



**LA CONSTRUCCIÓN DEL  
PATRIMONIO CULTURAL  
EN EL SIGLO XXI:  
DE LA TEORÍA A LA PRÁCTICA**

## *Colección Congresos UPV*

### *II Simposio de Patrimonio Cultural ICOMOS España*

Los contenidos de esta publicación han sido evaluados por el Comité Científico que en ella se relaciona y según el procedimiento que se recoge en

[http://ocs.editorial.upv.es/index.php/icomos\\_es/icomos2022/about/editorialPolicies](http://ocs.editorial.upv.es/index.php/icomos_es/icomos2022/about/editorialPolicies)

### Comité Editorial

Yolanda Hernández Navarro  
Pasquale de Dato  
Juan Antonio Mira Rico  
Aaron Jara Calabuig  
Juan Carlos Molina Gaitán  
Víctor Manuel López-Menchero Bendicho  
Camino Enríquez Traba  
Fernando Miguel García Martín  
José Antonio Zapata Parra  
César Abella Vázquez  
José Antonio Martínez López

### Editado por

Editorial Universitat Politècnica de València, 2020  
[www.lalibreria.upv.es](http://www.lalibreria.upv.es) / Ref.: 6280\_01\_01\_01

ISBN 978-84-1396-045-6

DOI: <https://doi.org/10.4995/icomos2022.2022.16854>



*II Simposio de Patrimonio Cultural ICOMOS España*

se distribuye bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Basada en una obra en [http://ocs.editorial.upv.es/index.php/icomos\\_es/icomos2022](http://ocs.editorial.upv.es/index.php/icomos_es/icomos2022)

## **PATRIMONIO POR ESTRATOS: ESPACIO SÉNECA, ALICANTE, 1888-2022**

### *HERITAGE BY STRATA: SÉNECA SPACE, ALICANTE, 1888-2022*

**Andrés Martínez-Medina<sup>a</sup> y Justo Oliva Meyer<sup>a</sup>**

<sup>a</sup> Universidad de Alicante, Campus de San Vicente del Raspeig, 03690, Alicante, [andresm.medina@ua.es](mailto:andresm.medina@ua.es); [justo.oliva@ua.es](mailto:justo.oliva@ua.es)

How to cite: Andrés Martínez-Medina y Justo Oliva Meyer. 2022. Patrimonio por estratos: Espacio Séneca, Alicante, 1888-2022. En libro de actas: II Simposio de Patrimonio Cultural ICOMOS España. Cartagena, 17 - 19 de noviembre de 2022. <https://doi.org/10.4995/icomos2022.2022.15420>

---

#### **Resumen**

*El patrimonio urbano y arquitectónico, cultural al fin, suele estar compuesto de múltiples capas: mientras la memoria olvida las desaparecidas, la historia las constata. Este es el caso de Plaza Séneca de Alicante con poco más de un siglo de existencia. Este lugar mantiene el ámbito físico de la plaza urbana prevista a finales del siglo XIX. Sin embargo, su actual configuración es el resultado de una superposición de intervenciones. Estas capas se pueden resumir en cinco fases. La primera sería una idea dibujada sobre el plano de la ciudad modificada por un anteproyecto de estación de autobuses (1888 y 1930). La segunda sería la ejecución en su subsuelo de un refugio antiaéreo que pronto se clausuraría (1938-1953). La tercera fue la construcción de la Estación Central de Autobuses y de cuatro bloques de viviendas sociales (1943-1949). La cuarta sería el abandono de esta vieja estación y la demolición de los edificios residenciales (2011-2014) que permitió considerar el primigenio uso de la plaza como jardín, reciclar la vieja Estación (Espacio Séneca) e incorporar los vestigios bélicos dando lugar a la quinta capa superpuesta (2013-2017). No obstante, la historia no termina ahí y este monumento se revela como un libro abierto al futuro. Este es el relato sintético de la consolidación de un singular patrimonio.*

**Palabras clave:** Patrimonio estratificado, arquitectura moderna, reciclaje y rehabilitación, Estación de Autobuses, Félix de Azúa Gruart.

---

#### **Abstract**

*The urban and architectural heritage, cultural after all, is usually made up of multiple layers: while memory forgets the disappeared ones, history confirms them. This is the case of Plaza Séneca in Alicante, which has been in existence for just over a century. This place maintains the physical environment of the urban square at the end of the 19th century. However, its current configuration is the result of overlapping interventions. These layers can be summarized in five phases. The first would be an idea drawn on the city plan modified by a preliminary project for a bus station (1888 and 1930). The second would be the execution in its basement of an anti-aircraft shelter that would soon be closed (1938-1953). The third was the construction of the Central Bus Station and four social housing blocks (1943-1949). The fourth would be the abandonment of this old station and the demolition of the residential buildings (2011-2014), which made it possible to consider the original use of the square as a garden, recycle the old station (Espacio Séneca) and incorporate the war vestiges, giving rise to the fifth overlay (2013-2017). However, the story does not end there and this monument is revealed as an open book to the future. This is the synthetic account of the consolidation of a unique heritage.*

