



■ Alberto Prego
■ Ramón Muñoz

UN EDIFICIO CON VOCACIÓN DE PUNTO DE ENCUENTRO

CASAMEDITERRANEO





AGRADECIMIENTOS:

Agradecer a Francisco Alcaraz de Casa Mediterráneo su asesoramiento para la realización de este trabajo, así como a la Asociación Alicantina de Amigos del Ferrocarril y en particular a José Daniel Hernández por la aportación técnica de datos y fotografías cedidas.

Bibliografía consultada

Aparte de la consulta de libros, la labor investigadora en archivos de Internet ha sido muy laboriosa, por lo que citaremos únicamente las páginas de las que hemos podido extraer información útil, así como fotografías.

- **ABELLÁN GARCÍA, Antonio** (1979). Los ferrocarriles del sureste. Instituto Juan Sebastián Elcano/CSIC.
- **AGUILAR CIVERA, I.** (Coordin.) “El Tranvía de Alicante. Pasado y Futuro”. Conselleria de Infraestructuras y Transporte. Valencia (2007).
- **AGUILAR CIVERA, Inmaculada** (1980). “Las Estaciones ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad”. Madrid: Servicio de Publicaciones del Colegio Oficial de Arquitectos.
- **AGUILAR CIVERA, Inmaculada** (1998). “150 años del ferrocarril. El patrimonio ferroviario”. En: José Manuel Iglesias Gil (ed.). Cursos sobre el patrimonio histórico 3. Actas de los IX Cursos Monográficos sobre el Patrimonio Histórico (Reinosa, julio-agosto 1998) (Santander: Universidad de Cantabria): 259-280.
- **COMÍN, Francisco** (1998). “150 años de historia de los ferrocarriles españoles”. I. Anaya.
- **COVES NAVARRO, J. Vicente**. “Casa Mediterráneo y el ferrocarril Alicante-Murcia”. Casa Mediterráneo.
- **LÓPEZ GÓMEZ, Antonio; ROSSELLÓ VERGER, Antonio Vicente M.** (1978). “Geografía de la provincia de Alicante”. Diputación provincial de Alicante.
- **MARTÍNEZ MEDINA, Andrés** (1998). “Arquitectura de la ciudad de Alicante, 1923-1943. La aventura de la modernidad”. Alicante: Instituto alicantino de Cultura Juan Gil-Albert.
- **MUÑOZ MARTÍNEZ, R. y PREGO AXPE, A.** “150 años del ferrocarril en Alicante 1858 – 2008”. Ingra Impresores. ED. Prensa alicantina. Alicante (2008).

-<https://www.casa-mediterraneo.es/wp-content/uploads/2020/03/memoria2011.pdf>
-<https://alicante.vectalia.es/proxima-parada/la-casa-del-mediterraneo-un-simbolo-del-progreso-de-dos-siglos/>
-<http://www.barriodebenalua.es/2007/09/la-estacin-de-benalua-iii-del-abandono.html>
-<http://www.alicantepedia.com/edificios-historicos/estaci%C3%B3n-de-benal%C3%BAa>
-<https://alicantevivotest.wordpress.com/2009/05/27/la-estacion-de-benalua-explorando-su-interior/>
-<http://mundo-ferroviario.es/index.php/historia/14412-el-ferrocarril-de-alicante-a-murcia>
-<https://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=30070&start=60>
-<https://alicante.vectalia.es/proxima-aradala-casa-del-mediterraneo>
-<http://mundo-ferroviario.es/index.php/historia/14412-el-ferrocarril-de-alicante-a-murcia>
-<https://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=30070&start=60>
-<https://alicante.vectalia.es/proxima-aradala-casa-del-mediterraneo>



Una Historia que nos proyecta al Mediterráneo.

Casa Mediterráneo es un Consorcio de Diplomacia Pública de los seis con los que cuenta el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación del Gobierno de España. Ubicada en Alicante, se dirige a todos los países del Mediterráneo para mostrar la forma de vida de nuestra nación y reflejar en España la vida de todos los países de la cuenca mediterránea. Y ello porque nuestro mar, con solo el 1% de agua del Planeta, integra una zona del mundo con mucha Historia en común, mucho presente que compartir y mucho futuro por vivir. Esta cuenca marina, en su día el único mundo conocido, tiene mucho que decir al mundo de ahora en un breve plazo.

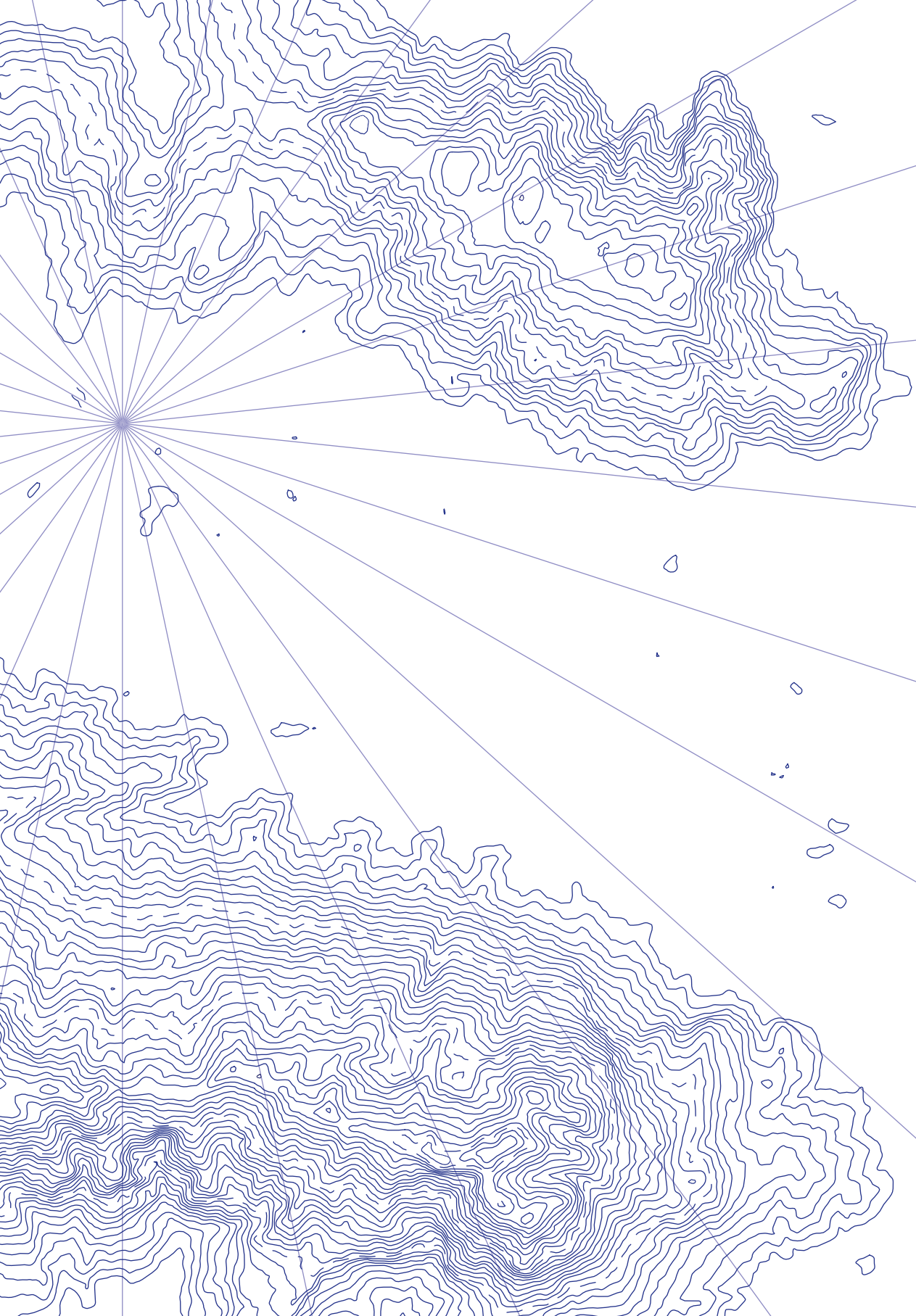
Esta Casa desarrolla su trabajo en una antigua estación de viajeros, conocida como estación de Murcia, o de Benalúa. También para algunos lo fue “de los Andaluces”, en alusión a la compañía que construyó una parte de los ferrocarriles del sur de España.

Y tras muchas vicisitudes, desde el cese de sus funciones como estación de tren en 1974, en que vivió el abandono, el deterioro y la vandalización, hoy se ve convertida en un referente de la Diplomacia Pública. La mayoría de ciudadanos, incluso en Alicante, ignoran que este renovado edificio es una obra inspirada en el estudio de Gustav Eiffel, que presenta una de las pocas muestras de cimbrado de Polonceau que quedan intactas en España, lo que la lleva a ser modelo para estudiantes de Arquitectura y de Bellas Artes. Se da en este edificio una confluencia de envergaduras entre continente y contenido que no siempre se logra encontrar.

Por ello, recogiendo el trabajo tan altruista y desinteresado como profesionales de Alberto Prego y Ramón Muñoz, hemos querido ofrecer este documento ilustrativo, para que llegue al conocimiento de la mayoría de ciudadanos y especialmente de quienes, por vivir en esta ciudad, tienen el privilegio de sentir cerca tanto la joya arquitectónica que exhibe este edificio como el contenido internacional que sirve para proyectar a Alicante en países de tres continentes distintos, pero no distantes y todos ellos con ribera en el Mediterráneo.

Que sirva para ampliar conocimientos y respetar el patrimonio de la ciudad de Alicante es un deseo que esperamos sea compartido por todos y todas.

