicante a Murcia con ramal de Almoradí a Torre Vieja*²⁵. En su planificación incluía la realización de un ramal hacia las salinas del Estado en Torre Vieja -establecía en su artículo 5º que “*la concesión de este ferrocarril no se opondrá a la de otro ramal que ponga en comunicación las Salinas del Estado en Torre Vieja con la línea de Albacete a Cartagena*”- y otro desde Elche para enlazar en Novelda con el ferrocarril de Madrid²⁶. Este proyecto fue muy aplaudido pero tampoco tuvo éxito debido, principalmente, a la retirada de la inversión inglesa. Después de tres años, según determinaba la ley, caducó la concesión aunque su propiedad la seguía detentando Domingo Gallego -desde 1878 actuaría en representación de Domingo, en todo lo que se refiriese a la concesión del ferrocarril designado en la ley especial de 21 de julio de 1867, el banquero alicantino Juan Bautista Lafora²⁷-, quien también pretendía llevar a cabo dicha línea prolongándola hasta Denia. Juan Bautista Lafora llega a Orihuela en mayo de 1878. La prensa local se hace eco de tan importante proyecto que se tenía que llevar a cabo fuese como fuese. La realización de este camino de hierro debía venir acompañado de la construcción de varias carreteras que atrajese un mayor movimiento de pasajeros y mercancías. El tráfico de pasajeros, frutos y mercancías, entre Murcia y Alicante era muy importante. El realizar esta línea, junto con la construcción de Granada a Murcia, culminaría una de los trazados más extensos y de mayor rendimiento en la península, el del litoral del mediterráneo. De consideración era el número de pasajeros que Andalucía enviaba a levante así como las mercancías que desde Cataluña y Valencia llegaban hasta Málaga, Granada, Córdoba, Sevilla y Cádiz. Orihuela estaba privada de los beneficios que obtenía el resto de la Comunidad Valenciana, que gracias al ferrocarril enlazaban en Portbou, Cervera y Perpiñan con el

²⁴ *La Gaceta de Madrid*, 27 de julio de 1867.

²⁵ AGUILAR CIVERA, Inmaculada, 1995, p. 121.

²⁶ COVES NAVARRO, José Vicente. *1884-1984: Historia centenaria del F.C. Alicante-Murcia y ramal de Albuera a Torre Vieja*. Alicante: [s.n.], 1984, p. 13.

²⁷ *El Segura*, 8 de mayo de 1878.

ferrocarril francés consiguiendo una rápida comunicación y grandes beneficios económicos por parte de las provincias valencianas y catalanas. La realización de la línea que uniera Alicante con Murcia facilitaría la llegada del “carbón de piedra”, que se consume en grandes cantidades en Cartagena y sus alrededores, desde las minas de Cataluña en vez de Inglaterra, lo que conllevaría una rebaja importante en los precios²⁸. *“La extracción (sic) de frutas, de legumbres, y de todos los demás productos de nuestra huerta, teniendo más demanda y más fácil salida, podría producir algún aumento en el precio; mas esto en vez de ser un perjuicio es una ventaja para la población en general, por el aumento de riqueza, y aun bajo el punto de vista de conveniencia para el consumidor, el estado de entonces será más ventajoso que el de ahora, porque el surtido y número de frutos será mayor, más variado, contándose como se contará con las procedencias de otros puntos, y con la abundancia propia de una gran concurrencia”*²⁹. La Vega del Segura proporcionaría frutas y legumbres, recibiendo de Extremadura y Andalucía carnes, trigo y aceites con más facilidad y a precios más económicos. El 12 de mayo de 1878 se reúnen convocados por Matías Rebagliato, Alcalde de Orihuela, concejales de Orihuela y personas influyentes de la misma para tratar sobre el tema del ferrocarril. A dicha reunión acudió Juan Bautista Lafora quien *“hizo a grandes rasgos la historia del proyecto, desde que en 1864 se pidió la autorización para practicar los estudios; la necesidad de reunir en una sola mano los tres proyectos para evitar dificultades, la constitución del depósito y concesión de la línea en 1869; los contratos condicionales celebrados en el extranjero para la construcción del camino; la organización acordada de una compañía que se ponga al frente del negocio para llevarlo a cabo por completo, cuya escritura de sociedad se publicará en la Gaceta de Madrid (...); su propósito, en fin, de principiar desde luego las obras de construcción de la línea”*³⁰. De esta reunión salió una comisión que se encargaría de gestionar la suscripción de acciones, dicha comisión estaba formada por: Francisco Ballesteros, Federico Javaloyes, Francisco de A. Moreno, Francisco Sarget, Pedro R. Mesples y Álvaro García de Burunda. Esta línea iría de Alicante a Murcia pasando por Zeneta. Juan José Roca de Togores, después de suscribir numerosas acciones para el ferrocarril, manifestó que cedía gratuitamente el importe de las tierras que se le *“tomasen”* para el emplazamiento de la vía³¹. Una Real Orden de 24 de septiembre de 1878 y otra de 14 de enero del año siguiente aprobaban el pliego de condiciones particulares para la concesión de este tramo de vía y de los ramales antedichos. Mientras tanto, este mismo año de 1878, Juan Alfonso Roca de Togores publicaba un artículo en la *Ilustración Popular* de Alicante en el que defendía el proyecto de un tranvía entre Murcia y Alicante frente al ferrocarril para unir ambas localidades, y el 17 de diciembre de 1878 la Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas del Ministerio de Fomento autorizaba a Juan José Roca de Togores³² para que en el término de un año practicase los estudios de un ferrocarril económico que, partiendo donde tiene su origen el de Murcia a Granada, fuese a empalmar con la línea de Alicante a Madrid, bien en Novelda, bien en Alicante. Esta autorización no le

²⁸ *El Segura*, 22 de junio de 1878.

²⁹ *El Segura*, 28 de junio de 1878.

³⁰ *El Segura*, 17 de mayo de 1878.

³¹ *El Segura*, 24 de mayo de 1878.

³² *Gaceta de Madrid*, 25 de diciembre de 1878.

concedía derecho alguno a indemnización de ningún tipo, ni ningún tipo de derecho sobre la concesión de la línea, como así ocurrió pues no se llegó a construir. Y mientras se construía y no se construía el ferrocarril que pasaría por Orihuela, se le concedía a esta localidad el tratamiento de Excelencia: *“Queriendo dar una prueba de Mi Real Aprecio a la ciudad de Orihuela, provincia de Alicante, por su importancia agrícola e industrial y aumento de su población, así como por su constante adhesión a la monarquía constitucional. Vengo en conceder a su ayuntamiento el tratamiento de Excelencia. Dado en Palacio a veintiocho de setiembre de mil ochocientos ochenta. Alfonso”*³³.

El 1 de febrero de 1882 una Real Orden otorgaba a Domingo Gallego y Compañía la concesión del ferrocarril desde Alicante a Murcia, con dos ramales a Novelda y Torrevieja. El 5 de enero de 1882 Juan Bautista Lafora acepta³⁴, en nombre de Domingo Gallego, el pliego de condiciones particulares de 14 de enero de 1879 para la concesión de este ferrocarril con sus dos ramales. Atendiendo a dichas condiciones el concesionario se obliga a ejecutar de su cuenta y riesgo las obras de trayecto que partía de Alicante y terminaba en la estación de Zeneta, *“llamada de Orihuela”*³⁵, con los dos ramales: uno de Elche a Novelda y otro de Catral a Torrevieja. El proyecto se había aprobado el 12 de noviembre de 1868. Las obras debían empezar en el plazo de tres meses desde la fecha de concesión y terminar en el plazo de tres años, pudiendo el Gobierno declarar la caducidad de las obras antes del vencimiento de este último plazo si el desarrollo de las mismas no fuese suficiente. Las estaciones serían las siguientes: una de primera clase en Alicante; seis de tercera clase en Elche, Catral, Orihuela, Zeneta, Cuatro Caminos y Torrevieja; cinco de cuarta clase en Crevillente, Callosa, Aspe, Novelda y Almoradí; tres de quinta clase en Beniel, Benijófar y Salinas. El artículo 5º establecía que la explanación y las obras de fábrica se construirían para una sola vía.

³³ *Gaceta de Madrid*, 29 de septiembre de 1880.