**Keywords:** Stratified heritage, modern architecture, recycling and rehabilitation, Bus Station, Félix de Azúa Gruart.



## 1. Introducción: el patrimonio como proceso estratificado

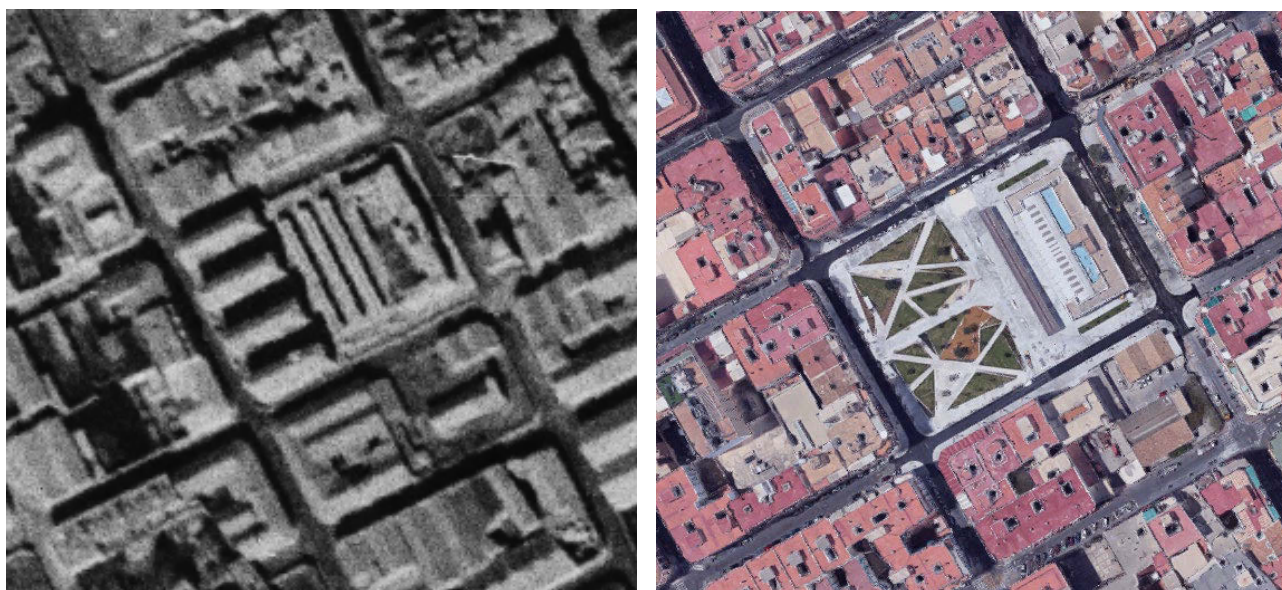
El patrimonio urbano y arquitectónico, cultural al fin, suele estar compuesto de múltiples capas: “el monumento presenta sus estratificaciones, como la corteza terrestre” (Boito 1891: 22). Algunas de estas capas son materiales y visibles, otras lo son inmateriales y, a veces, invisibles. Mientras la memoria olvida las capas desaparecidas, la historia las constata. Este es el caso de la plaza de Séneca de Alicante que, con menos de siglo y medio de existencia, puede leerse como un proceso de acumulación de estratos en el tiempo. Este lugar mantiene el ámbito físico de la plaza del planeamiento que le dio origen a finales del XIX (Fig. 1). Sin embargo, su configuración es el resultado de una superposición de intervenciones, algunas de las cuales ya no existen, otras subsisten enterradas y alguna se ha hecho emerger como un descubrimiento. Estas capas se pueden resumir en cinco. La primera sería una plaza dibujada sobre el plano de ensanche de la ciudad sobre la que, después, se trazaría un anteproyecto de estación de autobuses. La segunda sería la ejecución en su subsuelo de un refugio antiaéreo que pronto se clausuraría. La tercera fue la construcción de la Estación Central de Autobuses y de cuatro bloques de viviendas sociales. La cuarta sería el abandono de esta estación y la demolición de los edificios residenciales. La quinta capa fue recuperar, en parte, el primigenio uso de la plaza como jardín, la rehabilitación de la vieja como el Espacio Séneca y la apertura del refugio. No obstante, la historia no concluye ahí y este monumento se revela como un libro abierto al que seguir añadiendo páginas. Este es el relato sintético de la consolidación de un singular patrimonio.

## 2. Espacio, tiempo y arquitecturas de la plaza Séneca

Las cosas raramente son lo que parecen. Conocer su intrahistoria permite desmenuzar la complejidad de los procesos urbanos y edilicios, necesariamente culturales. Un repaso a la génesis de la plaza Séneca nos ayuda a entender su realidad y las conexiones entre ciudad, arquitectura y sociedad tejidas en cada momento hasta alcanzar el presente en el que se toma partido al heredar el pasado y sopesar las actuales necesidades. Este recorrido nos lleva desde el planeamiento decimonónico hasta el reciclaje de la vieja Estación para el nuevo Espacio Séneca, un proceso acumulativo de estratos.