Andrés Perelló
Director General de Casa Mediterráneo



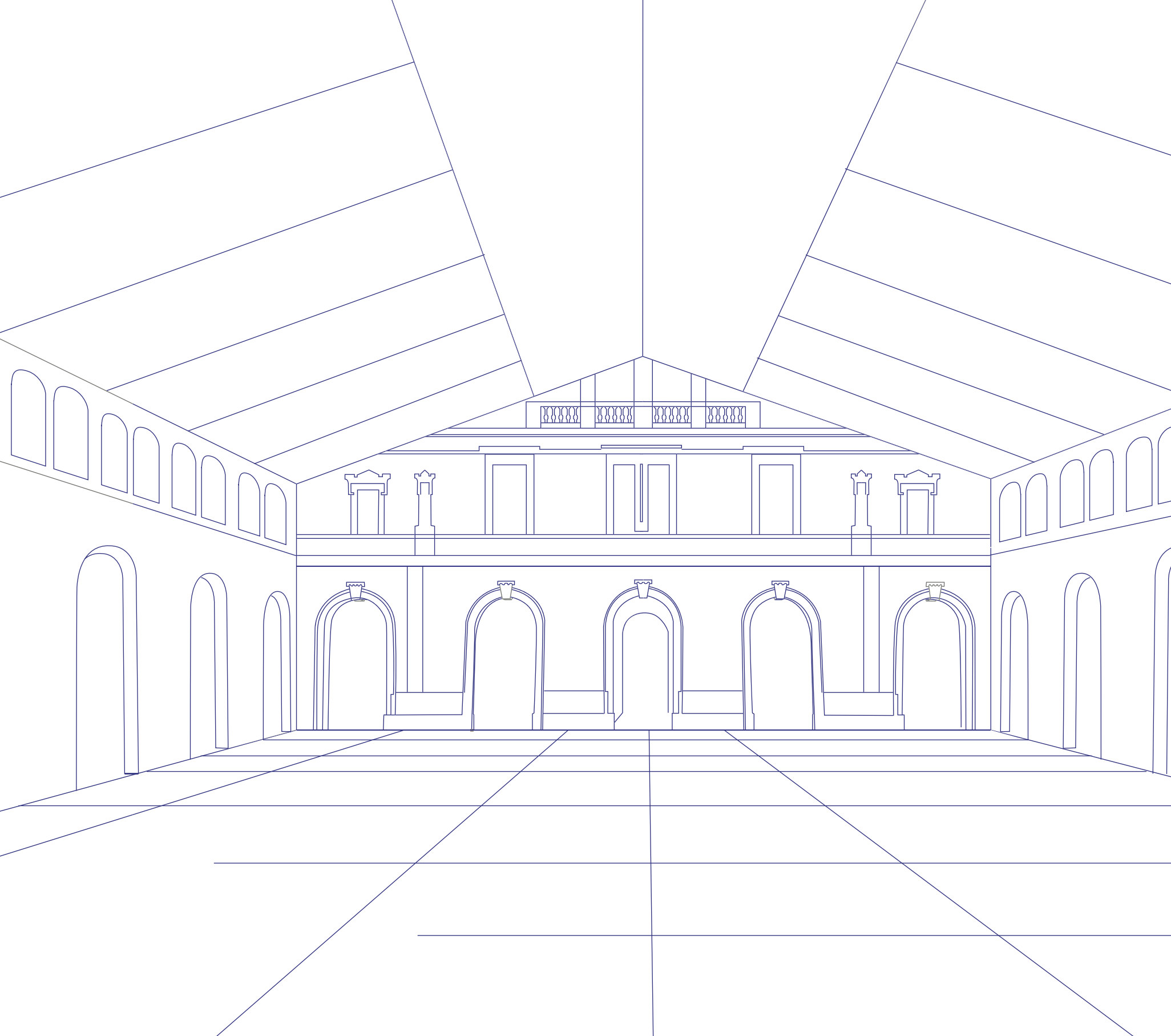
ÍNDICE

Agradecimientos.
Bibliografía.
Una historia que nos proyecta al Mediterráneo.

01. Un espacio ligado a la comunicación, el arte, la cultura y el Mediterráneo. Introducción.	12
1.a.- Origen: la llegada de los ferrocarriles a Alicante.	12
1.b.- ¿Entonces por qué se construye otra estación?	13
1.c.- La construcción de la línea de Ferrocarriles Andaluces.	15
1.d.- Las características del proyecto.	17
1.e.- Abecedario del ferrocarril.	35
02. La estación. Un edificio con espíritu de fusión.	38
2.a.- Un proyecto emblemático para la compañía andaluza.	41
2.b.- Su localización.	41
2.c.- El proyecto de la estación.	42
2.d.- La aportación de la arquitectura.	43
La fachada.	44
2.e.- El desarrollo de la aportación de la ingeniería.	47
2.f.- La aportación de la ingeniería.	48
2.g.- Utilización de materiales innovadores.	49
Curiosidades.	53
03. Casa Mediterráneo. Un espacio abierto a la cultura mediterránea.	54
3.a.- Estaciones reconvertidas.	56
3.b. - Casa Mediterráneo.	57
3.c. - Fines.	59
3.d. - Estructura organizativa.	60
3.e. - Sede.	61

01.

UN ESPACIO LIGADO A
LA COMUNICACIÓN,
EL ARTE, LA CULTURA
Y EL MEDITERRÁNEO





El 1 de abril de 2013, la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor, inauguraba en la estación de Benalúa en Alicante la sede de Casa Mediterráneo. Con este acto, el Gobierno de España no solo firmaba y evidenciaba su compromiso con la divulgación de las culturas del Mediterráneo, sino que también culminaba y remataba la triple tendencia de lo que ha sido esta estación a lo largo de los casi últimos dos siglos en la ciudad de Alicante:

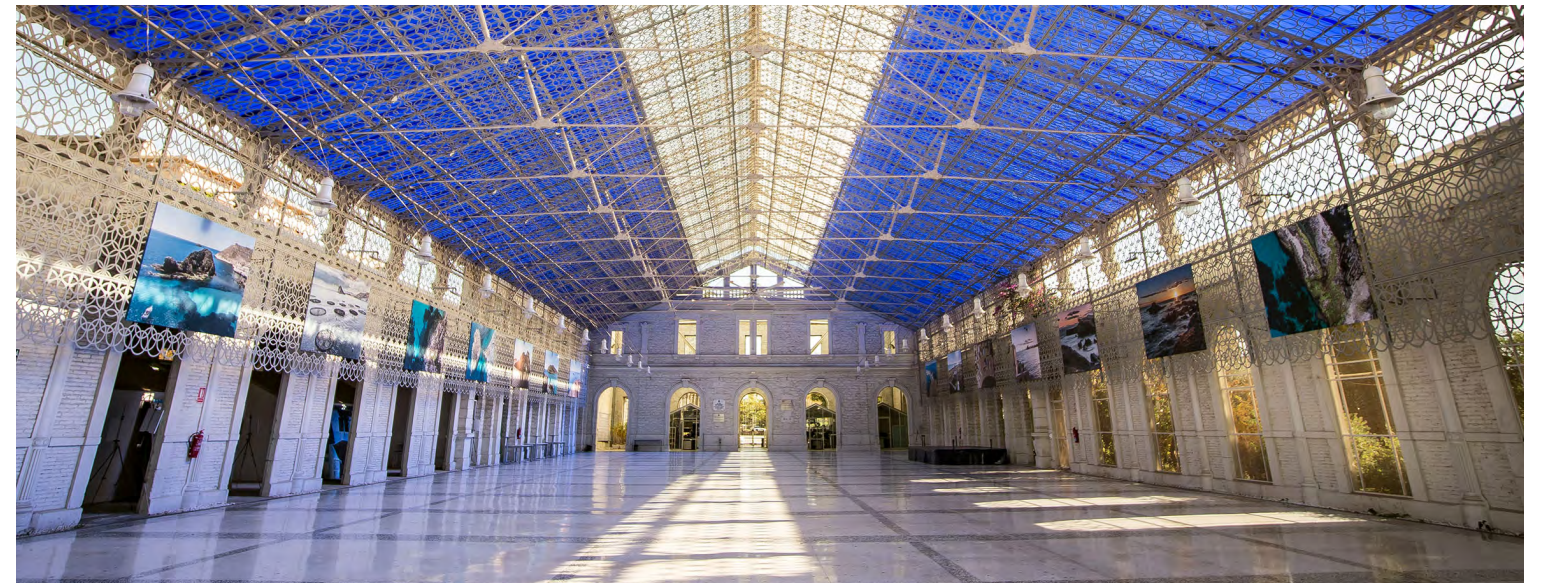
- *Una línea ferroviaria que nació con vocación de corredor mediterráneo.*
- *Un edificio construido con espíritu de fusión entre la arquitectura y la ingeniería.*
- *Un espacio abierto a la cultura mediterránea.*

Con esta nueva etapa, se remataba la restauración de un edificio emblemático para la ciudad de Alicante, que, tras haber perdido su actividad ferroviaria en los años 80, había caído en el abandono para renacer ahora con nueva energía y nuevos proyectos.



Con este trabajo, los autores pretendemos dar mayor protagonismo, si cabe, a una estación íntimamente ligada con el progreso económico de la ciudad de Alicante “y uno de los máximos exponentes del Patrimonio moderno”.

A través de esta estación, llegaban productos agrícolas procedentes de la Vega Baja y Murcia de forma rápida y moderna.



INTRODUCCIÓN

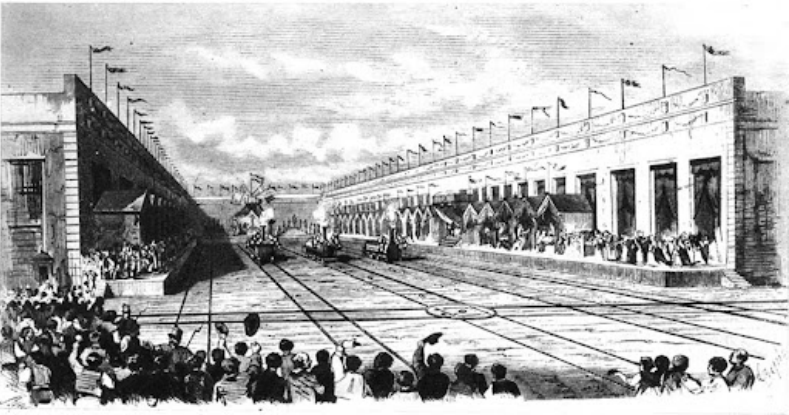
UNA LÍNEA FERROVIARIA CON VOCACIÓN DE CORREDOR MEDITERRÁNEO.

La estación de Murcia. Esta estación está situada en la parte sur de la ciudad y junto al puerto. Sus instalaciones han recibido a lo largo de su existencia distintos nombres, por lo que, al referirnos a ella, lo haremos con cualquiera de ellos:

- Estación de los Andaluces.
- Estación de Murcia.
- Estación de Benalúa.
- Casa Mediterráneo

1.a. Origen: La llegada de los ferrocarriles a Alicante.

El primer contacto del ferrocarril con la ciudad de Alicante se produjo de la mano de la compañía MZA, que, a mediados del siglo XIX, en un acto que podríamos considerar simbólico, hizo circular, ante el asombro de los/as alicantinos/as un tren en el pequeño trayecto entre San Vicente del Raspeig y el centro de la ciudad de Alicante. Este acontecimiento tuvo lugar el 31 de octubre de 1856. Dos años más tarde, al mediodía del 4 de enero de 1858, la ciudad pudo contemplar como llegaba a la ciudad el primer tren procedente de Madrid, cinco días más tarde de que se dieran por acabadas las obras de la toda la línea Alicante-Madrid. El 25 de mayo, llegó a la ciudad la mismísima reina de España Isabel II para hacer oficial la apertura de la línea



➤ Imagen de los actos inaugurales de la estación de Madrid en Alicante.

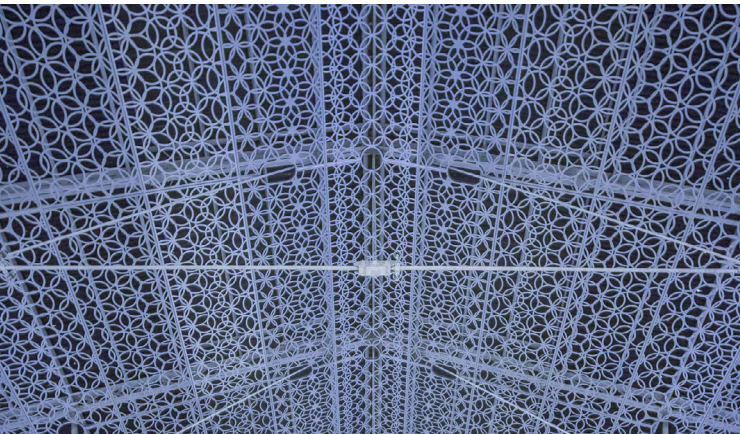
Desde entonces, la estación central de Alicante o estación de Madrid y la línea de conexión de la ciudad con la capital, se convirtió en eje central de la vida económica y de las comunicaciones de la ciudad.



El entusiasmo de la ciudad de Alicante por la llegada del ferrocarril fue tal, que la ciudad se puso en contacto con el industrial Alexis Godillot que era el encargado de engalonar las ciudades que visitaba el emperador de Francia Napoleón III para que adornara la ciudad de forma adecuada.

1.b. ¿Entonces por qué se construye otra estación?