³⁴ *Gaceta de Madrid*, 20 de febrero de 1882.

³⁵ El 15 de diciembre de 1884 el Ayuntamiento de Murcia solicitaba a la Dirección General de Obras Públicas la variación del nombre de esta estación que pertenecía a la línea del ferrocarril de Albacete a Cartagena –en esta estación se realizaría el empalme definitivo de la línea de ferrocarril de Alicante a Murcia con la de Albacete a Cartagena, según el proyecto presentado por la *Compañía de Ferrocarriles Andaluces* el 28 de marzo de 1884 y aprobado por Real Orden de 25 de junio del mismo año (**Archivo Histórico Ferroviario (AHF), A_0004_003 Proyecto de empalme definitivo del ferrocarril Alicante a Murcia con la línea de Albacete a Cartagena, en la estación de Orihuela**)- para evitar la confusión por la existencia de otra estación con el mismo nombre en la línea de Alicante a Murcia. La estación, situada entre las de Beniaján y Riquelme, debería denominarse de Murcia, por hallarse en su término jurisdiccional según Real Orden de 15 de octubre de 1863, pero como ya existía otra estación con dicho nombre en la misma línea el 13 de marzo de 1885 se decidió, por estar la estación de Orihuela en el partido rural de Alquerías, ponerle el nombre de “Murcia (Alquerías)” (**AHF, D_0271_003 Expediente relativo al cambio de nombre de la estación de Orihuela**). A pesar del cambio de denominación seguía habiendo confusiones derivadas de la homonimia que había existido durante algún tiempo, tal y como se desprende de la comunicación de 8 de junio de 1885 que el Inspector principal de la línea de Alicante a Murcia, perteneciente a los Ferrocarriles Andaluces, realiza al Jefe de Tráfico de la *Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante* informándole de que diariamente se produce la detención en la estación de Alquerías *“expediciones de gran y pequeña velocidad”* cuyo destino es Orihuela originando grandes perjuicios a los propietarios de las mercancías. En el año 1887 continuaba la confusión.

Según este proyecto, redactado por la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante*, la estación de tercera clase de Orihuela, que serviría de modelo a otras estaciones de esta misma categoría, sería tal y como se recoge en la **fig. 1**.

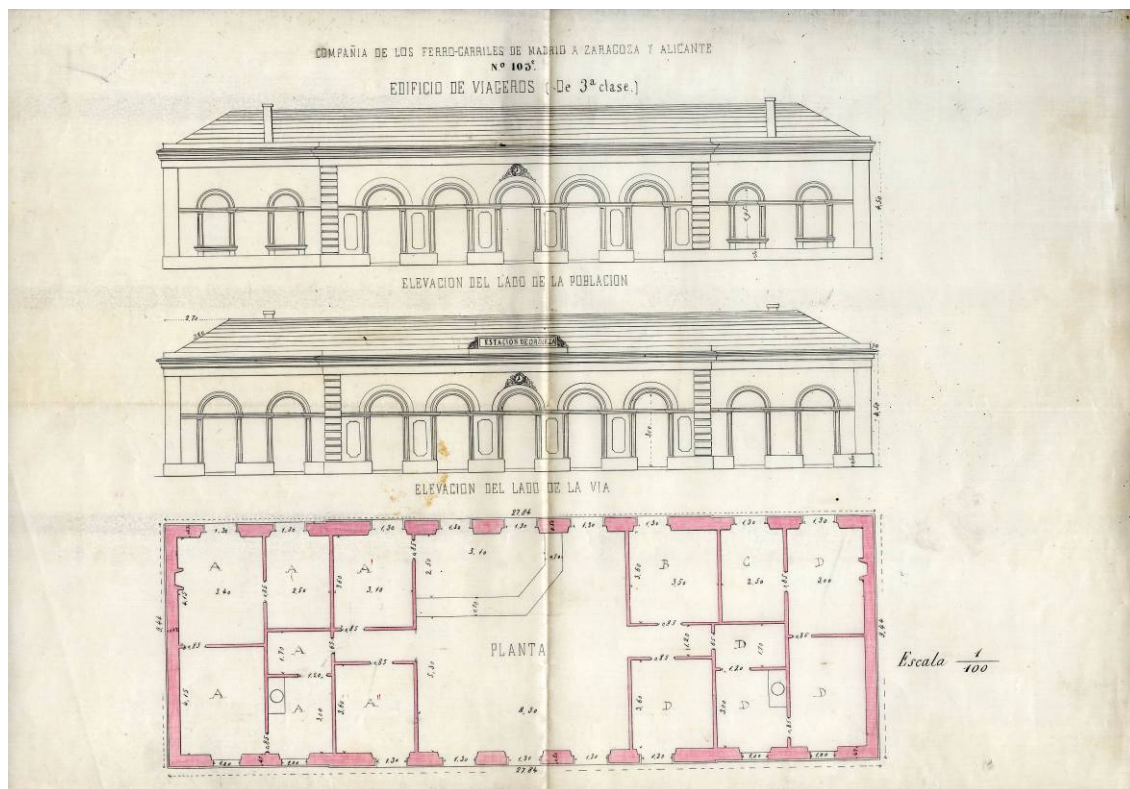


Fig. 1 Plano para la estación de tercera clase de Orihuela. Archivo Histórico Ferroviario (AHF) B_0049_006_004 (1868)

El 11 de febrero de 1882 Domingo Gallego, como concesionario del ferrocarril de Alicante a Murcia con ramales a Novelda y Torrevieja, y la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces*, representada por los consejeros de la misma Luciano Villars y Luis Silvela solicitaban mancomunadamente la aprobación de la transferencia de la concesión de la línea y de los ramales indicados a favor de la Compañía de Andaluces, por Real orden de 3 de marzo del mismo año se aprobaba la transferencia³⁶.

El ferrocarril llegaría a la Comarca en mayo de 1884. Era el final de un largo camino comenzado con los proyectos iniciales de 1845 de José Arístides Ferrere para construir un camino de hierro de Figueras a Murcia o el proyecto de 1852 de la construcción de una línea de ferrocarril de Alicante a Almansa³⁷. Finalmente, fue la *Compañía de Ferrocarriles Andaluces*, con sede social en Málaga, la adjudicataria de esta línea, con el ramal Albaterra-Catral a Torrevieja y el ramal de Elche a Novelda. En un principio esta línea no iba a pasar por el término municipal de Albaterra, ésta localidad y su término quedaban fuera de todos los proyectos que se habían elaborado entre 1864 y 1882. Únicamente había sido incluido en el proyectado por M. Cremades ideado como

³⁶ *Gaceta de Madrid*, 13 de marzo de 1882.

³⁷ A.M.O., A 258 Libro de Actas del Ayuntamiento (1852-1853), sesión de 19 de mayo de 1852, fs. 66r-67r.

una línea férrea económica o de vía estrecha, sistema Vignoles. El 11 de septiembre de 1883 Jorge Loring, ingeniero encargado de la construcción de la línea Alicante-Murcia, había solicitado al Ayuntamiento de Albaterra³⁸ la autorización para ocupar una zona de saladares incultos para el trayecto de la vía. El permiso le será concedido fijándose por los peritos el precio de 20 pesetas por tahulla. Este desdoble de la línea principal es de gran importancia, mucha gente va a hacer uso del mismo, principalmente durante la temporada de baños de mar en Torre Vieja. Una vez que la línea está construida son notables las ventajas que reportará esta línea a los pueblos entre los que discurre. Años más tarde el Ayuntamiento de Albaterra solicitará a la *Compañía de Ferrocarriles Andaluces* la rebaja del precio del billete de ida y vuelta entre ésta localidad y la de Torre Vieja, así como un nuevo tren en los meses de verano con un horario más cómodo de mañana y tarde para los viajeros³⁹.