### 2.1. Primeros estratos: una plaza planeada, una estación dibujada y un refugio antiaéreo, 1888-1930-1938

Alicante resolvió mediante un concurso público la extensión de la ciudad en 1888 (Giménez, Giner & Varela 1985: 13-24); a este certamen se presentaron los arquitectos José Guardiola Picó y José González Altés. La solución definitiva elevada al Ministerio de Fomento sería una simbiosis de ambos planes de Ensanche, la cual se estructuraba sobre dos grandes avenidas que se cruzaban ortogonalmente en una gran plaza circular arropando la ciudad histórica en uno de sus



**Fig. 1** Fotografías aéreas de la Plaza Séneca: (izq.) vuelo de 1956 con la Estación y los cuatro bloques sociales, y (dcha.) Maps de 2022 con la plaza-jardín en el lugar de los bloques y parte de los andenes y la estación rehabilitada como Espacio Séneca. Vuelo americano de 1956 y actual Maps de 2022

cuadrantes. En el sector contiguo (a poniente), cercano al puerto, liberaba de edificación una de las manzanas para destinarla a plaza ajardinada: un rectángulo de proporciones 3:2 y 9.000m<sup>2</sup> de superficie (aprox. 112x81m). Este sector fue consolidándose lentamente durante el primer cuarto del siglo XX con inmuebles residenciales y naves almacén, ya que la gestión del plan de Ensanche no era ágil. En 1930 se dibujaría la primera estación de autobuses por Esteban de la Mora y su equipo (Esteban, Sedano & Tejero 1930), con orientación norte-sur y ocupando solo la parte central de dicha manzana, que se publicaría en 1931 en la revista *A.C.*, el órgano de difusión de la vanguardia del Gatepac. Este proyecto se sincronizaba con otros similares de esa década en Madrid, Valencia, Sevilla, Pamplona y Burgos (Martínez 1998).

Sin embargo, la primera obra que ocuparía parte de esta plaza sería subterránea: un refugio frente a los bombardeos de la aviación italiana. Construido en plena guerra civil, en 1937, consta de un túnel excavado en el subsuelo (ubicado en la esquina noroeste, a unos 6m de profundidad) en forma de pasaje (aprox. 60x7m) distribuido con un pasillo central y habitáculos a ambos lados cuyas paredes hacen de contrafuertes y cuenta con techo de hormigón, con entrada y salida por escaleras de un tramo en los extremos de esta galería enterrada con capacidad para unas 1.200 personas (Rosser & Soriano 2018). Entre los grafitis de época de su interior se puede leer: “Respetar el refugio en bien de todos” o “Ceder los asientos a los niños y ancianos”. Terminado el conflicto, el nuevo régimen lo mantuvo en reserva en el Plan de Refugios de 1953, terminándose por cerrar sus accesos y pasando al olvido como tantos otros de la ciudad. Es sorprendente que ninguna de estas capas dibujadas (la plaza del Ensanche) o enterradas en la plaza (refugio frente a incursiones aéreas) fuese visible, a pesar de prefigurar su futuro.

## 2.2. La Estación Central de Autobuses, 1943-1949

La elección de la plaza de Séneca en la posguerra española para erigir la Estación Central de Autobuses no fue casual. Se trataba de un solar, en palabras de su autor, con “situación céntrica, facilidad de accesos, superficie suficiente [y] asequible por su precio” (Azúa 1943), próximo a dos estaciones término de trenes y en medio de una retícula de calles anchas y perpendiculares pensada para la circulación rodada. El proyecto, que tendría su recorrido con la exploración previa de diversas soluciones (Martínez 1998), quedó resuelto en 1943-1944 (Fig. 2) por el arquitecto municipal Félix de Azúa Gruart (1916-1985), y las obras concluyeron en 1947. La Estación y sus andenes ocupaba dos tercios de la manzana y el resto se destinaba a 56 viviendas sociales (dispuestas en 4 bloques de 4 plantas con 4 viviendas por planta) en lo que sería la primera experiencia de urbanismo funcionalista de prismas exentos e higiénicos, sin patios de luces. Que este equipamiento se diseñara y construyera en plena autarquía —las calles del entorno recibieron el nombre de las potencias del Eje: Italia, Portugal y Alemania— revelaba su importancia para la vertebración de la geografía provincial en sus comunicaciones con la capital y así lo señalaba el arquitecto en la memoria del proyecto (Azúa 1943).

