FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

colección TESIS DOCTORALES
INGENIERÍA / ARQUITECTURA

ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE LA COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE EN VALENCIA. GÉNESIS. DE LA IDEA AL PROYECTO. DE LOS MATERIALES A LA CONSTRUCCIÓN

Aurora Mª Martínez Corral

Dirigida por Vicente Galván Llopis y Manuel Ramírez Blanco

Departamento de Construcciones Arquitectónicas
Escuela Técnica Superior de Arquitectura

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Valencia, 2011

INGENIERÍA / ARQUITECTURA

COLECCIÓN
TESIS DOCTORALES

INGENIERÍA / ARQUITECTURA

ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE LA COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE EN VALENCIA. GÉNESIS. DE LA IDEA AL PROYECTO. DE LOS MATERIALES A LA CONSTRUCCIÓN

Aurora Mª Martínez Corral

Dirigida por Vicente Galván Llopis y Manuel Ramírez Blanco

DEPARTAMENTO DE CONSTRUCCIONES ARQUITECTÓNICAS
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Valencia, 2011

COLECCIÓN TESIS DOCTORALES

INGENIERÍA / ARQUITECTURA

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles pone a disposición del público la **Colección de Tesis Doctorales** sobre el ferrocarril, con el objetivo fundamental de contribuir a la difusión de la investigación universitaria sobre esta materia y facilitar el acceso libre y gratuito a las investigaciones de los autores, aportando así una información muy valiosa y especializada y contribuyendo, al mismo tiempo, a la preservación de estos trabajos. Con ello, además, se da visibilidad a esta producción intelectual. La Fundación aspira a que su repositorio sea lo más amplio posible y que estén representados en él todos los ámbitos de investigación del ferrocarril.

La **Colección de Tesis Doctorales** se clasifica en tres ramas, en función de su temática:

- Ingeniería y Arquitectura
- Humanidades
- Economía y Regulación

ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE LA COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE EN VALENCIA. GÉNESIS. DE LA IDEA AL PROYECTO. DE LOS MATERIALES A LA CONSTRUCCIÓN

El objetivo principal de la presente tesis consiste en el análisis inédito de materiales y detalles constructivos de aquello que queda original en la Estación de Valencia, con el fin de elaborar una especie de libro del edificio que pudiera servir de guía en futuras actuaciones de mantenimiento o rehabilitación. Se constata en la obra una gran diversidad de materiales, así como una cuidadosa ejecución. Escueto proyecto con una magistral dirección de obra, que consigue armonía entre el espacio y los detalles, logrando un ejemplar único dentro del patrimonio ferroviario.

Aurora Mª Martínez Corral es doctora arquitecta por la Universidad Politécnica de Valencia. Profesora asociada desde el año 2004, combina docencia y ejercicio libre de la profesión con investigación centrada en el patrimonio que configuran las estaciones de ferrocarril, materia en la que es autora de artículos, comunicaciones y ponencias varias. Nieta y sobrina de ferroviarios y con algunos familiares todavía de la profesión, empezó la carrera dibujando la Estación del Norte de Valencia, al participar en el libro "Dibujar Valencia III", y terminó sus estudios de doctorado con la presente tesis, dedicada fundamentalmente a los materiales y construcción del mismo edificio.

ISBN: 978-84-946555-4-8
Depósito legal: M-16084-2017

Fundación de los Ferrocarriles Españoles – 2017
Coordinación editorial y maquetación: Lourdes Orozco Torres
Diseño de cubiertas: Belén Romeo
Impresión: Printhaus, S.L.

A mis padres

ÍNDICE DE CONTENIDOS

AGRADECIMIENTOS 11
RESUMEN 13
SUMMARY 23
RESUM 33
INTRODUCCIÓN 43
OBJETIVOS DE LA TESIS 43
JUSTIFICACIÓN Y RELEVANCIA DE LA INVESTIGACIÓN 43
DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE INVESTIGACIÓN 44
MÉTODOS Y TÉCNICAS UTILIZADAS 45
1. CONTEXTO POLÍTICO, ECONÓMICO, SOCIAL Y CULTURAL EN VALENCIA 49
1.1. INTRODUCCIÓN 49
1.2. CONTEXTO POLÍTICO Y ECONÓMICO 50
1.2.1. El panorama nacional 50
1.2.2. La situación política y económica valenciana en la etapa del proyecto y construcción de la Estación de Ribes 50
1.3. CONTEXTO SOCIAL 52
1.3.1. Antecedentes. Trazos acerca de la valencia de finales del 700 y primeras décadas del 800 52
1.3.2. En torno a 1830. Tiempo de cambios 55
1.3.3. La etapa entre 1843-1869. Propiedad y negocios, transformaciones urbanas, estructura ocupacional y distribución espacial 56
1.3.4. La Valencia del último tercio del XIX 63
1.3.5. Los primeros años de la estación de Ribes. Primeras décadas del siglo XX 65
1.4. CONTEXTO CULTURAL 68
2. EL CONTEXTO URBANO EN EL ENTORNO DE LA ESTACIÓN 71
2.1. INTRODUCCIÓN 71
2.2. LAS REFORMAS URBANAS: MEJORAS Y CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS 72
2.3. EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD Y LA NECESIDAD DEL ENSANCHE 74
2.4. LAS DIFERENTES PROPUESTAS DE ENSANCHE PARA LA CIUDAD 76
2.4.1. El ensanche de 1858. Propuesta de Monleón, Sancho y Calvo 76
2.4.2. El derribo de las murallas. 1865 77
2.4.3. Reformas urbanas previas al plan de ensanche de Calvo, Ferreres y Arnau 1876-1887 78
2.4.4. El ensanche de valencia. Proyecto de Calvo, Ferreres y Arnau. 1884-1887 79
2.4.5. El ensanche definitivo. Proyecto de Mora y Pichó. 1907-1912. 80
2.5. LA REFORMA INTERIOR. PROPUESTAS DE AYMAMÍ Y GOERLICH. 1910-1929 82
2.6. OTRAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS RELEVANTES. 85
2.7. EL ENTORNO DE LA ESTACIÓN. TRANSFORMACIÓN Y CAMBIO. 1852-1924. 86
2.7.1. Origen del emplazamiento de la estación de San Francisco. Necesidad de ampliación y elección de ubicación para la estación de Ribes. 86
2.7.2. El entorno de la estación. 90
2.7.3. Incidencia de la estación en la trama urbana. 103

2.7.4. Los planos de la compañía. Evolución y propuesta de traslado de la estación 105
2.7.5. Otras cuestiones de interés 109
3. LA COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA. HISTORIA. EL FERROCARRIL EN LA COMUNIDAD VALENCIANA 115
3.1. INTRODUCCIÓN 115
3.2. ANTECEDENTES A LA IMPLANTACIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA. COMPARATIVA HISTÓRICA: GRAN BRETAÑA Y FRANCIA 117
3.3. LA IMPLANTACIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A LA COMUNIDAD VALENCIANA. BREVE RESEÑA HISTÓRICA 119
3.4. HISTORIA DE LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA 124
3.4.1. Antecedentes 124
3.4.2. Constitución de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. 126
3.4.3. 1ª etapa de la compañía. 1859-1874 128
3.4.4. 2ª etapa de la compañía. 1874-1900 130
3.4.5. 3ª etapa de la compañía. 1900-1913 131
3.4.6. 4ª etapa de la compañía. 1913-1936 132
3.4.7. Detalle de las ampliaciones realizadas por la compañía. 135
3.5. EL CASO VALENCIANO. LA LÍNEA DE ALMANSA A VALENCIA Y TARRAGONA (A.V.T.): CREACIÓN Y POSTERIOR ADQUISICIÓN POR NORTE 140
3.5.1. Antecedentes 140
3.5.2. Historia de la Compañía A.V.T. (Almansa-Valencia-Tarragona) 141
3.6. EXPOSICIÓN GRÁFICA DEL CRECIMIENTO DE LA COMPAÑÍA NORTE 146
1. DEMETRIO RIBES (1875-1921). ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO DE SU OBRA 153
1.1. INTRODUCCIÓN. OBJETIVO DEL CAPÍTULO 153
1.2. RESEÑA BIOGRÁFICA 154
1.2.1. Datos personales 154
1.2.2. Relación de obras 154
1.2.3. Otras actividades 156
1.2.4. Escritos 156
1.2.5. Colecciones fotográficas 156
1.3. ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO COMPARATIVO DE SUS OBRAS NO FERROVIARIAS CON LA ESTACIÓN DE VALENCIA. ORDEN CRONOLÓGICO 157
1.3.1. Edificio de viviendas Calle Pérez Pujol, 5. Valencia (1911) 157
1.3.2. Edificio de viviendas. Gran Vía Marqués del Turia, 1. Valencia (1908-1911) 160
1.3.3. Almacén de abonos. Calle Maderas (1913) 163
1.3.4. Estructura metálica para el Mercado de Colón. (valencia). Proyecto de Francisco Mora. (1914-1916) 166
1.3.5. Arquitectura industrial: fábrica en la Calle del Río y otros (Valencia) (1915) 168
1.3.6. Edificio de Correos. (colaboración con J. Dicenta) (Castellón) (1916) 170
1.3.7. Plaza de toros (Xàtiva) (1916-1918) 174

1.3.8. Obras varias de hormigón armado. Docks comerciales del puerto. Proyecto de V. Gosálvez. (Valencia) (1917) 178
1.3.9. Obras varias de hormigón armado. Fábrica de lanas Marín (actual hotel Westin). Proyecto de Alfonso Garín. (Valencia) (1917) 179
1.3.10. Proyecto para el Asilo de la Marquesa de San Joaquín. (Valencia) (1918) 179
1.3.11. Almacenes Ernesto Ferrer. (Valencia) (1918) 181
1.3.12. Palacio de la Feria Muestrario. (colaboración con J. Goerlich) (Valencia) (1918) 186
1.3.13. Vivienda unifamiliar. Calle Eugenia Viñes, 95 (Valencia) (1918-1919) 186
1.3.14. Edificio de viviendas. Calle Manuel Arnau, 4 (Valencia) (1919) 189
1.3.15. Edificio de viviendas. Calle Adressadors, 8 (Valencia) (1919). (Ed. Ferrer Galiana) 190
1.3.16. Edificio de viviendas. Calle en Llop, 6 (Valencia) (1920) 193
1.3.17. Edificio de viviendas y garaje. Gran Vía Marqués del Turia, 62 (Valencia) (1920-1921) 196
1.4. DEMETRIO RIBES. ARQUITECTO DE NORTE (1902-1921). ANÁLISIS COMPARATIVO ARQUITECTÓNICO DE LOS EDIFICIOS FERROVIARIOS EN LOS QUE INTERVINO CON RESPECTO A LA ESTACIÓN DE VALENCIA. ORDEN CRONOLÓGICO. 198
1.4.1. Ed. Gemelos y Almacén de comestibles. E. Pío. Madrid (1906-1907) 198
1.4.2. Proyecto y construcción de la Estación del Norte en Valencia. Calle Xàtiva (1906-1917) 202
1.4.3. Muelles de mercancías de la Estación de Valencia (1906) 202
1.4.4. Pabellón de forja, almacén y abellón de calderería. Crta. del Pardo (Madrid) (1907-1909) 205
1.4.5. Ampliación de la Estación del Norte en Barcelona (1911-1914) 206
1.4.6. Naves para el servicio de tracción de la Estación del Norte (Valencia) (1912-1915) 224
1.4.7. Intervención en la estación de Palencia 230
1.4.8. Intervención en la estación de León 235
1.4.9. Intervención en la estación de Vic 237
2. LA INFLUENCIA SECESSIONISTA EN LA OBRA DE RIBES. COMPARATIVA CON LA OBRA DE OTTO WAGNER (1841-1918). ESTACIONES PARA EL METRO DE VIENA (1894-1901) 241
2.1. INTRODUCCIÓN. OBJETIVOS DEL CAPÍTULO 241
2.2. OTTO WAGNER. BREVE RESEÑA BIOGRÁFICA 242
2.3. OTTO WAGNER. ETAPAS EN SU OBRA 244
2.3.1. Las primeras obras. La herencia clásica revisada (1863-1894) 245
2.3.2. La adhesión al movimiento Secession (1894-1903) 249
2.3.3. Las últimas obras. La madurez y la vuelta al pasado (1903-1917) 255
2.4. EL METROPOLITANO DE VIENA (1894-1901). PARALELISMO Y ANALOGÍAS CON LA ESTACIÓN DE VALENCIA 277
2.4.1. Introducción general al proyecto 277
2.4.2. Estaciones de la línea U-3. Ottakring 281
2.4.3. Estaciones de la línea U-4. Friedensbrücke 286
2.4.4. Estaciones de la línea U-4. Rossauer lände 292
2.4.5. Estaciones de la línea U-4. Stadtpark 296
2.4.6. Estaciones de la línea U-4. Karlsplatz 302

2.4.7. Estaciones de la línea U-4. Kettenbrückengasse 309
2.4.8. Estaciones de la línea U-4. Pilgramgasse 310
2.4.9. Estaciones de la línea U-4. Margaretengürtel 315
2.4.10. Estaciones de la línea U-4. Schönbrunn 322
2.4.11. Estaciones de la línea U-6. Nussdorferstrasse 332
2.4.12. Estaciones de la línea U-6. Währingerstrasse Volksoper 334
2.4.13. Estaciones de la línea U-6. Alser Strasse 340
2.4.14. Estaciones de la línea U-6. Josefstädter Strasse 346
2.4.15. Estaciones de la línea U-6. Burgasse Stadthalle 353
2.4.16. Estaciones de la línea U-6. Gumpendorfer Strasse 359
2.4.17. Dibujos y detalles de otras estaciones de Wagner 368
2.5. OTTO WAGNER. RASGOS IDEOLÓGICOS RELEVANTES. COMPARATIVA CON LA POÉTICA DE RIBES EN LA ESTACIÓN DE VALENCIA 373
3. LA COMPONENTE ARQUITECTÓNICA DE LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL. ANÁLISIS COMPOSITIVO – ESTILÍSTICO DE LAS PRINCIPALES ESTACIONES DE LA COMPAÑÍA NORTE EN ESPAÑA. COMPARATIVA CON LA ESTACIÓN DE VALENCIA 379
3.1. INTRODUCCIÓN. OBJETIVOS DEL CAPÍTULO 379
3.1.1. Las primeras estaciones. El papel fundamental de los ingenieros 381
3.1.2. La problemática particular de las estaciones. Arquitectura y uso de los materiales 383
3.2. LA IMPLANTACIÓN DE LAS ESTACIONES EN ESPAÑA. ESTACIÓN CÉNTRICA VERSUS ESTACIÓN PERIFÉRICA. ESTADO ACTUAL DE LA CUESTIÓN: LA ESTACIÓN INTERMODAL 386
3.2.1. Generalidades 386
3.2.2. Estación céntrica 388
3.2.3. Estación periférica 390
3.2.4. El estado actual de la cuestión. La estación intermodal. El caso de Valencia 391
3.3. LA ARQUITECTURA DE LAS ESTACIONES Y LA ARQUITECTURA DEL HIERRO 394
3.3.1. Breve descripción de los sistemas estructurales empleados en las cubiertas de las estaciones españolas de la compañía Norte 402
3.4. TIPOLOGÍAS DE EDIFICIOS DE VIAJEROS. ESPACIO PERSONA VERSUS ESPACIO MÁQUINA 408
3.4.1. Las primeras estaciones 408
3.4.2. El concepto de tipo en las estaciones ferroviarias. 410
3.4.3. Reseña de los estudios existentes acerca de las estaciones de ferrocarril 411
3.4.4. Rasgos característicos de las estaciones de la Compañía Norte. Línea Madrid-Irún 419
3.5. LAS PRIMERAS ESTACIONES ESPAÑOLAS. APLICACIÓN DE LAS TIPOLOGÍAS 423
3.5.1. Edificio único longitudinal al lado de las vías 423
3.5.2. Dos edificios longitudinales a ambos lados de las vías 425
3.5.3. Un edificio en cabeza 426
3.5.4. Tres edificios en forma de “U”. Estaciones término 426
3.6. ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO DE LAS PRINCIPALES ESTACIONES DE LA COMPAÑÍA NORTE EN ESPAÑA 429

3.6.1. Cuestiones preliminares 429
3.6.2. Las principales estaciones de la Compañía Norte en España. Selección. 435
3.6.3. Estación de A Coruña 440
3.6.4. Estación de Lugo 444
3.6.5. Estación de Gijón 446
3.6.6. Estación de Oviedo 448
3.6.7. Estación de León 451
3.6.8. Estación de Valladolid 455
3.6.9. Estación de Medina del Campo 461
3.6.10. Estación de Ávila 469
3.6.11. Estación de Segovia 472
3.6.12. Estación de Madrid Príncipe Pío 473
3.6.13. Estación de Palencia 487
3.6.14. Estación de Santander 492
3.6.15. Estación de Burgos 494
3.6.16. Estación de Miranda de Ebro 499
3.6.17. Estación de Bilbao-Abando 500
3.6.18. Estación de Vitoria 502
3.6.19. Estación de San Sebastián 503
3.6.20. Estación de Irún 506
3.6.21. Estación de Logroño 510
3.6.22. Estación de Pamplona 511
3.6.23. Estación de Huesca 512
3.6.24. Estación Internacional de Canfranc 513
3.6.25. Estación de Zaragoza-Arrabal 520
3.6.26. Estación de Lérida 523
3.6.27. Estación del Norte de Barcelona. (Barcelona-Vilanova) 525
3.6.28. Estación de Tarragona 530
1. EL EDIFICIO DE VIAJEROS DE LA ESTACIÓN DE NORTE EN VALENCIA. ANÁLISIS 535
1.1. INTRODUCCIÓN. OBJETIVOS DEL CAPÍTULO 535
1.2. ANTECEDENTES. LA ANTIGUA ESTACIÓN DE VALENCIA Y LAS OTRAS ESTACIONES VALENCIANAS DE VÍA ANCHA 536
1.2.1. La Estación de Valencia. Proyecto de J. Beatty (1851) 537
1.2.2. La estación de Aragón 544
1.2.3. La estación de Cuenca 546
1.2.4. La estación de El Grao 547
1.3. LA NUEVA ESTACIÓN DE VALENCIA. ELECCIÓN DEL EMPLAZAMIENTO. PROPUESTAS 550
1.3.1. 1898. La propuesta de Vicente Sala 550
1.3.2. 1904. La propuesta de Javier Sanz. Propuesta definitiva 552
1.4. ANÁLISIS DESCRIPTIVO DEL PROYECTO DE LA ESTACIÓN DE VALENCIA. MEMORIAS Y PLANOS EXISTENTES. ORDEN CRONOLÓGICO 556
1.4.1. Las memorias de proyecto 556
1.4.2. Los planos de proyecto 561
1.5. ANÁLISIS COMPOSITIVO-ESTILÍSTICO DE LAS FACHADAS DEL EDIFICIO DE VIAJEROS 601

1.5.1. Introducción 601
1.5.2. Fachada principal. Calle Xàtiva 602
1.5.3. Fachada lateral derecha. Calle de Bailén 610
1.5.4. Fachada lateral izquierda. Calle de Alicante 615
1.5.5. Fachadas interiores. Espacio de andenes y vías 620
1.6. LA MATERIALIDAD DEL EDIFICIO DE VIAJEROS.SINGULARIDADES CONSTRUCTIVAS 626
1.6.1. Introducción al estudio de los materiales empleados 627
1.6.2. F0: Datos generales y materiales constituyentes deducidos 630
1.6.3. F1. Vestíbulo (restaurado) 645
1.6.4. F2: Antiguo café (restaurado) 654
1.6.5. F3: Sala de espera de 1ª Clase 665
1.6.6. F4: Acceso torreón izquierdo 668
1.6.7. F5: Núcleo escaleras torreón izquierdo 679
1.6.8. F6: Acceso planta primera torreón izquierdo 691
1.6.9. F7: Distribuidor planta primera torreón izquierdo 696
1.6.10. F8: Espacio cubierto andenes y vías 699
1.6.11. F9: Fachadas 714
1.6.12. F10. Cubiertas del edificio de viajeros 736
1.6.13. F11. Urbanización del recinto 745
2. LA ESTACIÓN DIBUJADA. PLANOS Y DETALLES CONSTRUCTIVOS 757
3. LA NUEVA ESTACIÓN CENTRAL. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA PLANTEADA 771
3.1. INTRODUCCIÓN 771
3.2. RESUMEN DE LA INTERVENCIÓN PROPUESTA 771
3.3. LA CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN. BREVE DESCRIPCIÓN DE FASES 773
3.4. LA NUEVA ESTACIÓN. DESCRIPCIÓN FUNCIONAL DEL PROYECTO 775
3.4.1. Nivel 1. Cota +-0.00 m. Acceso 776
3.4.2. Nivel 2. Cota -4.50 m. Aparcamiento 777
3.4.3. Nivel 3. Cota -8.50 m. Alta velocidad – conexión con metro. Estación término 777
3.4.4. Niveles 4 y 5. Cotas -11.50 y -14.50 m. Aparcamiento 778
3.4.5. Nivel 6. Cota -22.00 m. Andenes y vías cercanías. Estación pasante 778
3.5. REFLEXIONES ACERCA DE LA INTERVENCIÓN. EL PAPEL OTORGADO A LA ESTACIÓN DE RIBES 779
CONCLUSIONES 783
FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN 797
BIBLIOGRAFÍA 799

AGRADECIMIENTOS

Aunque soy persona reservada e intimista para mis emociones y sentimientos, esta ocasión – debido al tiempo transcurrido, los buenos, malos y regulares momentos y vivencias pasadas a lo largo de la elaboración de mi tesis – merece que manifieste de manera explícita el hondo agradecimiento que siento.

En primer lugar a mis padres. Su profundo amor, apoyo y comprensión siempre en cualquier momento y situación, han propiciado que logre culminar este trabajo. De manera personal, a mi padre le diría que ya he logrado un importante objetivo al verle feliz e ilusionado con la lectura de mi tesis. Gracias por sus comentarios y correcciones. Le diría también, tras el grave trance que ha pasado, que no pierda un instante en pensar en las pérdidas sufridas pues ya no tienen remedio; sino que, la capacidad infinita de ilusionarlos, apasionarnos y emocionarnos con las más pequeñas cosas de la vida es innata al ser humano y no depende ni de la edad ni de la salud. Cada día supone, pues, una nueva oportunidad de ganancias que, tarde o temprano, superarán con creces las pérdidas.

A mi madre quisiera que mi tesis sea su primer regalo para la jubilación. Ella, de mente imparable pero de físico cansado, conseguía estimularme condicionando su jubilación a la lectura de mi tesis. Sabía, por el amor que le tengo, que iba a entregar para que ella, por fin, se jubile. También le diría que el polluelo que se cobijaba en las fuertes y seguras manos del hombre al que se entregaba, se ha convertido –le guste o no - en un majestuoso gavilán que debe sobrevolar, salvaguardar su hogar y que, aunque le parezca tarea ardua y difícil, sabrá encontrar el monte que le da nombre. Las manos que le cobijaban se han hecho mayores y requieren ahora de su ayuda y guía pero que, sin embargo y de otro modo, siguen estando ahí. Sé que se liberará del lastre que le impide volar y que se convencerá de ser el gavilan que tantas veces vio volar para disfrutar de su merecido jubileo.

A Javi. Gracias por estar siempre ahí, discreto, callado, paciente, apoyándome incondicionalmente, acompañándome a todos los numerosos viajes realizados, aportándome valiosas ideas y ayuda cuando la he necesitado - y, sobre todas las cosas, gracias por cuidar con esmero y dedicación a nuestra pequeña cuando he necesitado aislarme para elaborar la tesis. Gracias también por tu profundo amor que me aporta seguridad y confianza.

A Marina. Potente locomotora que le ha dado a mi vida una nueva dimensión. Su infinita alegría, su crecimiento, sus pequeños progresos han sido y son energía y aliciente para mi vida.

A mis hermanos. De todos ellos he aprendido cosas y, de alguna manera u otra, de todos he sentido su apoyo. No sería la que soy sin ellos. A Alejandro por su clarividencia y pragmatismo. A Jordi por su inteligencia y genialidad. A Marina por su alegría y arte.

A José. Gracias por tu ayuda. Gracias por dedicar parte de tu tiempo en venir a medir y a dibujar conmigo a la estación. Tu profesionalidad, comentarios y visión particular también me han servido de gran ayuda.

A mis tutores. Siempre recordaré la continua motivación de Vicente y una reunión en el precioso despacho de Manuel cuando yo me encontraba profundamente desanimada para continuar. Ellos han sido clave para que encontrara mi camino. Gracias por vuestra humanidad y sabios consejos.

Al personal de archivo y biblioteca de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Gracias por vuestra atención, paciencia y profesionalidad. Agradecer en particular a Leticia Martínez por permitirme el acceso a la biblioteca, de manera excepcional, para que no perdiese los billetes comprados con mucha antelación, cuando estaba cerrada debido al traslado de las instalaciones a la estación de Delicias.

A María Denia, delegada de comunicación de ADIF en Valencia. Gracias por creer en mí y en mi trabajo sin referencias y sin conocerme previamente. Espero mantener el contacto y poder hacer futuros trabajos en pos de salvaguardar el fantástico patrimonio de arquitectura ferroviaria que tenemos en el país. Agradecer también a Javier Rodríguez Senespleda - técnico de arquitectura de cercanías de ADIF – por sus comentarios y datos técnicos.

En general, agradecer la profesionalidad del personal de los archivos, bibliotecas, hemerotecas, librerías, etc. consultadas. En particular, mención especial merece Alfredo, del Grupo de Trabajos Ferroviarios de Gijón, por su gran ayuda con las estaciones gallegas. También a Josu y Cristi por su ayuda con la estación de Vitoria.

Agradecer también a Ángela García su ayuda en la búsqueda de mis dibujos aunque no llegásemos a buen puerto. También a Luis Perdigón por su ayuda con la cartografía antigua de la ciudad. Y a María Soriano por su disponibilidad siempre para acompañarme a la estación, por su asesoramiento en algunos temas de materialidad y por hacer las veces de mí en aquellos lugares de la estación donde el vértigo me impedía acceder.

Recordar a mi querido Manuel Rechea. Excelente profesor y mejor persona. Su combinación de sabiduría y humanidad me cautivó y siempre será un referente para mí.

De modo intangible, agradecer a los grandes arquitectos que nos ha dado la historia su poética y modo de actuar que, para desgracia nuestra, en general hemos olvidado. La arquitectura como todas las artes y más que eso, es imprescindible en nuestras vidas. El estudio de los grandes arquitectos –como los estudiados- y, en detalle, de sus obras, nos indica el camino a seguir y nos proporciona grandes momentos de emoción. Ojalá nunca olvide sus lecciones.

También, ya que he abierto de par en par mi corazón, agradecer a los anónimos profesionales y artistas diversos que han contribuido a la materialización de grandes obras de arquitectura como la estación de Valencia. De igual modo no quisiera dejar de mencionar a los miles y miles de trabajadores – parte de ellos mi abuelo y familiares paternos que trabajaron en la creación de la línea A.V.T., otros llegaron a jubilarse con RENFE y algunos de ellos todavía continúan en activo en esta compañía – que hicieron posible la gesta del ferrocarril en España.

No puedo dejar de mencionar a mis compañeros y compañeras del ayuntamiento de Bétera. En especial a mi jefe Vicente, a mis compañeras y amigas Amparo G., Laura, Eva, Mª Ángeles, Mar y Amparo E. También con mucho cariño a Moreno y a Colea. Gracias a todos por vuestra gran acogida desde el primer momento y por hacerme sentir tan a gusto trabajando.

Finalmente, añadir que, aparte del conocimiento adquirido y de la experiencia vivida – la cual he disfrutado íntimamente pues he imaginado meterme en la piel de Ribes y Otto Wagner, he aprendido a lo largo del trabajo realizado un conocimiento no tangible que espero me acompañe a lo largo de mi vida y que he creído suponer en los arquitectos descritos: humildad, agradecimiento, respeto, integridad y trabajo deben ser los principios básicos que rijan mi vida.

Aurora Mª Martínez Corral. Valencia

Diciembre de 2011

RESUMEN

Le Corbusier, más de una década después de la construcción de la estación de Norte en Valencia, pronunció en Buenos Aires (5-10-1929) aquella famosa conferencia cuyo titulo contenía la sugerente frase: *"Las técnicas son la base misma del lirismo (..) abren un nuevo ciclo de la arquitectura"*. Esta frase viene a constatar la importancia que tenían las técnicas para las vanguardias. Para Ribes también unos años antes, pero además - como analizo de manera pormenorizada a lo largo de su obra construida y sobretodo de la estación de Valencia - no de un modo esencialmente teórico (la técnica, materiales, detalles constructivos en la obra de Le Corbusier no estaba a la altura de sus manifestaciones teóricas) sino de una manera eminentemente práctica. El primer objetivo de esta tesis es refrendar mediante un análisis pormenorizado y exhaustivo el valor constructivo y de materialidad que tiene la estación de Valencia. Hace tiempo que la arquitectura de las estaciones suscita mi interés en el sentido de que existe poca valoración arquitectónica en general; muchas de las intervenciones realizadas sobre las mismas resultan flagrantes a pesar de tratarse de edificios protegidos en muchas ocasiones (no puedo retirar de mi memoria el ala derecha de la estación de Valencia); y otras, tienden a la momificación del edificio. ¡Qué diferente modo de actuar al llevado a cabo para la rehabilitación de las estaciones de metro de Viena donde prácticamente pasa desapercibida la actuación! En este sentido, las palabras de Juan Calduch en su ponencia titulada *"El patrimonio arquitectónico moderno. Las nociones de fatiga formal y ruina"*. (Seminario sobre el patrimonio. enero de 2011. ETSA.UPV) fueron reveladoras para mi en el sentido de darle una dimensión real al grave problema que, en definitiva es similar, al que está aconteciendo con el patrimonio de la arquitectura del movimiento moderno. (CAH 20th. Madrid, junio de 2011): ¿Se valoran las estaciones de ferrocarril? Así, la conservación de la arquitectura de las estaciones es el problema de fondo que trato y revelo para el caso de la estación de Valencia pero que supone una futura línea de investigación en la que quiero participar.

Por tanto, mediante el inédito análisis constructivo, de materiales y de intervenciones acontecidas realizado para la estación de Valencia, pretendo catalogar y objetivar el valor técnico y constructivo de la obra colaborando de esta forma, a indicar posibles modos futuros de intervención y, en definitiva, a la protección de la integridad de la obra.

Con el objetivo principal descrito entiendo que para alcanzarlo debo proceder con una aproximación al edificio desde el análisis de diferentes variables que, sin duda alguna, influyeron de manera definitiva en la construcción del edificio tal como la conocemos. Para ello estructuro la tesis en tres niveles de aproximación, de afuera a adentro. Al primer nivel lo denomino "génesis" y trata aquellas variables externas a la arquitectura pero inherentes y necesarias para la creación de la obra; Al segundo nivel, ya dedicada a temas propios de arquitectura pero no de la propia obra en estudio, lo denomino "de la idea al proyecto" y, por último, abordando el análisis del edificio de manera exhaustiva y pormenorizada enfocado básicamente hacia los materiales y la ejecución, dispongo el nivel tercero titulado "de los materiales a la construcción".

En el primer nivel descrito, la primera de las variables analizadas ha sido el contexto político, económico, social y cultural que rodeó la implantación del ferrocarril en la ciudad de Valencia. La estación de Ribes supuso una innovación en la concepción y materialización arquitectónica de un edificio público y emblemático para la ciudad erigiéndose como un símbolo de la nueva clase dominante. A pesar de la inestabilidad política, durante los años del proyecto y construcción de la estación de Valencia, existía una gran bonanza económica además de un inusitado auge en el sector de la construcción. Sin duda alguna, la gran variedad y riqueza de materiales, artistas y diferentes artesanos que intervinieron en la obra es consecuencia de este factor. No quisiera dejar de mencionar que, a pesar de la existencia de un apreciable grado de concentración de la propiedad y de la riqueza en manos de un pequeño sector de la

sociedad, existían en Valencia un gran número de tenderos y "botiguers" dueños de sus tiendas, artesanos con obrador propio, empleados, profesionales, etc. que consiguieron mantener su espacio y que, por ello, grandes obras de arquitectura de la ciudad manifiestan esa variedad y riqueza en su factura. Destacar que por aquellos años la ciudad había experimentado un espectacular crecimiento demográfico disponiendo por tanto, de numerosa mano de obra.

¡Qué situación tan diametralmente opuesta a la actual para la implantación de la nueva estación central! El análisis del edificio definitivo, constituye otra futura vía de estudio.

El traslado del centro de la ciudad con motivo de la toma del poder por parte de la incipiente burguesía, así como la operación desamortizadora propiciaron la primitiva ubicación de la estación de ferrocarril en la antigua plaza de San Francisco (en el entorno de la actual plaza del ayuntamiento) sin que mediase ningún tipo de estudio previo o análisis urbanístico (El convento de San Francisco donde se ubicó la antigua estación era de los que mayor superficie tenían – condición "sinequanon" aun así insuficiente para las previsiones de la compañía ferroviaria). La implantación de la estación de Ribes hereda esta situación. Los problemas derivados de esta actuación en el conjunto de la ciudad se dejan sentir hasta nuestros días sin haberse conseguido solventar esta cuestión a pesar de numerosas alternativas y estudios varios realizados por expertos en la materia. El enterramiento de las vías será la drástica medida que pondrá fin a la ruptura de la trama urbana que provoca el trazado viario.

Otro motivo que marca la morfología de la ciudad es la escasa normativa urbanística. La técnica alineatoria por si sola no hace sino consolidar la trama urbana. Así sucederá y Valencia asumirá sus incrementos demográficos sin cuestionar su orden cerrado ni su red viaria, simplemente creciendo en altura. Las reformas no están pensadas para canalizar el crecimiento sino para reconvertir el suelo a usos más lucrativos. Es decir, desde un principio primaron los intereses de los propietarios sobre cualquier otra motivación. Con este panorama, resultaría impensable, de no haber sido por la desamortización, la implantación de una estación de ferrocarril en el centro de la ciudad.

La figura del Sr. Campo resulta fundamental para el desarrollo del ferrocarril y para la construcción de la primera estación de la ciudad. Todos estos factores, implícitamente, fueron coadyuvantes a la materialización de la estación de Ribes como expongo, de manera detallada en el capítulo correspondiente de la tesis.

La segunda de las variables estudiadas en este primer nivel trata la contextualización urbana de la estación, donde el análisis realizado se centra exclusivamente en dirigir la mirada hacia el entorno inmediato a la estación tras un breve recorrido por las diferentes propuestas de ensanche y reforma llevadas a cabo en la ciudad. Cómo éste se fue transformando desde la implantación de la antigua estación hasta la construcción de la de Ribes. No puedo dejar de mencionar – por tratarse de un tema de gran actualidad- que las intenciones especuladoras han estado siempre detrás de las operaciones urbanísticas llevadas a cabo en la ciudad. Pocas veces han sido resultado de estudios urbanísticos. En concreto, las posibilidades que propició la gran liberalización de suelo que supuso la operación desamortizadora fueron completamente desaprovechadas. Igual fortuna corrieron los terrenos que ocupaba la antigua muralla. Es relevante destacar que la implantación de la estación de Ribes (todavía no construida) condicionó la propuesta de ensanche de Mora y Pichó, es decir, fue el planeamiento el que se tuvo que adaptar a la estación a pesar de no estar construida y debido a la primacía de los intereses privados y no al revés, como hubiese sido deseable para el conjunto de la ciudad. (Es cierto que no sin litigio entre el ayuntamiento y la compañía Norte que, finalmente ganó la compañía). También debo destacar la ausencia total de normativa que regulase la introducción del ferrocarril en la ciudad. Ni siquiera las tres grandes actuaciones finalmente aprobadas de la propuesta de Aymamí (el trazado de la Avenida del Real, la apertura de la Avenida del Oeste y la ampliación de la plaza de la Reina) han sido terminadas sin solucionarse, por tanto, los problemas de accesibilidad al centro y sin potenciarse

como alternativa, el transporte público y el ferrocarril. La única decisión acertada en este sentido en el entorno de la estación fue la creación de la calle de Alicante (1907) por intervención municipal, ya que favoreció la configuración definitiva del edificio de la estación y permitió ubicarlo como fondo de perspectiva de la actual avenida Marqués de Sotelo.

El debate acerca de las estaciones céntricas o periféricas también estuvo presente para la construcción de la estación de Valencia aunque como destacaba, primaron intereses económicos y políticos sobre los de otra índole. Es evidente el papel de las estaciones como catalizadores para el desarrollo de las ciudades. La primitiva estación de San Francisco se construyó sin fachada urbana, constreñida desde su génesis dejando claro de antemano, que en una ciudad como Valencia donde las murallas eran entendidas como borde y fin de la ciudad, era impensable una estación periférica que supusiese atravesar las murallas. Quizá también la ubicación céntrica era deseada por garantizar el éxito que el cambio de centro neurálgico propuesto por la burguesía dominante supone para la ciudad. La adquisición de los terrenos extramuros para ubicar el resto de las instalaciones y edificios que conlleva una estación permitió que unos años más tarde, cuando ya se habían derribado las murallas y se había asimilado la necesidad de expansión de la ciudad, se pudiese construir en ese lugar la estación de Ribes. He de reseñar que a pesar de la necesidad de espacio y dado que se trataba de construcciones privadas, la nueva estación fue posible debido al gran auge y bonanza económica que experimento la compañía Norte entre los años 1900 y 1918.

Infructuosa resultó pues la propuesta de ubicación de la nueva estación que Vicente Sala planteaba en 1898 en el cruce entre Gran vía Ramón y Cajal y Gran vía Germanías permitiendo así la continuidad de la trama propuesta en el plan de ensanche, contando además con un solar de generosas dimensiones que solucionaba el consabido problema de las estrecheces. Dada la trayectoria de actuaciones urbanas en la ciudad, me planteo si realmente hubiese cambiado tanto la morfología de la ciudad de aceptarse este emplazamiento. Indicar que el motivo principal de la no aceptación de esta propuesta fue el alejamiento del centro manifestando así, una vez más, una cortedad de miras importante de cara hacía la expansión y configuración del espacio urbano.

Este análisis de emplazamiento de la estación lo realizo pensando también en la actuación prevista de cara a la nueva estación central. Observo que, a pesar de los avances realizados, la elección del emplazamiento de esta estación tampoco ha sido cuestionada a pesar de la existencia de importantes estudios que proponen otras alternativas de ubicación (p.e. junto al aeropuerto) estando sobrepasado ya además, el debate entre estación céntrica o periférica. Parece que prevalece como motivación principal la proximidad al centro y otra serie de factores de índole no urbanística.

Otra de las cuestiones relevantes tratadas en este capítulo de contextualización urbana es la imagen urbana de los edificios. Es significativo que la construcción de la estación de Ribes y la reforma del ayuntamiento (Mora y Carbonell. 1906-1952. Actual ayuntamiento de la ciudad) son coetáneas. Sin embargo, frente a la modernidad, frescura, nuevos lenguajes, color, libertad creadora que emana el edificio de la estación así como a la preocupación de la creación de un espacio exterior al edificio pero indisoluble a él; nos encontramos ese estilo afrancesado, clasicista y barroco característico que representaba el estilo “de moda” en esos años en la ciudad. El modo de hacer de Ribes, sin embargo, distante años luz a esta tendencia, supo satisfacer al gusto de la clase dominante puesto que se trataba de un edificio de nueva tipología y sobre el que no existía gran tradición estilística. Subyace en el fondo de esta cuestión que, la estación de Valencia, de construcción anterior a casi la totalidad de edificios emblemáticos que configuraron el actual centro de la ciudad y la zona del primer ensanche muestra unas características estilísticas de gran actualidad en la arquitectura europea y de gran evolución para la arquitectura de la ciudad. De hecho, la mayoría de los edificios reseñados son obras propias del momento arquitectónico

que se vive, encorsetadas en historicismos eclecticistas y de resultado “pastichero” en un buen número de casos.

La tercera variable que he considerado fundamental para contextualizar la obra de Ribes en este primer nivel de aproximación es la historia de la compañía de los caminos de hierro del Norte. Se trata de un pequeño trabajo de compilación histórica que pretende mostrar los avatares y complejidad que conllevó la implantación del ferrocarril en España desde la mirada particular de la compañía Norte. Constituye el establecimiento del ferrocarril sin lugar a dudas, una de las más grandes empresas del siglo XIX y posiblemente de la historia de España y son las estaciones testigos mudos de esta gran gesta. Tuvo importantes detractores y también significativos apoyos aunque, en particular en nuestro país, poco apoyo tuvo del partido dominante. Recordando a Azorín en un fragmento de “Castilla”, efectivamente poesía tiene el ferrocarril y sus estaciones y, por el valor añadido que ello conlleva para el edificio de la estación, es por ello que realizo este breve recorrido por la compañía Norte.

Indicar que, Demetrio Ribes fue el único arquitecto español de la compañía Norte (1902-1921), de origen francés y con técnicos de la misma nacionalidad que importaban el gusto y las enseñanzas imperantes en París en cuestiones de estilo.

La compañía Norte vivió tres etapas significativas en nuestro país: la primera (1859-1874) dedicada básicamente a la construcción de líneas, la segunda (1874-1900) a la expansión de la red, la tercera (1900-1913) – la de mayor prosperidad- dedicada a las mejoras de la explotación, entre ellas, a la construcción de nuevas estaciones como la de Valencia y la cuarta (1913-1936) caracterizada por el serio declive y caída que sufre la compañía. No estuvieron exentas las anteriores etapas descritas de puntuales y agudas crisis, lo que permite imaginar las dimensiones de esta gesta. He de destacar también la presidencia del ingeniero español Félix Boix (1908-1918 y 1920-1932) en la etapa del proyecto y construcción de la estación de Valencia. Es decir, la génesis de la nueva estación de Valencia coincidió con el único periodo de prosperidad y bonanza económica que tuvo la compañía. Ello, unido al cambio de la dirección a manos españolas, propició una buena dotación de recursos económicos y una mayor libertad creadora para Ribes.

Acerca del ferrocarril en la comunidad resulta fundamental la creación de la línea A.V.T. (Almansa-Valencia-Tarragona) por el marqués de Campo que fue la más rentable de España. Constituye el antecedente del ansiado corredor Mediterráneo, asunto de gran actualidad. Esa rentabilidad suscitó el interés de la compañía Norte para adquirir la línea tras el fallecimiento del marqués. Este factor también fue decisivo para considerar la estación de Valencia como estación de primera categoría y ello condicionaba presupuesto, imagen y materialidad de la estación.

Tras el análisis de la influencia en la construcción de la estación de factores externos a la arquitectura en si pero igualmente relevantes, el segundo nivel de aproximación que establezco – en una estrategia de paulatino acercamiento al objeto principal de la tesis - trata en primer lugar al análisis de la obra construida de Ribes y a la búsqueda del hilo conductor y de los rasgos más significativos que permitan identificar la evolución dentro de su trayectoria que supone la construcción de la estación. Se observa una trayectoria bastante coherente donde los criterios de composición clásica son el nexo de unión entre todas sus obras pero también constituyen el tapiz para nuevas creaciones. Sus obras reflejan desde el lenguaje Secessionista, con clara influencia de Otto Wagner como seguidamente detallaré, hasta ciertos rasgos de racionalismo constructivo. Gran variedad de huecos, antepechos escalonados, decoración superpuesta de temática geométrica y vegetal principalmente, manifestación de líneas estructurales mediante cornisas, molduras o pilastras, son características comunes a su obra. Eso si, la estación de Valencia es claramente su obra estrella ya que contiene una gran variedad de los rasgos enunciados pero además introduce de manera contundente el color (pudiendo residir en ello un motivo pedagógico ya que lo reserva para el ornamento básicamente. Es decir, en este caso, constituiría un rasgo más de

modernidad pretendiendo indicar que el ornamento es simplemente como un colorista ropaje superpuesto).

Destacar también como rasgo característico común el cuidado y diseño de todos los elementos que componen la obra. Preocupación técnica, estilística entendiendo el proyecto como una unidad única y armónica. "Una obra de arte total". Incidiré en este aspecto al referirme a la materialización de la estación porque he detectado innumerables detalles en este sentido.

La activa participación de Ribes en la vida arquitectónica con frecuentes viajes, asistencia a congresos, participaciones, lectura de libros y revistas de máxima actualidad le aportan esa libertad creadora y de pensamiento, sin dirigismos ni corsés, que se manifiesta en sus obras y que reivindica en sus escritos. He de decir que, sin embargo, no se puede hablar de un grupo de arquitectos o intelectuales valencianos adscritos a esta línea, ni mucho menos, de apoyo a esta tendencia por parte de la burguesía local.

Esta poética la lleva a las realizaciones de la compañía Norte, siendo en la estación de Valencia donde mejor se manifiesta su personal estilo, realizando un giro copernicano respecto del estilo habitual de las estaciones de la compañía, prototípicas del estilo segundo imperio francés que, tras el fallecimiento de Ribes, vuelve a retomar la compañía para la construcción de la estación de Canfranc. Así, la estación de Valencia constituye un hito arquitectónico en la historia de la compañía Norte.

Me parece interesante exponer un comentario de Mies Van de Rohe, de 1922, recogido por Carmen Jordá en unos de sus artículos, y sobretodo la explicación al mismo que hace la autora ya que, entiendo que tiene mucho que ver con la manera de pensar de Ribes. Dicho texto dice así:

"Sólo los rascacielos que se encuentran aún en construcción reflejan sus audaces ideas estructurales (…). Al colocar el cerramiento perimetral se destruye por completo esta impresión y se aniquila la idea estructural que es la base necesaria para la configuración artística, ocultándola generalmente tras una trivial mezcolanza formal carente de sentido. Una vez acabados estos edificios sólo impresionan, en el mejor de los casos, por su tamaño real, pero podrían haber sido algo más que el mero reflejo de nuestro saber técnico"

Y, como decía anteriormente, me encanta la explicación del ideario de Mies que expone Carmen Jordá porque lo encuentro muy similar al ideario, salvando las distancias, que, tras ir estudiando la estación de Ribes, pudiera tener éste. Ella expone así:

"Mies nos está ofreciendo claves de interpretación sobre su núcleo de intereses, o de su ideario – si se prefiere- porque no es la estructura (resistente) en sí misma ni el alarde técnico lo que admira, sino que está valorando la virtualidad –estética, desde luego- de un sistema portante, como es el armazón metálico que, según indica, debe prefigurar la imagen del edificio. En definitiva, es la mirada sensible y poética de un arquitecto para quien la técnica se convertirá en un medio, nunca en una finalidad, aunque la precisión y el rigor han gobernado la impecable ejecución de sus obras, tras la búsqueda sublimada de la esencia de la arquitectura que en 1938 le hará afirmar: "Nada delimita mejor el objetivo y el sentido de nuestro trabajo que las profundas palabras de San Agustín: ¡La belleza es el resplandor de la verdad!"

Por otro lado, el análisis de sus obras manifiesta independencia entre el estilo y la función o relevancia de la obra. Se identifican en sus obras ideas de igualdad, simplificación, repetición, ausencia de jerarquías y seriación, entre otras. Particularidades todas ellas propias de épocas posteriores, también presentes en la estación de Valencia. La maestría del arquitecto en aunar lenguajes nuevos, regionalismos, composición clásica y progreso tecnológico en equilibradas proporciones es otra característica común a su obra, presente especialmente es la estación valenciana.

En definitiva, no muestra Ribes un modo de hacer que establezca distinciones entre una actuación y otra. La lectura es continua a lo largo de las diferentes obras observando la evolución y la magnitud creadora de este arquitecto.

Y, al final del análisis y como importante conclusión, observo que la más grande e importante obra de su carrera que es la estación Valenciana no difiere compositiva ni estilísticamente del resto de sus obras. Existe una mayor cantidad de ornamento, de variedad de materiales y se aplica color como recurso extraordinario pero muestra el mismo carácter y sensación de unidad y armonía que las viviendas sociales de la calle Manuel Arnau o que los almacenes y talleres de la estación.

En este segundo nivel de aproximación el siguiente capítulo lo dedico a la comparativa entre el modo de hacer de Ribes y la poética de Otto Wagner. De manera especial, me centro en las estaciones para el metro de Viena por tratarse de obras de la misma temática. Viajar a Viena a estudiar estas obras me ha permitido constatar el alto grado de comunión ideológica existente entre Ribes y Wagner. La existencia de diversos puntos en común llegando hasta materializaciones de objetos prácticamente idénticas resulta sorprendente teniendo en cuenta el monumental desfase ideológico existente entre centro Europa y España en aquellos años al tratar de arquitectura. Se trata pues de otra de las aportaciones inéditas de la presente tesis que tiene por finalidad revalorizar al arquitecto y a su obra, en especial al edificio de la estación de Valencia que es donde mayores rasgos y detalles comunes aparecen.

Así, las analogías detectadas son: claridad y criterios clásicos de composición y de distribución funcional; gran variedad de tipos de huecos y similar factura de éstos; tintes racionalistas respecto del empleo de variables como seriación, repetición, modulación y simplificación; decoración superpuesta y planificada de antemano sin distorsionar la lectura compositiva del edificio; temática vegetal y geométrica para el ornamento; Uso de la escultura como recurso arquitectónico; empleo de similares recursos para enfatizar los puntos singulares del edificio (p.e. accesos); búsqueda de unidad formal y armonía estética del conjunto de la obra; empleo de nuevas tecnologías y materiales de manera clara y rotunda aunque sin menoscabo del conjunto (esta característica se observa de manera más contundente en la obra de Wagner donde, por citar un ejemplo, magníficos pórticos metálicos presiden el acceso o el vestíbulo de muchas de las estaciones de metro); sinceridad constructiva y lectura estructural clara; introducción de obras de otros artistas y profesionales varios sin merma del conjunto; equilibrio de las partes con el todo y coordinación total de la obra; diseño y cuidado de todos y cada uno de los detalles que componen la obra; manifestaciones concretas de similar factura (letreros, farolas, verjas, elementos de cerrajería, marquesinas); magistral empleo de los materiales y de sus combinaciones y encuentros, aplicando criterios de durabilidad y funcionalidad; empleo de motivos decorativos tipo Secession en combinación con otros de distinta naturaleza; utilización adecuada del color; combinación de elementos clásicos con elementos innovadores en pos de la mejora del conjunto; creación en definitiva de obras únicas con rasgos de atemporalidad.

No es posible, definitivamente, modificar ninguna de las partes de estas obras (tanto de las de Wagner como de las de Ribes y en particular, la estación de Valencia) sin arruinar el conjunto y esto es una cuestión que debe tenerse muy presente para actuaciones de rehabilitación.

Es decir, tras el análisis efectuado llego a otra de las principales conclusiones de la tesis: la estación de Valencia no es Secessionista por el empleo de cierta decoración característica. Es mucho más que eso. Se trata de la materialización de valores, recursos, detalles e ideología expuestos anteriormente que distan años luz del modo de hacer y del debate arquitectónico vigente en España y también en Valencia en ese periodo. Se trata de una de las pocas obras, la única en Valencia en esos años, que manifiesta que la arquitectura puede estar al nivel de los nuevos tiempos, avances tecnológicos y nuevas tipologías nacientes de las necesidades que la modernidad impone, con una respuesta además que no renuncia a criterios de composición

clásica, proporcionalidad, estética y armonía. Iluminaba esta obra en definitiva, el camino a seguir hacia los nuevos tiempos pero pocos siguieron su estela y el debate arquitectónico siguió desfasado a su tiempo y anclado en cuestiones pasadas.

Finalmente, pues, Ribes con la construcción de la estación manifiesta la misma coherencia de pensamiento que muestra en sus escritos *(Orientaciones para el resurgimiento de una arquitectura nacional. 1915, p.e.)* donde Ribes defiende entre otras cuestiones la existencia de una arquitectura contemporánea española, la innecesaria vuelta a estilos pasados, la libertad del arquitecto y la coherencia arquitectónica que se determina al relacionar sistema mecánico, materiales y finalidad.

Escribía frases tales como:

"Los estilos pasados son como flores marchitas guardadas entre las hojas del libro de la historia que conservan para quien sabe olerlas el delicioso perfume de la época en que florecieron. Tocarlas es destruirlas. ¿Cómo hemos de gozar de estos perfumes si esparcimos sus pétalos al viento?. Conservemos el culto a las bellezas de otras épocas como se conserva el culto a un muerto querido, no le profanemos poniendo en él nuestras manos pecadoras y colgando sus despojos para mayor escarnio de las paredes de nuestras viviendas".

D. Ribes. Orientaciones para el resurgimiento de una arquitectura nacional.

Continuando con el acercamiento al objeto, la tercera variable estudiada en este segundo nivel de aproximación ha sido el análisis de las principales estaciones de Norte en España. Entiendo que resultaba fundamental comparar la estación valenciana con las otras existentes en España de primer nivel o de las principales capitales de provincia gestionadas por la compañía Norte. El resultado ha sido revelador para la poder entender y valorar la estación valenciana.

Tras realizar numerosos viajes para visita y estudio de las estaciones y tras el análisis efectuado puedo concluir las siguientes cuestiones: pocas estaciones de Norte fueron construidas con carácter vanguardista. No manifiestan los edificios analizados la arquitectura propia de su tiempo. En particular, la compañía Norte tenía una imagen corporativa muy concreta – basada en el estilo segundo imperio francés que importaban los técnicos de la misma- y fue Ribes quien consiguió cambiar esta imagen mientras estuvo como arquitecto de Norte. (A su fallecimiento, se retomó la imagen tradicional de la compañía). La evolución arquitectónica y estilística desde los comienzos de P. Pío en 1879 hasta Burgos en 1902 en incluso hasta los proyectos no realizados en P. Pío en 1902-1907 había sido nula.

Es decir, la actitud y el cambio operado por Ribes respecto de la imagen arquitectónica de la compañía es también una lección de progreso ya que muestra que nuevas tipologías deben manifestar lenguajes nuevos. Eso sí, hay cuestiones del proyecto inamovibles y atemporales como pueden ser la calidad de los cimientos: se trata de los asuntos de composición clásica que deben prevalecer. En cuestiones estilísticas, nada queda en ninguna de las intervenciones operadas por Ribes (Valencia, ampliación de Barcelona-Nord principalmente) del estilo segundo imperio francés. ¿Qué legado de modernidad nos hubiese dejado este arquitecto de no fallecer tempranamente?

Un gran filósofo y crítico de arte, Oswald Spengler, que no tiene nada de vanguardista, escribía:

"La gran ornamentación del pasado se ha convertido en una lengua muerta, como el sánscrito y el latín de iglesia. En lugar de ponerse al servicio de su simbolismo, los artistas utilizan el cadáver, la momia del arte, el caudal de las formas ya usadas para recomponerlas, mezclándolas, combinándolas por modo totalmente inorgánico. En vez de un verdadero desarrollo, tenemos resurrecciones y mezclas de viejos estilos…Es el estilo fanfarrón e insistente de nuestras calles y plazas monumentales, de nuestras Exposiciones universales."

Oswald Spengler.

La materialización de la cubierta metálica que protege el espacio de andenes y vías de la estación de Valencia merece mención aparte por el gran salto evolutivo que proporciona en comparación con las existentes en otras de las estaciones estudiadas. La incorporación de la misma se debe a la afortunada intervención del ingeniero Grasset. El resultado final muestra una armonía perfecta con el conjunto del edificio manifestando que, el tándem ingeniero-arquitecto proporciona grandes obras. Respecto del empleo del material metálico hay un significativo avance en la estación de Valencia. Constituye el único ejemplo de los estudiados junto con la cubierta de la ampliación de la estación de Barcelona-Vilanova - también obra de Ribes – donde se presenta el material en su estado natural, con sus uniones y características vistas, sin necesidad de adornarlo contrariamente a como acontece en los soportes metálicos con capiteles decorados presentes en la estación de Canfranc o de Medina del Campo.

También la cubierta de la estación valenciana es la única que manifiesta voluntad integradora con respecto al edificio de viajeros: es la única que soluciona el testero con la creación de la tercera vertiente con la intención de resolver adecuadamente la imagen urbana del edificio. El resto de las cubiertas estudiadas constituyen bóvedas de cañón que, simplemente se interrumpen sin más en su encuentro con el edificio de viajeros y que, simplemente se muestran detrás o al lado del edificio pero sin ningún tipo de interés hacia su integración en la imagen del mismo. Estructuralmente debo decir que también presenta importantes novedades respecto a sus antecesoras constituyendo un hito estructural comparable a las cubiertas de otras estaciones europeas de mayor nivel.

En definitiva, Ribes plantea en la estación de Valencia una clara dignificación del nuevo material, en este caso el acero, sin renunciar a mostrar su naturaleza. Se trata pues, de la única estación de la compañía Norte y posiblemente también de las pocas españolas donde esto ocurre.

Respecto a la materialidad, destacar que la estación de Valencia también constituye una excepción. La mayoría de las estaciones estudiadas presentan pocos avances y poca riqueza material. La estación Valenciana además de introducir materiales novedosos como el hormigón en fachada, combina gran variedad de materiales. También la estación valenciana es la única de las estudiadas que presenta el uso del color en fachada.

Tras el análisis efectuado, descubro de manera preocupante el modo de intervención acontecido en muchas de las estaciones efectuadas en aras de adaptar el edificio a las nuevas exigencias, en cambios de uso, etc. La mayoría de las intervenciones son desgarradoras: brutales amputaciones, añadurías a modo de prótesis incompatibles, momificaciones, abusivas intromisiones como disonantes galerías comerciales. Pienso ahora en la intervención realizada en Príncipe Pío. No dejo de valorar el alarde estructural y de ingeniería que la obra efectuada aporta pero el edificio de viajeros, vaciado por dentro y despojado de sus cimientos, ha quedado muerto, cual grotesca máscara o tétrico muñeco. Recordando las palabras de Fluvio Irace (CAH 20th) a la hora de intervenir en el patrimonio, no nos podemos limitar a congelar lo que ya existe. Las estaciones fueron espacios creados para ser vividos y el acto de rehabilitarlas no puede suponer su embalsamamiento.

Ello me lleva a otra de las conclusiones de la tesis sobre la que pretendo involucrarme una vez acabada esta. No se valoran las estaciones de ferrocarril, ni siquiera - como detallaré seguidamente - la estación de Valencia a pesar de ser un edificio considerado monumento histórico-artístico.

Llegados ya al tercer nivel en el que estructuro la tesis: el análisis material y constructivo del edificio de viajeros de la estación de Valencia, objeto central de la misma deduzco las siguientes cuestiones: del análisis del proyecto y de la documentación escrita referente al mismo existente, he de reseñar que la obra construida sigue las directrices marcadas por éste. Sin ser nada extenso y sin detallar

carpinterías, zócalos, vidrieras etc. la ejecución es magistral evidenciando una rigurosa ejecución de obra.

Respecto al análisis insólito de materiales y ejecución de aquello que queda original, o con trazas de originalidad, en la estación valenciana, constato el empleo de gran diversidad de materiales y cuidadosa ejecución del total de la obra (juntas, encuentros entre materiales, formatos, combinación cromática, etc.). Son numerosos los pequeños detalles ejecutados con maestría y cuidado, los cuales detallo ampliamente en el capítulo correspondiente de la tesis. Observo también que la mayoría de piezas (zócalos, carpinterías, barandillas, etc.) los diseña Ribes ex profeso para el lugar y en relación armónica y proporcionada con las dimensiones de la estancia a ocupar. Cada una de las estancias estudiadas muestra piezas diversas, especialmente diseñadas y en armonía con el resto de elementos configuradores del espacio, constituyendo por tanto, piezas únicas. Ello conlleva a revalorizar la obra no sólo por las cuestiones estilísticas o de riqueza ornamental, sino por sus características constructivas. La cuidada ejecución muestra la profesionalidad de la mano de obra que construyó el edificio. También en ella se muestra la comunión poética descrita con Otto Wagner.

Así, considero fundamental la realización de este tipo de análisis material-constructivo previamente a cualquier intervención en el patrimonio ya que, aparte de sacar a relucir el modo de hacer del autor, posibilita caminos de actuación y soluciones que respetan la obra original. Citar como ejemplo a seguir el modo de intervenir en el patrimonio de Mies Van de Rohe de Chicago, a cargo del arquitecto Gunny Harboe. (CAH 20th).

En este sentido, las mayores y menores intervenciones realizadas en la estación valenciana (incluso tras ser considerado el edificio monumento histórico artístico y bien de relevancia local) muestran falta de rigor y sensibilidad en general, siendo el acceso al torreón izquierdo y su núcleo de escaleras el espacio mejor conservado (también el menos intervenido) del edificio de viajeros. De los espacios intervenidos, se observan cambios relevantes en la materialidad que distorsionan la percepción del espacio. (Es relevante el cambio de disposición y la reducción de tamaño de los huecos existentes en la cubierta metálica). Como contrapunto a esta percepción, destacar la actitud cuidadosa pero con criterio claro de Magdalena Monraval a la hora de intervenir en la antigua cafetería.

Así, tras lo observado en la estación de Valencia, carece de valor y perjudica a la obra, dejar la impronta personal en la rehabilitación de un objeto de otro autor. Así como también resulta nefasto desconocer las intenciones originales y no actuar en consecuencia.

Por tanto, tras el exhaustivo análisis realizado, puedo corroborar que se trata de una “obra de arte total” como definen algunos autores a las obras modernistas, en el sentido de que no sólo las diversas manifestaciones artísticas presentes (mosaicos, pinturas) son obras de arte sino también los más insignificantes detalles constructivos por su cuidadoso diseño y su ejemplar ejecución (anclajes de verja y farolas, remates de zócalos, detalles de cerrajería, dinteles, etc.) creados siempre en consonancia con la riqueza artística del espacio. Otra de las cuestiones relevantes y siguiendo la estela de Wagner es que la sinceridad constructiva es patente en la ejecución de la obra existiendo también numerosos guiños a la modernidad como detallo en el correspondiente capítulo.

Otra de las cuestiones destacadas del capítulo y que necesariamente nos lleva a reflexionar sobre ello, son las cuantiosas pérdidas irreparables sufridas en la estación valenciana. A lo largo del capítulo y en las conclusiones de la tesis hago balance de las mismas (marquesinas, puertas, cubierta, luminarias de farolas exteriores, etc.). Es decir, queda poco original en la estación. Cuidémoslo y entendamos que, para las siguientes intervenciones, debe existir un planteamiento claro de cara al nuevo uso de las estancias rehabilitadas así como para el futuro uso de la estación una vez entre en servicio la nueva estación central. Fluvio Irace (CAH 20th), planteó esta reflexión al respecto:

"Falta criterio compartido para reconocer el valor de la obra. (..). Nuestro patrimonio es un proyecto que cambia con nosotros. No es una cosa fija. Debemos ver la restauración como una oportunidad de replantearnos la arquitectura".

Fluvio Irace.

Son necesarios por tanto, debates previos con sociólogos e historiadores además de arquitectos para no perder la señal de identidad que une el edificio con la sociedad. En ningún caso debe entenderse que la nostalgia del pasado es negativa: necesitamos del conocimiento de la memoria y necesitamos de un conocimiento profundo de la documentación existente sobre un determinado edificio para poder intervenir en él. Esto es una de las cuestiones realizadas en este trabajo que quizá sirvan para plantear un protocolo de actuación claro a la hora de actuar sobre nuestras estaciones.

Por último, dado que se trata de un tema de gran actualidad en la ciudad, dedico un pequeño capítulo a describir la nueva estación propuesta por el arquitecto César Portela así como realizo un discreto análisis del proyecto en relación con la estación de Ribes. Obsérvese tras lo estudiado que los factores coyunturales necesarios para la implantación de la nueva estación son casi diametralmente opuestos a la génesis de la estación de Norte. Por el contrario, el progreso tecnológico, los avances en análisis urbano y las experiencias ferroviarias deben jugar a favor en conseguir una verdadera estación intermodal que resuelva definitivamente la tremenda fractura y los históricos problemas de accesibilidad al centro existentes todavía en la ciudad.

Este capítulo contiene también una pequeña reflexión acerca del futuro parque central y de los usos y operaciones previstas en los interesantes edificios secundarios que forman el complejo actual de la estación y que no está prevista su demolición.

En el fondo de la cuestión me preocupa sobre manera cuál es el papel relegado a la estación de Ribes confiando en que, tras los diversos factores estudiados y tras concluir que se trata de una "obra de arquitectura total" emblema de ejemplar ejecución, progreso y modernidad, se sepa cómo mantenerla íntegra, viva y expresando el espíritu de su autor.

Así, el objeto de la presente tesis ha sido realizar una mirada nueva, diferente, original, desde el análisis de los materiales y observando minuciosamente la construcción de un edificio tan ampliamente tratado por autores varios. Quisiera así, poner mi granito de arena hacia la valoración social de la arquitectura ferroviaria en general y de la estación de Valencia en particular.

Como resumen gráfico de la tesis, la simulación realizada de la portada eliminando todo el ornamento me pareció contundente a la hora de reflejar la modernidad del arquitecto y su manera de entender la decoración.

Aurora Mª Martínez Corral. Valencia

Diciembre de 2011

SUMMARY

Le Corbusier, more than a decade after the construction of the North station in Valencia, made in Buenos Aires (5-10-1929) that famous conference whose title contained the suggestive phrase: *"The techniques are the very basis of lyricism (..) open a new cycle of architecture.".* This phrase comes to noting their importance to the avant-garde techniques. Ribes also for a few years earlier, but also - as I discuss in detail over and above his built work station Valencia - not in an essentially theoretical (technique, materials, construction details in the work of Le Corbusier was not up to their theoretical expressions) but a very practical way. The first objective of this thesis is endorsed through a detailed and thorough and constructive value materials that have the station building in Valencia.

For some time the architecture of the railway stations raised my interest in the sense that there is little architectural value in general, many of the statements made about them are blatant despite being protected buildings in many cases (I can not remove from my memory the right wing of the station of Valencia) and others, tend to mummification of the building.

How different the course of action undertaken for the rehabilitation of the Vienna subway stations where virtually unnoticed action!. In this sense, the words of Mr Juan Calduch in his paper entitled *"The modern architectural heritage. The notions of formal fatigue and ruin. "* (Seminar on heritage. January 2011. ETSA.UPV) were revealed to me in the sense of giving a real dimension to the serious problem ultimately is similar, which is happening with the heritage of modernist architecture. (CAH 20th. Madrid, June 2011): Do you value the railway stations?. Thus, conservation of the architecture of the stations is the fundamental problem and indicating the event of the station building in Valencia but is a future line of research in which I will participate.

Therefore, by the unprecedented constructive analysis, materials and interventions carried out occurred for the station building in Valencia, I intend to categorize and objectify the technical value of the work and constructive work in this way, to indicate possible future modes of intervention and ultimately to protect the integrity of the work.

With the main objective to achieve described understand that I must proceed with an approach to building from the analysis of different variables that undoubtedly influenced definitively in the building as we know it. This thesis structured in three levels of approximation, from outside to inside. The first level is what I calll "genesis" and treats those variables external to the architecture but inherent and necessary for the creation of the work; the second level, and dedicated themselves to issues of architecture but not the work itself under review, calls it " from idea to project "and, finally, approaching the analysis of building a comprehensive and detailed focused mainly towards the materials and workmanship, I have the third level called" from materials to construction."

In the first level described, the first variable analyzed was the political, economic, social and cultural surrounding the implementation of the railway in the city of Valencia. Ribes station provided an innovation in the development and realization of a public building architectural landmark for the city and stands as a symbol of the new ruling class. Despite the political instability during the years of design and construction of the station in Valencia, there was also a great economic boom of unprecedented boom in the construction sector. Undoubtedly, the variety and richness of materials, various craftsmen and artists who participated in the work is a result of this factor. I do not want to mention that, despite the existence of a significant degree of concentration of ownership and wealth in the hands of a small sector of society, there were a large number of Valencia shopkeepers and "botiguers" owners of their shops, artisans workshop itself, employees, professionals, etc who managed to maintain their space and that, therefore, great works of architecture of the city demonstrate the variety and

richness on their works. Note that in those years the city had experienced dramatic population growth thus disposing of large labor force.

What a position so diametrically opposed to the current implementation of the new station!. The analysis of the final building is another future line of study.

Moving the center of town for the seizure of power by the emerging bourgeoisie and the operation led to the early disentailment location of the railway station in the old Plaza de San Francisco (in the vicinity of the current square council) without there being any kind of previous study or urban analysis (The Convent of San Francisco where the old station was located was the largest area that had - condition "Sinequanon" still insufficient for the forecasts of the railway company). The implementation of Ribes station inherits this situation. The problems of this action in the whole city are felt to this day without being able to resolve this issue despite numerous alternatives and various studies conducted by experts in the field. The burial of the tracks will be a drastic measure that will end the breakdown of the urban fabric caused by the road layout.

Another reason that makes the morphology of the city is the lack of planning regulations. Alineatoria technique by itself does nothing but strengthen the urban fabric. So it will take up his Valencia and population increases without questioning their close order and its roads, just growing in height. The reforms are not designed to channel growth, but to convert the land to more lucrative uses. That is, from the beginning prevailed interests of the owners of any other motivation. With this background, it would be unthinkable, if not for the seizure, the introduction of a railway station in the center of the city.

The figure of Mr. Campo is crucial to the development of railways and the construction of the first station of the city. All these factors, by implication, were aids to the realization of Ribes station as I explain in detail in the chapter of the thesis.

The second of the variables studied in this first level is the contextualization of the urban station, where the analysis focuses exclusively on direct look into the immediate surroundings of the station after a brief tour of the various reform proposals for the widening and carried place in the city. How it was transformed from the implementation of the old station to the construction of the Ribes´s one. I can not mention - because it is a very topical issue, speculating that the intentions have always been behind urban operations conducted in the city. Seldom have been the result of urban studies. In particular, the possibilities that led to the major liberalization of land which involved the operation were completely missed disentailment. The same fortune befell the land occupied by the old wall. It is important to note that the implementation of Ribes station (not yet built) conditions the proposed widening of Mora and Pichó, was the planning that had to adapt to the station despite not being built and due to the primacy of private interests and not the reverse, as would have been desirable for the whole city. (It is true that no dispute between the municipality and the company's North finally won the company. I must also emphasize the total lack of regulation governing the introduction of railways in the city. Even the three great performances finally approved the proposed Aymamí (the layout of the Avenida del Real, the opening of the Western Avenue and the expansion of the Plaza de la Reina) have been completed thus unsolved, problems of accessibility to the center and without power as an alternative, public transportation and rail. The only right decision in this regard in the vicinity of the station was the establishment of the Alicante Street (1907) for municipal intervention, as it favored the final configuration of the station building and allowed to locate in the background of the current perspective Avenue Marqués de Sotelo.

The debate about the central or peripheral stations was also present for the construction of the station in Valencia although as highlighted, economic and political interests prevailed over the other. Clearly the role of the railway stations as a catalyst for the development of cities. The original station was built San Francisco faceless urban genesis constrained from making clear in advance that in a city like Valencia,

where the walls were understood as its border and end of the city, it was unthinkable that would entail a peripheral station through the walls. Perhaps also the central location was desired to ensure the success of the change proposed hub is the ruling bourgeoisie in the city. The acquisition of land outside the walls to locate the rest of the facilities and buildings that allowed station carries a few years later, when the walls had been demolished and had internalized the need for expansion of the city, they could build on that Ribes´s station instead. I note that despite the need for space and because it was private construction, the new station was made possible by the economic boom that the North company experiment between 1900 and 1918.

Proved unsuccessful because the proposed location of the new station Vicente Sala raised in 1898 at the intersection of Gran Via Ramón y Cajal and Gran Via Germania allowing the continuity of the plot proposed expansion plan, also having a solar generous dimensions that solved the usual problem of the straits. Given the trajectory of urban projects in the city, I ask whether he had really changed both the morphology of the city to accept this site. Indicate that the main reason for not accepting this proposal was the distance from the center thus showing, once again, a short-sightedness did face major expansion and configuration of urban space.

This analysis of the station site performed also considering the proposed action in the face of the new station. I note that, despite progress, the siting of this station has not been questioned despite the existence of important studies that propose alternative location (eg near the airport) being exceeded and also the debate between station central or peripheral. Seems to prevail as the primary motivation proximity to downtown and a number of factors of non-urban.

Another relevant issue discussed in this chapter of contextualization is the urban cityscape of buildings. Significantly, the construction of the station Ribes and reform council (Mora and Carbonell. 1906-1952. Current City Council) are coeval. However, compared to modernity, freshness, new languages, color, creative freedom emanating from the station building and the concern of creating a space outside the building but it indissoluble, we find the French style, classicist and Baroque features that represent the style "fashion" in those years in the city. The way to de Ribes, however, light years distant to this trend, known to satisfy the tastes of the ruling class because it was a new building typology and on which there was great stylistic tradition. Underlying the bottom of this issue, the railway station in Valencia prior to construction almost all buildings that shaped the current center of the city and the first extension area shows some stylistic features of great interest in European architecture and large changes to the architecture of the city. In fact, most buildings are outlined architectural works of their own time to live, corseted in eclectic historicism and outcome "pastichero" in a number of cases.

The third variable that I considered essential to contextualize the work of Ribes at this first level of approximation is the North railroads company's history. This is a small historical compilation work aims to show the avatars and complexity involved in implementation of the railway in Spain since the North company's particular look. Is the establishment of the rail without a doubt, one of the largest companies in the nineteenth century and possibly the history of Spain and the stations are silent witnesses of this great feat. Had major detractors and supporters but also significant, particularly in our country, little support was the dominant party. Remembering Azorín a fragment of "Castilla" indeed poetry has the railroad and its stations, and the added value this has for the station building, which is why I make this brief tour of the company's North.

Indicate that Demetrio Ribes was the only Spanish architect in North company (1902-1921), french origin and technicians of the same nationality importing the prevailing taste and teaching in Paris in matters of style.

The North company spent three significant stages in our country: the first (1859-1874) devoted primarily to the construction of lines, the second (1874-1900) to the expansion

of the network, the third (1900-1913) - of greater prosperity, dedicated to operating improvements, including the construction of new resorts like Valencia and the fourth (1913-1936) characterized by serious decline and fall suffered by the company. They were not exempt from specific stages described above and acute crisis, to imagine the dimensions of this quest. I must also emphasize the presidency of Felix Boix Spanish engineer (1908-1918 and 1920-1932) at the stage of design and construction of the station of Valencia.That is, the genesis of the new Valencia station coincided with the only period of prosperity and economic boom that took the company. This, together with change of direction into Spanish hands, led to a good supply of financial resources and greater creative freedom to Ribes.

About the railway in the community is essential to create the line AVT (Almansa-Valencia-Tarragona) by the Marquis of Campo was the most profitable of Spain. It is a history of welcomed along the Mediterranean coast, a matter of current interest. That performance prompted the company's interest to acquire the North line after the death of the Marquis. This factor was also crucial to consider the station of Valencia as first-class station and this conditioned budget, image and materiality of the station building.

After analyzing the influence on the construction of the station factors external to the architecture itself but equally relevant, the second level of approach that I set - a strategy of gradual approach to the main subject of the thesis - is first to analysis of Ribes built work and the pursuit of thread and the most significant features to identify changes in its trajectory that involves the construction of the station. There is a fairly consistent path where the criteria of classical composition is the link between all his works but also form the tapestry for new creations. His works from the Secession language, with clear influence of Otto Wagner will detail below, up to certain features of constructive rationalism. Great variety of holes, stepped parapets, decorative overlay thematic geometric and plant mainly through structural lines manifestation of cornices, moldings and pilasters, are common features of his work. That if the Valencia railway station is clearly his star job since his work contains a variety of features but also introduces statements conclusively color (it can reside as a pedagogical reason for ornament book it basically. That is, in this case would be another feature of modernity meant to indicate that the ornament is simply a colorful layered clothing).

Highlight feature also common care and design of all elements of the work. Concern technical, stylistic understanding the project as a single unit and harmonica. "A total work of art." Will affect this aspect refer to the materialization of the season because I found many details in this regard. The active participation in life Ribes architecture with frequent trips, conference attendance, participation, reading books and magazines that provide topical him creative freedom and thought, without addressing or corsets, manifested in his works and claiming in his writings. I must say, however, can not speak of a group of architects and intellectuals Valencia attached to this line, let alone, support this trend by the local bourgeoisie. This leads to poetic achievements of the company's North Station to be in Valencia, where he best expresses your personal style, making a complete turnaround with respect to the usual style of the stations of the company's prototype of the French Second Empire style, after the death of Ribes, again takes the company to build the station of Canfranc. Thus, the Valencia station is an architectural landmark in the history of the North company. It seems interesting to post a comment Mies Van de Rohe, 1922, Carmen Jordá picked up in one of his articles, and especially the explanation that makes the author himself as I understand it has much to do with the way of thinking Ribes. The text reads:

"Only the skyscrapers that are still under construction reflect their bold structural ideas (...).By placing the perimeter fence is completely destroyed this impression and annihilates the idea is the structural basis for artistic settings, usually hidden behind a trivial formal meaningless jumble. Once these buildings only impressive finishes in the best cases, their actual size, but could have been more than the mere reflection of our technical know-how "

And as I said before, I love the explanation of the ideas of Mies exposing Carmen Jordá because I find it very similar to the ideology, relatively speaking, that after you study Ribes station, could have it. She thus stated:

"Mies is offering interpretive keys on your core interests, or their ideas - if you will- because it is the structure (resistant) itself or the technical prowess that he admires, but is considering the virtual-aesthetic of course, of a carrier system, as is the metal frame that, according, to prefigure the image of the building. Ultimately, it is sensitive and poetic look for an architect for whom the technique will become a means, never an end, although the accuracy and thoroughness have governed the flawless execution of their works, after finding the essence of sublimated architecture in 1938 will make you say: "Nothing better defines the purpose and meaning of our work that the profound words of Saint Augustine: Beauty is the splendor of truth!"

On the other hand, the analysis of his works manifest independence between style and function or relevance of the work. Identified in his works ideas of equality, simplicity, repetition, lack of hierarchy and serialization, among others. Special features are characteristic of all later times, also present at the station of Valencia. The expertise of the architect to combine new language, regionalism, classical composition and technological proress in balanced proportions is another common feature of his work, especially in Valencia station.

In short, it shows Ribes a way to make distinctions between action set to another. The reading is continuous along the various works by observing the evolution and magnitude of this creative architect.

And at the end of the analysis and an important conclusion, I note that the largest and most important work of his career – the Valencia station- is no different compositional and stylistically from the rest of his works. There is a greater amount of ornament, a variety of materials and colors are applied for a special appeal but shows the same character and sense of unity and harmony of social housing in the street Manuel Arnau or warehouses and workshops of the station complex.

In this second level of approximation the following chapter is devoted to the comparison between the way of making poetry of Ribes and Otto Wagner. In particular, I focus on the stations for the Vienna underground for works on the same theme. Travel to Vienna to study these works has allowed me to observe the high degree of ideological fellowship between Ribes and Wagner. The existence of several points in common objects reaching virtually identical embodiments of surprising considering the monumental ideological gap between central Europe and Spain in those years trying to architecture. It is therefore another of the unpublished contributions of this thesis aims to revalue the architect and his work, especially the building of the station in Valencia is where the greatest common features and details appear.

Thus, the similarities detected are: clarity and classic criteria of composition and functional distribution; great variety of holes and their similar bill, dyestuffs rationalist variables on the use of serialization, repetition, modulation, and simplification, and planned overlay decoration in advance without distorting the composition of the building reading, thematic and geometric plant for ornament; use of sculpture as architectural resource, using similar resources to emphasize the singular points of the building (eg access); search for unity and harmony formal aesthetics whole work, the employment of new technologies and materials in a clear and unequivocal but without prejudice to the whole (this feature is observed more strongly in the work of Wagner, where, to cite one example, metal frames great preside access or lobby of many metro stations); sincerity clear structural and constructive reading, introduction of works by other artists and more without sacrificing whole, balance of parts to the whole and overall coordination of the work, design and care of all and each of the details that make the work, the concrete manifestations of a similar bill (signs, lampposts, railings, ironwork elements, canopies) masterful use of materials and their combinations and encounters, applying criteria of durability and functionality, employment Secession type

of decorative motifs in combination with others of different nature, proper use of color, combining classic elements with innovative elements towards the improvement of the whole, the eventual creation of unique works with features of timelessness.

It is not possible definitely to modify any parts of these works (both those of Wagner as the de Ribes and in particular Valencia station) without ruining the whole, this is an issue that must be kept in mind for actions rehabilitation.

That is, after the analysis came to one of the main conclusions of the thesis: Valencia station is not Secessionist for the use of certain decorative feature. It is much more than that. This is the realization of values, resources, and ideology detail previously exposed light-years distant in the way of doing and the current architectural debate in Spain and in Valencia in this period. This is one of the few works, the only one in Valencia in those years, which states that the architecture can keep up with changing times, technology advances and emerging new types of needs that modernity imposes a further response to criteria do not give up classical composition, proportionality, beauty and harmony. Lit this work definitely the way forward into a new age but few followed his trail and followed outdated architectural debates of their time and stuck in past issues.

Finally then, Ribes with the construction of the station shows the same consistency of thought displayed in his writings *(Guidelines for the resurgence of a national architecture. 1915, eg)* where among other things Ribes defends the existence of a contemporary Spanish architecture, the unnecessary return to past styles, freedom of the architect and architectural coherence is determined by relating the mechanical system, material and purpose.

Writing phrases such as:

"The past styles are like withered flowers among the leaves saved from the book of history preserved for those who can smell the delicious perfume of the time he flourished. Touch is destroyed. How do we enjoy these perfumes if we spread its petals to the wind?. Preserve the cult of the beauties of the past as preserved the cult of a dead loved one, do not defile it by putting our sinful hands and hanging his remains for further mockery of the walls of our homes. "

D. Ribes. Guidelines for the resurgence of a national architecture.

Continuing the approach to the subject, the third variable studied in this second level of approximation has been the analysis of the major stations in Northern Spain. I understand that it was essential to compare the Valencia station with the other class or major provincial capital managed by the North company in Spain. The result has been revealing to understand and appreciate the power station in Valencia.

After making numerous trips to visit and study stations and after the analysis I can conclude the following: few stations of North company were built with avant-garde. Not manifest the buildings analyzed the architecture of its time. In particular, the company's North had a very specific corporate image - based on the French Second Empire style importing technicians, and it was who got Ribes change this image while he was an architect of the North. (After his death, was revived the traditional image of the company). The architectural and stylistic evolution from the beginning of P. Pio in 1879 to Burgos in 1902 even unrealized projects in P. Pio in 1902-1907 was zero.

That is, the attitude and the change of Ribes about the architectural image of the company is also a lesson in progress and shows that new types should show new languages. Of course, there are issues fixed and timeless project such as the quality of the foundation: these are the issues that pertain classical composition. In matters of style, nothing is left in any of the interventions operated by Ribes (Valencia, Barcelona-Nord expansion mainly) French Second Empire style. What is the legacy of modernity we have not left this architect of early death?.

A great philosopher and art critic, Oswald Spengler, who has nothing avant-garde, wrote:

"The great ornament of the past has become a dead language like Sanskrit and Latin church. Instead of serving its symbolism, the artists use the body, the mummy of art, the flow of the forms and used to compose, mix, match and so totally inorganic. Instead of real development, we have revivals and mixtures of old styles ... It's the swaggering style and insistent of our streets and monumental squares, our universal exhibitions. "

Oswald Spengler.

The realization of the metal cover that protects the space of paths and tracks of the season in Valencia deserves separate mention for the great evolutionary leap that provides compared with those in other seasons studied. Incorporating the same is due to the engineer's lucky Grasset.

The final result shows a perfect harmony with the whole building stating that the architect-engineer tandem provides great works. Regarding the use of metallic material is a significant advance in the season in Valencia. It is the only example of the study along with the cover of the enlargement of the Barcelona-Vilanova - Ribes also work - which presents the material in its natural state, their unions and features seen without contrast to decorate as happens in the stands with capitals decorated metal present in the station Canfranc or Medina del Campo.

Also cover Valencia is the only station that shows desire for integration with respect to passenger building: it is the only one that solves the headwall with the creation of the third dimension with the intent to properly solve the urban image of the building. The remaining studies are covered barrel vaults, without simply interrupt his encounter with the passenger building and they just are behind or beside the building but without any interest in their integration into the image of same. Structurally, I must say also presents important new data about their ancestors to be a structural landmark comparable to other European stations covered a higher level.

In short, Ribes arises in Valencia a clear station dignity of the new material, in this case steel, without renouncing to show its nature. It is therefore the only station north of the company and possibly also of the few Spanish where it occurs.

Regarding materiality, noted that the station Valencia also is an exception. Most stations have studied little progress and little material wealth. The Valencian station also introducing novel materials such as concrete facade, combining a variety of materials. Valencian station is also the only study showing the use of color on the front.

After the analysis, I find so disturbing the mode of intervention occurred in many of the stations made in order to adapt the building to the new requirements, changes of use, etc.. Most interventions are heartbreaking, brutal amputations, prosthetic added way incompatible, mummification, abusive intrusions as dissonant malls. I am reminded of the intervention on Príncipe Pío. I keep to assess the structural and engineering show that the work done but the travellers building provides, empty inside and stripped of its foundation, has been dead, like a grotesque mask or a creepy doll. Recalling the words of Fulvio Irace (CAH 20th) when to intervene in equity, we can not limit what is already frozen. The stations were created spaces to be lived and rehabilitate the act of embalming can not assume.

This brings me to another of the conclusions of the thesis on which I intend to get involved once finished it. Not valued railway stations, even - as will detail below - Valencia station despite being a building which has historic-artistic monument.

At the third level and in structuring the thesis material and constructive analysis of the passenger building the station in Valencia, the central object of the same deduce the following issues: analysis of the project and written documentation exists concerning the same , I note that the built work follows the guidelines laid down by it. Without being

extensive, without detailing any carpentry, baseboards, windows and so on execution is masterful showing a rigorous execution of work.

Regarding the unusual materials analysis and execution of what is original, or trace of originality in the Valencian station, I find the use of diverse materials and careful execution of all the work (meetings, meetings between materials, forms, color scheme, etc.).. Numerous small details executed with skill and care, which enlarged detail in the chapter of the thesis. I also note that most parts (baseboards, paneling, banisters, etc.) were Ribes designed specially for the place and harmonious and proportionate to the size of the room to fill. Each of the rooms studied shows various pieces, specially designed and in harmony with the rest of constitutors of space, is therefore, unique pieces. This leads to revalue the work not only with issues of wealth stylistic or ornamental, but its design features. The careful implementation shows the professionalism of the workforce that constructed the building. Also it shows the poetic communion described Otto Wagner.