Proyectos de tranvía

Debido a la tardanza de la llegada del ferrocarril se intentó que la Comarca contase con otros medios de transporte entre ellos el tranvía⁴⁰, y varios fueron los proyectos presentados desde 1.871

El 28 de octubre de 1871 el ingeniero industrial vecino de Alicante Francisco Esplugues y Giner presenta una instancia al Ayuntamiento solicitando licencia para un proyecto de tranvía o ferrocarril servido por fuerza animal que uniría los pueblos más importantes de la huerta de Orihuela con su capital y la de Murcia. Este tranvía pasaría por Elche, Dolores, Almoradí, Orihuela, La Aparecida, Santomera y Monteagudo. En la instancia también solicitaba permiso para colocar el paso del ferrocarril por uno u otro de los siguientes itinerarios: uno de ellos pasaba por las calles de la Corredera, Hostales, Mayor, Santa Justa, Marqués de Arneva, plaza de Santiago, calle del Hospital, plaza de Montserrate y calle del Carril; el otro por la Corredera, Hostales, Catedral, Feria, Santa Justa, Marqués de Arneva, Santiago, Hospital, Montserrate y Carril. Pero este proyecto no llegó a buen término. A finales de esta misma década, en concreto en 1878, la Dirección General de Obras públicas, Comercio y Minas, dependiente del Ministerio de Fomento, concede autorización a Blas Torres Pujalte para que en el término de un año practique los estudios correspondientes para la instalación de un tranvía que partiendo de Alicante y de Novelda por las carreteras del estado y empalmado en Crevillente

³⁸ Archivo Municipal de Albaterra (A.M.A.), Libro de actas capitulares (1881-1887), sesión de 11 de octubre de 1883, f. 43r. Vid: AGUILAR HERNÁNDEZ, Jesús. *Historia de Albaterra*. Albaterra: Ayuntamiento de Albaterra, 1998, pp. 467-468.

³⁹ A.M.A., Libro de Actas del Ayuntamiento (12 de diciembre de 1915-26 de agosto de 1917), f. 11. Sesión de 21 de marzo de 1916.

⁴⁰ “El significado que se le da a la palabra tranvía varía desde su inicio, con las primeras leyes ferroviarias, hasta la llegada de la Ley de Ferrocarriles y Tranvías de 1877. A los primeros tranvías o tram-wais se les entendía como ferrocarriles de tracción animal. Con la Ley de 1877 el concepto de tranvía es el actual, es decir, ferrocarriles establecidos sobre vías públicas y zona urbana, aunque estos primeros tranvías son todavía de tracción animal”, GIMÉNEZ CHORNET, Vicent. “Los tranvías de Valencia“. En: AGUILAR CIVERA, Inmaculada; VIDAL OLIVARES, Javier (Coord.). *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana (1852-2002)*. València: Conselleria d’Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 2002, p. 124.

termine en Orihuela⁴¹. Esta autorización no daba derecho alguno a la concesión de ese tranvía, ni a indemnización de ningún género, como así ocurrió, pues no se concedió ninguna autorización para su instalación. El mismo mes de abril, en concreto el día 12, Juan Maisonave y Juan de Dios Hernández presentan, ante la anteriormente nombrada Dirección General, una solicitud de concesión de un tranvía movido por fuerza animal que partiendo de Murcia termine en Orihuela⁴². Algún tiempo después, en 1888, vuelven a surgir noticias de un nuevo proyecto de tranvía que partiendo de Orihuela y pasando por Almoradí, Daya Nueva, Vieja y Rojales terminase en Guardamar. A tal efecto se había constituido una sociedad, que en breve se disponía a practicar los correspondientes estudios⁴³ para explotar las ventajas consabidas de la facilidad de transporte de los frutos y el inmenso beneficio que reportaría al que con frecuencia tiene que visitar los pueblos principales de la vega. Este otro proyecto tampoco llegaría a materializarse, y no será hasta el año 1904 cuando volvamos a tener noticias de otra tentativa de construcción de un tranvía. El 7 de junio de dicho año la Dirección General de Obras Públicas resuelve anunciar en la Gaceta de Madrid⁴⁴ y en el Boletín Oficial de la Provincia de Murcia la petición formulada por Salvador de Lacy Pascual de Bonanza, marqués de Lacy, como presidente de la Sociedad Anónima “*Proyecto de Tranvía de Orihuela a Murcia*”, por la que solicitaba la concesión de dicho tranvía de tracción animal. La publicación de la solicitud se hacía para que, en el plazo de un mes, pudiesen presentarse otras proposiciones, acompañadas de los correspondientes proyectos, que pudiesen mejorar la propuesta del marqués de Lacy. En febrero del año siguiente el tema se trata en el pleno del Ayuntamiento oriolano⁴⁵. El arquitecto municipal de Orihuela, José Simón Guardiola y Picó⁴⁶, encargó del examen de los documentos que

⁴¹ *Gaceta de Madrid*, 14 de abril de 1878.

⁴² *Gaceta de Madrid*, 25 de abril de 1878.

⁴³ *El Día*, domingo 5 de febrero de 1888.

⁴⁴ *Gaceta de Madrid*, 12 de junio de 1904.

⁴⁵ A.M.O., B 41 Libro de Actas del Ayuntamiento (26 de noviembre de 1904-15 de septiembre de 1906), f. 21-21v., sesión de 2 de febrero de 1905.

⁴⁶ José Simón Guardiola y Picó nació el día 8 de septiembre de 1837, siendo bautizado en la parroquia de San Nicolás, sus padrinos fueron Simón Carbonell y Manuela Gomis, sus padres José Guardiola y Francisca Picó. Obtuvo el título de arquitecto en la Escuela superior de arquitectura de Madrid en el año 1864, consiguiendo el número tres en el escalafón de su promoción. (**Archivo General de la Administración (A.G.A.), Sig. 31/14852, Expediente personal de la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid**). El 9 de septiembre de 1864 Mariano Calvo y Pereira, Arquitecto por la Real Academia de San Fernando, vocal de la Junta Consultiva de Policía Urbana y Edificios Públicos, profesor de la Cátedra de Arquitectura legal en la Escuela Superior de Arquitectura, secretario de la misma y de la Enseñanza Profesional de Maestros de Obras, Aparejadores y Agrimensores, certifica que el 7 de septiembre de ese año se reunió la Junta de Señores Profesores de la Escuela Superior de Arquitectura para juzgar los trabajos practicados por los cinco alumnos de sexto año de la carrera de Arquitectura, cuyos programas para los ejercicios finales de la carrera les fueron entregados el 16 de junio de ese año, examinaron los que había realizado José Simón Guardiola y Picó y se aprobaron por unanimidad. Guardiola y Picó será hasta 1868 arquitecto provincial (EPSPÍ VALDÉS, Adrián. “Las artes plásticas alicantinas durante el siglo XIX”. En: UROZ SÁEZ, José. *Historia de la provincia de Alicante*. Alicante: Mediterráneo, 1985, p. 355), arquitecto municipal de Alicante desde 1875 a 1905, puesto que abandonó pero que retomaría posteriormente (VARELA BOTELLA, Santiago. “La obra urbanística de José Guardiola Picó”. *Revista de Investigación y ensayo del Instituto de Estudios Alicantinos*, enero-abril 1980, nº 29, p. 44). El 12 de agosto de 1880 fue nombrado por primera vez arquitecto municipal de Orihuela (A.M.O., A 270 Libro de Actas del Ayuntamiento (1879-1880), f. 187r.). El 20 de noviembre

constituían el proyecto y especialmente el plano que abarcaba la zona urbana que había de ocupar la vía⁴⁷. La longitud de la misma, en su trazado dentro de la localidad de Orihuela, era de 642 metros. Empezaba en la plaza del Carmen y terminaba en la Puerta de Orihuela. Recorría las calles del Hospital y de San Francisco -que forman parte de la travesía de la carretera de las Atalayas á Murcia-, pasando frente a las plazas de Santiago, de Montserrat y de Capuchinos. En general, el trazado de todas las calles mencionadas reunía las condiciones de amplitud para el emplazamiento de la vía, exceptuando el tramo que comprendía las dos manzanas que formaban las calle de salida al Río, Gloria y Ros, por ser lo más angosto del proyecto. Por lo demás, el trazado de la vía se adaptaba perfectamente al terreno elegido, sin inconveniente alguno para la libre circulación pedestre y rodada. La ley para la tramitación de estos proyectos dejaba a los Ayuntamiento el derecho de fijar las condiciones necesarias para que quedase garantizada la seguridad del tránsito de toda clase y la del vecindario. El informe de José Simón Guardiola y Picó fue por tanto favorable. La Dirección General de Obras públicas resuelve anunciar nuevamente en la Gaceta de Madrid⁴⁸ y en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante la petición del marqués de Lacy, que iba acompañada del correspondiente proyecto y resguardos de constitución de fianza, con el fin de que pudiesen presentarse otras proposiciones, con objeto de mejorarla, durante el plazo de un mes contando desde la fecha de publicación de los anuncios, todo según el artículo 81 del reglamento de 24 de mayo de 1878, dictado para la ejecución de la vigente Ley de ferrocarriles. El resto del trazado propuesto por el marqués de Lacy para su continuación hasta Murcia era el siguiente: después de salir de Orihuela continuaba por la carretera de segundo orden del Alto de las Atalayas a Murcia hasta entrar en Murcia por las inmediaciones de la Plaza de Toros, continuando después por la calle de López Puigcerver y terminando en la plaza de las Barcas con una ampliación o ramal desde esta plaza a la estación del ferrocarril de Alicante a Murcia.