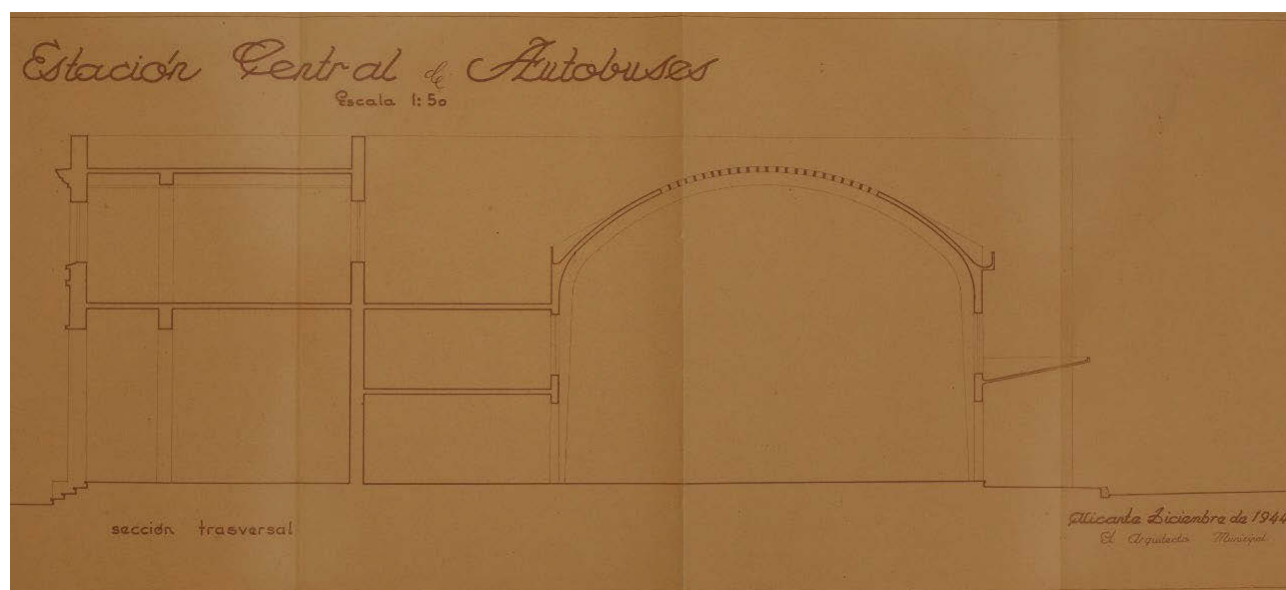


Fig. 2 Plano de la sección definitiva de la Estación Central de Autobuses de 1944, Félix de Azúa Gruart, arquitecto municipal.

Archivo Histórico Municipal de Alicante

La Estación Central obedecía a planteamientos funcionalistas por la separación de circulaciones (Varela 1980) y su diseño emparenta con la tipología de las estaciones ferroviarias pasantes (organizadas con un inmueble representativo para los viajeros y un hangar industrial para los trenes en su parte posterior), al repetir este esquema de volúmenes y usos. En el lado este se levanta el volumen cerrado del edificio principal para usuarios y servicios, y en el lado oeste (ocupando la zona central de la manzana) se despliegan los cuatro viales para unos 16 autobuses y sus respectivos andenes que contaban con marquesinas en T de protección en voladizo. El prisma principal aloja un espacioso vestíbulo central (de más de 500m<sup>2</sup>, de aprox. 49x11m en planta) en torno al cual se desarrolla todo el programa de atención a los viajeros: pequeños locales (con altillos) para las taquillas de las compañías de las líneas y otros servicios en planta baja (bar, correos, estanco...), además de un restaurante y una hospedería con 15 habitaciones en el piso superior (clausurados antes que la propia Estación). Los pasajeros alcanzaban los autobuses mediante un paso subterráneo, perpendicular a las calles, que comunicaba el *hall* central con los andenes aislados en medio de las calles (Fig. 7). Este sistema que deslindaba el tráfico rodado del peatonal es una característica que distinguía esta Estación y la vinculaba con las corrientes de la arquitectura moderna europea de entreguerras, a pesar de que el edificio acuse una envolvente discretamente clasicista en su exterior con “un aplacado de piedra caliza gris en fachada formando un orden de sencillos pilares interrumpido en el centro por tres arcos” (Azúa 1943). Sin ninguna duda, el vestíbulo central, las marquesinas en vuelo y los pasos subterráneos están inspirados en la arquitectura de las infraestructuras para el transporte de viajero acometidas por la Italia del Duce que tanta admiración causaba en la España nacionalsocialista (Martínez 1998), baste recordar estos mismos elementos en la estación de Santa Maria Novella en Florencia, obra de G. Michelucci una década antes.

El vestíbulo definitivo, dibujado en diciembre de 1944 (Fig. 2), es el espacio más singular de la Estación. Su interior abovedado (que sigue la directriz de un arco carpanel), dispuesto transversalmente al eje de acceso y paralelo a los propios andenes, hace que este gran vacío se convierta en el núcleo protagonista del edificio. La gran sala (de unos 8m de altura, constituida por una serie de pórticos con vigas carpanel de hormigón armado, entre las que se apoyan losas también de hormigón atravesadas por pequeños cilindros de vidrio que permiten el paso de la luz solar hasta dentro) pasa por ser la única plaza cubierta que se construyó en la ciudad durante la dictadura y seguramente sea el espacio público más moderno del mismo periodo al aunar diafanidad, luminosidad, sinceridad estructural e innovación técnica; un espacio primigenio, muy difícil de encontrar con esta contundencia durante la posguerra en toda España. Conviene recordar que es la primera dotación que se construye en la ciudad íntegramente con hormigón armado. Los grandes murales que acotan este vestíbulo (Fig. 3), pintados por Gastón Castelló entre 1947 y 1949 (Castells 2002), suponen un homenaje a las gentes de la provincia y a la ciudad como capital. El mural norte describe la variada producción artesanal de las tierras alicantinas, rodeando un mapa de la provincia donde se trazan las carreteras y se señalan los pueblos accesibles en autocar: una banderola lo indica. El mural sur esboza la vocación de Alicante como capital y como destino turístico: sobre un plano de la ciudad (probablemente facilitado por el arquitecto), el pintor destaca en perspectiva tanto los paseos, las grandes vías, las sedes administrativas y los monumentos históricos (magnificando algunos de ellos), a la vez que anticipa nuevos equipamientos como el instituto de Enseñanza Media y el sanatorio de la Virgen del Perpetuo Socorro); en la parte inferior se despliega



