

Juan Carlos Márquez Villora,
Rosario Navalón-García y
J. Leonardo Soler Milla
(editores científicos)

Comercio y comunicaciones en el corredor del Vinalopó

Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó



Elda (Alicante)

**Comercio y comunicaciones
en el corredor del Vinalopó**

Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó

Juan Carlos Márquez Villora,
Rosario Navalón-García y
J. Leonardo Soler Milla
(editores científicos)

Comercio y comunicaciones en el corredor del Vinalopó

Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó

15, 16 y 17 de noviembre de 2019
Elda (Alicante)



Patrimonio y
Memoria Histórica
Ayuntamiento de Elda



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante



MOSAICO
ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL

CEL
Centre d'Estudis Locals del Vinalopó

ORGANIZA

Ayuntamiento de Elda (Concejalía de Patrimonio Histórico)

COLABORAN

Sede Universitaria de Elda (Universidad de Alicante)

Museo del Calzado de Elda

Asociación Mosaico. Amigos del Patrimonio Histórico y Cultural de Elda

Centre d'Estudis Locals del Vinalopó

EDICIÓN CIENTÍFICA Y COORDINACIÓN

Juan Carlos Márquez Villora, Rosario Navalón-García y J. Leonardo Soler Milla

COMITÉ CIENTÍFICO

José Vicente Cabezuelo Pliego (Universidad de Alicante)

Gabino Ponce Herrero (Universidad de Alicante)

José Antonio López Mira (Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte)

Juan Antonio Barrio Barrio (Universidad de Alicante)

Rosario Navalón-García (Universidad de Alicante)

© los autores, 2021

© de esta edición: Ayuntamiento de Elda

ISBN: 978-84-87962-30-1

Depósito legal: A 547-2021

Fotografía de la cubierta (colección Ernesto Navarro Alba-Vicente Rico Pérez): Panorámica de Elda, tomada junto a la vía del tren, fechada probablemente entre 1920-1925. En primera instancia, se aprecia circulando una locomotora MZA serie 1001/1030-RENFE serie 040-2441/040-2468 del fabricante alemán Henschel, construida entre 1911 y 1913. Agradecemos a Fernando Cánovas Santos, Maquinista Jefe de Tren de RENFE, la identificación de la máquina.

Imagen de la contracubierta: Túnel de Elda. Detalle del grabado en blanco y negro titulado «Inauguración del camino de hierro de Alicante a Madrid», aparecido en la revista *L'illustration, Journal Universel*, página 377, con el siguiente pie: *Souterrain de Elda, 3^e Station après Alicante*. Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Jean Laurent, fotógrafo; Adolphe Rouargue, dibujante, 1858).

Diseño y maquetación: Marten Kwinkelenberg

Impresión y encuadernación: Quinta Impresión, S. L.

El Ayuntamiento de Elda no se hace responsable de las opiniones expresadas por los autores de las contribuciones contenidas en esta publicación

Índice

Presentación	11
<i>Juan Carlos Márquez Villora, Rosario Navalón-García y J. Leonardo Soler Milla</i>	
La relación entre infraestructuras de transporte y desarrollo socioeconómico en el Vinalopó: pasado y futuro	23
<i>Armando Ortuño Padilla y Jairo Casares Blanco</i>	
La consolidación del valle del Vinalopó como corredor de comunicaciones: la implantación de la línea ferroviaria Madrid-Alicante	39
<i>Olga Grao-Gil</i>	
La arquitectura de las estaciones de ferrocarril de la línea Almansa-Alicante en los municipios del Medio y Alto Vinalopó	65
<i>Miguel Valero Mateu</i>	
Economía y dinámica comercial romana en el territorio de <i>Ilici</i> (siglos III a.C.-V d.C.)	87
<i>Jaime Molina Vidal</i>	

Aproximación a la historia de un enclave portuario. El caso de Santa Pola (Alicante) desde la Antigüedad a la Alta Edad Media	115
<i>Juan Francisco Álvarez Tortosa, Raquel Bujalance Silva y Daniel Mateo Corredor</i>	
Del campo a la tienda, el mercado y el puerto en la Baja Edad Media. Los procesos de comercialización en el Vinalopó y el sur del reino de Valencia	143
<i>Carlos Crespo Amat y J. Leonardo Soler Milla</i>	
Comerciantes y vitivinicultores franceses en Sax en la segunda mitad del siglo XIX: los Gaubert y los Ribeill	163
<i>Vicente Vázquez Hernández y Alberto Ochoa García</i>	
El vino de Villena y su comercialización (1854-1907)	185
<i>Jesús García Guardiola</i>	
Antonio Pérez Sirvent (Elda, 1864-1919). Influencia norteamericana en la industrialización y comercialización del calzado en España	199
<i>Miguel Ángel Guill Ortega</i>	
Vicisitudes del puente del Baño en Aspe: un enlace crucial en las comunicaciones del Medio Vinalopó.....	225
<i>Gonzalo Martínez Español</i>	
De Mercado medieval a Fiestas del Medioevo (Villena, Alicante)	255
<i>Samuel Martínez Martínez y Rosario Navalón-García</i>	

La consolidación del valle del Vinalopó como corredor de comunicaciones: la implantación de la línea ferroviaria Madrid-Alicante

Olga Grao-Gil

Universidad de Alicante. Departamento de Edificación y Urbanismo

Resumen

A lo largo del siglo XIX, el establecimiento de las líneas ferroviarias en toda Europa se convirtió en paradigma de la modernidad y evidencia del progreso. El valle del Vinalopó, histórico corredor de comunicaciones, fue el elegido para el trazado del tramo final de la línea férrea, inaugurada en 1858, que uniría por vez primera la capital española con un puerto de mar, Alicante.

El objetivo del presente estudio es el análisis del proceso, así como la valoración de la repercusión que la instalación del ferrocarril tuvo en las comarcas del Vinalopó implicadas. La mejora en las comunicaciones, el inicio de la fluidez en las relaciones socioeconómicas, la ampliación de su área de influencia, el establecimiento de las bases para la creación de un tejido industrial consolidado o la apertura de la costa a los habitantes del interior son importantes consecuencias, directas o indirectas, de la implementación de la línea ferroviaria, que merecen ser consideradas.

El interés de la investigación radica en que las conclusiones finales extraídas podrían ser extrapolables a otras áreas de influencia de redes ferroviarias coetáneas de similares características.

Palabras clave: valle Vinalopó, ferrocarril, línea férrea, MZA, Alicante, Madrid, corredor, comunicaciones.