Cuando todavía se estaba tramitando este proyecto por las autoridades provinciales el marqués de Lacy presentará un nuevo proyecto⁴⁹: un tranvía a vapor entre Orihuela y Crevillente⁵⁰ que pasaría por distintos pueblos de la Vega Baja entre ellos Albaterra. El Gobierno Civil de la provincia de Alicante⁵¹ sería quien remitirá el expediente de este nuevo proyecto para que el facultativo del Ayuntamiento, José Simón Guardiola y Picó, emitiese un informe sobre el mismo, confrontando dicho proyecto sobre el terreno en

enviará un comunicado aceptando el nombramiento. Él será el encargado de la realización de un plano de la ciudad de obligada elaboración para las ciudades de más de 8.000 habitantes. Al año siguiente, el 13 de abril de 1881 se suprimió la plaza de arquitecto municipal que todavía seguía desempeñando José Simón Guardiola (A.M.O., A 271 Libro de Actas del Ayuntamiento (1881-1882), f. 5r.) En 1891 sería nombrado arquitecto diocesano de Orihuela. *El diario de avisos*, 4 de diciembre de 1891.

⁴⁷ A.M.O., B 41 Libro de Actas del Ayuntamiento (26 de noviembre de 1904-15 de septiembre de 1906), fs. 22v-23r., sesión de 9 de febrero de 1905. El proyecto pasó a la Jefatura de Obras Públicas.

⁴⁸ *Gaceta de Madrid*, 15 de agosto de 1905.

⁴⁹ El marqués de Lacy actuaba como gerente de la Sociedad Anónima Tranvía de Orihuela a Crevillente.

⁵⁰ El 5 de enero de 1905 se inauguraba una línea de tranvía entre Alicante y Crevillente, la empresa concesionaria fue la belga "*Cie. De Tramways et Chemins de Fer Vicinaux en Espagne*". Vid: COVES NAVARRO, José Vicente. *El ferrocarril en Elche (1845-1990)*. Elx: Ajuntament, 1993, pp. 26-27.

⁵¹ A.M.O, B 41 Libro de Actas del Ayuntamiento (26 de noviembre de 1904-15 de septiembre de 1906), sesión de 3 de mayo de 1906, fs. 164v-165r, circular nº 419 del Gobierno Civil.

toda la parte que ocupaba caminos municipales o vías urbanas dentro del término municipal.

En julio el que fuera arquitecto municipal de Orihuela, José Simón Guardiola y Picó, presentó el informe en el que quedaba reflejado el trayecto que comenzaba en el punto donde terminaba el proyecto de tranvía de Murcia a Orihuela. Este punto era la calle del Hospital, prolongándose luego por dentro de la población hasta la barrera de la Corredera ocupando la carretera “*del alto de las Atalayas a Murcia*”⁵². Para todo el recorrido se utilizaría la tracción animal. La curva de menor radio del trazado tenía 29 metros, a primera vista suficiente para verificarse sin inconveniente su trazado, pero a causa del trazado de las calles de Orihuela, la angostura de algunas y las irregularidades de algunos edificios, los vehículos en su marcha “*aún haciendo abstracción completa de las aceras*” rozarían en las esquinas. Una de estas esquinas conflictivas se encuentra en la curva de la plaza del Carmen al enlazar con la calle del Marqués de Arneva y en la curva de ésta calle con la de Santa Justa. Algo parecido ocurriría en otras curvas de mayor radio en las que, sin rozar en ellas, su trazado se encuentra tan próximo a las fachadas que el tránsito de los peatones por las aceras resultaría dificultoso y expuesto en algunos momentos, puesto que sería invadida por los estribos laterales de los coches, hecho que ocurriría en la curva de unión de la plaza de la Constitución con la de Cubero, en la de la calle San Pascual en la manzana que forma con el paso del Molino, en la de Loaces con la de Alfonso XIII y en la de ésta con la de la Corredera y, posiblemente, hasta en algún punto de los trayectos rectos. Las modificaciones en el trazado eran necesarias para, principalmente, garantizar la seguridad de los peatones que debían circular por las aceras. Las aceras evitaban el peligro de la circulación rodada y era un medio eficaz y seguro para huir de los baches que se formaban en el centro de la calle a consecuencia del agua, el continuo rodar de los vehículos y el paso, no menos activo, de caballerías. Garantizando la seguridad del tránsito este proyecto era de gran interés y beneficioso para toda la zona, serviría de enlace con el proyecto de tranvía de Murcia a Orihuela por el oeste y con el de Crevillente a Alicante por el este. Si bien es cierto que estas capitales de provincia se encontraban comunicadas por medio del ferrocarril, para los pueblos que no contaban con estos medios de comunicación y con bastante movimiento de viajeros y de productos del campo e industriales era una importante mejora. Según los datos estadísticos recabados por el solicitante los beneficios que reportaría este proyecto serían de cierta consideración.

Los ayuntamientos debían examinar el proyecto, que se exponía al público durante 20 días⁵³, y presentar las debidas reclamaciones en relación al trayecto en su término municipal. El ayuntamiento de Albaterra carecía de personal técnico que pudiera examinar el proyecto por ello se designa⁵⁴ a los concejales Pedro Box Berná y Antonio Berná Aguado para que inspeccionen el terreno por donde ha de pasar el tranvía y

⁵² Atravesaba las plazas del Carmen, de la Verdura, de Cubero y de la Constitución; las calles del marqués de Arneva, Santa Justa, del Ángel, San Pascual, Calderón de la Barca, Loaces, Alfonso XIII y la de la Corredera, pasaría también por los puentes de poniente y levante. (A.M.O., B 41 Libro de Actas del Ayuntamiento (26 de noviembre de 1904-15 de septiembre de 1906), sesión de 5 de julio de 1906, fs. 183r-187r.)

⁵³ A.M.O., B 42 Libro de Actas del Ayuntamiento B 42 (22 de septiembre de 1906-14 de mayo de 1908), sesión de 9 de febrero de 1907, f. 37.

⁵⁴ A.M.A., Libro de Actas del Ayuntamiento (25 de agosto 1906-7 de mayo de 1907), sesión de 2 de diciembre de 1906, f. 16.

expresen su opinión. La comisión encargada de la inspección no opone ninguna objeción, así como tampoco los vecinos durante el plazo reglamentario que permaneció el proyecto expuesto por el Gobierno Civil de la Provincia, según el anuncio inserto en el Boletín Oficial de la Provincia de fecha 25 de enero de 1907⁵⁵. Finalmente, el Ayuntamiento de Albaterra acepta el proyecto. Pasan los años y el proyecto no se materializa. En septiembre de 1911 una orden⁵⁶ de la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento aprueba el acta de la subasta celebrada para la adjudicación de la concesión de un tranvía con motor de vapor de Orihuela a Crevillente a la Sociedad Anónima *Tranvía de Orihuela a Crevillente*. El acto de subasta se celebró con todas las formalidades prevenidas en la Instrucción de 18 de marzo de 1852 y en el artículo 93 del Reglamento de 24 de mayo de 1878 dictado para la ejecución de la vigente Ley de ferrocarriles, que habían sido mandados observar para este acto por la Real Orden de 19 de junio, pero no se presentó proposición alguna en el remate para optar a la concesión. Esta falta de postores dejaba firme y subsistente la petición que, garantizada con la correspondiente fianza, había formulado la Sociedad anónima *Tranvía de Orihuela a Crevillente*, que aceptó el pliego de condiciones particulares aprobado por Real Orden de 24 de febrero de 1911.