Fig. 3 Fotografías de los murales norte (izq.) y sur (dcha.) de la Estación Central de Autobuses, 1947-1949, Gastón Castelló. ca. 1999



un emblema que reza: “Bienvenido seas viajero. Alicante te ofrece sosiego y luz radiante”, dirigido a locales y turistas. Ambos frescos entroncan con una tradición en auge en las décadas de los 20 a los 50: la de los grandes murales del denominado ‘realismo socialista’ protagonizado por el pueblo trabajador, acompañado de ingenios técnicos y útiles populares que decoraron sedes institucionales en las naciones con regímenes totalitarios, y que también practicaron pintores mejicanos como D. Rivera y J. Orozco. Puede que estos dos lienzos de Gastón Castelló ayudasen en la decisión de conservar el edificio de viajeros y uno de los voladizos de los andenes cuando la Estación dejó de funcionar como tal.

### 2.3. Una década de transformaciones: de la vieja Estación a la nueva plaza Séneca, 2008-2018

Coincidiendo con el nuevo siglo y la década de expansión económica y urbana, la Estación Central acusó aún más las ya conocidas deficiencias de accesibilidad rodada, capacidad de autobuses y servicios a los usuarios, por lo que se pensó su traslado a un nodo de transporte de viajeros; cuando esto sucediera, habría que encontrar un nuevo rol público para el viejo inmueble. Además, en el horizonte flotaba la aspiración vecinal de destinar la manzana a la plaza que nunca pudo ser y que estaba en el origen. Con estos fines, el Ayuntamiento convocó en 2008 un concurso de ideas sobre la ‘manzana’ Séneca con una serie de premisas: derribo de los bloques residenciales, obligada inclusión de un aparcamiento subterráneo (que significaba la desaparición de las tres marquesinas y del refugio antiaéreo), creación de una plaza ajardinada y ampliación de sus límites e, incluso, la alternativa de la incomprensible supresión de la vieja Estación mientras se estaba redactando su ficha de catalogación. El concurso, fallado en 2009, lo ganó el equipo de José Santatecla Fayos con un proyecto sugerente, pero que solo conservaba parcialmente la estación (Fig. 4), manteniendo su gran vestíbulo como un umbráculo abierto a la plaza conformada por los antiguos andenes, que se demolían para incorporar el garaje inferior requerido (Santatecla 2008). Quizás por el sombrío panorama abierto por la crisis financiera, el proyecto fue desestimado.

Ahora la ciudad disponía de un amplio espacio abierto con una obra de arquitectura singular ocupando un lateral y muchas posibilidades, incrementadas en 2011 con el traslado del servicio de autobuses a un nuevo emplazamiento, quedando el edificio de la vieja Estación y sus pérgolas sin uso. Por entonces, el Ayuntamiento rechazaba la idea de rentabilizar el subsuelo y decidió demoler ese mismo año los cuatro prismas de viviendas sociales (con graves deterioros estructurales) para acometer el ajardinamiento de la plaza con un proyecto de sus propios servicios técnicos (Carmen Pérez Molpeceres y Miriam Jareño García, arquitectas) que se abriría en 2014; el diseño de esta plaza reinterpretó el concepto del parterre con una geometría triangular algo radical en sus vértices y esquinas (Fig. 1), trazando una serie de senderos que atraviesan en diagonal la plaza-jardín, poblada con todo tipo de plantas aromáticas, arbustos y árboles que ejercen de contrapunto a la alameda de jacarandas del otro lado de la Estación; la nueva plaza ajardinada justificó el innecesario derribo de dos de



Fig. 4 Perspectiva desde el *hall* abierto del proyecto ganador del concurso de 2008 de la Plaza Séneca. J. Santatecla Fayos (2008)

las tres pérgolas de los andenes (mutilando la vieja Estación), que podrían haberse mantenido variando mínimamente el jardín aportando sombra a la plaza, y descubrió las dos bocas de entrada al refugio antiaéreo olvidado en el subsuelo. Paralelamente, en 2013, se encargó al tándem Isaac Peral Codina y Luis Carreira el proyecto de rehabilitación de la vieja infraestructura (y de la pérgola protegida en el Catálogo de Bienes Protegidos) para su destino como mercado *gourmet*, modelo con notable éxito en otras latitudes; reutilización que los autores prefieren llamar “reciclaje” (Peral & Carrera 2013). No obstante, la falta de ofertas exigió un reajuste en el diseño a fin de que los históricos espacios sirvieran a múltiples actividades culturales, artísticas y comerciales (Fig. 5). La intervención se prolongó hasta 2016, estando al frente José Luis Campos Rosique y Miriam Jareño; en el ínterin se recuperó el citado refugio, permitiendo su visita incorporándolo a la memoria histórica de la guerra civil y de cuyo acondicionamiento se hizo cargo Á.L. Rocamora Ruiz.