So, I consider crucial to perform this type of analysis, construction material prior to any intervention in heritage because, apart from bringing up the author's way of doing, ways of action and possible solutions that respect the original work. Examples follow how to intervene in the heritage of Mies Van der Rohe in Chicago by architect Gunny Harboe. (CAH 20th).

In this sense, the major and minor interventions in the Valencian station (even after being considered the historic monument building locally relevant and well) show a lack of rigor and sensitivity in general, with access to the left tower and stairwell best preserved space (also the least involved) of the passenger building. Of the operated areas, there are significant changes in the material that distort the perception of space. (It is relevant to the change in layout and size reduction of the gaps in the metal). As a counterpoint to this perception, highlighting the careful attitude but Magdalena Monraval clear criterion when to intervene in the old cafeteria.

Thus, having noted in the station Valencia, worthless and damaging to the work, leaving the personal stamp on the rehabilitation of an object from another author. Just as ominous is also to ignore the original intentions and act accordingly.

Therefore, after thorough analysis, I can confirm that it is a "total art work" as defined by some authors to the modernist works in the sense that not only present the various art forms (mosaics, paintings) are works art but also the smallest construction details for their careful design and its exemplary performance (anchors fence and lampposts, auctions socket, details of locks, lintels, etc.) always created in line with the artistic wealth of space. Another issue relevant in the wake of Wagner's sincerity is evident in the construction execution of the work there are also several nods to modernity, as I detail in the corresponding chapter.

Another issue highlighted in the chapter which necessarily leads us to think about it, are the heavy irreparable losses suffered in the Valencia station. Throughout the chapter and the conclusions of the thesis I balance them (awnings, doors, roof, exterior lighting of lamps, etc.).. That is, there is little original in the station building. Do not waste it and understand that, for the following interventions should be a clear vision for the new use of the refurbished rooms and for the future use of the station into service once the new central station. Fulvio Irace (CAH 20th), posed this thought about it:

"Missing shared approach to recognize the value of the work. (..).Our heritage is a project that changes with us. It is not a fixed thing. We view restoration as an opportunity to rethink the architecture. "

Fluvio Irace. Fulvio Irace.

Necessary therefore, preliminary discussions with sociologists and historians and architects to keep the sign of identity that unites the building society. In no case should be understood that the nostalgia of the past is negative, we need knowledge of memory and need a thorough knowledge of the literature on a particular building to

intervene in it. This is one of the issues made in this work may serve to present a clear protocol for when to act on our stations.

Finally, since it is a very topical issue in the city, a small chapter dedicated to describing the new station proposed by architect Cesar Portela and performed a discrete analysis of the project in relation to the Ribes´s station. Note that after studying the economic factors necessary for the implementation of the new station are almost diametrically opposed to the genesis of North station. On the contrary, technological progress, advances in urban analysis and experience must play for rail to get a true intermodal station that finally resolving the fracture and the tremendous historical center accessibility issues still exist within the city.

This chapter also contains a little reflection about the future Central Park and the uses and operations listed in interesting buildings that form the complex side of the current station and is not intended demolition.

In the heart of the matter as I am concerned about what the role relegated to the Ribes station building confident that, after the various factors studied and after concluding that it is a "total work of architecture" emblem of exemplary performance, progress and modernity, knows how to keep it full, living, expressing the spirit of its author.

Thus, the purpose of this thesis was to perform a new look, different, original, from the analysis of materials and carefully observing the construction of a building so widely discussed by several authors. I would so put my two cents into the social value of architecture in general and railway station of Valencia in particular.

As a graphic summary of the thesis, the simulation carried out on the cover removing all the ornament seemed overwhelming at the time to reflect the modern architect and his understanding of the decor.

Aurora Mª Martínez Corral. Valencia

December 2011

RESUM

Le Corbusier, més d'una dècada després de la construcció de l'estació de Nord a València, va pronunciar a Buenos Aires (5-10-1929) aquella famosa conferència que en el seu encapçalament contenia la suggeridora frase: "Les tècniques són la base mateixa del lirisme (..) obrin un nou cicle de l'arquitectura". Aquesta frase ve a constatar la importància que tenien les tècniques per a les avantguardes. Per a Ribes també uns anys abans, però a més -com analitze de manera detallada al llarg de la seua obra construïda i sobretot de l'estació de València- no d'una manera essencialment teòrica (la tècnica, materials, detalls constructius en l'obra de Le Corbusier no estava a l'altura de les seues manifestacions teòriques) sinó d'una manera eminentment pràctica.

El primer objectiu d'aquesta tesi és confirmar mitjançant una anàlisi detallada i exhaustiva el valor constructiu i de materialitat que té l'estació de València. Fa temps que l'arquitectura de les estacions suscita el meu interès en el sentit que existeix poca valoració arquitectònica en general; moltes de les intervencions realitzades sobre aquestes resulten flagrants malgrat tractar-se d'edificis protegits en moltes ocasions (no puc retirar de la meua memòria l'ala dreta de l'estació de València); i unes altres, tendeixen a la momificació de l'edifici. Quina manera d'actuar més diferent a la rehabilitació de les estacions de metro de Viena on pràcticament passa desapercebuda l'actuació!

En aquest sentit, les paraules de Juan Calduch en la seua ponència titulada "El patrimoni arquitectònic modern. Les nocions de fatiga formal i ruïna". (Seminari sobre el patrimoni. Gener de 2011. ETSA.UPV) van ser reveladores per a mi en el sentit de donar-li una dimensió real al greu problema que, en definitiva és similar, al que està esdevenint amb el patrimoni de l'arquitectura del moviment modern (CAH 20th. Madrid, Juny de 2011): Es valoren les estacions de ferrocarril? Així, la conservació de l'arquitectura de les estacions és el problema de fons que tracte i revele per al cas de l'estació de València però que suposa una futura línia d'investigació en la qual vull participar.

Per tant, mitjançant l'anàlisi inèdita constructiva, de materials i d'intervencions esdevingudes realitzada per a l'estació de València, pretenc catalogar i objectivar el valor tècnic i constructiu de l'obra col·laborant d'aquesta forma, a indicar possibles maneres futures d'intervenció i, en definitiva, a la protecció de la integritat de l'obra.

Amb l'objectiu principal descrit entenc que per a aconseguir-lo he de procedir amb una aproximació a l'edifici des de l'anàlisi de diferents variables que, sens dubte, van influir de manera definitiva en la construcció de l'edifici tal com la coneixem. Per això estructure la tesi en tres nivells d'aproximació, de fora a endins.

Al primer nivell el denomine "gènesi" i tracta aquelles variables externes a l'arquitectura però inherents i necessàries per a la creació de l'obra; el segon nivell, ja dedicat a temes propis d'arquitectura però no de la pròpia obra en estudi, el denomine "de la idea al projecte" i, finalment, abordant l'anàlisi de l'edifici de manera exhaustiva i detallada enfocat bàsicament cap als materials i l'execució, dispose el nivell tercer titulat "dels materials a la construcció".

En el primer nivell descrit, la primera de les variables analitzades ha sigut el context polític, econòmic, social i cultural que va envoltar la implantació del ferrocarril en la ciutat de València. L'estació de Ribes va suposar una innovació en la concepció i materialització arquitectònica d'un edifici públic i emblemàtic per a la ciutat erigint-se com un símbol de la nova classe dominant.

Malgrat la inestabilitat política, durant els anys del projecte i construcció de l'estació de València, existia una gran bonança econòmica a més d'un inusitat auge en el sector de la construcció. Sens dubte, la gran varietat i riquesa de materials, artistes i diferents artesans que van intervenir en l'obra és conseqüència d'aquest factor. No voldria

deixar d'esmentar que, malgrat l'existència d'un apreciable grau de concentració de la propietat i de la riquesa en mans d'un petit sector de la societat, existien a València un gran nombre de tenders i botiguers amos de les seues tendes, artesans amb obrador propi, empleats, professionals, etc. que van aconseguir mantenir el seu espai i que, per això, grans obres d'arquitectura de la ciutat manifesten aqueixa varietat i riquesa en la seua factura. Destacar que per aquells anys la ciutat havia experimentat un espectacular creixement demogràfic disposant per tant, de nombrosa mà d'obra.

Quina situació tan diametralment oposada a l'actual per a la implantació de la nova estació central! L'anàlisi de l'edifici definitiu, constitueix una altra futura via d'estudi.

El trasllat del centre de la ciutat amb motiu de la presa del poder per part de la incipient burgesia, així com l'operació de desamortització van propiciar la primitiva ubicació de l'estació de ferrocarril en l'antiga plaça de Sant Francisco (a l'entorn de l'actual plaça de l'Ajuntament) sense que intervingueren cap tipus d'estudi previ o anàlisi urbanística. (El convent de Sant Francesc on es va situar l'antiga estació era dels que major superfície tenien – condició *"sine qua non"* així i tot insuficient per a les previsions de la companyia ferroviària).

La implantació de l'estació de Ribes hereta aquesta situació. Els problemes derivats d'aquesta actuació en el conjunt de la ciutat es deixen sentir fins als nostres dies sense haver-se aconseguit solucionar aquesta qüestió malgrat nombroses alternatives i diversos estudis realitzats per experts en la matèria. L'enterrament de les vies serà la dràstica mesura que posarà fi a la ruptura de la trama urbana que provoca el traçat viari.

Un altre motiu que marca la morfologia de la ciutat és l'escassa normativa urbanística. La tècnica *alineatòria* per si sola no fa sinó consolidar la trama urbana. Així succeirà i València assumirà els seus increments demogràfics sense qüestionar el seu ordre tancat ni la seua xarxa viària, simplement creixent en altura. Les reformes no estan pensades per a canalitzar el creixement sinó per a reconvertir el sòl a usos més lucratius. És a dir, des d'un principi van prevaldre els interessos dels propietaris sobre qualsevol altra motivació. Amb aquest panorama, resultaria impensable, de no haver sigut per la desamortització, la implantació d'una estació de ferrocarril en el centre de la ciutat.

La figura del Sr. Campo resulta fonamental per al desenvolupament del ferrocarril i per a la construcció de la primera estació de la ciutat. Tots aquests factors, implícitament, van ser coadjuvants a la materialització de l'estació de Ribes com expose, de manera detallada en el capítol corresponent de la tesi.

La segona de les variables estudiades en aquest primer nivell tracta la contextualització urbana de l'estació, on l'anàlisi realitzada se centra exclusivament a dirigir la mirada cap a l'entorn immediat a l'estació després d'un breu recorregut per les diferents propostes d'eixample i reforma dutes a terme en la ciutat. Com aquest es va transformant des de la implantació de l'antiga estació fins a la construcció de la de Ribes.

No puc deixar d'esmentar -per tractar-se d'un tema de gran actualitat- que les intencions especuladores han estat sempre darrere de les operacions urbanístiques dutes a terme en la ciutat. Poques vegades han sigut resultat d'estudis urbanístics. En concret, les possibilitats que va propiciar la gran liberalització de sòl que va suposar l'operació desamortitzadora van ser completament desaprofitades. Igual fortuna van sofrir els terrenys que ocupava l'antiga muralla.

És rellevant destacar que la implantació de l'estació de Ribes (encara no construïda) va condicionar la proposta d'eixample de Mora i Pichó, és a dir, va ser el planejament el que es va haver d'adaptar a l'estació malgrat no estar construïda i a causa de la primacia dels interessos privats i no a l'inrevés, com haguera sigut desitjable per al conjunt de la ciutat (És cert que no sense litigi entre l'ajuntament i la companyia Nord que, finalment va guanyar la companyia).

També he de destacar l'absència total de normativa que regulara la introducció del ferrocarril a la ciutat. Ni tan sols les tres grans actuacions finalment aprovades de la proposta de Aymamí (el traçat de l'avinguda del Real, l'obertura de l'avinguda de l'Oest i l'ampliació de la plaça de la Reina) han sigut acabades sense solucionar-se per tant, els problemes d'accessibilitat al centre i sense potenciar-se com a alternativa, el transport públic i el ferrocarril. L'única decisió encertada en aquest sentit a l'entorn de l'estació va ser la creació del carrer d'Alacant (1907) per intervenció municipal, ja que va afavorir la configuració definitiva de l'edifici de l'estació i va permetre situar-ho com a fons de perspectiva de l'actual avinguda Marquès de Sotelo.

El debat sobre les estacions cèntriques o perifèriques també va estar present per a la construcció de l'estació de València encara que com destacava, van prevaldre interessos econòmics i polítics sobre els d'una altra índole. És evident el paper de les estacions com a catalitzadors per al desenvolupament de les ciutats. La primitiva estació de Sant Francesc es va construir sense façana urbana, constreta des de la seua gènesi deixant clar per endavant, que en una ciutat com València on les muralles eren enteses com a límit i fi de la ciutat, era impensable una estació perifèrica que suposara travessar les muralles. Potser també la ubicació cèntrica era desitjada per garantir l'èxit que el canvi de centre neuràlgic proposat per la burgesia dominant suposà per la ciutat. L'adquisició dels terrenys extramurs per a situar la resta de les instal·lacions i edificis que comporta una estació va permetre que uns anys més tard, quan ja s'havien derrocat les muralles i s'havia assimilat la necessitat d'expansió de la ciutat, es poguera construir en aquest lloc l'estació de Ribes.

He de ressenyar que malgrat la necessitat d'espai i atès que es tractava de construccions privades, la nova estació va ser possible a causa del gran auge i bonança econòmica que experimenta la companyia Nord entre els anys 1900 i 1918.

Infructuosa va resultar doncs la proposta d'ubicació de la nova estació que Vicent Sala plantejava en 1898 en l'encreuament entre gran via Ramón i Cajal i gran via Germanies permetent així la continuïtat de la trama proposada en el pla d'eixample, contant a més amb un solar de generoses dimensions que solucionava el conegut problema de les estretors. Atesa la trajectòria d'actuacions urbanes a la ciutat, em plantege si realment hauria canviat tant la morfologia de la ciutat si s'haguera acceptat aquest emplaçament. Indicar que el motiu principal de la no acceptació d'aquesta proposta va ser l'allunyament del centre manifestant així, una vegada més, una curtesa de mires important de cara a l'expansió i configuració de l'espai urbà.

Aquesta anàlisi d'emplaçament de l'estació la realitze pensant també en l'actuació prevista de cara a la nova estació central. Observe que, malgrat els avanços realitzats, l'elecció de l'emplaçament d'aquesta estació tampoc ha sigut qüestionada malgrat l'existència d'importants estudis que proposen altres alternatives d'ubicació (p.e. al costat de l'aeroport) estant sobrepassat ja a més, el debat entre estació cèntrica o perifèrica. Sembla que preval com a motivació principal la proximitat al centre i una altra sèrie de factors d'índole no urbanística.

Una altra de les qüestions rellevants tractades en aquest capítol de contextualització urbana és la imatge urbana dels edificis. És significatiu que la construcció de l'estació de Ribes i la reforma de l'Ajuntament (Mora i Carbonell. 1906-1952. Actual ajuntament de la ciutat) són coetànies. No obstant això, enfront de la modernitat, frescor, nous llenguatges, color, llibertat creadora que emana l'edifici de l'estació així com a la preocupació de la creació d'un espai exterior a l'edifici però indissoluble a aquest; ens trobem aqueix estil afrancesat, classicista i barroc característic que representava l'estil "de moda" en aquells anys en la ciutat.

La manera de fer de Ribes, no obstant això, distant anys llum d´aquesta tendència, va saber satisfer al gust de la classe dominant ja que es tractava d'un edifici de nova tipologia i sobre el qual no existia gran tradició estilística. Subsisteix al fons d'aquesta qüestió que, l'estació de València, de construcció anterior a quasi la totalitat d'edificis emblemàtics que van configurar l'actual centre de la ciutat i la zona del primer

eixample mostra unes característiques estilístiques de gran actualitat en l'arquitectura europea i de gran evolució per a l'arquitectura de la ciutat. De fet, la majoria dels edificis ressenyats són obres pròpies del moment arquitectònic que es viu, encotillades en *historicismes eclèctics* i de resultat *postís* en un bon nombre de casos.

La tercera variable que he considerat fonamental per a contextualitzar l'obra de Ribes en aquest primer nivell d'aproximació és la història de la companyia dels camins de ferro del Nord. Es tracta d'un petit treball de compilació històrica que pretén mostrar els avatars i complexitat que va comportar la implantació del ferrocarril a Espanya des de la mirada particular de la companyia Nord. Constitueix l'establiment del ferrocarril sense cap dubte, una de les més grans empreses del segle XIX i possiblement de la història d'Espanya i són les estaciones testimonis muts d'aquesta gran gesta. Va tindre importants detractors i també significatius suports encara que, en particular en el nostre país, poc suport va tindre del partit dominant. Recordant a Azorín a un fragment de "Castella", efectivament poesia té el ferrocarril i les seues estacions i, pel valor afegit que això comporta per a l'edifici de l'estació, és per això que realitze aquest breu recorregut per la companyia Nord.

Indicar que, Demetrio Ribes va ser l'únic arquitecte espanyol de la companyia Nord (1902-1921), d'origen francès i amb tècnics de la mateixa nacionalitat que importaven el gust i els ensenyaments imperants a París en qüestions d'estil.

La companyia Nord va viure tres etapes significatives en el nostre país: la primera (1859-1874) dedicada bàsicament a la construcció de línies, la segona (1874-1900) a l'expansió de la xarxa, la tercera (1900-1913) -la de major prosperitat- dedicada a les millores de l'explotació, entre elles, a la construcció de noves estacions com la de València i la quarta (1913-1936) caracteritzada pel seriós declivi i caiguda que pateix la companyia. No van estar exemptes les anteriors etapes descrites de puntuals i agudes crisis, la qual cosa permet imaginar les dimensions d'aquesta gesta. He de destacar també la presidència de l'enginyer espanyol Félix Boix (1908-1918 i 1920-1932) en l'etapa del projecte i construcció de l'estació de València. És a dir, la gènesi de la nova estació de València va coincidir amb l'únic període de prosperitat i bonança econòmica que va tenir la companyia. Això, unit al canvi de la direcció a mans espanyoles, va propiciar una bona dotació de recursos econòmics i una major llibertat creadora per a Ribes.

Sobre el ferrocarril en la comunitat resulta fonamental la creació de la línia A.V.T. (Almansa-València-Tarragona) pel Marquès de Camp que va ser la més rendible d'Espanya. Constitueix l'antecedent de l'anhelat corredor Mediterrani, assumpte de gran actualitat. Aquesta rendibilitat va suscitar l'interès de la companyia Nord per a adquirir la línia després de la defunció del marquès. Aquest factor també va ser decisiu per a considerar l'estació de València com a estació de primera categoria i això condicionava pressupost, imatge i materialitat de l'estació.

Després de l'anàlisi de la influència en la construcció de l'estació de factors externs a l'arquitectura en si però igualment rellevants, el segon nivell d'aproximació que establisc – en una estratègia de gradual acostament a l'objecte principal de la tesi - tracta en primer lloc a l'anàlisi de la obra construïda de Ribes i a la recerca del fil conductor i dels trets més significatius que permeten identificar l'evolució dins de la seua trajectòria que suposa la construcció de l'estació. S'observa una trajectòria bastant coherent on els criteris de composició clàssica són el nexe d'unió entre totes les seues obres però també constitueixen el tapís per a noves creacions. Les seues obres reflecteixen des del llenguatge *Secessionista*, amb clara influència d'Otto Wagner com seguidament detallaré, fins a certs trets de racionalisme constructiu. Gran varietat de buits, ampits esglaonats, decoració superposada de temàtica geomètrica i vegetal principalment, manifestació de línies estructurals mitjançant cornises, motllures o pilastres, són característiques comunes a la seua obra. Això si, l'estació de València és clarament la seua obra estrella ja que conté una gran varietat dels trets enunciats però a més introdueix de manera contundent el color (podent residir en això un motiu pedagògic ja que ho reserva per a l'ornament bàsicament. És a dir, en aquest cas,

constituiria un tret més de modernitat pretenent indicar que l'ornament és simplement com una colorista vestidura superposada).

Destacar també com a tret característic comú la cura i disseny de tots els elements que componen l'obra. Preocupació tècnica, estilística entenent el projecte com una unitat única i harmònica. "Una obra d'art total". Incidiré en aquest aspecte en referir-me a la materialització de l'estació perquè he detectat innombrables detalls en aquest sentit.

L'activa participació de Ribes en la vida arquitectònica amb freqüents viatges, assistència a congressos, participacions, lectura de llibres i revistes de màxima actualitat li aporten aqueixa llibertat creadora i de pensament, sense dirigismes ni cotilles, que es manifesta en les seues obres i que reivindica en els seus escrits. He de dir que, no obstant això, no es pot parlar d'un grup d'arquitectes o intel·lectuals valencians adscrits a aquesta línia, ni molt menys, de suport a aquesta tendència per part de la burgesia local.

Aquesta poètica la porta a les realitzacions de la companyia Nord, sent en l'estació de València on millor es manifesta el seu estil personal, realitzant un gir copernicà respecte de l'estil habitual de les estacions de la companyia, prototípiques de l'estil segon imperi francès que, després de la defunció de Ribes, torna a reprendre la companyia per a la construcció de l'estació de Canfranc. Així, l'estació de València constitueix una fita arquitectònica en la història de la companyia Nord.

Em sembla interessant exposar un comentari de Mies Van de Rohe, de 1922, arreplegat per Na Carme Jordà en uns dels seus articles, i sobretot l'explicació que en fa l'autora ja que entenc que té molt a veure amb la manera de pensar de Ribes. Aquest text diu així:

"Només els gratacels que es troben encara en construcció reflecteixen les seues audaces idees estructurals (…). En col·locar el tancament perimetral es destrueix per complet aquesta impressió i s'aniquila la idea estructural que és la base necessària per a la configuració artística, ocultant-la generalment després d'un trivial batibull formal sense sentit. Una vegada acabats aquests edificis només impressionen, en el millor dels casos, per la seua grandària real, però podrien haver sigut una mica més que el mer reflex del nostre saber tècnic."

I, com deia anteriorment, m'encanta l'explicació de l'ideari de Mies que exposa Carme Jordà perquè ho trobe molt similar a l'ideari, salvant les distàncies, que, després d'anar estudiant l'estació de Ribes, poguera tenir aquest. Ella exposa així:

"Mies ens està oferint claus d'interpretació sobre el seu nucli d'interessos, o del seu ideari -si es prefereix- perquè no és l'estructura (resistent) en si mateixa ni l'ostentació tècnica el que admira, sinó que està valorant la virtualitat -estètica, per descomptat- d'un sistema portant, com és l'armadura metàl·lica que, segons indica, ha de prefigurar la imatge de l'edifici. En definitiva, és la mirada sensible i poètica d'un arquitecte per a qui la tècnica es convertirà en un mitjà, mai en una finalitat, encara que la precisió i el rigor han governat la impecable execució de les seues obres, després de la recerca sublimada de l'essència de l'arquitectura que en 1938 li farà afirmar: "Res delimita millor l'objectiu i el sentit del nostre treball que les profundes paraules de Sant Agustí: La bellesa és el resplendor de la veritat!"

D'altra banda, l'anàlisi de les seues obres manifesta independència entre l'estil i la funció o rellevància de l'obra. S'identifiquen en les seues obres idees d'igualtat, simplificació, repetició, absència de jerarquies i seriació, entre unes altres. Particularitats totes elles pròpies d'èpoques posteriors, també presents a l'estació de València. El mestratge de l'arquitecte per a conjuminar llenguatges nous, regionalismes, composició clàssica i progrés tecnològic en equilibrades proporcions és una altra característica comuna a la seua obra, present especialment és l'estació valenciana.

En definitiva, no mostra Ribes una manera de fer que establisca distincions entre una actuació i una altra. La lectura és contínua al llarg de les diferents obres i s'observa l'evolució i la magnitud creadora d'aquest arquitecte.

I, al final de l'anàlisi i com a important conclusió, observe que la més gran i important obra de la seua carrera que és l'estació Valenciana no difereix compositiva ni estilísticament de la resta de les seues obres. Existeix una major quantitat d'ornament, de varietat de materials i s'aplica color com a recurs extraordinari però mostra el mateix caràcter i sensació d'unitat i harmonia que els habitatges socials del carrer Manuel Arnau o que els magatzems i tallers de l'estació.

En aquest segon nivell d'aproximació, el següent capítol ho dedique a la comparativa entre la manera de fer de Ribes i la poètica d'Otto Wagner. De manera especial, em centre en les estacions per al metre de Viena per tractar-se d'obres de la mateixa temàtica. Viatjar a Viena a estudiar aquestes obres m'ha permès constatar l'alt grau de comunió ideològica existent entre Ribes i Wagner. L'existència de diversos punts en comú arribant fins a materialitzacions d'objectes pràcticament idèntiques resulta sorprenent tenint en compte el monumental desfasament ideològic existent entre centre Europa i Espanya en aquells anys en tractar d'arquitectura. Es tracta doncs d'una altra de les aportacions inèdites de la present tesi que té per finalitat revalorar l'arquitecte i la seua obra, especialment a l'edifici de l'estació de València que és on més trets i detalls comuns apareixen.

Així, les analogies detectades són: claredat i criteris clàssics de composició i de distribució funcional; gran varietat de tipus de buits i similar factura d'aquests; tints racionalistes respecte de l'ocupació de variables com a seriació, repetició, modulació i simplificació; decoració superposada i planificada per endavant sense distorsionar la lectura compositiva de l'edifici; temàtica vegetal i geomètrica per a l'ornament; ús de l'escultura com a recurs arquitectònic; ocupació de recursos similars per a emfatitzar els punts singulars de l'edifici (p.e. accessos); recerca d'unitat formal i harmonia estètica del conjunt de l'obra; ocupació de noves tecnologies i materials de manera clara i rotunda encara que sense menyscapte del conjunt (aquesta característica s'observa de manera més contundent en l'obra de Wagner on, per citar un exemple, magnífics pòrtics metàl·lics presideixen l'accés o el vestíbul de moltes de les estacions de metro); sinceritat constructiva i lectura estructural clara; introducció d'obres d'altres artistes i professionals diversos sense minvament del conjunt; equilibri de les parts amb el tot i coordinació total de l'obra; disseny i cura de tots i cadascun dels detalls que componen l'obra; manifestacions concretes de similar factura (rètols, fanals, reixats, elements de serralleria, marquesines); magistral ús dels materials i de les seues combinacions i trobades, aplicant criteris de durabilitat i funcionalitat; ús de motius decoratius tipus *secessió* en combinació amb uns altres de diferent naturalesa; utilització adequada del color; combinació d'elements clàssics amb elements innovadors darrere de la millora del conjunt; creació en definitiva d'obres úniques amb trets d'atemporalitat.

No és possible, definitivament, modificar cap de les parts d'aquestes obres (tant de les de Wagner com de les de Ribes i en particular, l'estació de València) sense arruïnar el conjunt i això és una qüestió que ha de tenir-se molt present per a actuacions de rehabilitació.

És a dir, després de l'anàlisi efectuada arribe a una altra de les principals conclusions de la tesi: l'estació de València no és secessionista per l'ús d´una certa decoració característica. És molt més que això. Es tracta de la materialització de valors, recursos, detalls i ideologia exposats anteriorment que disten anys llum de la manera de fer i del debat arquitectònic vigent a Espanya i també a València en aquell període. Es tracta d'una de les poques obres, l'única a València en aquells anys, que manifesta que l'arquitectura pot estar al nivell dels nous temps, avanços tecnològics i noves tipologies naixents de les necessitats que la modernitat imposa, amb una resposta que no renuncia a criteris de composició clàssica, proporcionalitat, estètica i harmonia. Il·luminava aquesta obra en definitiva, el camí a seguir cap als nous temps però pocs

van seguir la seua estela i el debat arquitectònic va continuar desfasat al seu temps i ancorat en qüestions passades.

Finalment doncs, Ribes amb la construcció de l'estació manifesta la mateixa coherència de pensament que mostra en els seus escrits (*Orientacions per al ressorgiment d'una arquitectura nacional. 1915, p.e.)* on Ribes defensa entre altres qüestions l'existència d'una arquitectura contemporània espanyola, la innecessària tornada a estils passats, la llibertat de l'arquitecte i la coherència arquitectònica que es determina en relacionar sistema mecànic, materials i finalitat.

Escrivia frases tals com:

"Els estils passats són com flors pansides guardades entre les fulles del llibre de la història que conserven per a qui sap olorar-les el deliciós perfum de l'època en què van florir. Tocar-les és destruir-les. Com hem de gaudir d'aquests perfums si escampem els seus pètals al vent? Conservem el culte a les belleses d'altres èpoques com es conserva el culte a un mort volgut, no li profanem posant en ell nostres mans pecadores i penjant les seues despulles per a major escarn de les parets dels nostres habitatges".

D. Ribes. Orientacions per al ressorgiment d'una arquitectura nacional.

Continuant amb l'acostament a l'objecte, la tercera variable estudiada en aquest segon nivell d'aproximació ha sigut l'anàlisi de les principals estacions de Nord a Espanya. Entenc que resultava fonamental comparar l'estació valenciana amb les altres existents a Espanya de primer nivell o de les principals capitals de província gestionades per la companyia Nord. El resultat ha sigut revelador per a poder entendre i valorar l'estació valenciana.

Després de realitzar nombrosos viatges per a visita i estudi de les estacions i després de l'anàlisi efectuada puc concloure les següents qüestions: poques estacions de Nord van ser construïdes amb caràcter avantguardista. No manifesten els edificis analitzats l'arquitectura pròpia del seu temps. En particular, la companyia Nord tenia una imatge corporativa molt concreta -basada en l'estil segon imperi francès que importaven els tècnics d'aquesta- i va ser Ribes qui va aconseguir canviar aquesta imatge mentre va estar com a arquitecte de Nord. (A la seua defunció, es va reprendre la imatge tradicional de la companyia). L'evolució arquitectònica i estilística des dels començaments de P. Pío en 1879 fins a Burgos en 1902 en fins i tot, fins els projectes no realitzats en P. Pío en 1902-1907 havia sigut nul·la.

És a dir, l'actitud i el canvi operat per Ribes respecte de la imatge arquitectònica de la companyia és també una lliçó de progrés ja que mostra que noves tipologies han de manifestar llenguatges nous. Això sí, hi ha qüestions del projecte inamovibles i atemporals com poden ser la qualitat dels fonaments: es tracta dels assumptes de composició clàssica que han de prevaldre. En qüestions estilístiques, res queda en cap de les intervencions operades per Ribes (València, ampliació de Barcelona-Nord principalment) de l'estil segon imperi francès. Quin llegat de modernitat ens hauria deixat aquest arquitecte de no morir tan d'hora?

Un gran filòsof i crític d'art, Oswald Spengler, que no té gens d'avantguardista, escrivia:

"La gran ornamentació del passat s'ha convertit en una llengua morta, com el sànscrit i el llatí d'església. En lloc de posar-se al servei del seu simbolisme, els artistes utilitzen el cadàver, la mòmia de l'art, el camí de les formes ja usades per a recompondre-les, barrejant-les, combinant-les de manera totalment inorgànica. En comptes d'un veritable desenvolupament, tenim resurreccions i barreges de vells estils… És l'estil fanfarró i insistent dels nostres carrers i places monumentals, de les nostres Exposicions universals."

Oswald Spengler.

La materialització de la coberta metàl·lica que protegeix l'espai d'andanes i vies de l'estació de València mereix esment a banda pel gran salt evolutiu que proporciona en comparació de les existents en altres estacions estudiades. La incorporació d'aquesta es deu a l'afortunada intervenció de l'enginyer Grasset. El resultat final mostra una harmonia perfecta amb el conjunt de l'edifici manifestant que, el tàndem enginyer-arquitecte proporciona grans obres. Respecte de l´ús del material metàl·lic hi ha un avanç significatiu en l'estació de València. Constitueix l'únic exemple dels estudiats juntament amb la coberta de l'ampliació de l'estació de Barcelona-Vilanova - també obra de Ribes- on es presenta el material en el seu estat natural, amb les seues unions i característiques vistes, sense necessitat d'adornar-ho contràriament a com esdevé en els suports metàl·lics amb capitells decorats presents en l'estació de Canfranc o de Medina del Campo.

També la coberta de l'estació valenciana és l'única que manifesta voluntat integradora pel que fa a l'edifici de viatgers: és l'única que soluciona la testera amb la creació del tercer vessant amb la intenció de resoldre adequadament la imatge urbana de l'edifici. La resta de les cobertes estudiades constitueixen voltes de canó que, simplement s'interrompen sense més en la seua trobada amb l'edifici de viatgers i que, simplement es mostren darrere o al costat de l'edifici però sense cap tipus d'interès cap a la seua integració en la imatge d'aquest. Estructuralment he de dir que també presenta importants novetats respecte a les seues antecessores i constitueix una fita estructural comparable a les cobertes d'altres estacions europees de major nivell.

En definitiva, Ribes planteja en l'estació de València una clara dignificació del nou material, en aquest cas l'acer, sense renunciar a mostrar la seua naturalesa. Es tracta doncs, de l'única estació de la companyia Nord i possiblement també de les poques espanyoles on això ocorre.

Respecte a la materialitat, destacar que l'estació de València també constitueix una excepció. La majoria de les estacions estudiades presenten pocs avanços i poca riquesa material. L'estació valenciana a més d'introduir materials nous com el formigó a façana, combina gran varietat de materials. També l'estació valenciana és l'única de les estudiades que presenta l'ús del color a façana.

Després de l'anàlisi efectuada, descobrisc de manera preocupant el sistema d'intervenció esdevingut en moltes de les estacions efectuades en honor d'adaptar l'edifici a les noves exigències, en canvis d'ús, etc. La majoria de les intervencions són esquinçadores: brutals amputacions, pegats a manera de pròtesis incompatibles, momificacions, abusives intromissions com a dissonants galeries comercials. Pense ara en la intervenció realitzada a *Príncipe Pío*. No deixe de valorar l'ostentació estructural i d'enginyeria que l'obra efectuada aporta però l'edifici de viatgers, buidat per dins i despullat dels seus fonaments, ha quedat mort, com grotesca màscara o tètric ninot. Recordant les paraules de Fluvio Irace (CAH 20th) a l'hora d'intervenir en el patrimoni, no ens podem limitar a congelar el que ja existeix. Les estacions van ser espais creats per a ser viscuts i l'acte de rehabilitar-les no pot suposar-ne l'*embalsamament.*

Això em porta a una altra de les conclusions de la tesi sobre la qual pretenc involucrar-me una vegada acabada aquesta. No es valoren les estacions de ferrocarril, ni tan sols -com detallaré seguidament- l'estació de València malgrat ser un edifici considerat monument historicoartístic.

Arribats ja al tercer nivell en el qual estructure la tesi: l'anàlisi material i constructiva de l'edifici de viatgers de l'estació de València, objecte central d'aquesta, deduïsc les següents qüestions: de l'anàlisi del projecte i de la documentació escrita referent al propi existent, he de ressenyar que l'obra construïda segueix les directrius marcades per aquest. Sense ser gens extens i sense detallar fusteries, sòcols, vidrieres etc. l'execució és magistral evidenciant una rigorosa execució d'obra.

Respecte a l'anàlisi insòlita de materials i execució d'allò que queda original, o amb traces d'originalitat, en l'estació valenciana, constate l'ocupació de gran diversitat de

materials i acurada execució del total de l'obra (juntes, trobades entre materials, formats, combinació cromàtica, etc.). Són nombrosos els petits detalls executats amb mestratge i cura, els quals detalle àmpliament en el capítol corresponent de la tesi. Observe també que la majoria de peces (sòcols, fusteries, baranes, etc.) els dissenya Ribes expressament per al lloc i en relació harmònica i proporcionada amb les dimensions de l'estància a ocupar. Cadascuna de les estàncies estudiades mostra peces diverses, especialment dissenyades i en harmonia amb la resta d'elements que configuren l'espai i constitueixen, per tant, peces úniques. Això porta a revalorar l'obra no només per les qüestions estilístiques o de riquesa ornamental, sinó per les seues característiques constructives. La cuidada execució mostra la professionalitat de la mà d'obra que va construir l'edifici. També en ella es mostra la comunió poètica descrita amb Otto Wagner.

Així, considere fonamental la realització d'aquest tipus d'anàlisi material i constructiva prèviament a qualsevol intervenció en el patrimoni ja que, a part de traure a relluir la manera de fer de l'autor, possibilita camins d'actuació i solucions que respecten l'obra original. Citar com a exemple a seguir la manera d'intervenir en el patrimoni de Mies Van de Rohe de Chicago, a càrrec de l'arquitecte Gunny Harboe. (CAH 20th).

En aquest sentit, les majors i menors intervencions realitzades en l'estació valenciana (fins i tot després de ser considerat l'edifici "*monument històric artístic"* i "*bé de rellevància local"*) mostren falta de rigor i sensibilitat en general, sent l'accés al torrassa de l´esquerra i el seu nucli d'escales l'espai millor conservat (també el menys intervingut) de l'edifici de viatgers. Dels espais intervinguts, s'observen canvis rellevants en la materialitat que distorsionen la percepció de l'espai. (És rellevant el canvi de disposició i la reducció de grandària dels buits existents en la coberta metàl·lica). Com a contrapunt a aquesta percepció, destacar l'actitud acurada però amb criteri clar de Magdalena Monraval a l'hora d'intervenir en l'antiga cafeteria.

Així, després d'allò observat a l'estació de València, no té valor i perjudica l'obra, deixar l'empremta personal en la rehabilitació d'un objecte d'un altre autor. Així com també resulta nefast desconèixer les intencions originals i no actuar en conseqüència.

Per tant, després de l'exhaustiu anàlisi realitzada, puc corroborar que es tracta d'una "obra d'art total" com defineixen alguns autors a les obres modernistes, en el sentit que no solament les diverses manifestacions artístiques presents (mosaics, pintures) són obres d'art sinó també els més insignificants detalls constructius pel seu disseny acurat i la seua exemplar execució (ancoratges de reixat i fanals, rematats de sòcols, detalls de serralleria, llindes, etc.) creats sempre d'acord amb la riquesa artística de l'espai. Una altra de les qüestions rellevants i seguint l'estel de Wagner és que la sinceritat constructiva és patent en l'execució de l'obra i existeixen també nombroses picades d'ullet a la modernitat com detalle al corresponent capítol.

Una altra de les qüestions destacades del capítol, i que necessàriament ens porta a reflexionar sobre això, són les quantioses pèrdues irreparables patides en l'estació valenciana. Al llarg del capítol i en les conclusions de la tesi en faig balanç (marquesines, portes, coberta, lluminàries de fanals exteriors, etc.). És a dir, queda poc original en l'estació. Cuidem-ho i entenguem que, per a les següents intervencions, ha d'existir un plantejament clar de cara al nou ús de les estàncies rehabilitades així com per al futur ús de l'estació una vegada entre en servei la nova estació central. Fluvio Irace (CAH 20th), va plantejar aquesta reflexió sobre aquest tema:

"*Hi ha mancança de criteri compartit per a reconèixer el valor de l'obra. (..). El nostre patrimoni és un projecte que canvia amb nosaltres. No és una cosa fixa. Hem de veure la restauració com una oportunitat de replantejar-nos l'arquitectura".*

Fluvio Irace.

Són necessaris per tant, debats previs amb sociòlegs i historiadors a més d'arquitectes per a no perdre el senyal d'identitat que uneix l'edifici amb la societat. En cap cas ha

d'entendre's que la nostàlgia del passat és negativa: necessitem del coneixement de la memòria i necessitem d'un coneixement profund de la documentació existent sobre un determinat edifici per a poder intervindre en ell. Aquesta és una de les qüestions realitzades en aquest treball que potser servisquen per a plantejar un protocol d'actuació clar a l'hora d'actuar sobre les nostres estacions.

Finalment, atès que es tracta d'un tema de gran actualitat en la ciutat, dedique un petit capítol a descriure la nova estació proposada per l'arquitecte César Portela així com realitze una discreta anàlisi del projecte en relació amb l'estació de Ribes. Observe's després d'allò estudiat que els factors conjunturals necessaris per a la implantació de la nova estació són quasi diametralment oposats a la gènesi de l'estació de Nord. Per contra, el progrés tecnològic, els avanços en anàlisi urbà i les experiències ferroviàries han de jugar a favor per a aconseguir una vertadera estació intermodal que resolga definitivament la tremenda fractura i els històrics problemes d'accessibilitat al centre existents encara a la ciutat.

Aquest capítol conté també una petita reflexió sobre el futur parc central i dels usos i operacions previstes en els interessants edificis secundaris que formen el complex actual de l'estació i que no n'està prevista la demolició.

En el fons de la qüestió em preocupa sobre manera quin és el paper relegat a l'estació de Ribes confiant que, després dels diversos factors estudiats i després de concloure que es tracta d'una "obra d'arquitectura total" emblema d'exemplar execució, progrés i modernitat, se sàpiga com mantindre-la íntegra, viva i expressant l'esperit del seu autor.

Així, l'objecte d'aquesta tesi ha sigut realitzar una mirada nova, diferent, original, des de l'anàlisi dels materials i observant minuciosament la construcció d'un edifici tan àmpliament tractat per diversos autors. Volguera així, posar el meu gra d'arena cap a la valoració social de l'arquitectura ferroviària en general i de l'estació de València en particular.

Com a resum gràfic de la tesi, la simulació realitzada de la portada, que elimina tot l'ornament, em va semblar contundent a l'hora de reflectir la modernitat de l'arquitecte i la seua manera d'entendre la decoració.

Aurora Mª Martínez Corral. Valencia

Desembre 2011

INTRODUCCIÓN

OBJETIVOS DE LA TESIS

Habida cuenta de la relevancia que la construcción de la Estación del Norte supuso para el desarrollo económico y social de la ciudad, y ante la escasa actividad investigadora sobre sus valores arquitectónicos, constructivos, compositivos y de materialidad, esta tesis pretende llegar a las siguientes conclusiones:

1.- Confirmar objetivamente el valor arquitectónico de la Estación del Norte de Valencia. Análisis compositivo, disección constructiva y materialidad.

2.- El edificio de viajeros: comparativa entre lo proyectado y lo construido. Cuantificar y valorar las intervenciones realizadas.

3.- Definir la influencia secesionista en la Estación del Norte de Valencia. Valorar también la influencia regionalista en la misma.

4.- Revalorizar la figura del arquitecto como pieza fundamental en la construcción de estaciones de ferrocarril. Demostrar que la colaboración íntima ingeniero-arquitecto propicia excelentes construcciones. Analizar la aportación de Demetrio Ribes en el caso valenciano.

5.- Analizar detalladamente la problemática arquitectónica a nivel estilístico y constructivo que plantea una estación de ferrocarril urbana. Establecer una comparativa con las principales estaciones de la compañía Norte para observar de manera empírica, qué aportaciones supuso la estación de Valencia.

6.- Detallar la problemática actual con la llegada del AVE a Valencia: la estación central.

JUSTIFICACIÓN Y RELEVANCIA DE LA INVESTIGACIÓN

La elección de este tema deviene de la observación de las siguientes cuestiones:

1.- La intervención anodina e insensible realizada en el interior del ala derecha del edificio de viajeros de la estación de Valencia. (1980-1984) me impresionó y me sugirió preguntas tales como: ¿Por qué se actúa de esta manera en un edificio con interés arquitectónico relevante? ¿Tienen consideración arquitectónica las estaciones ferroviarias? ¿Cuáles de ellas la tienen y por qué? ¿Es conveniente la estandarización incluso de las estaciones históricas?.

2.- El recorrido por diversas estaciones rehabilitadas observando el fetichismo de la intervención y la absoluta falta de sensibilidad a pesar de tratarse de patrimonio o de edificios protegidos. (p.e. interiores estación Barcelona Norte, Príncipe Pío) ¿Tiene relevancia real y social el patrimonio industrial? También, siguiendo la estela de Juan Calduch en su ponencia titulada *"El patrimonio arquitectónico moderno. Las nociones de fatiga formal y ruina". Seminario sobre el patrimonio. enero de 2011. ETSA.UPV.,* doy forma a otras cuestiones tales como: ¿Se valora la arquitectura moderna?. Si se valora lo que se ama, ¿se llegan a valorar las estaciones de ferrocarril? ¿Pueden amarse los edificios "de paso"?.

3.- En las estaciones de ferrocarril se da este choque frontal entre la abstracción del clasicismo y el pragmatismo de las grandes cubiertas y los alardes tecnológicos. Esta permanente tensión hace de ellas edificios únicos que suscitan mi interés por investigarlos.

4.- Analizar la respuesta arquitectónica a un programa nuevo fue otro de los motivos de la elección.

5.- Concretar la aportación del arquitecto en la construcción de las estaciones.

6.- Proceder a una exhaustiva catalogación de los materiales empleados en el edificio de viajeros es otra aportación novedosa. Para ello, planteo una serie de fichas que recogen los distintos materiales de cada una de las estancias originales de la estación, que permiten, de manera sistemática, conocer cada uno de los materiales constituyentes, así como las diferentes singularidades constructivas (formatos, encuentros, patología, etc.).

La relevancia de la investigación reside fundamentalmente en los siguientes aspectos:

1.- De manera explícita, tratar un tema de actualidad como es la construcción de la estación central. Analizar la respuesta constructiva, estilística y urbana considero que es abordar cuestiones presentes y de interés general.

2.- Intentar objetivar, mediante el análisis detallado de diversas variables (composición, estilo, materialidad), la importancia arquitectónica de la Estación del Norte, también es relevante dado que las conclusiones parciales de ese análisis permiten imaginar la categoría real de este edificio y concluir, de manera general, sobre el mismo, ayudando a su consideración. Debo resaltar que no existe una catalogación de la materialidad de la estación, tratándose pues, de una de las aportaciones inéditas de la presente tesis. Las conclusiones que de ello se extraigan pueden indicar posibles vías de actuación futuras.

3.- De manera implícita, cuestionar las intervenciones sobre el patrimonio industrial y ayudar a su revalorización social.

DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE INVESTIGACIÓN

De manera muy breve, el proceso de investigación seguido ha sido el siguiente:

1.- Génesis. Contextualización del tema: uno de los puntos de partida fundamentales ha sido contextualizar el tema a nivel social, político, cultural y urbano para conocer la estación desde el origen, desde todos los campos citados, respecto de la ciudad y su relación con el ferrocarril.

También el conocimiento de la compañía Norte, gestación, desarrollo, etc. profundizando en la adquisición de líneas, construcción de estaciones, entendiendo, en definitiva, lo complejo de tamaña empresa, lo he considerado fundamental para comprender el alcance y poder situar lo que significó la construcción de la estación de Valencia dentro de la problemática de la compañía.

La escritura de estos capítulos previos o de contextualización configuran la parte de la tesis denominada “génesis” y su interés reside en el discernimiento exhaustivo de las variables externas al edificio pero que resultan fundamentales para su conocimiento ayudando a establecer, con mayor rigor, algunas de las conclusiones de la presente tesis.

2.- De la idea al proyecto. Análisis de variables implícitas: Se trata de un segundo nivel, ya introduciéndonos en el análisis del edificio y de su problemática propia realizando, primeramente, un ejercicio de hermenéutica respecto de los postulados de Demetrio Ribes que se manifiestan en su obra construida. Se trata del capítulo titulado biografía pero que es, en esencia, un recorrido cronológico a través de la obra del arquitecto.

También viajar a Viena concretamente a analizar la obra de Otto Wagner (principalmente las estaciones de metro) resulta fundamental para lograr el tercero de los objetivos citados, pretendiendo que, la “influencia modernista” que tantas veces se repite al hablar de la estación, quede cuantificada y definida. Como avance a las conclusiones sobre este tema, he de decir que la influencia es mucho mayor y bastante explícita en la configuración de diversos elementos constructivos (p.e. copia casi literal de farolas exteriores y verja) de lo que la tan repetida frase parece sugerir.

Por último, para terminar de perfilar el contexto del edificio, entiendo que el análisis de las otras principales estaciones de la compañía en España, aporta un conocimiento cuantificable sobre las aportaciones que supone la estación de Valencia tanto respecto a cuestiones estilísticas como a cuestiones de materialidad y construcción. Para ello, planifico una serie de fichas por estación que recogen las variables destacadas.

Así, esta serie de capítulos – este análisis de variables implícitas - tienen la intención de permitirme propiciar conclusiones acerca de la poética, intencionalidad, novedad, etc. que subyace en el proyecto de la Estación Norte de Valencia.

He de indicar que hay una serie de conocimiento propiciado por los viajes a Viena y por los realizados para la visita de casi todas las estaciones analizadas que, aunque no se puede plasmar de manera literal, espero que, en las diferentes aportaciones contenidas en la presente tesis, aparezca su valioso poso.

3.- De los materiales a la construcción. Análisis de variables explícitas: este tercer nivel desarrolla el estudio funcional, estilístico-compositivo, materialidad y descripción constructiva del edificio de viajeros y de la zona de andenes de la estación.

Para ello, procedo de la siguiente manera:

.- Estudio en profundidad los planos existentes del proyecto original.

.- Análisis funcional de la planta del edificio de viajeros. Comparativa con el estado actual.

.- Compilación de materiales por estancias. Toma de datos in situ. Análisis de memoria, planos de proyecto. Relación con otras obras coetáneas de la compañía dirigidas por Demetrio Ribes.

.- Creación de ficha tipo para cada uno de los materiales. Cumplimentación de las mismas.

.- Análisis de detalles constructivos y singularidades de la obra. Toma de datos in situ. Análisis de fotografía histórica y de memorias, planos de proyecto.

.- Conversaciones con Javier Rodríguez Senespleda – técnico de arquitectura de cercanías de ADIF, quien ha participado en algunas de las intervenciones acontecidas en la estación de Valencia.

.- Frecuentes visitas a la estación con acceso a aquellos lugares no públicos.

Para finalizar, el estudio de la estación intermodal, analizando la propuesta definitiva desde el punto de vista urbanístico, funcional, estilístico y constructivo, observando la relación con la estación de Ribes y el nuevo papel de ésta, terminan por configurar la materialización de mi tesis.

Incluye este bloque dibujos propios, a mano y en Autocad, que – de manera implícita – pretenden ensalzar el papel del arquitecto como pieza fundamental en el diseño de todas las partes del proyecto y, también, homenajear a Demetrio Ribes como arquitecto que pensó, diseñó y dibujó todas las partes de la estación valenciana.

MÉTODOS Y TÉCNICAS UTILIZADAS

Cada uno de los capítulos detallados se materializa siguiendo el siguiente proceso metodológico:

1.- Análisis y vaciado bibliográfico. Lectura y resumen de libros, tesis, artículos. En este sentido ha resultado fundamental la Fundación de los Ferrocarriles Españoles; el Archivo General de la Administración y las lecturas de los diferentes textos de Inmaculada Aguilar Civera.

También las consultas realizadas a la Hemeroteca Municipal, al Archivo Histórico Municipal y al Colegio de Arquitectos han sido de gran interés.

Para la consulta de artículos de revistas históricas han sido fundamentales las visitas realizadas a la Biblioteca Nacional y el empleo de su buscador.

2.- Reportaje fotográfico y toma de datos in situ. Numerosas visitas a la estación con acceso a zonas restringidas. Recorrido y visitas a los diferentes lugares citados (Viena, estaciones españolas de Norte, obras de Ribes, etc.). Toma de fotografías, mediciones, dibujos, croquis, etc. El tipo de cámara empleado es una Canon Eos 400D semiprofesional y los objetivos empleados son los siguientes: Canon zoom lens EF 28-105 mm. 1:3.5-4.5; Canon lens EF 50 mm 1:1.8 II; Canon zoom lens EF-S 18-55 mm. 1:3.5-5.6 II; SIGMA zoom 18-200 mm. 1:3.5-6.3 DC OS Ø72; TAMRON SP 10-24 mm. 1:3.5-4.5 Ø77 Di II.

Añadir que todas las imágenes seleccionadas las he tratado con programas propios para ajuste de tamaño, contraste, etc.

3.- Realización de viajes. En este sentido, ha resultado fundamental el viaje realizado a Viena, así como los realizados a gran parte de las principales estaciones históricas de Norte (p.e.: Valladolid, Barcelona, Canfranc, Medina del Campo, Burgos, etc.).

4.- Trabajo de observación. Visita de estaciones. Visitas frecuentes a la Estación del Norte y Joaquín Sorolla (fundamental) observando flujos, hábitos, materialidad, espíritu del lugar, etc. También viajar en tren, visitar otras estaciones (p.e. Atocha) resulta fundamental para adquirir este tipo de conocimiento intangible. En definitiva, pretendo la búsqueda de sensaciones, percepciones y emociones que me permitan el conocimiento del lugar en ámbitos subjetivos.

5.- Asistencia a seminarios, cursos, ponencias, congresos relacionados con el tema en estudio y sus diferentes aspectos.

6.- Consulta de páginas web y buscadores relacionados con la materia.

7.- Visita a museos y exposiciones relacionados con el ferrocarril (destacar las visitas realizadas al museo del ferrocarril de Gijón y al de Madrid).

I. GÉNESIS

1. CONTEXTO POLÍTICO, ECONÓMICO, SOCIAL Y CULTURAL EN VALENCIA

1.1. INTRODUCCIÓN

Pretendo en este capítulo esbozar algunos trazos del contexto político, social, económico y cultural que rodeó la implantación del ferrocarril en la ciudad, la construcción de la primitiva estación en la plaza de San Francisco (fig. 1) y, finalmente, la Estación de Ribes (fig. 2) que conocemos. Respecto del ámbito cultural excluyo en este capítulo hablar de la arquitectura ya que, por ser parte fundamental de la presente tesis, le dedico capítulo aparte.

Fig. nº 1.- Primitiva Estación de San Francisco. Postal anónima. (FFE-2008).

Fig. nº 2.- Estación del Norte. Postal anónima. (FFE-2008).

Considero importante exponer (aunque sea sucintamente) este tema, porque permite situarse en lo que pudo suponer para la ciudad y sociedad de la época la construcción de la Estación de Ribes. ¿Hasta qué punto la Estación de Ribes supuso una innovación en la concepción y materialización arquitectónica de un edificio público y emblemático para la ciudad y de qué manera fue aceptada por la sociedad valenciana? son algunas de las cuestiones que pretendo desvelar a través del presente capítulo. De igual modo, mediante el conocimiento de los aspectos expuestos en este capítulo, podré desvelar ciertos detalles presentes en la configuración de la estación que, posiblemente la sociedad y el carácter valenciano, aportaron a Ribes a la hora de proyectarla.

Finalmente, considero importante contextualizar desde diversos ámbitos la actuación objeto de la presente tesis ya que, a mi juicio, considero que de lo contrario, no es posible llegar a entender profundamente la misma. A priori, diría que la estación de imagen tan colorista, tan plagada de riqueza artesanal y de temas autóctonos, como se concibe la fachada principal y que poco o nada que ver va teniendo con la imagen

que concibe Ribes para los demás espacios de la estación (vestíbulo, andenes, etc.) dice mucho del carácter valenciano al que Ribes supo homenajear sin renunciar a sus principios y sin caer en pastiches propios de la época (fig. 3).

Fig. nº 3.- Vista fachada principal Estación del Norte. A. Propio (2010).

1.2. CONTEXTO POLÍTICO Y ECONÓMICO

1.2.1. El panorama nacional

En el panorama nacional, la construcción de la Estación de Ribes se produjo dentro del periodo de la historia nacional denominado Restauración. Este periodo de restauración borbónica tuvo lugar entre los años 1874 y 1923 y se caracterizó por la pugna entre conservadurismo y liberalismo acompañada de conspiraciones, huelgas, etc. Durante este periodo se desarrolló el reinado de Alfonso XII (1902-1923) sin aportar nada nuevo al panorama existente. A principios del siglo XX, el sistema de "Turno pacífico" que se había instaurado desde 1876 entre conservadores y liberales estaba muy desgastado y ambos partidos se encontraban profundamente divididos. Por otro lado, el ejército se encontraba muy resentido tras la derrota de Cuba y crecía la conflictividad obrera y nacionalista. España continuaba con un atraso económico y cultural más que notable con respecto a otros países.

En este inestable contexto apareció el regeneracionismo, movimiento que defendía la urgente renovación política del país. Los intentos en este sentido que se llevaron a cabo tanto desde la línea conservadora como desde la liberal fracasaron. En la época del proyecto de la Estación de Ribes (1907) hasta 1909, Antonio Maura, conservador, presidía el gobierno de Madrid. Posteriormente gobernó, entre los años 1909 y 1910, el liberal Segismundo Morer y, entre 1910 y 1912, el liberal José Canalejas. En 1913 nos encontramos un panorama de crisis política total. Comienza el gobierno del conservador Eduardo Dato. En diciembre de 1915 vuelven los liberales al gobierno de la mano de Romanones. Ya, con el final de la construcción de la estación, y tras huelgas, crisis varias y fuertes movimientos migratorios, se produjo un Gobierno de concentración nacional con conservadores y liberales para, a finales de 1918, formarse un gobierno constituido por liberales con García Prieto y posteriormente Romanones a la cabeza.

1.2.2. La situación política y económica valenciana en la etapa del proyecto y construcción de la Estación de Ribes

En Valencia, toda esta inestabilidad política de Madrid se refleja a través del cambio de alcaldes que siempre venían escogidos por el gobierno de Madrid, independientemente de los resultados de las elecciones municipales. Para hacerse una idea de esto, nótese que entre 1900 y 1910 hubo dieciséis cambios de alcalde en la ciudad, ostentando el cargo, en este periodo, trece personas diferentes. Concretamente, el proyecto de la estación (1906) se inició con José Sanchís Bergón

(1906-1907) y la inauguración de la misma (1918) se produjo mientras gobernaba la ciudad José Mira Meseguer.

Al principio de la restauración, como indicaba anteriormente, la política se centraba en torno a dos partidos: liberales y conservadores, pero la Ley Electoral de 1890 provocó en la política valenciana la irrupción de nuevas fuerzas. Esta situación permitió que los republicanos triunfasen en la ciudad en varias ocasiones, durante los primeros años del siglo XX. El lapso comprendido entre 1901 y 1911, fechas entre las cuales se gestó y se estaba construyendo la Estación de Ribes, marca el mayor auge y mayoría republicana en el ayuntamiento de Valencia, siempre bajo la batuta de un alcalde conservador (o liberal) elegido desde Madrid y bajo el ojo atento del gobernador civil de la ciudad. La difícil convivencia de un bipartidismo oficial con un multipartidismo real creo frecuentes tensiones.

La mayoría republicana y en concreto la figura de su líder, Vicente Blasco Ibáñez, fue la responsable de la impulsión de los planes de ensanche y de reforma interior de la ciudad de la época, así como de la instalación de alumbrado eléctrico en algunas zonas céntricas, de la reforma de la infraestructura de aguas potables y de la atención a la limpieza pública. Hubo sin embargo otros asuntos, como el del tren directo a Madrid o la exposición regional, donde el Blasquismo ejerció de mera comparsa uniéndose a la burguesía por la voluntad del partido de representar a todos los valencianos.

La decisión sobre el traslado de la estación, así como la construcción de la Estación del Norte de Ribes se produjo durante los años del blasquismo en el poder (1901-1936). Conocida és la polémica que suscitó el traslado de la que da fe la prensa de la época.

El blasquismo, tras el fracaso de un movimiento de “solidaridad” regionalista a principios de siglo, se ciñe al problema cotidiano de la ciudad. El provincialismo, con lo que ello conlleva, caracterizará la vida pública de la ciudad en estos tiempos. Se vive a remolque de los sucesos que se producen fuera y en función de los resultados económicos de cada momento. El 98 había dejado un poso de reflexión sobre la identidad y el futuro de la sociedad española. La guerra europea proporciona unos primeros años de prosperidad hasta que el cierre de mercados y materias primas como el carbón, genera la crisis de 1917, año de inauguración de la estación, con huelga general a escala nacional y que se inicia en Valencia. De haberse retrasado la construcción de la estación unos años, probablemente hoy no tuviéramos la estación que tenemos. Los partidos burgueses llegan al poder central y las centrales sindicales de clase – UGT y CNT – desbordan al blasquismo y otras fuerzas locales. Hay un nuevo marco institucional burgués – el último – que reforma la restauración canovista sin que la burguesía valenciana participe en su formulación. En 1923, Primo de Rivera, proclama la dictadura y, entre otras cosas, acomete planes de carretera, estatutos municipales y provinciales, instrucciones higiénico-sanitarias de viviendas y poblaciones, y el reglamento de obras y servicios de las corporaciones locales que tanta importancia tendrán en el urbanismo de las ciudades españolas.

Pero esto ya pertenece a un periodo histórico posterior a la génesis y construcción de la estación, por ello únicamente he añadido unas pinceladas que ayuden a contextualizar nuestra obra. En Valencia, cuando se estaba proyectando la estación, a pesar de los continuos cambios de alcalde y de la inestabilidad política, existía una gran bonanza económica que alcanzó su cenit en torno a los años 20, coincidiendo además con un inusitado auge del sector de la construcción (erección del nuevo puerto, desarrollo del ensanche, remozamiento de zonas del centro como el barrio de pescadores, construcción del nuevo ayuntamiento, nuevo matadero, etc.), que fue la que propició su construcción junto a la de las mencionadas obras. Son también estos años los de la consolidación de las instituciones bancarias, entidades recreativo-culturales y entidades profesionales. Los arquitectos en concreto, se constituyen en Colegio Oficial en 1930 y se consagran como profesionales liberales de la sociedad burguesa.

Esta bonanza económica comenzó a gestarse a mitad del siglo XIX etapa durante la que se había llevado a cabo en la ciudad un importante desarrollo económico y comercial. El sector agrícola se fue renovando mirando hacia la exportación, con un desarrollo espectacular de los cítricos. También se desarrolló de manera notable el cultivo vitícola debido a la epidemia de filoxera declarada en Francia y posteriormente en Cataluña. Esto generó importantes fortunas en la zona de Requena que invirtieron, principalmente, en capital inmobiliario en la ciudad. La filoxera terminó atacando también a los viñedos valencianos pero los años pasados de prosperidad sirvieron para fomentar el desarrollo de las construcciones del ensanche.

El desarrollo de la industria se inició con la introducción de la máquina de vapor generalizada también a partir de la segunda mitad del XIX. Algunas empresas valencianas alcanzaron un alto nivel de desarrollo como fueron: La Maquinista Valenciana dedicada a las estructuras metálicas; La Casa Trobat&Suay que fue la primera en introducir en España el mueble de madera curvada, entre otras. Además existía un alto nivel de la artesanía local de gran desarrollo y especialización, lo cual permitió, tanto el florecimiento del modernismo como la erección de bellos ejemplos de edificios ejecutados con suma maestría - cosa imposible de improvisar - entre los que se encuentra la Estación del Norte de Demetrio Ribes.

Sin embargo, la gran crisis económica de 1929 cambiará la situación y, entre otras cosas, provocará la emigración masiva a la ciudad en torno a 1930 y 1940 con una cantidad importante de gente que alojar, con mayor fuerza de los sindicatos y con gran carestía de mano de obra, pero, está época ya queda demasiado lejos del contexto que provocó la construcción de la Estación del Norte de Ribes y por ello, ya no es objeto de la presente tesis. Sólo decir que, probablemente con la nueva situación de crisis, su construcción, de haberse llevado a cabo, hubiese sido muy diferente y el edificio probablemente no gozase de la riqueza y el detalle que lo caracterizan.

Así, respecto de la situación política y económica valenciana, concluir que la construcción de la Estación de Ribes coincidió con el mayor auge económico de la ciudad hasta entonces acontecido y, quizá por ello, pudo contar con tanta variedad y riqueza de materiales, así como con la colaboración de importantes artistas y artesanos autóctonos que permitieron materializar magistralmente el proyecto de Ribes. ¡Qué situación tan diametralmente opuesta a la de la implantación de la nueva estación central!. Además de esto, como ya he expuesto en el apartado correspondiente de la presente tesis, coincidió con el mejor periodo económico de las compañías, en particular con el de la Compañía del Norte, y con la necesidad de las mismas de representar mediante las estaciones su poderío económico. Confluían también los avances tecnológicos en el empleo del hierro o los nuevos materiales, por lo que, en definitiva, Ribes supo aprovechar al máximo las ventajas que esta serie de factores confluyentes aportaban además de demostrar que era un hombre de su tiempo.

1.3. CONTEXTO SOCIAL

1.3.1. Antecedentes. Trazos acerca de la valencia de finales del 700 y primeras décadas del 800

Quizá me he ido demasiado atrás en el tiempo respecto del momento de construcción de la nueva estación de Valencia e incluso algo lejos respecto de la implantación de su antecesora, pero ello es debido a que pretendo exponer el porqué del primitivo emplazamiento y, en el caso de Valencia, considero que va muy ligado a la nueva clase dominante y a su ubicación, con el traslado del centro cívico de la ciudad, y estas cuestiones, como ahora expondré, comenzaron a gestarse desde finales del siglo XVIII, de ahí el contextualizar desde este periodo.

Incluir algunas notas sobre la distribución social de la ciudad se debe a mi consideración de, por un lado, la transferencia de poderes y la creación de la nueva

clase dominante es clave para la implantación de la estación y, por otro lado, permitirá conocer el porqué de la importante participación artesanal existente en la estación de Valencia. También colaborará este apartado a desvelar el porqué de la ubicación original de la estación en función de la distribución ocupacional existente en la ciudad.

La distribución social de Valencia a finales del XVIII (fig. 4) destaca por el alto número de sirvientes (debido a su bajo coste), el notable peso todavía de la nobleza y del clero en igualdad con la burguesía mercantil, estamento recientemente creado debido a las transformaciones agrícolas y que posteriormente se irá enriqueciendo y propiciando importantes cambios en la ciudad, y sobre todo, el importantísimo número de fabricantes y artesanos existentes en la ciudad que, como se puede observar en el cuadro adjunto, mientras que la nobleza y el clero desaparecen, éstos, prácticamente se duplican en un corto periodo de quince años. Esta burguesía de reciente creación, obviamente todavía en estos años no ha encontrado adecuada expresión de su incipiente riqueza en la propiedad y espacio urbanos. Pero en estos años nos encontramos todavía con una sociedad rural y jerarquizada que, poco a poco, como veremos, dará paso a esta nueva clase dominante.

Destacar que, respecto del crecimiento de la ciudad, éste fue tan ligero que se puede hablar de estancamiento hasta mediados de siglo. Hasta el crecimiento indicado, el comportamiento de la ciudad es absolutamente tradicional: altas tasas de mortalidad, crisis periódicas, saldos vegetativos negativos, etc.

Categorías sociales	*1787*	*1802*
Nobleza e hidalgos	780	—
Clero secular	631	862
Admón. y profesiones	871	592
Comerciantes	720	853
Fabricantes y artesanos	6.050	11.276
Jornaleros	5.939	653
Labradores	235	18
Sirvientes	4.160	4.580

(*Fuentes:* Censos de Floridablanca 1787 y Gody 1802)

Fig. nº 4: Estructura socio-ocupacional de Valencia a finales del XVIII. "Propiedad inmueble y crecimiento urbano: Valencia 1800-1931". P. 22. J. Azagra Ros.

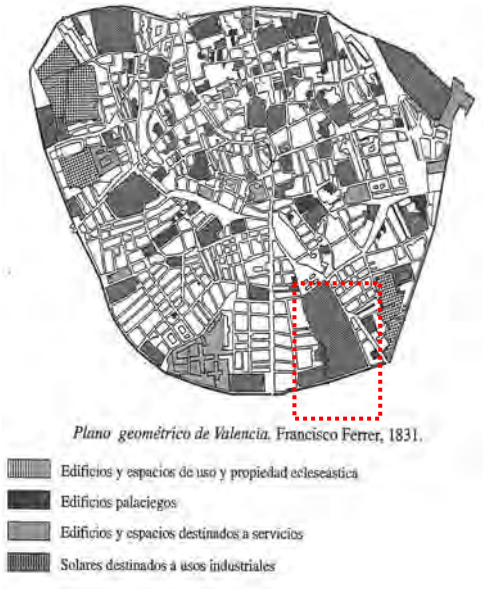


Fig. nº 5: Aproximación a la distribución funcional del espacio urbano. "Propiedad inmueble y crecimiento urbano: Valencia 1800-1931". P. 35. J. Azagra Ros.

(La línea a trazos muestra el emplazamiento de la primitiva estación de FFCC).

La figura que se adjunta (fig. 5) representa la ciudad de Valencia intramuros. Respecto de la distribución funcional, destacaría la predominancia absoluta en este periodo de las propiedades en manos de la nobleza y el clero y la ausencia de pocos espacios que permitiesen albergar una estación de ferrocarril.

Obsérvese que para ubicar una estación de ferrocarril en el centro de la ciudad, instalación que requiere importante superficie, existían escasos espacios que pudiesen albergar tal función. Aparte del convento de San Francisco donde se ubicará la antecesora a la de Ribes, al sur estaba el ocupado por el antiguo hospital y al norte existen otros dos destinados a instalaciones de defensa. Cualquiera de los otros tres señalados resulta de más difícil adquisición, a priori, por las instalaciones preexistentes en los mismos. De todos modos, adelanto que, de no haberse realizado la operación desamortizadora y con ella la liberación de suelo, difícilmente podía haberse emplazado la primitiva estación en el lugar donde se ubicó.

En definitiva, respecto de la distribución ocupacional, nos encontramos en estos años que una gran mayoría del espacio de la ciudad, se encuentra ocupado por los lugares de culto y clero. Casi medio centenar de conventos, catorce parroquias, Seminario y Palacio Episcopal, un indeterminado número de capillas y oratorios y amplios huertos propiedad de la iglesia. Y todo esto sin citar la faceta de la iglesia como propietaria y casera de viviendas. Lógicamente, este reparto del territorio urbano no podía satisfacer a la incipiente burguesía que ya había alcanzado altos niveles de riqueza, notables cotas de presencia social y participación política. Todavía en estos años, aparte del reseñario respecto del espacio posible para la ubicación de la estación, no se vislumbra el que será posteriormente el nuevo centro cívico de la ciudad y por ello lugar idóneo para el emplazamiento de la estación.

Así pues, un posible punto de arranque del análisis del proceso de urbanización de la ciudad sería la apropiación de suelo por parte de la burguesía, pero ello queda fuera del ámbito de la presente tesis.

Pero este periodo se caracteriza por la depreciación de la deuda emitida por la Monarquía, por la recesión en las empresas, por crisis comercial y por guerras. Ni siquiera los derechos señoriales y los diezmos son ya seguros. Por ello, en esta situación es lógica la operación desamortizadora. No menos lógico resulta, en consecuencia, que la ciudad en particular dinamismo durante el siglo XVIII, según expone J. Azagra, acogiese con calor lo que en la práctica supuso una ampliación de la oferta inmobiliaria.

Finalmente, como seguidamente analizaré, se produjo una transferencia de bienes de procedencia mayoritariamente eclesiástica a manos privadas, principalmente burguesa, destacando la clamorosa ausencia de la nobleza como propietarios. De esta transferencia de bienes, destacar también las preferencias manifestadas por la burguesía en cuanto a emplazamiento: el inicio de San Vicente, la Bajada de San Francisco, el tramo que une con el mercado, etc. No es que estén allí las fincas más caras de Valencia – Caballeros, Mar y plaza de Vilarrasa- pero sí donde la burguesía invirtió con mayor decisión y visión de futuro, prefigurando lo que sería el centro urbano años más tarde y continúa siéndolo actualmente.

Es decir, en la Valencia del 700 y principios del 800, los grandes patrimonios urbanos son nobiliarios o eclesiásticos; también la mayor proporción de suelo lo es. Sin embargo, en un segundo pero inmediato nivel, el modelo de crecimiento valenciano se manifiesta en la pujante presencia de un potente sector comercial vinculado preferentemente a la seda y al comercio exterior, así como en la de una incipiente burguesía terrateniente. Compiten con otros representantes de la nobleza y clero tradicionales, pero su presencia aquí es ya mayoritaria. Patrimonios que no alcanzan todavía la importancia de los anteriores pero que, en cambio, son bastante más numerosos.

Con base a lo expuesto en los párrafos anteriores, bien respecto a los posibles emplazamientos, bien por la transferencia de poderes y la ubicación de esta nueva clase poderosa, podemos intuir el porqué de la ubicación de la antigua estación de ferrocarril de Valencia.

No quisiera dejar de analizar en mi afán de contextualizar la ciudad en esta época, que también en estos años, a pesar de la existencia de un apreciable grado de concentración de la propiedad en manos de un pequeño sector de la sociedad, existían en Valencia un gran número de tenderos y "botiguers" dueños de sus tiendas, artesanos con obrador propio, empleados, profesionales, etc. que consiguieron mantener su espacio, aunque su peso no definió la estructura general de la ciudad en aquellos años.

1.3.2. En torno a 1830. Tiempo de cambios

Tres rasgos globales definen el perfil de la nueva situación en la ciudad: una menor concentración de la propiedad, un aumento porcentual del número de propietarios y una acusada pérdida de patrimonio por parte de la iglesia quien mantiene todavía cierta presencia (Catedral, Corpus, San Juan y Santa Catalina).

La desamortización, con la adquisición según Azagra de 620 fincas entre conventos, establecimientos comerciales, solares, huertos, casas y fincas urbanas, permitió crear importantes reservas de suelo urbano, bien en forma de espacios públicos (pocos), bien como fincas para el mercado libre. La ley de Alquileres de 1842 podría considerarse como corolario del proceso de constitución del mercado inmobiliario capitalista. Los Reglamentos de Policía – el de Valencia de 1844-el instrumento utilizado para diseñar el desarrollo urbano posterior.

El suelo público procedente de los grandes espacios conventuales o fincas privadas adquiridas en las subastas, habría de ser quien diese respuesta a los requerimientos de una ciudad moderna: demanda de vivienda, infraestructuras y servicios, etc. Exigencias del desarrollo capitalista.

La brusca desaparición de poderoso Convento de Santo Domingo deviene emblemática en todo el proceso. Su inmenso solar queda repartido entre diversos usos, públicos en el edificio del convento –aun hoy está allí la Capitanía General-y privados en los huertos anexos sobre los que en el futuro se construirán residencias burguesas tan lujosas como la conocida "casa Oliag" (1891. J.M. Arnau Miramon. C/ San Vicente, 27 a 31) entre otras.

Para el objeto de la presente tesis, es necesario añadir que otro de estos conventos, el de San Francisco, albergó la primitiva estación del centro de Valencia. Ya hemos visto en el apartado anterior que era uno de los que mayor superficie tenía, condición "sine qua non" para cubrir las necesidades de una estación de ferrocarril.

Continuando con los importantes cambios que se venían sufriendo, debo decir que la nobleza tampoco salió indemne del proceso aunque sus pérdidas no fueron tan acusadas como las de la iglesia ya esbozadas.

En realidad, más que de constitución de grandes fortunas, ésta parece ser una época de apertura social y oportunidades que propiciaron el acceso a la propiedad de amplios sectores sociales que, en el caso valenciano, seguirían estando nucleados por la burguesía mercantil.

Por lo tanto, en lo que afecta a esta nueva clase poderosa y que ahora, visto el derrumbe de la eclesiástica y el relativo descenso de la nobiliaria, es en realidad la que define el conjunto de la ciudad, aunque se observa el comienzo del declive del negocio sedero y, en su lugar, la irrupción masiva de una serie de comerciantes de variado origen y características. Predominan dentro de este grupo los sectores mercantiles y terratenientes ligados a la agricultura más comercializada.

En resumen, como dice J. Azagra:

"(..) la década de los treinta fue sin duda la de la eclosión de las clases medias. Estaba con todo, por definir aún el modelo de asentamiento y desarrollo capitalista necesitado del tiempo y marco propicios que le daría el moderantismo."

J. Azagra. *"Propiedad inmueble y crecimiento urbano: Valencia 1800-1931". P. 46.*

1.3.3. La etapa entre 1843-1869. Propiedad y negocios, transformaciones urbanas, estructura ocupacional y distribución espacial

1.3.3.1 El origen de la implantación del ferrocarril en la ciudad

Este periodo se caracteriza con la constitución del primer ayuntamiento moderado que tuvo la ciudad pero, referente a los aspectos relevantes para la presente tesis, el planeamiento urbanístico de la ciudad no era una de sus principales preocupaciones, sino más bien su interés se dirigía hacia la actividad edificatoria. Transcurrido apenas medio año desde la toma de posesión de Campo (José Campo Pérez Arpa y Vélez, Marqués de Campo (1817-1889) como alcalde de la ciudad (fue alcalde entre 1845 y 1850), con él concejales cuyos nombres figuraban en los listados como los mayores propietarios de la ciudad, el Ayuntamiento promulgaba el "Reglamento de Policía Urbana y Rural para Valencia y su término", cuyo principal objetivo es el de la rectificación y ensanche de las calles mediante la técnica de las alineaciones a partir del plano geométrico de la ciudad. La principal limitación de este reglamento es el excesivo respeto por la propiedad privada. Pretende obligadas indemnizaciones a los retranqueos marcados para la ampliación de calles pero además la falta de control respecto de las alturas edificables convertirá calles estrechas en auténticos pasadizos sin apenas luz ni ventilación.

La técnica alineatoria por si sola no hace sino consolidar la trama urbana. Así sucederá y Valencia asumirá sus incrementos demográficos sin cuestionar su orden cerrado ni su red viaria, simplemente creciendo en altura. Lo cual lleva a pensar que desde un principio primaron los intereses de los propietarios sobre cualquier otra motivación. Con este panorama, resultaría impensable, de no haber sido por la desamortización, la implantación de una estación de ferrocarril en el centro de la ciudad.

Esta época se caracteriza también por el comienzo en la provisión de servicios de interés general -agua potable, gas, empedrado de calles- aunque sin demasiado interés. Prueba de ello son las deficiencias en unos y la inexistencia de otros – cañerías de hierro colado, conducción de las aguas fecales – cuyas características no resultan atractivas a la iniciativa privada, pero cuya ausencia frena el desarrollo de la ciudad.

Respecto a la distribución de la propiedad, como puede verse en los Padrones, estos años se caracterizan por el ascenso burgués y la conversión de la iglesia en propietaria residual. Análoga suerte corren las instituciones benéficas. Lo determinante será el control del suelo urbano y del mercado inmobiliario que logrará el bloque de poder burgués durante estos años. Se trata de una burguesía polivalente, donde la nota común es la de personajes que diversifican sus actividades y dirigen sus capitales provenientes de la agricultura, el comercio, la industria ligera, la propiedad urbana, etc. a los negocios que más dividendos daban en aquella época: bancos y seguros, financiación de las instituciones, obras públicas, concesiones y contratas de obras, suministros o servicios, negocios urbanos y, sobretodo, el ferrocarril. Este es el tipo de burguesía que se ha adueñado de parte sustancial del parque inmobiliario urbano y que coincide exactamente con el núcleo de la clase dominante valenciana. Es claro que durante estos años, se apropiaron de una ciudad que medio siglo atrás era poseída por el Clero, la nobleza y un reducido grupo de comerciantes y sederos y es el momento a partir del cual esta nueva burguesía reorientará actitudes económicas y políticas.

Este ascenso de la burguesía, de características expuestas en el párrafo anterior, es la clave, a mi juicio, de la implantación del ferrocarril en la ciudad: por un lado, porque lo

veían como un claro negocio y por otro, porque empezaban a disponer del suelo suficiente y del control de la ciudad para poder pensar en la implantación de la estación. Coincide también el Sr. Campo, singular personaje con clara visión de los negocios y que llegó a contar con una de las más rentables compañías ferroviarias del país que posteriormente paso a ser de Norte, como promotor de la antigua estación emplazada en la plaza de San Francisco. No me extiendo en esta faceta del Sr. Campo porque ya le dedico parte del capítulo sobre la historia de la Compañía del Norte.

En cuanto a la edificación, lo que abunda ahora en el grupo de las denominadas "fincas caras" más que los palacios, son las fincas altas, de cuatro o cinco plantas de pisos, como los edificios de González en la actual plaza del ayuntamiento (antigua plaza de San Francisco), de Bertrán de Lis en la Glorieta, de Gaspar Dotres en Mar, etc. Todos ellos edificios de pisos con un mínimo de diez viviendas y sendos negocios en los bajos.

Son las fincas de más de tres plantas las que reúnen la doble condición de ser más caras y contener más viviendas. Es ahí donde se concentra la mayor parte de la oferta habitacional, sin perjuicio de que puedan alquilarse y realquilarse multitud de habitáculos en casas de una o dos plantas. En definitiva, la apertura del mercado inmobiliario dejó escaso margen al crecimiento de la pequeña propiedad. Quienes hemos visto apropiarse del suelo y el caserío, serán los mismos que lo reedifiquen, controlen sustancialmente la oferta de vivienda y se beneficien de las demandas que el crecimiento urbano plantea. La propiedad es una pieza más en una compleja trama de intereses que determinó mediante el paralelo control político, el carácter de la transformación de Valencia y la implantación del ferrocarril.

La evolución por lo tanto, indica que, además de adquisición de inmuebles por parte de la burguesía, ha habido transformaciones. La principal de ellas, ya señalada, la reedificación y la construcción en altura como factor fundamental en la revalorización de las fincas. La burguesía no desdeñó reedificar el parque inmobiliario, ampliando en altura el espacio habitable. Al hacerlo, se convirtió en propietaria de un espacio antes no existente que cedería en alquileres jerarquizados, para vivienda, del resto de la población.

Respecto de la pequeña propiedad, indicar que ésta se ve reducida a caserío viejo, sin altura ni capacidad de habitación salvo el hacinamiento que puede encontrarse en las escasas "corralas" o en las antiguas "escaletes" *(las "escaletes" o "escalerillas" son pisos a los que se accede por una escalera exterior. De escasas dimensiones y menor ventilación son frecuentes en barrios populares y definen el paisaje de algunos, como es el caso del de Pescadores.).*. Por lo que esta propiedad que podríamos calificar de popular –prohibitiva en todo caso para un asalariado- tendría ya su núcleo en las típicas casas de artesanos, es decir la vivienda-obrador que abundaba en el barrio del Carmen o en Sederos. El resto, aún las más pobres en el barrio de Pescadores, o son casillas aisladas o son parte de una finca más amplia, habitaciones resultantes de divisiones por herencias.

En definitiva, el panorama que tenemos de la ciudad -que ya rozaba los cien mil habitantes- es que casi la mitad de los edificios -obviamente los mejores - son propiedad de setecientas personas. Es decir, la ciudad no era de las clases medias; la burguesía invirtió en ella, primero comprando y después reedificando, hasta conseguir controlarla en su mayoría.

Respecto de la distribución de la población, el gráfico que se muestra a continuación (fig. 6) indica que la mayor parte de la población se concentraba en las zonas sur y oeste. Es significativo que son estas zonas precisamente las que más espacios tienen destinados a usos no habitacionales, como los huertos de Sogueros, el Triador o Sastres, áreas destinadas a usos industriales que añadirán factores de insalubridad a sus respectivos barrios, o al Hospital General que limita el ya de por sí insalubre de

Sederos. Precisamente en las proximidades de lo que será, pocos años después, la estación de ferrocarril del centro de la ciudad.

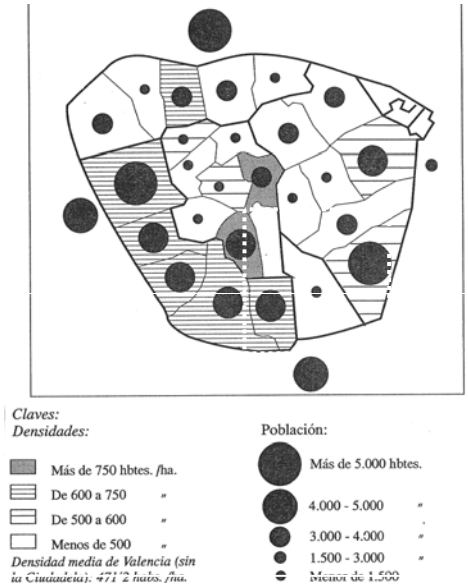


Fig. nº 6.- Distribución poblacional y densidades en 1840.
Propiedad inmueble y crecimiento urbano: Valencia 1800-1931". P. 58. J. Azagra Ros.

(La línea a trazos muestra el emplazamiento de la primitiva estación de FFCC).

Como se observa en el citado gráfico (fig. 6) dichos barrios superan los 550 habitantes por hectárea, aunque con situaciones puntuales que alcanzarían cifras cercanas al millar en algunas calles de Velluters y de Pescadores. Son barrios donde se reúnen y en ocasiones hacinan, los sectores más populares: los trabajadores de la seda, del textil y la piel, del azulejo y las artesanías del metal, etc. Con todo, la mayor concentración de habitantes se produce en zona tan céntrica como la del inicio de San Vicente y proximidades del Mercado, área de no menos acentuado perfil funcional, artesanal y comercial.

Frente a estos barrios, la zona centro, norte y nordeste de la ciudad, presenta un panorama general de menor concentración poblacional aunque con situaciones focales como por ejemplo el distrito quinto de Mar por su proximidad a la fábrica de tabacos y a la Ciudadela. Por el contrario, los niveles más bajos se alcanzan en los distritos que se corresponden con las calles del centro administrativo, religioso y de vivienda nobiliaria. (Calles Caballeros, Palau, Mar, etc.). Estamos hablando de las calles con mayor tradición nobiliaria, con históricos palacios y amplias casonas, con edificios singulares de la administración civil – Almudín, Temple, Ayuntamiento – y del Clero – Catedral, Palacio Arzobispal, Seminario – que definen paisaje y función urbana.

Perceptible es, pues, en el conjunto general, cómo la ciudad diseña espacios y distribuye la población según funciones: más en las áreas artesano-comerciales, menos en el centro históricos administrativo-religioso. Ello, no obstante, sin implicar una tajante segregación espacial. En realidad, Valencia conserva en este periodo los rasgos tradicionales de una ciudad donde los contrastes más acusados se dan en detalle: el palacio señorial contiguo a las casas bajas, nuevas residencias burguesas en un entorno de "escaletes" En definitiva una confusa geografía social y urbana.