Aceptado por los Ayuntamientos y a pesar de los beneficios que hubiese reportado el tranvía Orihuela-Crevillente no se llegaría a construir. Las muchas modificaciones que se requerían en los trazados y las expropiaciones de fincas que debía pagar el solicitante fueron obstáculos que no se pudieron solventar.

⁵⁵ A.M.A., Libro de Actas del Ayuntamiento (25 de agosto 1906-7 de mayo de 1907), sesión de 9 de diciembre de 1906, f.7 y sesión de 5 de marzo de 1907, f. 31.

⁵⁶ *Gaceta de Madrid*, 11 de septiembre de 1911.

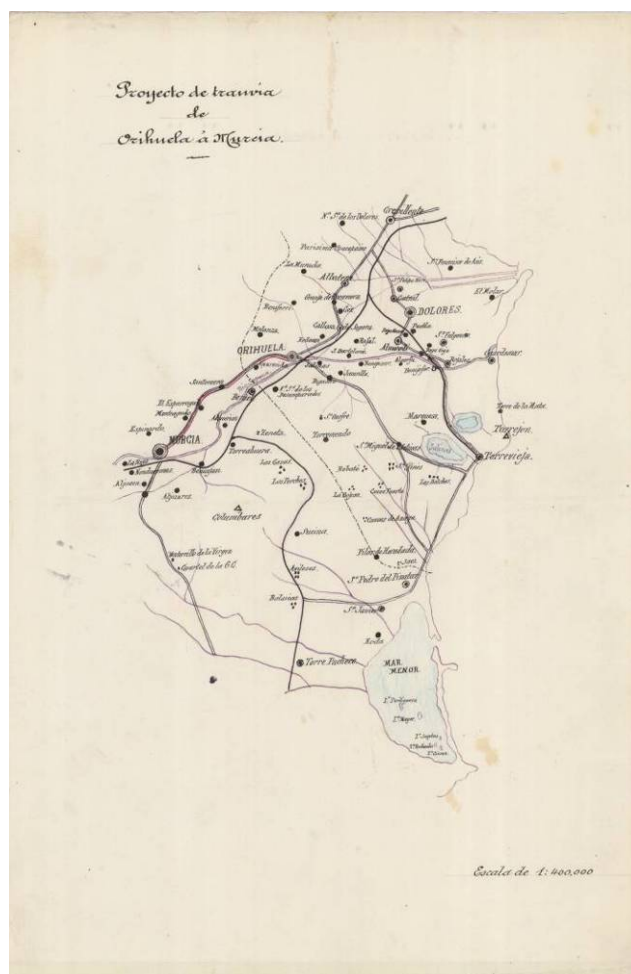


Fig. 2 Trazado del proyecto de ferrocarril de Orihuela a Murcia. AHF, D_0325_006 (1904-1912)

Volviendo al proyecto de tranvía entre Orihuela y Murcia no se tienen noticias del mismo hasta 1912 cuando se vuelve a presentar otro proyecto para unir ambas poblaciones por medio de este medio de locomoción⁵⁷ (fig. 2). El trazado del mismo partiría de Orihuela y pasaría por La Aparecida, Santomera, Monteagudo –aparte de estas poblaciones principales también atravesaba pequeños poblados y casas de campo–, finalizando en Murcia. Era esta una zona muy poblada y rica. Iría, por tanto, por la ribera izquierda del río Segura, mientras que la línea de Ferrocarril, que unía ambas localidades, circulaba por la margen derecha del mismo río. Tres barcas pasaban los carros cargados de una orilla a otra poniendo en comunicación la ribera izquierda con el ferrocarril. Transitaban por esta carretera carros, coches de viajeros, tartanas y caballerías, para llevar diversas mercancías y viajeros a lo largo de todo el recorrido, además, en esta carretera confluían las de Orihuela a Almoradí; la de Orihuela a Torrevieja y a Balsicas; la Murcia a Granada; y la Murcia al Alto de las Atalayas, así como un gran número de caminos. El tráfico era, por tanto, bastante considerable. Pero,

⁵⁷ AHF, D_0325_006 Expediente relativo a estudios sobre el proyecto de tranvía de Orihuela a Murcia (1904-1912).

como tantos otros proyectos, tampoco éste tuvo final feliz, muchas eran las opiniones en contra para llevarlo a término.

Celebraciones con motivo de la llegada del ferrocarril a la Vega Baja en mayo de 1884

Después del largo camino recorrido desde mitad del siglo XIX las autoridades consiguen que el tren llegue a esta comarca el 18 de enero de 1884 con la arribada de la primera locomotora a Orihuela, aunque la inauguración oficial no se realizaría hasta el 11 de mayo del mismo año. Los Ayuntamientos quieren celebrar dicho día con importantes festejos. Para celebrar tan fausto acontecimiento en Albaterra –primera estación en la comarca de la Vega Baja- se acordó⁵⁸ formar un arco de follajes y flores con banderas inscribiendo en ellas las iniciales del “*Muy Ilustre Ayuntamiento de Albaterra*” con un escudo de armas, encargando los trabajos al carpintero Vicente Berná Córdoba. El tren inaugural, compuesto por diez y seis vagones -diez de primera clase acolchados con gran lujo y los restantes de segunda y tercera, bastante espaciosos y cómodos-, había partido de Alicante a las siete y cuarto de la mañana. La banda de música de la localidad salió en unión del Ayuntamiento y se colocó en el centro del arco donde tocó las piezas correspondientes desde la llegada del tren de inauguración hasta su despedida, sólo unos breves minutos se detuvo el tren en esta estación de Albaterra. A continuación el tren se dirigió a Callosa de Segura y posteriormente a Orihuela donde también se vivió este día de un modo muy especial, la llegada del ferrocarril mejoraba notablemente el transporte de mercancías y pasajeros en la Vega Baja. A las nueve y media, aproximadamente, llegaba el tren a Orihuela. La estación “*aparecía exornada de una manera suntuosa y digna*”⁵⁹ dos grandiosas tribunas se erigían en las proximidades de la estación. La Marcha real, ejecutada por una banda militar, anunciaba la llegada del tren del que se apeó el Presidente del Consejo de Ministros, Antonio Cánovas del Castillo. Éste se dirigió con el Obispo, el Gobernador Civil y las autoridades allí reunidas a un altar, levantado en las cercanías de la estación. Después del acto de bendición llevado a cabo se dirigieron al Palacio Episcopal, a continuación al colegio Santo Domingo, donde se celebró la comida ofrecida por la *Compañía de los Ferrocarriles Andaluces*. Pocos días después de la inauguración el Ayuntamiento de Orihuela expresaba lo satisfecho y complacido que había quedado Antonio Cánovas del Castillo con el recibimiento dispensado por la ciudad de Orihuela, manifestando que se hallaba dispuesto a hacer en su favor todo lo que estuviese en su mano, “*que las instancias de este Ayuntamiento que le fueron presentadas por el Regidor Síndico serán despachadas favorablemente*”⁶⁰. Así mismo, el Ayuntamiento acuerda poner en el salón de sesiones un cuadro conmemorativo de la visita del presidente del Consejo de Ministros el día 11 de mayo. El mismo día el Ayuntamiento de Orihuela dispone que el paseo y carretera en construcción a la estación de ferrocarril se denomine del marqués de Casa-Loring.

Terminada la celebración de Orihuela el tren se dirige hacia el ramal Albaterra-Torrevieja, la primera parada será Almoradí. A dicha estación se llegaba atravesando un

⁵⁸ A.M.A., Libro de actas capitulares (1881-1887), sesión de 8 de mayo de 1884, f. 17.

⁵⁹ *El Constitucional Dinástico*, 13 de mayo de 1884.