1. Introducción

La aparición del ferrocarril en Europa a principios del siglo XIX supuso una revolución, no solo en el sistema de transportes, sino en todos los ámbitos de la vida. A España, aunque con cierto retraso, también llegaría la fiebre por la máquina de vapor. Con la inauguración en 1848 de la primera vía férrea en la península ibérica, entre las ciudades de Barcelona y Mataró, el proceso de extensión de las comunicaciones por ferrocarril no había hecho más que comenzar. Apenas una década después quedaba inaugurada la primera línea ferroviaria que conectaba la capital, Madrid, con un puerto de mar, concretamente con Alicante.

El último tramo de la línea, que debía unir Almansa con la costa, se decidió que discurriera por el valle del río Vinalopó hasta llegar a la ciudad de Alicante. El motivo de tal elección, frente a otras poblaciones litorales como Valencia o Cartagena, no solo se debió a la menor longitud del trayecto, sino también a la suave orografía del terreno y a la práctica ausencia de importantes accidentes geográficos que salvar, y es que no hay que pasar por alto la condición de corredor histórico de comunicaciones que caracteriza al curso del Vinalopó.

La implantación de la línea férrea no solo aportó un amplio legado patrimonial en las comarcas, en forma de puentes y estaciones ferroviarias de diversa entidad, muchas de las cuales aún perduran, sino que mejoró enormemente las comunicaciones facilitando el transporte masivo de personas y mercancías, las relaciones comerciales entre regiones y la industrialización de la zona. En definitiva, la puesta en marcha del ferrocarril fue el pistoletazo de salida que marcó la entrada en la modernidad, abriendo el camino a un nuevo orden social, económico, político y cultural y a la progresiva destitución del Antiguo Régimen establecido.

2. El Alto y Medio Vinalopó a comienzos del siglo XIX: contexto histórico

Para abordar el análisis que nos ocupa se hace necesario acotar el ámbito espaciotemporal que ayude a entender el fenómeno de la aparición en escena del ferrocarril en su contexto. Como caso de estudio se analizan las comarcas del valle del Vinalopó –formado por el Alto, Medio y Bajo Vinalopó– tres de las nueve que componen Alicante, provincia de la región valenciana. Compartiendo un relevante legado histórico, artístico y cultural, las comarcas se articulan en torno al río que les da nombre y que recorre la provincia de norte a sur hasta desembocar en el mar Mediterráneo a la altura de Santa Pola. En concreto, nuestro ámbito espacial de estudio se centra en el Alto y Medio Vinalopó, con localidades como Villena, Sax, Elda, Petrer, Monóvar o Novelda, situadas en el área de influencia de ese entramado viario que la compañía ferroviaria MZA –Madrid-Zaragoza-Alicante– implantó por vez primera a mediados del siglo XIX.

2.1. Situación de las comunicaciones en la provincia de Alicante en la primera mitad del siglo XIX

En cuanto a las comunicaciones en territorio valenciano, resaltar que existe una vía, prácticamente paralela a la costa, que de antaño recorre la Comunidad Valenciana de norte a sur sorteando el paisaje calcáreo característico. Coincide en gran medida con la Vía Augusta romana que unía las actuales Tarragona y Cartagena, enlazando a su paso poblaciones como Valencia, Sagunto o Tortosa. En la actualidad, la autopista del Mediterráneo y diversas carreteras nacionales siguen en muchos tramos el trazado original de dicha vía. A esa red de caminos, carreteras y líneas férreas que conectan los principales puertos y ciudades de la costa del levante español se le denomina genéricamente Corredor Mediterráneo. La conexión entre este eje norte-sur, situado junto a la costa, y las altas llanuras ibéricas y manchegas, se ve complementada históricamente con cuatro vías provenientes del interior: la que sale de Sagunto dirección Teruel para enlazar con la depresión del Ebro; la que, desde Valencia, pasa por Utiel y Requena, camino

de Cuenca; la que parte de Valencia hacia Játiva y Almansa, donde empalma con el camino real a Albacete y Madrid; y, la que nos ocupa, que arrancando en Alicante y Elche, donde se integra al camino real de Madrid a Murcia, sube la rambla del Vinalopó hasta Almansa. De las cuatro vías de conexión entre la costa levantina y el interior de la península mencionadas, la del valle del Vinalopó constituye la subida más suave en cuanto al relieve se refiere, además de ser el camino más antiguo e importante (Aguilar y Agulló, 2012).

La provincia de Alicante a finales del siglo XVIII y principios del XIX, a pesar de sus buenas condiciones globales, estaba muy poco integrada en la red general de comunicaciones. Los caminos eran escasos y mayoritariamente deficientes, y así seguiría varias décadas después cuando el ferrocarril hizo su aparición. Esta circunstancia era poco favorecedora para el desarrollo de la zona y en cierto modo contradictoria teniendo en cuenta su riqueza en productos naturales, objeto de comercio con otras regiones y mercancía para los puertos cercanos, además de su incipiente actividad industrial y su, aunque modesta, actividad minera (Aguilar, 2008).

El *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar*, editado por Pascual Madoz entre 1845 y 1850, es una buena fuente para conocer el estado de las comunicaciones en la provincia de Alicante a mediados del siglo XIX. En él expone que «En toda la provincia de Alicante no se halla un camino de calzada regular; los más, son de herradura¹; y los generales carreteros, muchos lo son de nombre y los otros ofrecen grandes dificultades para transitar con comodidad». El autor se pregunta cómo en una provincia tan rica «[...] no se hayan hecho más esfuerzos para proporcionarse medios de comunicación más espeditos» (Madoz, 1845: 622, vol.1).

La carretera principal de la provincia, partiendo de Alicante, llegaba hasta Monforte, pasaba por Elda y Sax, y allí se bifurcaba en dos ramales, uno en dirección Yecla y el otro hacia Villena. Existían muchos otros caminos carreteros, como el que iba a Villena por Biar, el que unía Alicante y Valencia por Alcoy, los que enlazaban los pueblos

1. Caminos estrechos que solo permiten el tránsito de caballerías.

costeros hasta Denia, etc., todos ellos en muy mal estado de conservación (Aguilar, 2008).

Es de destacar el camino que, procedente de Cartagena y Murcia, recorría el valle del río Segura hasta incorporarse, a la altura de Aspe y Novelda, al camino proveniente de la ciudad de Alicante. Desde allí, continuando hacia el norte por el valle del Vinalopó, salía de la provincia a la altura de Villena dirección a Almansa, donde conectaba con el nuevo Camino Real de Madrid a Valencia, principal vía de comunicación de Madrid con el levante español. Este tronco de comunicación conectaba la capital con Cartagena, la huerta de Murcia, Valencia, Alicante y su puerto, de mayor importancia comercial entonces que el de Valencia (Aguilar y Agulló, 2012). Dicho itinerario ancestral sería el referente para la construcción del tramo final hacia la costa de la línea ferroviaria Madrid-Alicante a mediados del siglo XIX.