Resumiendo, nos encontramos con una ciudad que, desde mediados del XIX, en los albores de la implantación del primer ferrocarril en la ciudad (1852. Grao de Valencia – San Felipe de Xàtiva), se caracteriza por la toma del poder por parte de la burguesía con la implantación del moderantismo, por el interés de ésta en el suelo y los inmuebles urbanos, por la concentración de propiedades en sus manos y por el crecimiento demográfico que empieza a experimentar la ciudad. Obviamente ello supone necesidades habitacionales, dotaciones, infraestructuras, etc. Estamos ante el

naciente capitalismo que plantea exigencias y que insta a la transformación de la ciudad. Ahora bien, respecto de su distribución funcional, repite rasgos apuntados para el setecientos. Siguen siendo los barrios periféricos del sur y oeste, los artesanales y populosos; siguen las mismas zonas dotacionales sin cambios; los mismos espacios no habitados. Empieza a haber un desplazamiento del centro comercial más clásico, Mercado y Plaza Zaragoza, sin restarle importancia, hacia los tramos iniciales de San Vicente, San Francisco y plaza de Vilarrasa, apoyado en las recientes obras de la plaza Redonda y Nuevo Mercado, pero, en conjunto, la persistencia de la antigua trama y la continuidad espacial y distribución poblacional, son evidentes.

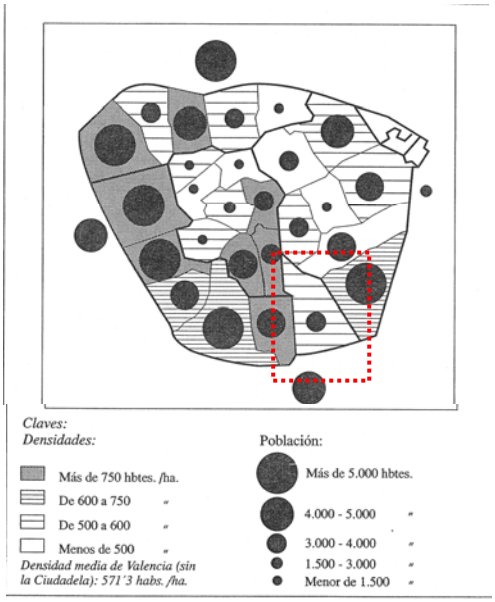


Fig. nº 7.- Distribución poblacional y densidades en 1866.
Propiedad inmueble y crecimiento urbano: Valencia 1800-1931". P. 59. J. Azagra Ros.

(La línea a trazos muestra el emplazamiento de la primitiva estación de FFCC).

Comparando el presente gráfico (fig. 7) con el expuesto de unos años antes (fig. 6), lo más destacado es que Valencia integró el crecimiento poblacional en su morfología previa. Obsérvese que siguen siendo las barriadas de la mitad sur y oeste las que albergan la mayor proporción de habitantes, con el añadido tal vez de la zona del Carmen y Serranos cuyo crecimiento popular es notable. El contrapunto vuelve a estar en los barrios de residencia nobiliaria y burguesa de mucha menor densidad poblacional. En definitiva todo indica que la ciudad reforzó las funciones que antaño había adjudicado a sus espacios urbanos y que el crecimiento demográfico es de suficiente magnitud como para hacer obligadas las transformaciones urbanas.

En estos años, gracias al espacio liberado por la desamortización, se produjeron algunas de las operaciones urbanístico-residenciales más peculiares de la época como son las realizadas sobre los solares del antiguo convento de la Puridad o las realizadas sobre unos terrenos del conde de Ripalda.

Lo más destacable es que en 1852 se produce la implantación del ferrocarril en los solares que ocupaba el convento de San Francisco (Fundación Scdad. Ferrocarriles del Grao a Xàtiva por el marqués de Campo). Ello generó una importante atracción funcional y poblacional hacia esta zona: comercios, talleres, lujosas tiendas y por último, la implantación del ayuntamiento consolidan el nuevo centro cívico que se venía intuyendo décadas antes. Ahora bien, en las proximidades existe un grave "lunar" que impide la expansión: el barrio de Pescadores, donde la pobreza y marginalidad, contrastan con el auge que viven las zonas próximas. No es de extrañar la pronta "remodelación" que sufrió el mismo.

En el resto de zonas con crecimientos más bien modestos, puede haber barrios saturadísimos como los que rodean al Mercado, otros sin capacidad de ganar espacios residenciales como el que ya ha llenado el ferrocarril, al este de la puerta de San Vicente, y otros, ya mencionados, que son esas zonas residenciales en las que el

carácter de sus edificaciones hace difícil también la ampliación del espacio, espacio que tampoco desean ver densificado sus acomodados propietarios. Obviamente, a mi juicio, hubiera resultado del todo impensable implantar una estación de ferrocarril en las proximidades de estas zonas de la ciudad por la negativa segura de sus propietarios.

No quisiera dejar de analizar, en mi énfasis por intentar imaginar lo más posible cómo era la ciudad en esa época, cuál era la situación en los arrabales, es decir, fuera del recinto amurallado. Por estos años, debido al importante hacinamiento que sufre la ciudad, ya se ha intentado urbanizar uno de estos arrabales, el de Zaidía junto a la calle Sagunto y ya está en marcha el proyecto de ensanche. Es decir, la presión demográfica es fuerte en esta época y obliga a traspasar el recinto amurallado rompiéndose así el modelo de ciudad imperante hasta entonces.

Además del crecimiento demográfico ya explicado, cabe pensar también en un notable incremento de la fuerza de trabajo existente en la ciudad. En una Valencia de acusada fisonomía comercial e industriosa, que no fabril, dicho incremento sólo puede interpretarse desde el aumento de actividades del sector secundario o del terciario. Lo que está claro es que nunca fue una "agro-ciudad" por más que estuviese estrechamente vinculada al sector agrario.

El crecimiento de la actividad industrial valenciana estuvo basado en el desarrollo de pequeñas unidades productivas, más o menos tradicionales pero con cierto dinamismo y capacidad de adaptación a las nuevas demandas; como el del conjunto español fue modesto, pero desde mediados de siglo, innegable y transformador.

Acerca de la distribución ocupacional de las clases populares, no se tienen datos precisos, pero sí hay una cosa clarísima: la clase dominante se localiza exclusivamente como comerciantes o como propietarios, hacendados o rentistas.

Para definir un poco la distribución ocupacional de la sociedad valenciana, me parece acertada la simplificación de Reher cuando considera a la sociedad urbana como la suma de tres grupos básicos:

"En primer lugar, trabajadores, peones e inmigrantes ocupados como servicio doméstico sumaban la mayoría de la población de la ciudad (…). En segundo lugar, con un porcentaje inferior estaban las clases trabajadoras afincadas en la ciudad, casi siempre descendientes en segunda o tercera generación de inmigrantes establecidos de manera permanente. Por último, lo que podemos llamar élites, compuestas de miembros de profesiones liberales, empleados de la administración pública, burgueses, nobles y rentistas del campo o de la propia ciudad".

Reher.

Predomina en la ciudad un tipo de comercio familiar, jerarquizado respecto del mayorista. En cuanto al sector artesano-industrial o de manufacturas, es destacable el aumento de efectivos. Aumenta la población activa dedicada a la producción manufacturera, aumenta la oferta de mano de obra y aumenta la población asalariada. Los cambios son reveladores. El descenso de los activos dedicados a actividades tradicionales como la cordelería, el esparto, cáñamo, etc. o el estancamiento y declive de los sederos (aunque en 1866 todavía registraban el mayor número de trabajadores), que habían conseguido rehacerse ligeramente en torno a los años cuarenta, contrasta con el avance del textil en general, de la piel y el calzado, de la madera, mueble y construcción o del metal. Subsectores que registran un dinamismo cuyo alcance es limitado pero cuyo perfil es sintomático de las transformaciones que se están produciendo en Valencia. Estas transformaciones provienen fundamentalmente del auge de una agricultura comercial y del crecimiento de la ciudad ya analizado.

Esta producción de la población activa, numerosos artesanos, albañiles, etc., y la coincidencia de la construcción de la Estación de Ribes con la construcción del

ensanche es otra de las claves para entender la riqueza y variedad de materiales y oficios que están presentes en la misma.

Aunque todavía en este periodo no se observan reformas urbanísticas, la morfología de la ciudad comienza a ser bien distinta debido a la ampliación que se lleva a cabo en las calles más comerciales y a los nuevos usos que se está dando a los espacios desamortizados. De hecho, el emplazar una estación de ferrocarril, con las necesidades espaciales que requiere, en el centro de una ciudad amurallada y hacinada, deviene un lujo tal que resulta emblemático en el urbanismo valenciano.

En cierta medida se puede afirmar que, en una etapa de demanda creciente, fue grande la disponibilidad de suelo, al menos mientras se pudo absorber el crecimiento a través de la utilización intensiva del parque inmobiliario existente. En un primer momento, vía subdivisión de casas y habitaciones; más tarde, mediante la reedificación en altura. Este crecimiento en altura es más evidente cuanto más al centro. El problema derivado de ello es que, al poco tiempo, el suelo se convirtió en un bien escaso.

No es casual, por ejemplo, que a partir de 1860, según consta en el Archivo Histórico Municipal (AHM), aparezcan cada vez más, las solicitudes de construcción en el extrarradio y singularmente en la calle de Sagunto, o en Pueblo Nuevo del Mar, junto al Grao. Señal inequívoca de que por estas fechas la ciudad necesita extenderse.

Se registró durante estos años una notable actividad edificatoria promovida por la propiedad, receptora de los ingresos que genera la reedificación, vía alquileres. Hay puntuales y brillantes ejemplos de construcción de residencias familiares, como por ejemplo el definitivo arreglo del palacio del Marqués de Dos Aguas en 1863, o de importantes sedes bancarias, como las de la calle del Mar y de Avellanas. Las hay incluso dotacionales pero de iniciativa privada como el que será Asilo del Marqués de Campo cuya solicitud de construcción data de 1864 (fig. 8).

Obras singulares que, con mérito arquitectónico o sin él, cumplen una función representativa para unos promotores que son siempre gente adinerada y conocida. De estas obras, muchas de ellas ni siquiera han llegado hasta nuestros días, otras lo hacen en pésimo estado y contadísimas son las que figuran como joyas de la arquitectura valenciana.

Fig. nº 8.- Vista antigua asilo Marqués de Campo. Skyscraper.

Es decir, el patrimonio arquitectónico de Valencia no debe demasiado a la época del moderantismo. En realidad, la Valencia burguesa sólo será posible tras el Ensanche, ya a fines de siglo de donde datan los edificios de arquitectura más brillante. Por otra parte, tampoco la iniciativa pública legó obra alguna que no fuera reformada al poco tiempo, como ocurrió con el nuevo ayuntamiento. Como ejemplo, compárese la arquitectura de la antigua estación de San Francisco con la nueva de Ribes. No me extiendo en ello porque ya le dedico otros capítulos de la presente tesis.

Son significativas, a pesar de la masiva construcción y del crecimiento poblacional, otras constantes de la época: carestía de los alquileres, escasez de las viviendas y habitual pésima habitabilidad, incluso de no pocas de aquellas recién construidas:

"(…) escalerillas de cuatro o cinco pisos, fundadas sobre reducidísimos solares, incrustados entre otros, no permitiendo reciban sus mal distribuidas habitaciones más ventilación ni otras luces que las que puedan proporcionarse por las fachadas, recayentes a calles lóbregas y sucias (…)."

A. Sancho: "Memoria para el Ensanche de Valencia", 1859. P. 10

También era habitual en la época la práctica de los realquileres. Cito otro fragmento de la "Memoria para el Ensanche de Valencia", de 1859 de A. Sancho de donde se explica la existencia común de esta práctica:

"(..) Consecuencia de las malas condiciones de las viviendas, de la mucha pobreza y del alto precio de los inquilinatos, es el pernicioso abuso de los hospedajes y del subarriendo de esas mismas habitaciones que por lo reducidas con dificultad pueden contener a los inquilinos naturales, pero éstos a fin de conseguir un pequeño ahorro, no vacilan en vivir peor y compartirlas con otros (…)".

A. Sancho. "Memoria para el Ensanche de Valencia", (1859). P. 11.

Ahora bien, pese a la necesidad de suelo, pudo reservarse espacios dotacionales – el destinado al ferrocarril el más importante – e incluso reforzarse los ejes viarios de penetración comercial. San Vicente, Ruzafa, Serranos y Cuarte son las calles donde la alineación obliga a mayores anchos – y, por supuesto, de resguardar la única zona ajardinada, la Glorieta para disfrute de la burguesía que construye en su entorno.

En definitiva, como dice J. Azagra:

"El reparto de la propiedad y el carácter de la promoción inmobiliaria acabaron por diseñar una Valencia densificada, compacta en su caserío, colmatada en su habitación y promiscua en su aspecto, donde alternaban edificios altos y casas bajas, fachadas amplias junto a otras de inconcebible estrechez, en las mismas calles. La contradicción nace en una ciudad que ha construido mucho pero de forma insuficiente y desordenada. Sin duda esto, junto con otras cuestiones, llevará a plantear el Ensanche como absolutamente imprescindible. (…) La inversión inmobiliaria será objeto de atención preferente. Pero ahora, avanzadísimo el proceso de reforma interior, la reedificación es imposible. En 1866 el suelo empieza a convertirse en la más valiosa mercancía por su escasez. El ensanche vinculado también a la búsqueda de alternativas para el capital….(…)."

J. Azagra Ros. "Propiedad inmueble y crecimiento urbano: Valencia 1800-1931". P. 60.

Para hacernos una idea de la distribución de fincas en la ciudad, mencionar únicamente la existencia de fuertes contrastes: en un mismo barrio y en una misma calle coexisten las fincas de más alta valoración con otras de mínimo valor. El entorno de la antigua estación, donde ya la ciudad había crecido considerablemente en altura, debido a la escasez de suelo, no es una excepción, basta imaginar el contraste que debía producir el barrio de pescadores con las nuevas fincas construidas (fig. 9).

Sucede además, que este agotamiento del suelo coincide – la crisis de 1866 de trasfondo- con el cuestionamiento general de formas y modos de este capitalismo inicial. Los fracasos inversores – sociedades de crédito y ferrocarriles a la cabeza- redescubren atractivos en la seguridad de los bienes inmuebles, rústicos o urbanos. En definitiva, los ensanches como negocios.

De ahí la yuxtaposición de procesos: un ensanche que busca la seguridad de la demanda solvente y las rentas altas; una urbanización periférica poco menos que anárquica; un saneamiento interior que segregue espacios y revalorice propiedades en la ciudad histórica. Los problemas de escasez de suelo encontraban solución fuera de

las murallas, pero los de rentabilidad del capital imponían sus prioridades en el grado, cualidad y tiempo de la ocupación del espacio periurbano.

Fig. nº 9.- Barrio de Pescadores (1915). Reg. Arq. S.XX (C.V.)

1.3.4. La Valencia del último tercio del XIX

La Valencia del último tercio del XIX contempló al menos tres procesos yuxtapuestos: una reforma interior incompleta pero básica para ocupar los espacios vacíos o "no gratos"; un ensanche razonablemente ordenado aunque limitadísimo espacial y sociológicamente; y un crecimiento tan desordenado, anárquico e infradotado como condicionado por la geografía de la propiedad y usos del espacio periurbano.

Es de destacar que, a pesar del ensanche, será fuera del mismo donde se registren mayores índices de crecimiento demográfico, económico y hasta de movimiento edificatorio. De hecho, ya en 1887, fecha de la aprobación definitiva de un Plan de Ensanche, los incrementos poblacionales del extrarradio eran mucho más elevados que los del casco urbano.

Obsérvese el presente cuadro (fig. 10) donde se detecta que el crecimiento en el extrarradio es casi el doble que en el casco urbano.

	1873	*1887*	*1900*	*Tasa media anual*
Casco urbano	108.817	126.806	154.954	1,51
Extrarradio	35.044	43.957	60.733	2,71
TOTAL	143.861	170.763	215.687	1,84

Fig. nº 10. Habitantes en el último tercio del XIX. "Propiedad inmueble y crecimiento urbano: Valencia 1800-1931". P. 63 J. Azagra Ros.

Destacar de este cuadro el importante crecimiento de habitantes que tiene la ciudad en apenas 30 años. Obsérvese que es más notable el crecimiento en el extrarradio que en el casco urbano consolidado. Indica J. Azagra que este notable crecimiento instó a la permanencia de actividades artesanales para servir las demandas de la ciudad. Es decir, se integró la producción artesanal en el primer capitalismo por la existencia de demandas especializadas que no son susceptibles de generar una producción masiva y a precios reducidos que pudiese instar a la mecanización. Gracias a esto, considero que fue posible la confección de los diferentes elementos decorativos que constituyen la Estación del Norte de Ribes.

Acerca de la evolución urbanística de la ciudad en estos años indicar que fue tiempo de importantes eventos que han condicionado la morfología urbana de la ciudad: el final del derribo de la muralla en 1868 (fig. 11), las demoliciones de los conventos de

Santa Tecla y San Cristóbal (con la ampliación de la plaza de la Reina) y la apertura de la calle de la Paz en 1878. En 1883 se abre la calle de Pascual y Genís, al tiempo que se alinean y amplían calles céntricas como Lauria y se inicia la "dignificación" del centro - definitivamente San Francisco - aunque la demolición del contiguo barrio de Pescadores haya de esperar hasta 1906, con los blasquistas en el ayuntamiento, para realizarse. Más esperó la pintoresca idea de la gran calle central desde Ruzafa al Portal Nou – actual avenida del Oeste- que, limitada y mixtificada, se realizaría prácticamente durante el Franquismo, etapa que queda fuera del ámbito de la presente tesis.

Fig. nº 11.- Vista de la muralla junto a la plaza de Toros. ARV.

El aumento de población obligó como ya he descrito, a urbanizar el extrarradio, pues no cabe reedificar un interior saturado. Implicaciones obvias: transportes colectivos, comunicaciones fáciles, nuevas dotaciones de servicios, más construcciones y de mayor entidad habitacional, etc.

Sebastía define la ciudad en esta época donde se halla *«(…) omnipresente el proletariado en sus diferentes capas y grados de gestación: inmigrantes o hijos de inmigrantes, artesanado en descomposición y campesinos en trance de proletarización...Más servicios que oficios, es el gran sector del peonaje, el trabajador a domicilio, el empleado, el "artista" de alguna sedería que sobrevive (…) y aún, gran cantidad de criados y lacayos. (…)»*

También se puede afirmar que el mercado de fincas urbanas se animó sólo mediada la década de los ochenta coincidiendo con años críticos de la economía valenciana. Quizá pueda concluirse que la compra de inmuebles urbanos es alternativa a inversiones en otros sectores con problemas (caída de los precios del arroz o del vino, hacia 1885, por ejemplo).

Por el contrario, es evidente que el triángulo formado por las calles de Paz-San Vicente-Barcas, arterias entre las plazas de Glorieta-Reina-San Francisco, se configura ya claramente como el área de prestigio en la ciudad. Derribo de conventos, apertura de calles, alineación y ensanchamiento de otras, adecuación de solares, etc. son ya realidades que así lo afirman. La demolición del Barrio de Pescadores, el desplazamiento del Mercado son otros ejemplos. Entre el 88 y el 92 se percibe una acusadísima preferencia compradora por las calles que están comprendidas en el citado triangulo y sus aledaños. Todo lo contrario de lo que ocurre en calles de tan rancia tradición como Caballeros, Gobernador Viejo, Avellanas, Serranos, etc. claro que son éstas, calles donde los propietarios suelen ser gente acomodada sin presiones vendedoras y fincas reedificadas o remodeladas recientemente, por lo que la inversión preferirá dirigirse a zonas de mayor futuro y fácil reedificación.

La fisonomía habitual del comprador en las dos últimas décadas de la centuria es la de la burguesía comercial y/o industrial, rara vez terrateniente. Con no poca frecuencia

son extranjeros pero lo normal es que sean comerciantes o industriales valencianos que crecen con la ciudad y buscan asentamientos centrales en ella.

En cuanto a la edificación, en el extrarradio predomina el edificio de tres plantas – muy raro que las superen – con destino a vivienda popular, en no pocas ocasiones talleres y almacenes, especialmente en el camino al Grao, y sólo anecdóticamente, alquerías de recreo. En la ciudad por su parte, es patente el predominio de los edificios de mayor calidad y altura. Las calles afectadas por las reformas agrupan buena parte de las licencias (Paz, Reina, San Francisco, San Vicente, Lauria, Pascual y Genís, etc.) y, en la primera ronda del ensanche oriental donde se urbaniza el Llano del Remedio, primer tramo del camino al Grao (pronto Navarro Reverter), naturalmente Colón y a fines del periodo la calle Cirilo Amorós.

Edificios de calidad –el eclecticismo arquitectónico, tempranos y escasos aún atisbos de modernismo-para viviendas burguesas en calles de renovado prestigio. Segregación social del espacio. Respecto a normativas, no hay otro plan que las alineaciones ni existen empresas constructoras (fig. 12).

En definitiva, en palabras de J. Azagra, revalorización de la propiedad y segregación social del espacio en el trasfondo de la reforma interior y ensanche. Las reformas no están pensadas para canalizar el crecimiento sino para reconvertir el suelo central a usos más lucrativos. Un casco antiguo degradado por la colmatación a que había sido sometido durante la etapa central del siglo; se definió un centro de negocios – San Francisco su núcleo, Pescadores su asignatura pendiente, confinando a los "incómodos" vecinos a otros barrios; el extrarradio para albergue de inmigrantes, sin otros servicios que los de comunicación con el centro. Un crecimiento anárquico de la ciudad, nunca vía ensanche, y, por último si escaseaban fondos públicos para adecentar el centro burgués, con mayor motivo para urbanizar un extrarradio proletario. Este es en resumidas cuentas, el contexto social y urbano con el que convivió la antigua estación de San Francisco y en el que se gestó la Estación de Ribes.

Fig. nº 12.- Vista de construcción de edificio en plaza del Ayuntamiento. Blanco y Negro.

1.3.5. Los primeros años de la estación de Ribes. Primeras décadas del siglo XX

"Por el Cabanyal el paisaje comenzaba a llenarse de tapias y escombreras con cañizares y almacenes destartalados y enseguida el tren se metía resoplando ya con lentitud entre fachadas sucias con mucha ropa tendida en las ventanas y la máquina no paraba de silbar con un sonido amenazador cuando ya atravesaba algunas

bocacalles de la ciudad con la barrera echada y en el paso a nivel del Camino de Tránsitos esperaba la gente con tartanas, bicicletas, algún camión desvencijado y otros carromatos de la época. (…).

En la última parte del trayecto había sido arrojada por la ventanilla toda la serie de bultos del estraperlo; de esta forma el tren penetraba en la estación de Valencia con gran inocencia entre otros convoyes parados en vía muerta y ahora el estruendo de sus hierros y rebufos del vapor se hacían atronadores bajo el hueco de la marquesina. Los viajeros bajaban derrengados, con un bulto en una mano y la otra en los riñones. Era gente de los pueblos, agricultores con boina capona, viajantes de comercio de Barcelona, alcaldes y jefes del sindicato local, tratantes y mercaderes...(…)"

Manuel Vicent. Prólogo al libro: "La Estación del Norte en Valencia. La unión de todas las artes". Tomás Abad Balboa – Pilar Chías Navarro. P. 10.

Fig. nº 13.- Imagen de la tartana. Homenaje a Vicente y Vicenta (Alcalá de Xivert). Anónimo.

Estas palabras de Manuel Vicent ilustran la Valencia de aquellos años cuando ya estaba construida la estación de Valencia (fig. 14). Permite adivinar cómo era la ciudad en el entorno de las vías férreas, qué gente utilizaba mayoritariamente el tren y evoca cómo funcionaba el espacio de la gran bóveda cuando llegaba un tren. Me encantan porque nos trasportan, nos ayudan a visualizar aquel espacio por el que ahora pasamos sin pena ni gloria, cargado de ruidos y vapores; así como imaginar la fisonomía de sus gentes en aquellos años donde el aspecto y la vestimenta nos diferenciaba mucho más, contribuyendo al colorido y riqueza del propio edificio.

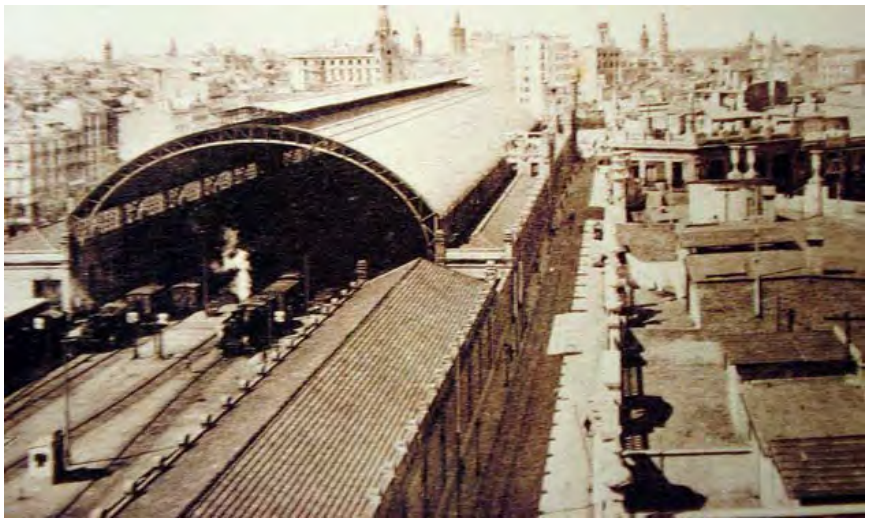


Fig. nº 14.- Vista antigua Estación de Valencia. Reg. Arq. S. XX. (C.V.).

A principios del siglo XX, cuando se estaba desarrollando el proyecto de la estación, desde el punto de vista demográfico la ciudad contaba con 213.550 habitantes lo que significaba duplicar la población respecto de la existente en torno a 1860. Ello era debido a la anexión de los municipios de los alrededores pero tenía como contrapartida las frecuentes epidemias de cólera que asolaban la ciudad.

Posteriormente a la construcción de la estación, el incremento demográfico de la ciudad iniciado en la década de los años 20 se acentúa durante los primeros años de la segunda república. La capital llegó a contener la tercera parte del total de la población provincial.

En esta época el sector de la construcción atravesaba un periodo de inusitado auge.

En estos años el sector industrial valenciano poseía un desarrollo más que notable. De hecho era la segunda ciudad española, después de Barcelona, (y por delante de Madrid o Bilbao) en licencias industriales. La conflictividad social de este sector unida a la difusión de ideas republicanas era caldo de cultivo para todo tipo de revueltas. Por ello, la ciudad de Valencia era conocida en toda España por sus frecuentes motines y revueltas sociales. Durante la primera década del siglo XX se llevaron a cabo en Valencia numerosas huelgas de muy diversos sectores (basureros, alpargateros, panaderos, matarifes, estudiantes, etc.). En 1909, los sucesos de Melilla y la llamada de reservistas para la guerra, produjeron grandes alborotos en la ciudad con protestas públicas contra la guerra, huelgas generales, enfrentamientos con la guardia civil, etc. Todo esto se vivía cuando, en estos años ya se había decidido el traslado de la estación, ya se tenía el solar y se estaba desarrollando el proyecto de Ribes para la misma.

Aunque queda fuera del ámbito de la presente tesis, no puedo dejar de mencionar el tema de la vivienda obrera ya que es un elemento clave en la descripción de la ciudad de principios de siglo. Ya he analizado anteriormente cómo, durante los años de construcción de la estación y a lo largo de algunos años después, Valencia tenía una gran actividad edificatoria.

Producidos los primeros movimientos migratorios, Valencia se convierte en punto de destino de una población que se asienta en su periferia, ahora bien, barrios obreros como tales no se producen hasta bien entrado en siglo XX. En 1901 se constituyó en Valencia la Sociedad Constructora de Casas para Obreros, con capital público, dedicada a la construcción de viviendas para trabajadores de la industria o el comercio. Esta sociedad realizó una serie de pequeños grupos de viviendas en el Grao, calle General Pando, Quart, extramuros y calle Jesús.

Sin embargo la primera ley española de Casas Baratas es de 1911 destinada a la construcción de viviendas para obreros y para empleados de escasa economía. Esta ley se modifica varias veces y, tras la crisis de 1917, se complementa en 1925 con una ley de Casas Económicas destinada a la clase media. Esta ley hace proliferar las cooperativas que ante la mayor solvencia de sus socios ahora puede actuar en los mismos ensanches.

Otra ley, ya en la República y en plena recesión económica, completa el marco de apoyo institucional a la vivienda en este periodo. Se trata de la Ley Salmón de 1935 y que incluye la ayuda para promociones en solares procedentes de derribo o insalubres, además de las destinadas a casas de renta reducida. Con ella, sin embargo, se generaliza el apoyo oficial y la arquitectura viviendista deja de ser un hecho residual en el trabajo de los arquitectos.

Algunos singulares ejemplos de grupos de viviendas en la ciudad de Valencia son: la Finca Roja, en la calle Jesús (Enrique Viedma, 1929) (fig. 15) que constituye el ejemplo de expresionismo holandés más importante de la ciudad; Edificio de la Gran Vía Germanías, 10-16 (Artal, Testor y Romaní, 1933-1935) de lenguaje más racionalista y, por último, de tipo ciudad-jardín, estarían los chalets de la Asociación de la Prensa Valenciana (Viedma, 1931) con lenguaje de influencia casticista. Sirvan los

ejemplos indicados para destacar el eclecticismo imperante en la arquitectura en este periodo. También la Estación de Ribes junto con los primeros edificios del ensanche participa de esta tónica general.

Fig. nº 15.- Vista fachada principal finca Roja en su inauguración (1933). Archivo Las Provincias.

1.4. CONTEXTO CULTURAL

Como ya he definido en la introducción, no pretendo en este capítulo estudiar la arquitectura ya que a ella le dedico otros capítulos de la presente tesis. Únicamente quiero analizar cuál era la situación artística de otras actividades culturales.

Valencia, tal como fue reconocido tanto a nivel nacional como internacional, vivía entre el final del siglo XIX y principios del XX, un momento dulce de florecimiento de diversas facetas del arte.

Grandes artistas ejemplo de ello fueron, el pintor Joaquín Sorolla, el escultor Mariano Benlliure, Vicente Blasco Ibáñez, en su faceta de escritor, Joaquín Agrasot, José Benlliure, Ignacio Pinazo, etc. Por otro lado estaba también el movimiento literario denominado “Renaixenca” y la figura de Navarro Reverter como valenciano ilustre destacado en Madrid. También existía en la ciudad, en torno a 1905, un sector cultural progresista que fue responsable, por ejemplo, del homenaje a Darwin celebrado en ese año en la Facultad de medicina y que causó revuelo entre los conservadores de la época en la ciudad. También es destacable la vitalidad que respiraba el movimiento esperantista en la ciudad llegando incluso a recibir la visita del doctor Zamenhoff. Por último, la exposición valenciana supuso un buen ejemplo de la vitalidad artística, artesanal y arquitectónica que imperaba en la ciudad en esta época. La Estación de Ribes también pertenece a este momento tan relevante, tan agraciado y tan excepcional en la ciudad en lo que a arquitectura, profesionalidad en la mano de obra, construcción y artesanía, se refiere.

No puedo dejar de mencionar acerca de mi querida estación, a Gregorio Muñoz Dueñas como autor de los paneles de azulejos de “esmaltes a gran fuego” realizados en la cafetería de la estación (actualmente en obras) o a los Hermanos Maumejean como autores de los plafones “en mosaico romano” que decoran la fachada, o al pintor

José Mongrell, así como a los otros tantos artesanos que contribuyeron a su espléndida imagen (figs. 16 a 18).

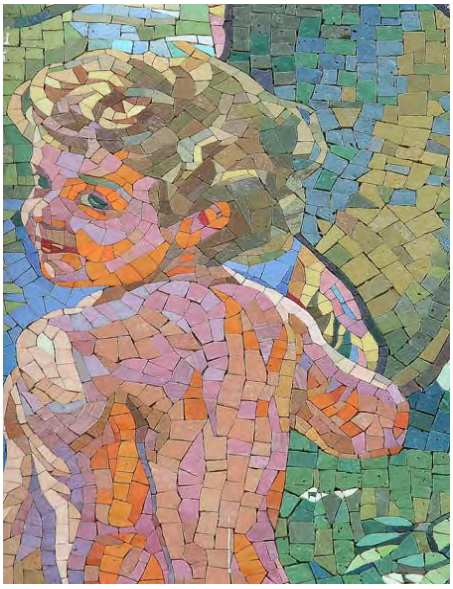


Fig. nº 16 a 18.- Mosaico f. ppal. Ed. de viajeros. E. de Valencia. (A. Propio 2007-2011)

2. EL CONTEXTO URBANO EN EL ENTORNO DE LA ESTACIÓN

2.1. INTRODUCCIÓN

"El ferrocarril iba a engendrar espacios nuevos en las ciudades que, a partir de entonces, deberán en gran parte a él su desarrollo y el modo de crecimiento".

Mercedes López. MZA. Historia de sus estaciones. P. 12.

"Llegar a Valencia por la Estación del Norte significaba entrar directamente en el salón principal de la ciudad. (..) Enfrente estaba el Metropol, hotel de toreros que a su vez tenía enfrente el coso taurino junto a la estación. El tranvía de circunvalación, el número 5, pasaba con su jardinera por delante (…)".

Manuel Vicent. Prólogo al libro: "La Estación del Norte en Valencia. La unión de todas las artes". Tomás Abad Balboa – Pilar Chías Navarro. P. 10.

El objetivo de este capítulo es doble: por un lado, ofrecer una visión del alcance de las reformas que se estaban gestando, o algunas de ellas llevándose a cabo en la ciudad, coetáneas a la implantación de la Estación de Ribes, con el fin de que cualquiera que lea la presente tesis pueda imaginar en qué ciudad nos encontrábamos en el aspecto urbanístico; por otro lado, exponer la evolución y las transformaciones que sufrió el entorno próximo de la estación hasta determinar su definitivo emplazamiento.

Particularmente, como incido en otros capítulos de la tesis, me interesa mucho conocer lo más exhaustivamente posible las diferentes variables que forman parte de la estación, porque considero que permiten comprender mejor el edificio y sus particularidades y, como no, el entorno urbano y su conformación es una de las más importantes.

El periodo que voy a estudiar comprende desde la implantación del ferrocarril en la ciudad, en torno a 1850, hasta la fecha de finalización de la Estación de Ribes, es decir, 1918. (fig. 1)

Fig. nº 1.- Estación del Grao. A. Propio (2010).

No es objetivo de la presente tesis exponer exhaustivamente todas y cada una de las reformas urbanas, propuestas y llevadas a cabo (o que se quedaron únicamente como propuestas en la ciudad en este periodo de tiempo) sino conseguir mediante su enumeración, analizando brevemente aquellas más relevantes, imaginar nuestra ciudad tal como la vivió Demetrio Ribes. Es decir, estudiar todo aquello que nos permita contextualizar al arquitecto y su obra.

La implantación del ferrocarril, y con él de sus estaciones, supone un revulsivo para el urbanismo de la ciudad. Valencia, en este aspecto, no supuso una excepción ya que la implantación de la primitiva estación de San Francisco (fig. 2) actuó como catalizador en la configuración del nuevo centro cívico y, con ella, la posterior Estación de Ribes es uno de los puntos singulares que ha marcado la configuración urbana de la ciudad.

Es característico que en Valencia, dada la existencia del puerto y la relativa distancia existente entre éste y el centro de la ciudad, se consideró desde el origen de la implantación del ferrocarril en la urbe, la necesidad de crear dos estaciones: una en el centro (figs. 2 y 3) y otra en el grao (fig. 1), de manera que se garantizase el servicio entre el puerto y el centro de la población. Únicamente me centraré en exponer la evolución y las transformaciones sufridas en torno a la estación del centro de la ciudad por ser el objetivo de la presente tesis.

Fig. nº 2.- Estación de San Francisco (1906). Archivo Las Provincias.

Fig. nº 3.- Instalaciones de la antigua Estación del Norte. Archivo Las Provincias.

2.2. LAS REFORMAS URBANAS: MEJORAS Y CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

Las reformas urbanas se inician a mediados del siglo XIX y, sucintamente, éstas consisten en: mejoras de infraestructuras (distribución de agua potable a las viviendas a partir de 1850, tranvías eléctricos, alumbrado de gas e incluso alumbrado eléctrico en algunas de las principales calles de la ciudad, pavimentación de calles e inicio de las redes de alcantarillado); creación, aunque escasos, de nuevos equipamientos públicos (tales como mercados, jardines); apertura de “grandes vías” en el interior con la mejora de la comunicación con el puerto; reutilización del recinto amurallado para rondas y jardines, aunque también escasos y, finalmente, el tan necesitado ensanche, con el fin de resolver el grave problema de hacinamiento que sufre la ciudad pero que, como ya he analizado en el capítulo de la presente tesis dedicado al contexto social, éste, se llevó a cabo principalmente para asentamiento e inversión de la nueva burguesía enriquecida debido al comercio y a la exportación.

Por otro lado, las transformaciones urbanas en la ciudad siempre han seguido un proceso lento y resultan fundamentales para su realización sucesos tales como: la

desamortización, la burguesía como nueva clase dominante, el derribo de las murallas y la legislación sobre ensanches de las poblaciones.

Respecto a las infraestructuras ferroviarias, no me extenderé en este capítulo, pero es en 1852 cuando se inaugura la primera línea férrea entre el Grao de Valencia y Játiva. Será en 1876 cuando entra en funcionamiento la primera línea de tranvía entre Valencia y Villanueva del Grao (fig. 4). Dos años más tarde se conecta la red ferroviaria Valenciana con Francia y, finalmente en 1890, se construye la línea de ferrocarril de vía estrecha entre Valencia y Líria.

Fig. nº 4.- Tranvía de vapor al Grao (1890). Archivo Las Provincias.

Por último, en 1917 cuando estaba a punto de inaugurarse la Estación de Ribes y como colofón al auge económico que vivía la ciudad, se crea en Sagunto la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo (llamada posteriormente, desde 1976, Altos Hornos) que producirá acero a partir de1924.

Acerca de la creación de equipamientos públicos he de indicar que los más relevantes construidos en este periodo son los mercados. En concreto el Mercado de Colón (fig. 5), construido en 1914 participando Ribes en su estructura (cuando ya se estaba construyendo la Estación del Norte) y, posteriormente, ya fuera del periodo que nos ocupa, el Mercado Central, de 1928 (figs. 6 y 7). Estas dos construcciones constituyen dos de las más grandes realizaciones del modernismo europeo y valenciano y me parece importante analizar esto porque ambas son posteriores a la Estación de Ribes, por lo que no pudieron servir de “inspiración” al arquitecto. Los otros equipamientos que se crearon en este periodo fueron los jardines reutilizando principalmente el recinto amurallado y en número escaso. Destacar que la operación desamortizadora generó suelo como para haber propiciado un esponjamiento del colapsado centro con la implantación de mayor número de jardines pero como es bien sabido y ya he analizado en el capítulo dedicado al contexto social, las intenciones eran otras.

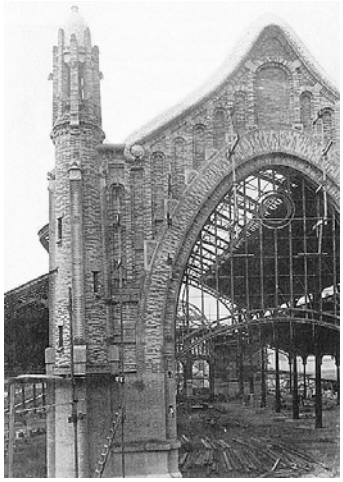


Fig. nº 5.- Mercado de Colón en construcción. Archivo Las Provincias.

Fig. nº 6 y 7.- Mercado Central en construcción y en funcionamiento. Archivo Las Provincias.

2.3. EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD Y LA NECESIDAD DEL ENSANCHE

En el presente apartado pretendo exponer brevemente los prolegómenos que finalmente, debido al crecimiento de la ciudad y a otros factores que iré analizando, conllevarán a las diferentes propuestas de ensanche de la ciudad. Me centraré exclusivamente en aquellos factores de carácter urbanístico.

El crecimiento de la ciudad hace necesaria la creación de instrumentos de ordenación como el "Reglamento de Policía Urbana y Rural para Valencia y su Término", del año 1844. Este texto constituye la primera recopilación de las ordenanzas valencianas en el periodo constitucional y, probablemente, tras la recopilación de 1371 por el notario Bartolomé Villalba, la segunda de la ciudad. Texto excesivamente escueto y centrado básicamente en la problemática edificatoria. Su análisis no es objeto de la presente tesis, pero me parece interesante introducir algunos pequeños fragmentos de este texto porque permiten imaginar la ciudad en el momento, es decir, antes de que se acometiesen las reformas urbanas. Por ejemplo, en la página tres dice:

"Valencia que por haber pertenecido luengos años a la dominación árabe, había adquirido en la angostura y desigualdad de sus calles (..)".

Rgto. Policía urbana y rural para Valencia y su término (1844). P. 2

Era evidente que la ciudad necesitaba del ensanchamiento de sus calles. Así, en el artículo 7º dice:

"En el caso de que se solicitare por algún Arquitecto o Maestro de obras hacer alguna transformación de fachada, de manera que pueda fortificarla é impedir el ensanche y rectificación de la calle, no se concederá el permiso, porque el primero objeto debe ser el ensanche de las calles, tan necesario en esta ciudad".

Rgto. Policía urbana y rural para Valencia y su término (1844). P. 3.

Aparte de la normativa descrita, para la realización del ensanche se utiliza el sistema de alineaciones, único instrumento regulador patente en la ciudad (al menos a partir de la primera mitad del XVIII y hasta mediados del XIX), aunque no todas las calles de la ciudad tenían su correspondiente "plano de alineaciones". Destacar únicamente que, en los intentos por rectificar y ensanchar las calles, se seguía la norma general de respetar la alineación de las fachadas de los edificios públicos, obligando al retranqueo en las casas de la acera opuesta aunque en ocasiones el sentido común dictase lo contrario.

Conforme se va desarrollando la ciudad, los planos de alineaciones comienzan a ser insuficientes por lo que surgen los "planos geométricos". Habrá que esperar a la promulgación de la Real Orden del 25 de julio de 1846 para llevarlos a cabo ya que, en la misma, se obligaba a los ayuntamientos a levantar un plano geométrico *"de la población, sus arrabales y paseos".* Así, apareció en Valencia el plano de D. Vicente Moreno de Espinosa. Se advierte en este plano un considerable aumento de la masa edificada así como una escasez considerable de zonas ajardinadas y la creación de algunas calles en las inmediaciones del Mercado.

Me parece conveniente citar, relativo a esta cuestión, la reflexión de D. Francisco Taberner ya que permite entender lo que la realización de este plano supuso para la ciudad:

"La eficacia de estas disposiciones, en cuanto que impulsoras de transformaciones urbanas, es poco apreciable. Debe considerarse que hablar de "nuevas alineaciones" en cascos de población oprimidos por sus murallas medievales, con una sobresaturada ocupación de su área, era un puro eufemismo. Con las nuevas alineaciones lo único que se pretendía era "limar" algunos salientes que entorpecían el tránsito ciudadano, dando una mayor regularidad a las calles y proceder en algunos contados casos al ensanche de las mismas".

Francisco Taberner. Valencia entre el ensanche y la reforma interior. P. 124.

Es decir, en este plano y en los textos de la época ya se constata que el perímetro amurallado se encuentra fuertemente saturado lo que reclama el ensanche del recinto medieval.

Destacar también que la desamortización de Mendizábal no supuso ninguna reforma sustancial para la ciudad ya que de los 46 conventos desamortizados, sólo unos pocos en esta época van a permitir, mediante su demolición, mejorar algo la ciudad con nuevas construcciones. En concreto, sólo el convento de las Magdalenas fue utilizado para equipamiento comunitario, ubicándose en sus solares el nuevo mercado. Los de San Cristóbal y Santa Tecla, convertidos en solares, posibilitaron reformas urbanas como la apertura de la calle de la Paz o el de la Merced que permitió la ampliación de la plaza del mismo nombre.

Así, en definitiva, surgen los ensanches para resolver, según cita Calvo Serraller, fundamentalmente tres problemas: económicos, higiénicos y estéticos. Ya he concluido en el capítulo dedicado al contexto social, que existía una gran escasez de solares edificables, una gran falta de condiciones higiénicas y un alto precio de los alquileres.

Respecto del crecimiento de la ciudad, me gustaría recordar las aportaciones de O. Wagner cuando, acerca de la creación de los planes reguladores para Viena de 1911, comentaba que:

"Es necesario evitar los cinturones dispuestos alrededor de la ciudad, lo que significaría de nuevo una rígida circunvalación que debe evitarse en una "Grossstadt" moderna".

O. Wagner. "La arquitectura de nuestro tiempo". P.32.

Obviamente, como veremos en los diferentes proyectos de ensanche de la ciudad, ni siquiera las realizadas o propuestas con posterioridad, tienen en cuenta esta consideración.

Acerca del ferrocarril, entendiendo que también supone una barrera para el crecimiento de la ciudad, exponía que:

"Las líneas ferroviarias existentes deberán convertirse, en el futuro, en ferrocarriles sobreelevados o subterráneos (...). A partir de aquí, será necesario tomar las medidas oportunas para que el tráfico (de cualquier tipo) sea veloz, así como desarrollar un constante tráfico zonal y un constante tráfico pendular en las calles radiales, de manera que cualquier punto en la ciudad pueda alcanzarse cambiando una sola vez de medio de transporte. Este cambio entre ferrocarriles sobreelevados, tranvías y ferrocarriles subterráneos deberá efectuarse por medio de ascensores".

O. Wagner. "La arquitectura de nuestro tiempo". Pp.34-35.

¡Qué ciudad imaginaba Wagner y qué lejos quedan de estos supuestos las actuaciones efectuadas en nuestra ciudad!. No es de extrañar que uno cuando va a Viena quede muy gratamente sorprendido de la eficacia del transporte público y de la calidad de vida que ello genera en la ciudad.

Otra cita de este arquitecto que me gustaría destacar, por contraste con lo acontecido en nuestra ciudad - salvo honrosas excepciones - es aquella que dice:

"Sin embargo, en la planificación de una Grossstadt existe algo que debe ser absolutamente prioritario: es necesario conceder la palabra al arte y a los artistas e interrumpir la influencia del ingeniero que destruye la belleza, así como marginar el poder del vampiro "especulación", que en la actualidad convierte en ilusoria la autonomía de las ciudades".

O. Wagner. "La arquitectura de nuestro tiempo". P.36.

2.4. LAS DIFERENTES PROPUESTAS DE ENSANCHE PARA LA CIUDAD

2.4.1. El ensanche de 1858. Propuesta de Monleón, Sancho y Calvo

La primera propuesta de ensanche de la ciudad parte de los arquitectos Monleón, Sancho y Calvo y es del año 1858 (fig. 8). A grandes rasgos, estos arquitectos proponían el traslado del recinto amurallado asumiendo, entre las murallas existentes y las nuevas, el ensanche de la ciudad; la continuación, de manera radial, de las calles más importantes de la ciudad y la creación de una ronda perimetral a la muralla de mayor entidad y salpicada de plazas que conecta mediante éstas con las vías radiales. Hay que resaltar que, a pesar de ser coetáneo con los ensanches de Madrid y Barcelona, tiene unos planteamientos casi opuestos. En este ensanche es el trazado viario el que configura el espacio edificable, asumiendo las manzanas un papel residual. También se echa en falta en el mismo, cualquier tipo de previsión respecto a los futuros equipamientos así como condiciones de control sobre las nuevas edificaciones ya que ni siquiera regula la profundidad edificable de las manzanas.

Relativo al ferrocarril, implantado en torno al año 1852, indicar que la estación se encontraba ubicada en los terrenos ocupados por los huertos del antiguo convento de San Francisco y respecto a la misma o a su entorno, no introduce esta propuesta ningún cambio sobre lo existente. Lo más interesante que propone es una zonificación del suelo según usos, y a la zona comprendida entre el puente del Mar y prolongación de la calle de San Vicente, se le adjudica un carácter comercial; refiriéndose a la misma como "el gran barrio que constituirá la parte noble de la ciudad".

Se adjunta plano de la misma. Destacar que dicha propuesta no fue llevada a cabo.

Fig. nº 8. Propuesta de ensanche de los arquitectos Monleón, Sancho y Calvo (1858). Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faximil Edicions Digitals.

2.4.2. El derribo de las murallas. 1865

Ya he reseñado que la ciudad se encontraba fuertemente saturada y obviamente las murallas impiden la expansión de la misma.

La autorización para el derribo de las murallas se produjo por Real Orden del 19 de febrero de 1865. La misma fue unánimemente aceptada. A pesar de ello, la demolición de éstas tardó un lustro en producirse.

Las consecuencias urbanísticas tras la desaparición de las murallas fueron considerables. Acerca de ello me parece interesante incluir el relato de un escritor anónimo que dice así:

"Consecuencia del derribo de las murallas fue la completa transformación de Valencia en todo su perímetro. Las casas, viejas en su mayoría, que daban a la ronda, fueron casi todas reconstruidas. A la parte del río, una línea de buenos edificios dio nuevo aspecto a la ciudad. A la otra parte, aún fue mayor la transformación. Valencia necesitaba ensanche y se extendió por aquella parte. Las calles de Colón y de Guillem de Castro fueron los boulevares que reemplazaron las rondas de San Vicente y de Cuarte, desde el llano del Remedio hasta los del destruido portal Nuevo. En un tercio de siglo se ha construido en aquella zona una ciudad nueva. A la izquierda del Turia el Ensanche no ha tomado tantas proporciones, pero han aumentado bastante los antiguos arrabales de las calles de Murviedro, y Alboraya, y ha contribuido a embellecer esta parte de la ciudad la elegante barriada construida junto al Paseo de la Alameda, y el pintoresco chalet de la Condesa de Ripalda".

Anónimo.

El terreno liberado por la muralla se convirtió en una espléndida avenida provista de arbolado que rodea totalmente el antiguo recinto. La urbanización de ésta comenzó en 1869 y no finalizará hasta final de siglo. Los últimos tramos en ser urbanizados corresponden a la parte norte de la ciudad.

En 1871 se aprobó el proyecto de "boulevard" entre San Vicente y Ruzafa (actual calle Játiva), a pesar de que el trazado de las vías de ferrocarril dificultaba enormemente el tránsito hasta la apertura de la nueva estación en 1917.

A lo largo de todo el perímetro irán surgiendo nuevas edificaciones que, según sus características, buscarán diferentes ubicaciones: almacenes y pequeños talleres se alinearán a lo largo de la calle Guillem de Castro donde se erigirá también el edificio del Matadero; sin embargo, las clases privilegiadas optarán por construir sus viviendas en la calle de Colón donde aparecerán lujosas edificaciones. Esta calle se proyectaba con unas poco usuales aceras de cuatro metros de amplitud y provista de arbolado. Aun cuando en 1898 no se había completado su total pavimentación, se iba convirtiendo en una importante vía residencial cuya tranquilidad sólo era alterada por el estruendoso paso del tranvía, inaugurado en 1886 y cuyo recorrido coincidía con el de la antigua muralla contribuyendo a animar las todavía despobladas rondas. Este año Valencia ya contaba con 21 km. de tranvía urbano.

Respecto del ferrocarril considero que el derribo de las murallas afectó en el sentido de que se hizo patente el crecimiento de la ciudad y, por tanto, el paso de las vías constituía un importante obstáculo (figs. 9 y 10).

Fig. nº 9.- Vista de Valencia amurallada. Grabado anónimo (postal).

Fig. nº 10.- Derribo de las murallas (Acto festivo). Blanco y Negro.

2.4.3. Reformas urbanas previas al plan de ensanche de Calvo, Ferreres y Arnau 1876-1887

Entre el nombramiento de la Comisión de Ensanche y la aprobación del mismo, se producen en el casco antiguo de la ciudad numerosas remodelaciones con el fin de adecuar el viejo trazado a las nuevas exigencias urbanas. Las más destacables son el intento de modificación de la trama del barrio de pescadores, el ensanche de las calles Lauria, actual Sagasta y Niños de San Vicente y la formación de una gran plaza frente a la lonja. También la apertura de la calle de la Paz (fig. 11) toma un nuevo impulso así como la apertura de nuevas calles y plazas.

Las dos reformas urbanas más ambiciosas que se iniciarán en este periodo son las de urbanización del antiguo barrio de Pescadores y la reconversión de los solares y Convento de San Francisco, con la creación del parque de Emilio Castelar (actual plaza del ayuntamiento) dando forma definitiva al nuevo centro de la ciudad.

Fig. nº 11.- Calle de La Paz (1905). (ARV).

2.4.4. El ensanche de valencia. Proyecto de Calvo, Ferreres y Arnau. 1884-1887

Como ya he analizado, entre otras cuestiones, la contribución definitiva para la ordenación del crecimiento urbano la constituyen sin duda el conjunto de Leyes, Reglamentos y disposiciones "de Ensanche" promulgadas entre los años 1864 y 1900. El Ensanche de Valencia se iniciará al amparo de la Ley de 22 de diciembre de 1876, y de su reglamento de 19 de febrero del siguiente año.

Dada la situación de hacinamiento, carestía de vivienda, precios de los alquileres, etc. que venía sufriendo la ciudad, no es de extrañar que cinco años antes de la promulgación del Plan de Ensanche ya existieran las calles del Puerto (actual Cirilo Amorós), Pizarro, Hernán Cortés e Isabel La Católica así como que ya se hubiesen construido un gran número de edificios en la zona de Ensanche. Es decir, la aprobación del Plan de Ensanche vendrá a consolidar una situación de hecho y su trazado deberá acomodarse a las preexistencias establecidas.

Así, llegamos a la segunda propuesta de ensanche de la ciudad y primer proyecto aprobado, de los arquitectos José Calvo, Luís Ferreres y José Mª Arnau, redactado en 1884 y aprobado en 1887 y que abarcaba una importante zona residencial de la ciudad (fig. 12). La actual calle de Cirilo Amorós será el eje generador del ensanche a efectuar, apoyándose en su paralelismo la alineación de la futura Gran Vía Marqués del Turia, y en su perpendicularidad, el cierre del recinto mediante la "otra" Gran Vía.

La superficie del Ensanche la dividen sus autores en cinco "agrupaciones". En cada una de ellas, de características urbanas y problemática distinta, se realizan diferentes intervenciones. Destacar la implantación de un único equipamiento comercial en todo el ensanche: un mercado de comestibles y pescadería. (Mercado de Colón). Destacar también, por su importancia, la instalación de un gran parque, aunque sin estudio económico alguno para su realización.

Respecto al trazado del ferrocarril he de indicar que, éste, se respeta en su totalidad; estableciéndose sobre su trazado una ancha calle de 32 mts. – la actual avenida del Antiguo Reino de Valencia – en la que las vías ocupan un espacio central de ocho metros, protegido por verjas, y flanqueado a ambos lados por sendas calles de 12 mts.

de anchura. Es decir, el trazado del ferrocarril condiciona el trazado del ensanche en esta zona.

Se adjunta plano de esta propuesta:

Fig. nº 12. Plano general de Valencia y proyecto de ensanche de los arquitectos Calvo, Ferreres y Arnau (1884).
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luís Perdigón y Francisco Taberner. Faxímil Edicions Digitals.

Por último destacar que esta propuesta de ensanche, debido a problemas diversos, tampoco fue llevada a cabo.

2.4.5. El ensanche definitivo. Proyecto de Mora y Pichó. 1907-1912.

Esta propuesta (figs. 13 y 14), redactada por los arquitectos Mora y Pichó fue finalmente la que, aunque a medias, se llevó a cabo. La misma abarcaba hasta el camino de Tránsitos y, sucintamente, proponía la absorción de los barrios de Ruzafa, Benimaclet, Orriols, los caseríos de las carreteras de Madrid (Quart) y Barcelona (Sagunto). Propone la intervención sobre el margen derecho del río incluyendo los terrenos de la Exposición primero regional (1909) y luego nacional (1910) y los del Paseo Valencia al Mar. Sobre todas estas zonas, sin distinción, intenta implantar una cuadrícula más o menos estándar. Mantiene del primer ensanche la transformación - en avenida diagonal - del antiguo acceso del ferrocarril (hoy avda. del Antiguo Reino de Valencia) e incluye el mercado de Colón en 1914 y la nueva estación que se había comenzado a construir en 1908, tras la primera ronda (actual calle Játiva), (al margen del primer plan y tras enconada polémica) la cual queda bien reflejada en la prensa de la época. En el correspondiente capítulo de la presente tesis ya detallo dicha polémica con lo que no me extenderé aquí en ella.

No podemos hablar, en definitiva, de una propuesta original ya que su planteamiento se basará fundamentalmente en la prolongación del esquema iniciado con el plan de Calvo, Ferreres y Arnau.

Destacar que la ordenación del Ensanche propuesta está concebida para uso predominantemente residencial y, en menor proporción, para albergar pequeñas industrias. Es relevante la ausencia de equipamientos que ya ocurría en la propuesta del 87.

No quiero dejar de mencionar el hecho de que Mora y Pichó fueron los autores de las "Ordenanzas especiales para la zona de Ensanche de Valencia" aprobadas en 1912, donde, como preceptos más relevantes, establecen una clasificación de las calles en función de su anchura y, según ésta, determinaban una altura máxima de cornisa así

como una altura mínima de piso. También establecían condiciones de parcela para que éstas fuesen edificables (longitud de fachada, superficie mínima, profundidad edificable).

Respecto de la estación precisar que se decidió la ubicación de la misma antes de que se realizase la propuesta de Mora; por lo que, finalmente, fue el planeamiento el que se adaptó a la estación y no al revés como sería deseable. Ya he detallado en otros capítulos de la presente tesis, que hubo un litigio entre el Ayuntamiento y la Compañía del Norte, a este respecto, y que finalmente ganó la compañía.

Por otro lado, tras haber desestimado la propuesta de traslado de la estación de Vicente Sala al cruce entre las grandes vías de Germanías y de Fernando el Católico (que hubiera sido viable por la gran disponibilidad de solares y el precio asequible de los mismos por su distancia al centro), era de esperar esta ubicación; ya que los solares que finalmente ocupa, pertenecían a la compañía y era donde se habían ido ubicando las diferentes instalaciones de la antigua estación de San Francisco, debido a los problemas de espacio del antiguo emplazamiento.

Finalmente concluir que esta propuesta sufrió importantes modificaciones, una de las más destacadas fue el aumento de la altura edificable debido a unas curiosas "licencias condicionales" que el Ayuntamiento otorgaba con relativa frecuencia. Estas modificaciones fueron proliferándose a lo largo de los años y sus consecuencias forman parte de la actual configuración urbana de la ciudad. Se producen posteriormente a la inauguración de la Estación de Ribes y, por tanto, su análisis queda fuera del ámbito de la presente tesis.

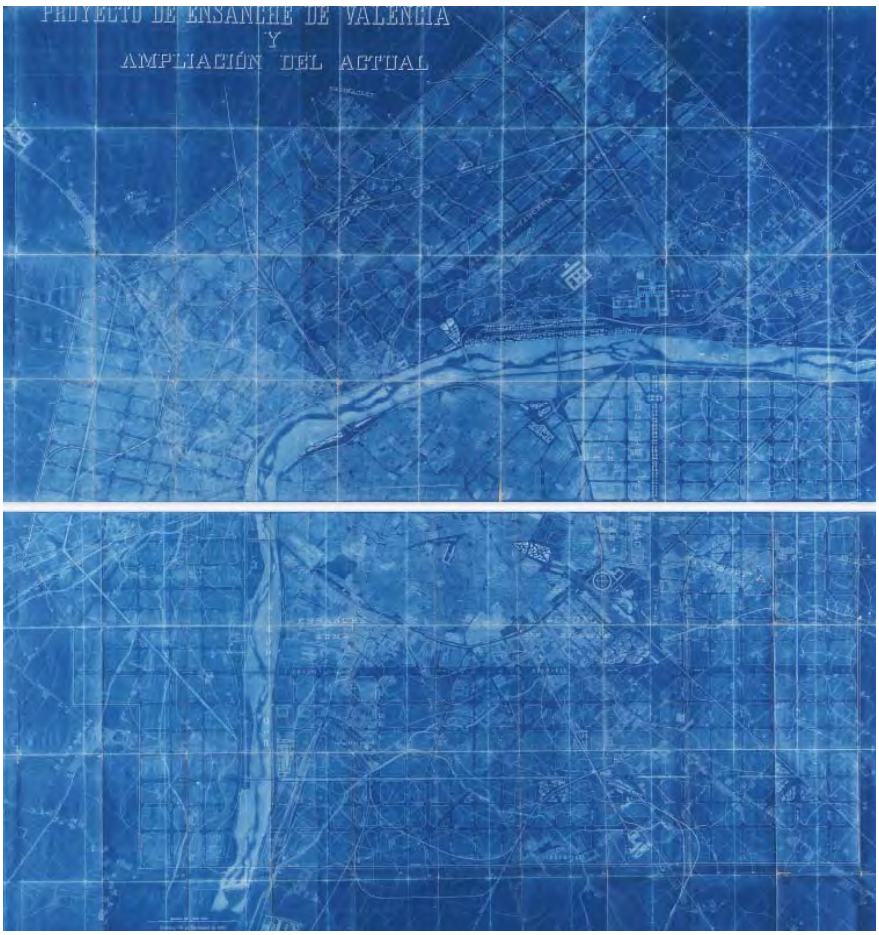


Fig. nº 13 y 14. Proyecto de ensanche de Valencia y ampliación del actual. Proyecto de Mora y Pichó (1907). Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. (1608-1944). Autores: Amando LLopis- VTiM arquitectes, Luís Perdigón. Faxímil Edicions Digitals.

2.5. LA REFORMA INTERIOR. PROPUESTAS DE AYMAMÍ Y GOERLICH. 1910-1929

Un poco antes al ensanche de Mora, el ayuntamiento de la ciudad había aprobado el Anteproyecto de Reforma Interior (1908) del arquitecto Federico Aymamí Faura. Aymamí, actúa sobre un área fuertemente degradada y consecuentemente formulará una propuesta radical (fig. 15). Esta propuesta proponía una severa modificación de la trama urbana del casco antiguo de la ciudad, con la apertura de nuevas vías anchas y rectas que cruzaban la ciudad en todas las direcciones. En grandes líneas, el Plan de Reforma Interior de Federico Aymamí contenía cinco grandes actuaciones: aperturas de la Gran Vía del Oeste y de la avenida del Real, ampliación de la plaza de la Reina, formación de zonas verdes de barrio y dotación de escuelas.

En Valencia, el periódico republicano "El Pueblo" recibe con júbilo los nuevos proyectos lanzando un número extraordinario del periódico dedicado a la reforma interior de la ciudad. La subida al poder de Blasco Ibáñez apoyará esta severa transformación urbana aunque de imposible materialización en su totalidad.

Destacar que estos años la ciudad gozaba de una gran bonanza económica que, entre otras cosas, se había plasmado en la exposición regional de 1909 y en la nacional que se celebró al año siguiente.

Finalmente, de todas las propuestas presentadas sólo tres persisten en la propuesta definitiva: el trazado de la Avenida del Real, la apertura de la Avenida del Oeste y la ampliación de la plaza de la Reina. Se expone a continuación, el plano de reforma interior de la ciudad:

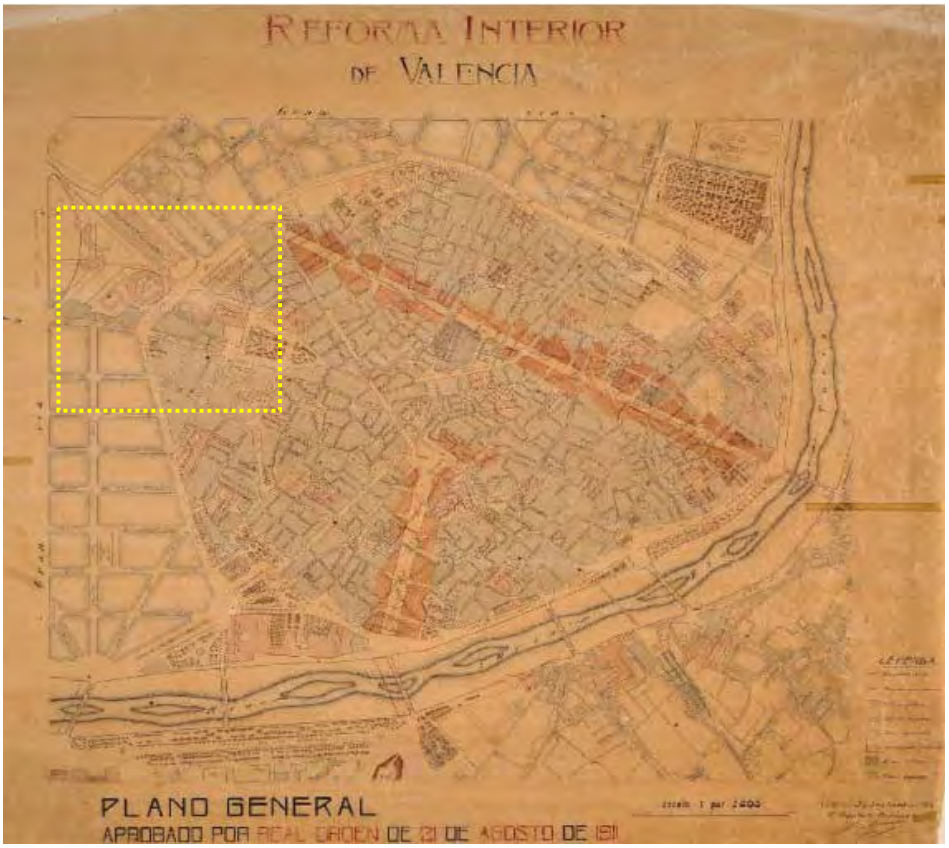


*Fig. nº 15. Plano de la reforma interior de Valencia. (**1910**). Federico Aymamí Faura). Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faxímil Edicions Digitals.*

Me parece relevante destacar que las reformas planteadas no afectan al entorno inmediato de la estación que, como se observa en el plano, queda fuera del ámbito de actuación de las reformas planteadas. Obsérvese que en los años de la propuesta, ya se estaba construyendo la Estación de Ribes y aparece la misma en su definitivo emplazamiento, es decir habiéndose trasladado hacia la derecha para propiciar la creación de la actual calle Alicante que la separa de la plaza de toros. Señalar también que la antigua estación todavía permanece en pie debido a que no se interrumpió prácticamente nada el servicio ferroviario y ésta debía prestar aún los servicios propios.

Reseñar únicamente que la actual avenida del Marqués de Sotelo, ya prevista en el proyecto de Aymamí, no se iniciará hasta la segunda mitad de los años veinte cuando ya se había inaugurado la nueva estación y será entonces cuando aquella realzará la nueva estación. Su considerable anchura y la inauguración de importantes edificios, como la Caja de Previsión Social o el Gran Teatro contribuirán a dignificar el nuevo centro cívico de la ciudad y el entorno de la estación.

El alto coste del Plan de Aymamí motivó su paralización en 1914, siendo ligeramente reformado por Javier Goerlich en 1929, en su plano titulado “Plano de nuevas líneas para la reforma del interior de Valencia”. El trazado de la avenida del Oeste, la prolongación de la calle de la Paz, el ensanche de la calle de San Vicente (entre la antigua plaza de Cajeros y la ronda), el ensanche de la Plaza de la Reina y la remodelación de la plaza del Ayuntamiento, constituían sus principales propuestas.

Finalmente, de la propuesta de Aymamí y con posterioridad a la ejecución de la Estación del Norte, se ha realizado a medias la avenida del Oeste (paralizada en 1957 y ya jamás continuada hasta la fecha). Ni se realizó la apertura de la avenida del Real, ni se consiguieron las zonas verdes de barrio ni la dotación de escuelas. Obviamente, no se solucionaron los problemas de accesibilidad al centro. Realmente, la conformación global del nuevo centro urbano de la ciudad se debe principalmente a Goerlich, que tampoco consiguió llevar a cabo todas sus propuestas y el paquete de reformas urbanas por él aportadas, se aprobó en 1928, es decir, cuando nuestra querida estación llevaba casi 10 años construida y en funcionamiento.

Ahora bien, hay que reivindicar la paternidad del proyecto de Goerlich en el “proyecto de reformas urbanas” que el arquitecto municipal Carlos Carbonell redactó en 1921, donde ya se contemplaban muchas de las actuaciones que finalmente introdujo Goerlich en su propuesta pero que no pudieron llevarse a cabo porque no era un tiempo propicio para reformas.

De todas las actuaciones contempladas por Goerlich, la que mayor polémica despertó fue la apertura de la avenida del Oeste. El viejo trazado propuesto por Aymamí, volvía a plantearse como solución al saneamiento de los barrios antiguos. Esta avenida, proyectada con un ancho de 25 m. unía, en línea recta, la plaza de San Agustín con la del Portal Nuevo. Para dar una idea de la magnitud del proyecto, cabe indicar que su puesta en práctica implicaba efectuar 699 expropiaciones.

Las actuaciones aprobadas, y que sí contaban con financiación pública, consistían, (en lo que al centro de la ciudad se refiere), en la ampliación de la plaza de la Reina, la ampliación de las calles Canalejas (actual Poeta Querol), Amalio Gimeno (actual Marqués de Sotelo), la plaza de Serranos, la apertura de la avenida del Oeste, la creación de la plaza de Castelar (actual plaza del ayuntamiento – bajada de San Francisco) y la prolongación de la calle de la Paz, desde Santa Catalina hasta la Lonja, y que nunca se llevó a cabo.

Acerca de la ampliación de la plaza de la Reina, entonces denominada de la Región, habrá que esperar al año 1935 en el que se iniciaban los primeros derribos para lograr el proyectado ensanche. Esto queda fuera ya del alcance de nuestra tesis puesto que es muy posterior a la construcción de la estación.

Es decir, cuando se construyó la Estación del Norte, de Ribes, todo lo estudiado no estaba ni siquiera aprobado y mucho menos construido. El entorno que existía se detalla en el plano expuesto anteriormente y que, como ya he analizado, debía ser bastante heterogéneo. Lo único significativo al respecto, es que ya se había demolido el convento de San Francisco y creado el parque de Emilio Castelar (actual plaza del Ayuntamiento) por lo que la antigua estación ganaba la fachada urbana que requería.

Así, la bajada de San Francisco se terminó en 1931 (Avda Pablo Iglesias – Mª Cristina), pero la plaza precisó un nuevo proyecto este mismo año, ya con la República. En 1933 se inaugura con la gran plataforma. La idea de su propuesta se plasma en el plano titulado "Urbanización de la Plaza de Emilio Castelar" fechado el 19 de junio de 1931, derribada en 1962, y con el mercado de Flores desmontado en 1944. El ayuntamiento, de estilo francés, clasicista y barroco, se reformó entre los años 1906-1952 bajo la dirección de los arquitectos Mora y Carbonell y me parece importante mencionarlo porque el mismo subsiste actualmente y representa el estilo arquitectónico "de moda" en la ciudad en esos años; es coetáneo a la génesis de la estación y permite comprobar que, estilísticamente, Ribes estaba a años luz del "estilo" emblema de prestigio de la ciudad.

En definitiva, la configuración de la plaza del Ayuntamiento - casi tal como la conocemos - es bastante posterior a la finalización de la Estación de Ribes y, actualmente, podemos distinguir claramente los tres estilos que demuestran su procedencia y su época de construcción: el eclecticismo imperante hasta los años 20, el casticismo de los años de la dictadura de Primo de Rivera y el racionalismo de los años treinta.

Otros edificios emblemáticos del entorno son: el Teatro Olympia, de Rodríguez (1914), el edificio Ernesto Ferrer en la plaza del ayuntamiento nº 21 de Almenar (1913), el edificio Santomá en Gravador Esteve nº 14 de Rodríguez (1924), el edificio Gómez Rodríguez de la calle Jorge Juan nº 19 (1920) y el instituto Nacional de Previsión de Viedma de 1928. Destacar el edificio sito en la calle Pérez Pujol nº 5 (1911) de Demetrio Ribes (fig. 16).

Fig. nº 16. Vista fachada principal ed. Pérez Pujol, 5 (Valencia). A propio (2008).

Respecto de las calles de los alrededores de la plaza, también entorno de la estación, tuvieron proyecto de nuevas alineaciones en 1929, ensanchándose las mismas y con la creación de grandes chaflanes redondeados. También se construyeron edificios de mucha mayor altura. Vivimos durante los años treinta una enfebrecida actividad edificatoria en la zona, interrumpida por la guerra civil, que se había iniciado en torno a

los años veinte. Estos edificios, junto con los que estaban configurando el nuevo barrio de pescadores, desde 1910, nos dan la imagen actual de la plaza y de los alrededores pero, obsérvese que, ninguno de ellos es anterior al proyecto de Ribes y, por tanto, ninguna referencia estilística pudo extraer Ribes de los mismos, sino más bien al contrario.

2.6. OTRAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS RELEVANTES.

Para terminar este apartado, creo necesario exponer otras propuestas urbanísticas de este periodo no referidas al entorno que nos ocupa pero sí dignas de mención; son las realizadas en torno a la apertura del paseo de Valencia al Mar (amplia vía de 100 m. de ancho con jardín central) (fig. 17), planteada en 1868 por el ingeniero Casimiro Meseguer. En 1926 se modificó su diseño y, posteriormente, se fue rectificando hasta la configuración actual sobre la que se preveía construir una ciudad-jardín Howardiana. En 1906 el Ayuntamiento ya había comprado terrenos en el paseo para ofrecerlos al Ministerio de Educación. La construcción de las facultades es posterior a la construcción de la estación (1944-1949) por lo que su estudio se considera fuera del ámbito de la presente tesis.

Fig. nº 17. Paseo Valencia al mar (Valencia). Todocolección.

En 1917, el Ayuntamiento cedió los amplios solares del antiguo Palacio Real, ubicado en los actuales Viveros, para la instalación de la recién nacida Feria Muestrario.

También en estos años, nacen en la periferia las barriadas obreras, y se implantan los poblados marítimos y las viviendas de los caminos de la huerta. Destacar el intento de urbanización del Llano de Zaidía promovido por la Sociedad de Fomento, en torno a 1859, que no llegó a realizarse, y que suponía la primera propuesta planteada de trasvasar la expansión ciudadana al lado norte del Turia. Estos nuevos barrios responden no sólo a la perentoria necesidad de suelo urbano sino, también, a una incipiente regulación de usos que intenta el alejamiento del recinto amurallado de aquellas actividades susceptibles de producir peligros o molestias a la población.

2.7. EL ENTORNO DE LA ESTACIÓN. TRANSFORMACIÓN Y CAMBIO. 1852-1924.

2.7.1. Origen del emplazamiento de la estación de San Francisco. Necesidad de ampliación y elección de ubicación para la estación de Ribes.

Como ya analizo en el capítulo dedicado a las estaciones, uno de los principales problemas que suscitó la aparición del ferrocarril fue la ubicación de las estaciones terminales. Se deseaba ubicarlas en el centro de la ciudad por la ventaja que suponía el acceso inmediato de personas y mercancías al centro de la ciudad y el ahorro en transporte interior urbano. Los inconvenientes que presentaba esta opción eran el coste de los terrenos y expropiaciones y la brutal interrupción del tejido urbano. Concretando, el coste de los terrenos venía a ser la mitad de la inversión total que suponía la implantación de la estación en el centro de la ciudad.

A pesar de ello, la opción mayoritaria a mediados del XIX aconsejaba la construcción de las estaciones terminales en el centro de la ciudad, pese a existir el debate entre ubicar la estación en el centro o en la periferia; también se planteó (en el caso de ubicar la estación en el centro de la ciudad y dado el alto coste de los terrenos) construir una única estación (estación central) que compartiesen las diferentes compañías ferroviarias en vez de una estación por compañía. Valencia no fue una excepción y se emplazó la estación en la parte exterior del centro de la ciudad (huertos del convento de San Francisco, hoy día edificio de telefónica recayente a la actual plaza del Ayuntamiento); finalmente, tras la polémica que suscitó el traslado de la estación (centro ciudad-periferia), se decidió, no sin litigio como ya he señalado, su ubicación muy próxima a la antigua estación, en lo que se estaba configurando como nuevo centro cívico de la ciudad.

En el presente apartado, pretendo exponer de manera secuencial y con base a los planes o propuestas urbanísticas existentes para la ciudad, cómo se va modificando la zona de emplazamiento de la estación y la zona del futuro emplazamiento, así como cuándo y en qué condiciones urbanísticas se encontraba esta parte de la ciudad en el lapso de tiempo comprendido entre el desmantelamiento de la vieja estación y la inauguración de la nueva.

Ya he estudiado en el correspondiente capítulo de la presente tesis, que pocos espacios existían intramuros susceptibles, con poca intervención urbanística, de albergar el programa de una estación aunque, desde inicio insuficiente como ya se sabía. El convento de San Francisco tras la desamortización, concretamente sus huertos, era el más idóneo. A ello hay que unir el que las previsiones del ferrocarril a Játiva suponían el acceso a la ciudad desde el sur. Por otro lado, se habían abierto dos ejes importantes en la urbe: el camino de Ruzafa y el camino nuevo del Grao, que garantizaban el acceso a la estación, con lo cual no es de extrañar que, a pesar de que se sabía que el solar era pequeño desde origen, la estación se emplazase allí. En principio el edificio de la estación quedaba constreñido y sin fachada urbana. Hubo de crearse un patio de acceso para enfatizar el acceso y era la verja de cierre la que hacía de fachada urbana. En 1889, es decir más de treinta años después de la construcción de la estación, se derribó el convento, emplazándose en su solar el nuevo parque de Emilio Castelar abriendo por fin una fachada urbana a la antigua estación. Respecto de atravesar la muralla indicar que, contra todo pronóstico, no hubo resistencia por parte de los militares para la abertura del hueco necesario en la muralla para el paso de los trenes (figs. 18 y 19).

El solar que ubicó a la antecesora de la Estación de Ribes era sensiblemente alargado y sus límites eran irregulares debido a las parcelaciones precedentes. Lindaba al norte con el que fuera convento de San Francisco; por el sur con la muralla; por el este con la calle Sagrario de San Francisco (prolongada en la nueva calle Ruzafa) y por el oeste con los conventos de San Pablo y de la Presentación. Dicho solar quedaba prácticamente encerrado entre las construcciones mencionadas, y el único acceso

posible de apenas cuarenta y cinco metros, se producía por el este, por la calle Sagrario de San Francisco. (actual calle Ribera).

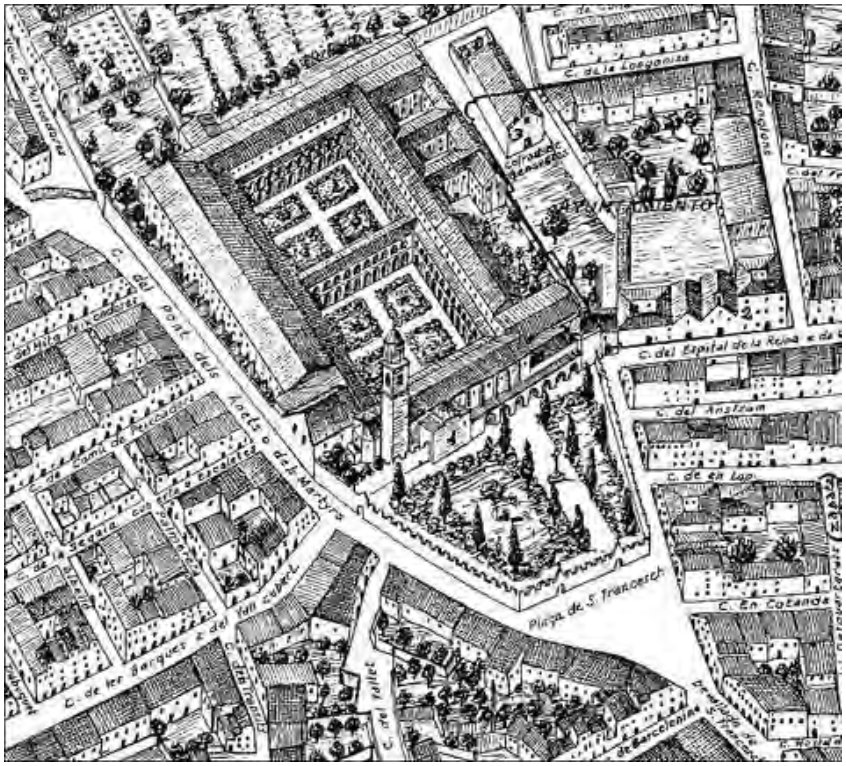


Fig. nº 18.- Plaza y Convento de San Francisco. Plano del Padre Tosca (AHM).

Fig. nº 19.- Actual plaza del Ayuntamiento. Vista antigua. (ARV).

Con el objeto de ampliar el acceso, se retranqueó el edificio de la primitiva estación creando un patio que se cerraba con una verja semicircular (fig. 20). Esta estación entró en servicio en 1852 y en 1891, debido a la anexión de nuevas líneas y al consiguiente incremento de usuarios y tráfico, la situación de estrechez era insostenible a pesar de que, años antes cuando todavía existían las murallas, ya se habían construido extramuros una serie de edificios de servicio (fig. 21). Este fue el año en el que la estación pasó a ser de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte.

Fig. nº 20.- Verja de entrada antigua Estación del Norte. Archivo Las Provincias.

Fig. nº 21.- Edificios de servicio. Estación de Valencia. Archivo Las Provincias.

La manera de resolver la situación fue incrementar el número de instalaciones ferroviarias en los solares contiguos a la plaza de toros, con lo que se configuró un núcleo rodeado de altos muros, de carácter marcadamente ferroviario, que rompía, por lo menos hasta la fecha, la continuidad del ensanche y de la ciudad. Pero el edificio principal de la estación también se quedaba pequeño. La adquisición del vecino solar ocupado por la fábrica de cerámicas Fos en 1881 propició la construcción de un nuevo pabellón, proyectado por el ingeniero Leandro Alloza, que permitió salvar la situación hasta la construcción de la nueva estación.

El ensanche redactado por Calvo, Ferreres y Arnau aprobado definitivamente en 1887 (tampoco llevado a cabo, y prácticamente idéntico al definitivo de Mora y Pichó) supuso la solución al traslado de la estación, debido a que los pleitos existentes entre el Ayuntamiento (que argumentaba que las instalaciones de la estación entorpecían la expansión de la cuadrícula proyectada obstruyendo el trazado de importantes calles) y la compañía, se resolvieron a favor de esta última.

Pero el traslado de la estación urgía por dos motivos, aparte de las estrecheces comentadas: el primero de ellos, para salvar el paso a nivel con la calle Játiva que generaba numerosos problemas de tráfico y el segundo debido a que, dado que ya se había consolidado el centro de la ciudad en la plaza de San Francisco, una vez demolido el convento del mismo nombre (y por tanto abriendo una privilegiada fachada a la plaza del edificio de la estación) los solares ocupados por ésta resultaban suculentos para los especuladores.

La primera propuesta de traslado de la estación vino de la mano del ingeniero de la compañía Vicente Sala en 1898 la cual resolvía las cuestiones en litigio: por un lado, proponía ubicar la estación en el límite exterior del primer ensanche, en el cruce de las dos grandes vías que el mismo proponía (Gran Vía Ramón y Cajal y Gran Vía Germanías), permitiendo así la continuidad de la trama urbana propuesta. Por otro lado, contaba con un solar de generosa dimensión que solucionaba el problema de las estrecheces (fig. 22).

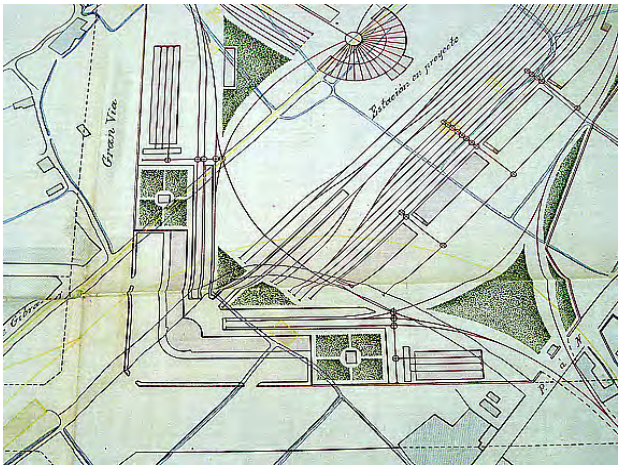


Fig. nº 22.- Propuesta traslado estación de Valencia. Vicente Sala. (FFE-2007).

Sin embargo, como la opción propuesta suponía el "alejamiento" del centro de la ciudad, la opción fue rechazada (fig. 23). Denota, a mi juicio, una cortedad de miras hacía la expansión de la ciudad evidente; ya que el emplazamiento elegido hoy queda prácticamente en el centro de la ciudad. Imagínese qué centro de ciudad tan diferente tendríamos ahora de haberse llevado a cabo esta propuesta. Como ya analizo en el correspondiente capítulo de la presente tesis; arquitectónicamente, la solución propuesta, carece de interés por lo que en ese aspecto sí hemos salido ganando.

Fig. nº 23.- Propuesta ubicación: E. de Valencia. V. Sala (FFE-2007)

Así, para salvar el paso a nivel de la calle Játiva y con la condición de no alejarse del centro, en 1904 el ingeniero Javier Sanz propuso el emplazamiento de la misma en los solares, ya de la compañía, donde se ubicaban la mayoría de las instalaciones ferroviarias. Esta solución fue definitivamente aprobada por Real Orden el 15 de mayo de 1905. Sí se respetó en cambio la decisión de alejar del centro el grueso de los servicios de la estación.

Una vez aceptado definitivamente el emplazamiento, se procedió a la redacción del proyecto del conjunto ferroviario. La primera propuesta del mismo, redactada por Demetrio Ribes y por Javier Sanz es de 1906. Finalmente, el proyecto definitivo en lo que respecta a la gran cubierta metálica se debe a la propuesta del ingeniero E. Grasset, pero de ambos proyectos ya se trata en el correspondiente capítulo de la presente tesis.