⁶⁰ A.M.O., A 272, Libro de Actas del Ayuntamiento, sesión de 15 de mayo de 1884, f. 208r-v.

arco de mirto y flores levantado en el camino de Catral. La siguiente estación era la de estas tres localidades: Beníjofar, Rojales y Formentera. En el trayecto desde esta estación a Torrevieja el tren descarriló, aunque sin ninguna consecuencia desagradable. Desde Torrevieja llegó una locomotora con dos vagones que condujo a los viajeros a la localidad salinera, donde también se dispuso la celebración de algún que otro festejo⁶¹, no en vano, era un hecho de gran importancia para la localidad, un impulso para su actividad comercial. Junto a la estación se construyó un arco triunfal con una inscripción en el centro que decía: “*Viva Alfonso XIII*”, y dos inscripciones a los lados: “*Al Excmo Señor Ministro de Fomento*” y “*Al Excmo. Señor Conde de Viamanuel*”; y un templete para recibir a la comitiva que concurría a la inauguración. La ciudad lució con gran esplendor el día de la inauguración, siendo adornadas las fachadas de muchos edificios para la ocasión⁶².

Alameda o Paseo de la Estación de Orihuela

La llegada del ferrocarril a Orihuela remodelaba la ciudad al crearse una amplia avenida, que será conocida como el paseo de la Estación⁶³, que unirá el centro urbano con la estación y mejoraba el transporte de mercancías y pasajeros en la Vega Baja, facilitando el acceso y el ensanche de la población por su parte sur⁶⁴. El proyecto de Paseo⁶⁵ que uniría la estación de ferrocarril con el centro comercial de Orihuela fue obra del arquitecto José Simón Guardiola Picó, y se construyó ante la necesidad de poner en comunicación el centro de la localidad con la estación de ferrocarril, pues ésta quedaba lejos del centro de Orihuela y de los caminos que conducían a los pueblos cercanos. Los terrenos existente entre la ciudad y la estación eran de propiedad particular, entre ellos

⁶¹ Archivo Histórico de Torrevieja (A.H.T.), LH 243, Libro de Actas del Ayuntamiento (1883-1884), sesión de 5 de mayo de 1884.

⁶² A.H.T., LH 243, Libro de Actas del Ayuntamiento (1883-1884), sesión de 12 de mayo de 1884. Los gastos totales en Torrevieja ascendieron a mil cuatrocientas ochenta pesetas y veintinueve céntimos.

⁶³ El 15 de mayo de 1884 (A.M.O., A 272, Libro de Actas del Ayuntamiento, sesión de 15 de mayo de 1884, f. 208r), antes siquiera de que estuviera construido, se acordó denominarlo como *Paseo del Marqués de Casa-Loring*, en honor de Jorge Loring Oyarzábal, fundador junto con Joaquín de la Gandara de la *Compañía de Ferrocarriles Andaluces* que fue la que puso en funcionamiento la línea Alicante-Murcia. Pero, este nombre no llegó a utilizarse, siempre fue conocido como *Paseo o Avenida de la Estación*. En 1911 como agradecimiento a Trinitario Ruiz Valarino se acuerda denominarla *Avenida de Ruiz Valarino*; en 1934 se decide cambiar el nombre por el del presidente del Gobierno en ese momento, pasando a denominarse *Avenida de Alejandro Lerroux*; el 12 de marzo de 1936 el consistorio decide cambiarle la denominación adoptando la de *Avenida del 14 de abril* (fecha de la proclamación de la República); el 20 de mayo de 1939 se aprueba por unanimidad cambiar la denominación por la de *Avenida del Generalísimo Franco*, aunque esta titulación quedó aplazada, pues, algunos días después se recibió una circular que ordenaba a las comisiones gestoras que se abstuvieran de renombrar las vías y las plazas públicas. Finalmente, la denominación definitiva de *Avenida Teodomiro*, que ha llegado hasta nuestros días aunque todo el mundo en Orihuela la conoce como los Andenes, se le daría el 12 de octubre de 1955. Vid. MAZÓN ALBARRACÍN, Antonio. “Los andenes de la estación”. *De Orihuela*, 2006, n° 2, pp. 4-5.

⁶⁴ Archivo de la Diputación Provincial de Alicante (ADPA), Sección Fomento, leg. 388.

⁶⁵ A.M.O., Caja (1884-1929), Plan General. El proyecto del Paseo de la Estación está fechado en octubre de 1884.

se interponían tres tahullas y media del denominado huerto de San Gregorio, propiedad del Duque de Tamames, y nueve tahullas y media del marqués de Serdañolas⁶⁶.

En 1886 la realización de esta carretera de la estación va a ser un hecho. En enero se reúne la junta directiva de la “Sociedad Unión Agrícola” para conocer el dictamen que la comisión, nombrada en junta general⁶⁷, presentaba en relación con este proyecto, iniciándose las obras el día 20 de enero de ese año 1886.

Las bases del dictamen de la comisión fueron las siguientes:

“1º Conservación de la carretera desde la estación a la alameda en la forma en la que se halla actualmente planteado. 2º Prolongación de dicha carretera bajo la misma forma y amplitud y sujeción al mismo eje hasta la alameda llamada de vacuno. 3º Formación algunos metros antes de llegar a esta última alameda, de una explanada semicircular desde la cual bifurcará la carretera en dirección a la calle de Calderón por un lado y por otro en dirección a la plaza de San Agustín; en dicha explanada habrá de colocarse una pirámide u obelisco en cuya parte superior campeen las armas de la ciudad y lápidas en su centro donde se inscriban nombres de oriolanos ilustres. 4º Colocación de la Glorieta en el espacio que ha de mediar entre la nueva carretera, camino de S. Gregorio y la alameda. 5º Alineación y ensanche donde lo necesite la alameda del vacuno para que forme una buena calle que habrá de salir a la plaza de S. Agustín, formando un ángulo con la calle de S. Isidro. 6º Nueva dirección al río del azarbe de las lavanderas para sanear las calles del Vado, Acequia y la nueva que se proyecta, y para evitar inundaciones en el barrio de S. Agustín. 7º Instalación del mercado de animales en la antigua alameda, quitándolo de la de vacuno, con imposición de un modesto impuesto por estaca a cada par de animales, cuyo impuesto podrá servir para abonar un sueldo al guarda jardinero que ha de cuidar de la Glorieta y arboleda de la carretera. 8º Venta en subasta pública por lotes de los terrenos sobrantes⁶⁸”.

La comisión propuso a la directiva el nombramiento de otra más numerosa que realizase dichas obras, que se sacasen a subasta en cuanto fuera posible y que se propusiera al Ayuntamiento que la calle que quedaba en lo que fue Alameda del Vacuno fuese llamada calle de la Unión Agrícola⁶⁹. Según este proyecto el paseo se compondría de ocho jardines, un espacioso salón central, dos parterres, dos alamedas y paseo para niños. Se pidió a empresas de Valencia y Murcia catálogos de plantas para elegir las que habían de ponerse en dichos jardines y paseos⁷⁰.

Otro de los proyectos presentados fue el del marqués de Lacy. Este proyecto tenía varios inconvenientes, entre ellos, la elipse señalada con el número 4 (ver **fig. 3**) era irrealizable, pues, se tendría que haber desviado el acueducto de los Huertos para dar a su cauce la curvatura trazada en el plano. El marqués de Lacy consideraba que la línea

⁶⁶ MAZÓN ALBARRACÍN, Antonio. *Op.cit.*, p. 4.

⁶⁷ La comisión ejecutiva nombrada fue la siguiente: presidente, Vicente Rodríguez; tesorero, Manuel Roca de Togores; contador, el Marqués de Lacy; vocales, Atanasio García Cubero, Andrés Pescetto, Higinio García Ródenas, Antonio Bonafós Más y Federico Torres.

⁶⁸ A.M.O., Caja (1884-1929), Plan General.

⁶⁹ *El Oriolano*, 9 de enero de 1886. Este proyecto no es el que este periódico quería que se realizara, pero lo importante era que las obras se llevaran a cabo. *El Oriolano* del día 26 de enero del mismo año recoge el comienzo de los trabajos: “las obras de la carretera de la estación empezaron ayer bajo la dirección facultativa de José María Moreno”.