En la segunda mitad del siglo XIX, el principal motor de la ciudad de Alicante era su puerto, uno de los de mayor actividad del Mediterráneo. No obstante, con frecuencia, el traslado de los productos y mercancías desde el puerto hasta la estación de tren de Madrid, cuya concesión estaba en poder de la compañía de ferrocarriles MZA, era dificultoso y complicado, lo que dio pie a la Compañía de Ferrocarriles Andaluza, rival de la anterior, a pedir permisos para construir una estación de tren que estuviera pegada y por tanto con una fuerte vinculación con el puerto, y que permitiera un traslado más rápido y eficaz de las mercancías.



Los permisos definitivos para el comienzo de las obras se concedieron por la Real Orden del 3 de marzo de 1882 que otorgó a la empresa andaluza los derechos del proyecto. De esta forma, la compañía superaba el ámbito territorial andaluz en el que se había desenvuelto hasta el momento y empezaba un ambicioso proyecto de expansión con la mirada puesta en conectar, como ya hemos mencionado, Andalucía con Alicante y más tarde con Valencia, Barcelona y la frontera con Francia.

Jorge E. Loring, de padre estadounidense y madre gaditana, fue un dinámico hombre de negocios y uno de los principales promotores de la expansión de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces y en especial de la construcción de la línea Alicante-Murcia-Torrevieja en 1883.

En la actualidad, Alicante tiene una avenida paralela al mar dedicada en su memoria y al papel que jugó en la construcción de la línea de ferrocarriles.



➤ **Jorge E. Loring**
(Foto cortesía del Jardín Botánico-Histórico de la Concepción. Málaga)



1.d. Las características del proyecto.

La construcción de una línea ferroviaria es un proyecto complejo que exige un largo tiempo de elaboración y comprobaciones para su puesta en marcha. Baste decir que, a pesar de que los primeros intentos de traer un ferrocarril que uniera Murcia con Alicante se iniciaron en 1845, la línea no llegará a construirse hasta 1882.

Para su construcción definitiva fue necesario:

1. Un exhaustivo estudio de ingeniería en el que hubo que:

- Realizar un estudio de los terrenos por donde iba a transcurrir el trayecto, cuestión que no fue sencilla, pues eran muchos los intereses que había para que el tren pasara por un lugar o por otro.
- Realizar la nivelación del terreno para evitar al máximo la supresión de curvas excesivamente cerradas y la supresión de los desniveles y cuestas, etc.
- La construcción de infraestructuras como puentes, alcantarillados y canalizaciones de agua, barreras, pasos a nivel con sus respectivas casetas de control y barreras, etc.
- Una minuciosa dotación de señales y señalizaciones.
- La construcción de la vía en sí misma, colocando adecuadamente:
 - EL BALASTO.
 - LAS TRAVIESAS.
 - LOS RAÍLES.



➤ El balasto es siempre de piedras (calizas o silíceas).

La vía férrea. es la parte de la infraestructura ferroviaria sobre la que circulan los trenes uniendo localidades.

Los raíles. Son unas barras metálicas sobre las que se desplazan los trenes.

Las traviesas. Son unos elementos transversales a los raíles y sirven para mantenerlos unidos y equidistantes.

El balasto. Es la cama de piedras sobre la que se asientan las vías del tren.

Playa de vías. Es el espacio de la estación destinado a albergar trenes en espera de ser utilizados para cualquier fin, mantenimiento, cambio de locomotora, etc.



Los raíles.
En forma de T.



Las traviesas.
Antes de madera, ahora
de hormigón.



Cruce de vías.
(Foto de Manuel Peña)



La playa de vías.



Desvío

■ Elementos de seguridad



Toperas en su emplazamiento original



Toperas en su emplazamiento actual

■ Luces



Focos para iluminar las vías y los andenes.

■ Señales: Sirven para dirigir el tráfico ferroviario



Señales luminosas (Museo de Kyoto)
Foto de J. Daniel Hernández



Señales mecánicas y fijas
(Foto de J. Daniel Hernández)

2. Una obra arquitectónica importante orientada a construir estaciones y terminales.

En concreto, la línea fue dotada de las siguientes estaciones:

- Estación de primera clase: Alicante.
- Estaciones de tercera clase: Elche, Catral, Orihuela, Zeneta y Torrevieja.
- Estaciones de cuarta clase: Crevillente, Callosa y Almoradí.
- Estaciones de quinta clase: Beniel, Benijófar y Salinas.

La intención de incentivar a los inversores a depositar capitales en la compañía, fue el causante de que el proyecto inicial se hiciera con un espíritu triunfalista y con unos cálculos excesivamente optimistas de las posibilidades económicas de la zona y del posible beneficio a obtener, como se verá ya en la primera década de la puesta en marcha del ferrocarril, dado que finalmente el movimiento económico no respondió a lo inicialmente previsto.

ESTACIONES DE LA LÍNEA

Las compañías ferroviarias cuando proyectaban una línea determinada, establecían una diferencia, una clasificación de las estaciones en función, bien por la categoría de la ciudad o por la importancia como nudo ferroviario de esa estación. Las distintas compañías, tenían unos diseños en planos que utilizaban para distintas estaciones, de esta forma se ahorraban el tener que diseñar de nuevo.

Ejemplo, la estación de Elche en su diseño inicial debía ser de 2ª categoría, pero el proyecto definitivo de los la compañía de los Andaluces la encuadró en la 3ª clase ya que era similar a otras estaciones de Andalucía. En otras ocasiones, se diseñaban especialmente para algunas estaciones como ocurre con la estación de Benalúa. (José Daniel Hernández. Asociación Alicantina de Amigos del Ferrocarril.)



ESTACIÓN DE PRIMERA CLASE: Alicante-Benalúa.

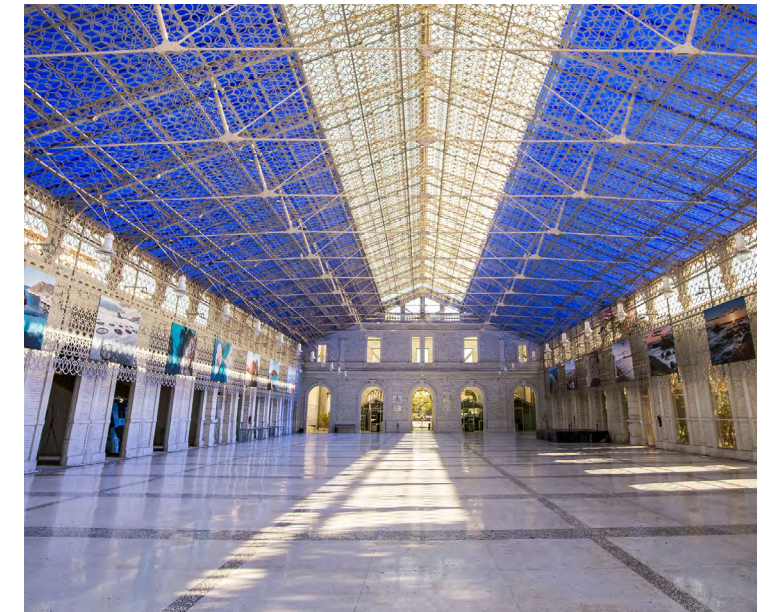


Alicante.

Fue la única estación de primera clase de toda la línea. La estación de Benalúa recibió a lo largo de su vida varios nombres: de Murcia, de los Andaluces.



⤴ La estación en sus días de funcionamiento (foto AHF-MFM. Karl Wyrsh.).



⤴ La estación como sede actual de la Casa Mediterráneo, tras su reforma.

ESTACIONES DE TERCERA CLASE:
Elche, Catral, Orihuela, Zeneta y Torrevieja.

■ Elche.

Existen dos estaciones, Elche mercancías y Elche. Elche mercancías, como su nombre indica, estaba destinada al transporte de productos. Elche, a partir de 1933, sirvió también para dar salida a los productos de una fábrica harinera que todavía existe en la actualidad al lado de la estación.



⬇ La estación de Elche el siglo pasado.



⬇ La estación de Elche en el siglo XXI.

■ Albatera-Catral.

Esta estación era punto de enlace para el ramal de Torrevieja. Esta y la de Callosa fueron las últimas que utilizaron energía eléctrica para su iluminación. En 1970 se cancela el servicio de viajeros y se cierra la estación. En 2011 se procedió a la demolición de todos sus edificios. Se pudo salvar la marquesina. En la actualidad se ha revitalizado y modernizado con el paso del AVE.

Fue inaugurada en 1884, la construyó la Compañía de Ferrocarriles Andaluces.



⬇ Fue inaugurada en 1884, la construyó la Compañía de Ferrocarriles Andaluces.

■ Orihuela.

Es contemporánea a la estación de Callosa. Alrededor de ella se fue creando un complejo industrial y muchas empresas tenían conexión viaria directa con la estación. En 1997 se demolieron las antiguas dependencias y se sustituyeron por otras más modernas en el año 2000, para acondicionarlas al paso del AVE por la ciudad.



⬇ La estación de Orihuela a principios del S.XX.



⬇ Estación intermodal Orihuela.

■ Zeneta.

Se cerró definitivamente en 1947.

Se conoce su ubicación por la presencia, todavía hoy en día, de unos eucaliptus.



⬇ Restos del trazado del ferrocarril a su paso por la estación de Zeneta.

Torre Vieja.

En 1951 la empresa que regentaba las salinas modificó sus instalaciones. A principios del S.XX, la empresa salinera tenía su propia red ferroviaria. En 1970 la estación dejó de dar servicio a pasajeros, siendo destinada a cargar únicamente mercancías. En 1993 se retiran las vías. Hoy se destina a usos culturales.



La estación abandonada de Torre Vieja.



Estación de Torre Vieja restaurada.

El ramal Albatera-Torre Vieja era un ramal ferroviario de 27,3 kilómetros de longitud que conectaba las ciudades de Albatera y Torre Vieja. Su objetivo fue el transporte de la sal de las Salinas de Torre Vieja a Alicante para exportarla a través del puerto.

En Torre Vieja antes de entrar a la ciudad, la línea tenía dos paradas, una en las salinas y otra en el puerto.

ESTACIONES DE CUARTA CLASE: Crevillente, Callosa y Almoradí.

Crevillente.

Es una estación de 4ª clase. Fue inaugurada en mayo de 1884. La construyó la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.



La estación de Crevillente.

Callosa de Segura.

Esta era una estación caracterizada por su abundante arbolado, eucaliptus y plataneras. En 2013 se procedió a la remodelación de las vías para adaptarlas al paso del AVE y se construyó una nueva estación a las afueras del núcleo urbano, donde había estado más de 132 años de servicio.



La estación de Callosa de Segura en 1890.



La estación de Callosa de Segura en la actualidad.

■ Dolores-Almoradí.

Hasta 1970, año de su clausura, sufrió distintas remodelaciones y ampliaciones: 1887, 1910, 1934, 1936, 1952. En 1970 se cancela el servicio de viajeros y se cierra la estación. El servicio de mercancías continuó hasta 1984. En 1987 se procedió a su demolición.



⤴ La estación Dolores-Almoradí.
(Foto: archivo José Antonio Latorre)

■ Rojas-Benijófar.

Su primera ampliación se produjo en 1888. En 1966 pasó a ser un simple apeadero sin personal.

En 1970 se cancela el servicio de viajeros y se cierra la estación.



⤴ La estación Rojas-Benijófar en 1984.

ESTACIONES DE QUINTA CLASE: Beniel, Benijófar y Salinas.

■ Beniel.

Fue inaugurada en 1884 formando parte del funcionamiento de la Línea Murcia-Alicante. Fue también construida por Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. En 1941, pasó a ser gestionada por RENFE.

En diciembre de 2012, la antigua estación fue sustituida por un nuevo recinto más acondicionado para la línea de alta velocidad Madrid-Levante.