En lo que atañe al actual capítulo, destacar la providencial intervención del Ayuntamiento de Valencia cuando en septiembre de 1907 revisó el proyecto de reforma interior de la ciudad y, con el fin de dar una solución adecuada al entorno próximo de la estación, propuso un ligero desplazamiento del edificio hacia la derecha, de manera que se lograsen dos objetivos: por un lado, crear una nueva calle entre la plaza de toros y las instalaciones ferroviarias (actual calle Alicante) y por otro, alinear el centro del cuerpo principal con una de las torres del edificio del ayuntamiento. Este cambio, como ya analizo en el correspondiente capítulo, resultó muy benéfico para el edificio de la estación, ya que, de lo contrario, quedaba compositivamente poco satisfactorio. La compañía procedió de inmediato a redactar el correspondiente "Proyecto de Modificación en la planta del edificio de viajeros", redactado por Grasset y Ribes y presentado el 30 de diciembre de 1907. Con base a éste, se procedió al replanteo de la estación que hoy conocemos. La primera piedra de la Estación de Ribes se colocó el 2 de agosto de 1908 (fig. 24).

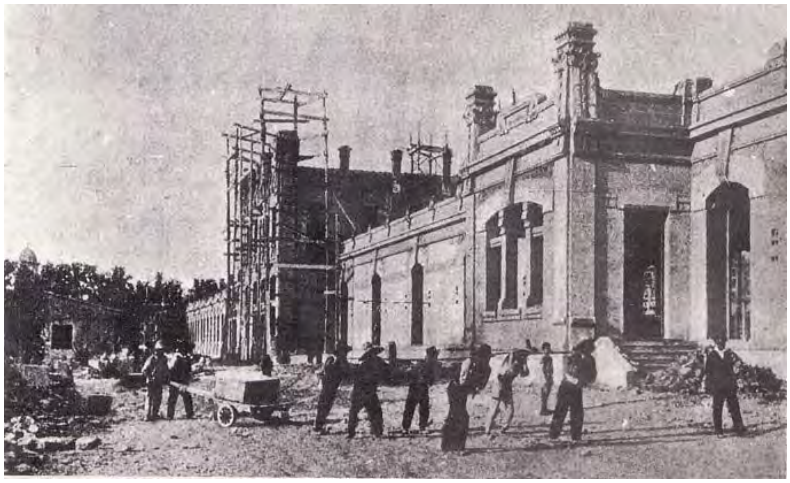


Fig. nº 24.- Vista de la Estación del Norte en construcción. Archivo Las Provincias.

Destacar que la decisión de la construcción de una nueva estación fue posible debido al gran auge que experimentó la Compañía Norte en el lapso de tiempo comprendido entre 1900 y 1918.

El derribo de la estación supuso la nueva configuración de la actual plaza del Ayuntamiento. La ordenación de los terrenos situados al oeste que ocupaba la antigua estación (como resultado de la colaboración entre la Compañía y el Ayuntamiento y en contra de los intereses especulativos) dio origen a la actual avenida Marqués de Sotelo (entonces avda. de Amalio Gimeno) la cual une la nueva estación con la actual plaza del Ayuntamiento.

2.7.2. El entorno de la estación.

La primera figura que incluyo (fig. nº 25) pretendo que muestre la zona de implantación de la primitiva estación de la ciudad mucho antes de la construcción de ésta. En ella se muestra el Convento de San Francisco y sus huertos (lugar donde se levantará la futura estación). Obsérvese que no existe la actual calle de Marqués de Sotelo y que el paso de las murallas se denominaba P. de Ruzafa y conectaba la zona extramuros –donde sólo existían huertos y algunas edificaciones dispersas - a través de la calle Ruzafa hasta llegar a la entonces denominada plaza de San Francisco.

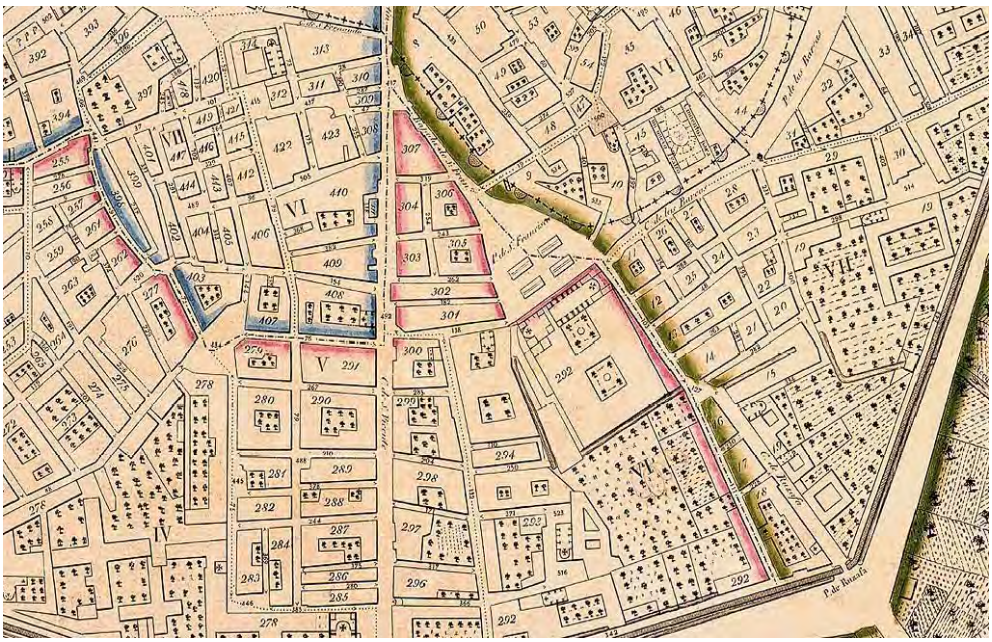


Fig. nº 25. Detalle de la zona de futura implantación de la primera estación de ferrocarril. (Plano geométrico de la ciudad de Valencia llamada del Cid). Dedicado a la Real Sociedad Económica de la misma por D. Francisco Ferrer. Año 1831 ***(1828).***

*Fig. nº 26. Detalle de la zona donde se ubica la estación de ferrocarril. Detalle de la zona de futura ubicación de la misma. (Plano topográfico de la Valencia del Cid. Vicente Montero de Espinosa (**1852**)).*
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faximil Edicions Digitals.

En este plano (fig. nº 26) ya se observa la antigua estación construida en los solares que ocupaban los huertos del convento de San Francisco. Destacar lo analizado respecto de lo constreñido de la ubicación y de lo encerrado que se encontraba el edificio principal, ya que todavía no se había demolido el convento de San Francisco.

El acceso se producía desde el este atravesando el patio creado al efecto. Obsérvese que se cierra el mismo mediante una verja semicircular de manera que se enfatice y esponje la zona de acceso.

Subrayar también que todavía existían las murallas y se puede observar la abertura efectuada en la misma para el paso de las vías.

Respecto del futuro emplazamiento de la estación, únicamente existe la plaza de toros. (Sebastián Monleón. 1850-1860). Lo demás eran huertos y edificaciones dispersas. Se propone, en color rosa, una posible ordenación extramuros para el necesitado ensanche que unos años después retomarán los arquitectos Monleón, Sancho y Calvo en su propuesta. Resaltar que en el futuro emplazamiento de la estación, el autor propone la continuación de la trama urbana.

*Fig. nº 27. Detalle de la zona donde se ubica la estación de ferrocarril. Detalle de la zona de futura ubicación de la misma. (Propuesta de ensanche de los arquitectos Monleón, Sancho y Calvo (**1858**)).*
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faxímil Edicions Digitals.

Obsérvese que esta propuesta (fig. nº 27), en el entorno de la estación, es prácticamente idéntica a la de Vicente Montero de Espinosa realizada seis años antes. Ni siquiera se ha construido ningún edificio auxiliar en el complejo de la estación ni tampoco se han derribado el convento de San

Francisco y la muralla. Reseñar que desde 1855, existía la idea de edificar una nueva sede para el ayuntamiento ubicado hasta entonces en los actuales jardines del palacio de la Generalitat.

De igual modo que en el plano anterior, para la zona de ubicación de la futura estación se propone la continuidad de la trama urbana. Destacar las dificultades que debía suponer el importante paso a nivel existente para el desenvolvimiento del tráfico en este punto de la ronda que bordea la muralla.

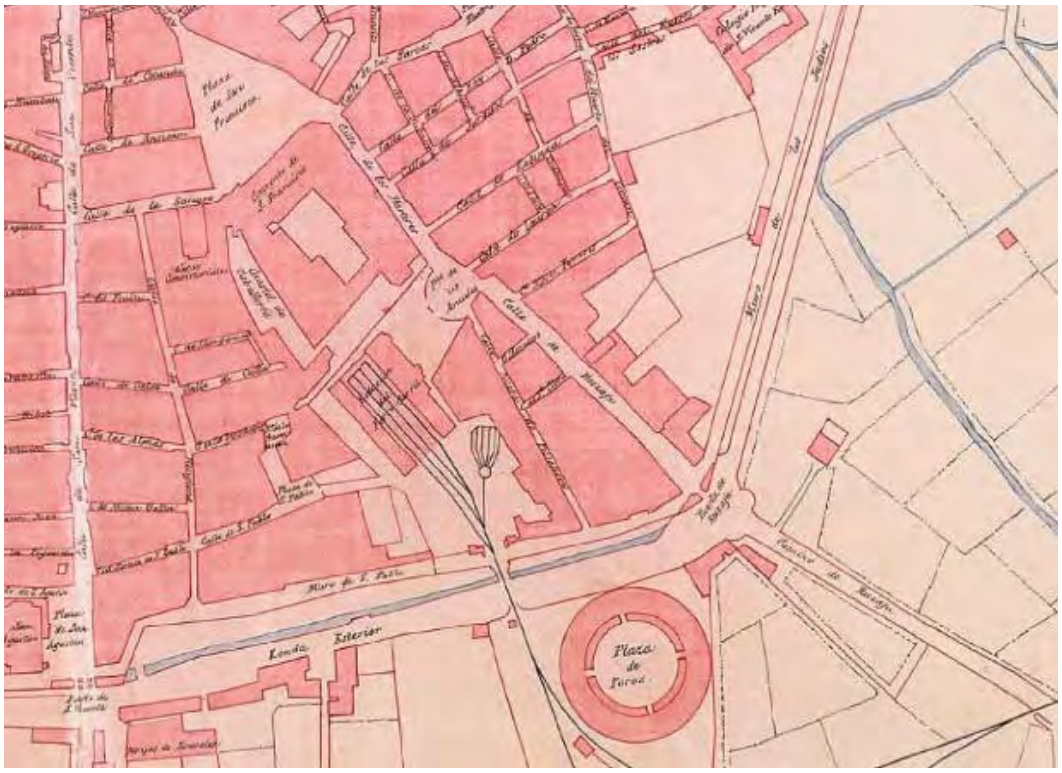


*Fig. nº 28. Detalle de la zona donde se ubica la estación de ferrocarril. Detalle de la zona de futura ubicación de la misma. (Plano de Valencia. Cuerpo de ingenieros del Ejército (**1869**)).*
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faximil Edicions Digitals.

Este plano (fig. nº 28) es más esquemático que los anteriores y, a pesar de que han transcurrido diecisiete años desde la puesta en servicio de la estación de San Francisco, todavía no se observa ningún cambio relevante.

En esta fecha ya se había comenzado con la demolición de las murallas pero todavía aparecen dibujadas y con la apertura creada para el paso de las vías. Tampoco se ha demolido aún el convento de San Francisco.

Analizar por último que este plano (fig. nº 28) no contempla la propuesta de ensanche redactada once años antes y, así, refleja los huertos, las acequias, las edificaciones dispersas, el camino de Ruzafa - creado años antes - y que garantiza el acceso a la estación desde esa parte y, por último, la plaza de toros como entorno de lo que será el futuro emplazamiento de la Estación de Ribes.

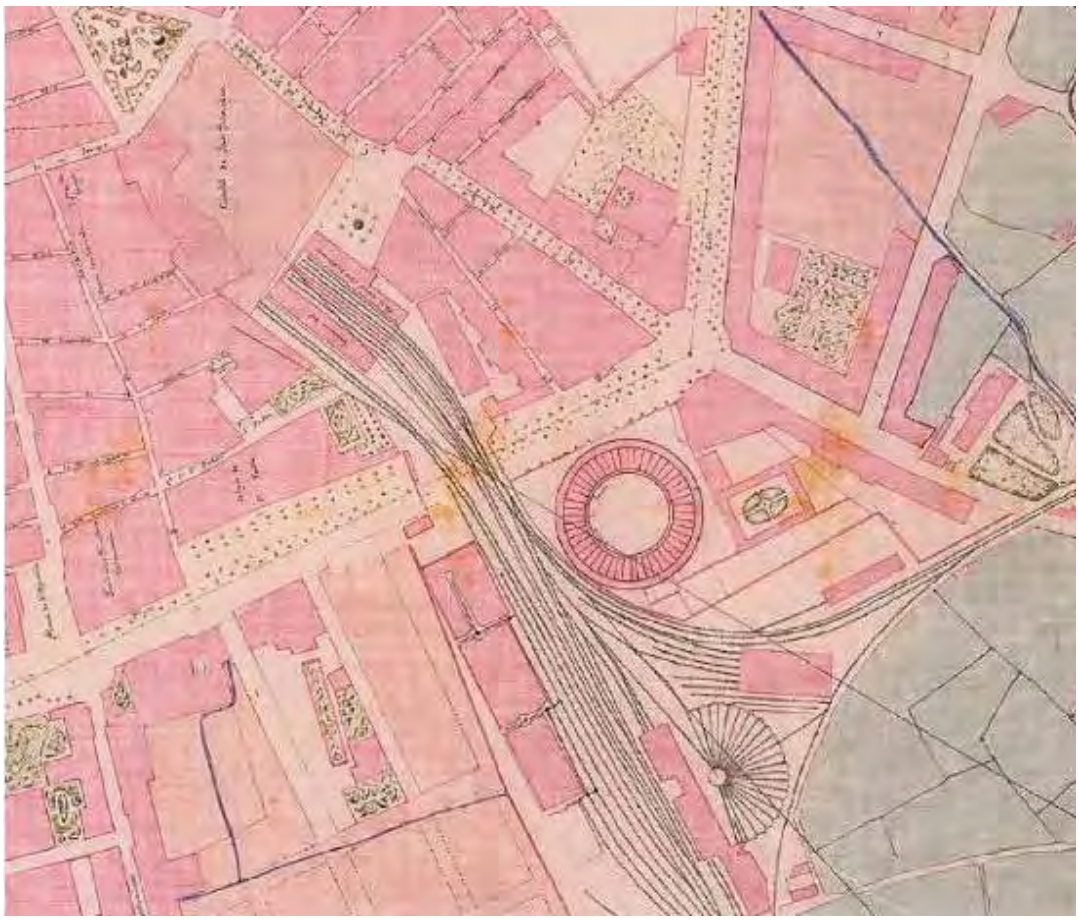


*Fig. nº 29. Detalle de la zona donde se ubica la estación de ferrocarril. Detalle de la zona de futura ubicación de la misma. (Plano topográfico de la ciudad de Valencia. Francisco Ponce de León et alt. (**1883**)).*
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faximil Edicions Digitals.

Transcurridos catorce años desde el anterior plano, obsérvese en la figura expuesta (fig. nº 29) el importante crecimiento que han experimentado las instalaciones de la estación; de lo que se deduce el incremento de tráfico y por tanto, de uso del ferrocarril. No sólo el haz de vías (que ha crecido significativamente) sino el importante número de construcciones para uso de las instalaciones ferroviarias que se ha llevado a cabo ocupando los terrenos donde se emplazará la Estación de Ribes, evidencian este hecho. Todo ese complejo se encontraba rodeado de altos y opacos muros de ladrillo que constituían una importante barrera física y psicológica para la ciudad, la cual ya había demolido las murallas y se estaba expandiendo en el anterior espacio extramuros.

Respecto del edificio principal de la estación todavía no se ha producido ningún cambio significativo dado que continúa en pie el convento de San Francisco. Únicamente resaltar que se ha significado un poco el acceso mediante la construcción de una fuente, o similar, rodeada de ajardinamiento.

Por último destacar que el incremento del haz de vías agrava, todavía más, el tráfico por la ronda exterior teniendo en cuenta además que al hacerse efectiva la expansión de la ciudad también se había incrementado, de manera notable, el tráfico rodado.

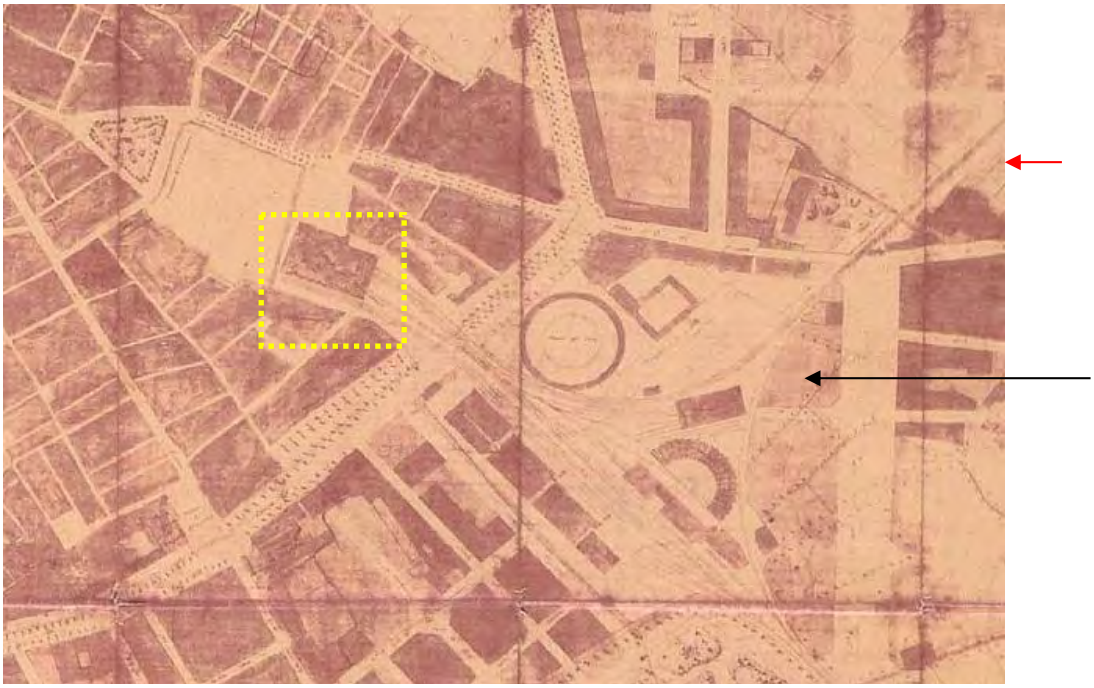


*Fig. nº 30. Detalle de la zona donde se ubica la estación de ferrocarril. Detalle de la zona de futura ubicación de la misma. (Plano general de Valencia y proyecto de ensanche. (**1884**). Calvo, Ferreres y Arnau).*
(Flecha roja: actual avenida del Antiguo Reino.
Recuadro amarillo: antigua estación de San Francisco.
Flecha negra: emplazamiento de inst. ferroviarias.)
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929).
Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faxímil Edicions Digitals.

Respecto de la zona que constituye el entorno próximo de la estación, en análisis de este plano (fig. nº 30) me permite exponer las siguientes cuestiones:

Obsérvese que ya se habían trasladado las instalaciones de uso interno de la estación a los solares ubicados pasando la actual calle Játiva y donde, años más tarde, se implantará la nueva estación. Destacar también lo constreñido del espacio que ocupaba el edificio principal ya que el convento de San Francisco todavía no había sido demolido. Dicho edificio se encontraba totalmente encerrado excepto una pequeña parte al este por donde se producía el acceso. Destacar que la zona por donde transcurría la muralla se proponía completamente arbolada y resaltar, asimismo, la contradicción existente en la calle Játiva donde el boulevard arbolado queda interrumpido por el cruce de las vías. No es de extrañar, dada la cantidad de vías que la cruzan, que se produjeran graves problemas en el mismo y que se pensase en su eliminación.

Imagino ese entorno bastante insalubre: los humos de las locomotoras, la suciedad que desprenden, el ruido, los altos y opacos muros que cerraban el recinto. No es de extrañar que constituyese una barrera psicológica además de física.

Obsérvese también la propuesta de una gran avenida con las vías transcurriendo por el centro de la misma. Es la actual avenida de Antiguo Reino y por su eje transcurrían las vías de conexión con la estación del Grao. Se trata, en definitiva, de la materialización de la conexión del centro de la ciudad con su puerto.

*Fig. nº 31. Detalle de la zona donde se ubica la estación de ferrocarril. Detalle de la zona de futura ubicación de la misma. (Plano geométrico de la ciudad. (**1892**). Anónimo).*
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faxímil Edicions Digitals.

Este plano (fig. nº 31) es muy significativo ya que expone la ubicación definitiva de la estación incluso con la creación de la actual calle Alicante entre la estación y la plaza de toros, a pesar de que todavía no se había realizado la propuesta de Vicente Sala, "alejada" del centro. Destaca también el hecho de que ya se ha demolido el convento de San Francisco y en su lugar se propone un parque que conecta directamente con la plaza de San Francisco. En estas fechas, este lugar toma el nombre de plaza de Emilio Castelar.

Destacar que, en estos años todavía la antigua estación estaba en funcionamiento y en el plano que nos ocupa, se grafía la misma mediante línea naranja. A partir de haber demolido el convento, la estación gana por fin una fachada urbana y motivo de ello será la construcción de un edificio en el testero que responderá a esta cuestión.

También este plano (fig. nº 31) refleja la construcción del actual ayuntamiento que viene a confirmar el traslado definitivo del núcleo cívico de la ciudad. También propone el plano, dando por hecho que se va realizar el traslado de la estación, la creación de dos manzanas y la de la actual avenida Calvo Sotelo cuyo eje coincide, y así se grafía en este plano mediante una fina línea oscura, con el eje de la fachada principal de la futura estación. Obsérvese que al trasladar la estación al otro lado de la actual calle Játiva, se soluciona el conflictivo paso a nivel y en este plano ya no se grafía el mismo.

Considero, tras el análisis efectuado en el entorno inmediato de la estación, que existe un error de fecha en este plano ya que grafía el emplazamiento definitivo de la Estación de Ribes incluso después del modificado realizado para crear la actual calle Alicante que data de 1907.

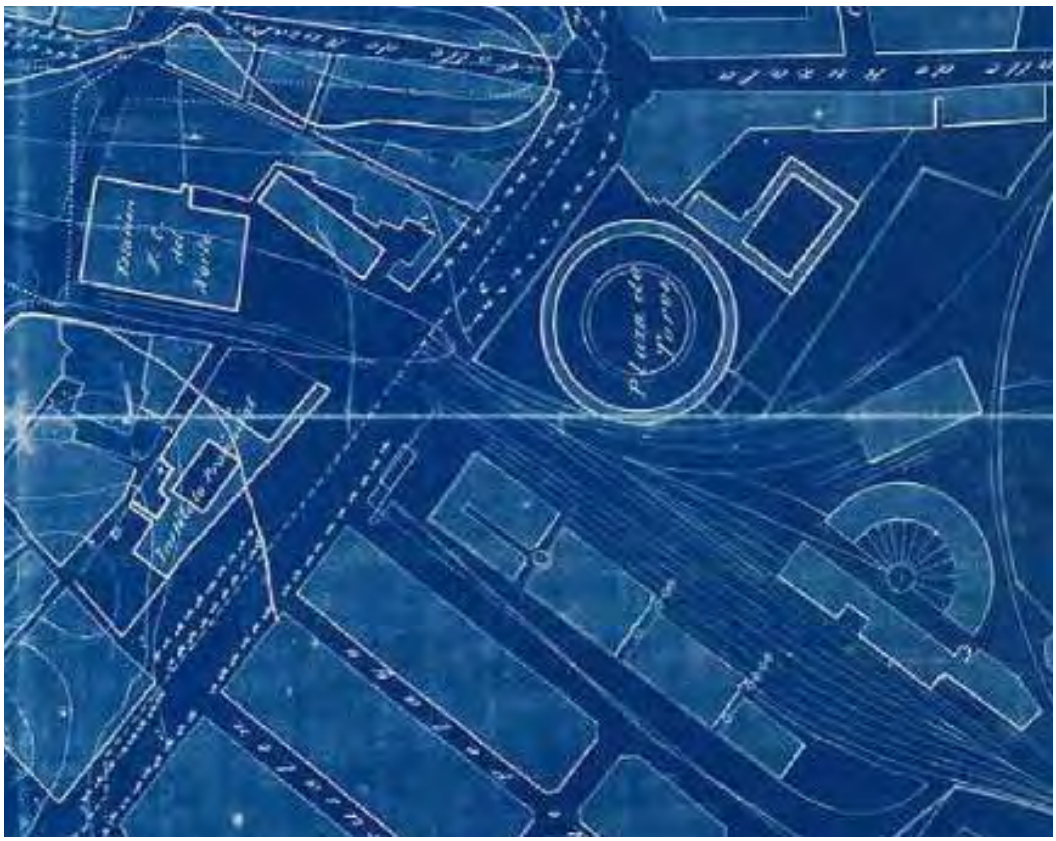


Fig. nº 32. Detalle de la zona donde se ubica la estación de ferrocarril. Detalle de la zona de futura ubicación de la misma. (Plano general de Valencia y sus ensanches. (1894). Anónimo).
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faxímil Edicions Digitals.

Este plano (fig. nº 32), a diferencia del anterior, sí que sigue la secuencia cronológica respecto de los cambios que va sufriendo el entorno de la estación.

En este año, la estación ya pertenecía a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, como bien se indica en el plano, pero se puede observar que, respecto de las instalaciones ferroviarias, no ha habido ningún cambio desde el plano de 1883.

Lo más significativo es que se ha demolido el convento-cuartel de San Francisco y que están pendientes de urbanizar los terrenos resultantes. Tampoco se ha procedido a la construcción del nuevo ayuntamiento.

El hecho de demoler el convento propicia la creación de una calle trasera al acceso a la estación.

Aunque se intuye mediante finas líneas una posible ordenación del lugar, todavía está todo pendiente de ejecutarse.

Fig. nº 33. Detalle de la zona donde se ubica la estación de ferrocarril. Señalización de los terrenos adquiridos por Norte para expansión del complejo ferroviario. (Plano s/t. (1899). José Manuel Cortina).
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faxímil Edicions Digitals.

Este plano (fig. nº 33) lo estudio porque, aunque no está muy definido ni plantea ningún cambio al respecto de las instalaciones ferroviarias, resulta ilustrativo a mi juicio por el hecho de que exhibe una colmatación total del primer ensanche de la ciudad.

También permite establecer una comparativa entre la superficie ocupada por la estación de San Francisco y la superficie, adquirida por la Compañía Norte, para la expansión de las instalaciones ferroviarias. De manera aproximada se puede decir que ésta es del orden de seis veces mayor que la primera; lo cual permite deducir el incremento y auge que experimentaba el tráfico ferroviario en este periodo. Sin embargo, resaltar que la propuesta de Vicente Sala, redactada sólo cinco años más tarde a la fecha de este plano, propone una superficie unas cinco veces mayor todavía a ésta última lo cual demuestra no sólo el crecimiento del ferrocarril descrito sino las previsiones para un futuro próximo.

Fig. nº 34. Detalle de la zona donde se ubica la estación y del emplazamiento donde se proyecta la Estación de Ribes. (Proyecto del Ensanche de Valencia y ampliación del actual. (1907). Francisco Mora Berenguer).
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faxímil Edicions Digitals.

Este plano (fig. nº 34) es relevante porque evidencia numerosos cambios. Obsérvese en el detalle de la zona de emplazamiento de la estación que ya se ha derribado el Barrio de Pescadores y ya aparecen configuradas las nuevas manzanas que van a ocupar emblemáticos edificios de la ciudad así como edificios residenciales para gentes acomodadas, también se observa el ayuntamiento en su actual ubicación (figs. 35 y 36).

Este año es el del comienzo de la construcción de la Estación de Ribes y parece intuirse en el plano (fig. nº 34) algún atisbo de su construcción.

Fig. nº 35 y 36. Imágenes antiguas actual plaza del Ayto. de Valencia. A. Las Provincias.

Destacar además que se ha definido ya como calle y, de hecho ya no se dibujan las vías que antes existían, la que posteriormente se denominará de Marqués de Sotelo aunque todavía sin las características de gran avenida que tendrá en un futuro próximo comunicando la plaza de San Francisco con la estación y enfatizando ésta como fondo de perspectiva (fig. 37).

Acerca de ello, me gustaría incluir las palabras del ingeniero Ildefonso Cerdá que dicen así:

"En este particular no debe perderse de vista que las estaciones de los caminos de hierro formen de hoy o más centros fecundos de acción y de vida, que influyen e influirán cada día más en la manera de ser de los pueblos y en su desarrollo y acrecentamiento. En las presentes circunstancias sería una falta grave e imperdonable establecer los rumbos de las calles sin darles como condición esencial una dirección conducente a enlazarlas cómodamente con la estación o estaciones de los caminos de hierro que hubiese en la localidad".

I. Cerdá. (1863).

Fig. nº 37. Avda. Marqués de Sotelo en 1944 (E.del Norte al fondo). J. Furió.

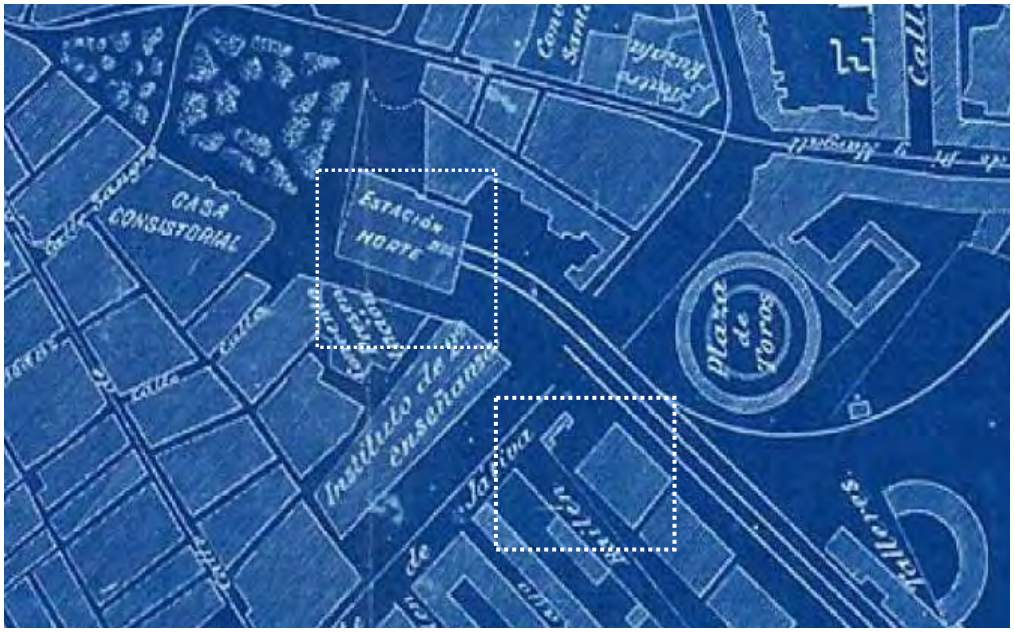


*Fig. nº 38. Detalle de la zona donde se ubica la estación. Obsérvese que ya aparece dibujado el edificio de viajeros de Ribes mientras todavía funcionaba la antigua estación. (Proyecto del Ensanche de Valencia y ampliación del actual. Plano general de las alineaciones del nuevo Ensanche de Valencia. (**1907**). Francisco Mora Berenguer).*
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faximil Edicions Digitals.

Este plano (fig. nº 38) es muy similar al expuesto anteriormente. Destacaría únicamente el hecho de que ya se ha demolido el edificio de instalaciones de la estación ubicado junto al edificio principal, así como el homólogo situado junto a la plaza de toros lo que evidencia el comienzo de las obras de traslado de la estación. El lugar donde se emplazaban los mismos, lo indico mediante línea a trazos.

Obsérvese que tanto en el anterior plano (fig. nº 34), como en este (fig. nº 38), a pesar de haber dado comienzo a las obras de traslado de la estación, todavía existe el conflictivo paso a nivel de la calle Játiva; dado que en ningún momento se interrumpió el servicio ferroviario. La desaparición del mismo se producirá una vez entre en servicio la nueva Estación de Ribes.

Nótese que en este plano, como en el anterior, todavía no se intuye la creación de la actual calle Alicante entre la estación y la plaza de toros, y que sin embargo ésta junto con la planta de la Estación de Ribes sí que aparece en el plano fechado en 1892 cosa que, a mi juicio, como ya he reseñado, constituye un error de fecha.

*Fig. nº 39. Detalle de la zona donde se ubica la estación. Obsérvese que ya aparece la nueva estación completamente dibujada en su emplazamiento actual. (Reforma Interior de Valencia. (**1910**). Federico Aymamí Faura).*
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faximil Edicions Digitals.

El plano de 1910 (fig. nº 39), refleja un entorno muy similar al actual aunque todavía no está materializado completamente.

Destacar que ya se ha procedido a dibujar la definitiva estación en forma de "U" y desplazada hacia la derecha de manera que se genere el espacio necesario para crear la actual calle Alicante. Sin embargo, no dibuja la planta de la gran cubierta metálica que cubre el espacio de los andenes materializando la primera propuesta, mucho más modesta, a base de marquesinas. Significativo es, sin embargo, la propuesta de ordenación en la parte posterior a la plaza de toros que es la que actualmente conocemos y que da a entender que ya estaba próxima la demolición de los sendos edificios existentes, de instalaciones, de la estación y la desviación del trazado viario en la zona.

Por otro lado, a pesar de que todavía continuaba en funcionamiento la antigua estación y que por tanto no se había suprimido el paso a nivel de la calle Játiva, en el plano de referencia (fig. nº 23) no se dibuja el mismo, representando lo que significará en un futuro próximo. Sin embargo, ya se presenta una ordenación para la creación de la actual avenida Marqués de Sotelo de eje coincidente con el eje de la fachada principal del edificio de viajeros.

Para acabar, me parece interesante incluir el plano del Ensanche de Valencia de Francisco Mora, de 1924, (fig. nº 40) para analizar cómo había quedado el entorno de la nueva estación cuando ésta ya se encontraba completamente finalizada e inaugurada.

Ahora sí podemos observar que, finalmente, ya estaba demolido el paso a nivel de la calle Játiva así como la antigua estación cuyos solares están pendientes de ordenar. Todavía se dibuja la verja metálica semicircular que limitaba el patio de acceso de la estación.

Fig. nº 40. Detalle de la zona donde se ubica la estación. Obsérvese que ya no queda nada de la antigua estación. (Plano del Ensanche de Valencia. (1924). Francisco Mora Berenguer).
Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen 1 (1608-1929). Autores: Amando LLopis, Luis Perdigón y Francisco Taberner. Faximil Edicions Digitals.

Se dibuja en el presente plano (fig. nº 40), el paso de la línea de tranvías por la calle Játiva, frente a la estación, y la actual calle Alicante junto a la plaza de Toros que ya aparece claramente definida. Sin embargo, la actual calle Marques de Sotelo, pieza clave para significar el edificio de la estación, todavía está sin configurar.

Se observa por último el importante número de edificaciones construidas en la zona del primer ensanche y el boulevard arbolado de la gran vía de Germanías (actual gran vía Marqués del Turia) cuyo fondo de perspectiva es el alto muro que cierra el complejo de la estación evidenciando una vez más el importante obstáculo que supone, para la trama urbana, la implantación de una estación de ferrocarril en el centro de la ciudad.

2.7.3. Incidencia de la estación en la trama urbana.

Está claro que la implantación del ferrocarril supone un importante factor de desarrollo y crecimiento de una ciudad. Supone tanto un desarrollo industrial y de comercio, como un desarrollo cultural, además de engendrar espacios nuevos en la misma. En Valencia, además, debido a su privilegiado emplazamiento, sirvió de catalizador para el desarrollo del nuevo centro cívico de la ciudad.

Pero, por otro lado, supone un gran impacto en la trama urbana y un condicionante importante debido por un lado a la gran superficie que necesita y, por otro, al paso de las vías. Así, la estación de ferrocarril además de verse sometida a su propio proceso

evolutivo y a una demanda de crecimiento característica de todo edificio industrial, supone uno de los aspectos de planificación urbana más importante del siglo XIX.

Relativo a la planificación urbana, citar lo siguiente:

"Todos los errores que podrían deslizarse en materia de diseño urbano fueron cometidos por los nuevos ingenieros de ferrocarriles, para quienes el movimiento de los trenes era más importante que los objetivos humanos a los que estaba dirigido ese movimiento".

Lewis Mumford. La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas.

Cap. XV p. 11.

También es muy importante tener en cuenta que existía una total falta de reglamentación que regulara cómo debía introducirse el ferrocarril en la ciudad y ello propició que, en el caso de Valencia, a pesar del litigio ocasionado entre el ayuntamiento y la compañía, respecto del traslado de la estación, ésta acabara implantándose en los solares propiedad de la compañía, sin tener peso ninguno las argumentaciones al respecto de la incidencia en la trama urbana expuestas por el consistorio.

A mi juicio, en este sentido, considero que no han primado nunca los intereses urbanísticos a la hora de configurar la ciudad; y el entorno de la estación no supone una excepción. Me cuesta imaginar que se hubiese pensado desde origen en ubicar la estación de ferrocarril fuera del recinto amurallado (siendo el promotor de la misma el ilustre Marqués de Campo) máxime cuando la realidad fue que incluso a sabiendas que el emplazamiento elegido quedaba pequeño desde origen, se construyó la estación. Bien es cierto que, en estos años, todavía no se concebían las posibilidades del necesitado ensanche de la ciudad aunque ésta ya se encontrara colapsada.

Otra cosa que evidencia en mi opinión la falta de interés por el planeamiento urbanístico, respecto de la estación, y sin mencionar el resultado urbanístico de la operación desamortizadora (que habla por sí mismo) es el hecho de que a pesar de que el entorno de la misma vivía con una barrera infranqueable materializada en unos altos muros ciegos, no se aceptó el traslado propuesto por Vicente Sala; argumentando únicamente razones de distancia al centro pero nunca de tipo urbanístico.

La única intervención afortunada fue la decisión de crear la actual calle Alicante por el hecho de que sirvió para mejorar la composición de la fachada principal del edificio de viajeros con la gran cubierta metálica al fondo y a colocar el edificio como final de perspectiva de la actual avenida Marqués de Sotelo (fig. 41).

Fig. nº 41.- Avda. M. de Sotelo con la estación al fondo (1958). J. Furió.

2.7.4. Los planos de la compañía. Evolución y propuesta de traslado de la estación

Quisiera introducir también en este capítulo los planos de la compañía ya que complementan muy bien los anteriormente analizados al incluir detalles propios de la misma, de gran interés; puesto que, entre otras cosas, muestran exactamente la superficie de las parcelas que disponían así como los terrenos resultantes de otros propietarios que, para el primer traslado de las instalaciones ferroviarias, excepto del edificio de viajeros, adquirieron. Así, la secuencia que propongo es la siguiente:

*Fig. nº 42.- Plano de las instalaciones ferroviarias en **1898** cuando se produjo la propuesta de traslado de Vicente Sala.*
Fuente: Fundación de los ferrocarriles españoles (FFE). Archivo histórico ferroviario (AHF). (A. propio. 2007-2008).

En esta primera figura (fig. 42) todo lo que aparece en línea amarilla es la superficie que ocupaban las instalaciones ferroviarias en torno al año 1898. Obsérvese la importante expansión que han experimentado las instalaciones ferroviarias desde la inauguración de la estación de San Francisco. Todo ese recinto estaba cerrado mediante altos y opacos muros de ladrillo lo cual permite imaginar la ruptura tan drástica que dichas instalaciones producen en la ciudad. Destacar también cómo rompe la trama del primer ensanche y el importante punto negro que supone el paso a nivel de la calle Játiva. Indicar que todavía en estos años no existía la actual calle Alicante y los altos muros del recinto ferroviario lindaban con la plaza de toros.

En el siguiente plano (fig. 43) se visualiza más claramente el área ocupada por la estación:

*Fig. nº 43.- Plano de las instalaciones ferroviarias cuando se produjo la propuesta de traslado de Vicente Sala. (**1904**). Fuente: FFE - AHF. (Archivo propio. 2007-2008)*

En la siguiente figura (fig. 44), en color salmón se indica la superficie a intervenir, propuesta por Vicente Sala, para el traslado de la estación. Nótese que el área prevista viene a ser unas cuatro veces mayor que la ocupada por la estación en funcionamiento indicada mediante color amarillo. Ello demuestra el incremento notable en el uso del ferrocarril y las expectativas de la compañía cuando estaba iniciando su periodo de mayor auge.

Destacar que este traslado hubiese permitido liberar los terrenos del primer ensanche con lo que la continuidad de la trama urbana hubiera quedado libre de obstáculos.

Fig. nº 44.- Plano de emplazamiento para el traslado de la estación. (1904). Fuente: FFE - AHF. (Archivo propio. 2007-2008)

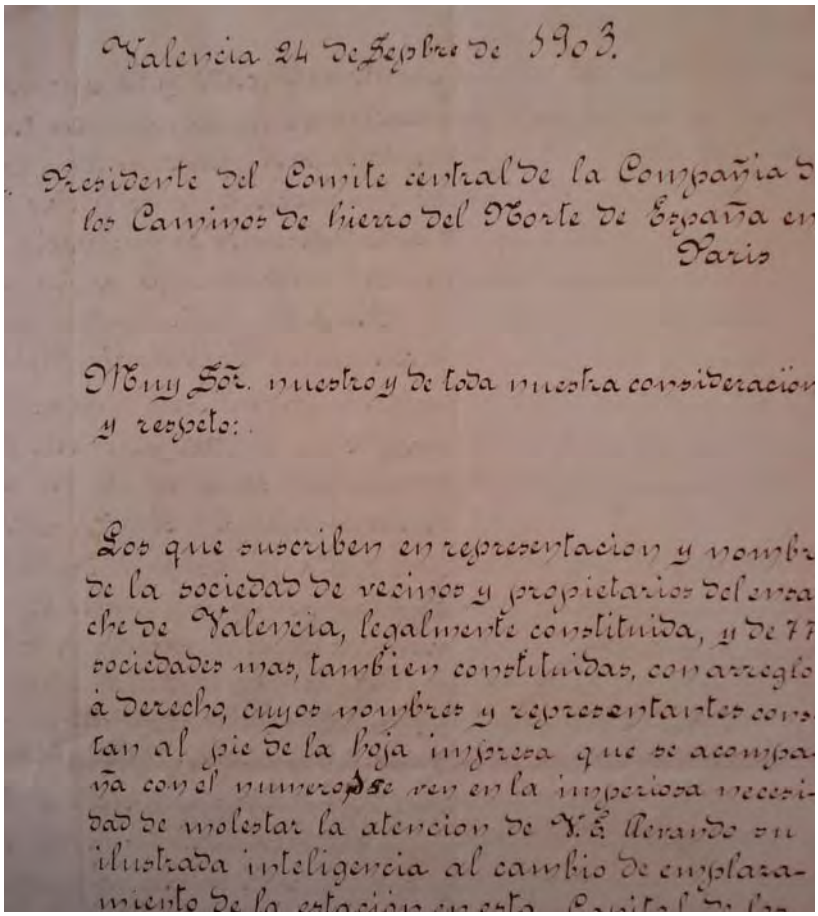
Ya he expuesto que, finalmente, esta propuesta no fue llevada a cabo; pero los terrenos a ocupar en la propuesta definitiva de Demetrio Ribes fueron destinados para la implantación del resto de las instalaciones ferroviarias.

Quisiera también introducir la carta que suscribieron numerosos propietarios del Ensanche - y otros - el 24 de septiembre de 1903 dirigida al Presidente del Comité Central de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en París solicitando el traslado de la estación y la construcción de una nueva. Dicha carta, transcrita y cuya fotografía incluyo (fig. 45), decía así:

"Muy Sr. nuestro y de toda nuestra consideración y respeto:

Los que suscriben en representación y nombre de la sociedad de vecinos y propietarios del Ensanche de Valencia, legalmente constituida, y de 77 sociedades más, también constituidas con arreglo a derecho, cuyos nombres y representantes constan al pie de la hoja impresa que se acompaña con el número 1 se ven en la imperiosa necesidad de molestar la atención de V.E. llevando su ilustrada inteligencia al cambio de emplazamiento de la estación en esta Capital (…)".

Copia de la carta incluida en la fig. nº 45.



Valencia 24 de Septbre de 1903.

Presidente del Comite central de la Compañia de los Caminos de hierro del Norte de España en Paris

Muy Sor. nuestro y de toda nuestra consideracion y respeto:

Los que suscriben en representacion y nombre de la sociedad de vecinos y propietarios del Ensanche de Valencia, legalmente constituida, y de 77 sociedades mas, tambien constituidas, con arreglo á Derecho, cuyos nombres y representantes constan al pie de la hoja impresa que se acompaña con el numero 1 se ven en la imperiosa necesidad de molestar la atencion de V.E. llevando su ilustrada inteligencia al cambio de emplazamiento de la estacion en esta Capital de los

Fig. nº 45.- Carta original de los vecinos del Ensanche de Valencia dirigida al presidente de la Compañía en París solicitando el traslado de la estación. (1903). Fuente: FFE - AHF. (Archivo propio. 2007-2008).

El siguiente plano (fig. 46) ilustra, de manera esquemática, el emplazamiento propuesto por V. Sala:

Fig. nº 46.- Plano de la ciudad con la propuesta de traslado de la estación. (1898). Fuente: FFE- AHF. (Archivo propio. 2007-2008).

Este plano (fig. 46) lo considero interesante porque propone una ordenación de la trama del primer ensanche, libre de los obstáculos que suponen las instalaciones ferroviarias, en la zona donde se ubicaba la primera estación de San Francisco y la Estación de Ribes. Obsérvese que regulariza la trama urbana proponiendo la creación de una gran avenida (Avenida de Bailén) que une la plaza de Emilio Castelar con la estación, de manera que ésta queda como fondo de perspectiva. También propone la creación de una calle lindante con la plaza de toros paralela a la avenida descrita. Finalmente, en el cruce de las dos grandes avenidas perimetrales al primer ensanche, propone una gran zona ajardinada enfrentada a la fachada del edificio principal de la estación.

Así llegamos a la primera propuesta de Demetrio Ribes (fig. nº 47):

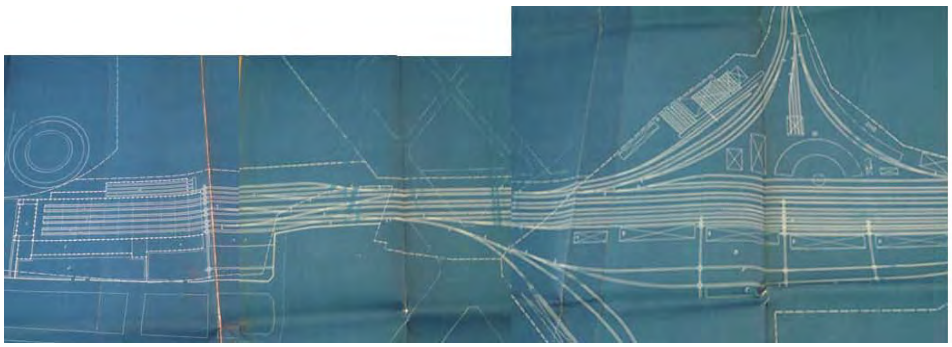


*Fig. nº 47.- Plano de emplazamiento del primer proyecto de Ribes para la nueva estación de Valencia (**1906**). Fuente: FFE - AHF. (Archivo propio. 2007-2008).*

Este plano (fig. nº 47) corresponde al emplazamiento del primer proyecto de Ribes para la estación. Obsérvese que los terrenos donde V. Sala proponía el edificio de viajeros se utilizan, en gran medida, para la implantación de gran parte de las instalaciones ferroviarias.

Destacar el importante paso a nivel que se produce en las grandes vías, perimetrales al primer ensanche, lo que denota, a mi juicio, una falta de previsión acerca de la expansión futura de la ciudad. Ciertamente con la propuesta de Ribes se salvaba el paso a nivel de la calle Játiva pero se creó el actual paso a nivel en el cruce entre las actuales Gran Vía Germanías y Gran Vía Ramón y Cajal.

Aunque en este capítulo no pretendo exponer a fondo el edificio de la estación, destacar únicamente el hecho de que la primera propuesta de Ribes establecía un edificio principal con forma de L, recayente a la calle Bailén, con un cuerpo secundario de cierre recayente a la calle Játiva. Nótese que no se contempla, en esta propuesta, la creación de la actual calle Alicante entre la estación y la plaza de Toros, con la que, como ya he analizado, el edificio de la estación adoptó su actual forma en "U" ganando mucho compositivamente. Por último, en esta propuesta todavía no intervino el ingeniero E. Grasset y por ello aún no cuenta con la espectacular cubierta metálica que cubre el espacio de los andenes. En la misma, Ribes proponía las típicas marquesinas. Pero, sobre esto, ya me extiendo en el capítulo correspondiente.

Gracias al requerimiento municipal para la creación de la actual calle Alicante, la propuesta del edificio de viajeros (con la incorporación de la gran bóveda) ganó compositivamente, (como ya expongo en el capítulo correspondiente) y quedó en su emplazamiento definitivo y con la geometría que hoy conocemos (fig. 48).

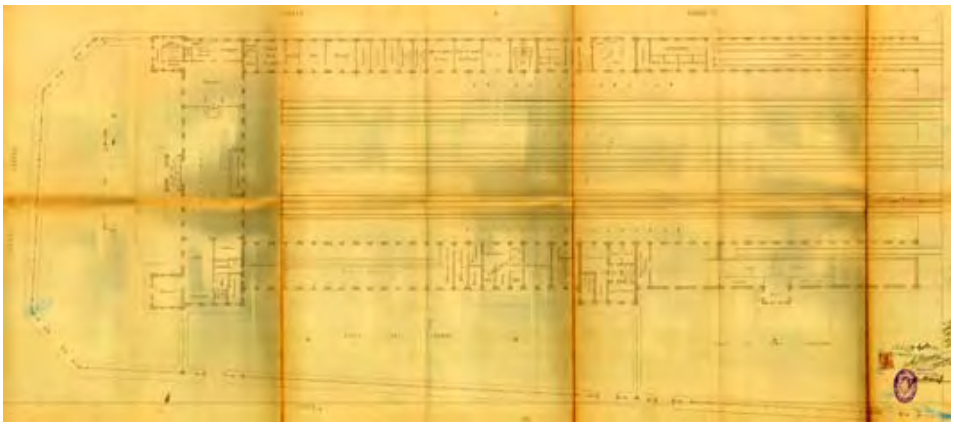


Fig. nº 48.- Planta baja original de la Estación de Ribes (1907).
Fuente: FFE- AHF. (Archivo propio. 2007-2008).

2.7.5. Otras cuestiones de interés

Finalmente me gustaría brevemente analizar otros aspectos singulares con el fin de poder determinar si existía algún precedente arquitectónico en la ciudad anterior al edificio de la Estación de Ribes:

.- En 1917, cuando se finalizó la construcción de la nueva estación, se produce la aprobación de las ordenanzas de edificación del ensanche y se realizan numerosos cambios de alineaciones permitiendo años más tarde (en torno a 1927) mayores alturas, cuando aún no estaba oficialmente consolidada más del 35,7% de su superficie. Es decir, que cuando se terminó la Estación de Ribes, estaba en pleno desarrollo la construcción del ensanche; pero se puede afirmar que ninguno de los edificios emblemáticos del mismo pudieron servir de "inspiración" para la Estación de Ribes, ya que el proyecto definitivo data de 1907.

.- Una parte de la arquitectura de estos años se realiza en el centro de la ciudad en donde los derribos y las nuevas alineaciones propiciaron la aparición de edificios de "gran altura". La plaza del Ayuntamiento, Avda. de Maria Cristina, Periodista Azzati-San Vicente y Ribera-Convento de Santa Clara son los enclaves en los que la transformación edilicia va a ser más notable, al ver incrementadas sus anchuras para acoger, sobre sus alineaciones, nuevos y suntuosos edificios. Pero,

como ocurre en el ensanche y como hemos visto en los sucesivos planos estudiados, todo esto va a ser posterior a la construcción de la nueva estación (figs. 49 y 50).

Fig. nº 49.- Vista antigua plaza del Ayuntamiento (Valencia). A. Las Provincias.

Fig. nº 50.- Hotel Londres (Valencia). (1930). J. Furió.

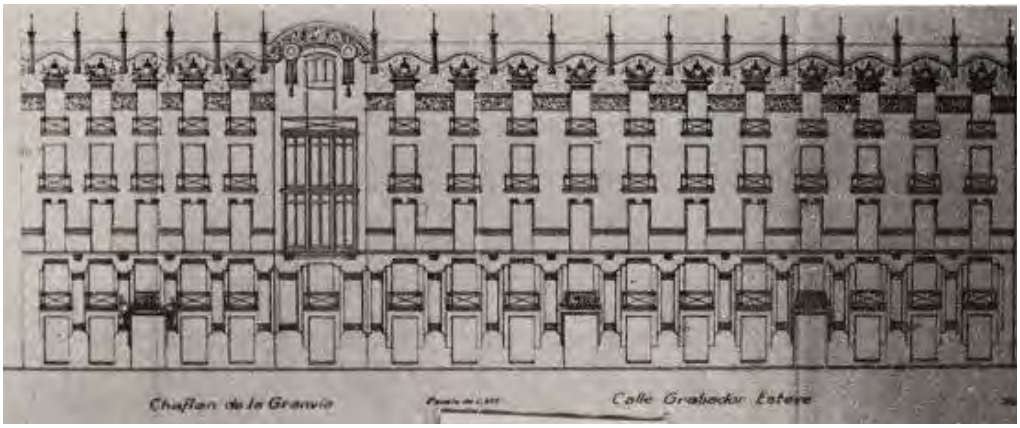
Fig. nº 51.- Calle de La Paz (Valencia). (1905). J. Furió.

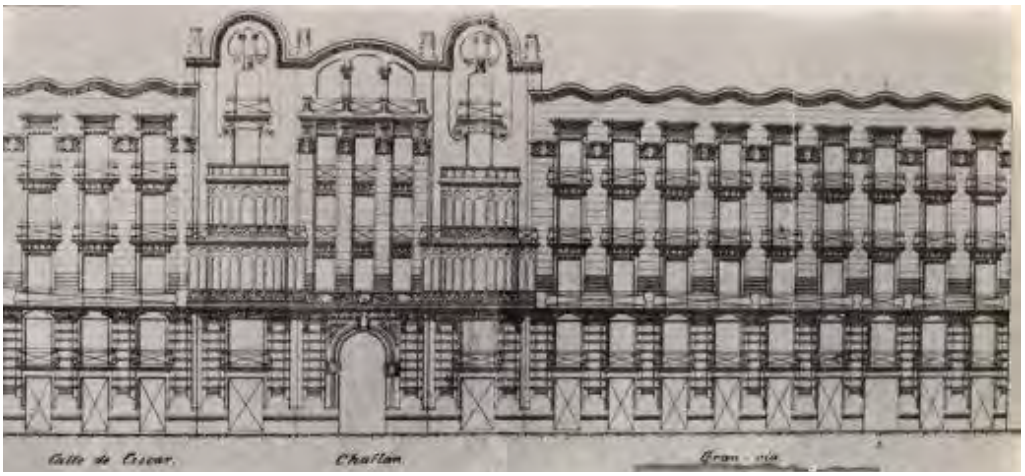
.- Cuando se aprobó el ensanche de Mora, en 1912 (aunque sufrió algunas modificaciones significativas años después), ya se había abierto la calle La Paz y se estaba en la transformación del antiguo barrio de Pescadores según el proyecto del arquitecto R. Alfaro de 1907, demoliendo totalmente la zona comprendida entre las calles Barcas, Lauria, Pascual y Genís y plaza del Ayuntamiento, dejando en su lugar cuatro manzanas ortogonales cuya edificación se inició en 1910 con el edificio de Francisco Almenar y con el edificio del Banco del Río de la Plata de Luis Ferreres (actual hotel Reina Victoria). Estos edificios así como el resto que configurará el antiguo entorno de Pescadores, también son posteriores al proyecto de Ribes (figs. 51 y 52).

Fig. nº 52.- Vista aérea zona plaza del Ayuntamiento (Valencia). (1945). A. Las Provincias.

.- La trama rectangular del ensanche, acogerá en estos años buena parte de las nuevas construcciones. El sector comprendido entre las calles Jacinto Benavente y Císcar está pavimentado con encintado de aceras y dotado de alcantarillado. Ahora bien, la distribución de las viviendas no varía sustancialmente de los modelos de la década anterior. Tampoco en las fachadas se aprecian grandes novedades: persisten los métodos de composición académicos; se mantiene la misma composición de huecos y se conserva la diferenciación clásica de cuerpo basamental, cuerpo volado intermedio y remate ornamental, aunque se percibe cierta voluntad de cambio porque se incrementa la superficie de cuerpos acristalados y la disposición de los huecos de planta baja presenta, en ocasiones, total independencia con el resto, gracias a los nuevos recursos constructivos. Esta voluntad de cambio también la tenía Ribes ya que, aunque la composición de la fachada pueda considerarse académica, introduce detalles (como ya analizo en el capítulo correspondiente de la presente tesis) que la distancian y la hacen aparecer como novedosa (figs. 53 a 55).

Fig. nº 53.- Vista de la Calle Colón (Valencia). J. Furió





Figs. nº 54 y 55 .- Alzado ed. Chapa. G. V. Marqués del Turia (Valencia) (1909). Arqtos. A. Martorell – E. Ferrer – C. Carbonell. Reg. Arq. S. XX. C.V.

.- Es decir, el edificio para la estación de Valencia de Ribes es anterior a casi la totalidad de edificios emblemáticos reseñados que configuraron el actual centro de la ciudad y la zona del primer ensanche, aunque, sin embargo, la propuesta de Ribes es mucho más actual que la gran mayoría de estos edificios resaltando así, el talento del arquitecto, que supo alejarse de las modas imperantes consiguiendo, a pesar de ello, que el edificio fuese aceptado por la ciudadanía (fig. 56).

Fig. nº 56.- Vista Estación del Norte (Valencia)(1941). J. Furió.

3. LA COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA. HISTORIA. EL FERROCARRIL EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

3.1. INTRODUCCIÓN

Lo analizado para la elaboración del presente capítulo me ha resultado particularmente costoso debido a que la gran mayoría de literatura acerca de la historia del ferrocarril en nuestro país se realiza desde una perspectiva económica, lo cual es entendible dado el gran impacto que en este sentido, la implantación del ferrocarril supuso. Debe tenerse bien presente que las grandes compañías privadas ferroviarias como M.Z.A o Norte fueron a lo largo de toda su existencia las empresas más importantes del país por capital bursátil, activos, por número de trabajadores y por capacidad de influencia en las directrices políticas. También, respecto a la Compañía Norte, exponer que, aparte de lo destacado, gran parte de su historia se relata desde la perspectiva de la adquisición y construcción de líneas por lo que, con el objetivo de relatar la historia lo más exhaustivamente posible, inevitablemente este capítulo presenta gran número de datos y fechas que considero relevantes para entender a dónde llegó la compañía y qué importancia tenía en el periodo de proyecto y construcción de la Estación de Ribes para Valencia.

Referente al contexto europeo únicamente analizo de manera muy breve -por quedar fuera del contexto de la presente tesis-, el caso británico por ser donde se implantó el primer ferrocarril y el caso francés porque la Compañía Norte tiene allí su origen.

Añadir como notas introductorias los radicales cambios que supuso la implantación del ferrocarril. No sólo en lo referente al incremento de velocidad y rapidez en el transporte de personas o mercancías y en consecuencia de la producción, con los consiguientes cambios económicos de ello derivados; sino también en lo referente al cambio cultural e incluso de conocimiento que de la implantación del ferrocarril se deriva. Cito a Glenn Porter al respecto:

"La percepción del tiempo y del espacio cambiaron. (…) Estos cambios fundamentales en las relaciones humanas fueron estimulantes y problemáticos al mismo tiempo. (…) Estos cambios radicales ocasionados por el ferrocarril, también están en el centro del poderoso sentido de la desorientación, de la alineación de la naturaleza y la historia que los historiadores de la cultura han identificado posteriormente con la modernidad o el pleno sentido de lo moderno. Si bien la comunicación de la información fue ampliamente fomentada al mismo tiempo se desató lo que Schivelbusch llamó "la pérdida de la relación comunicativa entre el hombre y la naturaleza"".

Glenn Porter. "Los ferrocarriles en los Estados Unidos: mitos y realidades". P. 56.

Obviamente estos radicales cambios supuso que existieran, del mismo modo a lo que ocurre en la arquitectura con la introducción del hierro pero a mayor escala, numerosos detractores como David Thoreau, Nathaniel Hawthorne, Thomas Cole, George Innes, Edgard Hopper y muchos otros que, por ejemplo, para describir cómo veían el paisaje los pasajeros del tren esgrimían frases como:

"Todo estaba sin fijar y moviéndose a la velocidad de un torbellino en la dirección opuesta a la que se encontraban".

Nathaniel Hawthorne. "La casa de los siete frontones" (1851). P. 23.

O entendían el ferrocarril como describe Glenn Porter:

"El ferrocarril estaba entre las principales fuerzas que ocasionaron la ruina de la naturaleza, la destrucción de gran parte de la civilización de los indios, la tiranía del reloj y la prisa de un mucho más frenético, alienado y, en cierto modo, innatural sistema de vida".

Glenn Porter. “Los ferrocarriles en los Estados Unidos: mitos y realidades. P. 61.

Obviamente no todo fueron detractores, y de hecho los ciudadanos más influyentes mostraron su interés por el ferrocarril porque veían en él el motor del desarrollo económico.

De igual modo a como he analizado acerca de escritores extranjeros, no quisiera terminar esta introducción sin incluir algunos fragmentos de insignes escritores españoles acerca del Ferrocarril. Para ello retomo algunos fragmentos expuestos en la magnífica ponencia de Juan Carlos Ponce titulada “El ferrocarril de la generación del 98. Paisajes desde el tren” donde relata fragmentos de textos como este:

“La campana de la estación dió la señal de marcha; comenzó a moverse el tren lentamente, hubo una especie de suspiro que producen las cadenas y los hierros al abandonar su inercia; pasaron las ruedas con estrépito infernal, con torpe traqueteo, por las placas giratorias colocadas a la salida de la estación; silbó la locomotora con salvaje energía; luego el movimiento se fué suavizando, y comenzó el desfile, y pasaron ante la vista caseríos, huertas, fábricas de cemento, molinos, y después, con una rapidez vertiginosa, montes y árboles, y casetas de guardavías, y carreteras solitarias, y pueblecillos oscuros apenas vislumbrados a la vaga claridad del crepúsculo.

Y, a medida que avanzaba la noche, iba cambiando el paisaje; el tren se detenía de cuando en cuando en apeaderos aislados, en medio de eras, en las cuales ardían montones de rastrojos”.

Pío Baroja. “Lo desconocido”. P. 32.

O este otro:

“Sí; tienen una profunda poesía los caminos de hierro. La tienen las anchas, inmensas estaciones de las grandes urbes, con su ir y venir incesante – vaivén eterno de la vida – de multitud de trenes; los silbatos agudos de las locomotoras que repercuten bajo las vastas bóvedas de cristales; el barbotar clamoroso del vapor en las calderas; el zurrir estridente de las carretillas; el tráfago de la muchedumbre; el llegar raudo, impetuoso, de los veloces expresos; el formar pausado de los largos y brillantes vagones de los trenes de lujo que han de partir un momento después; el adiós de una despedida inquebrantable, que no sabemos qué misterio doloroso ha de llevar en sí; el alejarse de un tren hacia las campiñas lejanas y calladas, hacia los mares azules. Tienen poesía las pequeñas estaciones en que un tren lento se detiene largamente, en una mañana abrasadora de verano; el sol lo llena todo y ciega las lejanías; todo es silencio; unos pájaros pían en las acacias que hay frente a la estación; por la carretera polvorienta, solitaria, se aleja un carricoche hacia el poblado que destaca con su campanario agudo, techado de negruzca pizarra. Tienen poesía esas otras estaciones cercanas a viejas ciudades, a las que en la tarde del domingo, durante el crepúsculo, salen a pasear las muchachas y van devaneando lentamente, a lo largo del andén, cogidas de los brazos escudriñando curiosamente la gente de los coches. Tiene, en fin, poesía la llegada del tren, allá de madrugada, a una estación de capital de provincia; pasado el primer momento del arribo, acomodados los viajeros que esperaban, el silencio, un profundo silencio, ha tornado a hacerse en la estación; se escucha el resoplar de la locomotora; suena una larga voz; el tren se pone otra vez en marcha; y allá, a lo lejos, en la oscuridad de la noche, en estas horas densas, profundas de la madrugada, se columbra el parpadeo tenue, misterioso, de las lucecitas que brillan en la ciudad dormida: una ciudad vieja, con callejuelas estrechas, con una ancha catedral, con una fonda destartalada, en la que ahora, sacando de su modorra al mozo, va a entrar un viajero recién llegado, mientras nosotros nos alejamos en el tren por la campiña negra, contemplando el titileo de esas lucecitas que se pierden y surgen de nuevo, que acaban por desaparecer definitivamente”.

Azorín. “Castilla” P. 41.

Efectivamente poesía tiene el ferrocarril y sus estaciones. Valor añadido que todavía debe hacernos valorar todas las construcciones que éste comprende y en particular sus edificios de viajeros donde es más patente por ser los más vividos. Entiendo que la conjunción de poesía y arquitectura es un binomio de tal belleza que debería concienciarnos acerca del importante valor que tienen las construcciones ferroviarias. Ya en particular refiriéndome a la Estación de Ribes en Valencia (fig. 1), lo primero queda patente en los numerosos textos de grandes poetas y escritores cuando se refieren al tema del ferrocarril; lo segundo, intentaré investigarlo y destacarlo con todas las fuerzas de las que sea capaz a lo largo de la presente tesis.

Para terminar, y relativo al objeto del presente capítulo, debemos pensar que en la actualidad, con un nivel importante de saturación de tráfico por carretera y con la necesidad de aplicar políticas que protejan el medioambiente, el ferrocarril puede ser la solución a estos y otros problemas. Por ello, considero que el ferrocarril ha supuesto y supondrá uno de los más revolucionarios inventos que ha creado el ser humano y por ello, nunca debe ser denostado ni mucho menos olvidado.

Fig. nº 1.- Estación del Norte en Valencia. Reg. Arq. S. XX. C.V.

3.2. ANTECEDENTES A LA IMPLANTACIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA. COMPARATIVA HISTÓRICA: GRAN BRETAÑA Y FRANCIA

Es la anteriormente denominada Inglaterra la que por derecho propio ostenta la primacía en el desarrollo y la implantación del ferrocarril.

Como antecedentes dignos de mención exponer que, desde el siglo XVI se usaban raíles de madera en algunas minas de Inglaterra y en el curso de los siglos XVII y XVIII fue extendiéndose su uso en las minas hasta que en 1763 Richard Reynolds introdujo los carriles de fundición. Eso si, faltaba la tracción. Fue Richard Trevithick quien hizo rodar la primera locomotora sobre raíles el 13 de febrero de 1804, transportando mineral, y quien construyo entre 1804 y 1808 las primeras locomotoras.

Pero es al genio de George Stephenson y a su hijo Robert, ayudados por Hackworth a quienes principalmente se debe el desarrollo de la locomotora. Justo es unir a estos nombres el de Marc Séguin inventor de la caldera tubular, sistema que hasta 1940 al menos continuaba aplicándose.

Fundaron el primer taller en Newcastle en 1823 en el que se construyó el primer ferrocarril de servicio público del mundo, el de Stockton a Darlington, de 39 km.,

inaugurado el 27 de septiembre de 1825. Inglaterra construyó después el ferrocarril de Liverpool a Manchester inaugurado el 15 de septiembre de 1830. Constituye este último realmente el primer ferrocarril en sentido moderno respecto al transporte de personas.

Ilustrar que la red británica era densa, en 1850 contaba ya con 9.600 km. y en 1910 con 32.000, y la velocidad de los trenes rápida ya que, por ejemplo en 1850, cuando todavía no se había implantado el ferrocarril en nuestra comunidad, el tren de Londres a Bristol alcanzaba los 74 km. por hora. También es verdad que, a diferencia de nuestro país, desde origen Gran Bretaña se ha caracterizado por el gran uso del transporte ferroviario en lo que a transporte de personas se refiere.

Añadir por último, que los ferrocarriles británicos fueron planificados, promovidos, construidos y explotados por empresas privadas hasta la nacionalización que se produjo en 1947 tras la segunda guerra mundial. El ejemplo británico cundió en otros países europeos como Bélgica, Alemania, Rusia, Austria, los Países Bajos, Italia, etc. pero estudiar esto queda fuera del ámbito de la presente tesis. Únicamente destaco el caso de Francia por ser, en gran medida, los artífices de la implantación del ferrocarril en nuestro país.

En Francia, la primera concesión ferroviaria data de 1823 y unía Saint-Etienne con Andrézieux pero se trata de una línea que tiene por objeto enlazar yacimientos de hulla o centros industriales con las vías navegables más próximas. Es decir, en un primer momento, el capital industrial es el que realmente va a generar el capital ferroviario.

Ahora bien, a diferencia del caso inglés, el estado francés manifiesta tempranamente, entre los años 1832-1839, su deseo de controlar el desarrollo de las líneas y de establecer un marco jurídico válido para todo el territorio. Pronto se da cuenta de que no puede hacer frente en solitario a los altos costes que supone la construcción de la red y mantiene el sistema de concesiones. En 1835 se realiza la concesión de las líneas París-Saint Germain-en-Laye concebida por los hermanos Isaac y Emile Pereire, íntimamente ligados a la Compañía Norte, y que es la primera que cuenta entre sus accionistas con representantes de la gran banca de Paris (P.e. la casa Rothschild).

A principios de 1850, las líneas concedidas, denominadas de interés general, representan una longitud de 7.400 km. y las líneas en explotación, 3.870 km.

Pero Francia se quedó atrás con respecto a otros países europeos en el desarrollo ferroviario debido a dos factores principalmente. En primer lugar, el factor político económico: en el tema económico, el gobierno está comprometido con un amplio programa de construcción de canales y debe acometer el acondicionamiento de las carreteras debido a que la presión del tráfico en aumento lo impone y en el tema político, existe una gran confrontación entre los que defienden que la construcción de los ferrocarriles es un tema de interés general y por tanto debe ser competencia del estado y los partidarios de las concesiones privadas. En segundo lugar, el factor financiero: los sectores financieros y bancarios franceses tienen dudas y actúan con suma cautela ante las fuertes inversiones que el ferrocarril supone. Dudas justificadas ya que en estos años la tecnología ferroviaria está todavía en sus inicios y son frecuentes los errores y accidentes de los que se derivan cuantiosas pérdidas.

Durante el segundo imperio (1852-1870) la cosa cambia y Napoleón III, desde los comienzos de este periodo, da un impulso definitivo a la construcción de los ferrocarriles. Los acuerdos firmados entre 1852 y 1859 se basan en el principio de cooperación entre el estado y la iniciativa privada. A partir de esta fecha se favorece la unificación de líneas y se otorgan concesiones a las compañías, como también ocurrirá en España, de 99 años.

En torno a 1875, después de la grave crisis de los transportes que afecta a Francia a partir de 1872, se acusa a las compañías de intolerable monopolio; de ser el origen de

grandes grupos financieros con excesivo poder; de no responder a las necesidades de las poblaciones y, por último, de practicar una política arbitraria en cuestión de tarifas. Esta situación conllevará la realización de diferentes acciones con el fin de solucionar los problemas destacados. Las acciones que se adoptaron fueron poco favorables para el estado y para la mayoría de las compañías, excepto la compañía del Este y la Norte que casi siempre fueron solventes, agravadas por la gran depresión económica que se produjo en torno al año 1880. Esta situación hizo insostenible la situación para la red del Oeste ya que la misma ya contaba con intrínsecas dificultades y conllevó, a pesar de las enérgicas protestas de los defensores a ultranza de las compañías, a la ley de 1908 que establecía la fusión de esta compañía con la red estatal comenzando una nueva fase de la historia ferroviaria francesa de nacionalización del ferrocarril y que culminó con la creación de la S.N.F.C. (Société Nationale des Chemins de Fer) en 1937, lo que queda fuera del ámbito de la presente tesis.

Pretendo demostrar, con las cuestiones detalladas, lo complicado que fue la implantación del ferrocarril. Como seguidamente analizo, en España no sólo influyeron las dificultades económicas o políticas como en el caso de Francia, sino que también tuvimos que hacer frente a la dificultosa orografía que caracteriza nuestro país.

3.3. LA IMPLANTACIÓN DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA. LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A LA COMUNIDAD VALENCIANA. BREVE RESEÑA HISTÓRICA

Las experiencias europeas ponían de manifiesto que el tren era el medio de transporte del futuro y los inversores extranjeros, con la experiencia de veinte años, veían en él dinero rápido y fácil. Pero España es uno de los países europeos con peores condiciones para el transporte interior tanto de viajeros como de mercancías debido a lo montañoso de su orografía y a la carencia de ríos navegables. Esto constituye, entre otros factores, una de las causas fundamentales del histórico retraso económico de nuestro país.

Se preveía en nuestro país, referente a los transportes de gran velocidad (de gran celeridad se llamaban entonces) que hallarían un gran consumo en los artículos “llamados de París” o de lujo; en el pescado, ganados y mercancías frescas para el abastecimiento de Madrid. Brillantes resultados se esperaban del ferrocarril. En España, los caminos eran malos, escasos; el acarreo no estaba organizado y era el doble de caro que en Francia. En cuanto a los canales, salvo la excepción del de Castilla, sin salida expedita por ninguno de sus tres brazos, de navegación muy costosa y precaria, y una pequeña porción canalizada en el Ebro, no constituían alternativas; los intercambios de provincia a provincia, la importación y exportación, aún se hacía, en muchos casos, a lomos de caballerías; por todo ello, el establecimiento de los ferrocarriles había de imprimir al trafico un impulso desconocido.

En resumen, para juzgar de la posibilidad y conveniencia de establecer el negocio ferroviario, se tuvieron en cuenta tres elementos, tenidos entonces como indispensables: la circulación que había en aquellos tiempos y su desarrollo inmediato por la rapidez de los transportes y la baja de precios que serán para viajeros y mercancías; el progreso agrícola e industrial de la zona ocupada por la línea y, además, las relaciones marítimas, del que el ferrocarril del Norte iba a ser el agente mas activo en España, con la apertura de líneas a Vigo, Coruña, Gijón, Santander, Bilbao, pasajes y San Sebastián.

Elemento muy importante para el incremento del ferrocarril -no cabía pensar entonces en el éxito y desarrollo del motor de explosión- era el establecimiento de carreteras, que llevarían la vida a todas partes del territorio hasta entonces aislado y unirían los centros de producción entre si y con los ferrocarriles en construcción o que hayan de construirse.

El Estado español era consciente de que el ferrocarril resultaba indispensable para la modernización del país pero la Hacienda pública no era capaz de hacer frente a los ingentes gastos que suponía la construcción de las líneas y por ello, se adoptó el modelo francés, mediante las concesiones a empresas privadas, con la tutela del Estado. El sistema de concesiones sufrió una importante crisis en 1916 debido a la sustitución progresiva de las compañías privadas en favor del Estado. Esta crisis fue insuperable y culminó con la nacionalización y creación de RENFE en 1941.

En los inicios de la implantación del ferrocarril en nuestro país, la dificultosa orografía comentada unida a las constantes convulsiones políticas y a la pobreza del suelo no atrajo la atención del capitalismo extranjero a pesar de las disputas y ansias con la que importantes banqueros luchaban por éste. Así que fueron unos pocos "aventurados" españoles los que se dedicaron a los primeros estudios para la implantación del mismo. Hay que pensar también que en España, además de las dificultades orográficas descritas, el régimen pluviométrico era escaso lo cual jugaba en contra del desarrollo de canales de navegación, como posible alternativa al ferrocarril, por resultar esta opción claramente antieconómica y poco segura. Ello supuso finalmente, tras los intentos de los "arriesgados" españoles, una clara decantación por el ferrocarril y por ello se produjo un aluvión de peticiones al Estado para la concesión de líneas. Casi todas ellas eran con capital extranjero y casi ninguna se llevó a cabo.

El competente ingeniero director adjunto de M.Z.A. (Madrid-Zaragoza-Alicante), D. Manuel Mª Arrillaga, en un curioso folleto, llamaba a estos "arriesgados" españoles los "preferroviarios". En dicho folleto se citan los nombres de D. José Díez Imbrechts, que obtuvo por R.O. de 23 de septiembre de 1829 la primera concesión del ferrocarril de Jerez a Puntal y el de D. Marcelino Calero Portocarrero que el 28 de marzo de 1830 obtenía la de Jerez a El Puerto y Sanlúcar. Parece que también el primero de los citados obtuvo por aquellos años la concesión del ferrocarril de Reus a Tarragona, concesión que caducó hacia el año 1838. Lo cierto es que ni uno ni otro llego a construir tramo alguno de estas concesiones.

La primera línea solicitada después de la guerra fue la de Barcelona a Mataró en 1843 por D. Manuel Gibert, inaugurada el 28 de ostubre de 1848, siendo también la primera línea española construida.

La segunda fue la de Madrid a Aranjuez solicitada en 1844 por D. José de Salamanca. Esta línea empezó a construirse en 1846 y se inauguró el 10 de febrero de 1851.

Ante este panorama, donde nada estaba regulado, el 31 de diciembre de 1844 se dictaba la primera norma oficial en nuestro país al respecto de los ferrocarriles. Esta ley pronto se reveló insuficiente y tras varios proyectos de ley fallidos, en 1850 se promulgó una ley circunstancial que poco arregló la situación. En 1854 se promulgaron una serie de decretos y se crearon sendas comisiones para el estudio de los expedientes existentes y la redacción de una ley general. Finalmente la misma llegó el 3 de junio de 1855 es decir once años después de la redacción de las primeras normas. Al respecto de ésta, reseñar que fue una ley fundamental que posibilitó finalmente el desarrollo del ferrocarril en España empleando el sistema de concesiones supervisadas por el Estado, como ya he analizado siguiendo el ejemplo de Francia, por un periodo de noventa y nueve años. Pasado este tiempo, las líneas pasaban a ser propiedad estatal. Citar, como excepciones, que alguna de estas concesiones se otorgaron a perpetuidad. Indicar también que el Estado se reservó la competencia de fijar las tarifas máximas con la finalidad de que los usuarios pagasen precios asequibles y para evitar que las compañías obtuviesen grandes beneficios. Esto conllevó polémicas con las compañías y se llegaron a autorizar dos aumentos de las tarifas: uno en 1918 y otro en 1934.

En 1864, ya con algunos años de experiencia en la materia, se redactó otra ley que proponía la clasificación de líneas por categorías.

Es curioso mencionar que se dió una paradoja importante en la implantación del ferrocarril en España ya que la etapa de construcción acelerada del ferrocarril (1855-

1864) fue seguida, contra todo pronóstico, por una de las grandes crisis económicas que hemos sufrido: la comprendida entre los años 1864-1874, y por el hecho de que las compañías ferroviarias españolas resultaran un negocio ruinoso. No entraré en el análisis de las causas, geográficas, culturales, económicas y políticas, que conllevaron a esta situación debido a que excede del ámbito de la presente tesis.

Las dos grandes compañías ferroviarias que se establecieron en España fueron M.Z.A. y Norte. Ambas atravesaron por grandes dificultades económicas tanto para la implantación como para la explotación de sus líneas. Reseñar que hubieron dos intentos principales de fusión de ambas compañías, el primero de ellos en 1919 y el segundo en 1931. Finalmente, ninguno de ellos llevó a buen término y las compañías siguieron sus caminos hasta la constitución de RENFE en 1941.

Destacar la figura del ministro Francesc Cambó (1876-1947) por tratarse del ministro de fomento (1918) que se enfrentó por vez primera, con un proyecto de ordenación ferroviaria aunque éste no llegase nunca al parlamento. Fue decisiva su aportación porque definió con claridad la problemática que rodeaba a los ferrocarriles españoles proponiendo soluciones. Finalmente el proyecto de Cambó quedó en nada. Nunca después volverán a estar tan de acuerdo las compañías con los representantes gubernamentales como en la corta etapa de Cambó.

Añadir que en los primeros tiempos de implantación de los ferrocarriles en nuestro país y hasta que se pudieron completar las diferentes líneas, el ferrocarril se veía obligado a combinar sus servicios con los de los carruajes de tracción animal. Pero las empresas de transporte por carretera veían peligrar su negocio con la implantación de ferrocarril ya que entre otras cosas el estado de las carreteras dejaba bastante que desear y por ello, son frecuentes en los primeros años de implantación del ferrocarril los sabotajes y la quema de los primeros puentes de madera.

No quisiera dejar de incidir que la implantación del ferrocarril, como expone Telesforo M. Hernández, supuso numerosos factores positivos, entre ellos, la tendencia a potenciar el desarrollo del capitalismo. Las sociedades ferroviarias impulsan la especulación bursátil, movilizan deuda pública, fomentan negocios indirectos y coadyuvan a la implantación de entidades bancarias. A otros niveles, las compañías ferroviarias son empresas que dotan de empleo a una población laboral en crecimiento, promocionan técnicos, preparan personal cualificado, etc. No entraré en valorar si lo hacen de una manera digna hacia los trabajadores o no – de hecho las diferentes huelgas acontecidas a favor de sus derechos hablan por si mismas – pero lo destaco por exponer la revolución a diferentes niveles que la implantación del ferrocarril supuso. También este mismo autor destaca el impacto negativo que los ferrocarriles tuvieron sobre la industria siderúrgica nacional.

Únicamente enumeraré los efectos elaborados por Antonio Serrano Rodríguez que la implantación del ferrocarril provoca, con el fin de generar esa idea global que pretendo configurar con conciencia acerca de las múltiples variables que intervienen para así, finalmente llegar a valorar en su justa medida la importancia de la implantación del ferrocarril y por ende, y como objetivo particular, valorar las estaciones. Así, los principales efectos que este autor atribuye a la construcción de los ferrocarriles son: inmovilización de capital, efectos sobre el empleo, ventajas para las provincias afectadas por el trazado, incremento de recursos destinados al ferrocarril, afección a la explotación agrícola y a la actividad productiva, costes sociales y políticos, afección a otras infraestructuras, afección al parcelario, expropiaciones, accesibilidad, variaciones en los valores patrimoniales, efectos sobre la seguridad vial, afección a masas forestales y a la flora y fauna, destrucción de suelo productivo en la traza y proximidades de la misma, intrusión paisajística, incremento del ruido y contaminación por metales pesados en los márgenes de la vía y, por último, efecto barrera de las líneas. Acerca de este último y como ya he analizado en el capítulo pertinente, Valencia es un claro ejemplo.

También considero que debo hacer hincapié, en mi afán de mostrar aunque sea sucintamente, las variables y complejidad que conlleva el establecimiento del ferrocarril los vínculos que existieron entre este negocio y la política. Es destacable la presencia de políticos al frente de los consejos de administración de las compañías, como es el caso de Cirilo Amorós o de Luis Mayans.

Con relación a nuestra comunidad, sobre la que me extenderé más adelante, ya he detallado en el correspondiente capítulo de la presente tesis que tanto la burguesía -erigida como nueva clase dominante y que veía al ferrocarril como un claro negocio - como la proyección, el crecimiento y la expansión económica que empezaba a respirar la ciudad de Valencia, fueron claves para la implantación del ferrocarril.

Existieron en estos años dos solicitudes para unir la Corte con el Levante: el ferrocarril de Aranjuez a Alicante (1844) y el de Madrid a Valencia. (1845). La primera de ellas se apoyaba en la línea Madrid-Aranjuez, segunda línea de la península en entrar en explotación como ya he destacado, y la segunda se disolvió dos años más tarde dejando unas pequeñas obras en las proximidades de Valencia. Estas obras fueron concedidas en 1850 a D. Próspero Volney que las denominó “Del Grao de Valencia a San Felipe de Játiva”. Poco después, D. José Campo (importante personaje valenciano, como ya he analizado en otros capítulos de la tesis y al que me refiero con más detalle más delante, en el ámbito financiero y fundador de la Sociedad Valenciana de Fomento) (fig. 2) se quedó con esta concesión y terminó de construirla inaugurándola con éxito el 21 de diciembre de 1854.

Fig. nº 2.- Escultura del Marqués de Campo (M. Benlliure) en Parque Castelar (1908). A. Las Provincias.

En 1860, Campo hizo una ampliación de la sociedad que paso a llamarse “de los ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (A.V.T.)”. También Campo anexionó a ésta las líneas de Carcagente a Denia y Játiva a Alcoy en 1875 y 1889 respectivamente. Finalmente tras la muerte de Campo, en 1891 toda esta sociedad pasó a formar parte de Norte. Destacar el importante patrimonio que adquirió la compañía con la absorción de las líneas levantinas.

Respecto de la línea Valencia a Madrid reseñar, a modo de anécdota, que tal fue la demora que sufrió el mismo, que fue motivo de cachondeo entre la población

valenciana incorporándolo como motivo principal en una de las fallas del año 1909 (fig. nº 3).

Fig. nº 3.- Fotografía de la falla con alusión al enlace ferroviario Valencia-Madrid. (1909). FFE (2007-2008)

Otros antecedentes dignos de mención son que, en 1837 aparece la primera máquina de vapor en la Comunidad Valenciana cuando la industria sedera de Dupuy de Lome, instalada en el todavía pueblo de Patraix, incorporó aquella máquina y en 1884 la primitiva Valenciana fabrica la primera locomotora de Vapor española.

Destacar por último, la figura de Miguel Devis Pérez, modesto calderero valenciano que puso el marcha desde 1891 un proyecto empresarial capaz de expandirse y dirigido, desde 1927, hacia la construcción y reparación de material móvil ferroviario de manera que llegó a ser la segunda empresa del país en fabricación de material ferroviario, pasando desde 1975 a denominarse MACOSA y llegando a ocupar el sexto lugar en el ranking de empresas nacionales exportadoras. Cito las palabras de Miguel Devis hijo a la revista Blanco y Negro en 1932:

"Al principio (en los talleres) sólo se elaboraba calderería gruesa, pero con el tiempo hemos tenido que evolucionar al lado de las modernas transformaciones. Ahora estamos preparados para construir como ustedes

han visto, locomotoras, coches y vagones de todas las clases, y además puentes, armaduras y entramados metálicos, depósitos y tuberías de chapa para saltos de agua, fábricas completas de extracción de aceites de orujo…en fin, hasta carpintería para construcciones y muebles de ebanistería. Hemos hecho y estamos dispuestos a fabricar de todo…lo único que hace falta es recibir encargos…"

Miguel Devis. Revista Blanco y Negro. (1932).