2.2. Las poblaciones del Alto y Medio Vinalopó antes de la era ferroviaria

Salvo contadas excepciones, como es el caso de Alcoy, la mayor parte de los principales núcleos urbanos de la región valenciana se sitúan en terrenos normalmente ligados a los ríos, próximos a algún camino de mayor o menor importancia, pero, en suma, accesibles (Aguilar y Agulló, 2012). Es el caso de las poblaciones de las comarcas del Alto y Medio Vinalopó, articuladas en torno al río que les cede el nombre.

El *Diccionario* elaborado por P. Madoz (Madoz, 1845-1850) vuelve a ser fuente imprescindible a la hora de plantear un reflejo fiel y detallado de las condiciones en que se encontraban cada una de las poblaciones del Vinalopó que se vieron afectadas por la llegada del ferrocarril a mediados del siglo XIX. Haciendo un somero resumen, podríamos afirmar que, si bien Villena era cabeza de partido judicial, Novelda era la que tenía mayor población, con 21.611 habitantes, seguido de Monóvar, ambos también partidos judiciales. Monforte contaba con 823 casas, casi las mismas que Elda y casi el doble de las de Sax. Contaba Novelda con un Hospital de la Caridad y una casa de beneficencia Elda. Por regla general, eran poblaciones que habían aumentado mucho su número de habitantes en la centuria anterior y

tenían un tamaño medio, considerando que la ciudad de Alicante –que había estrenado su capitalidad provincial apenas unos años antes, en 1833– contaba con 32.273 habitantes mediando el siglo.

Se trataba de localidades eminentemente agrícolas, con viñedos, almendros, olivares y todo tipo de cultivos típicamente mediterráneos. Se producían cereales, cominos, frutos, higos, almendras, legumbres y verduras, parte de los cuales se exportaban a otras localidades de la región, e incluso más allá, a Castilla, Extremadura, etc. A su vez, se importaba arroz, azúcar, tejidos y especias, entre otros productos. Se contaba con molinos harineros en todas las poblaciones –llegando a 9 en Elda–, molinos de aceite –12 en Villena y otros 12 en Novelda–, fábricas de aguardiente –8 en Novelda–, almazaras, lagares de vino, fábricas de lienzos, mantas y tejidos de lana y algodón –en Monóvar–, talleres de elaboración de esparto y de papel de estraza –en Elda y Sax– y fábrica de tejas –en Petrel–. Asimismo, se daba la cría de ganado lanar y poseía canteras de piedra y sillería en Novelda, que todavía hoy son fuente de riqueza. Es de valorar la existencia de esa industria incipiente, así como de la producción extensa de cultivos, teniendo en cuenta la escasez de recursos hídricos que históricamente ha sufrido la zona.

En cuanto a las comunicaciones, además de la carretera de Alicante a Madrid, que cruzaba de norte a sur poblaciones como Villena, y la de Orihuela a Alicante, que atravesaba Elda en dirección a Almansa y Madrid –siendo Elda punto de parada de las diligencias–, contaba con diversos caminos locales de carácter secundario, generalmente en mal estado, que enlazaban con las poblaciones vecinas.

3. La llegada del ferrocarril a Alicante

Como venimos comentando, en la primera mitad del siglo XIX la provincia de Alicante, a pesar de ser rica en materias primas y de contar con una serie de poblaciones que podríamos calificar de preindustriales, y con uno de los mejores puertos del país, carecía de buenas comunicaciones terrestres. La instalación de las vías férreas llegó para revolucionarlo todo.

3.1. Los inicios del ferrocarril

La Revolución Industrial, iniciada a finales del siglo XVIII y que se desarrollaría a lo largo del XIX, trajo consigo la invención de la máquina de vapor que daría lugar al ferrocarril. Inaugurada en 1830, la primera línea ferroviaria, que discurría entre Liverpool y Manchester (Reino Unido), fue el germen de un profundo cambio en la red de comunicaciones que facilitaría el rápido desarrollo en la industria y que daría un giro radical al sistema económico, político y social establecido. El primer trayecto en tren en suelo español fue el que enlazaba las ciudades de Barcelona y Mataró, inaugurado en 1848. Seguidamente, llegaría el de Madrid-Aranjuez, como un primer tramo de la línea que pretendía unir la capital con la costa, en concreto con Alicante (Aguilar, 1988).

3.2. La puesta en marcha de las líneas ferroviarias del Mediterráneo

Las primeras construcciones ferroviarias en nuestro país estuvieron en manos de capital extranjero. En Europa, desde los años 30, el ferrocarril se había constituido en un lucrativo negocio, lo que provocó que cuando una década después las corporaciones municipales y asociaciones privadas promovieran su implantación en España, las empresas extranjeras juzgaran interesante la oportunidad de inversión en un país en el que estaba todo por hacer. Será este uno de los motivos fundamentales que originó que el encargo de los proyectos de trazados y planos de estaciones recayeran en ingenieros extranjeros (Aguilar, 1988).

Una de las principales compañías promotoras de la aventura ferroviaria, junto con la del Norte y la de los Andaluces, fue la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Creada en 1856 con capital de la Banca Rothschild, del Gran Central francés y de José de Salamanca y Mayol, tomó sus siglas de las primeras líneas que construyó y gestionó. Esta compañía estuvo explotando la línea Madrid-Alicante durante casi una centuria, hasta que en los años cuarenta del pasado siglo se creó RENFE como empresa ferroviaria nacional que integraba a todas las existentes.

Del año 1843 datan los primeros intentos por construir un ferrocarril en suelo alicantino. Apelando al futuro gran incremento de la actividad portuaria que posibilitaría la rápida comercialización vía tren, la sociedad «Pedro de Lara, Hijos y Cía.» solicitó autorización al Ministerio de la Gobernación para realizar un proyecto de ferrocarril Madrid-Alicante (Giner, 1983). Tan solo unos meses después otra compañía, esta vez la Empresa del Ferrocarril de María Cristina, que contaba con la protección de S.M. la Reina Madre, y de la que Pedro de Lara también formaba parte, presentó ante la Diputación Provincial de Alicante un proyecto de vía férrea que, como fue habitual en estas iniciativas, fracasó por falta de financiación. Poco tiempo después, 1845, sería la sociedad Camino de Hierro de Madrid a Aranjuez la que se hizo con la concesión. El propio Ayuntamiento de Alicante participó financieramente en esta empresa adquiriendo acciones (Ramos, 1984), para lo cual hubo de recurrir a los escasos recursos con que



Figura 1. Locomotora de vapor 240 - 2133 de RENFE, ex. nº 1153 de la Compañía MZA, fabricada por Henschel en el año 1913 con nº de fábrica 12120, en la estación de Villena. Signatura: FF- 3274- Fuente: *Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Colección: Gustavo Reder Klingebell)*.

contaba, lo que da idea de la magnitud de la operación. Los derechos de construcción aun habrían de pasar por varias manos, para acabar finalmente siendo propiedad de la compañía MZA. Son los inicios del conocido como Ferrocarril del Mediterráneo (figura 1).