⤴ La estación de Beniel en la actualidad.

■ Las Salinas de Torrevieja.

El objetivo de la construcción de este ramal, fue el transporte de la sal desde las Salinas de Torrevieja al puerto de Alicante. Se habilitó un cargadero descubierto paralelo a la vía muy próximo al final de la línea de la estación de Torrevieja, pues la industria salinera poseía su propio ramal de vía estrecha.



⤴ Ramal privado para el transporte de la sal.

3. Una amplia dotación de materiales y maquinaria:

Además, se dotó a la línea, que tenía una fuerte orientación al transporte de mercancías del siguiente material:

- 14 locomotoras para viajeros.
- 13 coches de primera clase, 16 coches de segunda, 32 coches de tercera.
- 4 coches mixtos.
- 8 furgones para equipaje con frenos.
- 8 vagones cerrados para mercancías con frenos.
- 20 vagones cerrados para mercancías.
- 24 vagones descubiertos.
- 4 vagones para ganados, jaula.
- 1 truck (Plataforma con ruedas, pero sin estructura superior para aprovechamiento mixto).
- 3 vagones plataformas.
- 12 vagones cubiertos con freno para sal.
- 50 vagones cubiertos para sal.
- 1 vagón plataforma.



⤴ Locomotora Diésel. Canada 1976
(Foto J. Daniel Hernández)



⤴ Locomotora vapor Mikado saliendo de la estación de Benalúa.



⤴ Coche de 1ª clase
(Foto J. Daniel Hernández)



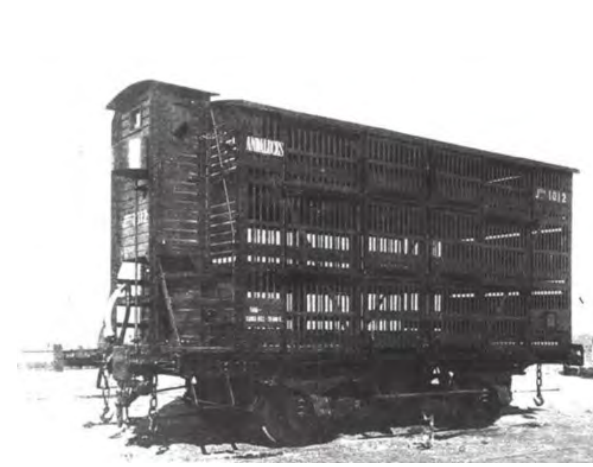
⤴ Coche de 2ª clase
(Foto J. Daniel Hernández)



⤴ Coche de 3ª clase
(Foto J. Daniel Hernández)



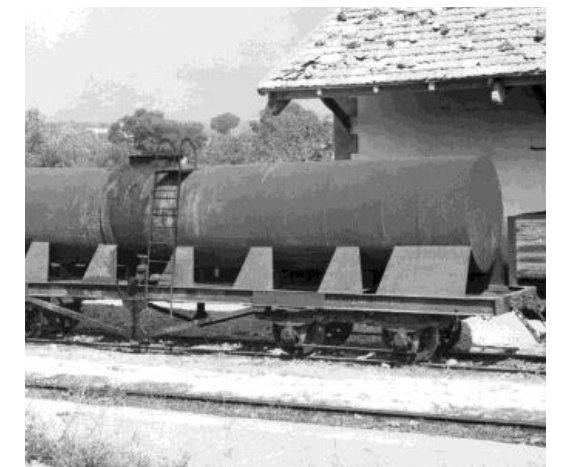
⤴ Coche mixto de 1ª y 3ª clase
(Foto J. Daniel Hernández)



⤴ Vagón jaula (Los Andaluces)



⤴ Furgón de equipajes



⤴ Vagón cisterna
(Foto J. Daniel Hernández)



⤴ Tren de mercancías



⤴ Furgón de correos
(Foto Luis Berenguer)

4. Se necesitaba una importante cantidad de personal orientado a atender las diferentes funciones que permitieran el funcionamiento de todo el sistema:

- Vendedores de billetes.
- Jefes de estación.
- Maquinistas, mecánicos...

Para que los trenes funcionen y toda la infraestructura esté en perfecto estado, las empresas de ferrocarriles han necesitado a lo largo de su historia empleados a los que se les conoce como ferroviarios.

Para la construcción, antes se necesitaba mucha mano de obra.



➤ Obreros para la construcción del ferrocarril.



<https://ar.usembassy.gov/es/education-culture-es/irc/resena-de-la-historia-de-los-estados-unidos/920x920/>
<https://treneando.com/>

Para la conservación, vigilancia y mantenimiento de las vías y los trenes se necesitaban herreros, mecánicos, mantenedores, limpieza, visitantes, carpinteros, engrasadores, lampareros.



treneando.com



<http://miguelangelbustospizarro.blogspot.com>

◀ Visitador en distintas épocas. Era el empleado de comprobar el estado de los elementos de rodadura. Esta comprobación se hacía por el sonido del metal mediante golpes de martillo, este es un oficio que ya no existe en la actualidad.



Museo del ferrocarril. Madrid



treneando.com/tag/lamparero

◀ Lamparero y sus elementos

Para el servicio en general estaban el jefe de estación, el factor de circulación, el capataz, los mozos de maniobra, los cargadores de mercancías.

Para el servicio de viajeros, había oficinistas, mozos de equipajes, mozos de tren y personal del tren.



<https://treneando.com/>



<https://www.facebook.com/ASTIGIS/posts/antiguo-oficiode-los-mozos-de-maletas-de-las-estacionesdr-david-rodero-roderoel/1396270940423897/>

◀ Mozos de equipajes

UNA CURIOSIDAD: los empleados, según sus distintas categorías profesionales, llevaban uniformes y gorras distintas. Entre otros, tenemos:

		
Factor encargado de la circulación	Mantenimiento y material rodante	Mozo de agujas
		
Maquinistas	Inspector de movimiento	Jefe de estación
		
Jefe de interventores	Oficial de comunicaciones	Departamento de electrificación
		
Vigilante jurado	Mantenimiento de enclavamientos	Enganchador

<https://gorrasferroviarias.blogspot.com/2018/10/espana.html>

5. Instalaciones.

Para su funcionamiento, una línea de ferrocarril necesitaba un montón de instalaciones complementarias dedicadas al mantenimiento, reparación y puesta a punto de todos los materiales:

- Talleres.
- Cocheras.
- Muelles de mercancías. Son plataformas de obra situada junto a una vía muerta, por un lado, y una explanada para carruajes, por otro lado. Se ajusta al nivel del suelo de los distintos coches o vagones.
- Depósitos, talleres, etc. Son dependencias destinadas a almacenamiento, reparación y puesta a punto del material. En estos talleres, había todo tipo de profesionales, herreros, carpinteros, forjadores, lampistas, caldereros, pintores. Etc.



⬆ Locomotora saliendo del andén de la antigua estación.
(Foto Luis Berenguer)



⬆ Almacenes.



⬆ Interior de la estación término de viajeros de Benalúa, donde se puede apreciar los andenes, toperas, oficinas, taquillas, cantina.



⬆ Muelles de mercancías.
<https://www.diariodealmeria.es>



⤴ Oficina del factor (Asociación Alicantina de Amigos del Ferrocarril).



⤴ Aparcamiento para carruajes, año 1900.



⤴ Aparcamiento para coches, año 2021.

1.e. Abecedario del ferrocarril.

Extracto del Diccionario Ferroviario de la FEDERACIÓN CASTELLANO MANCHEGA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL.
(<http://www.fcmaf.es/Diccionario/A.htm>)

A

Admisión del tren. Entrada correcta del tren.

Agente de circulación. El agente que, a las órdenes directas del jefe de circulación asegura el servicio de circulación.

Agente de maniobras. El agente que, a las órdenes directas del jefe de circulación o del agente de circulación, está encargado del accionamiento de las agujas y de realización de las maniobras.

Aguja. Cada uno de los dos carriles móviles que en los ferrocarriles y tranvías sirven para que los vehículos vayan por una de dos o más vías.

Andén. En las estaciones de ferrocarril, especie de acera a lo largo de la vía, con la altura conveniente para un fácil acceso al tren.

Apeadero. Dependencia para la bajada o subida de viajeros.

B

Balasto. Lecho de material granular pétreo (sílfco o calizo) de fácil drenaje, que se tiende sobre la explanación de la vía para asentar y sujetar sobre ella las traviesas y cuya función es evitar que la vía se mueva y contribuir a la distribución del peso de los trenes.

Báscula de pesaje de vagones. Básculas instaladas en la vía para pesar vagones a tren parado o en marcha.

C

Cabecera. Inicio de la línea.

Cambio de agujas. Aparato de vía que permite el cambio o desvío de una vía.

Cantina. Establecimiento en las estaciones donde se servía comida y bebida a los viajeros.

Capataz. Persona que tiene a su cargo cierto número de obreros para dirigir un trabajo.

Carbonilla. Residuo incombustible de un proceso de combustión. Pedazos pequeños de escoria procedentes de la combustión del carbón bituminoso. Familiarmente, residuos de combustión arrastrados por el vapor de escape de la locomotora de vapor.

Cargadero. Instalación de vías para la carga y descarga de vagones.

Carril o rail. Cada una de las barras perfiladas de hierro o acero laminado que forman dos líneas paralelas para circular los trenes.

Catenaria. En el lenguaje ferroviario la catenaria o línea aérea de contacto. Es el tendido eléctrico que, montado sobre las vías, permite la captación de energía. es el tendido de suspensión longitudinal que, montado sobre las vías, permite al material motor eléctrico la captación de energía.

Cisterna. Depósito de agua.

Coche. Vehículo para pasajeros.

Cochera. Edificio donde se guardan máquinas.

Consigna. Lugar en las estaciones donde los viajeros pueden depositar temporalmente sus equipajes.

Control de Tráfico. Sistema de control de la circulación ferroviaria desde un enclavamiento central.

Convoy. Composición de tren.

Cubierta. Parte superior. Exterior de un edificio.

D

Depósito. Base de locomotoras y de personal adscrito a ellas.

E

Electrotrén. Tren autopropulsado con tracción eléctrica.

Enganche. Sistema para unir los distintos vehículos de un tren.

Engrasador. Mecanismo destinado a engrasar la cara interna de los carriles.

F

Factor. Agente ferroviario que, entre otras funciones, se encarga del despacho de billetes y facturación de mercancías y equipajes.

Ferrocarril. Sistema de transporte en el que los vehículos circulan sobre vías.

Ferrovionario. Persona que trabaja en los ferrocarriles.

Freno. Sistema o dispositivo para detener el tren mediante presión sobre las ruedas. Los más extendidos son: Freno de aire. Freno neumático. Freno de vacío. Freno eléctrico.

G

Grúa de agua. Toma de agua de gran tamaño para cargar de agua las locomotoras de vapor.

H

Hombre muerto. Dispositivo de seguridad que se instala en el material motor ferroviario que el maquinista debe controlar mientras la máquina esté en marcha. En caso de ignorar las indicaciones del sistema, provoca el frenado completo de la composición.

I

Instalaciones ferroviarias. Los dispositivos, los aparatos y los sistemas que permiten el servicio ferroviario y las edificaciones que los albergan.

J

Jefe de circulación o del CTC. Agente que dirige la circulación en una estación o un centro de control de tráfico, y que ejerce el mando del personal de movimiento y del personal de los trenes que se encuentran en la estación.

L

Linterna. Instrumento portátil para iluminación.

Locomotora. Vehículo ferroviario destinado exclusivamente a remolcar otros vehículos. Puede ser de vapor, diesel, eléctrica.