Me encanta introducir citas de este tipo porque ilustran por si mismas el carácter de ciertos empresarios valencianos artífices de grandes logros como el descrito.

3.4. HISTORIA DE LA COMPAÑÍA DE FERROCARRILES DEL NORTE DE ESPAÑA

Considero importante para el objetivo de la presente tesis exponer de manera detallada, la historia de la Compañía Norte por ser la promotora de la Estación de Ribes en Valencia. Del estudio de sus avatares podré extraer conclusiones para entender en qué momento, qué disponibilidad económica y qué perspectivas tenía la compañía en la fecha del proyecto y construcción de la nueva estación de Valencia (fig. 4).

Inevitablemente el presente apartado presenta una gran cantidad de datos acerca de las concesiones de líneas, fusiones, etc. pero, a pesar de mis esfuerzos de síntesis, esto realmente ocurrió así y considero importante exponerlo porque denota lo complejo de la instauración ferroviaria en nuestro país así como la complicada gestión y labor ingente que desarrollaron las compañías para construir las líneas con múltiples inconvenientes de todo tipo. Considero que no ha habido empresa de tal magnitud comparable y ello contribuye, en mi opinión, a engrandecer al ferrocarril y a sus estaciones.

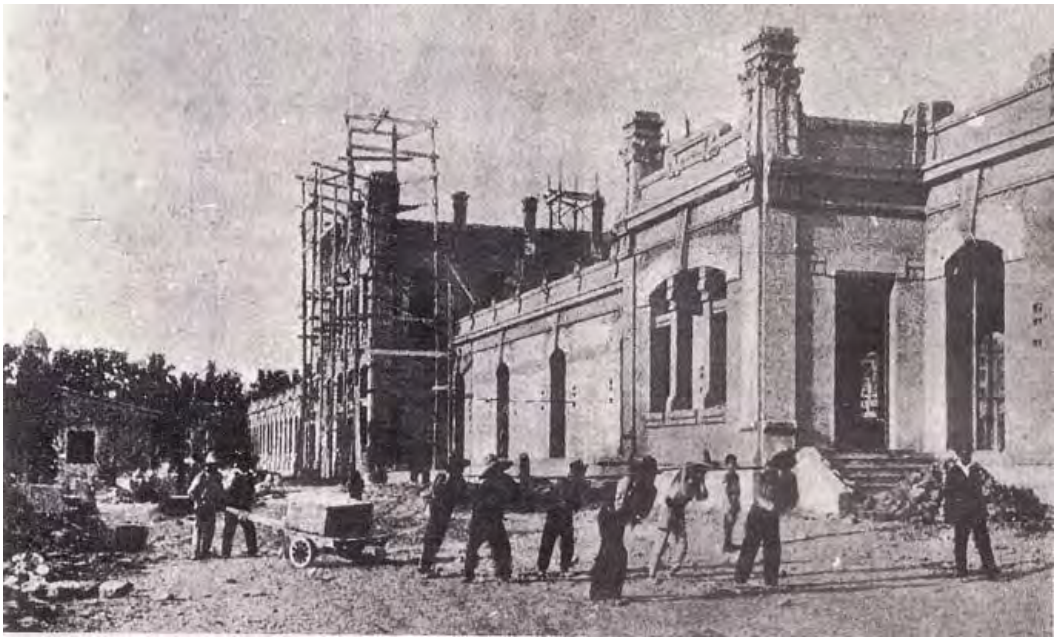


Fig. nº 4.- Vista de la nueva estación del Norte en construcción. J. Furió.

3.4.1. Antecedentes

Dos importantes casas de banca se disputaban por aquella época la implantación de los negocios ferroviarios en Europa: la casa Rothschild y la de los hermanos Pereire. Tras ardua lucha, los Pereire lograron triunfar en Francia promoviendo el primer ferrocarril francés como ya he destacado, e interesándose y desarrollando las redes del Norte y del Midi. Fundaron también una importante entidad: La Sociedad General de Crédito Moviliario Francés, propulsora de negocios bancarios e industriales. Alentados por su éxito se fijaron en España y empezaron a estudiar las posibilidades de construcción de ferrocarriles y de implantación de negocios relacionados con la banca y la industria.

Así, se debe a los Hnos. Emilio e Isaac Pereire la fundación de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte.

A finales de 1855 se empezaron las gestiones para constituir en España la filial, Sociedad General de Crédito Moviliario Español a la que se le asignaba un doble papel: el de sociedad bancaria o entidad de crédito y el de empresa encargada de

iniciar y fomentar el desarrollo de toda clase de negocios e industrias. Sin embargo, en la industria en la que esta sociedad puso todo su empeño fue la del ferrocarril.

Una de las líneas que más atrajo la atención era la destinada a unir la corte de España con Francia. Remota es la concepción del directo "Madrid-Burgos". El trazado inicial tanteado quedó desechado y se decidió el de una línea quebrada más larga pasando por El Escorial, Segovia o Ávila, Medina del Campo y Valladolid. Finalmente se decidió el paso por Ávila.

La ley de 14 de noviembre de 1855, firmada por el ministro de fomento Sr. Alonso Martínez, apellido después largamente vinculado a la compañía del Norte, y refrendada por la reina doña Isabel II, autorizaba al gobierno a otorgar, mediante subasta publica, la concesión de un ferrocarril de Madrid a Irún llamado "del Norte", en la parte de Madrid al Ebro, que estaría dividido en tres partes o secciones: la primera, de Madrid a Valladolid, por Ávila y Medina del Campo, con un ramal al embarcadero del canal de Castilla; la segunda sección comprendía el trazado fácil y corto de Valladolid a Burgos, y la tercera, el de Burgos al Ebro. Quedaba por tanto "colgado" en los documentos oficiales el trayecto del Ebro hasta la frontera.

Como en la época de la subasta del trozo de Valladolid a Burgos, en febrero de 1856, no estaba constituida oficialmente la Sociedad General de Crédito, no pudo tomar parte ésta como tal en dicha subasta pero había delegado, a tales efectos, en los señores D. Eugenio Pereire, D. Eugenio Duclerc, D. Joaquín J. De Osma y D. Enrique O´Shea, miembros muy destacados de la misma y que presentaron la proposición más ventajosa por lo que, por R.O. de 23 de febrero de 1856, se les otorgó la concesión del ferrocarril Valladolid-Burgos.

Apenas el Crédito Moviliario Español había logrado vida oficial, se encontró con varias adjudicaciones de importantes líneas de ferrocarriles, entre ellas la de Alar y la de Valladolid-Burgos. Con estas dos líneas con sus créditos concedidos, pudo la sociedad de lleno ponerse a estudiar los demás tramos del trayecto por adjudicar: el de Madrid a Valladolid y el de Burgos a Francia que logró, en julio de 1856 con carácter provisional.

Ya había desaparecido por tanto el trazado oficial, citado en la ley de 14 de noviembre de 1855, de "Burgos a Ebro" así como también el ramal que se indicaba debería construirse desde Valladolid hasta el embarcadero del Canal.

A las subastas definitivas de los dos trozos acudió, como único postor, la sociedad que ya era - como detallaba anteriormente - concesionaria provisional de los mismos y por R.O. de 18 de ostubre de 1856 se otorgaba la concesión definitiva de Madrid a Valladolid y de Burgos a la frontera.

La zona servida directamente por el ferrocarril del Norte y sus afluentes por lo que se refiere a viajeros, contaba con una población de más de 5.000.000 millones de personas. Pertenecían a ellas comarcas como Galicia, Asturias y Vizcaya que suministraban multitud de obreros al centro de España. Se tenía en cuenta que la línea pasaba por puntos como El Escorial o La Granja, ambas residencias reales y lugares de veraneo muy concurridos. La creación de empalmes con otras líneas afluyentes a las playas del Norte desarrollaría a gran escala el habito de los baños de mar, "que tenían ya adquirido las clases acomodadas", asegurando la rentabilidad y el futuro de la línea.

La ley de concesión de 1856 indicaba que la línea del Norte iría por Burgos, Miranda, Tolosa y San Sebastián a la frontera francesa, habiéndose elegido como punto de paso a Francia el de Irún.

Cuando esta decisión iba a tomar estado oficial, se suscitó, por colectividades y entidades oficiales de Francia y España, la conveniencia de que el paso de la frontera se hiciera por Navarra, siguiendo el valle del Baztán, y entrando en Francia por Alduides. De haberse accedido a ello, hubiera significado casi tanto como la desaparición de la línea del norte, pues el tráfico internacional se hubiera hecho,

desde Bayona y Alduides a Pamplona y Zaragoza, por otras compañías de ferrocarriles y no por las líneas del Norte.

3.4.2. Constitución de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Quisiera empezar este capítulo presentado los estatutos de la compañía (fig. 5) ya que ellos materializan el comienzo de la misma. Me resulta emocionante haber podido acercarme a los originales porque supone ir realmente y en primera persona, al inicio de esta compañía.

El Artículo 1º del Título 1º de los Estatutos de la Compañía, dice así:

"Los poseedores de las acciones de que se hablará más adelante, forman una sociedad anónima libre que es la continuación de la que se constituyó por escritura pública otorgada ante el notario de Madrid Sr. Bahamonde el 20 de diciembre de 1858 bajo la denominación de "Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España", autorizada por Real Decreto de 14 de enero de 1859 y que se modificó por escritura de 21 de marzo de 1874al someterse al régimen de la ley de Sociedades de 19 de ostubre de 1869 con la cual se ha fusionado después la compañía de los ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona.

Esta Sociedad se regirá por la ley de 19 de ostubre de 1869".

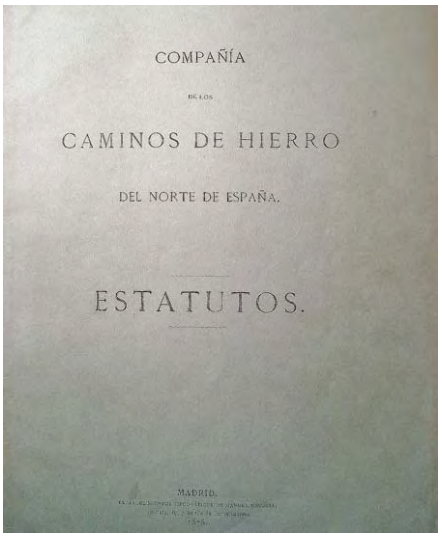


Fig. nº 5.- Portada de los primeros estatutos de la compañía del Norte. FFE (2007-2008).

El domicilio de la sociedad se estableció en Madrid.

La entidad matriz de la Compañía del Norte fue la Sociedad de Crédito Moviliario Español que obtuvo en 1856 la concesión de la línea Madrid-Irún con la línea de Baños-Alar y el ramal de circunvalación de Madrid. Obtenidas estas concesiones las traspasó a la compañía del Norte al constituirse ésta en diciembre de 1858.

Detallando los orígenes de la Compañía Norte reseñar que, a medida que iban avanzando los trabajos de construcción de las líneas de Irún a Alar, se iban precisando las ventajas presumibles en la explotación de las mismas y se fue dibujando la conveniencia y necesidad de constituir una Sociedad autónoma, independiente de la general de Crédito, que estuviera dedicada, exclusivamente, a la construcción y explotación de las líneas del Norte y de Alar, para que pudiera estudiar luego, con todo detalle, la perspectiva que ofrecían otros ferrocarriles, cuya incorporación a las líneas Madrid a Irún y Baños a Alar se juzgara oportuno y conveniente.

La crisis financiera que entonces sufría Europa, la insuficiencia del ahorro en España y las quiebras de los negocios de América, retrasaron la formación de dicha sociedad

que no se constituyo hasta el 29 de diciembre de 1858, con el titulo de “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España”.

La Asamblea o Junta general de los accionistas, compuesta, según los estatutos, de los 150 mayores accionistas que poseyeran más de 50 acciones, se convocó para el 19 de enero de 1859, en Madrid, en el domicilio social, calle de Fuencarral, nº 2 , en la llamada “Casa de Astrarena”. Aún en el supuesto caso de que el Crédito Moviliario Español, contase con una mayoría de capital nacional, la participación total con que el “presumible” dinero español se intereso por la compañía del Norte no llegaba al 25 por ciento del capital social.

El Crédito Moviliario, que tenia en “su mano” todas las determinaciones que pudiera tomar la compañía del Norte, fue poco a poco dejando que ésta empezase a desarrollar su negocio, pero estando siempre atento a la marcha del mismo, para salvar las situaciones peligrosas, lo que tuvo que hacer muchas veces.

Y así empezó a actuar la Compañía del Norte.....

Debo destacar que cuando se constituyó la compañía contaba con una extensión inferior a la quinta parte de lo que llegó a alcanzar.

El objeto de la recién creada sociedad comprende, de momento, la construcción y explotación de los siguientes ferrocarriles:

.- De circunvalación de Madrid.

.- De Madrid a Hendaya.

.- De venta de Baños a Santander.

.- De Quintanilla a Barruelo.

.- De Alsásua a Barcelona.

.- De Tardienta a Huesca.

.- De Tudela a Bilbao y el ramal de Ripa; aunque se deja abierta en los estatutos la posibilidad de ampliación de futuras líneas, como ocurrirá con la líneas de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT) u otras.

De igual modo comprende la explotación de terrenos, minas, altos hornos, bosques, etc. Con el fin de establecer sus instalaciones y con el fin de obtener materias necesarias para la construcción y explotación de las líneas.

Así, con mayor detalle, las concesiones otorgadas a la Sociedad o adquiridas por la misma con título legítimo, comprenden las líneas siguientes:

.- La línea de Madrid a Irún por Ávila, Valladolid, Burgos, Vitoria, Tolosa y San Sebastián, concedida por Reales Órdenes de 1856 y 1858.

.- La de San Isidro de Dueñas a Alar del Rey, concedida por ley en 1856.

.- La línea de Alar del Rey a Santander concedida mediante leyes de 1849 y 1855 y cedida a la primitiva del Norte con aprobación del Gobierno en 1874, aprobada en Junta General de accionistas de Alar a Santander el 10 de febrero de ese mismo año.

.- Las concesiones pertenecientes a la compañía de Zaragoza a Pamplona y Barcelona al fusionarse con Norte, comprendiendo la línea de Tardienta a Huesca; la de Casetas a Alsásua; la de Casetas a Zaragoza incluido el ramal de enlace con la línea de Zaragoza ya construido y, finalmente, los derechos que a la línea de Pamplona corresponden por su concesión, para obtener un ramal directo a la frontera francesa o a un puerto del Océano.

.- La línea de Castejón a Bilbao con el ramal del embarcadero de Ripa incluida en la línea de Tudela a Bilbao.

El contrato de fusión de la Compañía de los ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona con la Compañía del Norte fue aprobado por el Gobierno en 26 de febrero de 1878.

La transferencia hecha por el ferrocarril de Tudela a Bilbao a favor de la compañía del Norte se aprobó por Real Orden de 26 de junio de 1878 y el Norte se hizo cargo de la explotación a partir del 1 de julio de 1878.

Posteriormente, se modificaron los estatutos en 1902, variando lo siguiente:

Respecto del artículo primero, se elimina el reseñario referente a la fusión con la compañía de los ferrocarriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona, dejando escrito que la compañía se ha fusionado después con otras compañías.

En previsión a las futuras adquisiciones y fusiones con otras compañías, también el artículo dos se redacta de manera genérica, estableciendo que "el objeto de la sociedad es la construcción y explotación de los ferrocarriles a que se refieren las respectivas concesiones y arrendamientos otorgados a favor de la misma."

Se añaden en el artículo 5 de los estatutos modificados, las siguientes concesiones realizadas en el periodo transcurrido entre el primer estatuto y el presente. Estas son:

.- La línea de Villalba a las canteras del Berrocal, transferida a Norte en 1881.

.- La de Villalba a Segovia, concedida a la Compañía Norte en 1884.

.- La de Segovia a Medina del Campo transferida a Norte en 1881.

3.4.3. 1ª etapa de la compañía. 1859-1874

En enero de 1859 empieza la actuación de la compañía y se establece un primer periodo de vida que abarca hasta 1874. Durante el mismo la compañía terminó la construcción de las siguientes líneas:

.- Madrid-Irún.

.- Baños-Alar

.- Valladolid-Burgos.

Los trabajos de construcción, dividieron en dos las líneas: de Madrid a Torquemada y de Baños a Alar, siendo los jefes de todas ellas, ingenieros franceses. Para la construcción, eligieron la ciudad de Valladolid como sede y punto estratégico. La dirección de explotación quedó a cargo del ingeniero francés, M. Fournier, así como los talleres principales de material y los almacenes generales de la compañía.

Así Valladolid se convirtió en una capital de gran importancia ferroviaria que, en la actualidad aún conserva pero que no corresponde con su tráfico sino más bien con su posición e instalaciones.

Destacar que se realizaron optimistas presupuestos para la construcción de las líneas que la realidad tiró por tierra. Sin embargo, la compañía siguió adelante a pesar de los repetidos contratiempos gracias a las gestiones del Crédito Moviliario.

Los trabajos de construcción de las líneas empezaron el 25 de marzo de 1856, y la constitución de la Compañía Norte fue a finales de 1858 como ya he destacado, ello demuestra la importante actividad desplegada por el Crédito Moviliario.

Durante el primer año, la actividad constructiva fue alta, se construyeron muchos tramos pero faltaba mucho por hacer.

Merece consignarse, como detalle que honra a los fundadores de la Compañía Norte que, aún cuando las dificultades técnicas y financieras que se encontraron fueron grandes, cumplieron al pie de la letra, venciéndolas, los planes de construcción que se habían trazado.

El viaje inaugural de la línea Madrid-Irún, donde invitaron a periodistas franceses, fue un chasco debido a que tanto el paisaje castellano como el aspecto de abandono que ofrecía no pareció gustar a éstos, de modo que los artículos de prensa y las opiniones al respecto no favorecieron a la compañía llegando incluso a hacer bajar sus acciones.

Transcurrieron cinco años y medio entre la constitución de la compañía y la terminación de las obras debido a numerosos problemas (inundaciones, epidemias, escasez de mano de obra, falta de medios de transporte ya que las carreteras eran prácticamente nulas, etc.). Otra cuestión a destacar era la mala calidad de los contratistas existentes en España.

A pesar de ello, el mayor obstáculo fue el de lograr del Gobierno las prórrogas de los plazos de conclusión de los trabajos. La finalización de la construcción de las líneas fue en 1864.

A partir del 20 de agosto de 1864 se consiguió la explotación completa de la línea siendo director el ingeniero M. Desorgeries.

La organización de la compañía iba consolidándose y trasladó su residencia a Madrid.

Se sucedieron los directores franceses, ingenieros de “puentes y calzadas” en su mayoría y la compañía fue arrastrando una vida lánguida hasta 1874, fecha en la que comenzaron las anexiones y mejor aun, hasta 1881, en cuyo año sube a la dirección M. Barat que ocupo el cargo durante 20 años dejando una profunda huella en su paso por él.

En 1865 estaban en explotación las líneas comentadas pero comenzó a resentirse la compañía por dos motivos:

- Disminución de los productos que se habían calculado como ingresos probables.

- Deuda excesiva debido a que los costes de construcción eran mayores de lo previsto.

Esto conllevó en 1867 a suspender el servicio de obligaciones y, como consecuencia de ello, se celebró un convenio con los acreedores y obligacionistas que marca esta época. Su fecha es del 25 de junio de 1868.

En 1870 la situación política en España estaba cubierta de eventualidades las cuales impedían al trabajo recobrar su actividad y continuar su desarrollo.

En los comienzos de la guerra carlista hubo una “huelga terrible” de maquinistas. Aunque fue prontamente terminada, obligó a la compañía a reducir la explotación de gran parte de su red. (Tuvo que establecer un servicio marítimo de transporte en las zonas más afectadas). Ello supuso un gran quebranto económico que obligó en 1872 a solicitar ayuda al estado.

Como los trastornos y perjuicios iban siendo cada vez mayores debido a la guerra, se decidió abrir una cuenta titulada “Material destruido o averiado por la guerra” que se fue saldando con cargo a la reserva establecida a tal fin.

Debe tenerse en cuenta que existía en la época una aguda crisis económica como consecuencia de la guerra de Italia lo cual significó poca ayuda estatal por lo que la mayor parte del capital era Francés.

Una vez finalizados los trabajos, para obtener el debido rendimiento del tráfico internacional hubo que lograr la reforma del régimen de Aduanas y suprimir el “derecho diferencial de bandera” que gravaba las importaciones del ferrocarril. El mismo fue suprimido el 1 de enero de 1872.

El coste de construcción de las líneas superó en gran cantidad a lo previsto. Los rendimientos tampoco fueron los esperados. Ambas cuestiones llevaron a la compañía a una situación inquietante con fuertes deudas, lo que hizo necesario considerar pedir una subvención al estado para terminar las obras. El gobierno tenía los mejores

propósitos en ayudar a las compañías ferroviarias, pero España sufría una importante crisis económica debida principalmente a la guerra.

La deuda flotante de la compañía había crecido considerablemente y no bastaban los ingresos ordinarios, el producto de la renta de las subvenciones del estado, de los que hubo que echar mano, ni los fondos tomados a préstamo. Con todo ello se iba camino de la quiebra.

A finales de 1865, con fecha 29 de noviembre se publicó una exposición de los hechos para proponer dos soluciones a los acreedores.

Se consiguió arreglar el tema en la junta general de accionistas celebrada el 8 de agosto de 1866.

No cabe duda que los ferrocarriles que componen la Compañía Norte, seguramente había ocurrido lo mismo en todos los de España, "nacieron" ya en condiciones desfavorables y arrastraron en sus principios vida precaria, débase ello a que la generalidad de nuestros primeros ferrocarriles atendieron a la construcción con una celeridad y exacto cumplimiento en los plazos, aún a costa de un mayor gasto, que dio como resultado una rapidez en el establecimiento de las líneas que no puede menos que causarnos cierta admiración, sobre todo si ese resultado se compara con lo que fue más tarde, el proceso del desarrollo de nuestros ferrocarriles de vía ancha.

3.4.4. 2ª etapa de la compañía. 1874-1900

Terminado este periodo, normalizada la vida de la compañía en cuanto tuvo efectividad el convenio citado entre acreedores y obligacionistas (1868), se pensó en ampliar la red comenzando con ello en el año 1874. En este año se empezó a poner en práctica la adquisición de otras líneas de ferrocarriles que con la suya empalmaban. Seguía en esto el ejemplo de Francia.

En 1874 se adquirió la línea Alar-Santander siendo esta la primera línea que se adquirió y cuya fusión se llevaba intentando desde 1861. Ya he detallado que llegar hasta el mar suponía asegurar tráfico y consecuentemente ingresos.

Después se adquirieron muchas otras hasta formar la red completa que tuvo la compañía. Este periodo que abarca desde 1874 hasta 1900 se caracteriza por las fusiones de líneas. Reseñar también que, desde 1876 se empezó a sustituir el carril de hierro por el de acero. Una vez restablecida la situación de la compañía se acometieron también obras de mejora de las instalaciones (ampliación de vías, edificaciones, etc.)

En 1878 se iniciaron las obras de la estación de Madrid, inaugurándose el 16 de julio de 1882.

En 1881 se iniciaron las obras de la estación de San Sebastián y de la aduana de Irún. También en este año, como ya destacaba, se produjo el comienzo de la gerencia de la compañía del Sr. Barat, el cual estuvo veinte años al frente de la misma realizando una fructífera labor.

En 1894 la Compañía Norte tenía 3.421 Km. De línea.

La compañía en esta época empezó a mejorar; las consecuencias del convenio y el restablecimiento de la tranquilidad en el país, a continuación de la guerra carlista, le permitieron empezar a repartir dividendos en el año 1874 y pudo seguir haciéndolo hasta el año 1890. En toda esta época fue mejorando la explotación. Pero, a partir de 1892 a consecuencia de la anulación de un tratado comercial con Francia, los transportes se resintieron profundamente.

Durante este periodo, bajo la dirección de M. Barat, se redactaron la casi totalidad de los reglamentos e instrucciones que forman la codificación del régimen interior de la compañía.

Este periodo se caracteriza también por la relación de competencias con M.Z.A. y por la adquisición del T.B.F. (Tarragona-Barcelona-Francia).

También se caracteriza por las dificultades acarreadas por la denuncia del tratado hispano-francés que tuvo honda repercusión en la compañía.

La depreciación de la moneda es otro de los principales rasgos de este periodo.

La elevación del cambio que condujo al convenio de 1900 con los obligacionistas.

Finalmente, termina la competencia entre Norte y M.Z.A. con el reparto de líneas mediante contrato firmado el 31 de diciembre de 1895 con duración del mismo hasta el 31 de diciembre de 1905, es decir por cinco años. Basado en el reparto equitativo del tráfico en determinadas líneas sobre las que se había disputado. (p.e. la red A.V.T. había perdido al Marqués de Campo e interesaba a las dos compañías).

Atravesó la compañía, a partir de 1891 una crisis excepcionalmente grave cuyas causas radicaban en que a la terminación del Tratado de Comercio Franco-Español, a finales de febrero de 1892, la crisis agrícola y comercial, consecuencia natural de la considerable disminución de las exportaciones diversas, y las necesidades del Tesoro, produjeron una elevación del cambio que resultó enormemente gravosa, ya que se tenía que pagar en Francos, en el extranjero, los intereses y amortizaciones de la mayor parte de las obligaciones. Y a ello se agregó la pérdida que para la compañía trajo el cambio de la reforma monetaria. (El tratado de comercio hispano-francés consiste en el intercambio ferroviario de productos españoles y extranjeros. Este tratado se firmó en París el 8 de abril de 1864 por la reina de España y el emperador francés. Es el primer tratado de este tipo).

Este es el origen de la agencia internacional constituido por una oficina en Irún y otra en Hendaya. A partir de 1 de enero de 1930 la de Irún quedó a cargo de Norte y la de Hendaya a cargo del Midi francés.

Al irse extendiendo las relaciones ferroviarias internacionales, se llegó a formar entre diversos países, entre ellos España, el Convenio Internacional de Berna, de fecha 23 de octubre de 1924 para el transporte de viajeros y de mercancías. Se puso en práctica el 1 de octubre de 1928.

Acerca de la depreciación de la moneda, me parece muy interesante relatar esta historia porque parece ser el origen del vocablo peseta que tanto nos ha acompañado: cuando el gobierno español promulgó la ley de ferrocarriles de 1855, la unidad monetaria en España era el “real de vellón” que tenía el valor de 0,2632 francos plata, de manera que la pieza de 20 reales, denominada el “Napoleón” que entonces circulaba valía 5 francos, 26 céntimos y 4 milésimas.

También había entonces en circulación en España, entre otras monedas, una pieza de 4 reales, a la que los franceses en sus transacciones con los españoles, empezaron a llamar “piecette”, esto es “pequeña pieza”, pues la pieza tipo continuaba siendo la de 20 reales. Poco a poco fue tomando arraigo en España el vocablo “piecette” hasta que fue corriente, si bien por corrupción lingüística, se le designaba corrientemente “peseta”.

Cuando llegó el caso de establecer en “pesetas” las tarifas, las compañías debieron haber reemplazado el real de vellón por 0,2632 pesetas para seguir percibiendo el mismo valor, pero el gobierno no admitió tal conversión depreciando la moneda y ocasionando una pérdida anual a las compañías, sobre las recaudaciones, de 4 millones de pesetas.

3.4.5. 3ª etapa de la compañía. 1900-1913

Constituida la red en 1900, que era de 3.667 Km. tuvo la compañía en el periodo que va desde 1900 a 1917 su era de mayor tranquilidad y la más prospera coincidente con el proyecto y construcción de la Estación de Ribes en Valencia. Los tráficos

aumentaban, los productos crecían y la compañía, para atender al incremento de movimiento que se desarrollaba, emprendió multitud de obras de mejora que el tráfico demandaba. Entre las mejoras analizadas, se acomete la renovación de vía por carril de 42,50 Kg., también se realizan mejoras en el material motor añadiendo al parque existente modernas locomotoras, etc. Destacar que todo lo hizo con sus propios recursos, sin auxilio del estado.

"Comienza el mismo con la red casi completa, 3667 km., estando normalizado y encauzado el problema del cambio, y la compañía, que ve aumentado el tráfico por la tranquilidad del país y el desarrollo de los negocios a ella subsiguiente, acude con presteza, y sin ayuda del estado, recurriendo a sus propios elementos, a mejorar las instalaciones.

Las memorias de esta etapa de la compañía son las únicas que se leen sin congoja, que desprenden sino euforia, cierto bienestar y que dan la sensación de un negocio bien desarrollado y desenvuelto."

Dejó el cargo en 1900 el Sr. Barat, le sucedieron otros tres directores franceses y finalmente, el 1 de junio de 1908 ocupó el puesto por primera vez un español, D. Félix Boix que ya antes, en 1904 había sido nombrado director adjunto.

Fue director durante más de 21 años y su gestión corresponde a la mayor prosperidad de la compañía.

El tráfico aumentó en este periodo. Este aumento fue continuo hasta la guerra de 1914.

Los resultados del tráfico en 1912 excedieron a todas las previsiones que se habían hecho, lo que, por su brusco crecimiento, dio lugar a dificultades que hubieran sido insuperables de no haberse emprendido importantes obras de reforma y ampliación de instalaciones, así como de aumento de material motor y móvil.

Dentro de este periodo se inician las reivindicaciones económicas, las peticiones de mejora del personal y las luchas sociales que tanto auge habían de adquirir en fechas posteriores.

El 24 de junio de 1912 se celebró la primera asamblea de ferroviarios.

El 1 de ostubre de 1912 se declaraba la huelga general ferroviaria aunque Norte no secundó de manera mayoritaria esta huelga.

La misma acabó el 6 de ostubre de 1912. A pesar de su corta duración, sólo duró seis días, y de no ser secundada por Norte, sirvió de aviso a la compañía, la cual propició algunos cambios a favor de sus empleados.

Hubo dos huelgas más en 1916 y 1917 pero ambas quedan fuera del periodo que se comenta.

3.4.6. 4ª etapa de la compañía. 1913-1936

En este lapso de tiempo se finalizó e inauguró la Estación de Ribes en Valencia.

Este periodo se caracteriza por la seria perturbación de la situación económica de la compañía debida a la gran guerra. Durante 1914 por el retraimiento del tráfico y desde 1915 porque - aunque el movimiento de mercancías volvió a aumentar, impulsado por la actividad productiva que el conflicto europeo determinó en el país, ayudado también por la dificultad y la elevación de los fletes -, no se pudo volver a considerar como equilibrado el estado económico de la empresa, pues el rápido crecimiento de los gastos absorbía con creces el aumento de productos a causa de la enorme elevación de coste que enseguida sufrieron las materias primas (carbón, carriles, tubos de humos, cobre, llantas, etc.). Esta subida repercutió no sólo en los gastos de la explotación, sino también en las cargas, pues la compañía para poder atender al mayor tráfico, que no cabía rehusar por el carácter público de su servicio, tuvo que

intensificar las obras de ampliación y mejora de las líneas y las adquisiciones de material.

Otro rasgo característico de este periodo es el incremento general del coste de la vida lo cual implicaba mejoras en la remuneración del personal.

Por tanto, debido al incremento de las materias básicas y al incremento de las remuneraciones salariales, en el 2º semestre de 1917, las compañías se vieron obligadas a presentar al Ministerio proyectos de nuevas tarifas para poder subsistir.

Es digno advertir que, mientras las compañías trataban de sufrir la insuficiencia de ingresos para cubrir sus gastos, el gobierno, dando atención preferente al remedio por el que atravesaban otros sectores de la economía nacional, impuso a los ferrocarriles en 1917, para más inri, la aplicación de una tarifa para el transporte de naranja, al precio de 5 céntimos por tonelada y kilómetro. A pesar de las protestas de las compañías, elevadas al poder público, continuó en vigor dicha tarifa, con algunas pequeñas interrupciones, hasta el 13 de junio de 1919.

En la Compañía Norte, los ingresos habían aumentado entre 1913 y 1918 en un 31,34%, debido, en gran parte a que la insuficiencia del cabotaje y la elevación de los fletes echaron sobre los ferrocarriles un tráfico que antes se hacía por vía marítima y que paso a hacerse por ferrocarril, generalmente a largas distancias y a tarifas reducidas.

Los gastos, en el mismo periodo, aumentan en un 116,52% es decir, cuatro veces más que los ingresos. (El carbón había incrementado mucho su precio pero además su calidad era muy deficiente, con lo que se consumía más carbón).

El ejercicio de 1918 fue liquidado con una insuficiencia grave de productos. Las compañías, todas en igual situación, solicitaron un recargo uniforme de tarifas (el 25%) al gobierno como única medida posible de paliar la crisis.

Nos encontramos en un momento, recién inaugurada la estación de Valencia, donde el ferrocarril pasa por una situación crítica. Me atrevo a afirmar que, en estos años, no hubiera podido construirse la estación de Valencia de Ribes.

El Gobierno se daba cuenta de la crítica situación aunque no accedía al incremento de 25%. El 22 de ostubre de 1918 autorizó un incremento del 15%, el cual quedaría sin efecto porque no se refería a las tarifas vigentes en el momento de su aprobación. Finalmente, mediante Decreto de 26 de diciembre de 1918, se aprobó referido a las tarifas vigentes. (El artículo primero del decreto de aprobación de ostubre era igual que el aprobado en diciembre pero en otros artículos se establecían condiciones de difícil aplicación unas e incluso lesivas para las compañías otras). A pesar de ello, las compañías aunque a regañadientes y habiendo expuesto manifestaciones y reservas, dada la crisis que sufrían, aceptaron el mismo, dando principio al nuevo régimen tarifario el 1 de enero de 1919.

Entonces se inició, en contra de las compañías, una gran campaña de prensa, pretendiendo achacarlas la responsabilidad íntegra en la carestía de las subsistencias a pesar de que el aumento del 15% representaba realmente muy poco. No era por tanto, en este aumento donde había que buscar el origen de la carestía de la vida. No obstante, esta serie de campañas dificultó la solución al problema desorientando para siempre al público, creando recelo y desconfianza hacía las compañías.

Es obligado, al reseñar este primer periodo en el que se intentaron y promulgaron soluciones para el problema ferroviario que planteó la guerra, el aludir a los estudios realizados por el sr. Cambó, que condujeron a la redacción de un proyecto de ley de bases para la retrocesión de los ferrocarriles, estructura y explotación posterior, y a la publicación de la obra, notable por muchos conceptos titulada “Elementos para el estudio del problema ferroviario en España”.

El proyecto de ley de ferrocarriles estudiado por el Sr. Cambó, que no llegó a presentarse a las Cortes, consistía esencialmente en el rescate por el Estado de las

concesiones pertenecientes a las compañías; en la división de toda la red española en cuatro grandes explotaciones según aconsejaba su mejor agrupación geográfica y las corrientes de tráfico, y en la explotación de estas grandes redes agrupadas bien por el Estado o bien por arrendamiento a compañías privadas, para que realizasen su explotación con las ventajas de una gestión industrial interesada.

Se trata de un personaje que estudió concienzudamente el problema del ferrocarril. También fue el iniciador de las obras de electrificación en la rampa de Pajares, en la línea de Asturias.

Complicó extraordinariamente la situación el encarecimiento de la vida, la implantación de la jornada de 8 horas aprobada mediante el decreto de 3 de abril de 1919, y la competencia desleal de la carretera. En estos años también hubo problemas con los trabajadores realizándose huelgas, así como anuncio de la misma sino se otorgaba la "consolidación de haberes".

En esta situación se dictó el 29 de abril de 1920, una nueva Real Orden autorizando al Ministerio de Abastecimientos para continuar efectuando los anticipos en las mismas condiciones concedidas en un principio, "hasta que recayera una resolución definitiva del problema ferroviario en todos sus aspectos".

En 1920, la implantación de la jornada de 8 horas tuvo poca influencia pero ya se presumía, y así resultó, que la cuantía de su coste iba a ser muy considerable.

El aumento de ingresos en 1920 se debió al tráfico de viajeros y a la gran velocidad. Los gastos tuvieron una pequeña reducción.

El estatuto de julio de 1924 que introducía un nuevo orden en la situación, reguló el estado caótico en que se encontraban los ferrocarriles en España y, en virtud del que las compañías y el Estado entraban mancomunadamente en el negocio. (Hasta esta fecha, las líneas eran concesiones temporales en el que las compañías tenían la inspección del Estado por el servicio de carácter público que el ferrocarril tiene, pero con libertad de movimientos.).

Pero este estatuto tan pulcramente confeccionado, no tuvo aplicación eficaz aplazando de momento la resolución total del problema ferroviario. En esta situación caótica llega el año 1930 que trae nuevos intentos de solución del problema que también fracasan. De este modo, en el año 1935, se llega a suspender en la compañía la amortización de obligaciones, medida a la que, desde la fundación de la empresa no se había llegado.

Reseñar que desde febrero de 1936, desaparece todo recelo, cesa toda discusión entre Estado y compañías. Éstas, y el Norte especialmente, se vuelcan a favor del movimiento. La Compañía Norte pone todo lo que tiene en manos del caudillo.

Como he relatado, el asunto ferroviario constituyó un mal negocio pero debe pensarse que se trata de una obra pública lo cual imprime al ferrocarril ciertas condiciones que no deben eludirse. Concretamente, la Compañía Norte a pesar de ser la más pujante y la de mayor envergadura del país, se le debían en el año 1935 más de 15 millones de las antiguas pesetas.

No quisiera dejar de incluir esta impresionante fotografía (fig. 6) realizada durante un bombardeo de la Guerra Civil sobre la Estación del Norte. No sólo deberíamos tenerla grabada en la memoria para jamás olvidar la barbarie humana sino también en lo que respecta a la conservación y cuidado de los edificios considerados de interés cultural. Poco faltó, en ese momento, para perder nuestra querida estación y, sin lugar a dudas, Valencia habría registrado nuevamente, una importante pérdida más.

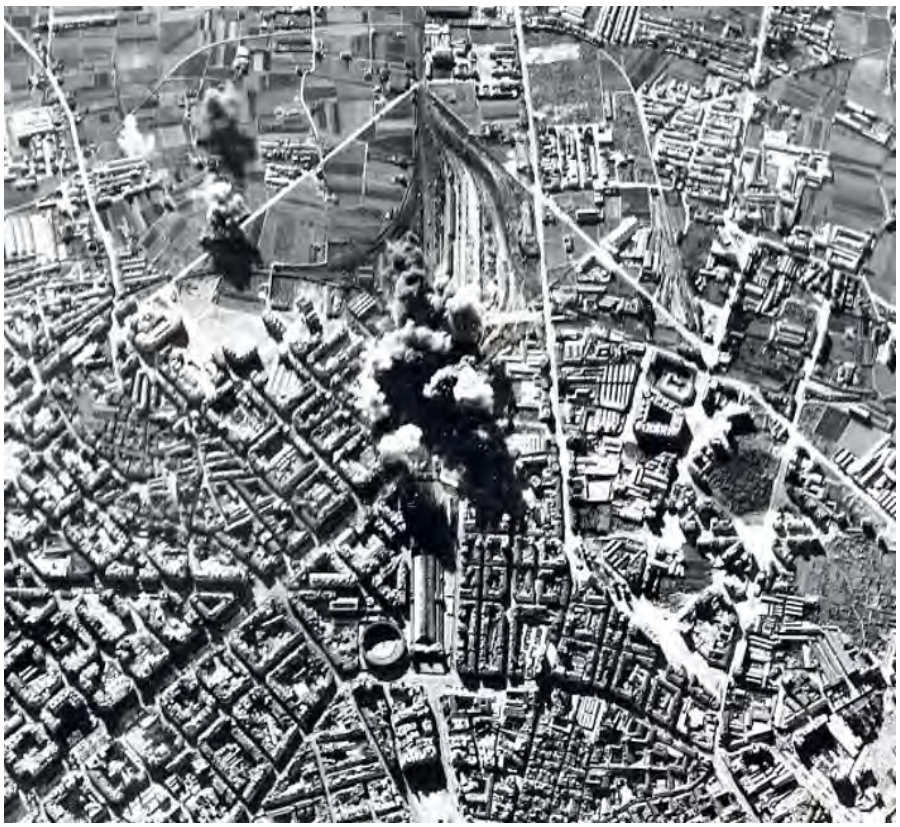


Fig. nº 6.- Bombardeo sobre la Estación del Norte. Archivo Las Provincias.

3.4.7. Detalle de las ampliaciones realizadas por la compañía.

3.4.7.1. Ampliación de la red: Líneas de Santander.

Santander constituía el puerto más importante del Cantábrico en el 2º tercio del XIX, por lo que el ferrocarril no podía desaprovechar esta ventaja. Por ello, de todas las líneas que constituyen la compañía, fue la de Santander la primera de las estudiadas.

Dicha línea se consiguió por Real Orden en 1851: "concesión de la línea Alar – Santander" a otra empresa (compañía de Isabel II). Ésta, por la lentitud de las obras, se vio obligada a establecer gestiones con Norte.

Tras varios avatares y cambio de compañía, desapareciendo así la Compañía de Isabel II, finalmente el 31 de enero de 1874 firmaron un convenio para la venta con Norte.

En 1856 se solicitó una nueva línea para terminar en las minas de Orbó (Barruelo) y así dar salida fácil al carbón.

La junta general de accionistas de Norte celebrada el 26 de junio de 1875 acordó la adquisición de las minas y ferrocarriles de Barruelo por haberse juzgado indispensable tal compra para asegurar la debida explotación de la Compañía Norte que quedaría así a cubierto de las eventualidades de un alza en el precio del carbón y tendría garantizados, en caso de guerra, los acopios del mismo.

3.4.7.2. Ampliación de la red. Líneas de Zaragoza a Pamplona y Barcelona.

El 3 de noviembre de 1852, por Real Decreto, se realiza la promesa, a una empresa provisional, de la concesión de la línea "Barcelona a Zaragoza".

El 30 de noviembre de 1855 se otorga definitivamente a esta compañía, la citada línea.

Como Huesca quedaba alejada del ferrocarril, se realizan gestiones para subastar la línea de Huesca a Tardienta que ya era una estación de la línea de Zaragoza a Barcelona, con lo que se subsanaba el aislamiento.

Esta línea fue aprobada por Real Decreto el 5 de septiembre de 1864 a otra compañía.

También por Real Decreto, de fecha 24 de mayo de 1863, se realiza la concesión de la línea de Casetas a Zaragoza a otra compañía distinta de la anterior. (Finalmente esta línea fue explotada por Norte en combinación con M.Z.A. hasta la bifurcación de la Almazara).

En 1874 Norte realizó gestiones para explotar las líneas de la compañía Z.P.B. (Zaragoza-Pamplona-Barcelona). Firmaron un contrato el 13 de febrero de 1878. Tan solo tres días más tarde, Norte propuso un nuevo convenio.

3.4.7.3. Ampliación de la red. Líneas de Tudela a Bilbao y Tudela a Tarazona

Tudela a Bilbao:

No se empezó la explotación de la línea hasta que estuvo completamente terminada la sección Bilbao-Miranda, en marzo de 1863.

El 18 de mayo se empezó a explotar entre Miranda y Haro y el 31 de agosto ya estaba en explotación todo el trayecto, Bilbao-Castejón, de 250 km.

El Tudela-Bilbao, a pesar de las dificultades de la topografía que obligó a numerosos puentes y túneles, quedó terminado en unos cinco años. Como ocurría con la línea de Valencia sufría el problema de las inundaciones lo que suponía cuantiosos gastos.

En esta línea se procuró sustituir las traviesas de madera (de rápido deterioro) por las metálicas que tan buenos resultados habían dado en la línea de Valencia.

La transferencia hecha por el ferrocarril de Tudela a Bilbao a favor de la compañía del Norte se aprobó por Real Orden de 26 de junio de 1878 y el Norte se hizo cargo de la explotación a partir del 1 de julio de 1878.

Tudela a Tarazona:

Con objeto de favorecer la rica zona agrícola e industrial del bajo Moncayo y facilitar, con nuevas vías de comunicación, un crecimiento del comercio, por ley del 13 de agosto de 1882 se autorizaba a la Compañía Norte para que, sin subvención oficial, construyera un ferrocarril económico que desde Tudela a Navarra y pasando por Cascante, terminara en Tarazona de Aragón.

Se construyó con ancho de vía de 1 m.

Finalmente se logró subvención de las Diputaciones de Navarra y de Zaragoza.

Se abrió al tráfico el 1 de enero de 1886.

3.4.7.4. Ampliación de la red. Líneas de Segovia

Se autoriza al gobierno parta otorgar, en pública subasta, un ferrocarril subvencionado para la provincia de Segovia.

Se trataba de un ferrocarril, por tanto, completamente distinto al del Norte.

Hubo tres proyectos distintos.

Me gustaría mencionar una curiosidad que aparece como novedad en el pliego de condiciones. Por primera vez se reconoce oficialmente que *«tanto los departamentos de primera y segunda, como los de tercera, estarán cerrados con cristales».* Hasta esta fecha, 1881, sólo se prescribía el uso de cristales en los departamentos de 1ª y 2ª, cerrándose los de 3ª con cortinillas.

La línea completa era Villalba-Medina por Segovia. Constaba de dos tramos: Medina-Segovia y Villalba-Segovia.

Un primer tramo de 90 km. de longitud establecida entre las localidades de Medina y Segovia, se concedió por Real Orden de 22 de septiembre de 1881 a Norte.

El tramo de Villalba a Segovia también se subastó pero quedó desierta.

Finalmente, por una instancia del Sr. Muruve (representante de la diputación de Segovia) se otorgó la concesión de este segundo tramo a Norte.

Realmente lo que se pretendía era unir Madrid con Segovia pasando por la Granja, pero de esta línea después nada se volvió a hablar.

3.4.7.5. Ampliación de la red. Líneas de Lérida a Reus y Tarragona

Reus era un centro fabril de suma importancia en Cataluña por lo que requería un mejor transporte para una mayor expansión de sus productos. Como indica Javier Vidal Olivares, es destacable la madurez de los inversores y empresarios catalanes a la hora de movilizarse tempranamente para construir una red ferroviaria que diese respuesta a sus necesidades productivas.

En este sentido, destacar la figura del Sr. Díez Imbrechts, "preferroviario español" como comentaba al comienzo del capítulo, había intentado en 1836 estudiar y que le concediesen la línea Reus al puerto de Tarragona. Logró que le concediesen la línea pero le caducó la concesión sin poder llevarla a cabo en 1838.

Nuevamente, a otra compañía, se le concedió esta línea, sin subvención alguna, por Real Orden el 30 de septiembre de 1851.

Destacar, como indica Javier Vidal, al respecto de la actitud de los catalanes hacia el ferrocarril que desde 1855 hasta la crisis de 1866 la inversión de capitales en la construcción de las principales líneas de ferrocarril procedió del ahorro nacional catalán. Eso si, la crisis comentada frustró las previsiones y el capital francés acabó controlando las mismas.

Finalmente, tras varios avatares, la línea de Lérida a Reus y a Tarragona (L.R.T.) fue adquirida por la Compañía Norte mediante acuerdo de fecha 14 de agosto de 1884.

3.4.7.6. Ampliación de la red. Líneas de Asturias, Galicia y León (A.G.L.)

La línea de Palencia a León y de León a Ponferrada se otorgó por Real Orden el 16 de febrero de 1861, constituyéndose luego, el 18 de febrero de 1862, una sociedad anónima denominada "Compañía del ferrocarril de Palencia a Ponferrada o del Noroeste de España".

La línea de Ponferrada a Coruña fue concedida mediante subasta por la Real Orden de 24 de septiembre de 1864.

La línea León-Gijón fue también subastada y concedida por Real Orden de 23 de noviembre de 1864. Constituye, su construcción, por la topografía, el ferrocarril más difícil de todos los españoles. Esta línea se abrió a la explotación 20 años más tarde, por la peculiaridad comentada. Concretamente un 14 de agosto de 1884.

La compañía del Noroeste de España se amplió luego también de Palencia a Coruña y de León a Gijón.

Esta compañía quebró con lo que se rescindió la concesión de las líneas comentadas, haciéndose cargo el estado de las líneas y obras pendientes, por Real Decreto de 9 de febrero de 1878.

Asturias:

Las cosas no marchaban.

Se subastan las líneas: Palencia-Ponferrada, Ponferrada-Coruña, León-Gijón y Oviedo-Trubia.

Esta subasta fue espectacular con una "danza de millones" el día de su celebración, el 21 de enero de 1880.

"Se jugaba en ellas una lucha entre casi dos potencias: de un lado, las sociedades bancarias francesas, con todo su oro, con toda su influencia…; de otro, la actividad comercial de un significadísimo hombre de negocios levantino, el Marqués de Campo, que unía a su tradicional habilidad racial la experiencia ferroviaria de una potente empresa en explotación, que él había levantado de la nada.

No podemos sospechar cuáles hubieran podido ser los destinos de Norte si el resultado de la subasta hubiera sido otro, y no porque, triunfante el Marqués de Campo, se hubiera visto ajeno el Norte a la explotación de las líneas de Asturias, Galicia y León, que no cabe pensar eso de tan perspicaz personaje, que seguramente se hubiera apresurado a entrar en negociaciones con el Norte, y aún a reservarle en el A.G.L. (Asturias-Galicia-León) una mayor participación que la del 15% que, tras muchos regateos, le concedieron las poderosas entidades francesas, sino porque, tal vez enfriadas las relaciones entre París y Madrid, las relaciones ferroviarias y bancarias se entiende, no cabe adivinar cual hubiera sido el porvenir de Norte al verse desasistido de la tutela francesa."

Existían dos propuestas en esta interesante subasta: la propuesta uno aportada por las sociedades francesas cuyo representante era el Sr. M. Donon, y la propuesta dos aportada por el Marqués de Campo. Finalmente, no sin anécdotas y picaresca por parte del Marqués, triunfó la propuesta 1 aunque los avatares en la construcción de la línea de Asturias, echaron por tierra las ilusiones de M. Odón "vengando" al Marqués de Campo.

La concesión de esta línea se otorgó, por Real Decreto de 4 de febrero de 1880 al repetido grupo de Sociedades Francesas y a la Compañía Norte.

3.4.7.7. Ampliación de la red. Línea de Villabona a San Juan de Nieva

Se realizó por subasta mediante concurso libre, el 24 de agosto de 1882.

Por Real Orden de 3 de septiembre de 1882 fue adjudicada a la "Sociedad del Crédito General de Ferrocarriles". Nada más obtener la concesión, entabló gestiones con la Compañía Norte para transferírsela.

Fue transferida por disposición ministerial de fecha 13 de ostubre de 1886.

3.4.7.8. Ampliación de la red. Líneas de Barcelona a San Juan de las Abadesas

También se realizó su concesión mediante subasta, siendo concedida por Real Orden de 18 de mayo de 1870 al Barón de Lossy. Luego pasó a otra sociedad denominada "Sociedad de los ferrocarriles y minas de San Juan". Finalmente, el 31 de diciembre de 1887 fue absorbida por Norte.

Norte era ya propietaria de la línea de Zaragoza a Barcelona, que primeramente se construyó sólo desde Zaragoza a Moncada y luego, en 1861, desde Moncada a Barcelona.

3.4.7.9. Ampliación de la red. Línea de Selgua a Barbastro

Como era habitual, su concesión se determinó mediante subasta. Por Real Orden de 10 de septiembre de 1868 se otorgó a D. José Cayetano Franco. Éste, el 22 de abril de 1869, la cedía a D. Ramón Acha.

Mediante acuerdo de éste con Norte se quedó en que ésta terminase la construcción de la línea encargándose luego de su explotación.

Se abrió la línea al tráfico el 28 de junio de 1880.

Finalmente, acabó transfiriéndose la línea a Norte por Real Orden de fecha 1 de febrero de 1889.

3.4.7.10. Ampliación de la red. Línea de Soto de Rey a Ciaño de Santa Ana

El ferrocarril de Laviana a Gijón, de ancho internacional, fue el tercer ferrocarril construido en España. Se construyó con la finalidad de llevar el carbón al puerto para así exportarlo.

Se pensó en llevar estos carbones también a Castilla (hacia Madrid). De ahí la intención de crear esta nueva línea.

Se otorgó por Real Orden de 23 de abril de 1890 a una compañía distinta. Finalmente acabó transfiriéndose a Norte.

3.4.7.11. Ampliación de la red. Línea de Huesca a Francia por Canfranc

Esta línea fue concedida por Real Orden el 6 de ostubre de 1882 a la "Sociedad Anónima Aragonesa".

Por contrato firmado el 2 de ostubre de 1882, dicha sociedad cedía a la Compañía Norte la concesión del trozo Huesca a Jaca.

Por Real Orden de 3 de mayo de 1893 se autorizó la transferencia a Norte de la concesión de la línea de Huesca a Canfranc y ramal de Zuera a Turuñana. Los trayectos de Jaca a Canfranc y de Zuera a Turuñana no se terminaron y abrieron a la explotación hasta 1928 y 1929 respectivamente.

3.4.7.12. Metro de Barcelona

Estas obras ya son posteriores a la Estación de Ribes de Valencia, la cual ya llevaba más de diez años funcionando. No obstante, expondré brevemente algunas de las ampliaciones llevadas a cabo por la compañía con el fin de conseguir una visión completa de las actuaciones de la compañía hasta su conformación completa.

Tras instancia de Norte, por Real Orden de 23 de diciembre de 1928 se disponía que el Metro cediese a Norte la parte de su concesión correspondiente al tramo comprendido entre la Estación del Norte, Arco del Triunfo y plaza de Cataluña. Norte empezó a explotar este trozo el 1 de julio de 1932.

3.4.7.13. Ampliación de la red. Línea de Ripoll a Puigcerdà

En julio de 1928, el consorcio del Puerto Franco de Barcelona (para atraer comercio) solicitó enlazar Barcelona con París proponiéndose para ello, la transferencia al ancho europeo de la línea Barcelona-Puigcerdá. Esta solicitud fue aprobada mediante Real Decreto de 17 de julio de 1928.

Esta línea estaba compuesta de la de Barcelona a Ripoll, explotada por Norte, y de la de Ripoll a Puigcerdá explotada por el Estado.

La Real Orden de 17 de julio de 1928 determinaba que la línea Barcelona-Puigcerdá se explotase "íntegra" por Norte.

3.4.7.14. Ampliación de la red. Línea de Utiel

Por la Ley de 2 de julio de 1870, se autorizaba al Gobierno a otorgar en pública subasta el ferrocarril de "Cuenca a Valencia por Landete y de este punto a Teruel, cuando esté terminada la línea de Madrid a Cuenca".

Por la R.O. de 24 de marzo de 1882 se concedía, sin subvención alguna, el ferrocarril entonces denominado "de Cuenca a Valencia, por Landete, con ramales desde este punto a Teruel y a las Minas de Henarejos".

Por R.O. de 24 de abril de 1882 se transfirió esta línea al Banco Regional Valenciano y por la de 7 de ostubre del mismo año a la "Sociedad Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel", que oportunamente se había constituido para la construcción y explotación de tal ferrocarril.

Esta sociedad en 1886, solicitó que dicha concesión se redujese al trayecto Valencia-Utiel. Dicha solicitud fue aceptada y, por R.O. de 9 de marzo de 1887 se aprobó la

transferencia hecha por el "Ferrocarril Valencia-Utiel" a favor de la llamada "Compañía del Este de España".

Esta compañía, por dificultades económicas, se vio obligada a declarar la suspensión de pagos, conviniendo con la Compañía Norte la explotación y, posteriormente, la propiedad de la citada línea. El contrato de fusión entre las dos compañías se firmó el 15 de enero de 1892. (Indicar que aunque Norte empezó a explotar esta línea desde 1893, por problemas de origen diverso, no pudo firmar la escritura de incorporación de la línea a la compañía, hasta 1917).

3.5. EL CASO VALENCIANO. LA LÍNEA DE ALMANSA A VALENCIA Y TARRAGONA (A.V.T.): CREACIÓN Y POSTERIOR ADQUISICIÓN POR NORTE

3.5.1. Antecedentes

La compañía de ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona (A.V.T.) es importante por varios motivos: en primer lugar, por tratarse de una Sociedad de abolengo netamente español, de capital exclusivamente nacional, orientada y dirigida completamente por el criterio personal del Marqués de Campo, *«cualidad ésta digna de ser tomada en consideración en una época en la cual el capital español andaba bien remiso a colocarse en especulaciones industriales, hasta entonces desconocidas, y en la que la tutela extranjera dejaba sentir de una manera decisiva su influencia en la implantación en España de los negocios ferroviarios»:*

No quisiera dejar de mencionar la visión de Telesforo M. Hernández acerca de los ferrocarriles valencianos planteando una visión pesimista de los mismos en relación con el desarrollo y modernización de la economía Valenciana. Del mismo modo, este autor ponía de relieve en su investigación de 1980 acerca de los mismos, los abultados beneficios que la línea A.V.T. aportó al Sr. Campo. Este autor expone que el punto de mira del Sr. Campo era el arriendo del tabaco. Al mismo tiempo, el Sr. Hernández destaca los efectos positivos que tuvo la creación de sociedades financieras para la construcción del ferrocarril y para impulsar el espíritu empresarial valenciano. Sin embargo, A. Gómez Mendoza destaca la indispensabilidad del ferrocarril para el crecimiento económico español. También J. Vidal indica que, a partir de 1890, el movimiento de mercancías tiende a un considerable aumento en la línea A.V.T. lo cual es un indicio claro del fuerte impulso que fue adquiriendo la economía valenciana desde el último decenio del siglo XIX. Pero estas teorías las incluyo únicamente como "flashes" para ilustrar la envergadura y las profundas transformaciones que la implantación del ferrocarril es capaz de provocar, pero sin entrar en ellas por quedar fuera del ámbito de la presente tesis.

Otro motivo digno de reseñar, es el paralelismo que parece existir entre Norte y A.V.T.; así como la Compañía Norte se trata de un "producto" de la casa Pereire y de su banca, el Crédito Moviliario; la A.V.T., fundada en 1846 con otro nombre y que seguidamente detallo, es decir casi 10 años antes que la Compañía Norte, puede considerarse como un "producto" del Marqués de Campo apadrinada por la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento. Además de esto, existen grandes analogías entre ambas compañías en lo referente al funcionamiento y al desarrollo de las mismas.

Hay que tener en cuenta que, dado que la compañía A.V.T. fue fundada tempranamente, estaba más desamparada en todos los aspectos, sobre todo en lo referente a legislación y a experiencia, que pudo estar Norte o el resto de las compañías fundadas posteriormente, teniendo, por tanto que luchar aún con más inconvenientes que los que pudieron sufrir Norte o las demás compañías. A Pesar de ello, el Sr. Campo, supo imprimir a la compañía ciertas normas y directrices administrativas que, posteriormente fueron implantadas por Norte cuando los años respaldaron estos pioneros procedimientos.

El carácter regional que tuvo la compañía A.V.T. fue causa de numerosos problemas. Mientras que los accionistas de Norte no se cuestionaban las decisiones de la casa Pereire por gozar ésta de un gran prestigio, los accionistas de A.V.T., valencianos y catalanes en su mayoría, conocían personalmente al Marqués de Campo y por ello, siempre estaban dispuestos a discutir las decisiones de éste.

No se puede menos que admirar la gestión y la valentía del Sr. Campo, precursor de la implantación del ferrocarril en España, ya que la compañía por él fundada estuvo funcionando de manera autónoma durante casi cuarenta años. No podemos imaginar adónde hubiera podido llegar este personaje y esta compañía, de haber contado con el inagotable capital procedente de las bancas internaciones del que luego dispuso Norte.

Es de destacar también que, si bien la Compañía Norte llegó a ampliarse hasta cinco veces, el Sr. Campo fue capaz, con muchos menos medios y por tanto con mayor mérito, de hacer crecer su compañía nueve veces más respecto al origen: una pequeña concesión de 60 km., del Grao a Játiva.

3.5.2. Historia de la Compañía A.V.T. (Almansa-Valencia-Tarragona)

Continuando en mi afán de contextualizar la obra de Ribes de la manera más rigurosa de la que sea capaz, considero importante también conocer la historia de esta compañía ya que puede arrojar luz acerca de cómo se vivió la implantación del ferrocarril en la comunidad Valenciana y, con ello, poder entender cómo entendía la sociedad valenciana el ferrocarril, sus instalaciones y, finalmente, la Estación de Ribes en Valencia. Creo firmemente que ningún dato es baladí, aunque parezca alejado del objetivo final de la presente tesis, ya que entiendo que me ayudará a poder llegar a las diferentes conclusiones fundamentándolas en los más diferentes aspectos, entre ellos el que ahora pretendo analizar.

En el año 1850 y considerándole como un ramal del ferrocarril que había que unir a Madrid con el Mediterráneo, se estudió, aprovechando los trabajos realizados por la "Antigua Empresa de Valencia", el trazado de una línea férrea que, desde el mar y pasando por Valencia, fuese a San Felipe de Játiva.

La concesión de esta línea se realizó, de manera provisional y sin ayuda del estado, por Real Orden de 11 de noviembre de 1850 y, finalmente, por Real Orden de 13 de diciembre de 1850 se hizo definitiva con el nombre del "Grao a San Felipe de Játiva" figurando en el pliego de condiciones una cláusula que decía que en caso de construirse la línea que uniera Madrid con el Mediterráneo, el concesionario estará obligado a empalmar la línea del Grao a San Felipe de Játiva con la de Madrid al Mediterráneo.

La citada línea de Madrid al Mediterráneo estuvo constituida por las de Madrid a Almansa y la de Almansa a Alicante, ambas posteriormente pertenecientes a M.Z.A.

Por R.O. de 19 de marzo de 1851 se aprobó la transferencia de la línea del Grao a San Felipe de Játiva al Sr. D. José de Campo Pérez, quien constituyó para su explotación una sociedad denominada "Sociedad del Ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva", aprobada por R.O. de 2 de julio de 1851. Esta línea empezó a explotase en 1855.

Cito algunas frases, no exentas de humor, que evidencian cómo se vivió en Valencia la inauguración de esta línea:

"(…) Según se cuenta en Valencia, cuando se inauguró el ferrocarril de Valencia a Játiva, el sr. de Campo invitó, por medio de la Prensa local, a todo el pueblo de Valencia a ir gratuitamente a Játiva para festejar el acontecimiento que se consideraba anuncio de una gran prosperidad en la zona levantina.

Excuso decir que el tren se llenó de entusiastas valencianos, que hicieron el viaje dando los más estentóreos vivas a D. José de Campo y al "ferrocarril de Campo", pues así se le llamaba por entonces, patentizando con ello el carácter "personal" del mismo.

Y excuso decir también que los gritos de los excursionistas serían muy otros cuando, allá al atardecer, preguntaron la hora del regreso a Valencia; se les contestó que en cuanto quisieran; que no tenían más que pasar por la taquilla y tomar el billete y, en cuanto el tren se llenase, se emprendería el retorno, "pues no había que olvidar que la invitación había sido para ir a Játiva, pero no para regresar a Valencia…"".

No estuvo exento de problemas el comienzo de esta compañía ya que, mientras se multiplicaban los transportes de viajeros y mercancías y por tanto, era deseable terminar los trabajos de toda la línea lo antes posible, "manos aleves, guiadas por la ignorancia, por la envidia o por un espíritu enemigo de las mejoras y adelantos sociales", incendiaron cuatro de los principales puentes construidos dando lugar a la paralización del servicio durante un tiempo.

Fig. nº 7.- Fotografía del Sr. Campo.

Fig. nº 8.- Álbum poético dedicado al Sr. Campo "Concesionario, Director-Gerente y fundador de la sociedad creada para tan laudable objeto" FFE (2007-2008).

Una vez que el ferrocarril del Grao a Játiva había logrado asegurar la construcción de su línea empezó el Sr. Campo en agosto de 1852, a practicar gestiones para lograr su empalme con la de Madrid a Almansa cuya construcción acababa de contratar el Gobierno. Obtuvo la concesión, sin subvención alguna, mediante la R.O. de 26 de agosto de 1852 (figs. 7 y 8).

Ante los accionistas, el Sr. Campo esgrimió la cooperación del tráfico marítimo con el ferroviario, dadas las obras que se estaban realizando en el puerto de Valencia, para convencerles de la necesidad de dicho empalme. Fue en septiembre de 1856 cuando se obtuvo la concesión completa de la línea del Grao a Almansa pasando a denominarse la sociedad, "Sociedad del Ferrocarril del Grao de Valencia a Almansa".

El trazado del empalme con Almansa se realizó por Mogente y Montesa y no estuvo exento de polémica al incumplir el gobierno determinadas promesas y al establecer prioridades con el empalme desde Alicante, lo cual originó numerosas y enérgicas reclamaciones por parte de las Corporaciones Valencianas. Tentado estuvo el Sr. Campo de abandonar su empresa pero, finalmente optó por solicitar un subsidio al Gobierno, del mismo modo que se había hecho con Alicante para su empalme con Almansa. Finalmente, se logró poner en igualdad de condiciones las líneas de Alicante y Játiva pero los acontecimientos políticos en el país dilataron la concesión del subsidio al Sr. Campo por lo que éste optó por suspender de momento las obras. En

1858 se continuó con los trabajos pero fue muy dificultosa la obtención de capital, por lo que fue necesario, aunque acogido por los accionistas con "repugnancia y aceptado con un mayor sentimiento" realizar un contrato con M.Z.A. para la financiación de las obras.

Para la consecución de las obras fue necesario derribar más de 90 metros de la antigua muralla de Valencia, *«lo que proporcionó unos 20.000 pies cuadrados de terreno, que bien pronto se vieron cubiertos de andenes y vías»*

Graves trastornos ocasionaron en la línea las inundaciones de 1864, 1866 y sobretodo la de 1884.

En 1856 el Gobierno autorizaba a los Sres. Alembrade y Campo en representación de sus respectivas sociedades, la concesión de una línea de ferrocarril de *«Valencia a Tarragona, que partiría de la de Almansa al Grao, desde Valencia y, "yendo por la orilla izquierda del Turia, pasaría por Castellón, a empalmar en Tarragona con la que, desde este punto, y por Barcelona, pasaba a Francia»*

No pasaba desapercibido a los accionistas lo importante que sería para dar un gran impulso a la explotación ferroviaria de Valencia, contar con la explotación de dicha línea. Fue fundamental la constancia del Sr. Campo para conseguir la concesión definitiva de la línea de Valencia a Tarragona y finalmente, en 1862 se realizó la misma. Este mismo año, la sociedad volvió a cambiar de nombre pasando a denominarse "Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (A.V.T.)"

Una vez más destacar la figura del Sr. Campo quien destinó importantes sumas de dinero para sufragar los gastos de las expropiaciones necesarias para la construcción de la línea.

Con la adquisición de la línea de Tarragona, se elevaba la Compañía A.V.T. a la categoría de "Sociedad de primer orden".

La sección de Valencia a Castellón se inauguró en diciembre de 1862.

Una de las principales dificultades, tanto de carácter técnico como burocrático, en la construcción de la línea fue el paso del Ebro por Tortosa. La inauguración del puente se realizó, por fin, el 21 de junio de 1868, *«con la circulación de un tren especial, que tardó de Valencia a Barcelona sólo "ocho horas y cuarenta y dos minutos", es decir que, descontando el tiempo empleado en paradas forzosas, quedó el tiempo de marcha reducido a seis horas cincuenta y siete minutos, o sea que la velocidad media desarrollada en la marcha fue de 53 kilómetros por hora, cifra que entonces demostraba bien elocuentemente "la bondad de la obra realizada, que hacía que desde ese día Valencia y Barcelona, hermanas por su laboriosidad, y unidas por su historia, se confundieran en un solo pueblo, enriquecido por todos los dones de la Naturaleza y con todas las conquistas del trabajo y de la ciencia.»*

Dada la situación política del país, no se juzgó propicia una inauguración solemne del ferrocarril. Únicamente se celebró un banquete en Barcelona donde el Sr. Campo brindó por el triunfo, después de dieciocho años y pronunció las palabras siguientes:

"(…) Esas fueron mis campañas, en las que, si no se alcanza la gloria que el soldado logra en el campo de batalla, no por eso deja de ser menos gloriosa la victoria obtenida".

Pensó la compañía construir un ferrocarril desde Sagunto a Segorbe para la exportación de los frutos del Bajo Aragón y otro desde un punto de la línea de Játiva a conectar con la ciudad de Murcia. Ninguno de ambos se llevó a cabo ni por A.V.T. ni, posteriormente por Norte. La línea Sagunto-Segorbe constituyó posteriormente el llamado ferrocarril "Central de Aragón".

Como detalle curioso destacar que la línea de Valencia a Tarragona se construyó con "material de platos y traviesas de hierro" dando excelentes resultados lo que propició que, también se cambiasen las traviesas de madera de la línea de Almansa por éstas.

Al igual que para la construcción, enormes repercusiones económicas tuvieron las sucesivas inundaciones.

También la guerra carlista repercutió negativamente, obligando a la interrupción durante dos años de la circulación en casi dos terceras partes de la red.

"A partir de 30 de agosto de 1873 se había suprimido totalmente el servicio de trenes entre Valencia y Tarragona, donde ya había sido rudamente combatida la circulación en los últimos meses de 1872.

20 estaciones incendiadas, 19 puentes destruidos, 9 máquinas inutilizada, 150 coches y vagones destrozados, 93 kilómetros de vía arrancados y depósitos de agua, grúas, etc., volados, fue el balance que presentó la compañía al Gobierno para pedirle coadyuvase a enjugar las pérdidas".

El Estado acudió a la llamada de auxilio y, finalmente la compañía pudo reanudar el servicio a partir de enero de 1875.

Una vez puesta en funcionamiento la línea de Gerona a Francia por M.Z.A., la compañía A.V.T. fundó grandes esperanzas en el beneficio que le podía reportar conectar con el tráfico internacional.

El Marqués de Campo puso, una vez más, gran entusiasmo en esta tarea ofreciendo a los ferrocarriles del Midi, de Lyón y de Barcelona, un servicio de conexión con Argel, combinando ferrocarril con barco desde Denia. La compañía A.V.T. aceptó esta propuesta del Sr. Campo y el 1 de enero de 1884 se ponía en funcionamiento el "servicio de Argelia". Poco más se sabe de esto, ya que al parecer, Francia se opuso posteriormente a este tráfico del que resultaban grandes perjuicios para su puerto de Marsella. Posteriormente Norte, con algunas variaciones, retomó este tema pero al parecer, nada se resolvió sobre el mismo.

Como ya he analizado anteriormente, las gestiones y los entorpecimientos a la gestión del Sr. Campo y a lo largo de la vida de la compañía fueron muchos debidos al carácter "español" de la misma. Este tipo de avatares es impensable en la Compañía Norte, nada se interponía entre las decisiones del Sr. Pereire y sus accionistas. A pesar de las complicaciones, no decaía la preocupación del Sr. Campo por ir construyendo o adquiriendo nuevas líneas para A.V.T..

Para dar servicio al puerto de Gandia por el ferrocarril de Játiva al Grao, se anunció por R.O. de 2 de enero de 1861 la subasta para la concesión de un ferrocarril "servido con fuerza animal", de Carcagente a Gandía. Este ferrocarril fue adjudicado por R.D., de 6 de marzo de 1861 al Sr. Alcalá del Olmo quien había realizado los estudios del mismo.

Posteriormente, el R.D. de 21 de agosto de 1861 autorizaba la constitución de una Sociedad Anónima llamada "Tranway de Carcagente a Gandía", para la construcción y explotación de este ferrocarril, que en 1878 fue cedido a los Sres. Trénor autorizándose convertir el tranvía en un ferrocarril económico "servido por vapor". Este ferrocarril fue transferido al Marqués de Campo por la R.O. de 23 de septiembre de 1880.

Un caso parecido ocurrió con el ferrocarril de Gandía a Denia, asimismo servido por fuerza animal y otorgado al Sr. Carreres por R.O. de 17 de junio de 1879. Finalmente, la R.O. de 19 de enero de 1881 aprobaba la transferencia a favor del Marqués de Campo autorizándose, igualmente, su transformación a ferrocarril económico servido por vapor. Es evidente que el Marqués de Campo, conocedor de la zona, sabía que la explotación de la línea de Carcagente a Denia suponía un "productivo afluente" para su compañía.

La transferencia de estas líneas a la compañía A.V.T. se aprobó oficialmente mediante las RR.OO. de 15 de agosto de 1883 y de 1 de agosto de 1889, respectivamente.

A pesar del paso de los años y de los avatares sufridos, el Marqués de Campo continuaba infatigable en su labor. Para dar una fácil salida a los productos manufacturados de la rica zona industrial de Alcoy y facilitar el acceso a la misma, estudió el Marqués de Campo en 1887, el trazado de un ferrocarril, de vía ancha y sin subvención alguna, desde Alcoy a empalmar con Játiva con la línea principal de Almansa a Valencia. El Sr. Campo consideraba que la línea de Alcoy debía formar parte de su red no sólo por el tráfico que iba a desarrollar, sino por suponer una base importante para posteriores combinaciones que aseguraran su porvenir.

Esta línea fue concedida al Marqués de Campo por R.O. de 18 de julio de 1888 y transferida por éste a la compañía A.V.T. un año después. Quedaba así obligado el Sr. Campo a construir el nuevo ferrocarril por su cuenta y riesgo.

Sin embargo pronto la dirección de A.V.T. tuvo que empezar a "andar sola" debido al precario estado de salud del Marqués. La muerte del mismo, (19-08-1889), supuso la cesión a A.V.T. de todos los derechos y las obras hasta entonces ejecutadas. Así, la construcción de la línea de Alcoy ya fue por cuenta de A.V.T.

La construcción de esta línea que ya en 1890 debería haberse terminado hasta Onteniente, se vio enormemente dificultada por las grandes inundaciones que derivaron de los temporales sufridos en esos años.

Una vez en posesión la compañía A.V.T. de las cinco líneas:

.- Almansa a Valencia.

.- Valencia al Grao.

.- Valencia a Tarragona.

.- Carcagente a Gandía y Denia, y

.- Játiva a Alcoy, con una longitud total de 524 kilómetros, de los cuales 63 estaban en construcción en la línea de Alcoy, entabló gestiones con Norte para su transferencia, firmándose el contrato de cesión en Madrid el 25 de mayo de 1891. Así, la Compañía Norte pasó a explotar estas líneas a partir del 1 enero de 1892.

"Es de advertir que, aunque la concesión del Norte era desde Almansa a Valencia, como la Compañía de M.Z.A. tenía ya concedida y en explotación la línea de Almansa a Alicante, que iba paralela, entre Almansa y Encina, a la de Játiva a Almansa, se había decidido, mediante el correspondiente convenio, que el Norte explotase su concesión solamente entre Encina y Valencia".

Fig. nº 9.- Vista de la antigua estación del Norte en plaza de San Francisco (1900). Archivo Las Provincias.

3.6. EXPOSICIÓN GRÁFICA DEL CRECIMIENTO DE LA COMPAÑÍA NORTE

En el presente apartado pretendo exponer los gráficos existentes que describen el crecimiento y las anexiones que va realizando la Compañía Norte. Considero muy significativos dichos gráficos ya que permiten comprobar la magnitud y desarrollo que alcanzó esta compañía a pesar de toda clase de contratiempos como ya, de manera detallada, he analizado en anteriores apartados del presente capítulo.

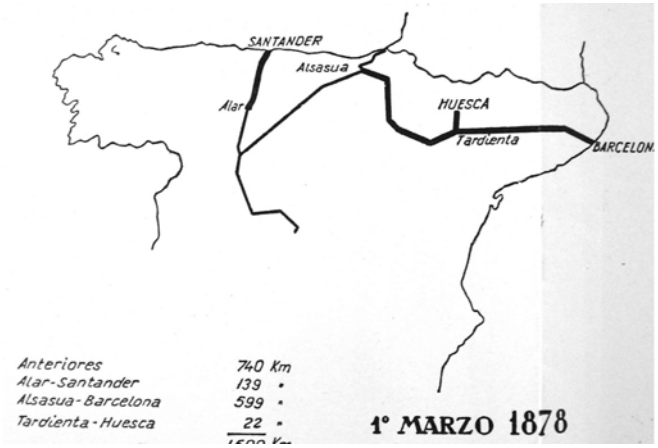
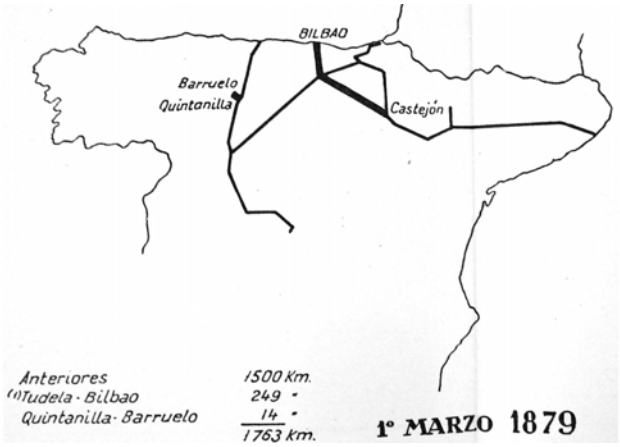
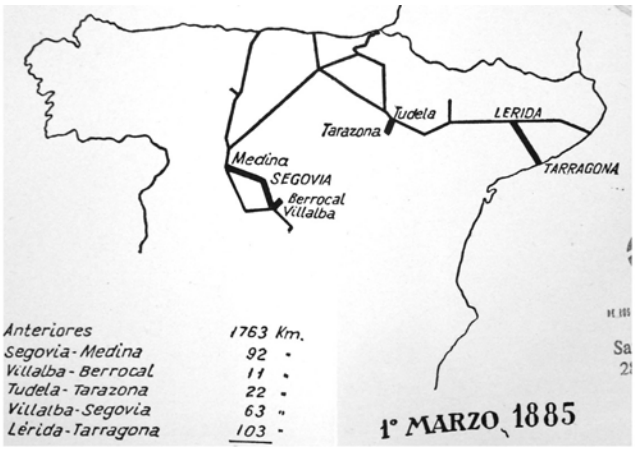


*Fig. nº 10 y 11.- Desarrollos sucesivos de la Compañía Norte (1º. **1859**) - 2º. (**1878**). FFE (2007-2008).*





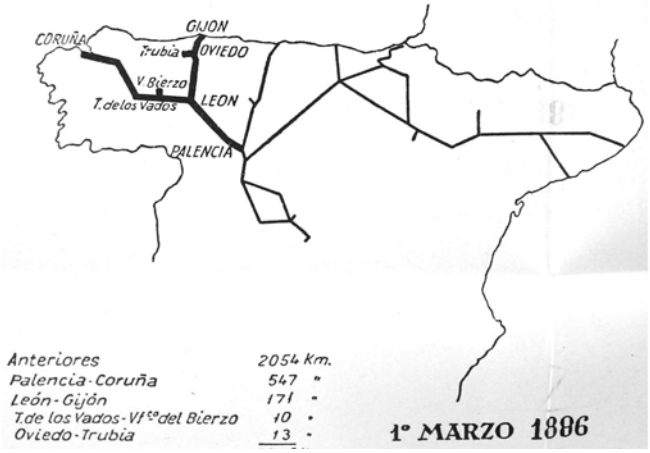
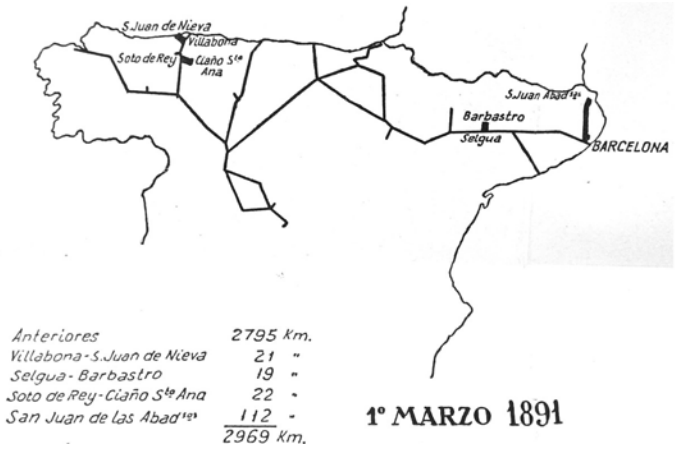


*Fig. nº 12 a 14.- Desarrollos sucesivos de la Compañía Norte. 3º. (**1879**), 4º. (**1885**) y 5º. (**1886**). FFE. (2007-2008).*



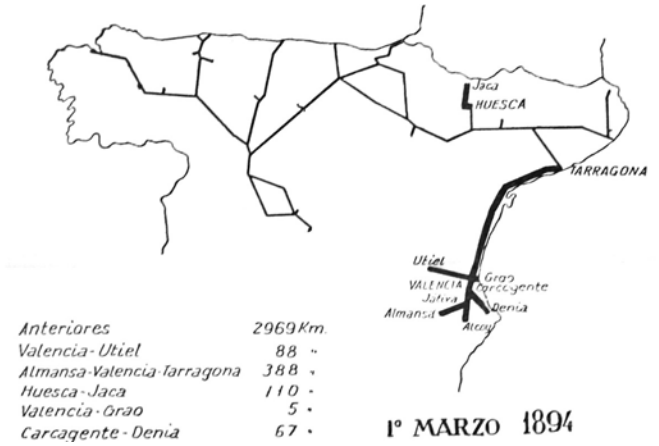
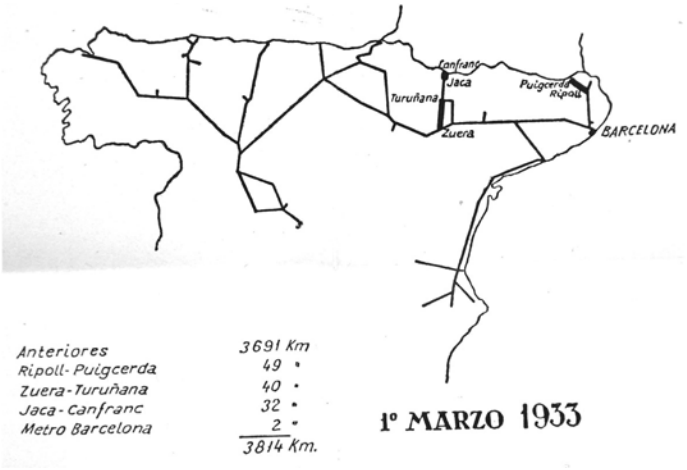


*Fig. nº 15 a 17.- Desarrollos sucesivos de la Compañía Norte. 6º. (**1891**), 7º. (**1894**) y 8º (**1933**). FFE. (2007-2008).*



Así quedó finalmente configurada la Compañía Norte hasta la creación de RENFE. Obsérvese que desplegó su actividad en el norte de la península con la incorporación del corredor mediterráneo desde Almansa construido por el marqués de Campo y absorbido por la compañía a la muerte de éste.

Destacar el importante desarrollo económico que hemos podido constatar en aquellas regiones donde se implantó el ferrocarril. Especialmente relevante es el caso de las regiones ubicadas en el corredor mediterráneo, tema de gran actualidad y que ya la compañía A.V.T. comunicó resultando ser una de las más rentables del país.

Nótese que la incorporación de Ribes como arquitecto de la compañía, aconteció en el periodo de tiempo comprendido entre 1894 y 1933, es decir, tras haber adquirido la rentabilísima antigua compañía AVT, con la mayor parte de sus líneas en explotación y prácticamente configurada en su totalidad. No es de extrañar por tanto que, entre estos años, tuviese lugar el mayor apogeo de la compañía y por ello, se prestase mayor atención y mayores medios a la construcción de las estaciones como símbolos del poder adquirido.

En el siguiente plano (fig. 18) se muestra la totalidad de las líneas que llegaron a componer la Compañía Norte:

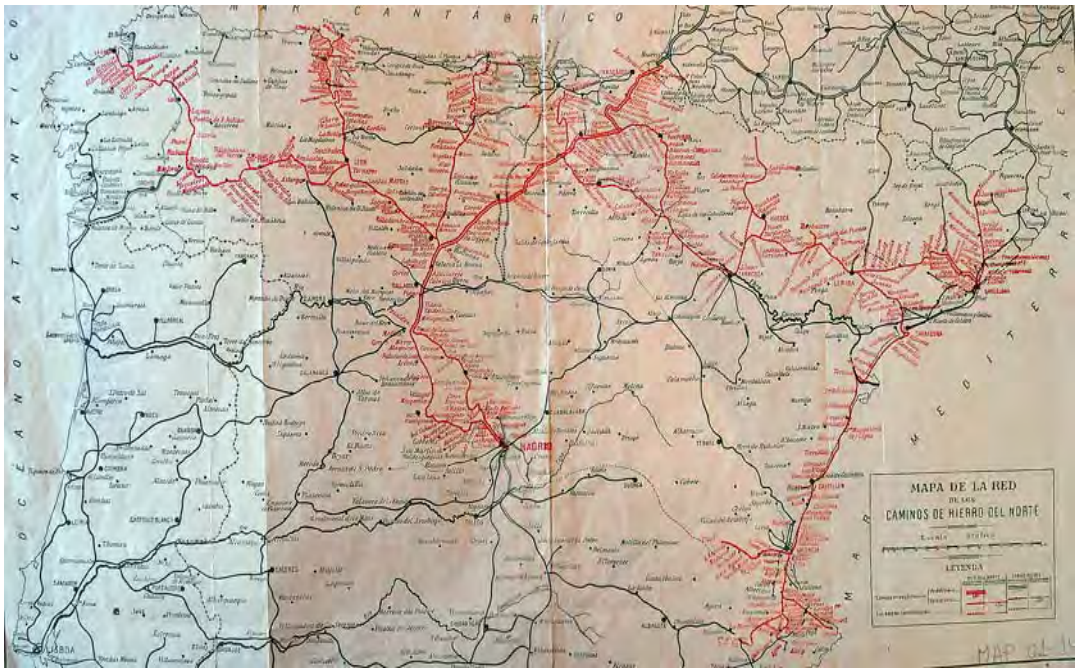


Fig. nº 18.- Mapa de la Red de los caminos de hierro del Norte. FFE (2007-2008).