3.3. Alicante, destino preferente

En el año 1845 se sitúan los orígenes del Ferrocarril del Mediterráneo, cuando José de Salamanca y Mayol se hace con la concesión de la línea Madrid-Aranjuez y, con proyecto de Pedro Miranda y los hermanos Green, comienzan las obras un año después. Este ferrocarril, inaugurado en 1851, era el primer tramo de una empresa de mayores aspiraciones, ya que tan solo un año después, en 1852, el marqués de Salamanca se hacía con la concesión de la línea Aranjuez-Almansa, que había iniciado el marqués de Rioflorido sin demasiado éxito (Aguilar, 2008). Cada vez se estaba más cerca del objetivo de conectar la capital con la costa, solo faltaba determinar el destino final de la línea.

Coetánea de la línea Madrid-Aranjuez fue la de Madrid-Valencia, concedida a otro empresario español, Próspero Volney. Aunque ambas empresas tuvieron problemas iniciales, sobre todo financieros, y fracasaron, no se dieron por vencidos en su empeño. Así, el tramo final de la línea ferroviaria Madrid-Valencia entre el Grao de Valencia y San Felipe de Játiva, que debía prolongarse después hasta Almansa para desde allí conectar con Madrid, fue inaugurado en 1852, ya en manos de otro propietario, José Campo.

La ciudad portuaria que debía ser la primera en comunicarse con Madrid vía ferrocarril fue motivo de polémica. Independientemente de las ventajas que el marqués de Salamanca pudiera obtener por parte de las autoridades gubernamentales, posiblemente la decisión de que Alicante fuera la cabecera de la línea del Mediterráneo fue principalmente de carácter pragmático. Por un lado, su puerto era más competitivo en aquellos años que el de Valencia; por otro lado, la suave orografía del terreno de la meseta castellana y la oportunidad que ofrecía el corredor del Vinalopó, fueron decisivos. Además, el trayecto hasta Alicante era 70 kilómetros más corto (Aguilar y Agulló,

2012). Años después, la Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia se lamentaba de los perjuicios que la Compañía MZA ocasionaba a Valencia, reclamando al gobierno central un ferrocarril directo Madrid-Valencia, para evitar lo que ellos consideraban desagravios hacia la capital valenciana y su comarca, algo que no llegaría hasta varias décadas después.

3.4. El ferrocarril a través de la provincia

El primer tramo de la línea que se construyó, Madrid-Aranjuez, tenía un planteamiento similar al de París-Versalles, conocido popularmente como *de promenade* (Aguilar, 1988). Posteriormente vendría el segundo, continuando el trazado hasta Almansa, para finalizar con un tercer tramo, enlazando con la costa a través de la provincia de Alicante.

Con planos del ingeniero Agustín de Elcoro y Berecibar, aprobados el 4 de septiembre de 1852, finalmente José Viudes, marqués de Rioflorido, se hizo con la concesión, iniciándose las obras a las afueras de la ciudad –Llano del Espartal– en marzo del año siguiente (Ramos, 1984).

Aunque no nos detendremos en su análisis, mencionar que, en ese último tramo, Almansa-Alicante, el proyecto establecía siete estaciones: Caudete, Villena, Sax, Elda-Monóvar, Novelda-Monforte, San Vicente y la estación de Alicante, como estación término. Esta última era de primera clase, de segunda las de Villena y Novelda, y de tercera las restantes.

A pesar de que, por ventajas topográficas, se decidió que el trazado ferroviario discurriera a través del curso del Vinalopó, corredor natural, había que salvar el desnivel de más de 600 metros existente entre la pedanía de La Encina, en Villena, y Alicante. Aunque no presentó excesiva dificultad, en apenas 46 kilómetros fueron necesarios 14 elementos constructivos para adaptar el trazado a la orografía del terreno, entre ellos un túnel, 12 puentes y numerosos terraplenes y desmontes (figuras 2 y 3) (Aguilar, 2008). Para las obras de fábrica y el levantamiento de puentes se emplearon nuevos materiales y sistemas

constructivos, como la estructura metálica utilizada en 7 de los 12 puentes, que supusieron un impulso en el desarrollo del campo de la ingeniería y la construcción.

Desde La Encina el tren descendía por el valle del Vinalopó hasta Novelda, punto en el que el río discurría en dirección a Elche y Santa Pola, mientras que el ferrocarril lo hacía hacia Monforte del Cid, Agost y San Vicente del Raspeig, para acabar en Alicante.

El temprano enlace de Alicante con la capital mediante ferrocarril se debió a que se consideró prioritaria la conexión de Madrid, no solo con los pasos fronterizos principales, sino también con los puertos más importantes del país (Aguilar y Agulló, 2012). De esta favorable circunstancia supo sacar provecho no solo la ciudad de Alicante, sino todo el territorio provincial.



Figura 2. Vista desde el estribo del lado de Alicante del puente sobre el río Vinalopó, situado en el km 400, 237 de la línea de Madrid a Alicante. Fecha: 14/12/1951. Signatura: FA-0023-069. Fuente: *Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Colección del AHF/Álbumes fotográficos. Partes semestrales de obras RENFE).*



Figura 3. Túnel y puente sobre el río Vinalopó en el km 412,100 de la línea de Madrid a Alicante, situados en el término de Elda. Fecha: 21/09/1921. Signatura: MZA- 1133-IF_9-9- Fuente: *Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Colección: MZA - Servicio Vía y Obras. Fotografía de Juan Salgado Lancha).*

3.5. La inauguración de la línea Madrid-Alicante

El 3 de enero de 1858, a las siete de la tarde, salía de Madrid el primer tren, que llegaría a Alicante a las doce del día siguiente. En él viajaba el marqués de Salamanca, acompañado de una comitiva de personalidades. No obstante, la inauguración oficial de la línea, de la mano de la reina Isabel II, llegaría unos meses después, concretamente el 25 de mayo de 1858. Con paradas en las estaciones de Villena o Monóvar, la comitiva fue agasajada por las autoridades y por los habitantes que se acercaron a vivir el acontecimiento del paso del ferrocarril por sus localidades (Giner, 1983). Para tan magno evento se ofició una ceremonia religiosa en la estación de Alicante de bendición de las nuevas instalaciones, se prepararon festejos y todo tipo de entretenimientos

en los dos días que duró la visita. Tal fue el empeño por agradar a la soberana –con adornos y mobiliario traídos de París– que las arcas municipales quedaron fuertemente mermadas, situación de la que no se saldría en mucho tiempo.