M

Máquina exploradora. Locomotora que recorre la vía para su inspección por posibles incidencias.

Maquinista. Conductor de unidad tractora.

Marquesina. Cobertizo de cristal, hierro y hormigón que cubre las vías y los andenes.

Muelle. Andén o plataforma que se destina en las estaciones para la carga y descarga.

N

Nudo ferroviario. Estación en la que confluyen varias líneas.

P

Pantógrafo. Elemento situado en el techo de la locomotora por el que recibe la corriente eléctrica de la catenaria.

Parada. Acto de detenerse un vehículo. Puede ser comercial, eventual, facultativa, momentánea, técnica.

Parques. Talleres con instalaciones imprescindibles para llevar a cabo misiones del tráfico ferroviario u obras, renovaciones...

Paso a nivel. Punto de cruce a de dos vías de diferentes características. Puede ser automático, guardado, protegido, sin guardar.

Poste. Pilar o columna que contiene información. Puede ser de cambio de rasante, kilométrico.

Puesto de mando (PM). Puesto de control o dependencia encargada de organizar y coordinar la circulación en las líneas.

R

Rama. Composición de tren.

S

Señal. Signo que tiene por objeto transmitir órdenes o informaciones desde la vía.

T

Terminal. Estación cabecera o final de un trayecto.

Toperas. Protección al final de la vía, pueden ser metálicas o de hormigón.

Tren. Serie de vehículos acoplados unos con otros que, remolcados por uno o varios vehículos motores (locomotora, automotor, etc), conducen viajeros o mercancías de un punto a otro por una vía férrea. Puede ser convencional, mixto, correo, de trabajos, directo, empujado, herbicida, pendular, puro, taller...

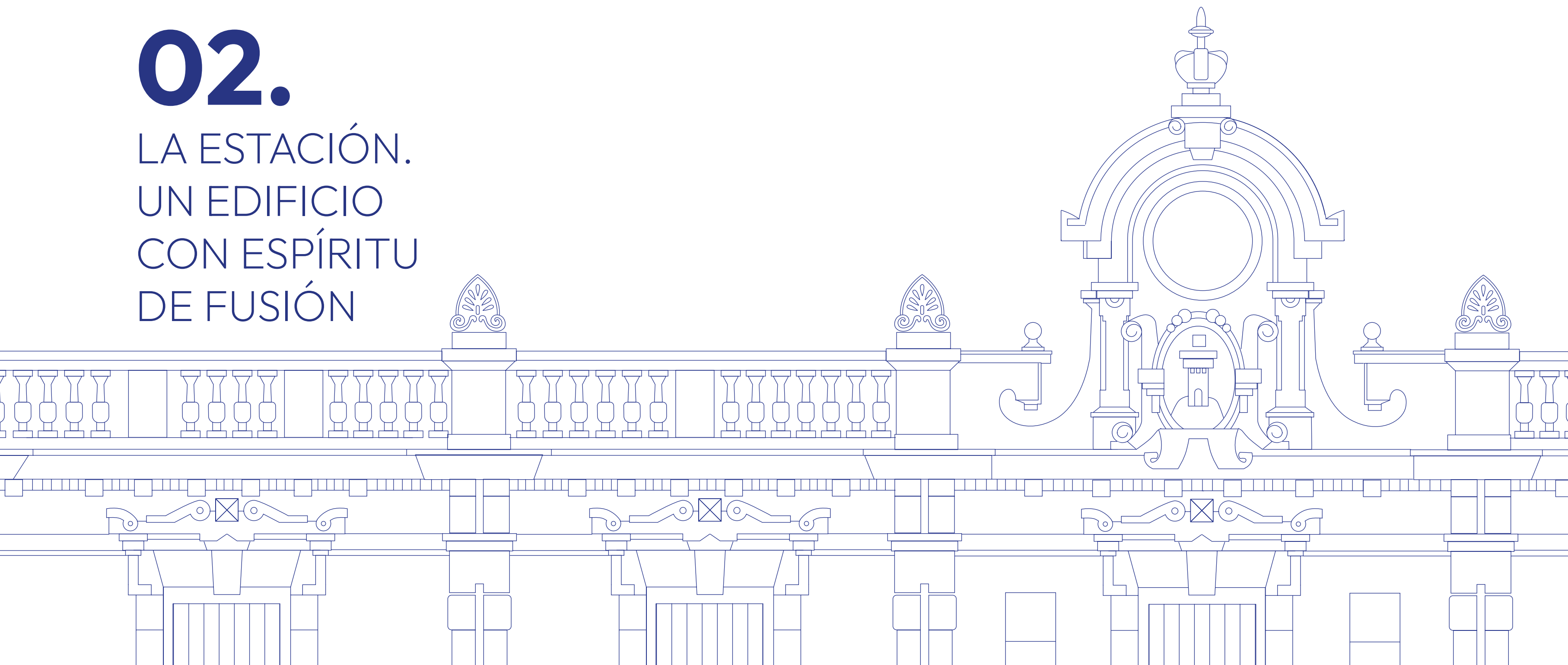
V

Vagón. Unidad móvil ferroviaria sin sistema de propulsión propio.

Vía. Estructura compuesta por dos carriles.

02.

LA ESTACIÓN.
UN EDIFICIO
CON ESPÍRITU
DE FUSIÓN



UN EDIFICIO CON ESPÍRITU DE FUSIÓN



Como preludiando cuál será su destino como institución transfronteriza, la estación de Benalúa se construirá casi en el paso entre los siglos XIX y XX, justo cuando la revolución industrial había comenzado a cambiar el mundo hacia la modernidad y en un momento en el que los nuevos medios de transporte como el tren, exigían edificios e instalaciones que no tenían precedente en la historia.

Fruto de esta necesidad, en su construcción se trabajará en lo que la historia del arte se conoce como arquitectura de los nuevos materiales, en la que se coordinarán y colaborarán arquitectos e ingenieros, en un modelo de construcción nuevo que empleará materiales como el cristal y el acero, como si fuera una metáfora de que en este espacio se respire un aire de fusión, colaboración, entendimiento y de apertura de nuevos caminos entre diferentes culturas y pensamientos.

2.a. Un proyecto emblemático para la compañía andaluza.

La estación de Murcia, a pesar de su tamaño relativamente pequeño para una terminal de ciudad, supuso un hito importante para la Compañía de Ferrocarriles Andaluces debido a que era la primera estación terminal de una capital de provincia construida enteramente por la compañía.

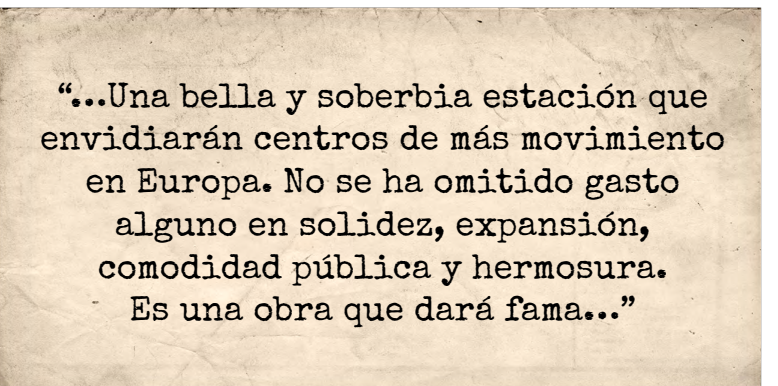
Además, se daba la circunstancia de que la línea se construyó un poco apartada del circuito central ferroviario, al tiempo que constituía el extremo más septentrional de la compañía andaluza, por lo que hubo de dotarse de una serie de instalaciones que le dieron a todo el conjunto un equipamiento y una estética muy particular y armoniosa.



2.b. Su localización.

Desde el primer momento, se buscó ubicarla en un lugar estratégico que facilitara su explotación, de forma que se decidió situarla al lado de la playa de Babel, a pesar de que el suelo arenoso obligaba a realizar una cimentación más sólida y costosa, lo que da una idea del gran interés que para la compañía tenía que las instalaciones estuvieran vinculadas con el puerto.

La importancia y el cariño con el que la empresa andaluza inicio su proyecto más emblemático, no pasó desapercibido por los/as alicantinos/as como quedó reflejado en numerosas ocasiones en la prensa local:



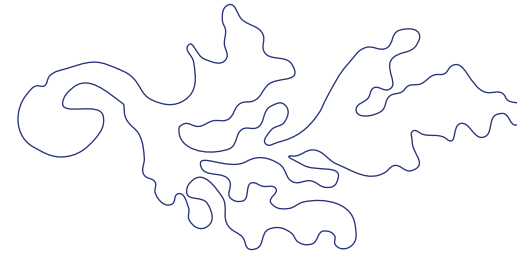
⬆ (Periódico “El Vinalopó” del 21 de agosto de 1884 y periódico “El Graduador” de Alicante de 24 de agosto de 1884).

2.c. El proyecto de la estación.

Inicialmente, se encargó un proyecto al ingeniero Jorge Porrúa Moreno, quien elaboró una propuesta muy ambiciosa, de carácter monumental y de mucho mayor tamaño que la estación que se construyó finalmente. Este proyecto inicial se desechó por la premura y la necesidad de que la actividad se pusiera en marcha con la mayor brevedad de tiempo posible. Por este motivo, la compañía empezó a operar de forma provisional con unas instalaciones mínimas, de barracones de madera, mientras que se trabajaba en la construcción definitiva.

A partir de julio de 1884 se le encarga el proyecto de la construcción de la estación al ingeniero Carlos Alessandri que será el artífice de la estética que se puede contemplar en la actualidad y en el que se fusionan arquitectura e ingeniería. El proyecto, mucho más contenido que el elaborado décadas antes por Porrúa, se finalizará el 19 de febrero de 1885.

ECLECTICISMO: Es una corriente artística que toma elementos de diferentes estilos y fuentes artísticas en función de las necesidades estéticas o estructurales. Por eso mismo, no tiene un estilo o estética particular definido, sino que es la combinación de varias influencias.



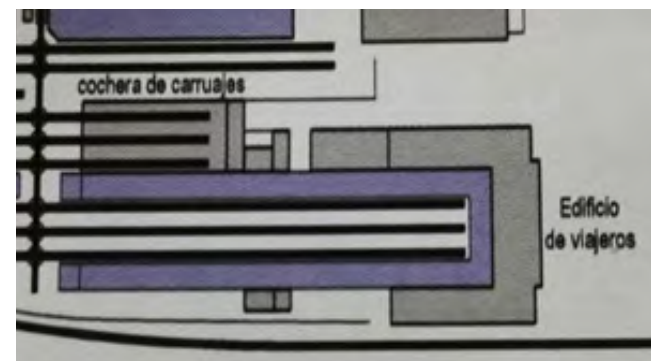
La parte arquitectónica de todo el conjunto se centra fundamentalmente en el edificio principal, que sirve de fachada y que inicialmente se destinó al acceso de los viajeros, taquillas y oficinas.



2.d. La aportación de la arquitectura.

Como presagiando la esencia de lo que es hoy en día la Casa del Mediterráneo, Alessandri se decantó por usar un estilo arquitectónico ecléctico de fusión de diferentes culturas y movimientos artísticos.

Las instalaciones se concibieron, como es casi habitual en las estaciones de trenes terminales, en forma de U.