Pero, de todas las actuaciones llevadas a cabo en la nueva plaza Séneca conviene comentar la pulcra rehabilitación del volumen de la vieja Estación Central de Autobuses porque, bajo un envoltorio historicista, se escondía uno de los espacios más representativos de la modernidad que, ahora, sería restaurado más allá de su forma primigenia. De hecho, el generoso y amplio vestíbulo fue llevado a un inexistente estado inicial al sumar al diáfano hangar central, el espacio de las taquillas y sus oficinas en entreplanta que fueron suprimidas, expandiendo aún más el *hall* (Fig. 6) que, blanqueado y atravesado por los soportes de los pórticos de perfil inclinado, parece aproximarse más a los axiomas modernos de la planta libre y

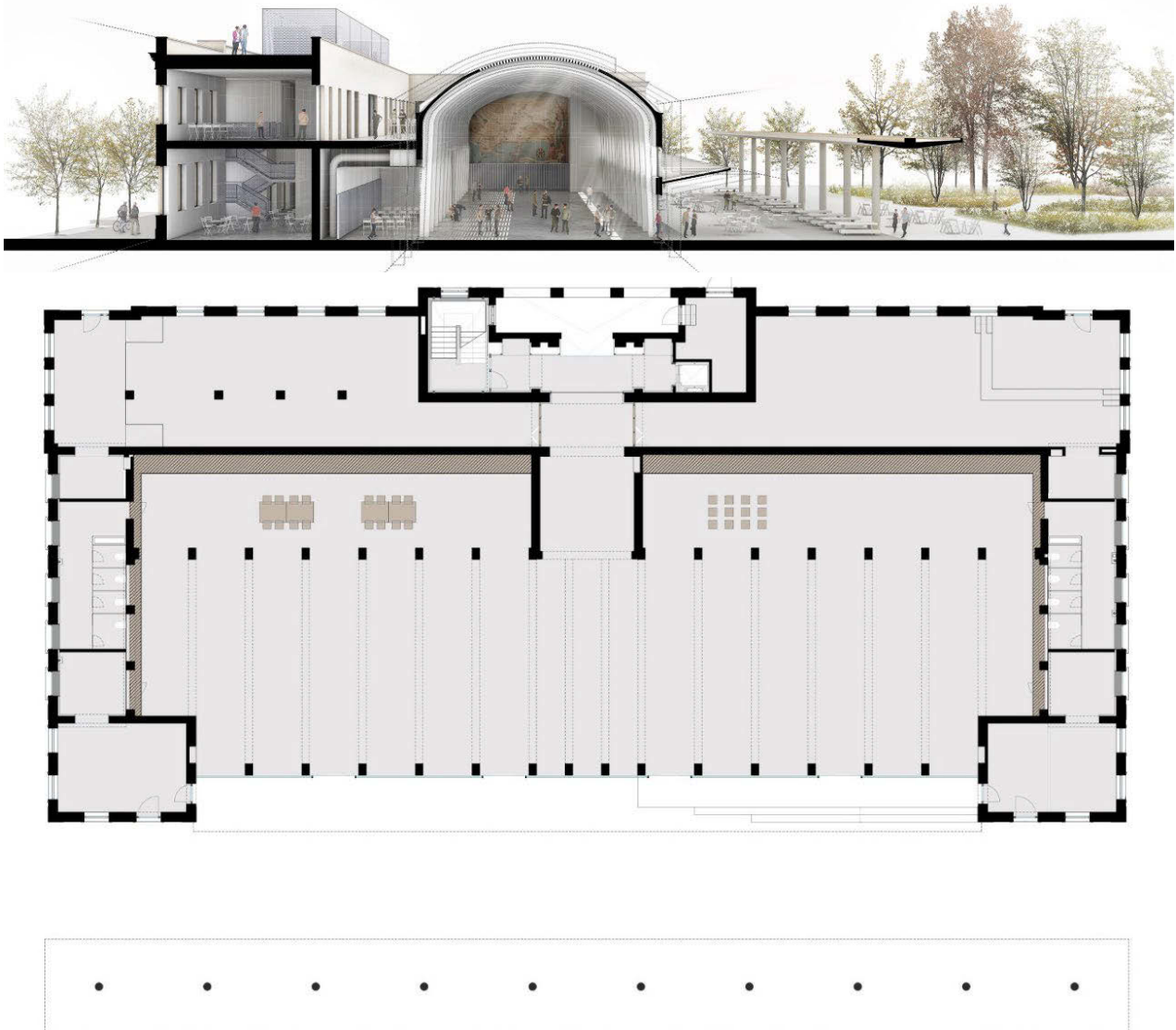


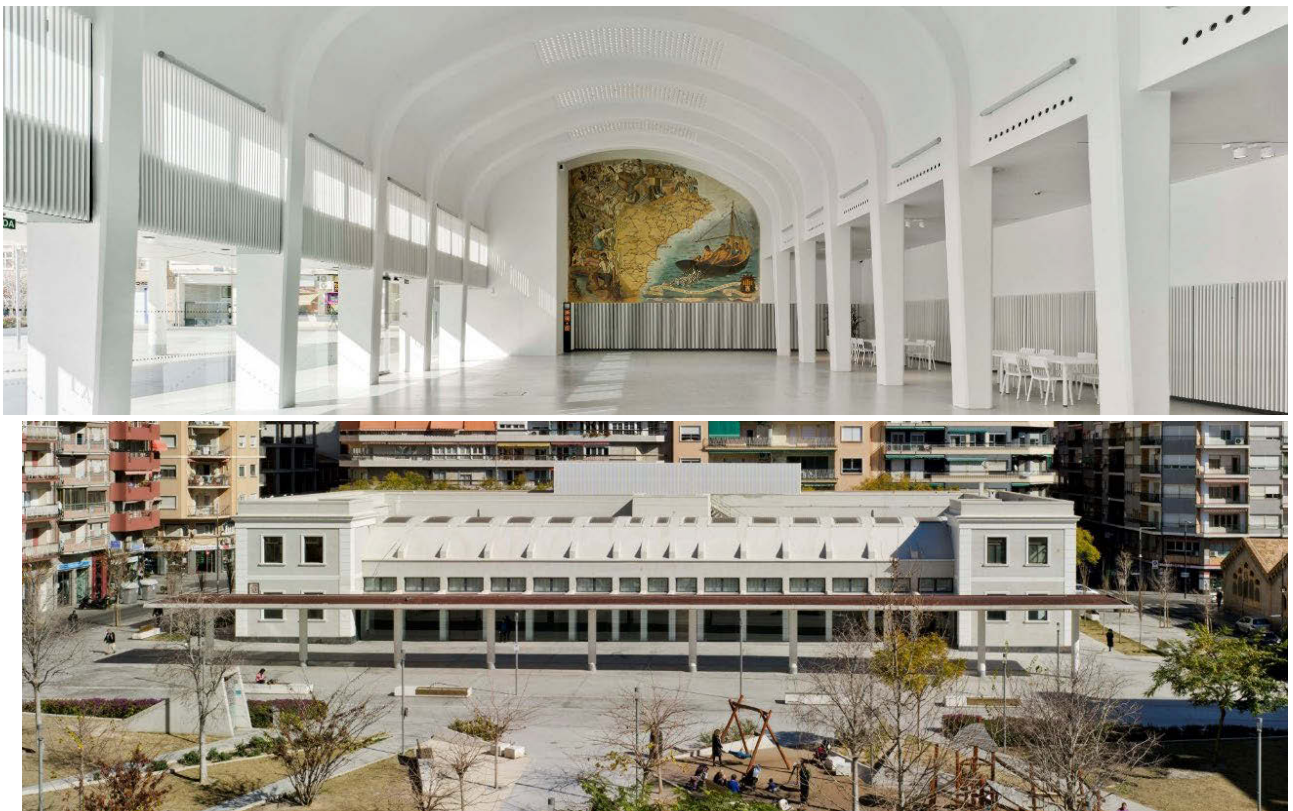
Fig. 5 Planta y sección transversal del proyecto de reciclaje de la vieja Estación, 2013. I. Peral y L. Carreira (2013)