Destacar que el viaje en tren de la reina supuso el respaldo de la corona al nuevo medio de desplazamiento. Acostumbrados al transporte por tracción animal, gran parte de la población en un principio receló de las nuevas máquinas que no necesitaban de caballerías y llegaban a alcanzar velocidades nunca vistas hasta entonces en un medio de transporte. De los 10 kilómetros por hora de la diligencia, se pasó a los más de 30 en el tren (López, 2007). Fue necesario comenzar con el traslado de soldados en los primeros tiempos como prueba de la seguridad de las locomotoras. Con su viaje a Alicante, la monarca se prestó a la campaña propagandística que el ferrocarril necesitaba (Navarro, 1981). En los años posteriores, aunque como vía de paso a otros destinos, la soberana aún habría de realizar dos viajes más en este medio por la provincia.

4. Repercusión de la implantación del ferrocarril

Las expectativas que generaba la construcción de la línea ferroviaria quedaron reflejadas en documentos de la época tales como el que se conserva en el Archivo Municipal de Alicante, donde José María de Montalvo (1852), alcalde de Alicante, expresa «La importancia del ferro-carril proyectado de esta capital à Almansa, reclama imperiosamente la primera atención de mi autoridad, por ser el asunto mas vital de la provincia, en que está cifrado todo su porvenir de riqueza y prosperidad [...]». En él convoca a sesión extraordinaria a los delegados de los ayuntamientos para tratar el asunto ferroviario, haciendo hincapié en extender el proyecto a toda la provincia: «[...] lo que importa mucho es que ningun pueblo, por pequeño que sea, carezca de representación en la expresada Junta [...]».

Asimismo, el acta de la sesión de la Diputación Provincial del 23 de noviembre de 1858, en la que el Gobernador provincial expresaba lo siguiente (Ramos, 1984: 231):

«[...] terminada la vía férrea, que la enlazaba con la Corte; puesto que el aumento de población, el desarrollo del comercio, tanto terrestre como marítimo, el progreso de la agricultura, causado por la apertura del ferrocarril, tomaban cada día grandes proporciones y creaban nuevas y apremiantes necesidades.»

Apenas habían transcurrido unos meses desde la inauguración de la nueva red ferroviaria y, aunque era un tanto prematuro juzgar los beneficios de su instalación, las autoridades locales ya le atribuían toda suerte de consecuencias positivas.

Desde un punto de vista social y cultural, los conceptos de velocidad, espacio y tiempo, elementos íntimamente ligados al ferrocarril, modificaron la mentalidad de la sociedad de la época. El nuevo medio de transporte triplicó la velocidad de la diligencia, quintuplicó su capacidad y abarató el precio del billete a más de la mitad (López, 2007). La rapidez en el transporte de mercancías, la facilidad para viajar de un lugar a otro y la cercanía entre poblaciones unidas por las líneas ferroviarias fueron cambiando poco a poco los hábitos de vida de la población. El ferrocarril, convertido en imagen de la Revolución Industrial, del progreso y de la entrada en la modernidad, fue un sistema de comunicación que revolucionó la historia del transporte y, al mismo tiempo, tuvo enormes repercusiones en la vida diaria. No hay más que asomarse a los escritos de la época, como el del cronista alicantino Juan Vila y Blanco acerca de la llegada de ese primer ferrocarril y del impacto visual y la sensación de triunfo que causó entre los que lo vivieron (Navarro, 1981: 319):

«Alicante vió aproximarse por vez primera a sus muros, precedidas de una airosa columna de vapor blanco, aquellas máquinas vivientes, sin que nadie, al parecer, les diera impulso, encadenadas unas a otras, deslizándose rápidas sobre la vía y asemejándose, por sus ondulaciones, a una serpiente que de vez en cuando rasgaba el viento con sus silbidos agudos. El monstruo paró en su carrera; estaba conseguida la victoria [...].»

4.1. La expansión económica y las transformaciones urbanas

La llegada del nuevo sistema de transporte está muy en relación con la expansión económica y, en el caso concreto de la ciudad de Alicante, con la ampliación y mejora de sus instalaciones portuarias. Todos estos avances a su vez revirtieron en ese impulso económico imparable que, sumado al aumento de la población, a los efectos de las desamortizaciones de los bienes y terrenos eclesiásticos, y al derribo de las murallas, derivaron en una profunda modernización de su estructura urbana. Esta fue tomando forma, sobre todo en las últimas décadas del siglo XIX, cuando la ciudad acometió su proceso de Ensanche. En definitiva, todos estos fenómenos encadenados, a la vez causa y consecuencia unos de otros, están íntimamente relacionados entre sí, haciéndose difícil abordar el estudio holístico de este periodo de la Historia sin considerar todos y cada uno de estos factores determinantes.

Por un lado, si bien a menudo se toma el caso de Alicante como paradigma de las transformaciones que tuvieron lugar en aquellos años de revolución industrial, considerando su capitalidad de provincia y la influencia notable del puerto que acoge, el fenómeno alcanzó a todo el territorio. Así, es de señalar que las poblaciones estudiadas, situadas en el área de influencia del ferrocarril, vieron incrementada su población, quedando reflejado este hecho en las ampliaciones de sus tramas urbanas.

Cabe destacar asimismo que las inversiones de las compañías ferroviarias no se limitaban al ámbito del ferrocarril, sino que traían consigo todo tipo de actuaciones inmobiliarias –como expropiaciones, concesiones y nueva legislación urbanística–, amén de la creación de una serie de empresas satélite relacionadas, así como de inversiones industriales –como fábricas de gas o de extracción de minerales– que se implantaban en las cercanías, aprovechando el nuevo servicio que el ferrocarril ofrecía (Aguilar, 1988).

Por otro lado, la implantación de las vías y de las propias estaciones ferroviarias tuvo enorme repercusión en el desarrollo a nivel urbanístico de las ciudades. El proyecto de Elcoro Berecibar indicaba que las estaciones se debían ubicar en las cercanías de las poblaciones, los cruces de caminos y las rutas comerciales, según las necesidades de explotación

de la vía, siempre teniendo en cuenta el consumo de agua y combustible de las locomotoras (Aguilar, 2008). Cabía la posibilidad de que bien la estación se situara en el casco histórico de la ciudad, aprovechando solares vacíos –situación favorecida por las desamortizaciones de Mendizábal– para lo cual normalmente se provocaban aberturas en las murallas para el paso de las máquinas, con la consecuente incidencia urbanística; o bien que se eligiera un emplazamiento periférico alejado del núcleo consolidado (Aguilar, 1988). Esto último es lo que sucedió en la mayoría de las poblaciones de las comarcas de Medio y Alto Vinalopó, situadas en las proximidades de las infraestructuras ferroviarias.