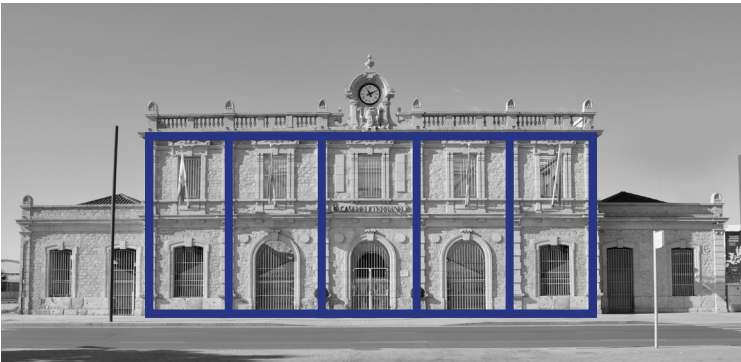
➤ Óleo de Eduardo Rodríguez Samper (1940). Una muestra más del interés y la estima que la ciudad ha mostrado siempre por la estación.

LA FACHADA.

LA FACHADA principal está compuesta por tres cuerpos, contruidos con piedra alternando unas veces en disposición de sillar, generalmente en las zonas decoradas y otras en mampuesto con unión de argamasa, cuando se trata de muros de contención, lo que le otorga todo el conjunto un color y una estética muy definida y atractiva. La fachada se presenta con un bloque central de dos alturas y dos laterales de una sola altura.



La división de la fachada en bloques: en azul el bloque central y en amarillo los bloques laterales



Estructura en 5 paños del bloque central de la fachada.

En la planta baja se encuentran los vanos o puertas de acceso del público a la estación, que se hace a través de tres arcos de medio punto con clave resaltada, flanqueados en los laterales por dos arcos escarzanos que también muestran claves resaltadas.



Arcos de medio punto con clave resaltada y decorada. Los laterales se perfilan con cuarterones en relieve



Las enjutas entre los arcos de medio punto y los interpaños están decoradas con medallones o discos en relieve



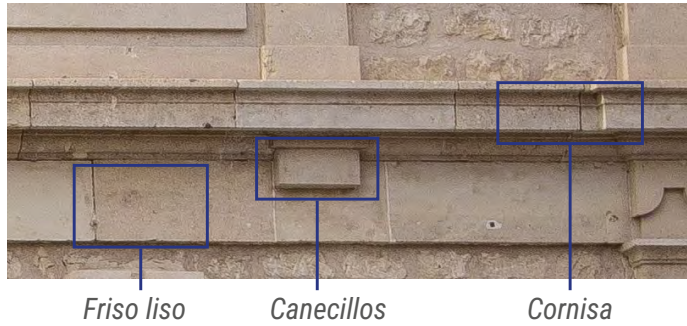
Los interpaños se separan con pilastras sobre un zócalo. Las pilastras llevan basa, fuste y capitel



Los vanos de los extremos son de arco escarzano con claves y cuarterones resaltados.

CUARTERONES: Cada una de los cuadrados o rectángulos que se sitúan en los bordes de las ventanas y las puertas.

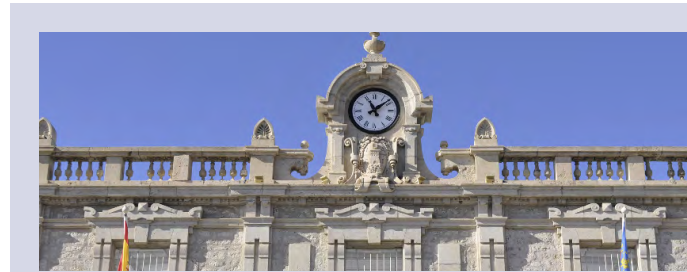
Toda la planta baja se completa con los dos bloques laterales de una sola altura. En estos bloques se puede apreciar como los muros mampuestos se perfilan con la decoración en sillar, ofreciendo una visión muy agradable. Los dos bloques tienen una factura similar, dos vanos con arcos escarzanos con claves y cuarterones en relieve. Los bloques se rematan con un cornisamento o entablamento en dintel rematados en sus extremos superiores con acróteras. Los bloques se cierran con cubiertas a tres aguas.



Friso liso Canecillos Cornisa

Las dos plantas del bloque central se separan con un falso entablamento con un friso liso y una cornisa resaltada con relieve y apoyada sobre canecillos.

El segundo piso es quizás, la parte más armoniosa y bella de toda la fachada. Es la prolongación en altura del bloque central de la primera planta y muestra un registro de paños separados por bellas y estilizadas pilastras geminadas.



Cada paño muestra un vano adintelado con cuarterones geminados en relieve y con un extraordinario tímpano a medio camino entre la estética manierista y la barroca.



Los interpaños son unas pilastras muy estilizadas y geminadas sobre un zócalo y apoyado sobre ménsulas pareadas.



Vanos adintelados (rectos) con cuarterones (cuadros o rectángulos en relieve alrededor del vano) geminados.



El tímpano de los vanos nos ofrece una estética muy manierista con elementos clásicos organizados de formas distintas, que otorgan un aspecto muy peculiar y con carácter propio.

Toda la fachada central se remata con una bella y armoniosa balaustrada que converge en su espacio central que, a modo de peineta, está presidido por un reloj apoyado en un extraordinario relieve heráldico de la ciudad de Alicante.

En la vertical de los interpaños, la balaustrada sitúa bellas acróteras con motivos florales.



◀ *Detalle del reloj con el escudo de la ciudad y rematado con una acrótera en forma de cáliz.*

Detalle de las acróteras ▶



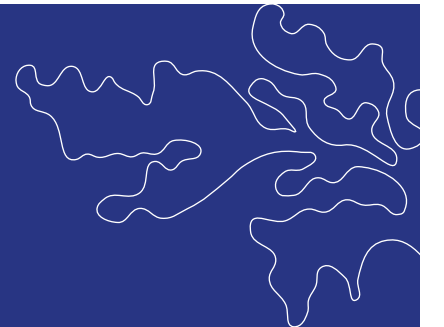
El lateral del edificio que da a la ciudad fue pensado inicialmente como la zona de acceso de carruajes y presenta una sola planta con un registro de vanos escarzanos con la misma estructura que la de los bloques laterales de la fachada.

2.e. El desarrollo de la aportación de la ingeniería.

La aportación de la ingeniería a esta construcción se centra en la cubierta de la zona de andenes y vías, lo que podríamos llamar la zona cubierta de la U en el plano.

Para cubrir esta zona de las instalaciones se utilizó una estructura típica de la arquitectura de los nuevos materiales elaborando una techumbre a modo de marquesina, a base de registro y repetición de estructuras metálicas que, si bien destacan por su sencillez, también lo hacen por unos extraordinarios detalles decorativos que nos acercan a la estética modernista.

ARQUITECTURA DE LOS NUEVOS MATERIALES: Se denomina de esta forma a las edificaciones que se empezaron a realizar en Europa y los países desarrollados y que suponía una ruptura total tanto con las técnicas de construcción como en los materiales utilizados, así como de sus funciones. Son típicas de este estilo las Estaciones de tren, los mercados de abastos, los palacios de cristal o construcciones tan emblemáticas como la Torre Eiffel.

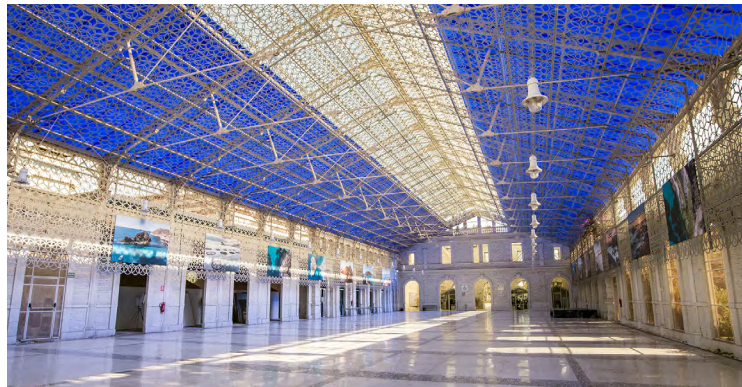


2.f. La aportación de la ingeniería.

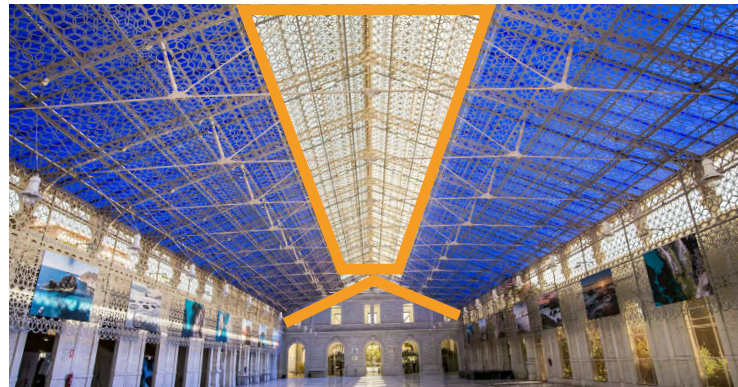
La construcción de ingeniería está dirigida a la cubierta de la parte de los andenes y el acceso a las vías. Esta zona de la estación es una construcción típica de la Arquitectura de los Nuevos Materiales del siglo XIX. Este tipo de arquitectura supone una ruptura total con el arte anterior y la aplicación de nuevas técnicas relacionadas con el progreso técnico que suponía la Revolución Industrial. Varias son las características fundamentales que definen esta nueva forma de construir.

LAS NUEVAS EXIGENCIAS DE LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL Y DE LOS NUEVOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

La estación de tren de Murcia, es un ejemplo extraordinario de las nuevas exigencias industriales y tecnológicas que aparecieron con la Revolución Industrial del siglo XIX. Cuando entramos en la zona de andenes, enseguida nos damos cuenta de estar en una zona cubierta totalmente diáfana (sin ningún tipo de columna o muro por medio).



Frontal de la zona interior con las puertas de entrada y salida de pasajeros



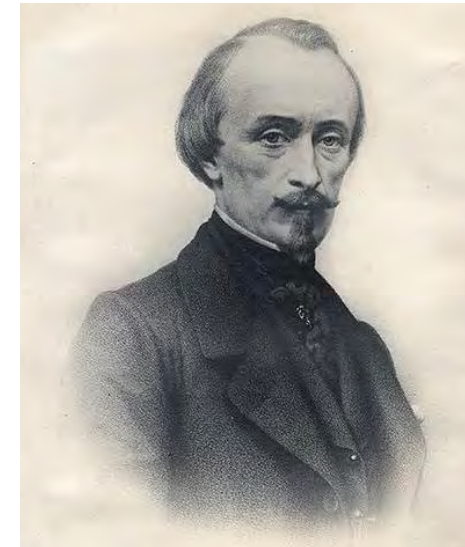
El espacio de los andenes está cubierto por una marquesina a dos aguas construida a base de hierro y cristales. La zona central de la cubierta funciona como linterna al ser totalmente traslúcida.

2.g. Utilización de materiales innovadores.

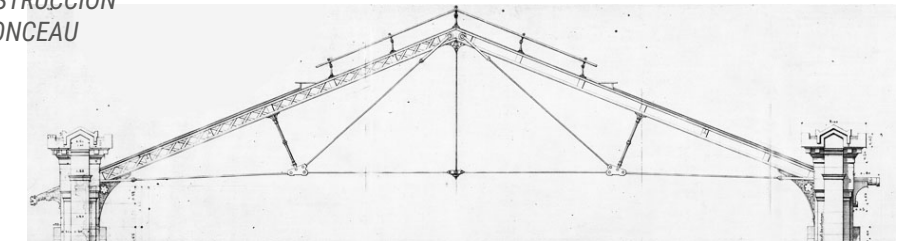
El enorme espacio de los andenes está cubierto por una marquesina que ofrece una sensación amplia y luminosa, que se consigue a base de apoyos muy simples de hierro organizados según el sistema Polonceau.