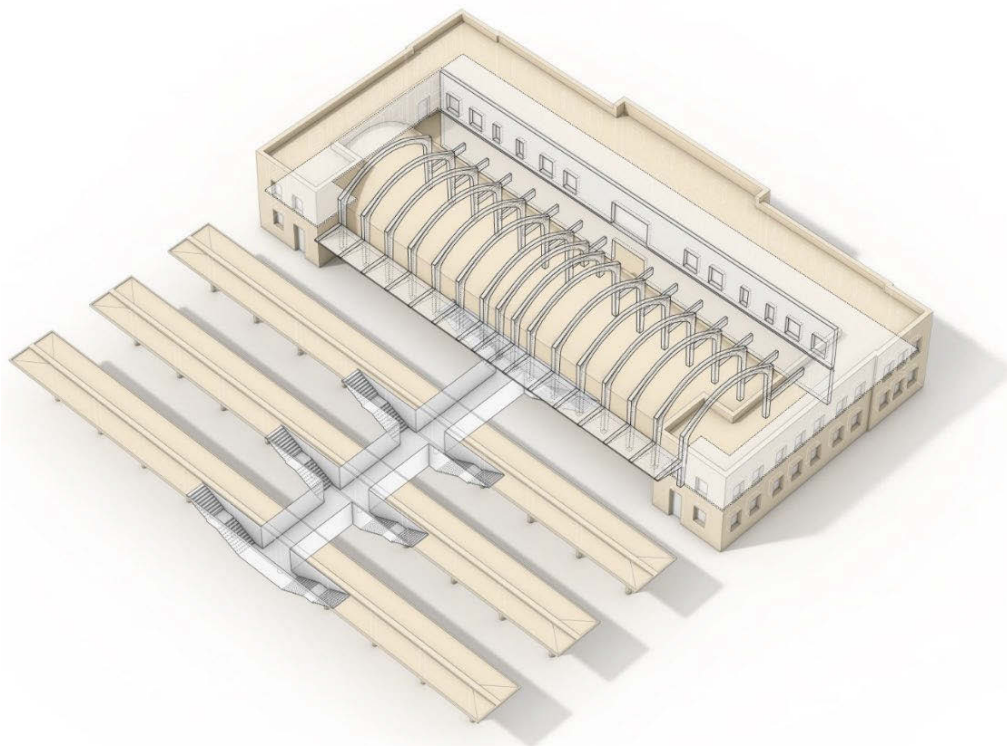
que, tras la actuación, se extiende con acierto hacia la pérgola y la plaza al haber mutado el antiguo muro por una pared de vidrio. Así pues, se ha configurado un lugar aún más moderno que aquel de posguerra proyectado en muy adversas condiciones materiales para planteamientos de vanguardia. La vieja Estación de Autobuses está siendo ocupada por un uso expositivo con una colmatada agenda de eventos desde 2021 y que gestiona el Ayuntamiento. También ha cambiado de nombre y se denomina ‘Espacio Séneca’ en correspondencia con la plaza donde se ubica. Sin embargo, cabe reflexionar si no habría sido más sensible mantener las viejas oficinas de venta y haber pensado para este contenedor un uso más cercano y cotidiano (como pequeño centro comercial al servicio de la plaza) en lugar de en el recurrente destino cultural.