Así, la estación de Novelda-Monforte (1853-1858), levantada junto a las vías del tren siguiendo las directrices del ingeniero Elcoro, se situó a unos 3 kilómetros del núcleo urbano de Novelda. El nuevo edificio dio lugar a todo un barrio, conocido como barrio de la Estación, que en la primera década del siglo XX necesitó la construcción de un colegio para dar servicio a las 200 familias que ya habitaban entonces en el nuevo núcleo poblacional. La propia Sociedad Cooperativa La Estación, creada en 1904, promovería hasta los años treinta la construcción de viviendas económicas en el barrio (Medina, 2019). El carácter territorial predominante que prevalece en las decisiones del emplazamiento de las estaciones queda patente no solo en la situación distante respecto de las poblaciones, sino también en que engloban dos al mismo tiempo, como es el caso de Elda-Monóvar o Novelda-Monforte.

La estación de Villena es la excepción. En el mapa de 1859 de la provincia de Alicante de Francisco Coello, ingeniero militar, para el *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico* (Madoz, 1845-1850), se representa un plano de Villena en el que se puede leer «Ferro-carril proyectado» sobre unos terrenos de cultivo (figura 4). Trazado apenas unos años antes de la construcción del ferrocarril, se aprecia cómo el lugar elegido para la ubicación del entramado ferroviario eran unos solares todavía sin urbanizar y los terrenos del antiguo convento de los Franciscanos, todo ello adosado a la trama urbana edificada. Es evidente que, con el establecimiento de las vías en esa localización, se

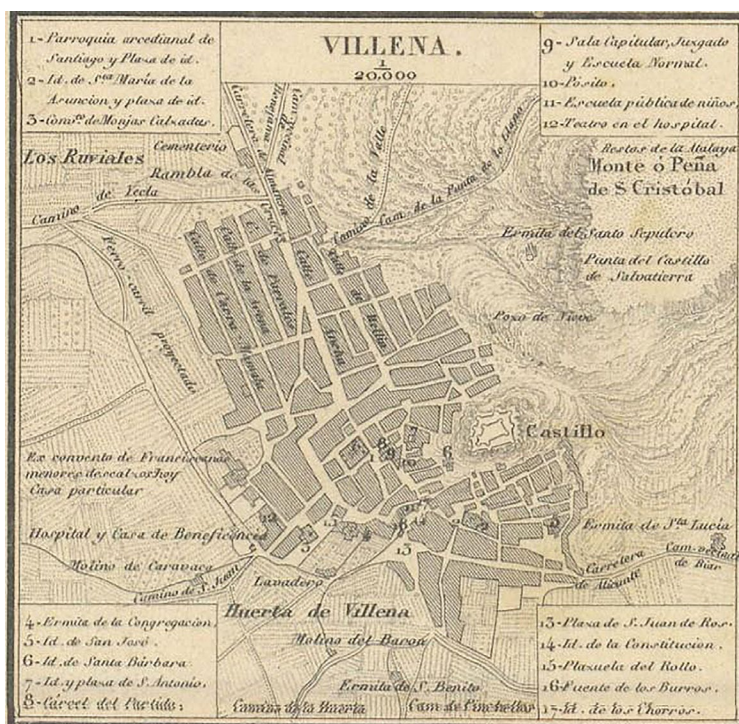


Figura 4. Alicante (Provincia). Mapas generales. 1859. Por el Coronel, Teniente Coronel de Ingenieros D. Francisco Coello. Fragmento: plano de Villena. Fuente: PPOBL 1870-1970 CC-BY 4.0 ign.es Instituto Geográfico Nacional

creó al mismo tiempo un elemento limitador de la expansión urbana, un borde lateral que todavía hoy perdura, que contuvo como una frontera el ensanche de la ciudad hacia el oeste.

Elcoro, en su proyecto de la línea férrea, no solo definió con claridad los rasgos dominantes en la construcción de las estaciones —economía, solidez y belleza—, sino que estableció un modelo tipo para cada categoría y describió con detalle el emplazamiento de cada una de ellas.

Al inicio, si bien ciertas estaciones del tramo Almansa-Alicante, como la de Elda, tenían carácter provisional, condicionado a su rendimiento económico (Navarro, 1981), con el tiempo se convirtieron en edificios permanentes (figura 5) y nueva centralidad de la trama urbana de la población. El poder polarizador de las estaciones ubicadas



Figura 5. Vista del andén principal del edificio de viajeros de la estación de Elda-Petret. Se aprecia el alumbrado de la marquesina, el reloj y el cartel de la estación. Fecha: 01/01/1946. Signatura: SE-IF- 0484-. Fuente: *Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Fotografía de Francisco Ribera Colomer)*.

en la periferia es incluso mayor del de aquellas del centro de las poblaciones. Originarán nuevos barrios, darán lugar a la creación de nuevas fábricas y almacenes en las proximidades, se construirán en su entorno restaurantes y hoteles para dar servicio a viajeros y se convertirán en punto de enlace de todas las infraestructuras de comunicación (Aguilar, 1988). Se podría afirmar que las estaciones ferroviarias del Alto y Medio Vinalopó son claro ejemplo de ello.

4.2. Sentando las bases de la industrialización

En las localidades del entorno del Vinalopó, eminentemente agrarias, dedicadas al cultivo típicamente mediterráneo y a la ganadería, con problemas de abastecimiento de agua de regadío y con poblaciones que no habían dejado de crecer, la agricultura se había revelado insuficiente como base de la economía local en los albores del siglo XIX. Así lo narra el botánico A. J. Cavanilles en su descripción de Elda de finales del siglo XVIII: «Su principal esmero es en las tierras que alcanzan agua; mas no descuidan las restantes del término, que tiene apenas una hora de diámetro, corto á la verdad para los 1000 vecinos de la villa: por tanto se ocupan muchos en fábricas [...]» (Valero *et al.*, 1992).

Esa escasez de producción agrícola, junto con el fuerte incremento del número de habitantes, provocó la abundancia de mano de obra barata constituida por una gran parte de la población que, subsistiendo en pésimas condiciones de salud, hubo de buscarse el sustento en otros menesteres. Prueba de la precaria situación en que vivían los sectores más desprotegidos de la población son los diferentes motines y tumultos que se sucedieron en Elda, Aspe o Villena a lo largo del año 1847 (Pérez, 2006).