Para la construcción se utilizaron vigas de hierro fundidas y moldeadas en la empresa Nicaise & Delcuve de Bélgica, que, de acuerdo al uso constructivo de la época, se ensamblaron en la misma obra.

El sistema consiste en repetir la misma estructura a modo de esqueleto.



SISTEMA DE CONSTRUCCIÓN POLONCEAU

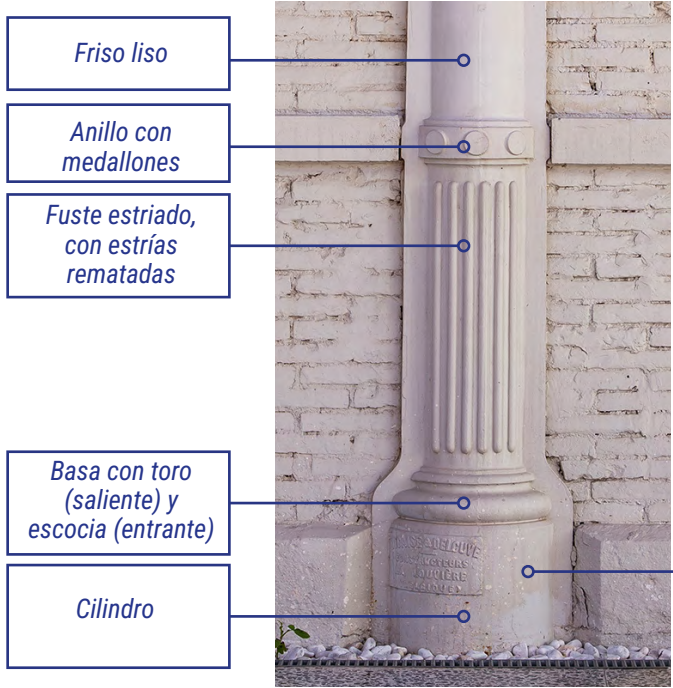


EN 1836, ESTE INGENIERO FRANCÉS IDEÓ UN SISTEMA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE ESTACIONES DE TREN QUE SE CONOCE COMO CERCHA POLONCEAU, QUE CONSISTE EN UNA ESTRUCTURA TRIANGULAR A BASE DE BARRAS METÁLICAS. UNA CERCHA ES UNA ESTRUCTURA TRIANGULAR QUE SE COMPONE DE VARIOS TRIÁNGULOS MENORES.

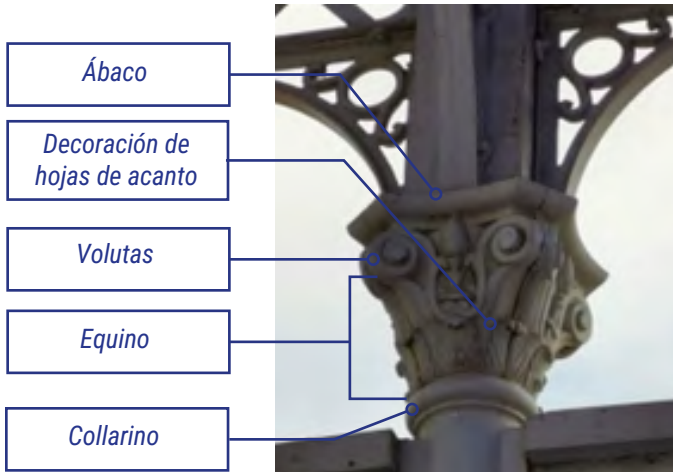


Cada tramo va apoyado sobre dos columnas de hierro fundidas. Entre las columnas hay un arco de medio punto con cuarterones y claves resaltadas. Por encima del arco un dintel en relieve rematado por un tímpano en forma de arco escarzano. El espacio entre los arcos se completa con un muro de ladrillo unido con argamasa y en disposición de sillarejo.

Las columnas ofrecen una estética muy atractiva. Se apoyan sobre un cilindro en el que aparece marcado en relieve la empresa belga que las moldeó. Sobre este cilindro se sustenta una basa con toro y escocia. El fuste está dividido en dos partes. En la primera, ocupa un quinto del fuste aproximadamente, ofrece un estriado de estrías vivas rematado con un anillo decorado con medallones; todo el fuste restante es liso.



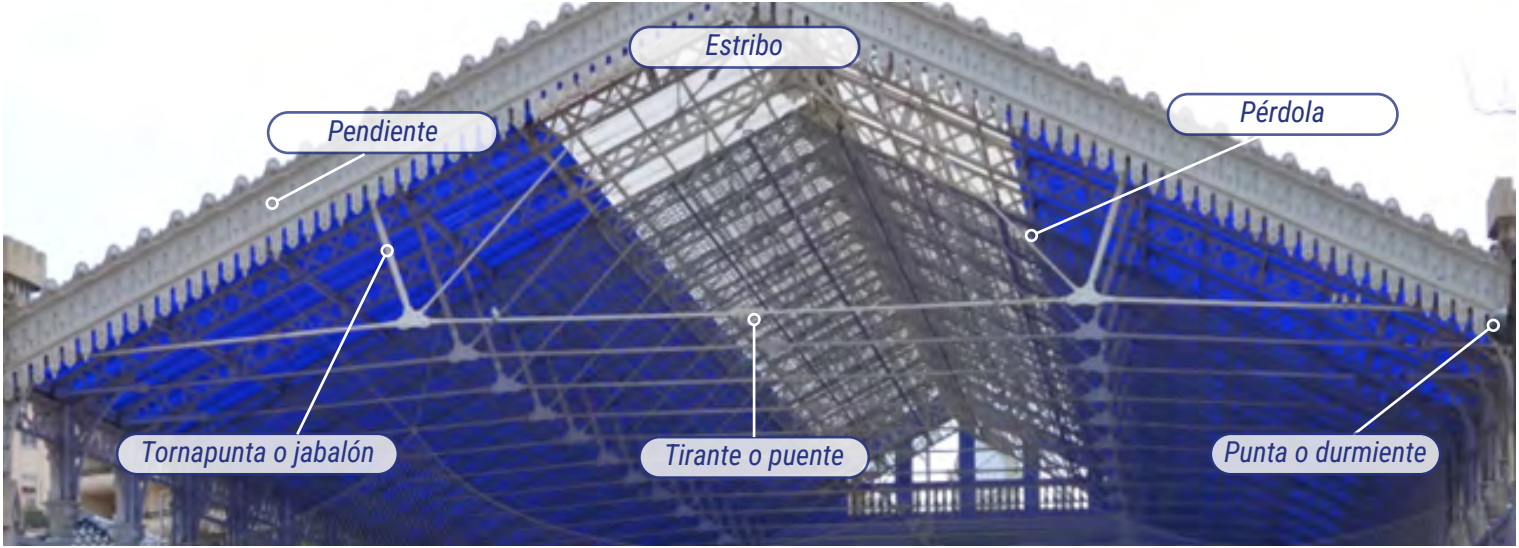
En la parte inferior de las columnas se puede apreciar la procedencia de las fundiciones.



Las columnas se rematan con un bello capitel compuesto, que lleva collarino, equino con decoración de hojas de acanto y volutas, y en el centro un extraordinario detalle vegetal. El capitel se completa con un esbelto ábaco.



Sobre las columnas se apoya la estructura superior de la marquesina que se distingue por utilizar los materiales y las uniones de remaches y tornillos como elementos decorativos. Los ángulos se rematan con esbeltas ménsulas que sirven al mismo tiempo de sujeción y decoración.



El frontal de la marquesina se apoya en dos extraordinarios pilares bellamente trabajados en piedra que, junto con el frontal superior delicadamente decorado a base de piezas de hierro fundido, dan a todo el conjunto un aspecto de pórtico monumental.

El bello frontal de la cubierta está rematado por un festón de piezas de hierro con decoraciones vegetales y por el escudo real español.

Se utilizan técnicas constructivas totalmente novedosas para unir los materiales y aportar una belleza estética, como son los remachados, el soldado o piezas moldeadas en las fundiciones que se ensamblan en la misma obra.

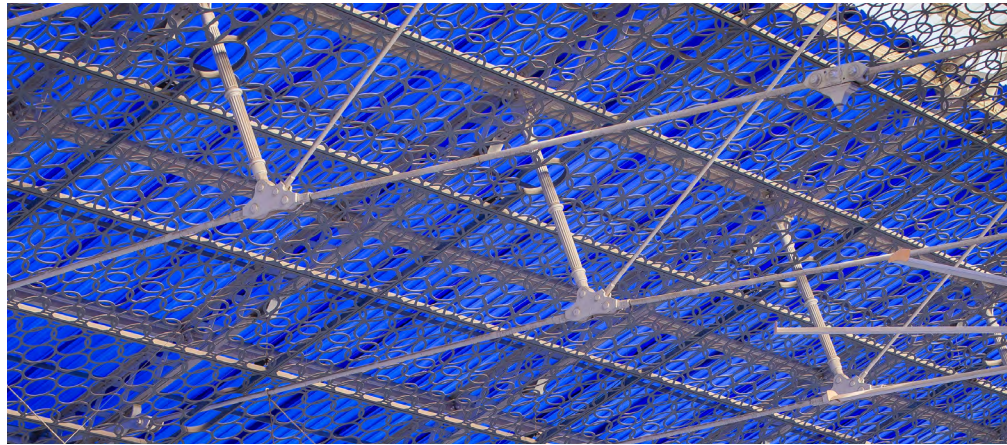
La cubierta superior se sujeta en el exterior con una ménsula metálica, rematada con canecillos.



Detalles de las nuevas formas de decoración en donde se utilizan los remaches, los tornillos y herrajes como elementos estéticos.



Todo el extremo lateral, está rematado por un canalón recubierto inicialmente con una estructura de cinc y que incluye una decoración de remates muy atractiva.



En la estación de Murcia la estructura de ingeniería ha quedado cubierta por los elementos decorativos de las últimas reformas, pero todavía se pueden apreciar sus elementos fundamentales.



Estado en el que se encontraba la cubierta antes de la remodelación final para convertirla en la Casa del Mediterráneo.

CURIOSIDADES.

- El estribo o vértice central del frontal de la cubierta está presidido por un soberbio escudo de la corona española al que se le borró la corona que lo remataba durante la II República en 1931.
- En el escudo de la fachada debajo del reloj aparecen las siglas C.I.I.A. en referencia a la Colonia Iulia Illici Augusta identificada con el yacimiento de la Alcudia de Elche, pues muchos eruditos de la época, defendían la ubicación de esta colonia romana en la ciudad de Alicante, motivo por el que en varios blasones del s.XIX y principios del XX estas siglas aparecen asociadas a la ciudad.
- Francisco Figueras Pacheco de 1929 y José Lafuente Vidal de 1932 vincularán definitivamente Alicante a los topónimos antiguos de Akra Leuka y Lucentum, por lo que las siglas que aparecen hoy en el escudo de la ciudad de Alicante son A.L.L.A. (Akra Leuka, Lucentum, Alicante).
- Durante la Guerra Civil la estación fue objeto de numerosas iniciativas para aprovechar al máximo su operatividad. Incluso en 1937, el gobierno de la República llegó a nacionalizar el servicio y las instalaciones. Un preludio de lo que luego sería RENFE.
- También fue objeto de los bombardeos que castigaron la ciudad durante toda la contienda. En el bombardeo del 28 de noviembre de 1937 las instalaciones quedaron fuertemente dañadas al afectar tanto al edificio principal como a los talleres, cocheras e infraestructuras.



En varias ocasiones la estación fue víctima de las inclemencias del tiempo y no han sido pocas las veces que se ha visto inundada.