### 3. Conclusiones: el proceso abierto en 2022 de un patrimonio reciclado

Hasta aquí el sucinto relato de la superposición de estratos acaecidos en la Plaza y el Espacio Séneca resultado del reciclaje de la vieja Estación Central de Autobuses, un patrimonio urbano y arquitectónico algo estigmatizado por la envolvente historicista (Fig. 6) de la época en que se erigió. Sin embargo, la pérdida del uso como nudo de transportes no supuso su derribo, sino la excusa para su reutilización y mejor vida en un proceso de implementación de funciones necesarias para la ciudad, en tanto que espacio libre ajardinado y de metamorfosis del viejo inmueble en un nuevo contenedor cultural (en la misma línea en que se reconvirtió la estación ferroviaria de Benalúa —inaugurada en 1888— para Casa Mediterráneo, 2010-2013). No obstante, al final del discurso anunciamos que restan estratos enterrados pendientes de habilitar e incorporar al Espacio Séneca: se trata del túnel subterráneo que permitía a los viajeros alcanzar los andenes desde el vestíbulo sin cruzar las vías rodadas y viceversa (Fig. 7), el cual permanece clausurado desde los años 70 debido a la decadencia en su uso como pasaje, y que bien podría conectarse con el refugio. De hecho, está redactado en 2021 por el estudio Crystalzoo el proyecto de su acondicionamiento como sala de exposiciones y la suma de una nueva pérgola — que cuestiona el derribo de las originales— que reinterpreta en clave contemporánea la que aún permanece en pie. De nuevo viene a la mente el pensamiento de Camilo Boito que consideraba los monumentos como libros abiertos a los que se les podía seguir añadiendo páginas de vida. Nuevos estratos esperan emerger pues.



**Fig. 6** Fotografías (aprox. 2026) del *hall* del Espacio Séneca (vieja Estación de Autobuses) y del volumen exterior con la pérgola original conservada delante y, en primer plano, el nuevo jardín de la plaza Séneca recién plantado. Fotos de David Frutos (ca. 2016)



**Fig. 7 Axonometría de la vieja Estación Central de Autobuses de F. de Azúa Gruart en su estado original y previo a la intervención con cuatro vías rodadas, tres pérgolas y paso subterráneo desde el hall; este último pendiente de acondicionar como sala de exposiciones según proyecto de Crystalzoo en 2021. Isaac Peral y Luis Carreira (2013)**

## Agradecimientos

A los y las profesionales: I. Peral, J.L. Rosique, J. Santatecla y Á.L. Rocamora y S. Llorens por su ayuda con los planos.

## Referencias

- Azúa Gruart, F. de (1943). Proyecto de Estación Central de Autobuses. Alicante: Archivo Municipal.
- Boito, C. (1893). *Questioni Pratiche de Belle Arti*. Milano, Italia: Ulrico Hoepli.
- Castells González, R.M. (com.) (2002). *Gastón Castelló, 100 años*. Alicante: Patronato de Cultura del Ayto.de Alicante.
- Esteban de la Mora, S.; Sedano, F. & Tejero, G. (1930). Estaciones de Autobuses para Valencia y Alicante. *A.C.*, 3, 27-28
- Giménez García, E.; Giner Álvarez, J. & Varela Botella, S. (1985). *Sobre la ciudad dibujada de Alicante: del plano geométrico al plan general de 1970*. Alicante: Delegación de Alicante del COA de Valencia.
- Martínez-Medina, A. (1998). *La arquitectura de la ciudad de Alicante: 1923-1943. La aventura de la modernidad*. Alicante: Instituto de Cultura Gil Albert y Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante.
- Peral Codina, I. & Carreira, L. (2013). Proyecto de intervención de la Antigua Estación de Autobuses. Alicante: Archivo Autor; <http://www.isaacperalarquitectos.es/proyectos/dotacional/antigua-estacion-de-autobuses>
- Rosser Limiñana, P. & Soriano, R. (coords.) (2018). *Alicante en Guerra (vol. II)*. Alicante: Ayuntamiento de Alicante.
- Santatecla Fayos, J. (2008). Proyecto del concurso de la Estación de Autobuses y Plaza Séneca. Valencia: Archivo Autor.
- Varela Botella, S. (1980). *Guía de Arquitectura de Alacant (tomo II)*. Alicante: Colegio de Arquitectos de Alicante.