Si a esto le añadimos la circunstancia de la existencia de ciertas actividades industriales primigenias y la ventaja de una localización geográfica privilegiada —en el trayecto entre la capital española y el Mediterráneo—, las condiciones que se daban eran las propicias para el surgimiento de la arriería como una actividad económica en expansión. Esta forma de transporte de mercancías no se limitaba al ámbito de las poblaciones cercanas, sino que abarcaba las provincias de Alicante,

Murcia, Valencia y Albacete. La labor que desarrollaron los arrieros en esos años, bien de modo profesional, bien como trabajo complementario a la agricultura (Pérez, 2006), que podría ser considerada como el preludio del comercio a gran escala, entró en declive a partir del establecimiento de la línea ferroviaria (Valero *et al.*, 1992) e incluso unos años antes (Ponce, 2007).

En este contexto de incipiente industria, a menudo desarrollada temporalmente por los propios agricultores (Martínez, 1999), y de transporte a pequeña escala, la implantación de la línea férrea llegó para abrir el camino hacia la industrialización. Y es que «los efectos de la revolución industrial –con sus cambios productivos, transformaciones sociales y sus implicaciones urbanas– comenzaron con la apertura de la línea del ferrocarril Madrid-Alicante» (Martínez, 2019: 28). Los talleres, almacenes, fábricas, fundiciones, etc., que se establecieron en torno a las estaciones supusieron para algunas ciudades su primer impulso industrial (Aguilar, 1988). La posibilidad de almacenar, e incluso producir, junto a las vías del tren no solo facilitaba el acceso a determinadas piezas necesarias para la producción, sino que abría la puerta a la comercialización inmediata del producto manufacturado, reduciendo tiempos y abaratando costes.

Para poblaciones dentro de su área de influencia, como es el caso de Novelda, el ferrocarril impulsó el comercio a gran escala de sus productos agrarios, sus manufacturas –como mármol y piedra bateig, calzados, aguardientes, etc.– y sus conservas y reconocidas especias, como el azafrán (Martínez, 2019). La iniciativa de varios comerciantes zapateros de Elda de la primera mitad del siglo XIX de abrir mercado más allá de su área cercana de influencia con la ayuda de la arriería, se vio reforzada y multiplicada en la segunda mitad con el nuevo medio de transporte, mucho más rápido y económico (Valero *et al.*, 1992). Y qué decir de las exportaciones de vino de las últimas décadas del siglo XIX, que encontraron, gracias al transporte por ferrocarril, su vía de salida en el puerto de Alicante.

En definitiva, en el origen de la industria del valle del Vinalopó, que se debe a múltiples factores y es resultado de sucesivas estrategias colectivas que actuaron como elemento impulsor del proceso (Ponce, 2007),

el ferrocarril desempeñó un papel fundamental. Supuso la puerta de salida para los productos y manufacturas de una tierra que tenía mucho que ofrecer y supo aprovechar la oportunidad que se le brindaba.

4.3. *La apertura de la costa a los habitantes del interior*

Cuando a finales del siglo XVIII las clases altas inglesas retomaron el hábito ancestral del uso del agua como poderoso medio terapéutico, poco podían imaginar las repercusiones que aquella moda iba a acarrear. A España llegaría algo más tarde, de la mano de la realeza y la burguesía de mediados del siglo XIX que adoptaron la costumbre de trasladar su residencia al litoral en época estival para tomar los baños. La *talasoterapia*, es decir, «el uso terapéutico de los baños o del aire del mar», que normalmente era prescrita por un médico especialista, cobró gran importancia, dando lugar a la proliferación de los balnearios junto a manantiales con propiedades curativas y a la orilla del mar. Las terapias con algas, barros o baños de agua, en un principio asociados a las clases sociales con alto poder adquisitivo, poco a poco se fueron popularizando, convirtiéndose en un hábito de salud extendido a buena parte de la población. A este proceso contribuyó sin duda alguna el ferrocarril.

Alicante fue pionera en España en la moda de la talasoterapia, debido sobre todo a los numerosos comerciantes europeos, sobre todo franceses, afincados en la ciudad. De 1818 son las primeras ordenanzas reguladoras de los baños de mar, y hay constancia de la instalación en el puerto en el año 1834 de unos módulos flotantes compartimentados y de dos casetas en la orilla (Ramos, 1984).

En 1893 se puso en funcionamiento un tren turístico de bajo coste, conocido popularmente como *tren botijo* –elemento que no faltaba en el equipaje para soportar las 14 horas de trayecto, de ahí el nombre–, que ofrecía a los viajeros estancias de doce días en Alicante. Los billetes, que incluían el pase a los balnearios para tomar los baños, tenían un precio asequible, lo que permitió a las clases populares del interior de la península el acceso a la balneoterapia como fuente de salud y al disfrute de unos días de esparcimiento en la costa. «De los baños de mar

pueden disfrutar hasta las personas menos acomodadas, contribuyendo en gran parte la baratura de los trenes» (Aller y Vicente, 1900:13). Con una media de 30.000 viajeros al año, este tipo de tren funcionó hasta 1917 (Aguilar, 2008).

Durante varias décadas, la playa de Alicante, y de otras poblaciones de litoral, estuvieron cuajadas de casas de baños. Once establecimientos simultáneamente se llegaron a contar en la playa alicantina de El Postiguet, la mayoría de carácter estacional, que se levantaban cuando llegaba el buen tiempo y se desmontaban cuando terminaba la temporada estival (Vera, 1987).

Hay que tener en cuenta que los itinerarios de visita que ofrecían las guías turísticas de finales del siglo XIX y principios del XX se basaban en los recorridos de las líneas férreas. Los de los caminos y carreteras no suscitaban el mismo interés. Por ello, los pueblos y regiones que no contaban con ferrocarril quedaban excluidos de la publicidad y, por tanto, discriminados (Aguilar, 1988). El tren, en esas primeras décadas de existencia, estableció una jerarquía dentro de las poblaciones determinando las que merecían un alto en el camino. La inexistencia de una estación de ferrocarril en las proximidades relegaba a la localidad al más absoluto ostracismo. No fue el caso de las poblaciones del Alto y Medio Vinalopó que, no solo sacaron partido de su cercanía a la red ferroviaria a nivel comercial e industrial, sino que conformaron paradas estratégicas para repostaje y avituallamiento, dando servicio a los viajeros en su largo trayecto hacia el mar.

La popularización del automóvil en los años 60 del pasado siglo, que permitía una libertad de movimientos con la que el tren no podía competir, dio por finalizada la etapa de la balneoterapia, aunque hacía varias décadas que había perdido el esplendor de antaño. De los baños de mar se pasó al turismo de sol y playa que ha llegado a nuestros días. Sin entrar a valorar el resultado, queda patente que el ferrocarril contribuyó en gran medida a la consolidación de Alicante como el destino turístico que conocemos hoy.