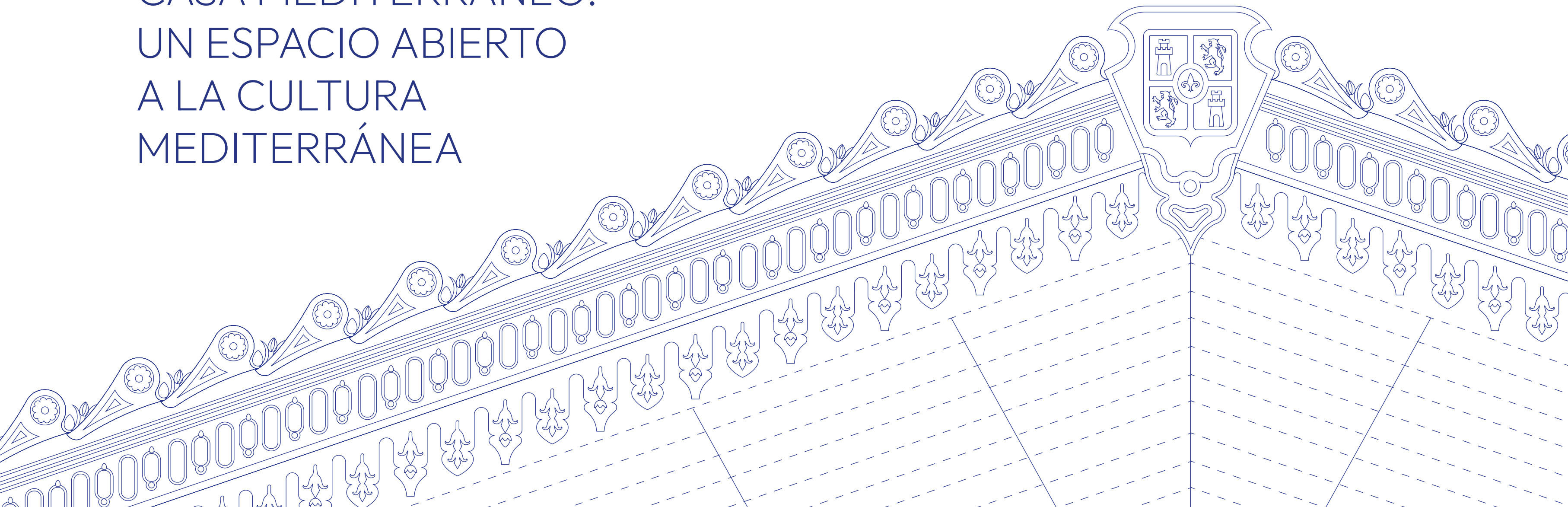
Incluso ha sufrido varios incendios al estar en estado de completo abandono. Como el tercero en un año, ocurrido el 5 de abril del 2008.



En la actualidad, cuando se entra en la zona de andenes sorprende y llama la atención el color azul aportado por la última reforma, con el que se quiere hacer un guiño al mar Mediterráneo.

03.

CASA MEDITERRÁNEO.
UN ESPACIO ABIERTO
A LA CULTURA
MEDITERRÁNEA



3.a. Estaciones reconvertidas.

Como apuntamos más abajo, Casa Mediterráneo tiene su sede en la antigua estación de ferrocarril de Benalúa. La desaparición de las estaciones tal y como se concibieron en el momento de su creación contribuye a que las generaciones futuras desconozcan una importante parte de nuestro patrimonio.

La reconversión de la estación de Benalúa no es un caso aislado. A lo largo de la geografía mundial encontramos muchas estaciones reutilizadas para fines culturales, como museos, centros polivalentes, eventos privados, para invernaderos, museos del ferrocarril, de ciencia y técnica, etc.



Estación d'Orsay en París (Francia). Museo de Artes Plásticas.



Cincinnati (Ohio, EE.UU.). Union Terminal (CIN). Sede de tres museos, un teatro y una biblioteca.



Estación de Atocha, Madrid (España). Jardín tropical.



Estación Madrid-Delicias (España). Museo Nacional del Ferrocarril.



Estación de Mapocho (Chile). Centro cultural.



Estación de Azpeitia (España). Museo vasco del ferrocarril.

3.b. Casa Mediterráneo.

Es un consorcio público creado en 2009 integrado por el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, Generalitat Valencian, los ayuntamientos de Alicante, Benidorm y Xàbia y la Diputación de Alicante. Como ya hemos ido comentando a lo largo de esta publicación, la Casa tiene su sede en la antigua estación de tren de Benalúa en la ciudad de Alicante. Se rige por unos estatutos propios y sus órganos de gobierno son un Consejo Rector y una Dirección General.

Casa Mediterráneo pertenece a la Red de Casas del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación dedicada a la Diplomacia Pública y de la que también forman parte Casa América (Madrid), Casa Árabe (Madrid y Córdoba), Casa Asia (Barcelona y Madrid), Casa África (Las Palmas de Gran Canaria) y Centro Sefarad-Israel (Madrid).



La institución está orientada a la cooperación política y económica, al diálogo intercultural, al mutuo conocimiento y al fortalecimiento de los lazos entre las sociedades civiles del ámbito geográfico mediterráneo.



Para Casa Mediterráneo son de vital importancia las inquietudes de la sociedad civil mediterránea a la hora de definir estrategias y transmitir al exterior los valores de España.

La inmediatez de su actuación y la adaptabilidad a los acontecimientos de cada momento rigen su sistema de trabajo. Para aplicar estas premisas, se celebran en su sede, y en otros lugares donde tiene interés su presencia, diversos seminarios, foros y encuentros entre los agentes sociales de toda la región. Igualmente trabaja en la organización de reuniones técnicas, políticas, económicas y puramente diplomáticas con organismos internacionales, en el marco de Naciones Unidas o la OTAN, así como con instituciones y administraciones de otros países ribereños que ayuden a la percepción en el exterior de una imagen actual de España y promuevan un espacio de paz, prosperidad y seguridad en el Mediterráneo.

La actividad de Casa Mediterráneo se centra básicamente en cuatro áreas de trabajo: gobernanza y cooperación, cultura y patrimonio, economía y desarrollo, y medio ambiente y turismo sostenible.

Los países bañados por el mar Mediterráneo son:



3.c. Fines.

a. Fomentar la realización de actuaciones y proyectos que contribuyan al mejor conocimiento entre las sociedades de los países de las riberas de la región Euro-mediterránea y potencien la acción exterior de España en las mismas.

b. Contribuir a mejorar la imagen de España en los países de la región Euro-mediterránea.

c. Impulsar el desarrollo de las relaciones de España con los países de la región Euro-mediterránea con los que nos unen lazos históricos, en los ámbitos institucional, cultural, empresarial, social, científico y económico, así como en áreas de innovación científica y tecnológica relacionadas con la cooperación al desarrollo sostenible.

d. Estrechar los vínculos de amistad, solidaridad y cooperación entre los Estados y sociedades euro-mediterráneas.

e. Promocionar Alicante, así como todas las ciudades en las que se establezcan delegaciones del consorcio como lugares de encuentro de la región Euro-mediterránea, facilitando el acercamiento institucional, empresarial, cultural, económico y social entre sus países.

f. Promover una mayor presencia en todos los ámbitos de la cultura euro-mediterránea.

g. Desarrollar programas específicos para infancia y la juventud, con especial atención a la promoción de valores de cooperación, solidaridad y no discriminación entre las nuevas generaciones.

h. Desarrollar programas específicos para el reconocimiento de la igualdad legal y real entre hombres y mujeres.

i. Cualesquiera otros que contribuyan a la realización de los objetivos de fomento de intereses transnacionales entre España y los países mediterráneos por los cuales se constituye dicho Consorcio.

j. Desarrollar programas específicos para la lucha contra la desertificación y el cambio climático y el fomento de políticas de aprovechamiento del agua.

k. Promover programas dirigidos a los medios de comunicación, las nuevas tecnologías de la información y la difusión en la red de actividades de la Casa del Mediterráneo.

l. Promover una relación en red con otras instituciones existentes, especialmente la red de Casas del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, dedicadas a diversos ámbitos que conciernen al Mediterráneo, con el fin de encauzar esfuerzos y canalizar proyectos comunes.

3.d. Estructura organizativa.

MIEMBROS DEL CONSEJO RECTOR

Es el órgano superior de gobierno de Casa Mediterráneo. En él están representadas todas las instituciones consorciadas que forman parte del Consorcio Público. Se reúne ordinariamente con carácter semestral para su buen funcionamiento.

Presidente/a:

Ministro/a de Asuntos Exteriores, Unión Eupea y Cooperación.

Vicepresidente/a:

Presidente/a de la Generalitat Valenciana.

Vocales

- Por el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación (MAEC) y por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID):
 - Director/a General para el Magreb, Mediterráneo y Oriente Próximo.
 - Director/a de Cooperación con África y Asia (AECID)
 - Director/a General de Diplomacia Económica.
- Generalitat Valenciana.
- Ayuntamiento de Alicante.
- Ayuntamiento de Xàbia.
- Ayuntamiento de Benidorm.
- Diputación de Alicante.

DIRECCIÓN GENERAL

El Director General es nombrado por el Consejo Rector, a propuesta del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, entre personas de reconocido prestigio en el ámbito mediterráneo por un periodo de tres años renovable. Su cometido principal consiste en

la dirección y supervisión de todas las actividades del Consorcio Público.

CONSEJO DIPLOMÁTICO

Embajador/a de la República de Croacia.
Embajador/a de la República de Chipre.
Embajador/a de la República de Eslovenia.
Embajador/a de la República Francesa.
Embajador/a de la República Helénica.
Embajador/a de la República Italiana.
Embajador/a de la República de Malta.
Embajador/a de la República Portuguesa.
Embajador/a de la República de Albania.
Embajador/a de Bosnia y Herzegovina.
Embajador/a del Principado de Mónaco.
Embajador/a de la República de Montenegro.
Embajador/a de la República Argelina Democrática y Popular.
Embajador/a de Egipto.
Embajador/a la República del Líbano.
Embajador/a del Estado de Libia.
Embajador/a del Reino de Marruecos.
Embajador/a de Palestina.
Embajador/a de la República de Túnez.
Embajador/a de Jordania.
Embajador/a de Mauritania.
Embajador/a del Estado de Israel.
Embajador/a de la República de Turquía.

ALTO PATRONATO

Son empresas e instituciones que con su apoyo financiero contribuyen a la realización de las actividades de la Casa. También sus sugerencias en cuanto a temas de interés para el sector privado son fundamentales para construir una programación atractiva y realista frente al amplio espectro de público al que llegamos.

3.e. Sede.

Casa Mediterráneo como hemos dicho con anterioridad, está ubicada en la antigua estación de Benalúa de Alicante, emblemático inmueble protegido, inaugurado en 1888 como estación de ferrocarril. De esta forma, Casa Mediterráneo recupera este edificio que forma parte de la historia de Alicante y que ha permanecido cerca de cuarenta años en desuso y abandono tras la salida del último tren comercial en el año 1974.

El 14 de julio de 2009, el ministro de Asuntos Exteriores Miguel Angel Moratinos y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Antonio González Marín, firmaron un contrato por el que ADIF cedía la estación de ferrocarril de Benalúa al consorcio público “Casa Mediterráneo” para establecer su sede.

Esta cesión tiene una permanencia de 30 años. Asimismo, Casa Mediterráneo se comprometía a efectuar las obras de rehabilitación de la estación.

Tras varios años de obras, el 1 de abril de 2013, el entonces ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación, José Manuel García-Margallo, inauguró la sede actual de Casa Mediterráneo. A día de hoy, queda todavía pendiente la última fase del proyecto de rehabilitación del edificio.





CASA MEDITERRANEO



casa-mediterraneo.es