⁷⁰ *El Oriolano*, 24 de enero de 1886.

recta que se había determinado que siguiera la carretera de la Estación respondía sólo al empeño de unir los dos extremos –la estación y el puente nuevo- ignorando totalmente la topografía. Esa recta “trazada sobre el plano bajo el deliberado intento de partir y llegar a puntos dados, encierra el propósito de atropellar por todos los obstáculos que pueda interrumpirlo, desatendiendo los motivos y consideraciones que concurren en el proyecto contrario”⁷¹ como son la posición topográfica del terreno sobre el que se traza, los intereses generales a que se refiere la perspectiva del paisaje por el que atraviesa y, por último, el fin a que se destina. Estas circunstancias no se podían desechar si de lo que se trataba era de conciliar el proyecto con tales importantes miras que afectaban al bien de la población. Finalmente se realizaría el paseo o alameda de la estación y un jardín denominado “La Glorieta”.

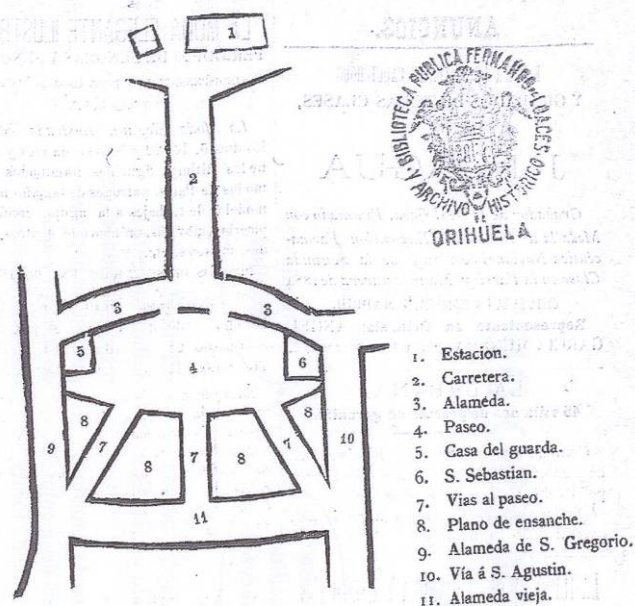


Fig.3 Proyecto del marqués de Lacy para Paseo de la Estación y Glorieta (*El Oriolano*, 2 de febrero de 1886, Biblioteca Pública Fernando de Loaces de Orihuela)

La estación de Orihuela

Esta alameda debía culminar en la Estación de Ferrocarril donde se construiría un edificio para tal fin. La tradición constructiva y el modo de concebir el estilo arquitectónico se va a ver modificado durante la segunda mitad del siglo XIX, en este cambio van a jugar un papel decisivo los fenómenos sociales, políticos y económicos como son: la subida al poder de la burguesía y la crisis del Antiguo Régimen⁷². Durante estos años surgen nuevas necesidades que responden al gusto de la nueva clientela burguesa, que como nueva detentadora de poder impondrá sus preferencias y aspiraciones. A estos cambios y necesidades de la nueva sociedad urbana industrializada, intentarán dar respuesta las nuevas técnicas constructivas, los nuevos materiales –como el hierro y el hormigón armado- y nuevas tipologías arquitectónicas

⁷¹ *El Oriolano*, 2 de febrero de 1886.

⁷² CALVO SERRALLER, Francisco. *La imagen romántica de España: arte y arquitectura del siglo XIX*. Madrid: Alianza, 1995, p. 175.

van a cobrar importancia y se desarrollarán durante este periodo: hospitales, cárceles, mataderos, mercados o estaciones de ferrocarril.

Las estaciones se distribuyen en torno a dos espacios diferenciados: el destinado a los viajeros y el destinado a los trenes, vías y andenes; es en este último espacio, principalmente, donde la arquitectura de las estaciones recogen las innovaciones que proporcionaba la arquitectura del hierro. También las marquesinas de hierro en las fachadas para proteger a los pasajeros es algo típico de esta tipología arquitectónica.

La primera estación construida en Orihuela era prácticamente idéntica a la primera estación de Elche y, al igual que ésta, muy semejante a estaciones construidas por la *Compañía de Ferrocarriles Andaluces* en Martos, Luque, Cabra o Lucena. Una de las características es la estandarización de la arquitectura de las estaciones de una línea. Se establecían, como hemos visto en esta estación de Orihuela y en la de Elche, una categoría de estaciones según el tráfico de viajeros y mercancías diseñándose un modelo de estación para todas las de una categoría⁷³. La estación de Orihuela era un edificio de tres cuerpos, los laterales idénticos eran de una sola planta y el central presentaba planta baja y una altura. La planta baja de este cuerpo central se encontraba retranqueada y cubierta por una marquesina sostenida por dos columnillas.

El abastecimiento de agua para las locomotoras de vapor requería unas instalaciones específicas y apropiadas. En 1913 se procederá a la instalación en Orihuela, para asegurar mejor el servicio de alimentación de agua, un depósito de 30 m³ procedente de la estación de Benijófar.

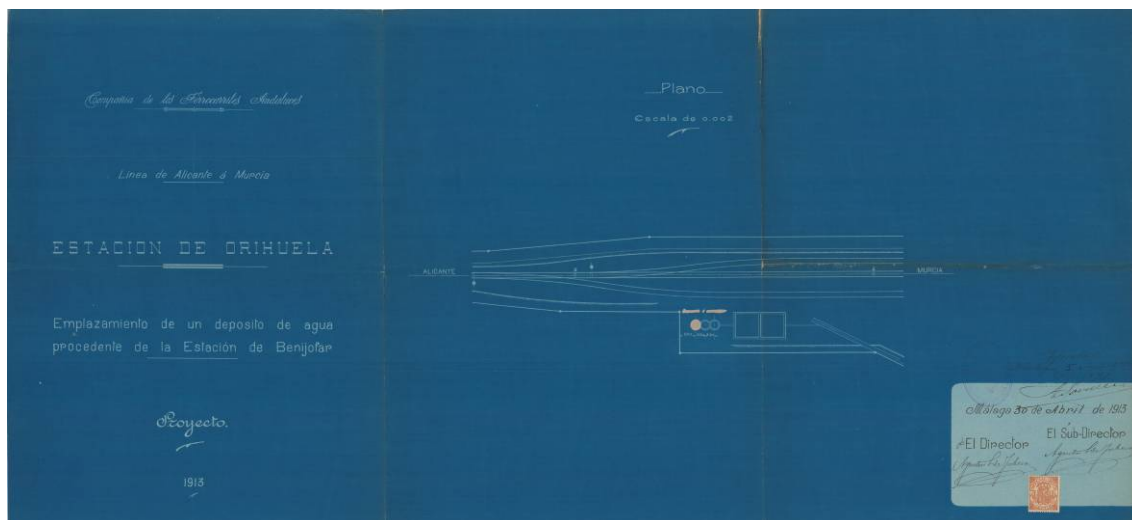


Fig. 4 Proyecto de emplazamiento en la estación de Orihuela de un depósito de agua procedente de la estación de Benijófar. AHF A_0077_033 (1913)

Unos años más tarde, en concreto en 1922, las obras se realizarán en el propio edificio de la Estación, ampliándose en dos habitaciones la vivienda del guarda-agujas, dejando para cuando la situación económica fuera más propicia la construcción de dicha vivienda independiente del edificio de viajeros.

⁷³ AGUILAR CIVERA, Inmaculada, 1995, p. 99.