5. Conclusiones

El valle del Vinalopó, por sus características geográficas, ha constituido históricamente un corredor de comunicaciones para la circulación de personas y mercancías, no solo dentro de la propia región, sino entre el interior del país y la costa. Por este motivo fue el elegido para el trazado del último tramo del ferrocarril que, proveniente de Madrid, entraba en tierras valencianas dejando atrás Almansa con destino a la costa mediterránea. Se estaba iniciando la segunda mitad del siglo XIX y en aquellos momentos el puerto de Alicante, de mayor entidad que el de Valencia, era uno de los principales del Mediterráneo español.

El ferrocarril encontró una provincia de Alicante con comunicaciones terrestres muy deficientes, por lo que llegó para revolucionarlo todo. Los caminos en general eran intransitables y estaban en mal estado. El proveniente de Alicante que siguiendo el valle del Vinalopó salía de la provincia a la altura de Villena en dirección a Almansa, donde conectaba con el Camino Real de Madrid a Valencia, será el que marque el itinerario de la nueva línea ferroviaria. Las poblaciones de las comarcas del Alto y Medio Vinalopó, cuando el ferrocarril hizo su aparición a mediados del siglo XIX, eran de tamaño medio, eminentemente agrícolas, con una incipiente industria y un cierto comercio local que permitía vender sus productos, gracias a la arriería, más allá de las localidades vecinas. Si bien el trazado ferroviario de la línea discurría por una suave orografía, al entrar en la provincia de Alicante hubo de salvar un desnivel que se solucionó con una serie de obras de ingeniería y elementos constructivos que emplearon nuevas técnicas y materiales, favoreciendo el desarrollo en este campo.

Desde el proyecto inicial, la estrategia de ubicación de las estaciones del Alto y Medio Vinalopó tenía un marcado carácter territorial con el objetivo primordial de dar servicio a la explotación de la vía. De ahí que, a excepción de la de Villena, las estaciones fueran ubicadas a cierta distancia de las poblaciones e incluso dando servicio a dos al mismo tiempo. Estas nuevas instalaciones, con el paso de los años, se convirtieron en elemento polarizador de las urbes a las que daban servicio: se generaron nuevos barrios residenciales en torno a ellas y nuevas fábricas y almacenes, que dinamizaron el tejido industrial, fueron edificados

en su proximidad. La producción y almacenaje en torno a las vías del tren facilitaba el proceso y la posterior comercialización, reduciendo tiempo y costes, sentando las bases de la industrialización de la zona.

En el proceso de generalización del empleo del ferrocarril como medio de transporte, y en esta línea férrea en concreto, fue muy importante la popularización de los viajes a la costa por parte de la población del interior de la península. La moda de los baños de mar, que duró casi un siglo, y la aparición del turismo dio lugar a la jerarquización de las poblaciones en función de su proximidad a la red ferroviaria. Las estaciones del Alto y Medio Vinalopó formaron parte del entramado ferroviario abasteciendo a la maquinaria, a la vez que dieron servicio a los viajeros en su trayecto hacia el mar.

El ferrocarril acercó poblaciones entre sí que habían permanecido lejanas hasta entonces, facilitó la industrialización y el transporte de mercancías y popularizó el acto de viajar en una sociedad que de manera involuntaria había cambiado de mentalidad y de forma de vida. Asociado al progreso y a la modernidad, el ferrocarril no solo fue imagen de la Revolución Industrial, sino que transformó por completo el sistema de comunicaciones y, por añadidura, el curso de la historia.

Referencias bibliográficas

- AGUILAR CIVERA, I. (1988). *La estación de ferrocarril puerta de la ciudad*. Tomo I y II. Valencia: Generalitat Valenciana – Conselleria de Cultura, Educación y Ciencia.
- AGUILAR CIVERA, I. (coord.). (2008). *150 años de ferrocarril de Alicante*. Valencia: Conselleria de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana.
- AGUILAR CIVERA, I. y AGULLÓ ALONSO, M. (coords.). (2012). *Guía de puentes de la provincia de Alicante*. Valencia: Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.
- ALLER Y VICENTE, J. (1990). *Guía de Alicante para el año 1900*. Alicante: Such, Serra y Cia.
- GINER PASTOR, J. (1983). *El ferrocarril Madrid-Alicante en el siglo XIX*. Alicante: Caja de Ahorros Provincial de Alicante.

- LÓPEZ MONDÉJAR, P. (2007). Cien años de fotografía y ferrocarril 1848-1948. *Viajeros al tren. Cien años de fotografía y ferrocarril*. Madrid: Lunwerg Editores.
- MADOZ, P. (1845-1850). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. 16 tomos. Madrid: Imprenta del Diccionario Geográfico.
- MARTÍNEZ-MEDINA, A. (2019). Retrato de una ciudad de la belle époque, su ensanche y su arquitectura. En Arango Escursà, R. y Navarro Beresaluze, M. (eds.). *Modernismo en Novelda: el legado de un esplendor comercial* (pp. 27-52). Alicante: Servicio de Publicaciones Universidad de Alicante.
- MARTÍNEZ PUCHE, A. (1999). El desarrollo de la industria del calzado en Villena (Alicante). Un complemento a la evolución y origen del calzado en el corredor del Vinalopó (1823-1936). *Investigaciones geográficas*, 21, 141-167.
- MONTALVO DE, J. M. (1852). *Construcción de un ferrocarril desde Alicante-Almansa*. Legajo-1911-39-43/0. Fondo Documental del Archivo Municipal de Alicante.
- NAVARRO PASTOR, A. (1981). *Historia de Elda: De la Prehistoria al siglo XIX*. Volumen 1. Alicante: Publicaciones de la Caja de Ahorros Provincial de la Excma. Diputación de Alicante.
- PÉREZ MEDINA, T. (2006). Rasgos económicos del siglo XIX: de la agricultura al taller zapatero. En A.M. Poveda Navarro, A. M. y Valero Escandell, J. R. (coords.). *Historia de Elda*. Elda: Ayuntamiento de Elda y Caja de Ahorros del Mediterráneo.
- PONCE HERRERO, G. (2007). El ferrocarril en los orígenes de la modernización social y económica del Valle del Vinalopó. En *150 anys del tren. Revista del Vinalopó*, 10. Petrer: Centre d'Estudis Locals del Vinalopó.
- RAMOS HIDALGO, A. (1984) *Evolución urbana de Alicante*. Alicante, Instituto de estudios Juan Gil-Albert. Diputación Provincial de Alicante.
- VALERO ESCANDELL, J.R. et al. (1992). *Elda, 1832-1980: industria del calzado y transformación social*. Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.
- VERA REBOLLO, J. F. (1987). *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*. Alicante: Instituto de Estudios Juan Gil-Albert.