Es evidente que la compañía del Norte actuó fundamentalmente por todo el norte de la península alargando sus redes al corredor mediterráneo, con la adquisición de A.V.T. y al centro de la misma con su conexión con Madrid. Ello supuso la construcción o actualización de estaciones en capitales de provincia como son: Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona, Lérida, Huesca, Pamplona, Madrid, Valladolid, Logroño, León, San Sebastián, Santander y La Coruña; así como la construcción de otras tantas estaciones como poblaciones atravesadas.

En el capítulo dedicado a las estaciones me dedicaré a describir las estaciones más importantes, con el fin de ubicar y valorar exactamente el proyecto realizado por Ribes.

II. DE LA IDEA AL PROYECTO

1. DEMETRIO RIBES (1875-1921). ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO DE SU OBRA

1.1. INTRODUCCIÓN. OBJETIVO DEL CAPÍTULO

No pretendo analizar la biografía de Demetrio Ribes ya que ésta se encuentra magníficamente desarrollada en los textos de Inmaculada Aguilar, principalmente. Únicamente recoge el presente capítulo aquellos datos relevantes de la biografía que sirven para contextualizar la vida y obra del arquitecto en la historia.

Por lo demás, incluye el presente capítulo una relación de las obras más significativas de Ribes para encuadrar y situar la estación Valenciana, estableciendo, cuando sea posible, comparativa con la misma. Añadir que no incluyo análisis de aquellas obras en las que su colaboración únicamente se ciñó a la construcción de estructuras ya que se trata de proyectos de otros autores o, en aquellos trabajos de escasa relevancia como son cambios de cubiertas, reparaciones de fachada y otros que constan en el Archivo Histórico Municipal o en diversos textos. En estos casos, sólo mencionaré las citadas obras.

"Destacar la personalidad y potencia de la arquitectura de Demetrio Ribes, que establece una difícil simbiosis entre la simbología vernácula, la cultura arquitectónica internacional y el progreso técnico, difícil de igualar (…)".

V. Colomer Sendra. "Registro de Arquitectura y espacios públicos de la Comunidad Valenciana del siglo XX". Introducción. p. 29.

Elijo como criterio la secuencia cronológica de las obras ya que pretendo analizar los rasgos estilísticos propios, los avances compositivos y la evolución de la poética del arquitecto ciñéndome al análisis de los alzados, detalles constructivos y ornamentales, de manera que pueda establecer conclusiones con respecto a la estación valenciana.

Especialmente relevante resulta el análisis efectuado acerca de la arquitectura ferroviaria en la que Ribes participó y a ella le dedico apartado especial dentro del capítulo por tratarse de las obras directamente relacionadas con la Estación de Valencia: Ed. gemelos Príncipe Pío y almacén de comestibles; Estación de Barcelona-Vilanova y estaciones de Palencia, León y Vich. Indicar que la construcción de las mencionadas obras coincide casi por completo con el periodo de redacción de proyecto y ejecución de la estación de Valencia, tanto del edificio de viajeros como del complejo ferroviario (naves para el servicio de tracción, almacenes etc.). Ello me ha permitido pues extrapolar datos de materialidad, detalles constructivos, detalles ornamentales, etc. entre las citadas construcciones. Citar, a modo de ejemplo, el casi idéntico diseño de carpinterías que aparece en la estaciones de Barcelona y Valencia; o las proporciones de determinados huecos; o la disposición y temática del ornamento. Todas estas y otras características, resultado del estudio pormenorizado entre la estación de Barcelona y Valencia, queda recogido en una tabla resumen que demuestra visualmente lo relatado. También es especialmente importante el estudio de estas construcciones para la elaboración de los detalles constructivos que incluyo de la estación Valenciana ya que, el uso de idénticos materiales y la coincidencia temporal de las construcciones me ha permitido averiguar detalles ocultos a la vista (fig. 1 y 2).

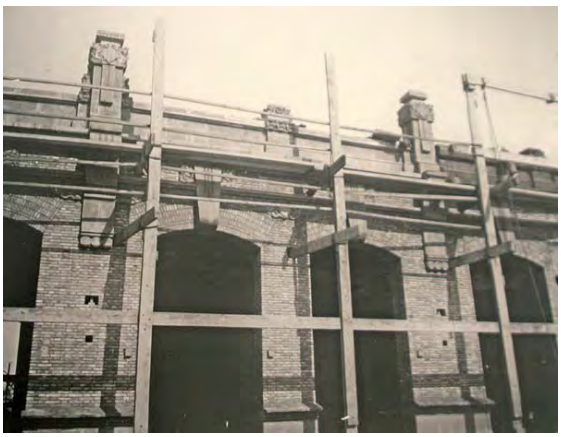


Fig.1 y 2.- Imágenes de la construcción Ed. de viajeros E. de Valencia. Ed. gemelos. E. P. Pío. Libro: "La mirada de l´arquitecte".

1.2. RESEÑA BIOGRÁFICA

1.2.1. Datos personales

Fecha nacimiento: 22-12-1875. Valencia.

Fecha óbito: 3-11-1921. 45 años. Valencia.

1893: Traslado a Barcelona. Inicia estudios en Facultad de ciencias físico-matemáticas, de 1893 a 1896. Simultanea con los estudios generales para acceder a la escuela de arquitectura.

1896: Traslado a Madrid. Finaliza la carrera de ciencias especialidad en fisico-matemáticas. Compagina con estudios de arquitectura.

1902: Obtiene la titulación de arquitecto. Se doctora en ciencias fisico-matemáticas. **Es contratado como arquitecto por la Compañía de los caminos de hierro del Norte.**

1912: Traslado a Valencia.

1.2.2. Relación de obras

A continuación incluyo una relación cronológica de las principales obras realizadas por Ribes. Se trata del listado de sus obras las cuales seguidamente, desarrollo a lo largo del presente capítulo. El presente resumen incluye la existencia o no en la actualidad de las distintas obras estudiadas.

Como relataba en la introducción, las obras de temática ferroviaria las analizo en apartado aparte del presente capítulo.

Obras de temática no ferroviaria.

01.- 1911.- Edificio de viviendas y sede de "La Equitativa de los Estados Unidos del Brasil" en la calle **Pérez Pujol, 5 (Valencia)**. Existente.

02.- 1908-1911.- Edificio de viviendas en la Gran Vía del Marqués de Turia, 1 (Valencia). Existente.

03.- 1913.- **Almacén de abonos en la calle Maderas (Valencia)** (actual calle Islas Canarias). Existente.

04.- 1914- 1916.- **Realización de la estructura metálica para el mercado de Colón.** (proyecto de Francisco Mora). Existente.

05.- Arquitectura industrial. 1915-1919.- Fábrica en la calle del Río Valencia). Relación de otros trabajos de carácter industrial: Almacén en la carretera Barcelona (1917); tres cubiertas y muro de cierre en la carretera de Moncada (1918); Reforma de almacén en la travesía de las Atarazanas. (1919), Almacén-Oficina "Sociedad Coloma-Ribes" en la calle Teruel (1919) y Garaje en Gran vía (Agustín Marco) (1920). (Derruidos. El garaje de A. Marco reconvertido en Ed. de viviendas).

06.- 1916.- Con J. Dicenta. Proyecto para la casa de correos (Castellón). Estilo ecléctico: neomudéjar – reflejos gaudianos – arq. Montañesa. Existente. Concurso premiado.

07.- 1916-1918.- Estructura plaza de toros de Xátiva. Existente.

08.- 1917.- **Obras de hormigón armado en los Docks comerciales del Puerto de Valencia.** (Colaboración con Víctor Gosálvez). Existente.

09.- 1917.- Colaboración para la construcción en hormigón con Alfonso Garín en la fábrica de lanas Marín. (Actual Hotel Westin). Existente.

10.- 1918.- Proyecto para el asilo de la marquesa de San Joaquín. Admirante Cadalso, 24 (Valencia). Estilo ecléctico: neogótico.

11.- 1918.- Almacenes Ernesto Ferrer. Plaza Rodrigo Botet, 3 (Valencia). (Derribados en 1972). Considerada la primera obra racionalista de la Comunidad Valenciana. Primera obra civil en la que se utilizó el hormigón armado en todos sus elementos. Derruido.

12.- 1918.- Con J. Goerlich. Palacio de la feria muestrario de Valencia. Estilo academicista. Beaux Arts. Derruido. Concurso premiado.

13.- 1918-1919.- Vivienda unifamiliar. C/ Eugenia Viñes, 95 (Valencia). Existente.

14.- 1919.- **Viviendas en la C/ Manuel Arnau, 4 (Valencia)**. Existentes.

15.- 1919.- **Viviendas en la C/ de Adressadors 8 (Valencia).** Existente.

16.- 1920.- **Viviendas en la C/ En LLop, 6 (Valencia).**

17.- 1920-1921.- **Viviendas y garaje en la Gran Vía Marqués del Turia nº 62 (Valencia).**

Obras de temática ferroviaria.

01.- 1906-1907.- Col. J.D. Armagnac. Proyecto y construcción de dos edificios gemelos para oficinas y un almacén de comestibles para la Compañía del Norte (E. Príncipe Pío) en el paseo del Rey (Madrid). Existentes los edificios. (El almacén de comestibles no)

02.- 1906-1917.- Proyecto y construcción de la estación del norte en Valencia. C/ Xátiva. Existente.

2-8-1906.- Inauguración de las obras de la estación de Valencia.

03.- 1906.- Muelles de mercancías en la estación de Valencia. Existentes.

04.- 1907-1909.- **Pabellón de forja, almacén y pabellón de calderería en la carretera del Pardo (Act. Avda. de Valladolid) (Madrid).** Derribados.

05.- 1911-1914.- Ampliación de la estación del Norte en Barcelona (E. de Barcelona-Vilanova). Existente.

06.- 1912-1915.- Naves para el servicio de tracción de la estación del Norte (Valencia). Existente.

07.- Intervención Estación de Palencia.

08.- Intervención Estación de León.

09.- Intervención Estación de Vic.

Obras atribuidas y derribadas: Chalet para J. Coloma en las villas de Benicasim ("Villa Pilar". Actual hotel Voramar); Edificio en calle Sorní 8 y 10 de Valencia.

Obras menores:

Colaboración con J. Goerlich en estructura teatro Talía; colaboración en la estructura del restaurante "La Marcelina". Revoco de medianeras en vivienda unifamiliar sita en C/ Virgen de los Desamparados, 4 (Poblado de Nazaret). (Dª Concepción Guillen). Demolición de piso interior y cubrición de patio en C/ Garrigues, viv. 3 (D. Pelegrín Balaguer Martínez).

1.2.3. Otras actividades

1904-1905.- Realiza oposiciones para la escuela de Artes e Industrias.

1911.- Realiza oposiciones para el cuerpo docente de la escuela de Arquitectura de Madrid.

1903-1912.- Funda la academia Martí-Ribes para preparar el ingreso a la escuela de arquitectura.

1906.- Es nombrado subsecretario de la Sociedad Central de Arquitectos.

1907-1913.- Participa en el comité de redacción de la revista "Pequeñas Monografías" considerada la revista de vanguardia del momento en Madrid ya que se hace eco y defiende las corrientes modernistas frente al

eclecticismo imperante manifestando también interés sobre las llamadas artes menores.

1909.- Se le designa arquitecto forense de la zona de Palacio.

1916.- Presidente de la Asociación de Arquitectos de Valencia. Entidad que él promueve.

1917.- Funda con Joaquín Coloma la empresa "Construcciones Coloma-Ribes" especializada en obras de hormigón armado. Se trata de la 1ª empresa valenciana dedicada a construcción con hormigón armado.

1917.- Demetrio Ribes es socio del "Centro de constructores y Contratistas" y estaba suscrito a la revista "El constructor".

También es asistente habitual a los Congresos de arquitectura que se celebran en España y es participante de concursos diversos.

1.2.4. Escritos

.- Revista: "El mercado de Colón". 24-12-1916. Pp. 19

.- "Orientaciones para el resurgimiento de una arquitectura nacional". VI Congreso Nacional de Arquitectos. San Sebastián, 1915.

.- Revista: "Arquitectura y Construcción" 1918. Pp. 21-28. "La tradición en la arquitectura".

1.2.5. Colecciones fotográficas

Colección Guillot-Ribes. Contiene muchas fotografías propias realizadas entre los años 1908 y 1918. Contiene fotografías relacionadas con sus viajes por España, con la construcción de los edificios gemelos de la estación de Príncipe Pío y otras obras anexas, con la construcción de la nueva estación de Valencia –cuyo análisis incluyo en el capítulo dedicado a la materialidad de la estación y con festejos y tradiciones.

Archivo Gráfico Valenciano José Huguet. Contiene postales y fotografía antigua de diversos temas relacionados, principalmente, con la

Comunidad Valenciana. Entre ellos la estación de Valencia. Destacar que contiene una acuarela original de Demetrio Ribes sobre la estación de Valencia (1906). (fig. 3).

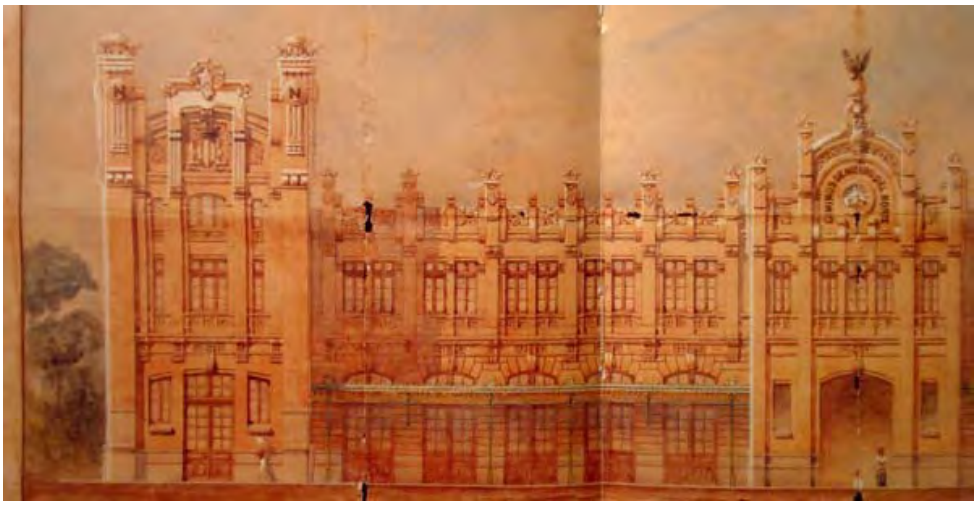


Fig. 3.- Acuarela fachada principal E. de Valencia. Archivo José Huguet.

1.3. ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO COMPARATIVO DE SUS OBRAS NO FERROVIARIAS CON LA ESTACIÓN DE VALENCIA. ORDEN CRONOLÓGICO

Pretende ser una breve descripción de sus obras más significativas de temática no ferroviaria analizando aquellos aspectos coincidentes con la estación de Valencia para, finalmente, reflexionar sobre qué pudo significar esta obra dentro del conjunto de las obras de este arquitecto.

1.3.1. Edificio de viviendas Calle Pérez Pujol, 5. Valencia (1911)

Fig. nº 4.- Vista de la fachada principal. Archivo propio (2009).

Obra (fig. 4) de composición clásica y equilibrada pero con abundantes referencias al edificio de la estación de Valencia (figs. 5, 9 y 10) y también, aunque de manera sutil, al modernismo vienés siguiendo la línea de Otto Wagner –especialmente en las estaciones para el metro de Viena- que se materializa en detalles tales como decoración de huecos, barandillas, de decoración secesionista (fig. 7) y antepechos.

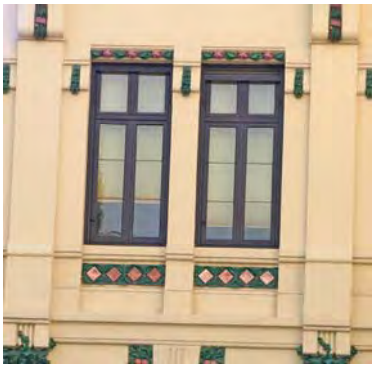


Fig. nº 5 y 6.- Detalles de huecos. E. de Valencia. Ed. Pérez Pujol, 5. A. Propio (2008-2009).

Fig. nº 7 y 8.- Detalles de barandillas. E. de Rosauerlande (Viena). Ed. Pérez Pujol, 5. A. Propio (2008-2009).

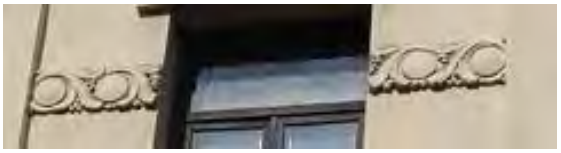


Fig. nº 9 y 10.- Detalles decorativos varios. F. Lateral. E. de Valencia. A. Propio (2008).

Como exponía, se observan numerosas similitudes con la estación de Valencia respecto de los motivos ornamentales y su ubicación enmarcando huecos, antepechos, líneas compositivas como la cornisa que separa la planta baja del cuerpo central y la que independiza la planta alta a modo de remate. (figs. 11 y 12).

Fig. nº 11 y 12.- Detalle de huecos de planta primera y detalles de fachada. A. Propio (2009).

Obviamente es más contenida en profusión de detalles y en color que la estación valenciana ya que se trata de un edificio de viviendas. La única nota de color la ponen sendos escudos de valencia similares a los que aparecen en la estación. (figs. 13 y 14).

Fig. nº 13 y 14.- Escudo f. ppal E. de Valencia. Escudo f.ed. P. Pujol, 5. A. Propio (2008).

Respecto del análisis del proyecto, resulta significativo el cambio introducido en los remates del edificio mucho menos historiados que los inicialmente proyectados (figs. 15 y 16).

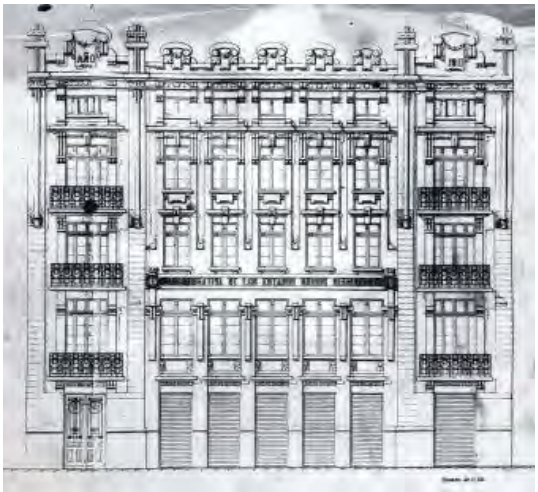


Fig. nº 15 y 16.- Alzado ppal. Reg. Arq. SXX C.V. y detalle de remate. A. Propio (2008).

1.3.2. Edificio de viviendas. Gran Vía Marqués del Turia, 1. Valencia (1908-1911)

Fig. nº 17.- Vista del chaflán del edificio que nos ocupa. Archivo propio (2009).

Existen autores que no atribuyen esta obra (fig. 17) a Demetrio Ribes sino a Francisco Almenar Quinzá y otros, como I. Aguilar, que sí lo hacen. No obstante, sí es cierto que se trata de una obra que diverge del modo de hacer de Ribes en estos años presentando un estilo más ecléctico. Sin ir más lejos, el edificio de la calle Pérez Pujol, coetáneo en fechas, muestra una mayor contención y rigurosidad compositiva y ornamental que el que ahora analizo y esta es una de las razones que, personalmente, me hace dudar de la autoría.

Se deja sentir en esta obra la mano secesionista en la decoración suspendida, los motivos ornamentales de la cerrajería (fig. 20)(aunque, por ejemplo, en los balcones de planta primera se difumina el estilo) (fig. 22), la decoración vegetal (fig. 23 a 25), la incursión de piezas cerámicas de forma geométrica (recurso empleado por O. Wagner en la construcción del edificio de viviendas en la Neustiftgasse. (1909-1910). Coetáneo en fecha de construcción) (figs. 18 y 19), el empleo de colores lisos, la composición tripartita de huecos que aparece en el chaflán (fig. 23), la guirnalda con las tres bandas que aparece en los huecos del cuerpo central de la planta superior y en las pilastras de remate del antepecho de la azotea (figs. 23 y 25) y el diseño de la puerta de acceso. (fig. 21). También la ubicación de huecos curvos en las esquinas recuerdan las casas vienesas.

Fig. nº 18.- Vista de la fachada. Incrustaciones cerámicas. Archivo propio (2009).

Fig. nº 19.- Vista de la fachada Ed. Neustiftgasse. Archivo propio (2008).

Ahora bien, encuentro motivos decorativos que no he observado en otras obras de Ribes y que no aparecen tampoco en la estación. Son, por citar algunos, las líneas horizontales – a modo de sillares de poco espesor - que recorren el edificio decorando el cuerpo basamental y enfatizando los huecos de las plantas superiores (figs. 21 a 23), la desaparición casi por completo del hueco rectangular a favor del hueco rematado con dintel en arco (figs. 18 y 23), la decoración de los antepechos y dinteles de los huecos (figs. 23 y 24) y los motivos decorativos de los balcones del cuerpo basamental que son como una versión historiada del clásico motivo modernista de los círculos tangentes la cual me llama la atención porque parece contraria a la tendencia simplista o reduccionista que muestra Ribes en estos elementos, como analizo, en gran parte de su obra. (fig. 22).

Fig. nº 20.- Detalle de los balcones de las plantas superiores. Archivo propio (2009).

Fig. nº 21 y 22.- Vista de una de las puertas de acceso. Detalle de la barandilla de uno de los huecos del cuerpo basamental. A. Propio (2009).

Fig. nº 23 a 25.- Detalle de los huecos tripartitos y del remate. A. Propio (2009).

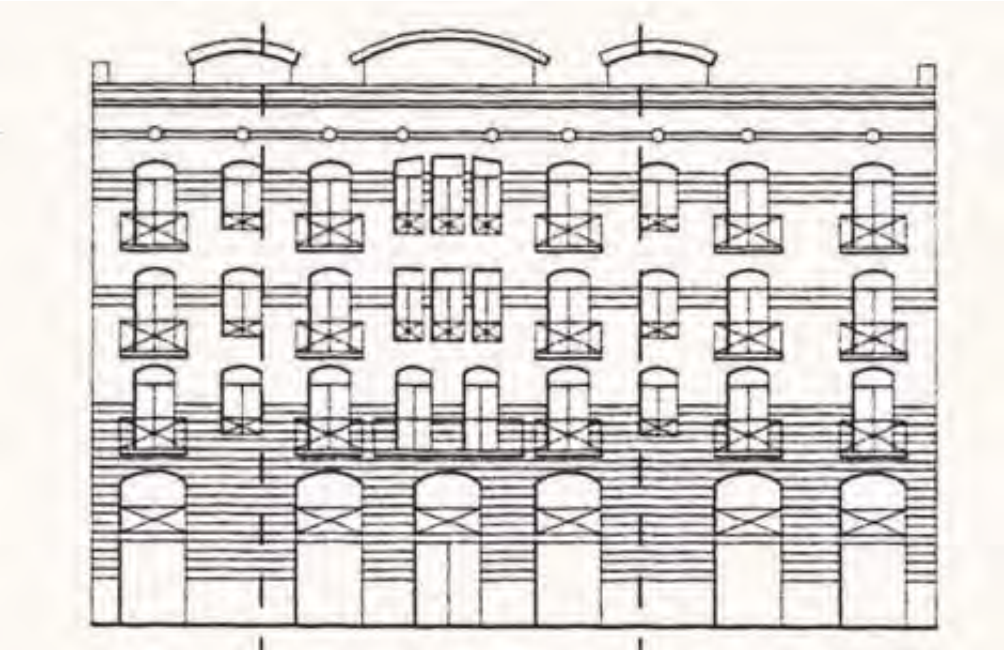


Fig. nº 26.- Alzado principal. Reg. Arq. SXX C.V.

Fig. nº 27.- Vista antigua del edificio (sin fechar). Reg. Arq. SXX C.V.

Acerca del proyecto destacar la simplicidad del dibujo que, si bien mantiene las líneas compositivas principales aparece carente de decoración (fig. 26).

1.3.3. Almacén de abonos. Calle Maderas (1913)

Este edificio (fig. 28), tras su rehabilitación alberga el centro deportivo “La creu del Grao”. Actualmente se trata de la calle Islas Canarias. Resalta la riqueza ornamental de la fachada para tratarse de un almacén ubicado en las afueras de la ciudad, destacando el hastial escalonado (fig. 28) rematado con pináculos y ménsulas de decoración similar a los existentes en la estación de Valencia, aunque de factura más sencilla. (figs 33 a 38).

Fig. nº 28.- Vista de la fachada principal. Archivo propio (2010).

Observo el mismo cuidado para el detalle que aparece en la estación respecto de los oficios intervinientes (en este caso, decoración cerámica), a pesar de tratarse de un edificio particular de escasa relevancia social; lo cual indica que se trataba de su poética, de su manera de hacer, independientemente de la repercusión de la obra.

Fig. nº 29 y 30- Ejemplos de decoración cerámica. Archivo propio (2010).

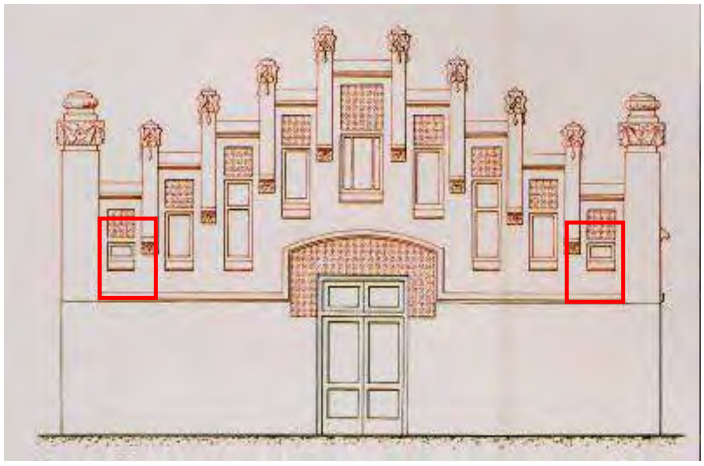
Fig. nº 31 (derecha) - Detalle del rosetón del acceso a oficinas. Estación de Valencia. A. propio (2010).

Fig. nº 32- Panel cerámico que preside el acceso. Archivo propio (2010).

Destacar los motivos geométricos y la decoración vegetal que decoran los paneles cerámicos también al estilo secession aunque muy sutilmente aplicada (figs. 29, 30 y 32). Los rosetones cerámicos son idénticos a los existentes en el acceso a las oficinas ubicado en el torreón izquierdo. (fig. 31).

Indica I. Aguilar que este edificio es un ejemplo de la evolución que sufre la arquitectura industrial desde comienzos del XX buscando también una imagen artística, además de funcional, para sus edificios.

Fig. nº 33 a 38- Detalles ornamentales de remates y apoyos de pináculos. 1, 2 y 6: estación del Norte. 3, 4 y 5: Almacén de abonos. A. Propio (2007-2010).



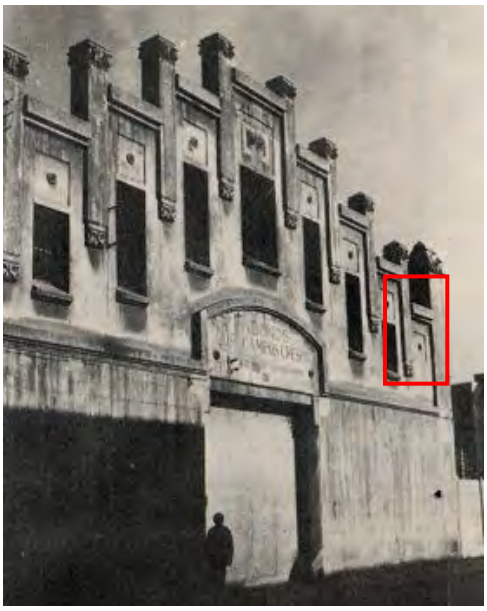


Fig. nº 39 y 40- Alzado ppal. E imagen antigua (sin fechar). Reg. Arq. SXX C.V.

Acerca del análisis del proyecto, destacar la fidelidad de la materialización del alzado principal. Únicamente los pequeños huecos introducidos junto a los pináculos de remate se eliminan (figs. 39 y 40. Recuadros rojo). Por lo demás sólo introduce pequeños cambios (proporciones acceso, escalonamiento de huecos por la parte inferior e introducción de los rosetones en los paneles cerámicos).

1.3.4. Estructura metálica para el Mercado de Colón. (valencia). Proyecto de Francisco Mora. (1914-1916)

De esta obra sólo indicaré que la intervención de Ribes resultó crucial para la cubierta del mercado que conocemos (fig. 41) y por tanto para su imagen final. Se trata del sistema tipo mariposa que viene a ser una cubierta a dos aguas donde los extremos de ambos faldones se levantan creando sendas marquesinas laterales. En este caso, además, para favorecer iluminación y ventilación, se produce un escalonamiento en los faldones de modo que se genera una abertura alargada que recorre todo el espacio. En mi opinión, Ribes pudo apreciar en la estación de Valencia la importancia de la cubierta única que, bien resuelta, permite la necesaria ventilación e iluminación contrariamente a su primera propuesta que consistía en marquesinas individuales – a escala humana – que cubrían los distintos andenes. Así como en la estación fue crucial la intervención de Grasset para la incorporación de la marquesina que conocemos; en el mercado fue Ribes quien modificó la estructura para conseguir la cubierta actual, más abierta y funcional que la original.

Fig. nº 41.- Vista de la estructura del mercado de Colón. Archivo propio (2010).

Fig. nº 42 y 43.- Detalle de capitel y de base de las columnas. Mercado de Colón. A. propio (2010).

Fig. nº 44 y 45.- Vista de la cenefa de naranjas que recorre las fachadas laterales. Fachada C/ Bailén. Estación de Valencia. A. propio (2010).

Destacar la incursión de motivos vegetales (hojas, naranjas) y heráldicos (escudo de Valencia) en las partes singulares de las columnas metálicas (fig. 42 y 43). Concretamente, la cenefa compuesta por hojas y naranjas es un motivo decorativo muy utilizado por Ribes (fig. 45).

1.3.5. Arquitectura industrial: fábrica en la Calle del Río y otros (Valencia) (1915)

La única información acerca de esta intervención en la calle del Río (actual carrera del Riu) es la aportada por I. Aguilar. Se trata de un edificio de madera, de características muy sencillas que muestra la faceta de Ribes como arquitecto de obras de menor importancia.

Aparte de la intervención reseñada, I. Aguilar recoge las siguientes intervenciones de Ribes en esta materia en la ciudad:

.- Almacén en la carretera de Barcelona (1917).

.- Tres cubiertas y muro de cierre en la carretera de Moncada (1918) (fig. 46).

.- Reforma de almacén vinos en la travesía de las Atarazanas, 10 (Grao). (D. Pedro Arroyo) (1919) (figs. 47 a 49).

.- Almacén-Oficina en la calle Teruel (Scdad. Coloma-Ribes) (1919) (fig. 50 y 51).

.- Garaje en G. Vía Marqués del Turia (D. Agustín Marco) (1920) (fig. 52)

Destacar que ninguna de las actuaciones citadas existe en la actualidad. Sí he podido constatar que los expedientes de algunas de ellas se encuentran recogidos en el Archivo Histórico Municipal.

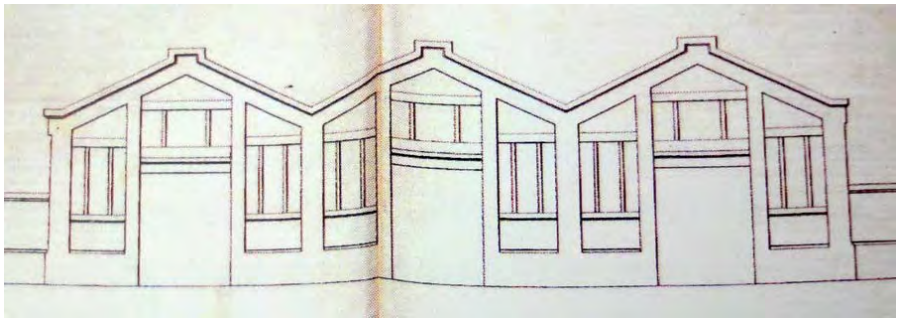
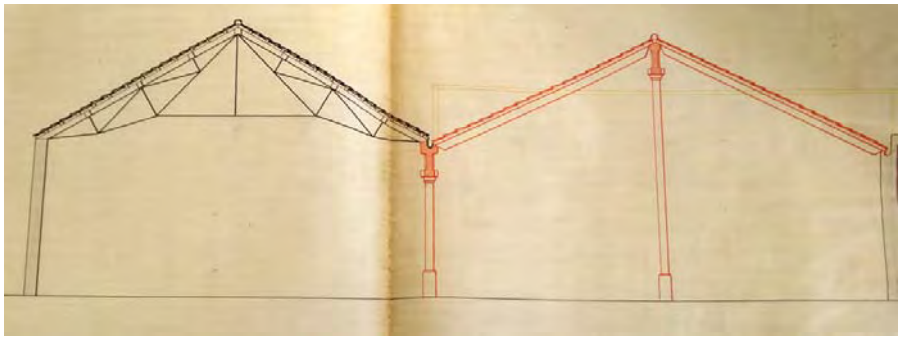


Fig. nº 46.- Alzado almacenes crta. de Moncada. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.



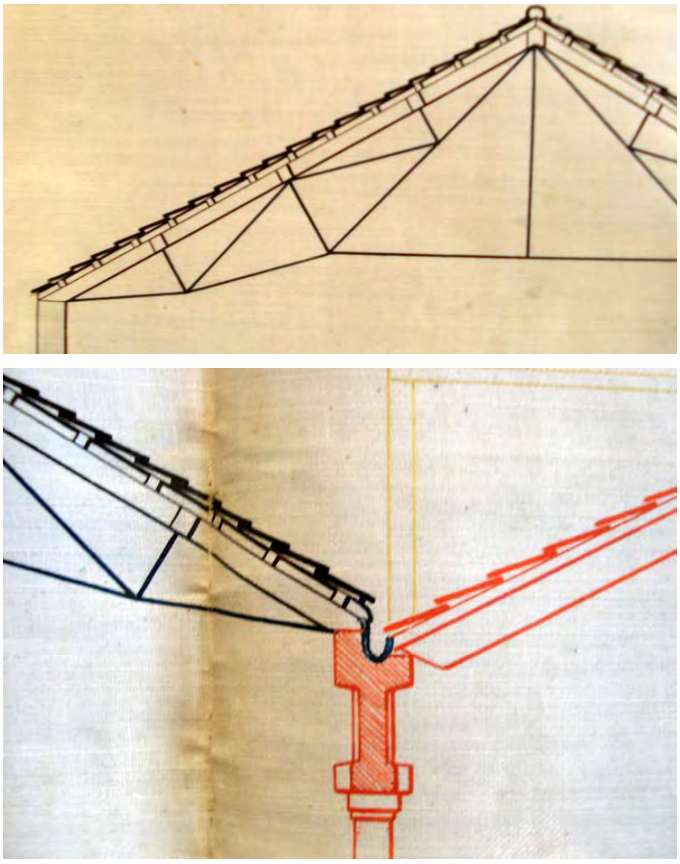
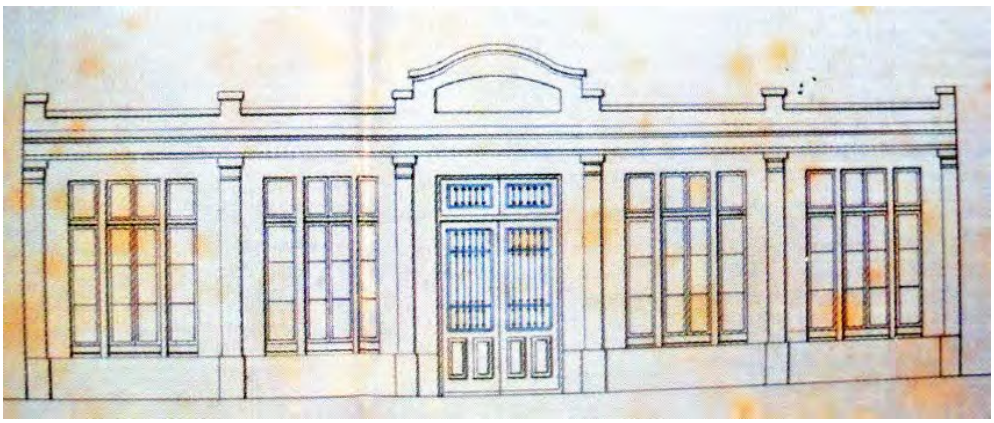


Fig. nº 47 a 49.- Sección y detalles constructivos almacén de vinos de P. Arroyo. Archivo Histórico Municipal (AHM) (2007).

Las intervenciones más señaladas en esta faceta como los pabellones de la carretera del Pardo, el conjunto de edificios secundarios de la estación o el almacén de la calle Maderas (actual Islas Canarias), tienen su apartado dentro del presente capítulo.

Añadir que, el almacén oficina de la calle Teruel (figs. 50 y 51) era donde se ubicaba la sede de la sociedad que el arquitecto fundó con el ingeniero Joaquín Coloma. Del análisis de los planos que existen en el Archivo Histórico Municipal, se observa un edificio sencillo del que me llama la atención el hecho de que es de estilo y composición clásica a pesar de tratarse de una de las últimas obras del arquitecto que, en mi opinión no desprende ese halo prerracionalista que sí tienen obras anteriores.



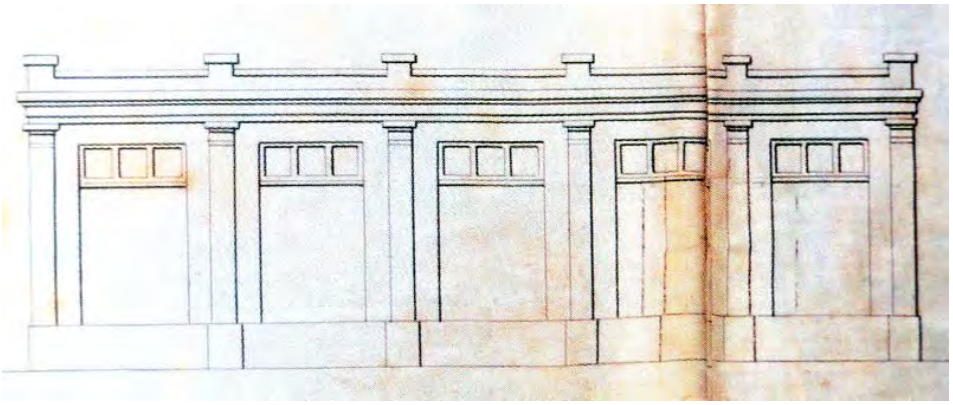


Fig. nº 50 y 51.- Alzado principal y alzado chaflán ed. almacén-oficina C/ Teruel (Valencia). "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Por último, el garaje en Gran Vía por encargo de D. Agustín Marco destaca por la profusa decoración – de trazas secessionistas- que introduce en la fachada. Resulta pues, la dignificación de una tipología edilicia novedosa como son los garajes mediante el uso de ornamento fruto de nuevos lenguajes (fig, 52).

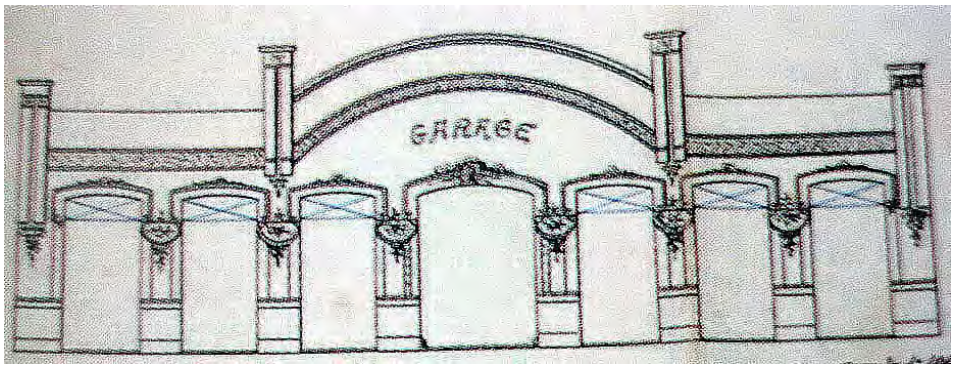


Fig. nº 52.- Alzado principal. Garaje G.V. Marqués del Turia (Valencia). "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

1.3.6. Edificio de Correos. (colaboración con J. Dicenta) (Castellón) (1916)

Esta obra (fig. 54) nos presenta un Ribes completamente distinto al de la estación y al de otras obras reseñadas. Los motivos pueden deberse a lo siguiente: Se trata de un edificio público que resulta ganador de un concurso de arquitectura cuyas bases exigían el empleo de "estilos nacionales" en un momento donde se repudiaba todo lo procedente del exterior y se buscaba una identidad nacional; por otro lado, se trata de un proyecto realizado con otro arquitecto y quizá también por ello, el resultado debe ser compartido.

Se trata de una obra ecléctica, en la vertiente neomudéjar pero que presenta en sus fachadas claridad compositiva, simetría, equilibrio, orden y rigor, a diferencia de cómo ocurre en otras manifestaciones del estilo (denominadas "pastiches" en las críticas al estilo). Sin embargo, todo este eclecticismo desaparece en el interior donde prima la funcionalidad. También el diseño del letrero que preside la entrada que dice "Correos y Telégrafos", obra de la fábrica J.B. Segarra Bernat (fig. 53), se realiza con las típicas letras modernistas que también emplea en la estación. En la cerrajería introduce motivos geométricos en las partes menos visibles (fig. 58). Es decir, se observan guiños de modernidad en estos pequeños detalles. Destacar el interés por las manifestaciones de los diversos oficios con preciosas muestras de cerámica tanto en las fábricas como en los paneles de azulejería, cerrajería, carpintería, vidriería, etc. que tienen su lugar destacado en la composición del edificio. (figs. 56, 57 – 59 a 61 y 63, 64).

Fig. nº 53.- Detalle del letrero del acceso principal. Archivo propio (2010).

Fig. nº 54.- Vista de la fachada recayente a la Avda. Rey Don Jaime. Archivo propio (2010).

Fig. nº 55.- Vista del acceso. Archivo propio (2010).

Fig. nº 56.- Detalle de la fábrica y del panel cerámico. Archivo propio (2010).

Fig. nº 57.- Detalle de uno de los torreones. Archivo propio (2010).

Fig. nº 58.- Detalle de la cerrajería de las ventanas del sótano. Archivo propio (2010).

Fig. nº 59 a 61.- Detalles interiores. Ed. Correos y telégrafos. Reg. Arq. SXX. C.V.

Destacar el equilibrio en la conjunción de los diferentes oficios (cerámica, vidrio, madera) de manera que, igual a como ocurre en la estación de Valencia, nada sobresale o eclipsa al resto formando así, por adición, una "obra de arte total". (Figs. 59 a 61).

Fig. nº 62.- Detalles interiores. Ed. Correos y telégrafos. Reg. Arq. SXX. C.V.

Esta riqueza de oficios y el equilibrio detallado que se observa en todas las manifestaciones artísticas presentes son, quizá, el nexo de unión con otras obras del arquitecto como la Estación de Valencia.

Destacar por último la decoración geométrica que presentan los diseños de claraboya (fig. 63) o de barandilla en la línea de las que diseña O. Wagner para el psiquiátrico de Steinhof. (figs. 64 y 65).

Fig. nº 63.- Detalle de claraboya. Ed. Correos y telégrafos. Reg. Arq. SXX. C.V.

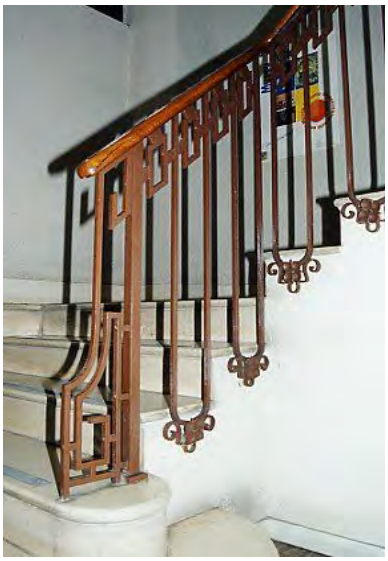


Fig. nº 64.- Detalle de barandilla. Ed. Correos y telégrafos. Reg. Arq. SXX. C.V.

Fig. nº 65.- Detalle de barandilla. Compleo psiquiátrico de Steinhof (Viena). A. Propio (2008).

1.3.7. Plaza de toros (Xàtiva) (1916-1918)

La plaza, actualmente cubierta y en proceso de rehabilitación (fig. 66), muestra -como construcciones características de Ribes- los dos pabellones que flanquean el acceso (figs. 67 y 69). Se observa en estas construcciones rasgos compositivos presentes en la estación y en otras obras de Ribes tales como la simetría, composición tripartita, el antepecho escalonado, el empleo de pilastras y de pináculos para remate de esquinas y, como ocurre en otros edificios de características industriales, recurre al óculo casi como único elemento decorativo de estas construcciones.

Del análisis de la escasa documentación existente del edificio, destacar – como rasgo de modernidad - el dejar vista la estructura de hormigón en un edificio tan tradicional y "nacional" como es una plaza de Toros. Observo en este sentido, un significativo atrevimiento por parte de su autor y una importante novedad en el panorama arquitectónico: introducir el lenguaje prerracionalista en una plaza de toros. Según I. Aguilar se trata de la primera obra que construyó Ribes en hormigón armado, empleando vigas prefabricadas de este material para el graderío apoyadas en muros de carga de fábrica.

Fig. nº 66.- Vista general de la plaza de toros de Xàtiva. Archivo propio (2010).

Indicar que se observan también otros lenguajes en la obra: desde el modernismo de los pabellones, pasando por el estilo neomudéjar en el trabajo de ladrillo para – de una manera más velada- introducir el prerracionalismo analizado anteriormente.

Fig. nº 67 a 69.- Vista de los pabellones laterales. Plaza de toros de Xàtiva. A. propio (2010).

69: Vista de las taquillas. Estación de Valencia. A. propio (2008).

La rehabilitación que se está llevando a cabo bajo la dirección de los ingenieros doctores Alberto Domingo y Carlos Lázaro ha dejado visto el trabajo del ladrillo presente en los pabellones laterales (figs. 67, 69 y 70). Destacar que el mismo se observa en el pabellón situado a la derecha del acceso. El de la izquierda es de factura más simple.

Fig. nº 70 y 71.- Detalle del pabellón derecho. Plaza de toros de Xàtiva. Archivo propio (2010). Detalle de zócalo. Vestíbulo estación de Valencia. Archivo propio (2008).

Las similitudes entre los dos ejemplos mostrados (figs. 70 y 71) las encuentro en los siguientes aspectos: remate escalonado en zona central y empleo de pináculos en extremos; simetría enfatizada con óculo y ausencia de hueco en el primer caso y, en el segundo caso, letrero de “buen viaje” y nombre de la compañía; finalmente, empleo de molduras y resaltos en ambos casos.

Fig. nº 72.- Detalle arco plaza de toros de Xàtiva. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Fig. nº 73 y 74.- Detalle de los arcos rampantes de la caja de escaleras del torreón izado. Ed. de viajeros. Y del testero de la nave de centro de rodaje. E. de Valencia. A. propio (2010).

El arco rampante que utiliza en la estación de Valencia lo vuelve a introducir aquí para soporte del graderío (figs. 72 a 74).

Fig. nº 75 y 76.- Vistas antiguas de la plaza de toros (sin fechar). Reg. Arq. SXX C.V.

Obsérvese (figs. 75 y 76) que la intervención que se está llevando a cabo elimina los revestimientos de las taquillas dejando vista la obra de fábrica, como señalaba anteriormente.

1.3.8. Obras varias de hormigón armado. Docks comerciales del puerto. Proyecto de V. Gosálvez. (Valencia) (1917)

En esta obra (fig. 77), se le encargó a la sociedad Coloma-Ribes la ejecución de los elementos de hormigón. Se trataba de la cimentación, estructura, voladizos y elementos ornamentales. También Ribes se encargó de la dirección de obra y a él se deben los acusados dinteles de hormigón, los enormes vuelos de las cornisas y la utilización de elementos prefabricados (figs. 78 a 81).

Fig. nº 77.- Vista general de los Docks del puerto. Archivo propio (2010).

Mencionar únicamente que se trata de un edificio inacabado del que sólo se construyeron las dos primeras plantas estando proyectado un edificio de cuatro plantas y remate.

Fig. nº 78 a 81.- Vista de detalles en hormigón. Docks del puerto. Archivo propio (2010).

1.3.9. Obras varias de hormigón armado. Fábrica de lanas Marín (actual hotel Westin). Proyecto de Alfonso Garín. (Valencia) (1917)

El actual hotel Westin (fig. 82) se alberga en la fábrica "La lanera" o "Lanas Marín" en la que colaboró Ribes en la estructura. La rehabilitación ha sido dirigida por el arquitecto Jose Mª Tomás LLavador y se han mantenido tanto las fachadas como la estructura interior.

Fig. nº 82 y 83.- Vista de una de las fachadas y detalle de pináculo. Actual hotel Westin. A. propio (2010).

Destacar la modernidad de Ribes en el sentido de emplear y exhibir los materiales de la época sin cargas estilísticas heredadas. Se muestra en las fachadas - abstrayéndonos de la decoración - un cierto carácter racionalista mostrando el módulo enmarcado por la propia estructura y la horizontalidad con impostas en los frentes de forjado. Los pináculos de remate vuelven a exhalar un cierto aire secesionista (fig. 83).

1.3.10. Proyecto para el Asilo de la Marquesa de San Joaquín. (Valencia) (1918)

Se trata de una entidad religiosa y el estilo prototípico para estas construcciones era el neogótico que es el que aparece en esta obra (figs. 84 y 85). Dado que no existe actualmente, no puedo reflexionar sobre el mismo así que únicamente mostraré la siguiente deliberación de I. Aguilar:

"Lo que llama la atención del proyecto es la falta de convicción con que está realizado. Su goticismo consiste en añadir una serie de elementos decorativos pertenecientes a este estilo, sin existir una sintaxis correcta entre ellos (..). Sin embargo, hay que hacer notar que este proyecto, presentado y firmado por Ribes el 19 de agosto de 1918, había sido siempre reconocido como obra de Francisco Mora, arquitecto del ensanche en esos años; posiblemente el proyecto fuera de Ribes, pero no la realización de la obra, hoy derribada".

I. Aguilar. Artículo: "Demetrio Ribes (1875-1921)". Pag. 56.

Tras analizar los escritos y observar las fotografías contenidas en los textos de I. Aguilar, no encuentro en esta obra ningún reflejo de lo realizado en la estación. Únicamente lo incluyo para completar el análisis de obras realizado.

Destacar las evidentes diferencias existentes entre el alzado correspondiente a la fachada principal (fig. 84) y la materialización de ésta (fig. 85). Destacar que, los rasgos característicos de la obra de Ribes (en recuadro rojo. Fig. 84) tales como el remate escalonado (almacén calle Maderas (fig. nº 86)) y la composición tripartita de huecos con dintel curvo (huecos f. lateral C/ Bailén, p.e. (fig. 87)) presentes en los huecos de la primera planta, se pierden en la obra definitivamente construida.

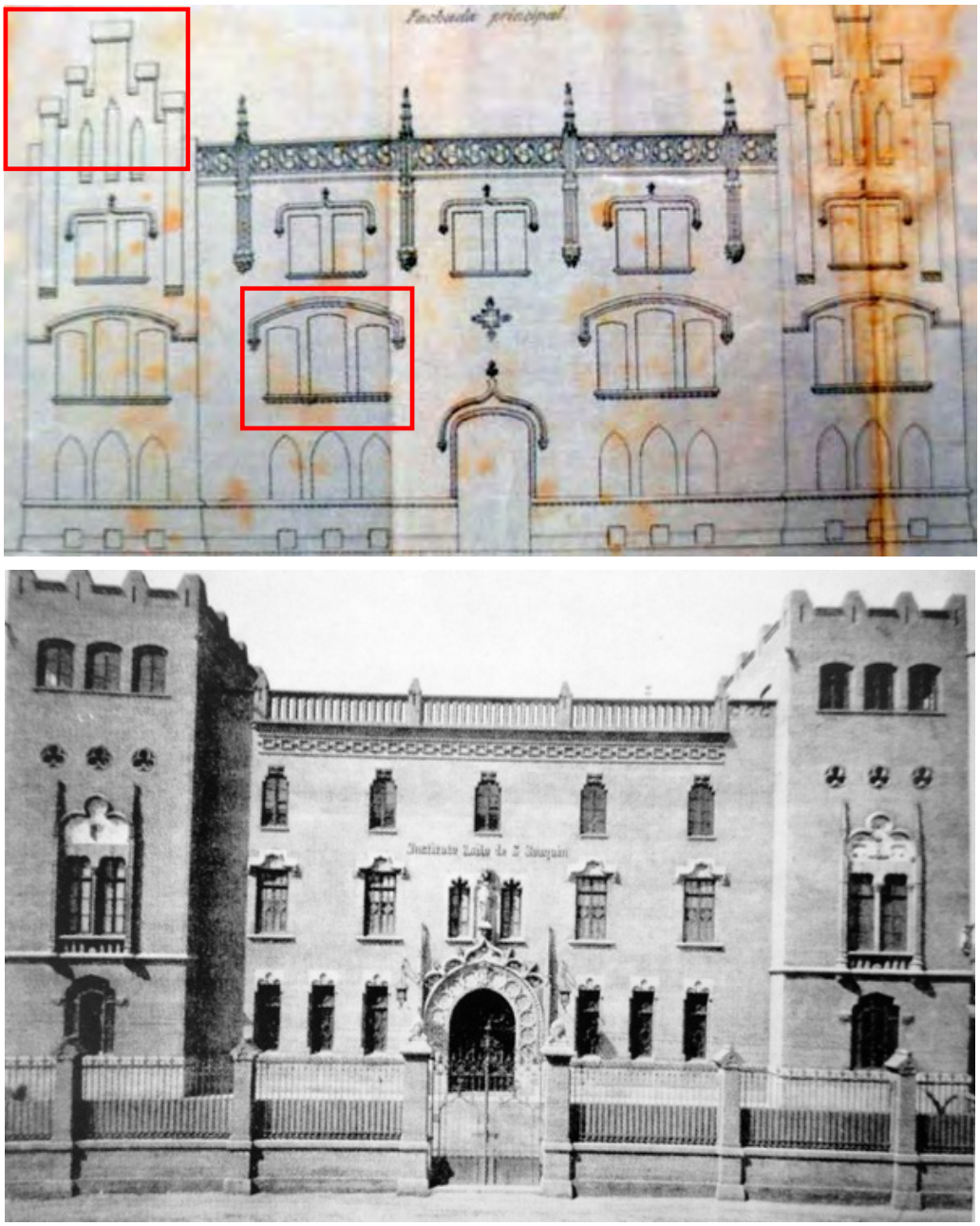


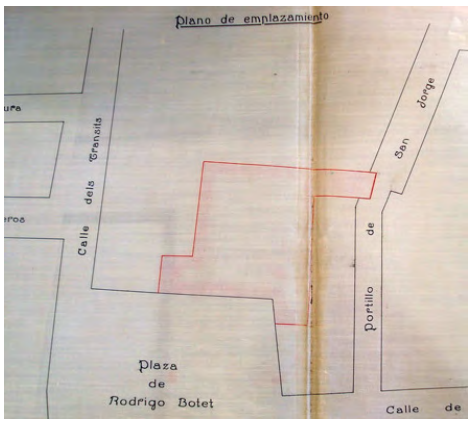
Fig. nº 84 y 85.- Alzado y vista de la fachada principal. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Fig. nº 86.- Antepecho almacén C/ Maderas.

Fig. nº 87.- Detalle hueco f. lateral C/ Bailén. E. de Valencia. A. propio (2007-2010).

1.3.11. Almacenes Ernesto Ferrer (Valencia) (1918)

Esta obra (fig. 94) me parece especialmente interesante por tratarse de la primera obra racionalista que existió en la ciudad y quizá –en palabras de I. Aguilar, – también en España. Sin embargo, la especulación reinante en la época hizo que se derribara en 1972. Destacar la involución arquitectónica sufrida con la construcción del banco de Londres (figs. 92 y 93).



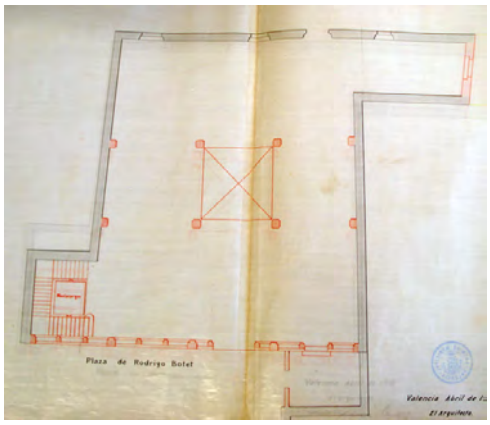


Fig. nº 88 y 89.- Planos de situación y planta baja. A. Histórico Municipal. A. Propio (2007).

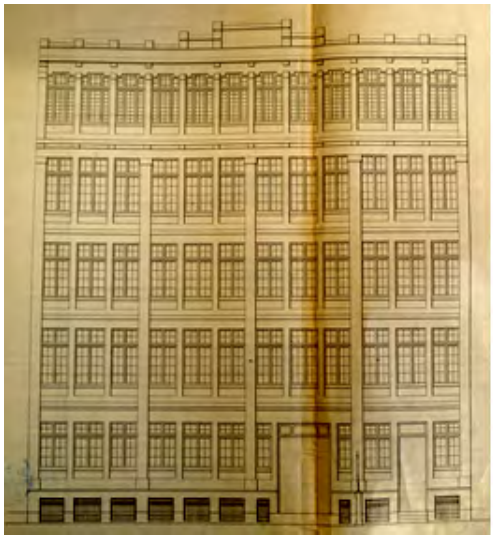


Fig. nº 90.- Alzado principal. Archivo Histórico Municipal. Archivo Propio (2007).

Fig. nº 91.- Cuerpo central fachada principal estación de Valencia. Archivo Propio (2008).

Fig. nº 92 y 93.- Vista actual Banco de Londres. Archivo Propio (2011).

Fig. nº 94.- Fachada ppal. A. Ernesto Ferrer. Reg. De arq. Del SXX. C.V.

Obsérvese que sólo el árbol tienen en común estas imágenes (figs. 92 a 94). Testigo mudo de una barbarie más respecto de nuestro patrimonio más reciente.

En mi opinión esta obra (figs. 94 a 97) muestra un modo de hacer arquitectónico que sólo encuentra semejanza respecto a la austeridad decorativa y a la sinceridad en el empleo del hormigón, con el empleado en su propio chalet de Eugenia Viñes. Se trata de una obra que recoge las tipologías americanas de los edificios destinados a

almacenes comerciales prácticamente inexistentes en España. Evidentemente, no incluyo el análisis de esta obra por compararla a la estación valenciana – situada en un paso anterior dentro de la evolución personal del arquitecto hacia el racionalismo - sino por el atrevimiento de Ribes de emplear tipologías nuevas, fachadas carentes de ornamentos añadidos donde la decoración es el propio módulo y ritmo compositivo (a pesar de tratarse de un edificio ubicado en pleno centro neurálgico de la ciudad); y de mostrar materiales nuevos dejando que sean éstos los protagonistas del edificio. Al modo wagneriano, el poso clásico se muestra rigurosamente en la composición de la fachada existiendo cuerpo base, desarrollo y cuerpo de remate. El descentrado del acceso entiendo que se trata de un recurso compositivo que refuerza la axialidad y equilibrio compositivo restándole monotonía (fig. 90).

Fig. nº 95.- Fachada ppal. A. Ernesto Ferrer. Reg. De arq. Del SXX. C.V.

También su modo de hacer se refleja en el edificio mostrando una respuesta más elaborada de la composición tripartita y exponiendo rasgos característicos, presentes en otras obras y también en la estación, como son los antepechos escalonados y rematados con pilones (fig. 94), el resaltar los frentes de forjado y el empleo de huecos rectangulares alargados (fig. 95). Concretamente, los de la planta de remate (fig. 97) recuerdan a los de las estaciones de Palencia y León aunque éstos últimos mucho menos depurados (figs. 98 y 99).

Destacar que este edificio manifiesta un claro avance en la trayectoria del arquitecto: la ornamentación ha desaparecido prácticamente. Sólo el diseño de los pináculos manifiesta algo de decoración (figs. 96 y 97).

Fig. nº 96.- Fachada principal. A. Ernesto Ferrer. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Señala V. Colomer Sendra en la introducción al "Registro de Arquitectura y espacios públicos de la Comunidad Valenciana del siglo XX" que la aportación más novedosa de Ribes a la arquitectura reside en "la manera contundente y clara de introducir el hormigón en la arquitectura" y esta obra es el mejor ejemplo de ello dentro de la obra del arquitecto.

Fig. nº 97.- Remate. A. Ernesto Ferrer. Reg. De arq. Del SXX. C.V.

Fig. nº 98 y 99.- Detalle huecos. E. de Palencia y E. de León. A. Propio. (2011).

Destacar el empleo del recurso de dintel escalonado tanto en los almacenes E. Ferrer como en las estaciones de Palencia y León. Obsérvese la depuración de dicho elemento en el caso de los almacenes (figs. 97 a 99).

Fig. nº 100.- Abstracción fachada ppal. E. de Valencia. A. Propio (2011).

Fig. nº 101.- Abstracción fachada ppal. E. de Valencia. Detalle de huecos. A. Propio (2011).

Fig. nº 102.- Detalle de huecos. A. Ernesto Ferrer. Reg. Arq. SXX C.V.

Obsérvese, finalmente, que el ejercicio de abstracción que realizo consistente en eliminar el ornamento de la fachada principal (fig. 100) demuestra el importante paso hacia el racionalismo que Ribes realiza, ya que, en la fachada principal de la estación todavía predomina el macizo sobre el hueco cargado de molduras y resaltos mientras que, en la fachada principal de los almacenes, la simplificación es casi total predominando el hueco sobre el macizo y representando este último básicamente las líneas estructurales principales del edificio (figs. 101 y 102).

1.3.12. Palacio de la Feria Muestrario. (colaboración con J. Goerlich) (Valencia) (1918)

Esta obra también fue resultado de ganar un concurso en colaboración con J. Goerlich y por tanto también debía mostrar los llamados "estilos nacionales". En este caso, ambos autores optan por el neoplateresco con ciertos elementos barrocos y hasta románticos (fig. 103).

Según relata I. Aguilar estaba situado en un solar cedido por el ayuntamiento y que contaba con fachada al Paseo de Valencia al Mar (actual Blasco Ibáñez), a la Alameda y al Plá del Real. Indica también esta autora que de todo el proyecto únicamente se construyó la planta baja pero que se celebraron allí ferias hasta 1936. Tras el parón de la guerra, se reconstruyó el edificio con una nueva fachada y nuevos locales.

No resulta relevante este proyecto para el objeto de la presente tesis ya que no presenta referencias o recursos heredados de la estación. Lo incluyo de manera sucinta, para completar el análisis de obras que realizo. También para mostrar la versatilidad del arquitecto y la adaptación a las más diversas necesidades resultan interesantes este tipo de ejemplos (proyecto coetáneo a los almacenes Ernesto Ferrer).

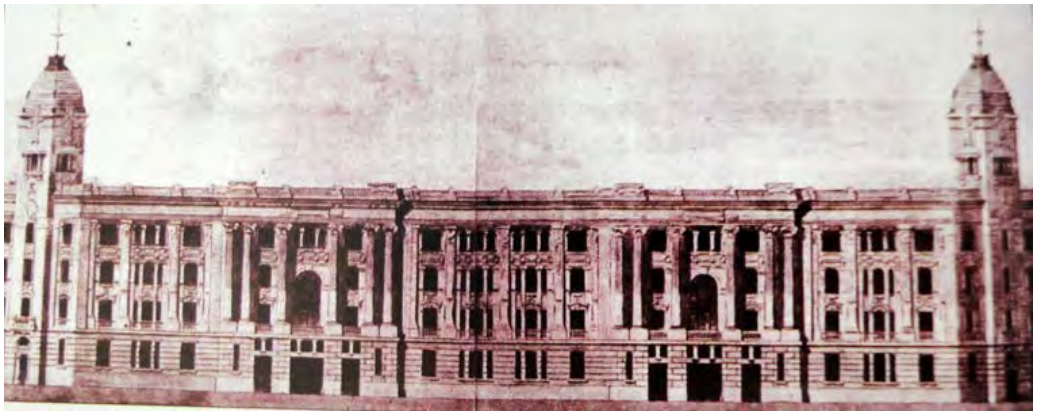


Fig. nº 103.- Fachada del proyecto para el Palacio de Ferias y Muestras de Valencia. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

1.3.13. Vivienda unifamiliar. Calle Eugenia Viñes, 95 (Valencia) (1918-1919)

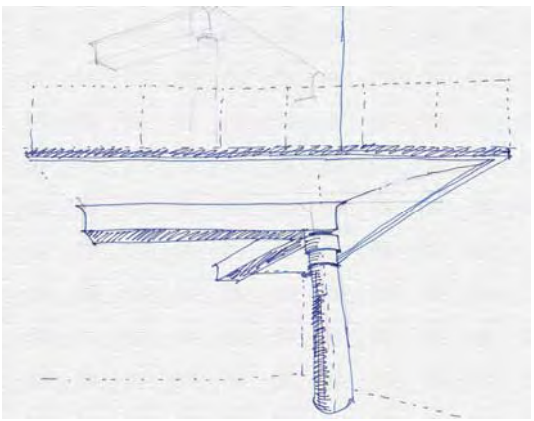
Esta vivienda (fig. 104) erigida para uso propio familiar, se encuentra en pésimo estado de conservación.

Muestra recursos en fachada (figs. 105 a 108) ampliamente repetidos en las diferentes obras ya analizadas como son: la composición clásica, simétrica y equilibrada de la fachada con armónicas proporciones repitiendo el esquema tripartito; los huecos rectangulares y alargados; la ausencia decorativa y la exhibición de los recursos que ofrece el empleo de hormigón armado: la bienvenida a la vivienda nos la da un porche donde las columnas se muestran esbeltas y desnudas de ornamento siendo la viga de cuelgue la única decoración de este acceso; y, por último, el empleo de antepechos escalonados en cubierta. Como avances de modernidad destacaría la intención en mostrar de manera fehaciente –mediante el diseño del capitel de las columnas – el apoyo estructural de las vigas en las columnas exentas del porche de acceso (figs. 108 a 110). También la esbeltez de la losa volada es, en mi opinión, un símbolo de progreso ya que muestra las posibilidades del hormigón armado.

Fig. nº 104.- Vista f.ppal. Vivienda unifamiliar Eugenia Viñes,95. Reg. De arq. SXX. CV.

Fig. nº 105 y 106.- Vista f. ppal y del acceso. Vivienda unifamiliar Eugenia Viñes,95. Reg. De arq. SXX. CV.

Fig. nº 107 y 108.- Detalle del remate y de la barandilla de pl. 1ª. Vivienda unifamiliar Eugenia Viñes,95. Reg. De arq. SXX. CV.



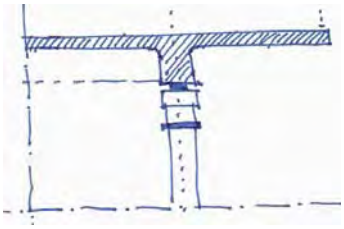


Fig. nº 109 y 110.- Croquis de voladizo. Viv. Unif. Eugenia Viñes,95. Tinta sobre papel. (2010).

Las analogías concretas con la estación –aparte de los recursos descritos - las encuentro en el diseño de las cerrajerías (figs. 111 y 112) lo cual muestra en definitiva el mismo modo de hacer ya reseñado a lo largo del capítulo, diseñando todos los componentes del edificio: desde los principales a los accesorios, lo cual dota de personalidad propia a sus obras. Destacar la depuración de las barandillas de la terraza de planta primera y en remate (figs. 107 y 108) y la ausencia total de motivos decorativos.

Fig. nº 111.- Reja exterior. Vivienda unifamiliar Eugenia Viñes,95. Archivo Propio (2010).

Fig. nº 112.- Reja exterior. Estación del Norte. Archivo Propio (2007).

1.3.14. Edificio de viviendas. Calle Manuel Arnau, 4 (Valencia) (1919)

Se trata de un proyecto para casas obreras (fig. 113) que, actualmente se encuentra en muy mal estado cubierto por redes de protección. El entorno también se encuentra muy degradado.

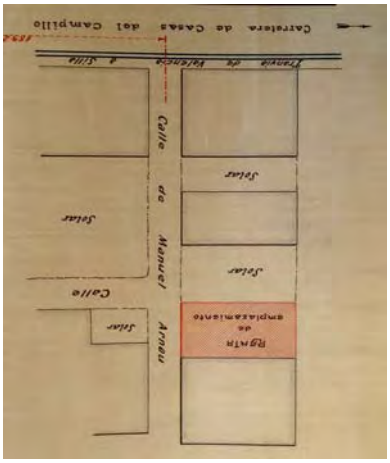


Fig. nº 113.- Alzado principal. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Fig. nº 114- Plano de emplazamiento. Archivo Histórico Municipal (AHM) (2007).

Fig. nº 115- Detalle de huecos de pl. baja. A. Propio. (2010).

Destacar que, aunque no figura en el proyecto, existe cierto ornamento – de sencillas características- que dignifica la edificación y que consta de: empleo de arcos rebajados como remate de los huecos de planta baja con decoración geométrica en las enjutas (fig. 115); colocación de molduras en arranques y claves de huecos en todas las plantas; apoyos de balcones decorados; impostas corniseadas y fajas molduradas que recorren a media altura las dos plantas superiores del edificio (fig. 117).

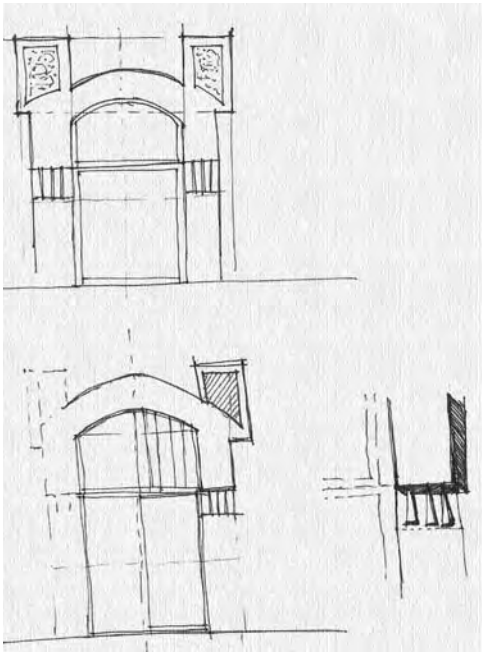


Fig. nº 116.- Croquis de hueco. Tinta sobre papel (2011).

El rigor, equilibrio y armonía compositiva, la ubicación de las molduras y el empleo de arcos rebajados en planta baja son las únicas similitudes que encuentro con respecto a la estación valenciana.

Destacar que Ribes nunca utiliza arcos de medio punto en sus obras sino que emplea arcos escarzanos, elípticos o rampantes como también ocurre en esta obra. (figs. 115 y 116)

Fig. nº 117.- Vista huecos pl. 1ª. A. Propio (2011).

1.3.15. Edificio de viviendas. Calle Adressadors, 8 (Valencia) (1919). (Ed. Ferrer Galiana)

Potenciar el chaflán (figs. 118 y 124), con las posibilidades del hormigón armado es una manifestación más – a mi juicio – de lo que significa modernidad o moderno: manifestar el momento; la utilización de los recursos y materiales disponibles exhibiéndolos sin cortapisas.

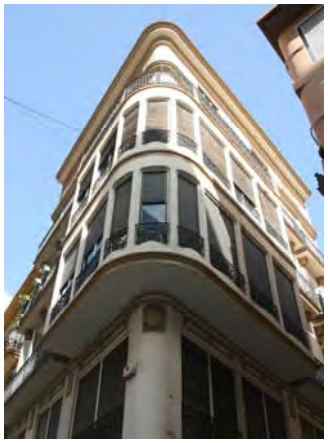


Fig. nº 118 y 119.- Vista del alzado recayente a C. Adressadors y vista de la esquina. A. propio (2010).

La decoración en este edificio - de clara impronta racionalista - se reduce a la curvatura de los huecos que componen el vuelo (al estilo modernista orgánico) (figs. 118 y 119), a las peanas que soportan los balcones, a discretos ornamentos geométricos superpuestos básicamente en el cuerpo basamental y a la decoración de las barandillas y cerrajería (figs. 120 y 121).

Las referencias a la estación las encuentro – aunque mucho más simplificadas en este caso- en la ornamentación con motivos geométricos y vegetales de los dinteles de los huecos de planta primera y del zócalo de piedra y en los diseños de cerrajería de inspiración geométrica (figs. 121 y 122).

Como rasgos característicos de la obra de Ribes destacar la composición clásica, equilibrada y proporcionada aunque con la manifestación de un signo de modernidad propio de arquitecturas posteriores como es el hecho de no rematar el edificio en los extremos: las rectilíneas molduras y cornisas terminan sin más cuando termina la fachada del edificio, sin aparecer el típico elemento diferenciador del remate (fig. 123) (en recuadro rojo).

Fig. nº 120 y 121.- Detalle de barandilla y de ornamento de dintel de huecos cuerpo base. A. propio (2010).

*Fig. nº 122.- Detalle de hueco de fachada lateral de la **122** estación de Valencia. A. propio (2007).*

Fig. nº 123.- Vista del alzado recayente a C/ Adressadors. Reg. Arq. SXX. C.V.

Fig. nº 124.- Imagen antigua del edificio. Reg. Arq. SXX. C.V.

1.3.16. Edificio de viviendas. Calle en Llop, 6 (Valencia) (1920)

Fig. nº 125.- Vista de la fachada principal. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Fig. nº 126.- Detalle de panel de madera. Vestíbulo estación de Valencia. A. Propio (2007).

Fig. nº 127.- Detalle de mirador. Archivo propio (2010).

Es importante indicar que este edificio fue terminado por Javier Goerlich LLeó debido a la muerte de Ribes. Ello introduce cambios al proyecto como los que seguidamente detallo.

En la fachada (fig. 128) las diferencias fundamentales radican en la sustitución de los dos balcones adyacentes al eje de simetría de las plantas primera y segunda (en recuadro) por dos miradores acristalados y en la creación de balcones indiviaduales cuando Ribes los proyectaba dobles. Ahora bien, la composición tripartita y escalonada de los miradores introducidos (fig. 127) es una de las características compositivas más empleados por Ribes en su obra, lo cual, aunque modifica el

concepto de simplificación, modulación y seriación pretendidos por el arquitecto, denota sensibilidad en la intervención de Goerlich.

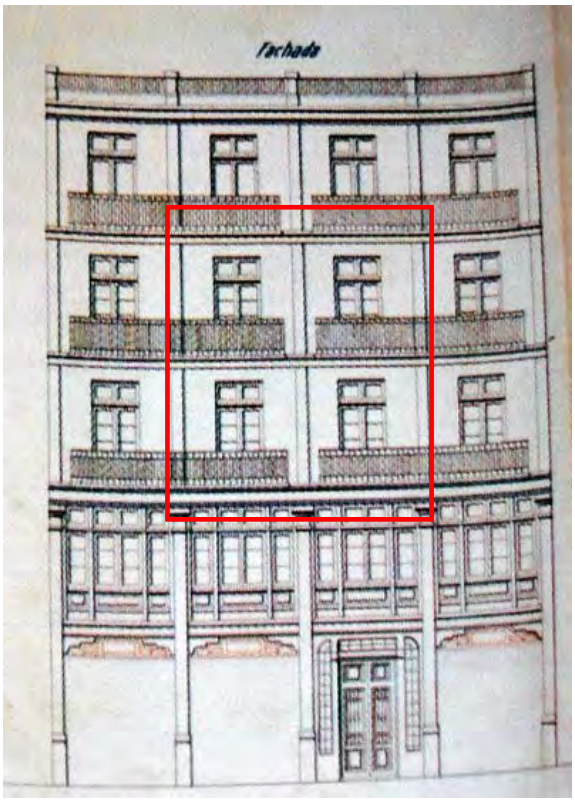


Fig. nº 128.- Alzado del proyecto original. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Fig. nº 129 y 130.- Detalles de dintel y decoración de hueco. Detalle de barandilla. Fachada principal. Archivo propio (2010).

Fig. nº 131.- Detalle de hueco de fachada lateral. Estación de Valencia. Archivo propio (2007).

Como avances en la poética de Ribes destacaría la tendencia clara a la simplificación y seriación que manifiesta el proyecto. Ayuda en ello la eliminación en la composición del tradicional cuerpo de remate y la disposición de antepechos sencillos (fig. 128). También se elimina casi por completo la ornamentación y los elementos de cerrajería se decoran de manera muy sencilla y geométrica (fig. 130). Junto con lo analizado, considero una evolución también la difuminación de las pilastras gigantes en el cuerpo central (en el cuerpo base se mantienen) y la intención de remarcar el módulo con las franjas verticales. Parece que exista la intención de mostrar la estructura (pilares – forjados) en fachada (fig. 128).

Fig. nº 132 y 133.- Detalles de hueco de la entreplanta. Fachada principal. A. Propio (2010).

La composición tripartita se reduce en este caso a la carpintería de los huecos de la entreplanta (fig. 132) aunque en los miradores finalmente ejecutados se emplea también este recurso.

Destacar la sencillez y geometría de la decoración de las carpinterías y barandillas (figs. 130 y 133).

Fig. nº 134.- Acuarela de vidriera. Hall estación de Valencia. A. Propio.

Obsérvese la similitud del diseño de la carpintería de los miradores con las vidrieras de la estación Valenciana (figs. 127 y 134).

1.3.17. Edificio de viviendas y garaje. Gran Vía Marqués del Turia, 62 (Valencia) (1920-1921)

Se trata de su último proyecto (fig. 135). En mi opinión, su anodina materialización puede deberse a cambios en la ejecución o al gusto del cliente ya que, debe tenerse en cuenta que se trata de un encargo particular. La incursión de balaustres y de frontones triangulares en los dinteles de huecos, el fuerte almohadillado del cuerpo base, las pilastras laterales de corte clásico de remate del edificio así como la escasa presencia de elementos de corte secesionista o la ausencia del halo prerracionalista presente en obras anteriores manifiestan, a mi juicio, una obra desafortunada en el conjunto del arquitecto.

Fig. nº 135.- Vista de la fachada. Archivo propio (2010).

Destacar sin embargo el cuidado en los diseños de la cerrajería de los balcones aunque en versión excesivamente historiada (fig. 136), o el realce de los antepechos y dinteles de huecos (figs. 137 y 138) que, aunque con materializaciones dispares, es la única singularidad que encuentro acorde con el diseño de la estación.

Fig. nº 136.- Detalle de barandilla.

Fig. nº 137 y 138.- Detalles de huecos. 138: Archivo propio (2010).

1.4. DEMETRIO RIBES. ARQUITECTO DE NORTE (1902-1921). ANÁLISIS COMPARATIVO ARQUITECTÓNICO DE LOS EDIFICIOS FERROVIARIOS EN LOS QUE INTERVINO CON RESPECTO A LA ESTACIÓN DE VALENCIA. ORDEN CRONOLÓGICO.

1.4.1. Ed. Gemelos y Almacén de comestibles. E. Pío. Madrid (1906-1907)

Los edificios gemelos (fig. 139) existen actualmente y se ubican en el actual Paseo del Rey nº 30 y 32. El almacén de comestibles no existe en la actualidad. Ambos edificios todavía conservan en sendos accesos la estrella roja de cinco puntas emblema de la Compañía Norte (fig. 140). Dicho emblema, cuya forma más antigua data del año 3500 A.C., ha sido ampliamente utilizada a lo largo de la historia. Fue denominada por los griegos "pentalpha" y simbolizaba la plenitud vital. También Leonardo Da Vinci vio en este símbolo la representación del ser humano donde cada extremo del pentáculo representa cada una de las extremidades humanas. Asimismo ha representado a la diosa Venus, diosa de la feminidad y belleza. Los neopitagóricos de igual modo atribuían cualidades a este símbolo. El comunismo también empleó este signo y, en el origen del empleo del mismo por parte de la compañía parece representar la unión de los cinco continentes mediante el progreso y la velocidad.

Fig. nº 139.- Vistas de los edificios gemelos. A. propio (2011).

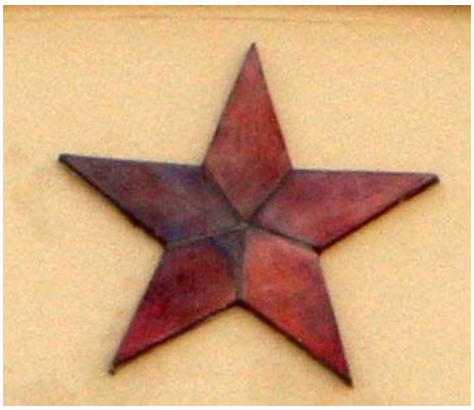


Fig. nº 140 y 141 – Pentáculo emblema de la compañía Norte. Ed. gemelos P. Pío y Estación de Valencia. (A. Propio 2010).

Los citados edificios (figs. 142 a 144) albergan actualmente oficinas e instalaciones de Adif. Es decir, todavía se trata de dependencias ferroviarias como en origen.

Se trata de un proyecto realizado en colaboración con J.D. Armagnac realizado casi coetáneamente al proyecto de la estación de Valencia, así la vertiente modernista de Demetrio Ribes se deja ver en numerosos aspectos tales como la decoración

suspendida que enfatiza ambos accesos y que se concentra casi exclusivamente en ellos basada en motivos florales (figs. 144, 146 - 157 y 158); las tres barras suspendidas, la composición del acceso y la cerrajería que muestra motivos secessionistas como son las dos circunferencias tangentes en un punto entre otros. También el diseño de dinteles y antepechos de los huecos de planta semisótano y baja, sobretodo, muestra decoración de inspiración modernista (figs. 149 y 152). Destacar el diseño de la cerrajería de la planta semisótano (fig. 149). Por lo demás se trata de un edificio de composición clásica, simétrico, funcional y con la decoración concentrada en puntos singulares tales como los accesos, huecos y líneas compositivas principales.

Resaltar dos cuestiones: estos edificios no presentan características del estilo segundo imperio a pesar de ser realizados para la Compañía Norte en colaboración con el arquitecto francés J.D. Armagnac. De hecho, las importantes modificaciones que sufrió desde el proyecto a la construcción concluyeron con una obra que se distancia del quehacer habitual de la compañía y donde destaca la mano de Ribes. La segunda cuestión es que se trata de una obra que va muy en la línea compositiva y constructiva de la estación de Valencia, lo cual no es de extrañar ya que se trata de un proyecto realizado cinco meses después del de la estación de Valencia.

Comparando sendos edificios con el de viajeros de la estación Príncipe Pío – de claro estilo segundo imperio – (vease cap. Estaciones de Norte) se observa un importante distanciamiento con respecto a esta obra. Aparte de lo señalado en los párrafos anteriores, la introducción de antepechos de cubierta lisos y exentos de decoración tapando las cubiertas (convencionales, de teja a cuatro aguas) supone un elemento innovador y de progreso en la arquitectura de Norte que introduce Ribes (recuadro rojo fig. 142).

Tal como acontece en la estación, la decoración se reduce a resaltar las cornisas, los frentes de forjado, las claves de arcos, los accesos, etc. es decir, los elementos constructivos más relevantes ofreciendo un lenguaje modernista con un repertorio similar al empleado en la estación (fig. 146 a 148). También compositivamente repite recursos tales como el desdoblamiento de huecos en planta de remate, la inclusión de pilastras resaltadas, la composición tripartita de las fachadas, el hueco tripartito, los escalonamientos - aunque esta vez reducidos a enfatizar el acceso -, el empleo de cornisas y fajas que resaltan la horizontalidad, serían los rasgos más relevantes que encuentro.

Fig. nº 142 a 144.- Vistas de los edificios gemelos. Detalle zona de acceso. A. propio (2011).

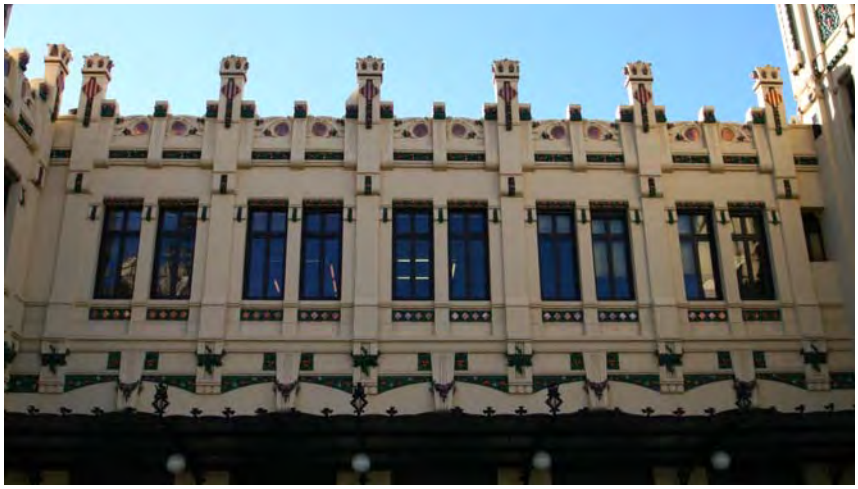


Fig. nº.145.- Vista de la fachada principal de la estación de Valencia. Archivo propio (2010).

Fig. nº 146.- Detalle del acceso. Ed. Gemelos P. Pío. A. propio (2011).

Fig. nº 147 y 148.- Vista de hueco de fachada lateral derecha y remate torre lateral. Estación de Valencia. A. propio (2010).

Fig. nº 149 a 153.- Detalle huecos. Ed. Gemelos P. Pío. A. Propio (2011).