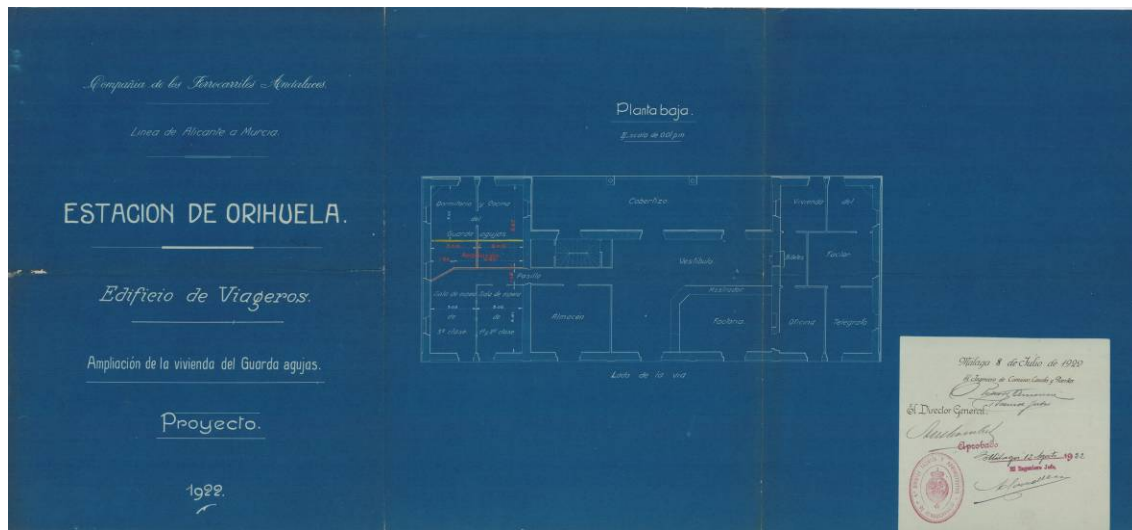


Fig. 5 Proyecto de ampliación de la vivienda del guarda-agujas. AHF A_0083_025 (1922)

Los balnearios

En el desarrollo de los balnearios como arquitectura para el ocio tuvo mucho que ver el auge de los medios de transporte y en particular la llegada del ferrocarril. La mejora de las comunicaciones permitió a la gente del interior desplazarse a las zonas litorales, produciéndose un aumento considerable de establecimientos balnearios, principalmente, a partir de 1860, primero en la capital de la provincia -como hemos visto el ferrocarril llegaba a Alicante en 1858- y algo más tarde en Torrevieja. El ferrocarril tuvo un papel importante, se encargaba de transportar a un gran número de viajeros que se trasladaban a Torrevieja a tomar los baños. Se pretendía proporcionar un acceso más rápido y fácil a estos establecimientos. La difusión de propaganda de los balnearios por medio de guías y de las memorias anuales desempeñaron un importante papel en su promoción.

Antes de que el tren llegase a Torrevieja la *Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante* presentaba un servicio especial para la temporada de los baños de mar. En el programa previsto para el año 1880 incluía el paso por la Estación de Balsicas, accediendo dicha Compañía a que los billetes a precio reducido para baños desde Madrid a Cartagena fuesen utilizables desde o para Balsicas, para que los bañistas pudiesen dirigirse a las playas de Torrevieja. Una vez que se ha construido el ramal a Torrevieja las compañías ferroviarias ofertarán a los ayuntamientos sus propuestas de precios⁷⁴ y horarios para la temporada de baños de mar. La *Compañía de Ferrocarriles Andaluces* ofertaba un servicio especial de viajeros en combinación con la *Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante* durante la temporada de baños que incluía una rebaja

⁷⁴ Los precios de un billete de ida y vuelta a Torrevieja en 1895 eran los siguientes: “Desde Murcia, en primera 10 pesetas 85 céntimos; en segunda 8’25; en tercera 5’40. Desde Orihuela, 7’15, 5’30 y 3’65 respectivamente. Desde Callosa, 5’70, 4’35 y 2’85. Desde Albaterra, 4’75, 3’55 y 2’40. Transporte gratis de 30 kilogramos de equipaje. Los billetes se expenden diariamente desde el 15 de julio al 15 de septiembre y serán válidos en la forma siguiente. El cupón de vuelta, cualquiera de los días, tren ordinario, desde el en (sic) que se expendió hasta el 30 de septiembre inclusive”. *El Orden*, 21 de julio de 1895.

de precios desde Murcia y Alicante a Torreveja y a las estaciones intermedias. Las compañías ferroviarias solicitaban al Ayuntamiento de Torreveja ciertos datos para poder incluir a la localidad en el servicio que efectuaban a los baños de mar. Los datos que se solicitaban y las respuestas a las mismas se recogen a continuación: el número de bañistas que acuden en la temporada es entre 15.000 y 20.000; proceden, principalmente, de Madrid, Toledo, Ciudad Real, Cuenca Albacete, Murcia y Alicante, aunque también acuden bastantes de Andalucía y Norte; los puntos desde donde se desea que se combinen la línea que explota la Compañía del Mediodía es desde Madrid a Torreveja y estaciones intermedias; los espectáculos y funciones durante la temporada de baños proporcionadas por el Ayuntamiento en unión con el comercio son: regatas, simulacros de naufragio y salvamento de náufragos, fuegos artificiales en el mar, iluminaciones, verbenas, bailes y fuegos artificiales en los paseos de la localidad, teatro, toros, partidas de pelota, compañías ecuestres, ferias y otras distracciones; en lo referente a las condiciones de hospedaje: *“la población goza de una clima fresco y agradable, sus calles son anchas y tiradas a cordel, las habitaciones son cómodas, ventiladas e higiénicas, se hallan establecidas 4 fondas en los sitios más pintorescos con esmerado servicio; 15 casas de huéspedes y gran número de habitaciones amuebladas con toda clase de servicio, las cuales se ceden por sus dueños a módicos precios, hay casino y 6 cafés en locales elegantes frente al mar con buen servicios; 6 vistosos establecimientos de baños colocados en los puntos más convenientes y adecuados de esta hermosa playa, los cuales tienen gran número de habitaciones con servicio de tinas y duchas para tomarlos calientes”*.

Conclusiones

Es el siglo XIX una época de grandes transformaciones, el cambio que supuso la aparición del ferrocarril –que se convirtió en el signo más importante del progreso- así como también el gran esfuerzo que se realizó durante la segunda mitad del siglo en la construcción de nuevos caminos y carreteras son ejemplo de ello. La entrada del XX se caracterizará por un crecimiento demográfico y urbanístico. En este crecimiento poblacional que se produjo en la Vega Baja tuvo especial relevancia la llegada del ferrocarril que trajo consigo el desarrollo de una agricultura destinada al comercio, gracias al ferrocarril se conseguía mayor rapidez y regularidad en los envíos. Para los balnearios marítimos, generadores de un nuevo paisaje litoral, la llegada del ferrocarril supuso un importante revulsivo. El ferrocarril llegaba a la Comarca en mayo de 1884 de la mano de la *Compañía de Ferrocarriles Andaluces*, después de un largo camino comenzado con el proyecto inicial de 1845 de José Arístides Ferrere, quien figura como peticionario de la proposición por parte de una compañía francesa a la que representa, para ejecutar un camino de hierro desde Figueras a Murcia. La llegada del ferrocarril a Orihuela remodelaba la ciudad al crearse una amplia avenida –proyectada por el arquitecto José Simón Guardiola y Picó- que unirá el centro urbano con la estación, facilitando el acceso y el ensanche de la población por su parte sur, que quedaba lejos del centro de la ciudad y de los caminos que conducían a los pueblos cercanos, y mejoraba el transporte de mercancías y pasajeros en la Vega Baja. Debido a la tardanza de su llegada se intentó que la Comarca contase con otros medios de transporte entre ellos el tranvía, y varios fueron los proyectos presentados desde 1871.

Bibliografía

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada. *Estaciones y ferrocarriles valencianos*. València: Consell Valencià de Cultura, 1995
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada; VIDAL OLIVARES, Javier (Coord.). *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana (1852-2002)*. València: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, 2002
- ALMAZÁN, José. *Memoria sobre el proyecto del ferrocarril de Albacete a Cartagena*. Murcia: Editora Regional de Murcia, 1993
- ARTOLA, Miguel. *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España, 1978
- COVES NAVARRO, José Vicente. *El ferrocarril en Elche (1845-1990)*. Elx: Ajuntament, 1993
- COVES NAVARRO, José Vicente. *1884-1984: Historia centenaria del F.C. Alicante-Murcia y ramal de Albaterra a Torreveja*. Alicante: [s.n.], 1984
- GINÉS PASTOR, Juan. *El ferrocarril Madrid-Alicante en el siglo XIX*. Alicante: Caja de Ahorros Provincial de Alicante, 1983
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio. *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913): un enfoque de nueva historia económica*. Madrid: Alianza Editorial, 1982
- LÓPEZ, Mercedes. *MZA Historia de sus estaciones*. Turner: Madrid, 1986
- TORIBIO GONZÁLEZ, Gema. *España y el ferrocarril: Fuentes de información* [en línea]. Universidad Complutense de Madrid. Servicio de Publicaciones. Disponible en: <http://eprints.ucm.es/7759/1/T29706.pdf> [Consulta: 15 marzo 2008]
- WAIS, Francisco. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1987. 2v.