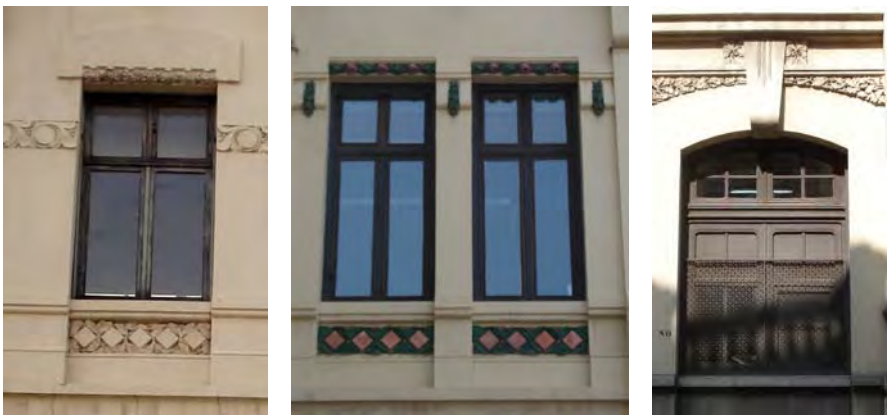


Fig. nº 154 a 156.- Detalle de diferentes huecos. Estación de Valencia. A. propio (2007-2011).

De la comparativa entre ambas obras destacar que en la estación de Valencia, la composición y ornamento de los huecos son más sencillos que en los edificios gemelos (figs. 149 a 153 y 154 a 156). Utiliza recursos en estos edificios que, posteriormente, retomará en la ampliación de la estación de Barcelona- Vilanova. Por el contrario, antepechos, cornisas, esquinas y remate de pináculos son más historiados en la estación Valenciana. (fig. 148).

Fig. nº 157 y 158.- Detalle del acceso. Ed. Gemelos P. Pío. A. Propio (2011). Detalle de hueco de planta baja de cuerpo central. Estación de Valencia. A. Propio (2008).

1.4.2. Proyecto y construcción de la Estación del Norte en Valencia. Calle Xàtiva (1906-1917)

La descripción íntegra de este proyecto la recojo en otros capítulos de la presente tesis por tratarse del motivo central de la misma. Utilizo para este capítulo fragmentos y detalles del edificio para establecer el análisis y comparativa con el resto de la obra de Ribes.

1.4.3. Muelles de mercancías de la Estación de Valencia (1906)

Se trata de la ejecución de cuatro edificios idénticos (figs. 159 a 162) de los sólo dos existen actualmente. Destacaría de ellos la composición tripartida de los hastiales (fig. 161) – tan presente en la obra de Ribes -; la severa modulación de los alzados

laterales con alternancia entre hueco y pilastras y el empleo de huecos rectangulares rematados con dintel curvo (figs. 159 y 162).

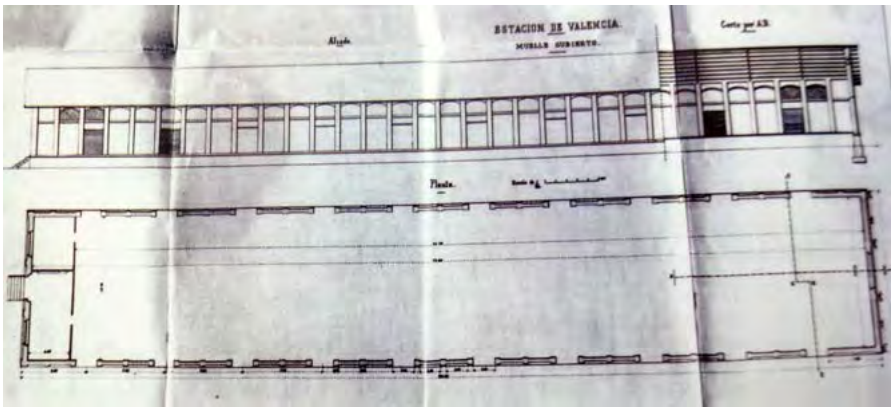


Fig. nº 159.- Planta y alzado de uno de los muelles de mercancías. AGA-AH (2008).

Se trata de edificios de planta rectangular y de una única altura, ejecutados sobreelevados del terreno y cuyas fachadas longitudinales se componen mediante la repetición del módulo diez veces (fig. 159).

El módulo se compone de tres partes correspondiendo la central con la disposición de puertas y las dos partes laterales se componen de huecos ubicados en la parte superior. Todos los huecos se proyectan con dintel curvo. Destacar que la seriación se interrumpe con la disposición de elementos de borde, sin hueco superior y de dimensiones igual a un tercio del módulo (fig. 159). Indicar que, tal como se observa en las fotografías del estado actual, se han producido alteraciones en las fachadas (apertura de huecos de distintos tamaños) que distorsionan la imagen del edificio. (figs. 162 y 163).

Obviamente en distintos niveles, pero observo que todo el conjunto de dependencias ferroviarias que analizo en el presente capítulo, muestran recursos compositivos y elementos similares a los que conforman el edificio de viajeros. Pretendo resaltar con ello el interés que demuestra Ribes por dignificar este tipo de edificio secundario e industrial dotándolo de composición y cierto grado de ornamentación, algo no usual en este tipo de construcciones relegadas a ser meramente funcionales.

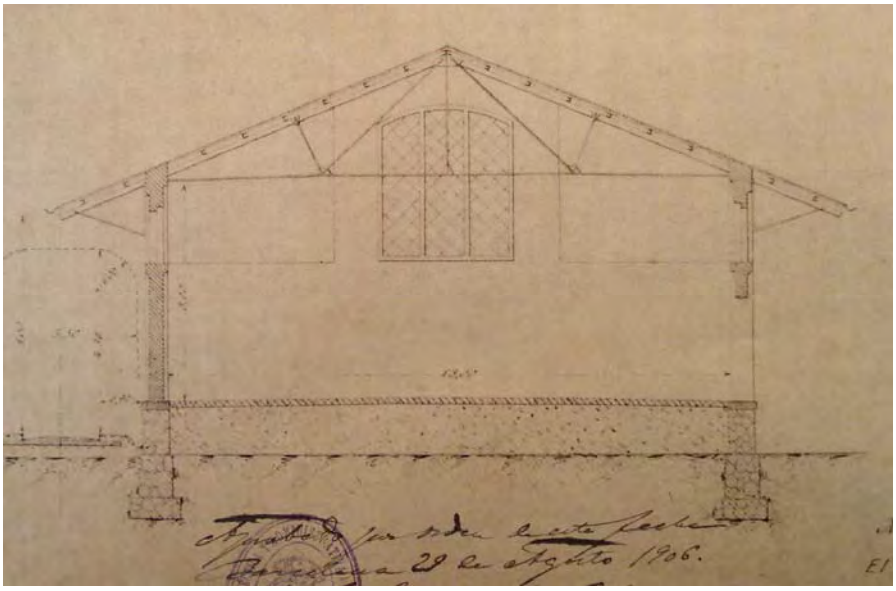


Fig. nº 160.- Vista de la sección de uno de los muelles de mercancías. Fotografía del proyecto original. FFE. A. Propio (2007).

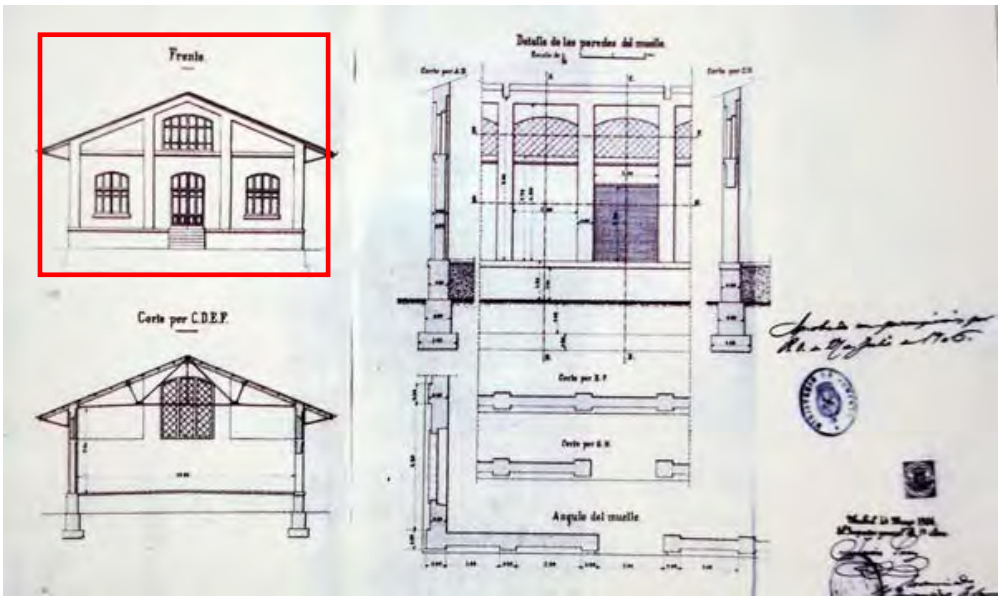


Fig. nº 161.- Alzado-sección y detalles cerramiento. Fotografía del proyecto original. FFE. A. Propio (2007).

Fig. nº 162 y 163.- Vistas actuales de los muelles de mercancías. A. Propio (2010).

Fig. nº 164.- Vista interior de uno de los muelles de mercancías. "La mirada de l´arquitecte "

Finalmente, me encanta esta fotografía (fig. 163) contenida en el libro "La mirada de l´arquitecte" porque muestra abiertamente los elementos constructivos y estructurales del edificio (Cerchas, muros, revoltones de cubierta, aparejo de dinteles) y ello resulta relevante para entender la construcción de la estación y poder así elaborar los detalles constructivos que incluyo en la presente tesis.

1.4.4. Pabellón de forja, almacén y abellón de calderería. Crta. del Pardo (Madrid) (1907-1909)

Actualmente, la dirección de estas obras es la Avda. de Valladolid, pero las mismas no existen en la actualidad. Por ello, el análisis de la misma lo realizo sobre la escasa documentación existente de estos edificios.

Fig. nº 165.- Pabellones de la crta. Del Pardo. Libro "Demetrio Ribes". I. Aguilar Civera.

Así, someramente, de esta obra (fig. 165) destacaría las siguientes cuestiones que manifiestan, de nuevo, la mano de Ribes. Se trata de la utilización del hueco tripartito rematado por arco rebajado como recurso de enfatización del acceso; de la composición tripartita que preside la fachada de los tres pabellones empleando recursos distintos en cada uno de ellos; del empleo de hastiales escalonados que, unos años más tarde y con mucho mayor protagonismo, utilizará en el almacén de abonos de José Campos. En mi opinión, el escalonamiento proviene del decalaje que efectúa en los faldones de las cubiertas para conseguir la rasgadura continua que proporciona iluminación y ventilación al interior; del tipo de hueco empleado: rectangular con dintel en arco resaltado del plano de fachada y evidenciando la clave.

Por el contrario, no aparece ningún tipo de decoración vegetal ni motivo ornamental, reduciéndose todo ornamento al remate e impostas corniseadas, y a la incursión de elementos geométricos que sobresalen del paño de fachada para destacar las partes significativas del edificio (accesos, huecos, frontis, etc.). Destacaría por último, el empleo de molduras en forma de óculos ciegos que aparece en el frontis de fachada de uno de los pabellones ya que es un recurso poco utilizado en la obra de Ribes. (el otro ejemplo de utilización de este recurso aparece en los almacenes para el servicio de tracción de la estación de Valencia pero allí el óculo es hueco).

1.4.5. Ampliación de la Estación del Norte en Barcelona (1911-1914)

El análisis de esta obra lo considero muy relevante para el objeto de la presente tesis ya que se trata de la intervención en una estación de ferrocarril posterior al proyecto de la estación de Valencia y que, a mi juicio, muestra un Ribes más desinhibido acerca de mostrar el aspecto ingenieril de la estación ya que la gran cubierta de acero y vidrio se muestra abiertamente en fachada al modo de la estación de Atocha (MZA). Por ello, le dedico un capítulo aparte estableciendo una comparación con la estación de Valencia.

Indicar que, actualmente esta estación (fig. 166) ya no tiene uso ferroviario habiéndose convertido la misma en sede de la estación de autobuses “Barcelona Nord”, polideportivo municipal y comisaría de policía. Las obras de rehabilitación fueron inauguradas en 1991 y parece ser que primó un criterio de respeto hacia la obra original. Concretamente, el hall creado por Ribes alberga actualmente la zona deportiva dedicada al tenis de mesa (fue sede de este deporte en los juegos olímpicos de 1992) y los andenes y vías han sido tapados creando pistas deportivas varias. Se trata de una muestra más de las posibilidades de reutilización que ofrecen las estaciones.

Fig. nº 166.- Vista de la fachada principal de la Estació del Nord. Archivo propio (2010).

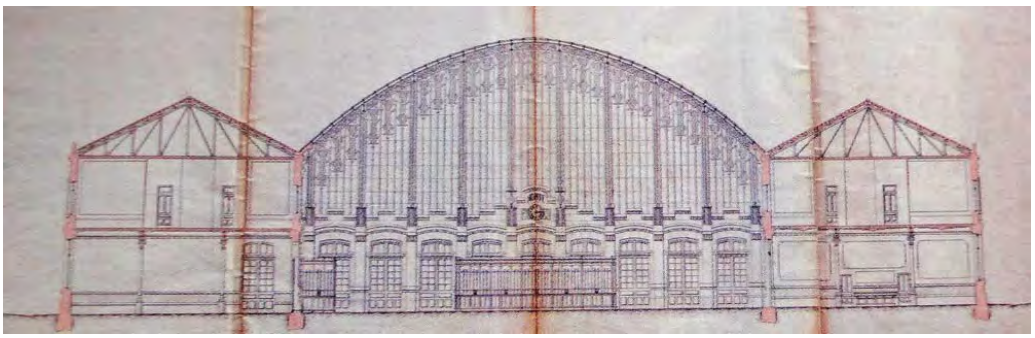


Fig. nº 167.- Plano de la fachada principal. I. Aguilar Civera.

La intervención de Ribes se centra en la creación de un cuerpo en cabeza recayente a la actual calle de Nápoles con sendos torreones laterales, de manera que la estación adquiera la forma de "U" característica de las estaciones terminales.

Destacar la sensibilidad de Ribes acerca de crear un cuerpo de transición respecto de la composición de las fachadas del edificio de la antigua estación y de la nueva piel que él proyecta. (fig. 168)

En este cuerpo de transición Ribes recoge las líneas compositivas principales del edificio precedente (cornisas, impostas de forjados, geometría de huecos, ritmo) pero sin hacer concesiones respecto del estilo clásico que muestra el anterior edificio (renuncia al almohadillado, a la incursión de pilastras con base y capitel decorado, al arco de semicírculo como remate de huecos, al balaustre, a la coronación de antepechos).

Fig. nº 168.- Vista del cuerpo de transición. Archivo propio (2010).

Figs. nº 169 y 170.- Detalles huecos c. transición- c. lateral. Archivo propio (2010).

Compruebo in situ que las dimensiones de los huecos del cuerpo de transición y del cuerpo lateral son idénticas modificando, en el caso de los huecos de planta primera, la geometría del dintel. (figs. 169 y 170).

Fig. nº 171.- Vista de uno de los cuerpos laterales de la fachada principal. A. Propio (2010).

Finalmente, tras el cuerpo de transición aparecen los dos cuerpos laterales de la fachada principal donde Ribes muestra su estilo sin cortapisas. Destacar la composición tripartita del edificio reforzada por la composición tripartita de los huecos de la franja central en todas las plantas coincidentes con el eje de simetría. Se trata de una aplicación más contundente de la composición tripartita que la que aparece en los cuerpos de remate o en el central de la estación valenciana. (fig. 171).

La decoración si bien también versa sobre motivos vegetales, es más profusa que en la estación de Valencia y si en aquella aparecían las características naranjas, en esta aparece la heráldica de San Jorge y de la ciudad de Barcelona aunque es el escudo de España el que corona la fachada de vidrio que cierra la marquesina. Destacar la "catalanización" del motivo secesionista de los círculos tangentes y las tres bandas suspendidas que aparece en la decoración del frontal de vidrio que cierra la marquesina del cuerpo de acceso (fig. 172). Eso sí, la característica estrella de la Compañía Norte sí se refleja igual que en la estación de Valencia en diversas partes del edificio. (fig. 171 (en recuadro rojo) y 177).

Fig. nº 172.- Vista de la decoración del frontal que cierra la marquesina del cuerpo de acceso. Archivo propio (2010).

En mi opinión lo absolutamente audaz que introduce Ribes es el hecho de cubrir el hall de viajeros con estructura metálica vista – reservada habitualmente para el espacio de la playa de vías- y mostrar después sin tapujos una fachada enteramente de vidrio y metal que preside su intervención y que muestra claramente la envergadura de la gran cubierta. (figs. 173 y 174). En la estación de Valencia, como ya analizo en otros capítulos, el hall de viajeros y el espacio de andenes y vías se muestran en lenguajes completamente distintos sin reflejar el primero ninguno de los alardes tecnológicos que muestra el segundo. Por supuesto, mucho menos se muestra este alarde tecnológico a la ciudad. Indicar como precedente, en 1892, la intervención de Alberto de Palacio en la estación de Atocha.

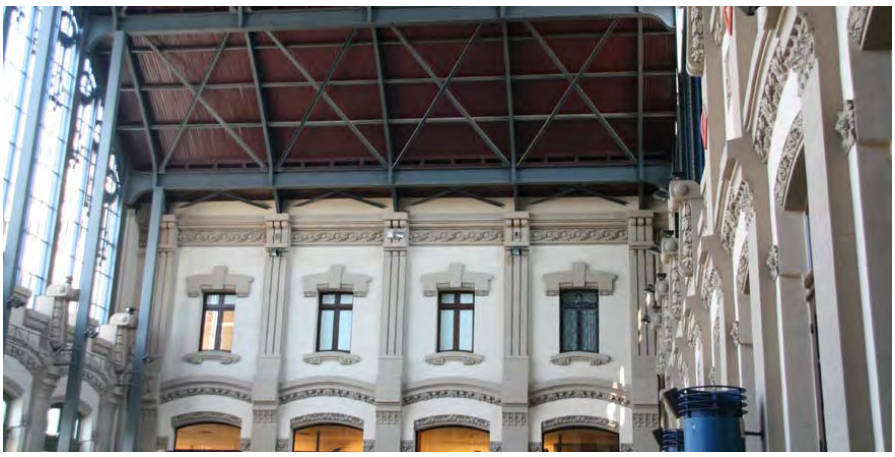


Fig. nº 173.- Vista interior del espacio central de la ampliación. Archivo propio (2010).

Fig. nº 174.- Vista interior del espacio central de la ampliación. Detalle del encuentro entre las dos cubiertas. Archivo propio (2010).

Añadir que, acerca de la decoración interior ésta es más profusa que en la estación de Valencia aunque presenta rasgos similares. Si bien los cuerpos laterales han sido remodelados para albergar las funciones actuales existen detalles que evidencian la mano de Ribes en los diversos oficios (vidrieras, cerrajería, p.e.). (figs. 175 y 176).

Fig. nº 175.- Detalle de vidriera interior. Posible lucernario actualmente tapado. Planta alta torreón lateral izquierdo ampliación. Archivo propio (2010).

Fig. nº 176.- Detalle de huecos interiores. Obsérvese el diseño de la reja del hueco de la parte derecha. Parte central ampliación. Archivo propio (2010).

Fig. nº 177.- Detalle de carpintería interior. Parte central ampliación. Archivo propio (2010).

Fig. nº 178.- Vista interior del espacio donde se ubicaban andenes y vías hoy reconvertido en pistas deportivas. Archivo propio (2010).

1.3.3.2 Análisis comparativo: Estación Norte Valencia – ampliación Estación Norte Barcelona

La comparación que incluyo seguidamente se refiere exclusivamente a aquellas zonas comparables por tratarse de obras del mismo autor que, en el caso de Barcelona, constituyen únicamente la ampliación detallada anteriormente.

Fig. nº 179 a 181.- Vista de las fachadas principales de la estación del Norte de Barcelona y de la estación de Valencia. Archivo propio (2008 - 2010).

La composición de ambas fachadas es muy similar: simetría, cuerpo central y cuerpos laterales sobresalientes (figs. 179 a 181). Existe la diferencia de una altura tanto en los cuerpos laterales como en el central respecto de la proporcionalidad de ambas fachadas. Respecto de la longitud sin embargo, ambas fachadas son muy similares

(Según medición propia la estación de Valencia tiene una longitud de 70,76 m. mientras que la de Barcelona mide aproximadamente 69,62 m.). El diferente programa existente entre la estación de Valencia y los cuerpos ampliados de la estación de Barcelona favorece la presencia del frente acristalado y de la gran cubierta metálica.

Fig. nº 182 y 183.- Vista de los cuerpos centrales.E. de Valencia y E. de Barcelona-Nord.Archivo propio (2008 - 2010).

El recurso empleado para enfatizar el eje de simetría en la estación de Valencia difiere del empleado en la estación de Barcelona. En la primera (fig. nº 182) se ejecuta un cuerpo de mayor altura y que sobresale del plano de fachada rematado por escultura que simboliza la velocidad. En la segunda (fig. nº 183) se resalta el eje coronando de diferente manera el hueco central del cuerpo de fábrica y ubicando en él el característico reloj para, a continuación, en la fachada de vidrio de la marquesina rematar el eje ubicando el escudo nacional. En mi opinión es más sutil el recurso empleado en Barcelona lo que permite resaltar el protagonismo de la fachada de vidrio de la gran marquesina. En cierto modo, observo en la intervención barcelonesa una tendencia a la simplificación, a la expresión ante todas las cosas de la seriación, del módulo y de los nuevos materiales.

Fig. nº 184 a 186.- Vista de los cuerpos laterales. E. Barcelona-Nord – E. de Valencia.A. Propio (2008-2010).

Sin embargo, en los cuerpos laterales la situación se invierte (figs. nº 184 a 186). La composición tripartita se refuerza más en la estación de Barcelona donde la franja central viene a ser una réplica de la fachada completa de los torreones laterales de la estación valenciana al que se le hubieran adicionado sendos cuerpos de menor altura y más sencillos a ambos lados. También en Barcelona la decoración es más profusa que en Valencia destacando sobre todo en las claves, dinteles, antepechos de huecos y cornisas del edificio. Respecto de la materialidad de estos cuerpos, indicar que es muy semejante a la estación valenciana excepto en el uso del color que no aparece en la estación catalana.

Acerca del tema del color, añadir que existen más semejanzas entre la estación de Barcelona y las fachadas laterales – sobre todo la recayente a la calle Bailén – de la estación de Valencia que con respecto a la principal. (Figs. 187y 188).

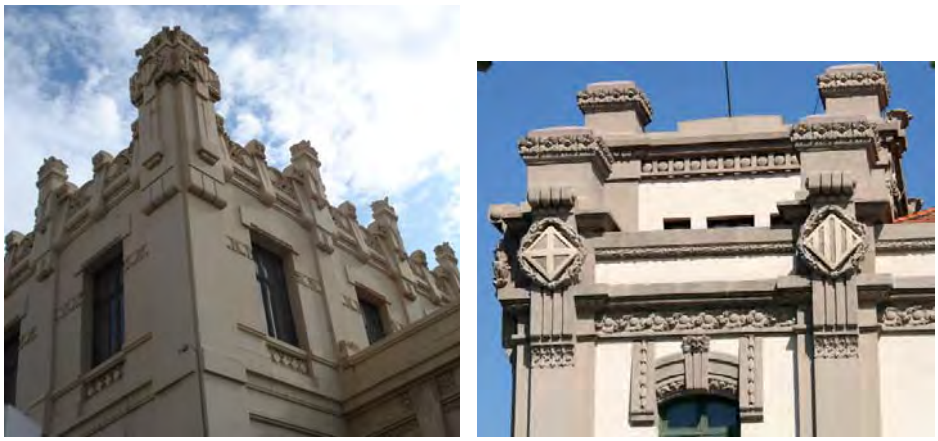


Fig. nº 187 y 188.- Vista remates fachada lat. derecha. E. de Valencia y de cuerpo lat. E. Barcelona-Nord. Archivo propio (2008-2010).

Acerca de los huecos de planta baja del cuerpo central de la estación de Barcelona (fig. 189) en comparación con sus homólogos del cuerpo base de la estación de Valencia (fig. 190) , demuestro (ver tabla resumen) que la relación de proporcionalidad entre anchura y altura es próxima al doble en ambos casos (h: 2.12b en BCN y h:

1.88b en VLC); que el arco que conforma el dintel es idéntico en ambos casos de igual manera a como ocurre con el diseño de la carpintería.

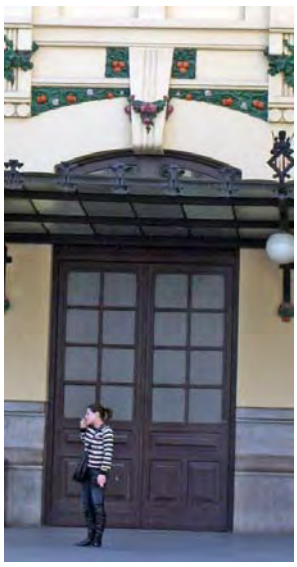


Fig. nº 189 y 190.- Detalle de huecos c. central fachada ppal. E. Barcelona – E. Valencia (A. Propio 2008-2011).

Sin embargo respecto de los huecos de los cuerpos laterales no existe ninguna similitud como demuestro en la tabla resumen que aparece al final de estudio comparativo entre ambas estaciones.

Fig. nº 191 y 192.- Vista de los remates de los cuerpos laterales de la estación de Norte de Barcelona y de la estación de Valencia. Archivo propio (2010 - 2008).

Fig. nº 193 a 195.- Detalle de remates de esquina de torreon lateral y de fachada lateral. Arriba estación Barcelona. Abajo estación Valencia. Archivo propio (2010 - 2007).

Indicar que los motivos, recursos estilísticos y ubicación del ornamento son muy similares en ambas intervenciones (figs. 191 a 195). El paso adelante,

como ya destacaba anteriormente, reside en la exposición abierta a la ciudad de los nuevos materiales y del aspecto fabril de la estación.

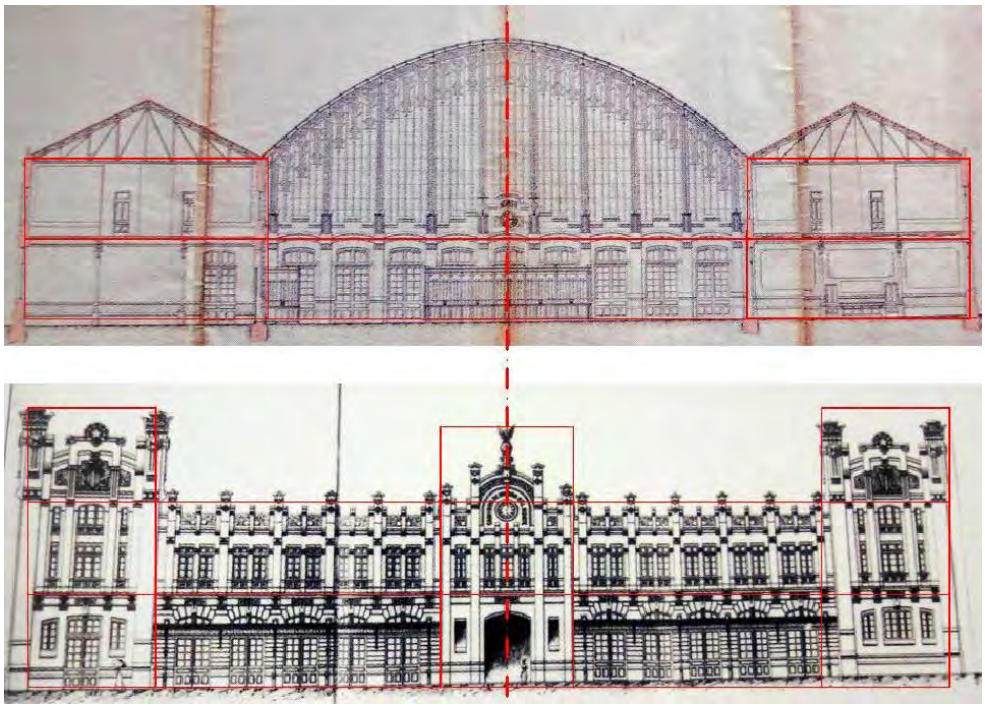
Seriación, casi idénticas proporciones de hueco, similar diseño de carpinterías, pináculos decorados, monocromatismo, entre otras, serían las semejanzas que observo en el alzado interior. (figs. 196 y 197). Destacar que, en el caso de Barcelona corresponde al alzado interior del hall de viajeros mientras que en la estación de Valencia, se trata del alzado recayente al espacio de andenes y vías. Esta es la cuestión más relevante a mi juicio.

Fig. nº 196 y 197.- Vista de los alzados interiores. Hall de viajeros en el caso de Barcelona (arriba). Playa de vías en el caso de Valencia (abajo). A. propio (2010 - 2008).

Añadir que, entiendo que la mayor profusión decorativa en este alzado, con la incursión de pilastras, antepecho escalonado, huecos laterales con rica decoración responde a la intención de dignificar este espacio tan relevante que es el hall de viajeros.

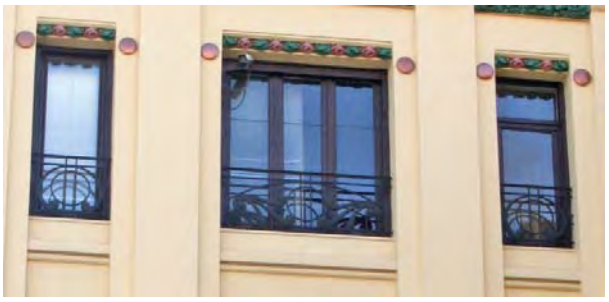
A modo de resumen, con la ayuda de imágenes y esquemas, incluyo la siguiente tabla con la comparativa realizada entre ambas intervenciones:

	E. NORTE VALENCIA	**AMPL. E. NORTE BCN**
F.PPAL.		
SIMETRÍA	SI. ENFATIZADO CON CUERPO CENTRAL+ ESCULTURA.	SI. ENFATIZADO CON CUERPO CENTRAL + DECORACIÓN
COMPOSICIÓN	C.CENTRAL + 2C LATERALES	C.CENTRAL + 2C LAT.
ALTURAS	3R+2+3Rº	2R+1+2R



CUBIERTA VISTA	EXT. NO. INT: PLAYA VÍAS	EXT. SI. INT: HALL VIAJEROS.
ORNAMENTACIÓN	SI. VEGETAL – HERÁLDICA – Cª- REGIONAL	SI. VEGETAL – HERÁLDICA – Cª Cª. MÁS RECARGADA
COLOR ORNAMENTO	MULTICOLOR F. PPAL (predominan verde, naranja. Otros: blanco, rosa. Amarillo-rojo escudos. Cobre elmtos. Acabado metálico. MONOCOLOR F. LATERALES.	BICOLOR (Se ha respetado la tonalidad original).
E. de Valencia: 		

E. Nord de Barcelona:

TIPO HUECO **C. CENTRAL**	SIMILARES EN PL. BAJA: RECTANGULAR DINTEL ARCO PL. ALTA: PAREADOS RECTANG.	SIMILARES EN PL. BAJA: RECTANGULAR DINTEL ARCO.
F. LATERALES		
TIPO HUECO **C. LATERALES**	RECTANGULARES. DINTEL RECTO. DECORACIÓN SENCILLA	RECTANGULARES DINTEL CURVO. DECORACIÓN PROFUSA
		

CARPINTERÍAS	SIMILAR DISEÑO.	SIMILAR DISEÑO.

Huecos pl. baja.

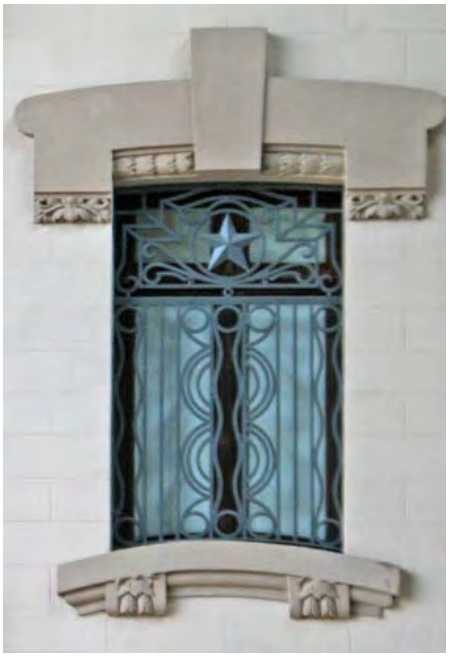
Huecos pl. primera.

HALL		
ESPACIO INTERIOR HALL	ESCALA HUMANA. NO PRESENCIA ASPECTO INGENIERIL	ESCALA CUBIERTA ANDENES. PRESENCIA ASPECTO INGENIERIL. (C. VISTA)

DECORACIÓN INTERIOR	PROFUSA. VARIADA. NOBLE. RIQUEZA OFICIOS.	AUSENTE. SOLO EN LAS FACHADAS (int. Y ext.). ASPECTO INGENIERIL.

Hall estación de Valencia.

Hall estación de Barcelona:



FACHADA INTERIOR	SERIACIÓN. MONOCOLOR. DECORACIÓN VEGETAL - GEOMÉTRICA (VENTANALES LAT.) HERÁLDICA – Cª	SERIACIÓN. BICOLOR. DECORACIÓN VEGETAL - HERÁLDICA- Cª MAS PROFUSA.

F. interior estación de Valencia:

F. interior estación de Barcelona:

1.4.6. Naves para el servicio de tracción de la Estación del Norte (Valencia) (1912-1915)

Este conjunto (fig. 203) lo forman 1 nave para el centro de rodaje (figs. 204 a 208); 1 leñera anexionada a la nave descrita; 2 almacenes gemelos (figs. 198 a 201 y 209 a 171) y 2 naves destinada a talleres estando una de ellas parcialmente derribada para creación de la calle de Filipinas (figs. 172 y 173). Actualmente, parte de dichas

construcciones ya no pertenecen a ADIF sino unas al ayuntamiento de Valencia y otras a la Sociedad Parque Central. Ello me ha imposibilitado la visita de las mismas.

Destacar que, excepto uno de los almacenes gemelos (el edificio denominado nº 7 del conjunto) (figs. 198 a 201 - 170 y 171) que ha sido rehabilitado entre 2008 y 2009 mediante el proyecto y dirección del arquitecto D. Javier Pérez Igualada en colaboración con CB Arquitectes Associats para la redacción del proyecto y con IV ingenieros consultores para la dirección de obra, el resto del conjunto está muy deteriorado y, en mi opinión, sería un logro para la ciudad rehabilitar el resto del conjunto y hacer de él un magnífico museo del ferrocarril.

Fig. nº 198.- Alzado principal almacén gemelo (Ed. nº 7). Ponencia J. Pérez Igualada. Seminario Grandes estaciones del siglo XXI (2009).

Fig. nº 199 a 201.- Vistas interiores y detalle de hueco almacén gemelo (Ed. nº 7). Ponencia J. Pérez Igualada. Seminario Grandes estaciones del siglo XXI (2009).

Fig. nº 202.- Detalle fachada lateral C/ Bailén. E. de Valencia. A. Propio (2007).

No es objeto de la presente tesis analizar la obra restaurada pero sí destacaré unas palabras de D. Javier Pérez Igualada respecto de la actitud ante la rehabilitación pronunciadas en el curso "Las grandes estaciones del siglo XXI" impartido en el Colegio de Arquitectos de Valencia en ostubre de 2009 ya que creo que van muy en consonancia con la poética de Ribes y además permiten conocer los materiales y la construcción original. Dice así:

"El objetivo de la restauración, por otra parte, no ha sido el de eliminar las huellas del tiempo en la arquitectura. El viejo edificio, pues, conserva sus "arrugas" allí donde las tiene - la erosión de la piedra, los arañazos de vehículos en el ladrillo, la decoloración de la teja por el sol-, y no pretende parecer nuevo. La restauración persigue, simplemente, mantener el edificio sano y con vida, y hacer que siga siendo útil, que es la mejor forma de conservar el patrimonio arquitectónico."

J. Pérez Igualada. "Las Grandes estaciones del siglo XXI". CTAV. ostubre 2009.

Obsérvese la presencia de rasgos característicos de la obra de Ribes como los antepechos escalonados, el empleo de pináculos de remate, la inclusión de cornisas molduradas fuertemente resaltadas y el empleo de dinteles curvos. (figs. 201 y 202).

Fig. nº 203.- Vista aérea del conjunto. Sociedad Parque Central de Valencia. (2010). Recuadras las naves en estudio.

Nave para el centro de Rodaje (figs. 204 a 208): destaca la composición tripartita tan empleada por Ribes aunque esta vez son arcos distintos los que rematan superiormente los huecos: arcos rampantes laterales y arco de medio punto central (figs. 205 y 206); las grandes vidrieras (figs. 205 y 206); el testero escalonado (figs. 205 y 206) siguiendo esta vez la forma que resulta del decalaje de la cubierta (fig. 208) ; la seriación y modulación de las fachadas laterales (figs. 204 y 207); los huecos rectangulares rematados con dintel curvo (fig. 207).

Fig. nº 204.- Vista general del centro de rodaje. Archivo propio (2010).

Fig. nº 205 y 206.- Vista de la fachada principal ("Demetrio Ribes". I. Aguilar) y de las grandes vidrieras del testero posterior. Centro de rodaje. Archivo propio (2010).

Considero que se trata del edificio más singular del conjunto ya que la diafanidad espacial y las grandes vidrieras en un edificio fabril - con el aporte de ventilación y luz natural que ello implica – constituye una aportación importante en ese momento a la arquitectura industrial. Merece en mi opinión ser rehabilitado y abierto al público.

Acerca del alzado lateral (fig. 207), también es singular el ritmo de huecos que propone Ribes: repetición del módulo con alternancia de huecos sencillos y huecos pareados de menor anchura.

Respecto de la ornamentación de este alzado se repite lo habitual de Ribes para este tipo de edificios: dinteles resaltados, pilastras sobresalidas que delimitan el módulo, antepecho de cubierta escalonado con pináculos de

remate de las pilastras e imposta corniseada. Es decir, prácticamente nula. Es casi la modulación y juego macizo-hueco lo que decora estos edificios.

Fig. nº 207- Vista de uno de los alzados laterales. Centro de rodaje. A. propio (2010).

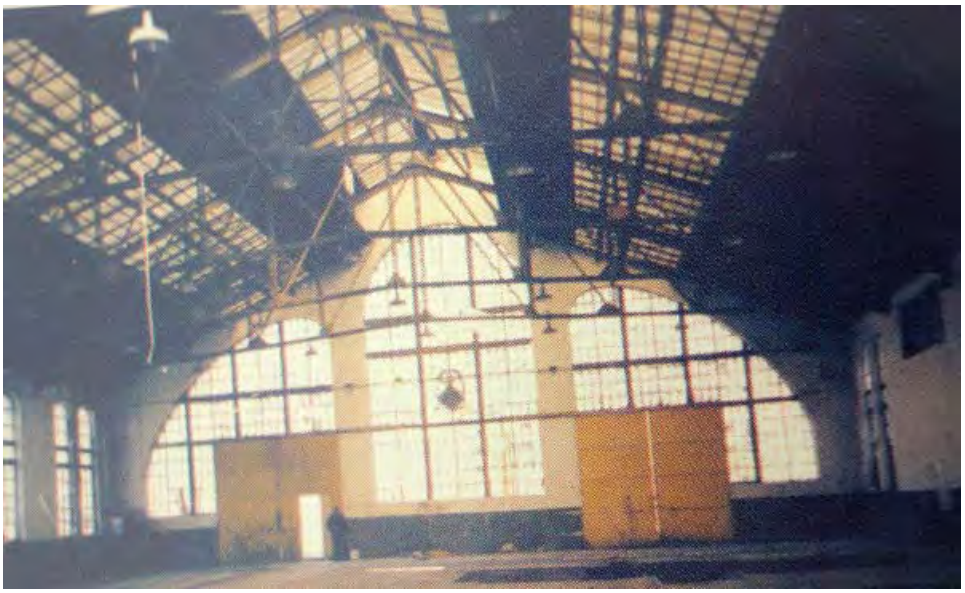


Fig. nº 208- Vista interior. Centro de rodaje. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Almacenes gemelos (figs. 198 a 201 y 209 a 211): Como analizaba anteriormente, uno de ellos ha sido rehabilitado y sólo de este he conseguido fotografías. No obstante, el otro edificio es idéntico,pero sin rehabilitar como muestra la fotografía contenida en el libro "Demetrio Ribes" de I. Aguilar. (fig. 209).

Estos edificios presentan, a menor escala, los mismos rasgos compositivos que la nave descrita: testero con composición tripartita, frontis escalonado que, en este caso no sigue la forma de la cubierta (a dos aguas) y quizá se deba a pretender armonizar con la próxima nave de rodaje; idéntica composición del antepecho de cubierta de los alzados laterales; módulo compositivo rematado por pilastras sobresalientes y, en este caso, simplificación respecto del tipo de hueco que es único. Eso sí, como en todo el conjunto de la estación, empleo de hueco rectangular rematado por dintel curvo y uso de molduras en los puntos singulares ya detallados para la nave (figs. 198, 201 y 209 a 211).

Fig. nº 209- Vista fachadas. Almacenes gemelos. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Destacar la incursión del hueco en forma de óculo que preside el testero (figs. 198, 209 y 210). Parece que subyaciera la intención de dignificar el edificio fabril así como destacar el eje de simetría.

Fig. nº 210.- Vista del almacén gemelo rehabilitado. Archivo propio (2010).

Fig. nº 211.- Alzado lateral del almacén gemelo rehabilitado. Archivo propio (2010).

Del resto de edificios del conjunto (los talleres y la leñera) (figs. 212 y 213) no dispongo de fotografías propias (sólo del taller ubicado a la izquierda de la nave del centro de rodaje) así que incluyo alguna de las fotografías recogidas por I. Aguilar y contenidas en el libro "Demetrio Ribes. Arquitecto 1875-1921" (fig. 213). Destacar el empleo de cubierta en forma de dientes de sierra evidenciado en el testero en el edificio recayente a la calle de Filipinas (fig. 213) ya que el tipo de hueco, modulación, tipo de ornamentación, diseño del antepecho de cubierta, son muy similares a lo analizado para los otros edificios.

Fig. nº 212.- Vista de uno de los talleres del conjunto. Archivo propio (2010).

Fig. nº 213.- Vista interior taller ubicado junto a calle Filipinas. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Así, el espacio a ocupar por el futuro parque central lo integran estas edificaciones así como los dos muelles de mercancías que quedan junto a la estación provisional analizados anteriormente (fig. 203).

1.4.7. Intervención en la estación de Palencia

Aunque se trata de intervenciones a pequeña escala, escasamente documentada, se deja sentir el espíritu renovador que Ribes pretende introducir en la imagen del edificio (fig. 214) especialmente con la incorporación de motivos secessionistas en los pináculos de remate (fig. 215). Indicar que, éstos son prácticamente idénticos a los que aparecen en la estación de León (fig. 216).

Fig. nº 214.- Vista fachada ppal. E. de Palencia. A. Propio (2011).

Fig. nº 215 y 216.- Detalle pináculos remate E. de Palencia y E. de León. A. Propio (2011).

Fig. nº 217.- Detalle frontón ppal. Estación de Palencia. A. Propio (2011).

Fig. nº 218.- Decoración dintel hueco. Ed. G.V. Marqués del Turia, 62 (VLC). A. Propio (2010).

Aparte de los motivos decorativos secessionistas presentes en los pináculos, la decoración moldurada del frontón principal (fig. 217) recuerda a la decoración presente en el ed. de viviendas de G. Vía Marqués del Turia, 62 de Valencia (fig. 218).

Fig. nº 219 y 220.- Detalles módulos f. ppal. E. de Palencia y E. de León. A. Propio (2011).

Resulta interesante comprobar que la composición de las fachadas de Palencia y León (figs. 219 y 220) es casi idéntica ya que los recursos empleados son los mismos (resalte de pilastras rematadas por pináculos, molduras en frentes de forjado, antepechos rectos, potentes cornisas e idéntica decoración de huecos (figs. 221 y 222)).

Fig. nº 221 y 222.- Detalles huecos 1 planta. E. de Palencia y E. de León. A. Propio (2011).

Fig. nº 223 y 224.- Detalles huecos 1 planta. E. de Palencia y E. de León. A. Propio (2011).

El gusto por los remates escalonados tan característico de Ribes también aparece aquí con tres manifestaciones distintas: remate cuerpo central f. ppal (fig. 217), remate cuerpos laterales (fig. 223) y remate fachadas laterales (fig. 224).

Respecto del edificio principal de la estación palentina, las similitudes con la estación de Valencia las hallo en el empleo de los mismos recursos compositivos: cuerpos central y extremos resaltados, pilastras rematadas por pináculos, impostas de forjados, fuerte corniseado y en los antepechos escalonados que rematan cuerpo central y laterales (figs. 225 y 226).

Fig. nº 225 y 226.- Fachada principal E. de Palencia y E. de Valencia. A. Propio (2011-2010).

También los edificios anexos (figs. 227 y 229) al edificio de viajeros de la estación de Palencia muestran similitudes con respecto de otras obras del arquitecto (p.e. pabellones en la crta. del Pardo (fig. 228) o incluso con la estación valenciana (fig. 230).

Fig. nº 227.- Ed. anexo (actual cafetería). E. de Palencia. A. Propio (2011-2010).

Fig. nº 228.- Pabellones de la crta. Del Pardo. Libro "Demetrio Ribes". I. Aguilar Civera.

Fig. nº 229.- Ed. anexo (actual cafetería). E. de Palencia. A. Propio (2011-2010).

Fig. nº 230.- Detalle hueco f. lateral (C/ Bailén). E. de Valencia. A. Propio (2007).

1.4.8. Intervención en la estación de León

La antigua estación de León (fig. 231) (actualmente sin uso puesto que se ha puesto en servicio la nueva estación) presenta muchas similitudes con respecto a la estación de Palencia, como analizo en el apartado anterior.

Fig. nº 231.- Fachada principal. E. de León. A. Propio (2011).

Ahora bien, se trata de una intervención más modesta que la efectuada en Palencia ya que, prácticamente, toda la decoración se centra en los frontones de remate del cuerpo central – con su característico reloj rematando el eje de simetría – (fig. 232) y de los cuerpos laterales (fig. 233). Destacar que, los citados cuerpos únicamente se enfatizan mediante el uso de pilastras almohadilladas (la variación de huecos del cuerpo central no corresponde al proyecto original (Archivo General de la Administración)).

Fig. nº 232.- Detalle cuerpo central f. ppal. E. de León. A. Propio (2011).

Fig. nº 233.- Detalle cuerpo lateral. E. de León. A. Propio (2011).

Los rasgos típicos del modo de hacer de Ribes se muestran en los aspectos ya analizados en la estación Palentina. Sucintamente se trata de los resaltos de pilastras en fachada, la decoración de los huecos de la planta superior, los pináculos de remate decorados con elementos secessionistas, las impostas de forjado resaltadas en este caso con sendas molduras paralelas y los antepechos escalonados.

Fig. nº 234.- Detalle frontón remate c. central. E. de León. A. Propio (2011).

Respecto de los frontones de remate destacar la variante introducida en el frontón del cuerpo principal, con sendas réplicas de menor importancia a ambos lados de la parte central (fig. 234).

Figs. nº 235 y 236.- Detalle frontones remate c. lateralesl. E. de León. A. Propio (2011).

Destacar la mayor sencillez que presentan los frontones de los cuerpos laterales con respecto al frontón ubicado en el remate del cuerpo central y con respecto a los existentes en la estación de Palencia (vease fotos aptdo. anterior (04.07). (Figs. 234 a 236).

Por último, las similitudes con la estación valenciana vuelven a ser las mismas a las analizadas para la estación de Palencia y se concretan en recursos compositivos generales de las fachadas. (Enfatización cuerpos central y extremos, presencia de pilastras, pináculos, impostas y cornisas) (fig. 226).

1.4.9. Intervención en la estación de Vic

Respecto de la estación de Vic (figs. 237 y 238) y, tras haberla visitado, observo que la intervención del arquitecto básicamente se centra en el frontón que remata el cuerpo central de la fachada principal.

Fig. nº 237 y 238.- Vistas fachada principal. Estación de Vic. A. Propio (2011).

Dicho elemento (fig. 238 y 241) presenta un diseño muy similar a las primeras propuestas de remate para los torreones laterales de la estación de Valencia (fig. 240). También el empleo de color y los motivos secesionistas y vegetales que aparecen en el frontón pueden sugerir una intervención de Ribes. En la parte alta del frontón aparece la estrella –símbolo de la prosperidad y expansión de la compañía Norte (pentáculo de los neopitagóricos. Explicada con detalle al inicio del presente capítulo) – tan repetida en las diferentes estaciones de la compañía y utilizada por Ribes en sus obras para la misma. (P.e. Estación de Valencia y Barcelona).

Fig. nº 239 y 241.- Detalle de frontón de la fachada principal. E. de Vic. A. Propio (2011).

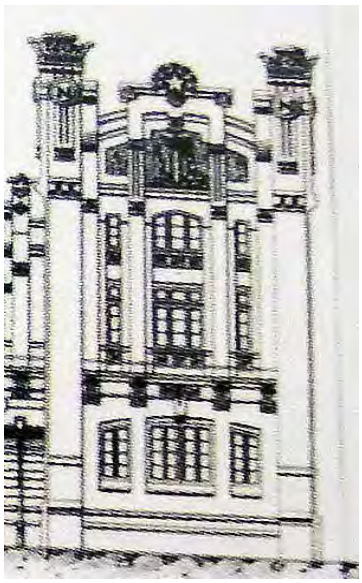


Fig. nº 240.- Detalle cuerpo lateral fachada principal. 1ºs alzados. E. de Valencia. "Demetrio Ribes". I. Aguilar

Destacar las filigranas que decoran los remates de los pináculos del frontón (figs. 242 y 243). El diseño de los mismos así como el uso del color es otra similitud con la estación de Valencia respecto de los pináculos que rematan las pilastras del cuerpo intermedio de la fachada principal (figs. 244 y 245).

Fig. nº 242 y 243.- Detalle pináculos frontón f. principal. E. de Vic. A. Propio (2011).

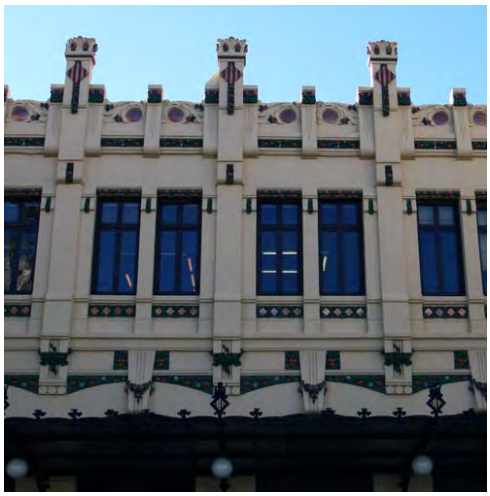


Fig. nº 244 y 245.- Vista y detalle pináculos f. ppal. E. de Valencia. A. Propio (2009).

También el remate curvo con arcos rebajados de los huecos de planta baja puede sugerir la mano de Ribes aunque las proporciones son distintas en la estación de Vic que en la de Valencia (figs. 246 y 247). Por otro lado, la excesiva planeidad del volumen y la casi ausencia de decoración, indican un paso más en la evolución del arquitecto.

Fig. nº 246.- Detalle hueco pl. baja E. de Vic. Archivo propio (2011).

Fig. nº 247.- Detalle hueco pl. baja f. lateral C/ Bailén. E. de Valencia. A. Propio (2007).

Finalmente, destacar que, según expone I. Aguilar, en la ciudad de Vic no es extraño el movimiento modernista, aunque de los importantes arquitectos catalanes que actuaron, no se observa una relación tan directa con el modernismo vienés como en la obra de Ribes. Ello también revaloriza la obra en el contexto de la ciudad.

2. LA INFLUENCIA SECESSIONISTA EN LA OBRA DE RIBES. COMPARATIVA CON LA OBRA DE OTTO WAGNER (1841-1918). ESTACIONES PARA EL METRO DE VIENA (1894-1901)

"Repasemos los trabajos de Otto Wagner. Aquí el efecto del conjunto no suele conmover profundamente ni forzar imperiosamente la atención. Siluetas elementales, sencillísimas, reposo clásico, serenidad, tranquilidad, casi sosera; muchas veces algo de primitivo, que de puro simple se hace infantil; otras, monotonía, repetición, regularidad abrumadora. Pero siempre equilibrio, ecuanimidad, buen gusto. La impresión podrá no ser potente, pero es placentera.

No tiene uno la sacudida; pero se paladea con deleite, con fruición. Poco á poco la obra se apodera de nosotros. Suavemente se infiltra en nuestro espíritu su soberana ponderación y su gracia exquisita. Empiezan entonces á aparecer los detalles con su inmensa variedad, su maravillosa unidad. Y aquí una imaginación fantasmagórica hace los mil encantos de su verbo inagotable. Sin pecar de profusa ni de prolija, acomodada siempre al carácter del edificio y el material, reducida á los lugares que le son propios, enseñoreándose de los elementos que lo reclaman, fundiéndose con la estructura, la decoración de Otto Wagner se desarrolla ligera, fácil, delicada, segura de sí misma, sin fatiga, llena de sutileza de dibujo, de ritmos nuevos, y hasta de contrapuntos y de arabescos (...), de una suavidad y una precisión portentosa. Concentrando siempre la nobleza, la dignidad, la distinción de los estilos clásicos, llega á veces, complaciéndose en el juego de sus propios recursos, á una belleza voluptuosa de que parecían tener secreto los árabes."

Amós Salvador y Carreras. Artículo:"Los dos Ottos".

Revista: "Arquitectura y construcción" (1908). P. 134.

2.1. INTRODUCCIÓN. OBJETIVOS DEL CAPÍTULO

La cita que incluyo resume de manera magistral la poética de Wagner, en gran medida trasladable a la obra de Ribes, como analizo a lo largo del capítulo.

El objetivo del presente capítulo deviene crucial para los objetivos de la presente tesis. Una de las cuestiones más relevantes presentes, a mi juicio, en la estación de Ribes, es la influencia de Otto Wagner no solo respecto del Secessionismo sino también acerca de criterios proyectuales, compositivos, del empleo de los materiales, etc.. Así, la finalidad de este capítulo es demostrar mediante análisis comparativo-deductivo, que la influencia de este importante arquitecto va más allá de la interpretación de algunos motivos decorativos.

Acercarme a Viena a estudiar "in situ" las obras más relevantes de este arquitecto y, con particular énfasis respecto de las construcciones del metropolitano, me ha confirmado esta cuestión y me ha resultado particularmente emocionante encontrar tantas similitudes entre ambos. Resulta, en mi opinión, concluyente acerca de las inquietudes de Ribes lo que demuestra que, además de ser un gran viajero, estaba al corriente de las más novedosas tendencias europeas.

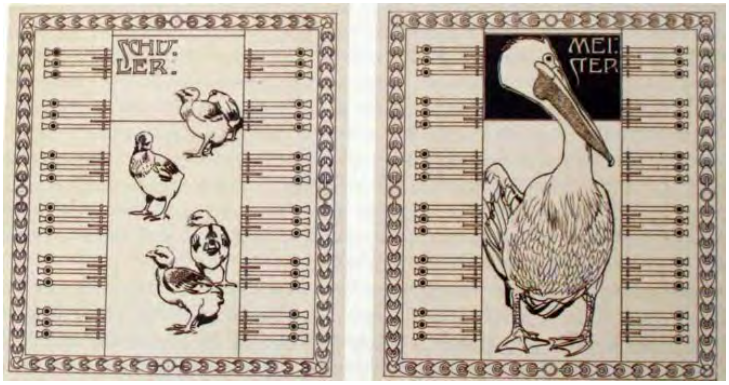


Fig. nº 1.-Viñetas edición del libro "Moderne Architektur". "Otto Wagner". W. Zednicek.

2.2. OTTO WAGNER. BREVE RESEÑA BIOGRÁFICA

"Artis sola domina necessitas"

(Sólo la necesidad domina al arte). O. Wagner

Fig. nº 2.- O. Wagner en el tablero de dibujo. Grabado de Gottlieb Th. Kempf-Hartenkampf (1900). "Otto Wagner". W. Zednicek.

Otto Koloman Wagner (figs. 2 y 3) nace en Penzing (suburbio de Viena) el 13 de julio de 1841. De padre notario, recibe el tipo de educación que se imparte entre las familias nobles.

Entre 1857 y 1863 estudia en el Wiener Polytechnisches Institut y en la Königliche Bauakademie de Berlín; en esta última escuela, su profesor es un alumno de Schinkel. Frecuenta posteriormente la Akademie der bildenden Künste de Viena, cuyos profesores son los autores de la Ópera de Viena.

En 1861 ingresó en la ortodoxa y elitista Academia Vienesa de Bellas Artes. El "utilitarismo detrás de una pantalla de estilo histórico". Esa fue la herencia que la academia legó a Wagner.

Durante sus primeros años realiza una oscura pero intensa actividad profesional alcanzando la fama en 1877 con la casa de Schottenring.

Tras realizar algunas actuaciones importantes, será en 1894 donde se produce el gran cambio al ser nombrado Oberbaurat (Consejero superior para la construcción del Ayuntamiento) con especiales encargos referentes al tráfico. En concreto el que más me interesa por su influencia en la estación de Norte de Ribes, y que analizo más adelante, es el encargo para la construcción del metropolitano de Viena. Esta obra fue realizada entre los años 1894 y 1901 y comprende la ejecución de cuarenta estaciones así como diversos puentes y viaductos.

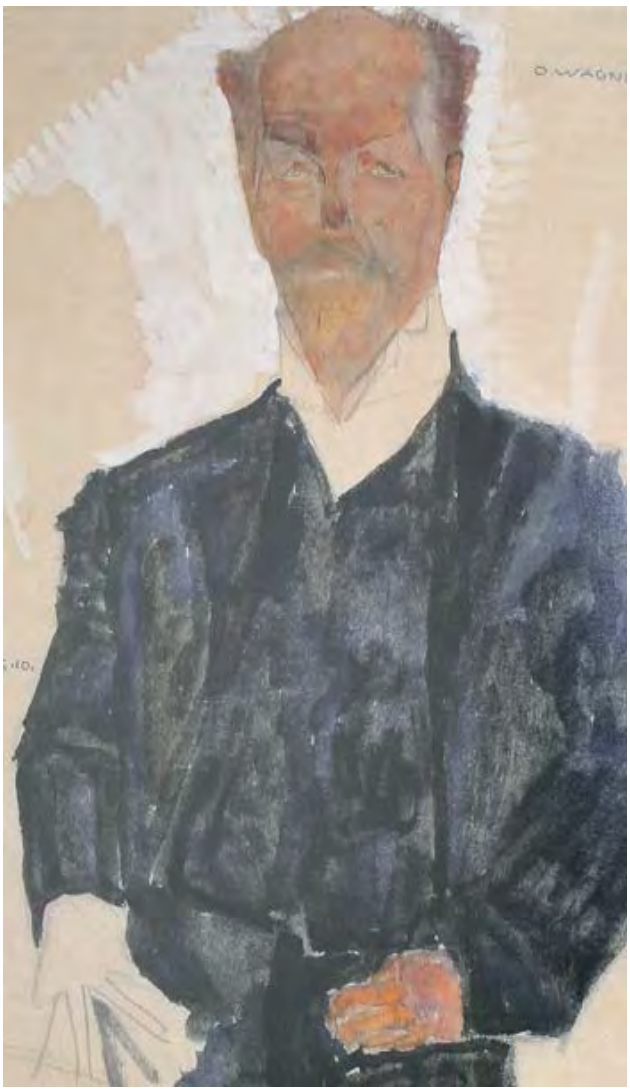


Fig. nº 3.- Retrato de O. Wagner. Acuarela de E. Schiele (1910). "Otto Wagner". W. Zednicek.

En este año también es nombrado catedrático de arquitectura de la Academia de Bellas Artes, cargo que ostentará durante dieciocho años. Indicar que entre sus alumnos se encuentran los protagonistas de la renovación de las artes en Viena y en el imperio y de la construcción hasta los años treinta.

Publica en 1895 el libro "*Moderne Architektur*" (Arquitectura moderna). Seguirán otras ediciones en 1898 y 1901. La cuarta edición, de 1914 se titulará "*Die Baukunst unserer Zeit*". (La arquitectura de nuestro tiempo). Tras el análisis realizado planteo como hipótesis el conocimiento de esta obra por parte de Ribes.

En 1897 representa a la Academia, de la que había sido nombrado consejero artístico, unos años antes en el Congreso internacional de arquitectura de Bruselas. Conoce en este congreso a Van de Velde así como las obras de Paul Hankar, en Tervueren, causándole ambos una impresión muy favorable.

Otra fecha clave es 1899 cuando abandona el Künstlerhaus (importante asociación de artistas con sede en la Karlsplatz, con la que había empezado a exponer en 1886 convirtiéndose desde entonces en uno de sus miembros más destacados) para adherirse a la Secession, fundada en 1897 por sus alumnos. Wagner entendió que la misión de este grupo era regenerar el arte en Austria y a Austria, a través del arte. Posteriormente vio que no era así y se separó del grupo.

Es importante mencionar la figura de Klimt, presidente del grupo y su más firme talento, ya que Klimt y la Secession afectaron a las ideas de Wagner en dos sentidos: fortalecieron su compromiso con lo moderno y le brindaron un nuevo lenguaje visual para sustituir los estilos históricos.

Al proporcionar a Wagner un nuevo vocabulario decorativo, mantuvo viva en él una continua separación entre estructura y estilo. En los edificios de Wagner, la "belleza" siguió siendo una cuestión de piel, una funda estética para adornar sus formas, proclamando en símbolos de moda la gloria de la modernidad.

Por ende, la influencia de Wagner a este grupo será determinante para atenuar sus impulsos degenerantes y superfluos. Así, habiendo sido el último en entrar, después de haberlo inspirado, será el primero en salirse cuando el movimiento asume una actitud contraria a los planteamientos y a la evolución propias.

En 1900 publica "*Die Moderne in Kirchenbau*" una introducción al estudio de la Secession. Este mismo año es nombrado miembro del jurado de la Exposición internacional de Paris.

En 1903 funda, junto con otros, la Asociación de los arquitectos austriacos.

Destacar también que, debido a tener una visión unitaria de su obra y de la relación con el entorno, le preocupó mucho la metrópoli, tanto la manera de expandirse como la composición del territorio teniendo muy en cuenta, como factor fundamental, la funcionalidad de la misma. La unidad arquitectura-urbanismo que proponía, se convertirá en una de las prerrogativas del Movimiento Moderno.

Tras varias publicaciones y la realización de importantes obras, muere en Viena el 11 de abril de 1918.

A modo de resumen, destacar que entre sus más importantes logros está el haber sabido encontrar utilidad a la belleza fusionando funcionalismo y estética. Esto no se puede entender si no somos capaces de retrotraernos a la Viena que Wagner vivió. La ciudad se estaba convirtiendo en una urbe moderna recién salida de una revolución industrial que demandaba soluciones a sus problemas (soluciones nuevas a problemas nuevos) Wagner supo dar soluciones a estos problemas. Representa en la arquitectura de Viena la transición al mundo moderno.

Resaltar que, en 1904 con motivo de la celebración de IV Congreso de Arquitectura celebrado en Madrid, Wagner acudió como parte del comité y Ribes tuvo la ocasión de conocerlo personalmente.

2.3. OTTO WAGNER. ETAPAS EN SU OBRA

A pesar de que considero que fue un arquitecto no etiquetable ni adscribible a ninguna corriente del momento, se distinguen tres etapas, más o menos definidas en su obra, dentro de la premisa descrita, que son las siguientes:

.- Las primeras obras. La herencia clásica revisada.

.-.La adhesión al movimiento Secession.

.- Las últimas obras. La madurez y la vuelta al pasado.

De estas etapas me dedicaré a destacar aquellos aspectos que considero pudieron influenciar a la ideología de Ribes o aquellas obras entre las que puedo entrever analogías o detalles reinterpretados por Ribes en la Estación de Valencia.

Delimitar cada una de las citadas etapas a un intervalo de tiempo definido, no tiene otro objetivo que el situarnos temporalmente. En realidad el paso de una etapa a otra se produce mediante un periodo de transición en el que van desapareciendo progresivamente los rasgos más significativos de una etapa y apareciendo del mismo modo, los de la ulterior.

2.3.1. Las primeras obras. La herencia clásica revisada (1863-1894)

Destacar que estas obras pertenecen a una arquitectura de estilo pero, a medida que vamos avanzando en el tiempo, se van incorporando a ella determinados elementos de actualidad: utilización de hierro y vidrio, formas más libres, plantas más racionales en búsqueda de la funcionalidad, son algunas características que, aunque con un resultado final distinto, también se pueden entrever en la obra de Ribes.

En esta etapa, los esfuerzos de Wagner están indeleblemente marcados por una disonancia entre la "ética funcional de la construcción y la estética tradicional del embellecimiento", como bien dice Carl E. Schorske.

Aunque Wagner acentuaba la primacía de la utilidad, exigiendo que el arquitecto adaptara abiertamente la forma a la función, de ningún modo había abandonado la idea del arquitecto como artista. No obstante, en contraste con Sitte –que consideraba a los arquitectos paladines de la belleza en contra del utilitarismo- Wagner intentó revitalizar como una ventaja, la función estética del arquitecto mediante su servicio a la utilidad.

De esta primera etapa, ordenadas cronológicamente, destacar **la casa en el Schottenring, 23**, de **1877** (figs. 4 y 5) donde lo más destacable, a mi juicio, es cómo partiendo de una fachada claramente renacentista (fig. 4), inserta detalles de otros estilos como por ejemplo, las barandillas barrocas o el decorado de motivo oriental (típico de determinadas provincias del imperio) conformado mediante triángulos planos de dos colores sin que con ello, la fachada pierda su unidad y su carácter y donde cada uno de estos elementos mantiene su autonomía propias sin perder la unidad del conjunto (fig. 5).

Fig. nº 4.-Vista f. ppal. Viv. En Schottenring, 23. A. Propio. (2008).

Fig. nº 5.-Detalle f. ppal. Viv. En Schottenring, 23. "Otto Wagner". W. Zednicek.

Entiendo que esto pudo influir a Ribes en el sentido de poder observar cómo la introducción del justo ornamento, en los lugares precisos, compuesto con maestría y teniendo como premisa fundamental la unidad de la fachada, permite incluso el empleo de detalles de otros estilos sin caer en el pastiche, sino todo lo contrario, pudiendo llegar a crear una majestuosa composición como la de esta fachada.

La siguiente obra digna de mención es la **casa de la Universitätsstrasse, 12**, de 1887 (figs. 6 y 7) en la que destacaría el ornamento superpuesto (fig. 8) sin distorsionar el conjunto ni la composición; la esbeltez y la relación macizo-hueco que produce la unión de los huecos de todas las plantas en franjas verticales. También resaltaría la funcionalidad y la claridad compositiva de la planta resultando de todo ello un conjunto armónico y ordenado.

Fig. nº 6 y 7-Fachada principal y lateral izquierda. Edificio de la Universitätsstrasse, 12.
Fig. nº 8.-Detalle del ornamento de la fachada principal. A. Propio. (2008).

Todas las cuestiones reseñadas considero que pudieron servir de aprendizaje para Ribes a la hora de componer tanto la fachada del edificio de viajeros de la Estación de Valencia, donde también se observa el ornamento superpuesto sin distorsionar esto la lectura unitaria de la fachada como la planta, donde la funcionalidad también fue una de las premisas de partida.

De planta de la obra de **Länderbank**, de **1882-1884** (fig. 9), destacaría la funcionalidad ejemplar y la claridad compositiva. De la fachada (fig. 11), resaltaría el empleo de un módulo repetitivo, compuesto por franjas verticales que engloban los huecos del cuerpo principal, que constituye el lenguaje de la misma. Ambos aspectos, se pueden

entrever tanto en la planta del edificio principal de la Estación de Valencia de Ribes (fig. 12) como en las fachadas del edificio de viajeros (fig. 13).

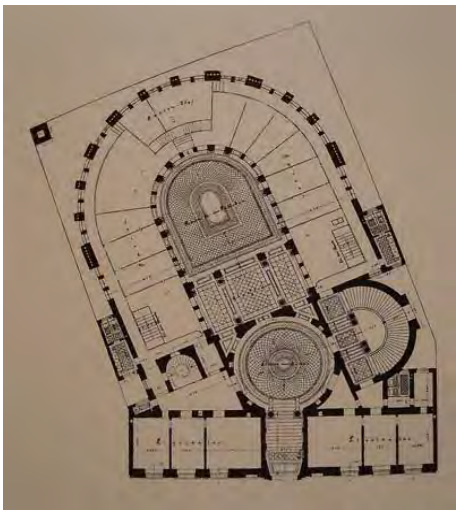


Fig. nº 9 y 10.-Planta y vista interior del Länderbank (1882-1884). "Otto Wagner". H. Kliczkowski (2002)

Fig. nº 11.- Vista fachada ppal. Länderbank. A. Propio (2008).

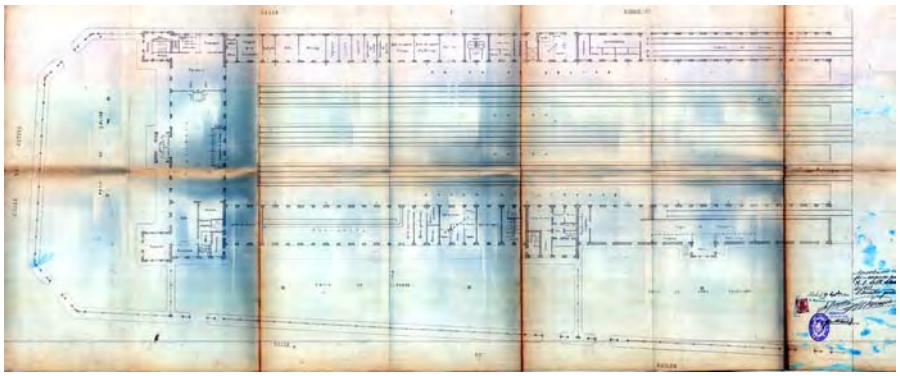


Fig. nº 12.- Plano planta baja. E.d e Valencia. (FFE) (2008).

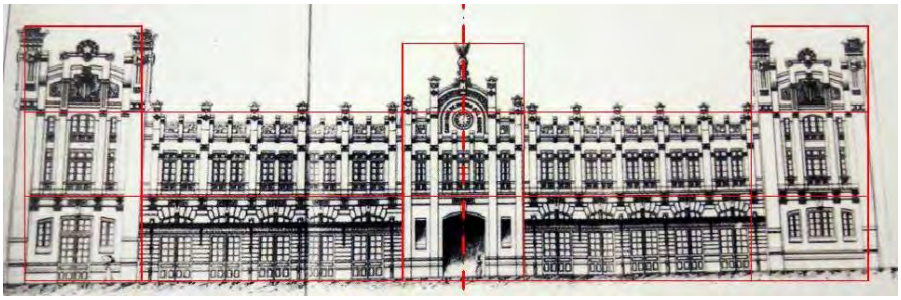


Fig. nº 13.- Alzado. Esquema compositivo. E. de Valencia. A. Propio (2011).

Del interior (fig. 10) destacar la incorporación del lucernario de vidrio y cristal en armonía con la estructura, de herencia clásica, que aparece en la denominada sala del público. Es decir, la incorporación de las últimas tecnologías con los estilos clásicos sin ocultarse y en perfecto equilibrio. Quizá Ribes no tuvo el valor, o la coyuntura necesaria, para incorporar abiertamente las nuevas tecnologías en las partes consideradas "más nobles" de la Estación de Valencia pero, en aquellos espacios de nueva creación donde no había precedentes estilísticos, como el espacio destinado a los trenes, sí los empleó abiertamente.

Otra cuestión sobre la que observo cierto paralelismo con la estación de Ribes es en la no evidenciación en la fachada del espacio interior. En esta obra de Wagner, la fachada es tradicional, renacentista y no se imagina el visitante ni la planta que se va a encontrar, ni la incorporación de aportaciones tecnológicas propias del siglo XIX como el lucernario reseñado.

Tampoco en la Estación de Valencia, sugiere la fachada (fig. 14) el espacio destinado a los trenes con su impresionante cubierta (fig. 15), con su escala, con sus paños de vidrio tan ajenos a la composición de la fachada principal. Parece que uno se traslade en el tiempo hacia el futuro a medida que se encamina dentro del espacio destinado a los trenes.

Fig. nº 14 y 15.- Vistas f. ppal. Espacio interior andenes. E.d e Valencia. A. Propio (2011).

La última de las obras que destacaría de esta primera fase, es el **proyecto para la Iglesia parroquial de Esseg**, de **1890** (fig. 16), por su atrevimiento al utilizar

estructura vista de hierro, como si de una estación de metro o de ferrocarril se tratase cuando, recordemos que, en esos años, la aplicación del hierro o el acero vistos suscitó apasionadas y enconadas polémicas, con lo cual es fácil imaginar lo que supuso su aplicación en un edificio de carácter religioso. No llegó a construirse pero entiendo que pudo suponer una apertura de miras a la hora de intuir los posibles en la aplicación de este material.

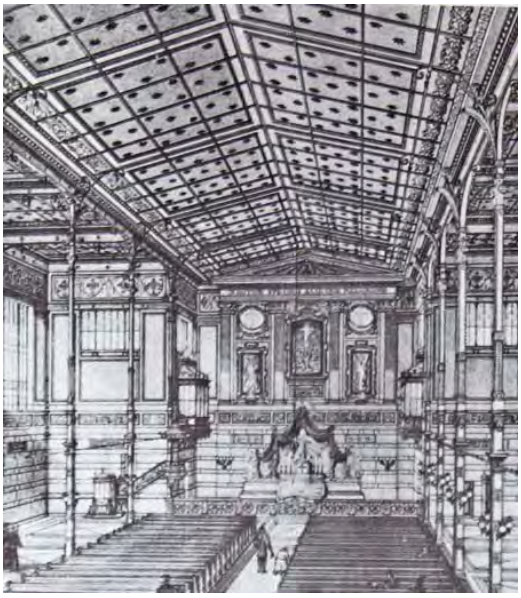


Fig. nº 16.- Perspectiva interior. Iglesia parroquial de Esseg.

Por otro lado, este proyecto es un claro ejemplo de la revisión de estilos y tipologías que realizó Wagner el cual, manteniendo el esquema tradicional de planta de tres naves, con nave central de mayor importancia, consigue algo tan moderno como una mayor amplitud espacial gracias al empleo del hierro que permite una menor sección de soportes y una menor cantidad de éstos y con ello contribuye a la unidad espacial que se observa en este espacio. Expongo este ejemplo porque pudo servir a Ribes en el sentido de ver posibilidades al empleo del hierro como material perfectamente digno para ser empleado en edificios emblemáticos, además de contribuir – por sus cualidades mecánicas - a la unidad espacial.

2.3.2. La adhesión al movimiento Secession (1894-1903)

La obra que más influyó a Ribes en la estación de Norte en Valencia, fue el **metropolitano de Viena**, ejecutado entre 1894 y 1901 dentro del periodo en el que Wagner se encontraba adscrito al movimiento Secession.

Este trabajo contempla la ejecución, en siete años, de cuarenta estaciones, quince puentes y viaductos y un ferrocarril que cuenta con más de 80 km. entre línea a nivel de tierra, subterránea y sobreelevada. En la actualidad, como he podido verificar in situ, quedan aproximadamente la mitad. De ellas he visitado y estudiado diecisiete ya que las restantes, no ha sido posible visitarlas dado que se encuentran en proceso de rehabilitación. Al detalle del análisis realizado, por significar un claro referente para la Estación de Valencia, le dedico un apartado del presente capítulo.

De esta misma etapa, encuentro en las viviendas de alquiler en la **Linke Wienzeile 38** (figs. 17, 23 y 24) **y 40 (Majolikahaus)** (figs. 27 y 28) **y en la Köstlergasse, 3,** de **1898 y 1899** (fig. 34), detalles claramente inspiradores para Ribes a la hora de concebir la Estación de Valencia. Destacar el tipo de hueco utilizado, donde la esbeltez del mismo así como la solución del dintel y vierteaguas nos recuerdan mucho a los empleados en la fachada principal de la Estación de Valencia (fig. 22).

Fig. nº 17.- Fachada principal. Linke Wienzeile 38 (1898). A. propio (2008).

Fig. nº 18 y 19.- Detalle de la escultura de Othmar Schimkowitz y de los estucos dorados obra de Kolo Moser. A. propio. (2008).

Impresionante escultura (fig. 18) que parece estar gritando al mundo la llegada de los tiempos modernos.

Fig. nº 20 y 21.- Detalles de la barandilla, hueco y decoración superpuesta en la parte superior de la fachada principal. Fuente: Archivo propio. (2008).

Fig. nº 22.- Estudio comparativo de huecos. Pl. altas ed. Linke Wienzeile 38 – Pl, 1ª cuerpo intermedio f. ppal Estación de Valencia. A. Propio (2011).

Según el análisis efectuado (fig. 22), la solución de dintel es similar en ambos huecos aunque la esbeltez del hueco es mayor en el caso de los huecos del cuerpo intermedio de la fachada principal de la Estación de Valencia. Concretamente, la relación en este caso es A:2,2A y en el ed. de Linke Wienzeile, la relación es A:1,8A.

Fig. nº 23 y 24.- Vistas del chaflán y de fachada lateral. Linke Wienzeile 38. A. Propio. (2008).

Destacar que Wagner concede un lugar privilegiado a otras artes como ocurre, en estos y otros edificios, con la escultura. Concretamente las figuras que coronan el edificio de la Linke Wienzeile 38 (figs. 18 y 19) que parece que están anunciando al mundo la llegada de nuevos tiempos, están realizadas en bronce y son obra de Othmar Schimkowitz.

También resaltar que, si bien los motivos decorativos se ubican a modo de piel en determinados lugares sin distorsionar el esquema compositivo del edificio, Wagner les concede una gran importancia en el sentido de que son realizados, en numerosas ocasiones, por artistas relevantes. En concreto respecto de este edificio, los estucos dorados (fig. 21) son obra de Kolo Moser, importante artista y también miembro fundador del movimiento Secession.

La explosión en la decoración floral (figs. 27 a 30) y la superposición de ésta en armonía con una composición clásica de fachada también son rasgos comunes con la fachada principal de la estación de Norte de Ribes (figs. 31 a 33) aunque las materializaciones son distintas.

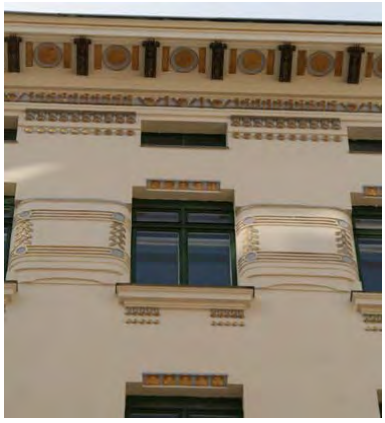


Fig. nº 25 y 26.- Detalle de hueco y del capitel columnillas galería pl. 1ª. A. propio. (2008).

Fig. nº 27 y 28.- Vistas fachada principal de la Majolikahaus (1899). A. Propio. (2008).

Fig. nº 29 y 30.- Detalle de alero y hueco. A. propio. (2008).

Fig. nº 31 a 33.- Detalle panel mosaico y decoración f.ppal. E. de Valencia. A. propio. (2011).

Fig. nº 34.- Vista de la fachada ppal. Köstlergasse, 3. A. propio. (2008).

Otro aspecto que considero a destacar es que Wagner en estos edificios consiguió aunar tres conceptos que había estado elaborando años atrás: por un lado, la primacía de la función como determinante de la forma; por otro lado, el uso abierto de los materiales modernos y, por último, el empleo de un lenguaje simbólico de la modernidad como era el lenguaje Secession. Destaco esto porque, en cierta medida, Ribes parece aplicar estos mismos tres principios en la Estación de Valencia: que la forma sigue a la función, aunque con menos franqueza que Wagner se puede observar sobretodo en el espacio destinado a los trenes y en la distribución de la planta del edificio de viajeros; el uso de materiales modernos, aunque restringido a determinados espacios de la estación y el empleo, recatado y también restringido a determinadas partes del edificio, del lenguaje Secessionista en la versión wagneriana del mismo.

Destacar que A. Loos denominó al Majolikahaus como “arquitectura tatuada”.

Por último destacaría de esta etapa, la fachada de **la oficina de telégrafos del periódico «Die Zeit», de 1902,** (demolida) (fig. 35), de cuyas características destacaría - por analogía con la estación de Ribes - la cuidadosa composición, la utilización de la geometría, el cuidado de las proporciones, el equilibrio y la unidad del conjunto donde, sin embargo, cada uno de los elementos que lo componen mantiene su entidad y queda perfectamente definido, la discreta ornamentación de las carpinterías que recuerda las taquillas de la estación (fig. 36) –evidentemente realizando un ejercicio de abstracción - y, por último, el cuidado y la importancia de las letras (fig. 37).

Fig. nº 35.- Reconstrucción de la fachada. Estafeta de correos “Die Zeit”. Exposición AZW. Viena. (2008).

Fig. nº 36.- Vista parcial taquilla vestíbulo. Estación de Valencia. A. propio. (2007-2011).

Fig. nº 37.- Letrero f. lateral C/ Bailén. Estación de Valencia. A. propio. (2008).

2.3.3. Las últimas obras. La madurez y la vuelta al pasado (1903-1917)

Esta etapa en Wagner comprende prácticamente el proyecto y la construcción de la Estación de Valencia de Ribes. A pesar de que el proyecto de la estación es de en torno a 1906 y la mayoría de las obras que aquí expongo son posteriores, considero que, durante la construcción de la estación pudo Ribes conocerlas y adaptar o modificar algún detalle o, de no ser así, entiendo que pueden ayudar a confirmar que ambos arquitectos, aunque con manifestaciones diferentes, caminaban en la misma dirección.

"Ninguna reminiscencia de estilos históricos, ningún indicio de arquitectura de palacio, ni siquiera renacimiento libre, sino sólo estilo útil". O. Wagner.

Esta frase puede resumir en cierta manera esta última etapa, - ya separado del movimiento Secession - de cuyas obras destacaría, en primer lugar, **la Caja Postal de Ahorros**, de 1903-1912 (fig. 38) de la que observo analogías con la estación de Ribes en cuestiones tales como el empleo con maestría de diversos materiales (granito, mármol, aluminio utilizado incluso para elementos estructurales, acero, cristal, hormigón armado, ladrillo, etc.) explotando al máximo las posibilidades de cada uno de ellos y sin limitaciones para su uso en cualquiera de las partes del edificio así como el cuidado por el detalle de todos y cada uno de los componentes de cada espacio y del edificio (figs. 46 a 49). Sobre el primer aspecto reseñado, se diferencia del uso que hace Ribes de los materiales en la Estación de Valencia donde parece que existan limitaciones en utilizar determinada materialidad en función del espacio que se trate. Respecto al cuidado por el detalle, sí que considero que ambos compartían el mismo modo de hacer.

También el tipo de hueco que aparece en el cuerpo central de la fachada (figs. 39 y 40) pudo servir de inspiración a Ribes: las proporciones del mismo -confiriéndole esbeltez-, la solución del dintel, el despiece tripartito de la carpintería (con una parte central de doble ancho que las laterales) y la repetición del mismo. Del estudio realizado con respecto de los huecos de la fachada lateral (C/ Bailén) (fig. 42) compruebo que la relación de esbeltez es similar en ambos casos. A:1,7A en la Estación de Valencia y A:1,9 A en el edificio de la caja postal de ahorros (fig. 41).

Fig. nº 38 a 40.- Detalles de la fachada principal de la Caja Postal de Ahorros (1903-1912). Tipos de huecos. Archivo propio. (2008).

Fig. nº 41.- Estudio comparativo proporcionalidad huecos Caja Postal – f. ppal E. de Valencia.

Fig. nº 42.- Vista huecos fachada lateral. A. Propio (2011).

Enfatizar el acceso es otra característica, común en la obra de Wagner, pero que se asemeja a Ribes en el empleo de la marquesina para ello. Ligera marquesina, con cubierta de vidrio, similar a la de Ribes para la estación, aunque más depurada la de Wagner (figs. 43 y 44).

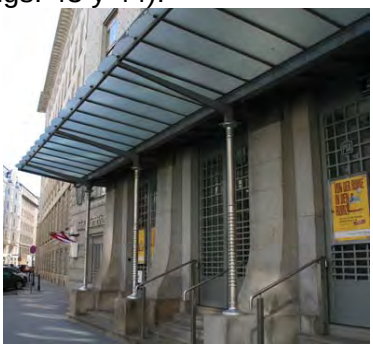


Fig. nº 43 y 44.- Detalle de la marquesina de acceso a la Caja Postal de Ahorros (1903-1912) y a la Estación de Valencia. Fuente: A.Propio. (2008).

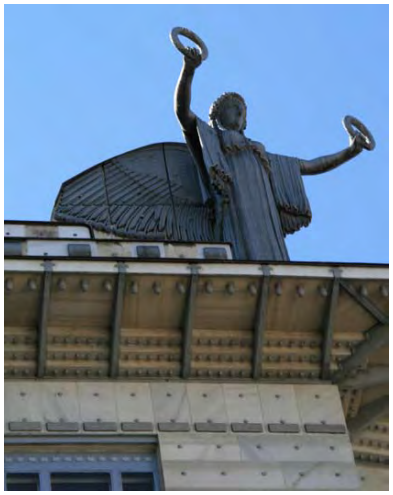


Fig. nº 45 y 46.- Detalles alero, chaflán y escultura coronación f. principal. A. Propio. (2008).

Fig. nº 47 y 48.- Detalle de uno de los roblones que sujeta las placas de granito. Detalle de letrero y de cerrajería. A. Propio. (2008).

Obviamente no quisiera pasar por alto destacar que en esta obra Wagner se expresa en un sobrio y elegante estilo moderno, simplificando al máximo el diseño y donde se impone de manera contundente la uniformidad propia del racionalismo, con lo que se distancia claramente de la Estación de Valencia de Ribes. Por ello, el analizar ciertos detalles que presentan a mi juicio analogías con la estación, o que pudieron servir de

inspiración a Ribes, no debe entenderse como que pretendo decir que ambos edificios en su conjunto sean semejantes ni mucho menos ya que los resultados finales son completamente diferentes.

Fig. nº 49.- Vista escalera. Postsparkasse. "Otto Wagner". W. Zednicek.

Obsérvese, no obstante, en las siguientes fotografías (figs. 50 y 51), que no media tanta distancia en la percepción final del espacio comparando la sala principal de la Caja Postal de Ahorros en Viena con el espacio de andenes y vías de la Estación de Valencia.

Fig. nº 50.- Vista sala principal. Postsparkasse. "Otto Wagner". W. Zednicek.

Fig. nº 51.- Vista espacio andenes y vías. E. de Valencia. "La estación del Norte. Unión de todas las artes". P. Chías.

Especialmente ilustrador me resultó también la visita al **hospital psiquiátrico de Steinhoff** (1902-1904) (fig. 52) el cual comprende un conjunto de pabellones hospitalarios y villas, formando una retícula en un emplazamiento privilegiado por sus prados y árboles rematado, en lo alto de la colina, por la **Kirche am Steinhoff** (figs 53 y 54).

Fig. nº 52.- Fotografía del conjunto del psiquiátrico de Steinhoff (1902-1904) Exposición Architekturzentrum Wien (AZW) (2008).

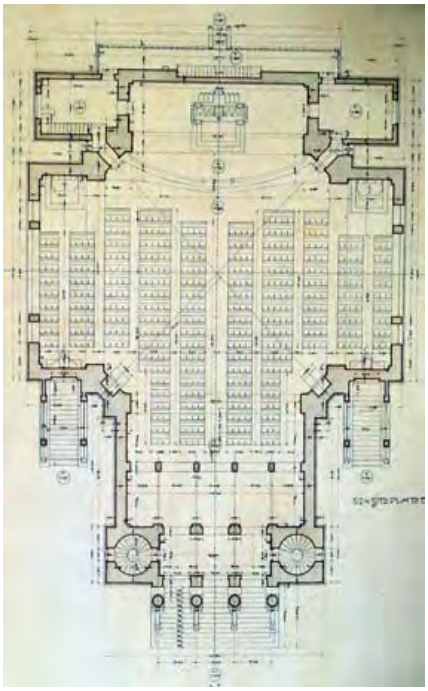


Fig. nº 53 y 54.- Planta y alzado de la Kirche am Steinhoff. Exposición Architekturzentrum Wien (AZW) (2008).

De los diversos pabellones y villas así como del mobiliario urbano del conjunto encuentro numerosos elementos con claras similitudes a los diseñados por Ribes para la Estación de Valencia, lo cual demuestro a continuación:

Fig. nº 55 y 56.- farola psiquiátrico Steinhoff y farola exterior E. de Valencia. A. Propio (2008).

Fig. nº 57.- Vista antigua. E. de Valencia. Anónimo (postal).

Resaltar que la materialización original (en las actuales, las luminarias no son originales) de las lámparas de las farolas exteriores de la estación son muy similares a las que dispone Wagner en el psiquiátrico, tal como detallo en el capítulo dedicado a la materialización de la estación valenciana (figs. 55 a 57).

Destacar de igual modo, la geometría de la barandilla y de la farola, característica de la vertiente Secessionista a la que se adscribe Wagner aplicada al material hierro, aprovechando de éste su maleabilidad. Ribes utiliza el mismo concepto en barandillas y farolas de la Estación de Valencia (figs. 58 a 63).

Fig. nº 58 y 59.- base farola psiquiátrico Steinhoff y base farola exterior E. de Valencia. A. Propio (2008-2010).

Fig. nº 60 y 61.- barandilla psiquiátrico Steinhoff y verja E. de Valencia. A. Propio (2008-2010).

Fig. nº 62 y 63.- detalle poste psiquiátrico Steinhoff y poste verja E. de Valencia. A. Propio (2008-2011).

Fig. nº 64 a 67.- detalle barandilla psiquiátrico Steinhoff y motivos decorativos varios. E. de Valencia. A. Propio (2008-2011).

Analogías como las que muestro (figs. 64 a 67) que residen en la creación de motivos decorativos, por parte de los dos arquitectos, combinando elementos vegetales con rotundas geometrías.

Fig. nº 68 y 69.- Detalle esculturas remate. Kirche am Steinhoff y escultura remate. E. de Valencia. A. Propio (2008-2011).

Ambos arquitectos introducen la escultura en sus obras para enfatizar elementos importantes del edificio (figs. 68 y 69).

Fig. 70.- Detalle de la verja que limita el conjunto del psiquiátrico de Steinhoff

Fig. 71.- Vista de la fachada de uno de los edificios del conjunto. A. Propio (2008).

Fig. 72.- Detalle huecos cuerpo central. E. de Valencia. A. Propio (2007).

La composición y el agrupamiento de huecos de alguno de los edificios del conjunto recuerdan no sólo a las estaciones de metro que, seguidamente estudio, sino también a los huecos del cuerpo central de la Estación de Valencia (figs. 72 y 73).

Respecto a la verja que limita el conjunto (fig. 70) destacar que presenta claras concesiones al clasicismo mientras que las mismas desaparecen en el interior del complejo. Personalmente lo interpreto como una actitud de "respeto" o no provocación puesto que se trata de los elementos recayentes a la vía pública, en definitiva, la fachada urbana del conjunto.

De hecho los edificios ubicados en primera línea, visibles desde la calle, también presentan este tipo de concesiones. En este sentido sí existe una analogía con la manera de componer de Ribes en la Estación de Valencia ya que éste también reserva para el interior las novedades técnicas y el empleo de los nuevos materiales presentando, aparentemente, para la fachada principal y el hall una imagen más acorde con los estilos de la época.

A pesar de que en la **Kirche am Steinhoff** no hay referencias directas a la estación de Ribes sí que existe una clara y analítica secuencia constructiva y compositiva que permite diferenciar cada uno de los elementos que la componen. En este sentido, sí que encuentro analogía con la estructura compositiva de la Estación de Valencia y, por ello, adjunto algunas de las fotografías tomadas en la visita realizada que ilustran este aspecto.

Así, a modo de resumen del análisis comparativo realizado y que seguidamente expongo, las siguientes secuencias de imágenes de ambos edificios demuestran que ambos arquitectos confluyen en criterios tales como:

.- Otorgar importancia y presencia de la cúpula. (figs. 73 y74).

.- Mostrar elementos estructurales metálicos vistos. (figs. 75 y 76). Destacar la aportación de Wagner respecto a que se trata de un edificio religioso.

.- Utilizar de la escultura como recurso para enfatizar la composición del edificio. (figs. 68 y 69).

-. Incorporar obras de otros artistas en clara consonancia y para enriquecimiento del conjunto. P.e. vidrieras. (figs. 79 a 82).

.- Diseñar soluciones constructivas similares. P.e. aplacado mármol con anclajes vistos (fachada – antiguo restaurante). (figs. 83 a 85).

.- Emplear el criterio de decoración superpuesta. (figs. 86 y 87).

.- Utilizar criterios de composición clásica. (figs. 86 y 87).

.- Incorporar marquesinas metálicas para enfatizar los accesos. (figs. 91 a 94).

Fig. nº 73.- Vista de la cúpula de la Kirche am Steinhoff (1902-1904). A. Propio (2008).

Fig. nº 74.- Vista de la cubierta de la Estación de Valencia. Postal anónima.

Esta fotografía (fig. 73) la incluyo porque es lo primero que avista el visitante de esta iglesia al llegar al lugar tras una larga subida rodeada de verdes jardines, árboles y de los diferentes pabellones y villas que componen el conjunto. Así, la brillante e impresionante cúpula, produce el mismo efecto que cuando uno llega a la Estación de Valencia y contempla la magnífica cubierta que protege los andenes (fig. 74). Es un efecto grandioso que, en este lugar, a unos exalta la fe y, en la Estación de Valencia, la ilusión por la aventura del viaje. Obsérvese en ambos casos la diferente materialidad que configura las respectivas cubiertas del resto de sendos edificios.

Fig. nº 75.- Vista de la cúpula. Kirche am Steinhoff. "Otto Wagner". W. Zednicek.

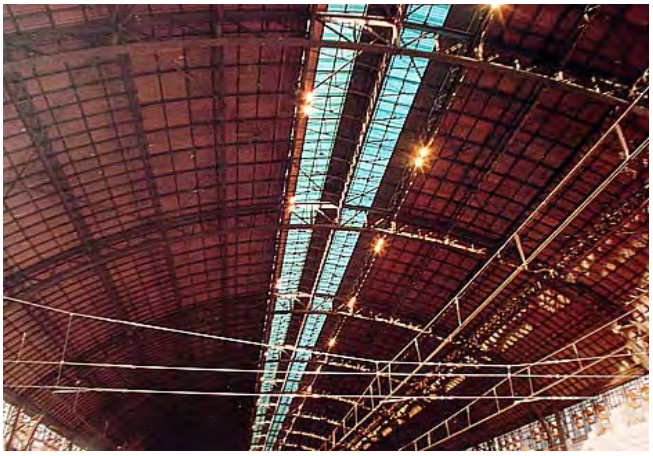


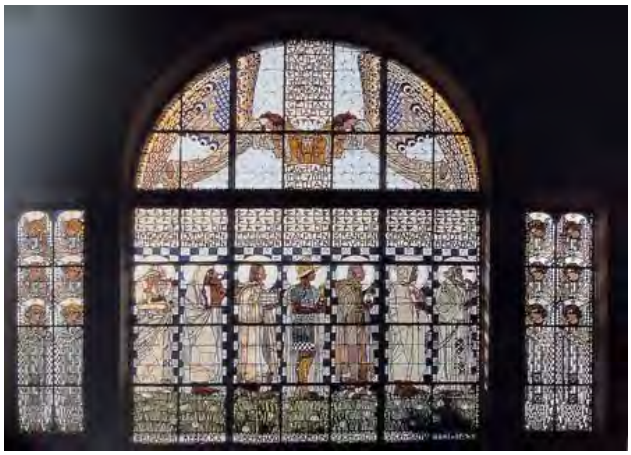
Fig. nº 76.- Vista cubierta espacio andenes y vías. E. de Valencia. "La estación del Norte. Unión de todas las artes". P. Chías.

Las dos esculturas que coronan las torretas recayentes a la fachada principal (figs. 77 y 78) son obra de Richard Luksch mientras que los cuatro ángeles que coronan el pronaos (fig. 77) fueron realizados por Othmar Schimkowitz, artista con el que Wagner ya ha colaborado en otras ocasiones. La coronación con esculturas es otro recurso que también Ribes emplea en la estación valenciana (fig. 69) como demuestro anteriormente.

Fig. nº 77 y 78.- Vista del acceso y detalle de las torres que rematan la fachada principal de Kirche am Steinhoff (1902-1904). Archivo propio (2008).

Respecto de la vidriera que se observa en las fotografías (figs. 79 a 81), indicar que se trata de una realización de Kolo Moser, artista de colaboración frecuente también con Wagner. Se trata de una colorista vidriera de temática religiosa, cuya incorporación enriquece el conjunto del mismo modo a como ocurre con las vidrieras de la planta baja del cuerpo central de la Estación de Valencia (fig. 82).

En definitiva destacar que se trata de una obra donde Wagner busca la colaboración de otros artitas como ya he analizado respecto de otras obras. En este sentido, encuentro otro punto de acercamiento con Ribes quien, para la Estación de Valencia, también se rodea de importantes artistas autóctonos.



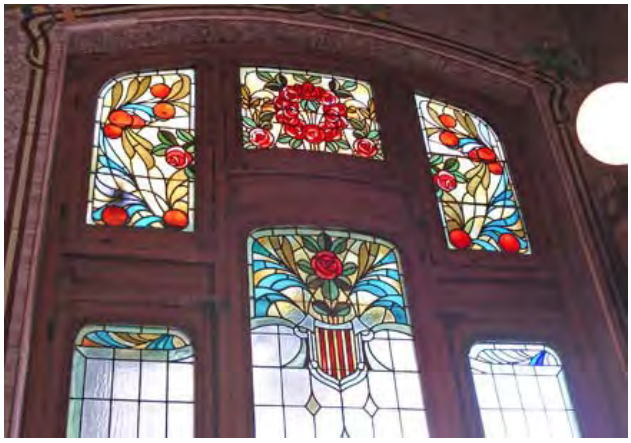


Fig. nº 79.- Vista exterior de una de las vidrieras ubicada en la fachada lateral derecha de la Kirche am Steinhoff (1902-1904). Archivo propio (2008).

Fig. nº 80 y 81.- Vista int. y detalle vidriera. Kirche am Steinfoff. "Otto Wagner". W. Zednicek.

Fig. nº 82.- Vista de la vidriera de la Estación de Valencia. A. propio (2007).

Fig. nº 83.- Detalle del alero de la Kirche am Steinhoff (1902-1904).

Fig. nº 84.- Detalle de los roblones que sujetan el aplacado de mármol. A. Propio (2008).

Fig. nº 85.- Vista antiguo restaurante. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Destacar que incluso los roblones tienen una función decorativa además de la estructural ya que se colocan siguiendo un ritmo que caracteriza la fachada (figs. 83 y 84). Indicar asimismo que el deseo de evidenciar la sinceridad constructiva le lleva a esta solución: al empleo de un material que contrasta claramente con el mármol y a evidenciar estos pequeños elementos con la introducción de una secuencia rítmica.

Debo añadir que un sistema constructivo y unos materiales similares son los que utiliza Ribes en el restaurante de la estación (actualmente espacio sin uso ni acceso al público con acceso desde la antigua cafetería) (fig. 85).

Fig. nº 86.- Vista fachada principal. Kirche am Steinhoff. A. propio (2008).

Fig. nº 87.- Vista fachada principal. Estación de Valencia. A. propio (2008).

El empleo de decoraciones superpuestas y en emplazamientos determinados por la composición del edificio es otro recurso similar empleado por ambos arquitectos (figs. 86 y 87). Destacar también los criterios de composición clásica que prevalecen en ambos edificios.

Reseñar la simplificación que efectúa Wagner respecto de los huecos: Dinteles vistos y diferenciados del resto de elementos, vierteaguas de zinc, carpinterías sencillas y cerrajería con diseño geométrico (figs. 88 y 89). Este nivel de simplificación no se encuentra en la Estación de Valencia pero sí en los almacenes E. Ferrer (fig. 90).

Fig. nº 88 y 89.- Detalle de huecos del zócalo de la Kirche am Steinhoff (1902-1904). Fuente: Archivo propio (2008).

Fig. nº 90.- Detalle fachada principal. Almacenes E. Ferrer. Reg Arq. SXX. C.V.

Fig. nº 91 y 92.- Detalle marquesina acceso. Kirche am Steinhoff. Archivo propio (2008).

Fig. nº 93 y 94.- Detalles marquesinas accesos. E. de Valencia. Archivo propio (2007).

La última similitud que encuentro se refiere al empleo de marquesinas metálicas para enfatizar los accesos. Eso sí, de diseño más depurado en el caso de Wagner (figs. 91 a 94).

Resulta impresionante comprobar que, a comienzos del siglo XX, en un edificio de culto, existe una cubierta constituida por viguería y chapa metálica vista soportada mediante soportes de aluminio. Me parece una revolucionaria postura en el sentido de emplear los nuevos materiales en los más insignes edificios lo cual denota, a mi juicio, la poética de este arquitecto. Sin duda, soluciones como estas debieron de conmover más de un cimiento ideológico dentro del colectivo y no es de extrañar que influyera en arquitectos con inquietudes como Ribes.

Fig. nº 95.- Detalle pta. Acceso. Kirche am Steinhoff. A. Propio (2008).

Una metáfora interesante que evidencio al observar la fachada principal es la contraposición de gruesas columnas de composición clásica colocadas para soporte de las esculturas, en el sentido de dignificar al arte, junto con la réplica de esbeltas columnillas metálicas que son las que realmente sujetan la cubierta del acceso. Esto, además de lo analizado acerca de la exaltación al arte, lo interpreto como una comparativa entre los materiales tradicionales y los nuevos en el sentido de enfatizar las posibilidades que ofrecen los últimos. (Esbeltez, diafanidad, ligereza, etc.)

Por último, respecto del análisis de esta obra, destacar la "modernidad" compositiva de la cancela metálica superpuesta en las puertas de acceso (fig. 95). Rotunda geometría a base de una secuencia de cuadrículas más o menos tupidas y ausencia absoluta de cualquier elemento que la distorsione. Entiendo que es un paso más en la simplicidad buscada por este genial arquitecto así como un guiño a la industrialización, prefabricación y trabajo en serie.

De esta etapa quisiera analizar también el **edificio de viviendas de la Neustiftgasse 40**, de **1910** (figs. 98 y 99), donde, independientemente de la novedad que supone el que Wagner transfiera el nuevo estilo concebido para edificios de oficinas a edificios de viviendas, detecto algunos detalles análogos con la estación de Ribes. En concreto, me refiero a la utilización de ventanas modulares, todas iguales y depuradas al máximo, sin antepechos ni ornamento (figs. 96, 103 y 104). Ribes en la estación, y sobretodo se observa en la fachada lateral izquierda, también emplea huecos modulares y criterios de repetición aunque, eso sí, no se alcanza el grado de minimalismo que logra Wagner (figs. 96 y 97). Destacar que, tras el estudio de la obra de Ribes, la máxima depuración ornamental la logra en los almacenes Ernesto Ferrer como expongo en numerosas ocasiones a lo largo de la presente tesis.

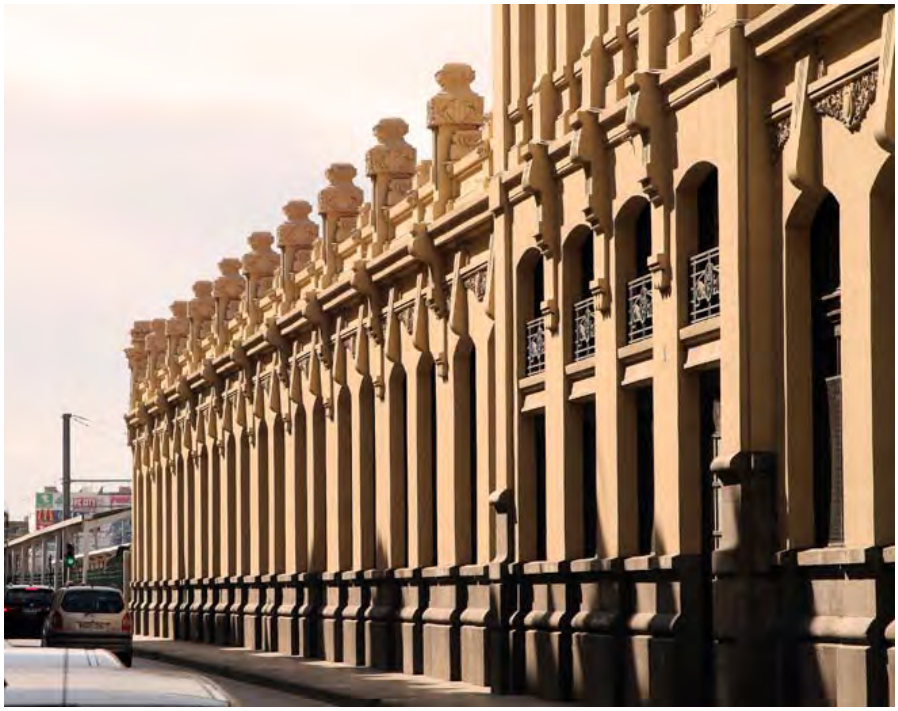


Fig. nº 96.- Detalle huecos. Ed. Neustiftgasse 40 (1910). A. Propio (2008).

Fig. nº 97.- Detalle huecos f. lateral C/ Alicante. Estación de Valencia. A. Propio (2007).

A titulo personal, indicar que la contemplación de este edificio en contraste con la arquitectura del entorno, me resultó emocionante y me sirvió para constatar nuevamente lo actuales que son determinados planteamientos y soluciones de este arquitecto. No es de extrañar que, en muchas ocasiones, fuesen rechazados sus proyectos por falta de compresión y por distanciamiento respecto de los gustos corrientes en la época.

Fig. nº 98 y 99.- Vistas fachadas. Edificio de la Neustiftgasse 40 (1910). A. Propio (2008).

Fig. nº 100.- Detalle esquina y alero. A. Propio (2008).

Fig. nº 101.- Detalle fachada. Edificio de la Neustiftgasse 40 (1910). A. Propio (2008).

Fig. nº 102.- Detalle esquina. E. de Valencia. A. Propio (2007).

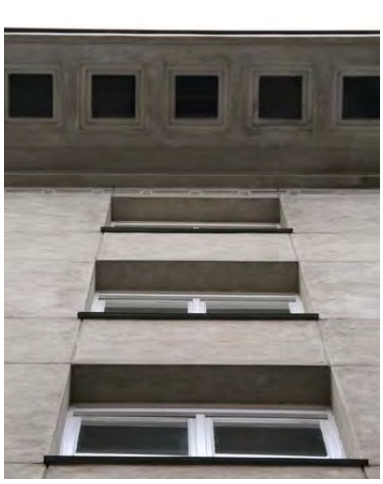


Fig. nº 103 y 104.- Detalle huecos fachada. Fuente: Archivo propio (2008).

Este edificio (figs. 98 a 101 y 103-104) puede considerarse como las primeras manifestaciones del racionalismo.

Vuelvo a encontrar analogías con la Estación de Valencia en la armonía de los espacios así como en el cuidado y en proyecto de todos los componentes del edificio: letreros, puertas, barandillas, muebles, pavimentos, etc. Obsérvese que el modo de solucionar la esquina del edificio es el mismo que emplea Ribes para la Estación de Valencia (figs. 100 y 102).

En esta última etapa, hacia 1913 cuando Wagner contaba con setenta años, el optimismo de Wagner con los nuevos tiempos, el nuevo estilo arquitectónico, había decaído bastante.

En un proyecto para una galería de arte moderno (fig. 105), lejos de hacer una declaración expresando el arte moderno, expresa una extraña mezcla entre modernidad y tradicionalismo. En su estilo moderno, Wagner trató las fachadas como pieles pero la forma del edificio retornó a la historia y a los maestros de la Ringstrasse.

¡Qué paradojas! Pese a su deseo de evitar la mentalidad enclaustradora de Sitte, la creciente conciencia del aislamiento del artista y de su relativa impotencia para modelar el mundo moderno según sus propias necesidades utilitarias, había obligado a Wagner a retrotraerse al pasado que quería dejar atrás.

Fig. nº 105.- Fachada proyecto galería de arte. "Otto Wagner". W. Zednicek.

Por último, de esta etapa destacaría el **Hospital para enfermos de lupus**, de **1910-1913** (actualmente parte del hospital Wilhelminenspital de Viena) (fig. 106) donde, en la fachada principal encuentro analogías con la estación de Ribes en la simetría y composición clásica de la misma, , en el énfasis del acceso y en la decoración superpuesta aunque aquí en mucha menos cantidad que en la fachada principal de la Estación de Valencia (fig. 107). Una vez más en la obra de Wagner analizada,

encontramos un hueco de proporciones alargadas, carente de decoración en jambas, dintel y antepecho.

Fig. nº 106.- Fachada principal hospital para enfermos de Lupus. "Wagner". A. Sarnitz.

Fig. nº 107.- Fachada principal. E. de Valencia. A. propio (2010).

También la funcionalidad de la planta y la caracterización de los espacios interiores me recuerdan el edificio de viajeros de la Estación de Valencia. Por ejemplo las salas de atención (fig. 108) resultan diáfanas, de armónicas proporciones a escala humana, con elementos estructurales evidenciados y escueta decoración geométrica superpuesta, aunque de resultado final completamente diferente, refleja estos mismos conceptos que también utilizó Ribes en el vestíbulo de la estación (fig. 109).

Fig. nº 108.- Sala de asistencia médica. Hospital para enfermos de Lupus. "Wagner". A. Sarnitz.

Fig. nº 109.- Vestíbulo Estación de Valencia. A. propio (2009).

2.4. EL METROPOLITANO DE VIENA (1894-1901). PARALELISMO Y ANALOGÍAS CON LA ESTACIÓN DE VALENCIA

2.4.1. Introducción general al proyecto

Este apartado lo considero particularmente importante porque, tras visitar y analizar casi todas las estaciones de metro que quedan en la ciudad realizadas por Wagner, he encontrado más analogías de las que esperaba inicialmente con la estación de Ribes en Valencia. Las obras de rehabilitación que se están llevando a cabo han sido la causa de no poder analizarlas todas.

Como antecedentes históricos a la construcción del metropolitano, citar que éste era un tema que se trataba con asiduidad en la ciudad desde 1857. Entre los años 1871 y 1873 se presentaron más de 20 proyectos para la construcción de la citada obra. Ya entonces, el Ministerio había fijado las pautas a seguir, según las cuales se excluía la posibilidad de cruces de vías o pasos a nivel, por lo que sólo quedaba la opción de vías subterráneas, elevadas o carriles exclusivos.

Por recomendación de manera unánime de la Sociedad de Artistas Plásticos de Viena, la Comisión para Asuntos Relacionados con el transporte, creada en 1892, nombró en abril de 1894 a Otto Wagner consejero artístico. Las funciones a desempeñar por el arquitecto consistían en la completa planificación y realización en detalle de: todas las obras para las construcciones subterráneas y elevadas, incluidos los viaductos, pasamanos, enrejados, mobiliario, iluminación, etc. Por tanto Wagner quedaba al mando del proyecto de construcción de mayor envergadura en Viena así como de una de las mayores obras de ingeniería - sin restarle mérito a la arquitectura de las estaciones- quintaesencia para algunos de la modernidad de principios del siglo XX. Por ello, no es de extrañar que Ribes conociese esta obra.

La red de vías del metropolitano se planificó de forma inteligente y económica aprovechando los desniveles existentes en la ciudad. De ese modo, apenas hay cuestas para el ferrocarril.

Este proyecto, realizado entre los años 1894 y 1901 (fig. 110), comprende la realización de 37 estaciones repartidas en 4 líneas (línea de cercanías, Línea Donaukanal-Wientallinie, línea de circunvalación y línea en el distrito II (demolida)). Estas líneas actualmente tienen distinta denominación y a ellas se han incorporado otras nuevas hasta completar la red de metro que existe actualmente. De las estaciones originales, quedan en pie del orden de 19 y a ellas me referiré seguidamente en la búsqueda de referentes para la Estación de Valencia.

Respecto de las mismas, como conjunto, Wagner se empeñó en diseñar estaciones sencillas y utilitarias al mismo tiempo. Se esforzó por lograr lo que más tarde

denominó *"armonización de arte y objetivos (…) la primera condición de una buena solución (…) en la perspectiva moderna".* La prensa de la época, calificó a las estaciones como pertenecientes a un "espartano estilo renacentista".

La búsqueda de esa armonización pasa también por la unidad con el entorno, con la ciudad, ya analizada en apartados precedentes de este capítulo; así, cada una de las estaciones, si bien presentan un claro hilo conductor, es diferente de las otras en función del lugar donde se ubica, respondiendo con armonía a lo existente en el emplazamiento. De todas ellas, sin entrar en las tipologías ni en la distribución, donde destaca la funcionalidad, por no ser ello relevante para la presente tesis, existen rasgos comunes como son: los amplios y destacados accesos, (también, a mi modo de ver, pensando entre otras cosas en la funcionalidad); los colores: blanco y verde; la constante y expuesta utilización del hierro – siempre pintado de verde -, manipulado y trabajado al estilo Secession en su vertiente más geométrica, la riqueza en las soluciones técnicas, el empleo de módulos repetitivos, y, por último, la inspiración clásica que subyace en armonía con el lenguaje de los nuevos tiempos. De todas estas características, ya encuentro, sin entrar a describir las estaciones, muchas similitudes con la estación de ferrocarril de Ribes en Valencia.

La Comisión para la Construcción del Metropolitano dictó a Wagner las directrices a seguir respecto de los materiales con criterios de economía y funcionalidad; así, veremos una gran utilización de materiales tradicionales como el empleo de ladrillo visto o de estucados. Sin embargo, a medida que avanzaba el trabajo, las funciones y los materiales ejercieron una presión creciente tanto sobre el diseño como sobre la forma. Wagner permitió que los elementos de hierro asomaran a la superficie de la arquitectura de la estación: vigas en I sin revestir le sirvieron como dinteles y también apareció el hierro en el hall de entrada y en la sala de despacho de billetes. Ribes en la Estación de Valencia no se atrevió, o no quería, o no le dejaron, ir tan lejos.

Incluso en la más anacrónica de sus estaciones (el pabellón ferroviario privado de la familia real en Hielzing (Schönbrunn)) brota una profusión de hierros en una "porte-cochère" con bóveda cilíndrica de su edificio de piedra cuasi barroco. Aquí, la idolatría por el material moderno no se expresa como oposición al estilo histórico, sino como complemento ornamental.

Una cuestión destacable a mi juicio reside en el empleo del hierro de manera rotunda y clara. Como analizaré a continuación, existen unas cuantas estaciones donde la fachada principal y el acceso quedan presididos por pórticos metálicos más o menos decorados. Aquí el hierro proclama, frente a la tradición de la Ringstrasse (donde persiste la demanda de símbolos tradicionales en la forma arquitectónica), la validez de las formas tecnológicas como símbolo. En definitiva, Wagner intenta dignificar lo tecnológico. No quisiera pasar por alto que, aunque inventivamente infiltradas de nuevos materiales – hierro y vidrio sobretodo- las formas estructurales tradicionales siguieron dominando sus edificios para estaciones. Sin entrar en detalles lo cual haré más adelante, decir que sin embargo para los viaductos, zanjas y puentes - que también proyectó - actuó más radicalmente, asignando primacía a la estructura ingenieril y permitiendo que se lucieran sus atributos estéticos en majestuosas vigas, en detalles de encuentros plagados de remaches, etc.. Pero incluso en estos casos, Wagner solía armonizar su estética estructural radical con la tradición, agregando a modo de maquillaje las características que embellecerían la estructura: revestimientos de piedra para ocultar pilares de hierro, guirnaldas, estatuas, etc. Para adornar y "civilizar" el nuevo material estructural.

Debe tenerse en consideración, respecto de la cuestión reseñada, - y esto se observa claramente paseando por Viena – que el estilo dominante, las fachadas de los edificios de grandes avenidas y, en definitiva, la imagen de la ciudad es opuesta completamente a estos viaductos y a esta arquitectura desnuda del hierro por lo que,

en este contexto, se entiende perfectamente la postura de Wagner de "adornar" – en definitiva de armonizar con el entorno – estas nuevas construcciones sin que ello, como después demostraré en el análisis detallado de las estaciones, Wagner esté renunciando a sus principios acerca del empleo de los nuevos materiales.

Acerca de la actitud de Wagner con los puentes, viaductos, etc. encuentro paralelismo con la estación de Ribes de Valencia. También Ribes se liberó de las ataduras de estilo en el espacio destinado a los trenes y optó, con la inestimable colaboración del ingeniero, al recurrir a una gran luz. Tampoco esconde en la cubierta los diferentes elementos que la componen y que dejan ver su misión estructural: cerchas principales, correas de atado, correas de arriostramiento, etc. Del mismo modo, los apoyos evidencian su estructura de manera libre y desenfadada. No ocurre lo mismo en el edificio de viajeros, y aquí Ribes se distancia de Wagner, en el sentido de que Ribes no intentó armonizar el edificio de viajeros con el espacio destinado a los trenes.

En general, como rasgos comunes entre los dos arquitectos, el cuidado y el detalle con que trata cada uno de los componentes del edificio y cada uno de los espacios en busca de una unidad formal y de una armonía estética; el empleo de los materiales según sus cualidades teniendo presente además la funcionalidad y la durabilidad; y, finalmente, el empleo de los nuevos materiales, hierro, cristal y hormigón, aunque en este aspecto es más atrevido Wagner ya que utiliza el hierro visto en cualquier parte del edificio, sin distinción. Ambos arquitectos demuestran a través de sus obras un conocimiento riguroso de los materiales, una gran solvencia técnica y un control absoluto de todos y cada uno de los componentes del proyecto.

A continuación, tras esta introducción general respecto del conjunto de las estaciones, paso a analizar con detalle las estaciones visitadas – que son prácticamente la totalidad de las que quedan – debido a que considero que conforman un conjunto representativo por la influencia que pudieron ocasionar en el proyecto de la Estación de Valencia. No entraré a analizar ni los puentes ni los viaductos por entender que se alejan del contenido de la presente tesis.

No pretendo realizar un estudio pormenorizado de cada una de las estaciones ya que ello alargaría innecesariamente la presente tesis, posponiendo este análisis para futuros trabajos o líneas de investigación diferentes, sino el objetivo se basa en el estudio detallado de aquellos criterios compositivos y elementos coincidentes con la estación en Valencia de Ribes.

Así, en las seis líneas de metro (U-Bahn) existentes actualmente (U-1, 2, 3, 4, 5 y 6) más un tramo de una de las líneas de schnellbahn (tren rápido) (fig. 111) existen en la actualidad 19 estaciones originales de Wagner muchas de las cuales se encuentran en proceso de rehabilitación como señalaba anteriormente. Concretamente, casi la práctica totalidad de las estaciones de la línea U-4 son las originales de Wagner. Del mismo modo ocurre con el tramo de la línea U-6 que bordea el centro de la ciudad por su parte izquierda. Finalmente de la línea U-3 únicamente queda una estación original y de la línea de tren rápido, (schnellbahn), periférico a la ciudad, sólo he podido constatar la existencia de dos estaciones originarias. Desgraciadamente, en el resto de las líneas, con excepción de la estación de Karlsplatz que es compartida por las líneas 4, 1, 2 de metro y por la línea de Badner Bahn (tranvía-tren) ya no existen estaciones originales de Wagner.

Presento, a continuación, el **plano general de la red de metro proyectado (1898**) y el **plano de la red actual.**

Fig. nº 110.- Plano original (1898) de la red metro de Viena.Fuente: Exposición AZW (2008).

Fig. nº 111.- Plano actual de la red metro de Viena. Fuente: Exposición AZW (2008) y Archivo propio. (2008).

Destacar el preciosismo y detalle de los dibujos de las diferentes estaciones que realizó Wagner (fig. 112).

Fig. nº 112.- Dibujo estación Haltestelle. Red metro de Viena. "Otto Wagner" W. Zednicek.

2.4.2. Estaciones de la línea U-3. Ottakring

De esta línea únicamente existe una estación original de Wagner. Se trata de la estación de Ottakring (fig. 113) ubicada en el segundo cinturón metropolitano que rodea la ciudad.

En esta estación, como es habitual en muchas de las estaciones proyectadas por Wagner, las vías se encuentran sobreelevadas. De este modo, el edificio cuenta con dos alturas recayentes a la vía pública y con una recayente a los andenes.

Las similitudes que encuentro con la Estación de Valencia se refieren principalmente a la composición, la disposición y el tipo de la decoración ubicada en la fachada y al tipo de hueco empleado (fig. 114 y 115).

Fig. nº 113.- Fachada principal estación Ottakring. Archivo propio (2008).

Fig. nº 114.- Fachada principal Estación de Valencia. Archivo propio (2011).

En cuanto a la composición, si bien la Estación de Valencia (fig. 114) cuenta también con dos pabellones laterales que, además del central, sobresalen, ambos arquitectos resaltan el acceso al edificio. De igual manera, ambos son simétricos y optan por la repetición seriada del hueco con tendencia a la verticalidad.

Fig. nº 115.- Estudio comparativo huecos E. Ottakring- E. de Valencia. A. propio (2011).

Obsérvese que, en este caso, las proporciones de los huecos (A:2A) se encuentran entre las de los huecos de la fachada principal (A:2.2A) y los de las fachadas laterales de la Estación de Valencia (A:1,6A) (fig. 115).

La composición es clásica en ambas construcciones en el sentido de que se distinguen horizontalmente el cuerpo base, el cuerpo principal y el remate aunque Ribes remarca la verticalidad de manera mucho más acusada a como lo hace Wagner colocando pináculos en el remate de todo el edificio.

Ambos arquitectos otorgan mayor altura a la planta baja pero aparte de esto, emplean distintos recursos para enfatizar esta diferenciación: de un lado, Wagner opta por el zócalo y el marcado almohadillado que recorre toda la planta baja (fig. 116) pero manteniendo las mismas dimensiones y proporcionalidad de los huecos y, de otro, Ribes opta por emplear distinto tipo de hueco en planta baja rematado por arcos rebajados y por colocar una marquesina corrida (fig. 117).

Fig. nº 116 y 117.- Detalle planta baja. E. Ottakring- E. de Valencia. A. propio (2008-2010).

En cuanto a la disposición de la decoración es donde encuentro grandes similitudes. En sendos edificios (figs. 113 y 114), la decoración se coloca a modo de piel sin desvirtuar las líneas principales de la composición. Ambos aprovechan los antepechos y los dinteles de los huecos como zonas idóneas para soporte de la decoración. También el remate del edificio se decora. En cuanto al tipo de decoración empleado, la similitud la encuentro en el sentido de que ambos emplean numerosas molduras rectilíneas que aportan relieve a los planos de fachada. Sin embargo, los motivos decorativos difieren. En la estación de Wagner, de decoración más contenida, los motivos son principalmente geométricos de inspiración griega y en algunos puntos destacados como son sobre el gran hueco del cuerpo central o en los antepechos de los huecos que aparecen en los cuerpos laterales, aparece decoración floral también de inspiración clásica (figs. 118, 119 y 122).

Fig. nº 118 y 119.- Detalle de huecos ubicados en los cuerpos laterales y detalle decorativo del hueco principal. Estación de Ottakring. Archivo propio (2008).

En la Estación de Valencia la decoración, profusa en la fachada principal, recurre a motivos decorativos vegetales con referencias autóctonas (figs. 120 y 121).

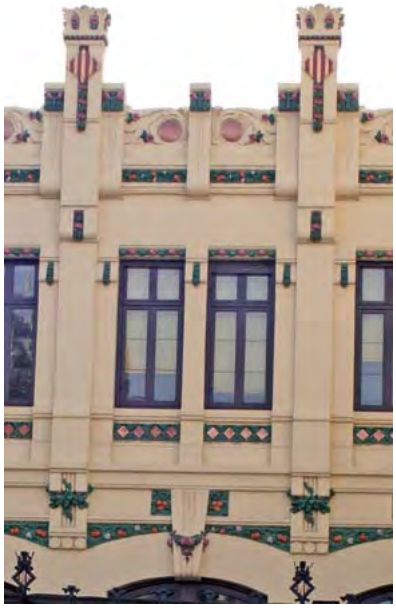


Fig. nº 120 y 121.- Detalle de decoración f. lateral y f. ppal. E. de Valencia. A. Propio (2007).

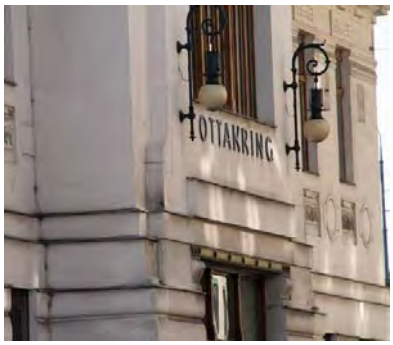


Fig. nº 122 y 123.- Detalle de la decoración del antepecho de los huecos ubicados en los cuerpos laterales, detalle del vierteaguas, detalle del dintel de hierro evidenciado en los huecos del cuerpo central, detalle de las farolas y del tipo de letra empleado en el letrero. Estación de Ottakring. Archivo propio (2008).

Respecto del tipo de hueco empleado, las similitudes las hallo en los huecos de planta primera de ambos edificios como expone el estudio comparativo realizado (fig. 115). De proporciones y dimensiones similares, con clara componente vertical, con impostas en la parte alta del hueco, y con antepechos decorados. Por último, los despieces de carpintería también son similares.

Destacar que si bien, la imagen general de la fachada de la estación de Ottakring es más clásica que la de la Estación de Valencia, Wagner introduce algunos elementos claramente modernos como son la presencia de los dinteles de hierro colocados en los huecos del cuerpo principal (fig. 119) y el empleo de vierteaguas de zinc para todos los huecos (fig. 122).

Resaltar igualmente que tanto las farolas de pared – de hierro y tipo globo, aunque con distinta decoración- como el tipo de letra empleado en la confección de los letreros, son similares conceptualmente en ambos edificios (figs. 123, 124 y 125).

Fig. nº 124.- Detalle de letrero f. lateral C/ Bailén. E. de Valencia. A. Propio (2007).

Para terminar, respecto del interior, las similitudes estriban en los amplios accesos que ambos arquitectos proyectan para sus respectivos edificios (figs. 126 y 127) y en el cuidado con que trabajan cada uno de los elementos que componen el espacio.

Fig. nº 125.- Detalle de farola interior. E. de Valencia. A. Propio (2010).

De igual modo, ambos arquitectos permiten que cada material se exprese de manera autónoma en igualdad de protagonismo con los restantes materiales empleados y los dos saben emplear sabiamente los materiales en función de sus propiedades intrínsecas y de su finalidad. Por otro lado las estaciones de Wagner son más sencillas y austeras respondiendo a una finalidad diferente a la de la Estación de Valencia. Debo reseñar que, no es lo mismo una estación de ferrocarril que una estación de metro ni la realidad socioeconómica de Valencia tiene que ver con la de Viena en aquella época y ello obviamente también contribuye a la diferente materialización de la estaciones. Destacar también que, en el conjunto de las estaciones, las características del edificio se ajustan a la zona donde se implantan (p.e. estación de Stadpark, estación de Margaretengürtel o Schonbrunn Hoffpavillion) presentando distinta configuración e imagen pero sin perder las directrices marcadas por el modo de hacer del arquitecto y que aquí analizo.

Fig. nº 126 a 128.- Vistas del acceso de planta baja, de planta primera y escalera. E. de Ottakring. A. propio (2008).

2.4.3. Estaciones de la línea U-4. Friedensbrücke

La estación de Friedensbrucke (figs. 129 y 130) constituye una de las estaciones de la antiguamente denominada línea de Donaukanal. Estas estaciones se caracterizan por tener las vías a cota inferior a la de la calle, por un canal contiguo al del Danubio, y el acceso a las mismas se produce desde pabellones, generalmente de una única altura, ubicados a la cota de la calle.

Fig. nº 129 y 130.- Vistas de la fachada principal y lateral izquierda. Estación de Friedensbrücke. Fuente: Archivo propio (2008).

En este edificio, de factura más sencilla al analizado anteriormente y, por supuesto, a la Estación de Valencia; prácticamente carente de decoración, las similitudes con el edificio de Ribes las encuentro en la enfatización del acceso mediante marquesina (figs. 129 y 140), en el tipo de hueco empleado en las fachadas laterales de idénticas proporciones a los huecos de la planta alta de la fachada principal de la Estación de Valencia (figs. 132 y 133), en la decoración de la cerrajería (fig. 132) y en el empleo magistral de los materiales.

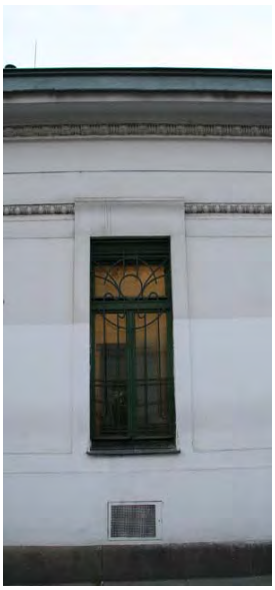


Fig. nº 131 y 132.- Detalles de los huecos existentes en la fachada lateral izquierda. Estación de Friedensbrücke. Archivo propio (2008).

Fig. nº 133.- Estudio comparativo huecos E. Friedensbrücke – E. Valencia. A. propio (2011).

Obsérvese, como demuestra el análisis adjunto (fig. 133) las idénticas proporciones de huecos, del despiece de carpintería y de los cordones decorativos (figs. 134 a 137).

Fig. nº 134 a 137.- Detalle cordones decorativos E. Friedensbrücke – E. Valencia. A. propio (2008-2011).

Es significativo además (y en esto también ambos arquitectos coinciden parcialmente) el protagonismo que Wagner le otorga a las estructuras metálicas colocadas en el acceso (fig. 129) y en el vestíbulo de esta estación (figs. 138 y 139). Ribes hace lo propio con las cerchas metálicas que cubren los andenes pero no se atreve a incorporar este tipo de estructura ni con este protagonismo en el vestíbulo de la estación. De una manera más discreta se atreve a colocar una marquesina, no de las

proporciones ni de la rotundidad con la que Wagner personaliza esta estación, compuesta por estructura metálica en el exterior del edificio de la Estación de Valencia (fig. 140).

Fig. nº 138 y 139.- Vista del vestíbulo. Detalle de la estructura metálica. Estación de Friedensbrücke. Archivo propio (2008).

Fig. nº 140.- Detalle marquesina acceso principal. E. de Valencia. A. propio (2010).

Prácticamente la decoración existente en este edificio se concentra en las estructuras analizadas lo cual interpreto como un doble signo de actualidad: por un lado, Wagner consigue depurar casi completamente los paramentos contrariamente a los estilos de la época y por otro, la decoración la concentra en uno de los novedosos materiales de la época – en este caso la fundición - con una clara intención de dignificarlo colocándolo además como elemento principal de la composición de la fachada principal y como protagonista absoluto del espacio del vestíbulo interior (figs. 129, 138 y 139).

Respecto de esta estación, sólo me resta analizar el tipo de vano y el diseño de cerrajería utilizado (figs. 131 y 132). Los huecos existentes en la fachada lateral izquierda – recayente a vía pública- son iguales, creando con esta repetición, el motivo

compositivo de la misma; éstos vuelven a ser de proporciones alargadas como los proyectados por Ribes para la Estación de Valencia y de idénticas proporciones, como detallo anteriormente, a los dispuestos en la planta alta de la fachada principal de la Estación de Valencia (fig. 133). Cuentan como única decoración con unos relieves envolviendo completamente cada uno de los huecos y dos pequeños frisos corridos que se ubican enlazando los huecos superiormente y bajo el alero que remata la fachada. La sinceridad constructiva vuelve a hacerse patente: el dintel de hierro se evidencia en fachada y el vierteaguas vuelve a ser de zinc presentado absolutamente simplificado así como la carpintería. En esto Ribes no llega tan lejos ya que aunque simplifica bastante el tipo de hueco empleado, no llega a evidenciar el dintel ni el vierteaguas como elementos autónomos. Respecto de la cerrajería, de hierro pintado de verde, Wagner emplea motivos geométricos similares a los empleados por Ribes en las barandillas de algunos de los huecos de la Estación de Valencia (fig. 141).

Fig. nº 141.- Detalle barandilla f. lateral. E. de Valencia. A. propio (2008).

Los huecos de la fachada lateral derecha, recayente al Danubio, son idénticos. La única variación estriba en que la misma cuenta con dos plantas debido al desnivel existente entre el canal y la calle como se manifiesta en la fachada posterior (figs. 142 y 143).

Fig. nº 142 y 143.- Vistas f. posterior. Estación de Friedensbrücke. Archivo propio (2008).

El interior de la estación (fig. 144) se caracteriza por la sencillez y austeridad. Se repite el suelo a base de mosaico de piezas cerámicas y el enlucido sobre paramentos prácticamente lisos terminado con pintura blanca. Las lámparas vuelven a ser sencillas y casi la única decoración de la estancia es la estructura metálica analizada anteriormente. Esta austeridad, en menor medida, se refleja en el espacio dedicado a los andenes de la Estación de Valencia, contrastando con las "piezas nobles" como es el vestíbulo de acceso.

Fig. nº 144.- Vista interior. Estación de Friedensbrücke. Archivo propio (2008).

El tipo de letra empleado para el rótulo identificativo de la estación sí es muy similar al empleado por Ribes en los letreros existentes en la estación, como demostraba en la anterior estación analizada.

2.4.4. Estaciones de la línea U-4. Rossauer lände

Fig. nº 145 y 146.- Vista y detalle del acceso. Estación de Rossauer Lände. Fuente: Archivo propio (2008).

Esta estación (fig. 145) continúa siendo de la línea que discurre paralelamente al canal del Danubio. Las características de la misma son casi idénticas a las descritas en la anterior estación, por lo que no me extenderé en relatar nuevamente las analogías que encuentro con la Estación de Valencia; únicamente enumerarlas: enfatización del acceso y de los nuevos materiales – en este caso el hierro – con el pórtico existente en el acceso (fig. 146), diferenciación compositiva y mediante recursos estilísticos y materiales de cada uno de los componentes de las fachadas y de los espacios interiores; simplificación de elementos como vierteaguas y carpinterías alcanzando mayor depuración a la conseguida por Ribes en la Estación de Valencia; decoración superpuesta reducida a la mínima expresión (en esto es coincidente con Ribes respecto de la superposición de la decoración, pero Ribes no llega a alcanzar la desnudez de paramentos que consigue Wagner); repetición del tipo de hueco de proporciones alargadas y, por último, sabia utilización de los materiales.

Quisiera destacar los pilares del pórtico de acceso (fig. 147) como ejemplo de esquematismo y sinceridad constructiva: el fuste se subdivide en elementos longitudinales, a modo de las fibras de un árbol, como expresando la liviandad de material. Del mismo modo actúa Ribes con las farolas existentes en el recinto exterior de la estación y con la verja de cierre del recinto (fig. 148).

Fig. nº 147.- Detalle del arranque de una de los soportes que componen el pórtico de acceso. Estación de Rossauer Lände. A. propio (2008).

Fig. nº 148.- Detalle de arranque de farola exterior. E. de Valencia. A. propio (2011).

Fig. 149 y 150.- Detalle barandilla E. de Valencia. A. propio (2011).

Fig. nº 151.- Vista de la barandilla que recorre toda la red de metro proyectada por Wagner. Estación de Rossauer Lände. Fuente: A. Propio (2008).

Un elemento característico de las líneas proyectadas por Wagner es la barandilla (fig. 151). La misma se encuentra realizada en hierro pintado de verde y recorre todas las estaciones y el trayecto seguido por las vías. Presenta similitud, a mi juicio, con la Estación de Valencia en la geometría de la decoración (figs. 149 y 150).

Debo aclarar que, tal como demuestran las imágenes, la mayoría de las similitudes que encuentro en el estudio comparativo realizado son de carácter conceptual. Obviamente, las materializaciones son distintas en la mayoría de los casos pero lo esencial, a mi modo de ver, es la incorporación de conceptos novedosos que Ribes introduce en la estación valenciana.

Acerca de la decoración, ya he analizado que se reduce a la mínima expresión y que se concibe superpuesta a los paramentos sin distorsionar los elementos principales que componen cada uno de los elementos de la estación. Básicamente, también a mi modo de ver, en un intento de dignificar el nuevo material –hierro- empleado de una manera atrevida en el acceso a la estación, toda la decoración se concentra en el pórtico metálico que aparece profusamente decorado pero sin distorsionar los elementos fundamentales que componen la estructura.

Respecto del interior (figs. 152 y 153) vuelven a aparecer los mismos materiales descritos en las estaciones anteriores; la desnudez de los paramentos y la funcionalidad. La similitud con la Estación de Valencia aparece, como ya he reseñado en anteriores estaciones, en la amplitud del vestíbulo y en la funcionalidad de los espacios.

Fig. nº 152 y 153.- Vistas interiores. E. Rossauer Lände. A.propio (2008).

En relación con la composición de las fachadas laterales (fig. 154), el hueco de proporciones verticales es el protagonista (fig. 155), de modo análogo a como ocurre en la Estación de Valencia. Sin embargo Wagner en esta estación da un paso más adelante en la simplificación del mismo reduciendo la carpintería a una única hoja abatible con lo que desaparece la partición típica de la ventana de doble hoja y la lectura del vano es unitaria.

Fig. nº 154 y 155.- Vista de la fachada lateral izquierda. Detalle del hueco existente. Estación de Rossauer Lände. A. propio (2008).

Fig. nº 156.- Estudio comparativo E. de Rossauer Lände – E. de Valencia. A. propio (2011).

Nuevamente las proporciones de los huecos de la planta primera de la fachada principal de la Estación de Valencia son casi idénticos a las de los huecos de las fachadas laterales de esta estación (fig. 156).

Fig. nº 157.- Motivo que decora uno de los huecos de la fachada recayente al canal. Estación de Rossauer Lände. Fuente: Archivo propio (2008).

Como anécdota, mostrar la decoración de uno de los huecos de la planta baja existente en la fachada recayente al canal donde el edificio (fig. 157), debido al desnivel existente, cuenta con dos pisos. Aunque también los motivos, la decoración aparece siempre superpuesta al modo de Ribes en la Estación de Valencia.

2.4.5. Estaciones de la línea U-4. Stadtpark

Continuando el recorrido por la línea 4, me encuentro que las tres estaciones siguientes a la estudiada anteriormente, es decir Schottenring, Schwedenplatz y Landstrasse no son originales de Wagner. Estas aparecían en el plano original de 1898 pero han sido sustituidas (fig. 110 y 111). Así, la siguiente estación a estudiar, original de Wagner es la de Stadtpark (fig. 158).

Esta estación se ubica junto a la entrada del parque municipal de la ciudad (Stadtpark). El acceso al mismo se encuentra flanqueado por los pórticos realizados por Friedrich Ohmann (1903-1907) como parte de un proyecto de regularización del río. Actualmente, se están finalizando los trabajos de rehabilitación de esta estación comprendidos dentro de un programa de recuperación de las estaciones originales de Wagner que existen en la ciudad.

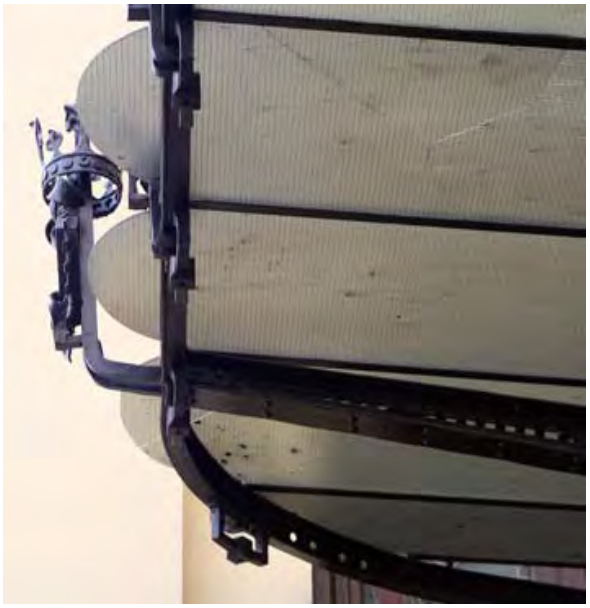
Fig. nº 158.- Vista de la estación desde los andenes Obsérvese el pórtico de Ohmann. Estación de Stadtpark. Archivo propio (2008).

Del mismo modo a como acontece con las otras estaciones estudiadas de esta línea, el acceso a los trenes se produce desde un nivel inferior – el del canal que discurre paralelo -, así, la estación cuenta con dos alturas en la parte del edificio recayente a este nivel y con una única altura en la parte recayente a la calle por la que se accede.

Aunque las características de esta estación son similares a las anteriormente analizadas, debido a la ubicación de la misma junto a un espacio emblemático de la ciudad, Wagner introduce algunos detalles que la dignifican conforme requiere su ubicación. Así, el cuerpo central del edificio se sobreeleva del resto a modo de torreta dotando de mayor altura a la estación. También introduce más detalles decorativos como son los remates de la cubierta (fig. 162) y de la marquesina (fig. 159) que, en las anteriores estaciones, aparecían desprovistos de toda decoración o el friso decorado con motivos vegetales que envuelve la sobreelevación descrita (fig. 163).

Fig. nº 159.- Vista de la fachada principal. Estación de Stadtpark. A. propio (2008).

Destacar la similitud del remate curvo y con pináculos de la marquesina de esta estación con respecto a la marquesina del acceso principal de la Estación de Valencia (figs. 159 a 161).



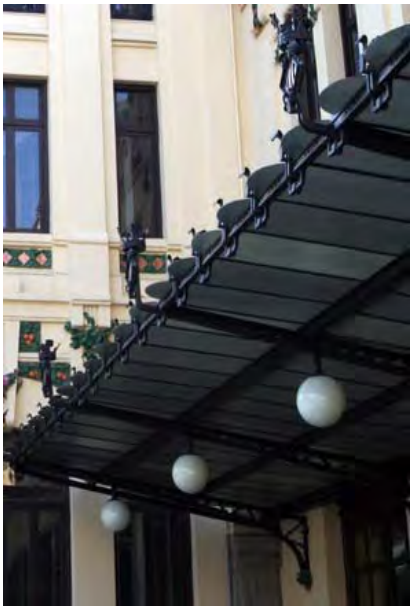


Fig. nº 160 y 161.- Detalles marquesina f. ppal. Estación de Valencia. A. propio (2007-2011).

Fig. nº 162 a 164.- Detalles decorativos cubierta y esquina. E. de Stadtpark. A. propio (2008).

Fig. nº 165.- Vista de los andenes. Estación de Stadtpark. Archivo propio (2008).

No renuncia sin embargo Wagner, a pesar de ser una estación ubicada en un lugar emblemático, a mostrar con énfasis los nuevos materiales ya que, como en otras estaciones de la línea, el pórtico metálico, profusamente decorado, eso sí, vuelve a presidir el acceso.

A mi modo de ver resulta significativo el que Wagner introduce en esta estación múltiples elementos decorativos realizados con hierro, p.e. el detalle en las esquinas (fig. 164). Lo interpreto como una manera de mostrar las posibilidades del nuevo material contra la creencia oficial de la época de que el mismo no es adecuado para embellecer u ornamentar una edificación.

Respecto de las similitudes con la poética de Ribes en el proyecto de la Estación de Valencia, destacar prácticamente las mismas ya analizadas: la enfatización del acceso, el espacioso vestíbulo, la funcionalidad de la distribución, la decoración superpuesta, la primacía del hueco como elemento principal de la composición de las fachadas y la sabia utilización de los materiales.

Acerca del vano (fig. 167), destacar que en este edificio Wagner subdivide el mismo y enfatiza su verticalidad como distintivo respecto de las otras estaciones estudiadas debido a su ubicación, distanciándose de las proporciones que aparecen en los anteriores casos (exactamente es A/2:2´2A)(fig. 168) y, también de las de los huecos de la Estación de Valencia. Sin embargo, es significativo a mi juicio el que Wagner emplee este recurso como única decoración ya que, el hecho de ser una de las estaciones emblemáticas no conlleva a que el arquitecto recurra a la decoración como comúnmente se interpreta en otros edificios emblemáticos de la época en la ciudad. Así, la única decoración como tal que Wagner introduce se trata de discretos motivos de carácter geométrico y vegetal ubicados a modo de remate del dintel que abarca el doble hueco y en el parteluz entre los mismos. También realza el vierteaguas con una pieza de piedra bajo el sencillo vierteaguas de zinc que emplea en otras estaciones. Sin embargo, la carpintería y cerrajería se reduce a la mínima expresión por lo que la lectura unitaria del hueco y por ende de la fachada, sigue siendo sencilla (figs. 166 y 167).

Fig. nº 166.- Vista de la fachada lateral derecha. Estación de Stadtpark. A. propio (2008).

Fig. nº 167.- Detalle hueco existente en f. laterales. Estación de Stadtpark. A. propio (2008).

El hecho de recurrir a la subdivisión del hueco es coincidente a lo realizado por Ribes en la fachada principal de la Estación de Valencia (fig. 168). Sin embargo, Ribes emplea un módulo que abarca el hueco subdivido y las dos pilastras laterales al mismo sobresalientes del plano de fachada. De este modo, consigue también una lectura unitaria empleando decoración superpuesta independiente para cada una de las subdivisiones del hueco. Así, cada parte del vano cuenta con su decoración de dintel y de antepecho compuesta por motivos vegetales de manera independiente a diferencia de como acontece en el caso del hueco de esta estación.

Fig. nº 168.- Estudio comparativo hueco E. de Stadtpark – E. de Valencia. A. propio (2011).

A mi entender, la concepción de la decoración superpuesta se hace más patente en el caso de la Estación de Valencia, concretamente en la fachada principal, debido a que la misma se pinta de diferentes colores al resto de la fachada no como en el caso de Wagner donde la decoración mantiene el mismo color de la fachada que interpreto como un recurso para simplificar la imagen unitaria de las mismas. En la Estación de Valencia, sin embargo, Ribes se distancia de esto al colorear de manera realista la decoración que coloca en la fachada principal de la misma. En ésta, la decoración vegetal compuesta principalmente de hojas, rosas y naranjas pintadas de sus colores reales como si fuera realmente vegetación que ocupa partes concretas de la fachada, tiene como mensaje de fondo, de gran actualidad para su tiempo, la no necesidad de recurrir a elementos arquitectónicos para esta función.

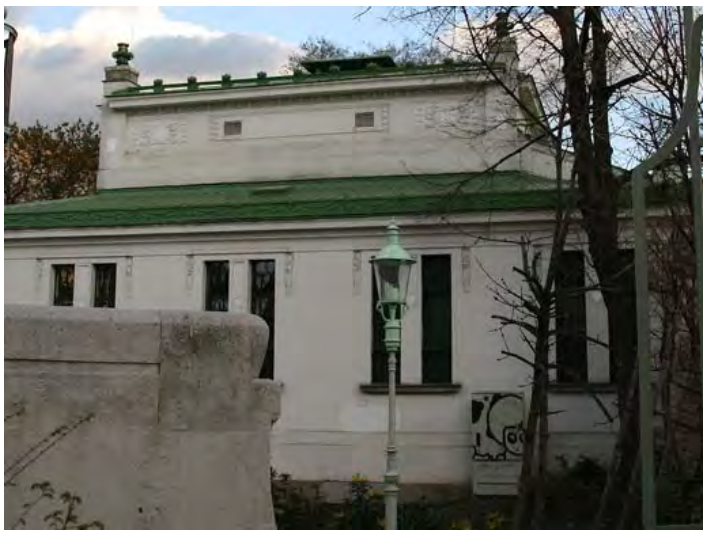


Fig. nº 169.- Vista de la fachada lateral izqda. E. de Stadtpark. A. propio (2008).

Respecto del interior (figs. 170 y 171), prevalece la imagen analizada para anteriores estaciones así como el empleo de los mismos materiales: paredes y techos blancos

con inclusión de decoración superpuesta –más profusa en esta estación por ser una de las relevantes – con motivos geométricos o vegetales; suelos tipo mosaico compuestos a base de piezas cerámicas; sencillas carpinterías de madera pintada en verde y funcionales lámparas metálicas tipo globo. Como imagen global, se trata de amplios y luminosos espacios de carácter sencillo y funcional.

Fig. nº 170 y 171.- Vistas interiores. Estación de Stadtpark. A. propio (2008).

Respecto de los motivos decorativos (figs. 174 y 175) empleados como acerca de la disposición de los mismos, el criterio es similar a lo empleado por Ribes en las fachadas laterales de la Estación de Valencia. También las farolas y luminarias presentan características similares (figs. 172 y 173).

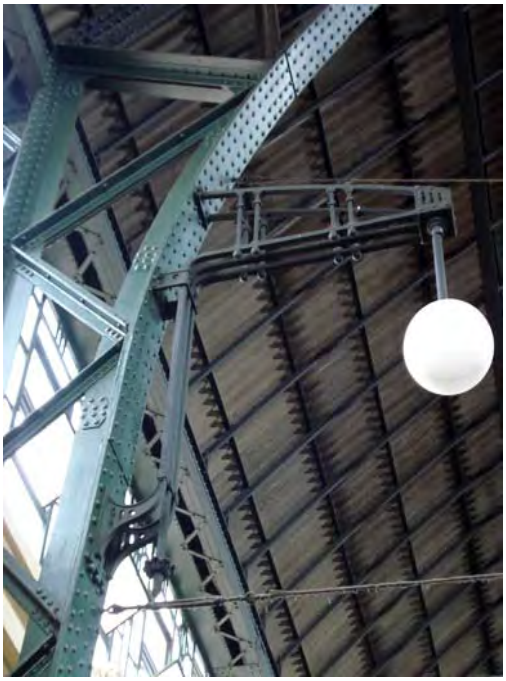


Fig. nº 172 y 173.- Detalles farolas. E. de Stadtpark y E. de Valencia. A. propio (2008-2010).

Fig. nº 174.- Detalle decorativo interior. Estación de Stadtpark. A. propio (2008).

Fig. nº 175.- Detalle decorativo f. lateral. Estación de Valencia. A. propio (2007).

2.4.6. Estaciones de la línea U-4. Karlsplatz

Esta estación (figs. 176 a 180), compuesta por dos pabellones de una única planta colocados enfrentados, es una de las más significativas que Wagner construyó para la red de metro. Aunque es una de las que menos similitudes presenta con la Estación de Valencia considero importante analizarla puesto que las analogías existentes, aunque pocas, son relevantes y porque se trata de una estación emblemática que entiendo debe aparecer en este análisis con el fin de ofrecer una visión completa de la obra de Wagner para el metropolitano de Viena.

En la actualidad esta estación es compartida para las líneas 4, 1, 2 de metro y para la línea de Badner Bahn o red del tranvía. Realmente, se ha construido una nueva estación subterránea y los pabellones albergan funciones distintas a las originarias aunque el acceso a dicha estación todavía se puede realizar a través de uno de estos pabellones. Así, uno de los pabellones se destina actualmente a cafetería y el otro alberga el centro de documentación de la obra de Wagner.

Fig. nº 176.- Vista durante la construcción de los pabellones. Estación de Karlsplatz.

Fig. nº 177.- Vista de los primeros años de funcionamiento de la estación. Estación de Karlsplatz. Fuente: Exposición AZW (2008).

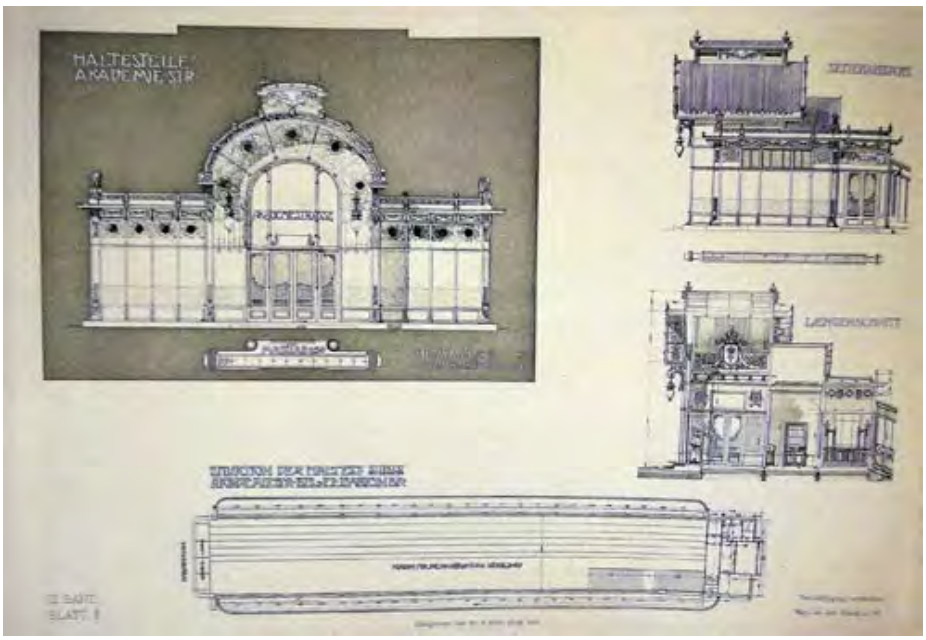


Fig. nº 178.- Alzados, planta y sección. E. de Karlsplatz. "Otto Wagner". W. Zednicek.

Fig. nº 179 y 180.- Vistas exteriores de ambos pabellones. Estación de Karlsplatz. Archivo propio (2008).

Las analogías, conceptuales nuevamente, que encuentro con la estación de Ribes se concretan en la enfatización del acceso, la composición simétrica de las fachadas principales, el empleo de los nuevos materiales (el hormigón en el caso de la Estación de Valencia), la utilización de un módulo que se repite como componente principal de la composición de los alzados, la funcionalidad de los espacios y la decoración superpuesta a base de elementos vegetales y geométricos. En esta estación Wagner vuelve a mostrar su talante innovador al emplear estructura metálica vista componiendo la fachada a modo de paneles prefabricados (fig. 181) y mostrando la cubierta ondulada de chapa con rotundidad. De igual modo a como hacía con los

majestuosos pórticos metálicos analizados en anteriores estaciones, aquí varía de recursos pero sigue empleando el nuevo material como protagonista absoluto del edificio a pesar de lo emblemático de su ubicación. En este sentido, ya he analizado en diversas ocasiones que Ribes mantiene una postura menos innovadora ya que restringe el protagonismo del nuevo material al espacio dedicado a los trenes sin atreverse a mostrarlo en las fachadas ni en las zonas entendidas como "nobles" de la estación (fig. 183).

Fig. nº 181 y 182.- Detalle fachada principal de uno de los pabellones. Detalle decorativo. Estación de Karlsplatz. Archivo propio (2008).

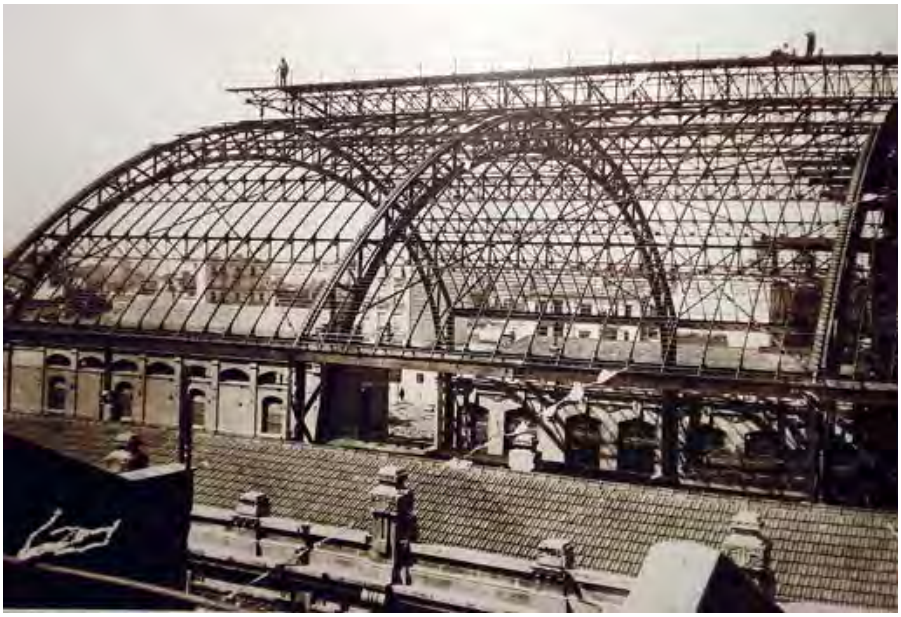


Fig. nº 183.- Vista de la bóveda metálica en construcción. Estación de Valencia. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Respecto de la decoración (fig. 182), ésta vuelve a ser superpuesta sin distorsionar la composición principal de cada una de las fachadas. En este sentido sí coincide en el planteamiento con Ribes para la forma de introducir la decoración en la Estación de Valencia. Igualmente, los motivos también son similares (vegetales, geométricos).

Acerca de las carpinterías y cerrajerías predominan los motivos geométricos al modo Secessionista de igual modo a como ocurre en la Estación de Valencia (figs. 184 y 186).

Fig. nº 184 y 185.- Detalle puertas ubicadas en f. trasera y vista f. lateral. E. de Karlsplatz. A. Propio (2008).

Fig. 186.- Detalle cerrajería. E. de Valencia. A. Propio (2007).

Destacar que prácticamente la totalidad de la decoración se produce en color dorado diferenciándose de otros elementos como la estructura metálica que, en verde, destaca sobre los paneles de cerramiento ejecutados en mármol blanco. De igual modo, el zócalo de granito también se distingue del resto de los elementos, propiciando todo ello una clara comprensión de la composición y estructura del edificio (fig. 185). Esto, en menor medida, también lo realiza Ribes en la Estación de Valencia. Se puede apreciar en la decoración de la fachada principal o en el techo del vestíbulo (figs. 189 y 191) permitiendo, en ambos casos, distinguir la composición, los elementos estructurales y los decorativos. De una forma rotunda ello se observa en la gran bóveda que cubre el espacio destinado a los andenes (fig. 190).

Fig. nº 187 y 188.- Detalle de la cubierta. Estación de Karlsplatz. A. propio (2008).

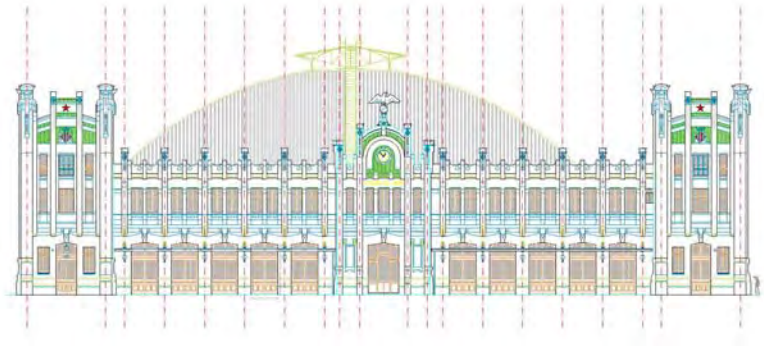


Fig. nº 189.- Alzado ppal. Ejes. E. de Valencia. A. propio (2011).

Fig. nº 190.- Vista bóveda metálica. E. de Valencia. A. propio (2011).

Fig. nº 191.- Detalle techo vestíbulo. E. de Valencia. A. propio (2011).

Fig. nº 192 y 193.- Vistas de la fachada principal. Estación de Karlsplatz. A. Propio (2008).

Fig. nº 194.- Vista de la fachada trasera de uno de los pabellones. Estación de Karlsplatz. Archivo propio (2008).

Otro elemento que hace patente la "modernidad" de este arquitecto es la cubierta (figs. 187, 188, 196 y 197): no sólo la materializa mediante el empleo de chapa ondulada –material entendido en la época como apropiado para construcciones industriales y no adecuado para un edificio emblemático – sino que, además, la evidencia sobresaliendo del resto del pabellón mostrando abiertamente este material. Aparte de lo descrito, lo interpreto también como un homenaje a las grandes bóvedas –muchas

veces cubiertas con este material – que caracterizan las grandes estaciones de ferrocarril.

Desde este punto de vista, ya he reseñado en anteriores ocasiones que encuentro un distanciamiento de postura con Ribes: en la Estación de Valencia no se atreve a manifestar de una manera rotunda y clara la gran cubierta, retranqueándola del plano de fachada. No obstante, en la ampliación de la estación de Norte en Barcelona, algo posterior, sí lo hace (fig. 195).

Fig. nº 195.- Vista fachada principal. Estación de Barcelona-Nord. Archivo propio (2010).

Fig. nº 196.- Vista exterior de la cubierta. E. de Karlsplatz. Archivo propio (2008).

Finalmente acerca del interior, destacar el magistral empleo de los materiales –de igual modo a como lo hace Ribes en la Estación de Valencia – y la aparición de motivos ornamentales similares a los de la estación (figs. 197 a 201).

Fig. nº 197.- Vista interior de la cubierta. E. de Karlsplatz. A. Propio (2008).

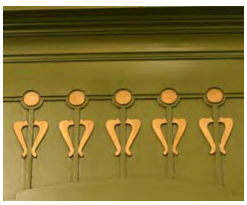


Fig. nº 198 y 199.- Detalles decorativos interior pabellones. E. de Karlsplatz. A. Propio (2008).

Fig. nº 200 y 201.- Detalles decorativos f. laterales. E. de Valencia. A. Propio (2007-2011).

2.4.7. Estaciones de la línea U-4. Kettenbrückengasse

Siguiendo el recorrido por la línea 4, aparece la estación de Kettenbrückengasse (fig. 202). Esta estación se ubica junto a dos lugares emblemáticos de la ciudad: por un lado, el edificio de la Secession de Joseph María Olbrich (1897-1898) y por otro, el famoso mercado de Naschmarkt. También esta estacióon se encuentra junto a la Linkewienzeile donde se ubican, muy próximos al mismo, dos de los edificios más conocidos de Wagner: el Majolikajaus y el ubicado en el nº 38 de la misma calle lindante con el anterior. Dado lo emblemático de la situación, el edificio de la estación vuelve a presentar características singulares que la dignifican conforme al entorno repitiendo básicamente los mismos recursos que encontramos en la estación de Stadtpark analizada anteriormente. Por ello no me extenderé de nuevo en lo ya analizado en la estación de Stadtpark respecto de las analogías y rasgos comunes que encuentro con la estación de Ribes. Únicamente, a modo de recordatorio, los cito: enfatización del acceso, amplio vestíbulo, funcionalidad en la distribución, empleo de los nuevos materiales con más rotundidad que Ribes como ya estudié anteriormente, superposición de la decoración, primacía del hueco – en este caso repitiendo exactamente el tipo de vano existente en la estación de Stadtpark – en la composición de las fachadas laterales, decoración superpuesta y magistral empleo de los materiales de construcción (figs. 203 a 206).

Fig. nº 202.- Vista de la fachada principal. Estación de Kettenbrückengasse. A. Propio (2008).

Fig. nº 203 y 204.- Vista del letrero y detalle de pórtico y marquesina que presiden el acceso. Estación de Kettenbrückengasse. Archivo propio (2008).

Fig. nº 205 y 206.- Vista de una de las fachadas laterales. (Obsérvese al fondo de la imagen los dos edificios de Wagner en la Linkewienzeile) y detalle de hueco. Estación de Kettenbrückengasse. Archivo propio (2008).

Por último sólo me resta añadir respecto del funcionamiento de la estación, que, como en casos anteriores, el acceso a las vías se produce en un nivel interior, en un espacio abierto que discurre paralelamente al canal y el acceso a la estación se realiza desde la cota de la calle. Por este motivo, el edificio cuenta con dos alturas desde el espacio de las vías y con una única altura desde la calle.

2.4.8. Estaciones de la línea U-4. Pilgramgasse

A continuación, sigue la estación de Pilgramgasse (figs. 207 a 213) donde se repite lo expuesto para las estaciones de Stadtpark y de Kettenbrückengasse. Respecto de la funcionalidad, la presente estación sigue transcurriendo en la línea de vías paralela al canal por lo que la tipología es idéntica a las anteriormente estudiadas.

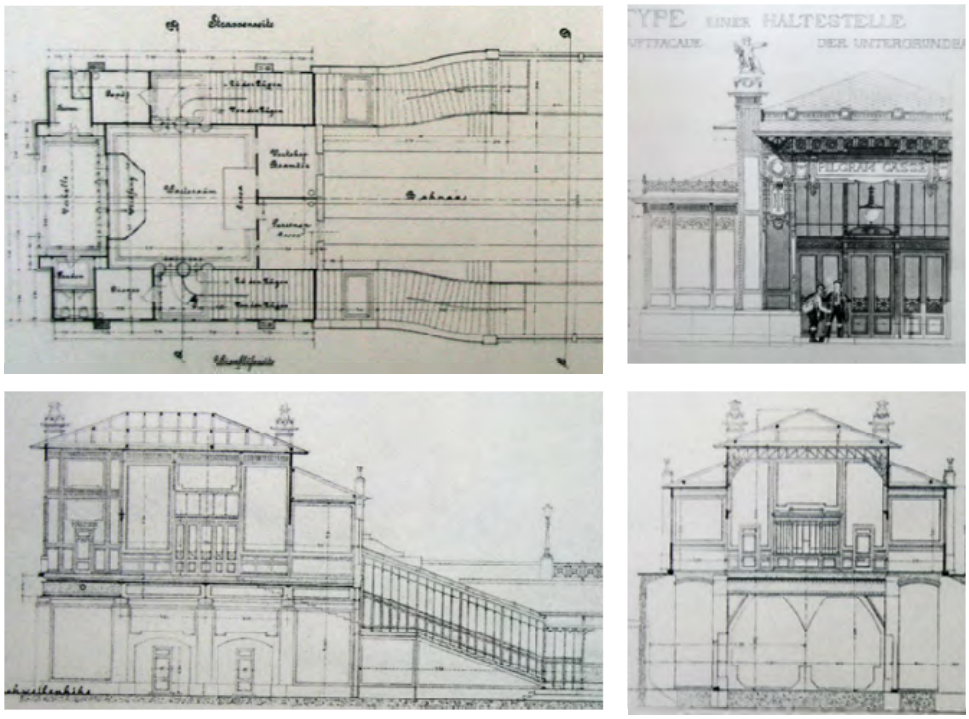


Fig. nº 207 a 210.- Planos originales de plantas, alzados y secciones. Fuente: Exposición AZW. (2008).

Fig. nº 212.- Vista de la fachada trasera de la estación desde los andenes.

Fig. nº 213.- Vista de la fachada principal del edificio. E. de Pilgramgasse. A. Propio (2008).

Estas estaciones han sufrido modernizaciones del espacio de los andenes las cuales huelga analizar dado que no son originales de Wagner. A mi juicio tampoco son afortunadas del mismo modo a lo realizado en el ala este de la Estación de Valencia. Existe en estas intervenciones una confusión entre los conceptos de lo simple –entendido como carente de todo - y lo funcional. Estas estaciones que analizo evidencian que lo funcional no tiene por qué ser simple ya que la reducción y simplificación de elementos parte de un estudio exhaustivo de los mismos a lo largo de la historia, con lo cual los elementos simplificados fruto de la observación y el estudio son todo lo contrario de "carentes de todo".

Como este edificio es casi idéntico al de las estaciones de Stadtpark y de Kettenbrückengasse no me repetiré en lo expuesto acerca de las analogías con la Estación de Valencia. De hecho, las fotografías que adjunto de estas tres estaciones,

pueden ser complementarias por lo que todas ellas colaboran a la imagen global de estos tres edificios.

Igualmente, el análisis comparativo efectuado entre los huecos de las estaciones reseñadas y la Estación de Valencia se repite aquí nuevamente, por lo que, me remito a lo detallado con anterioridad.

Fig. nº 214 y 215.- Detalle del pórtico de acceso. E. de Pilgramgasse. A. Propio (2008).

Fig. nº 216.- Detalle de guirnalda decorativa. E. de Valencia. A. Propio (2011).

Fig. nº 217.- Vista de la fachada lateral recayente al canal.

Fig. nº 218.- Detalle de los huecos existentes en las fachadas laterales. Estación de Pilgramgasse. Archivo propio (2008).

Destacar que, la planta del edificio recayente al canal –al nivel de acceso desde las vías, se concibe mediante paramentos de mampostería a modo de basamento (fig. 217). Indicar que, la barandilla del puente que aparece en la imagen, también es obra de Wagner y se materializa con su característico hierro pintado en verde configurando elementos geométricos.

La sutileza de los detalles, como el refuerzo metálico de esquina (fig. 224), o el remate decorado de la cubierta (fig. 225) junto con las filigranas que decoran el pórtico metálico (figs. 214 y 215) que protagoniza la fachada principal son características afines entre los dos arquitectos: Ribes al igual que Wagner cuida todos y cada uno de los detalles que componen el edificio de la Estación de Valencia (fig. 216).

Acerca del pórtico y la marquesina del acceso destacar que a pesar de la profusa decoración, sigue leyéndose claramente el funcionamiento estructural de estos elementos. Así, el entramado metálico sobre el que apoya la gran cubierta de la estación es coincidente con los montantes de la celosía; del mismo modo, en la zona de la unión con el soporte, se refuerza ésta mediante la adición de una especie de volutas metálicas. Respecto del soporte ocurre algo similar, las esquinas se refuerzan con montantes de mayor grosor, el fuste se ensancha a medida que se acerca a la base, los montantes intermedios –de menor sección – transmiten sus cargas mediante un elemento con forma de arco que se ubica junto a la base y, finalmente, termina apoyándose con una especie de patas que se ensanchan aumentando la superficie de apoyo (figs. 215 y 220).

En la Estación de Valencia, esta lectura clara de la transmisión de esfuerzos - y por ende esta sinceridad constructiva - ocurre fundamentalmente en la gran bóveda metálica que cubre los andenes pero también aparece en elementos tales como las farolas ubicadas en el recinto exterior de la estación o en el arranque de barandilla de la escalera del torreón izquierdo.

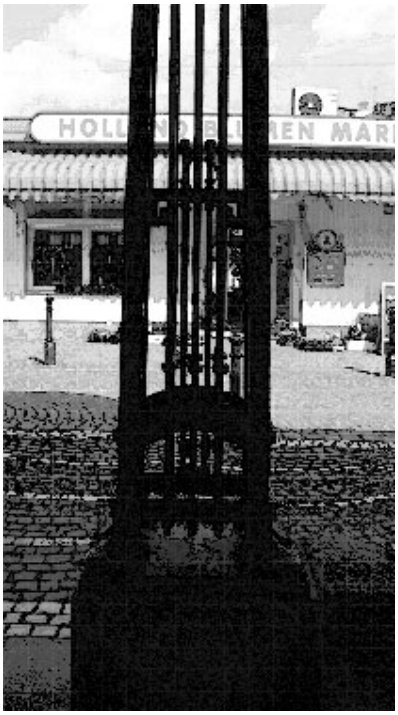


Fig. nº 219.- Detalle arranque barandilla. Torreón izqdo. E. de Valencia. A. Propio (2011).

Fig. nº 220.- Detalle soporte marquesina acceso. E. de Pilgramgasse. A. propio (2008).

Fig. nº 221 a 223.- Detalles del interior. Fig. 223: E. de Pilgramgasse. A. Propio (2008).

Fig. nº 224 y 225.- Refuerzo esquina y detalle cubierta. E. de Pilgramgasse. A. propio (2008).

Finalmente, del interior (figs. 221 a 223), sólo indicar que se repiten los materiales, la distribución, las características espaciales y la decoración existentes en otras estaciones analizadas. Sólo destacar la liviandad de la carpintería y de la cerrajería colocada a modo de barandilla. A medida que he ido analizando las estaciones, encuentro que Wagner va simplificando estos elementos y ello es patente si se compara este hueco con alguno de las primeras estaciones estudiadas. En esta cuestión, entiendo que Ribes no llegó tan lejos ya que la carpintería de los huecos de la estación –de madera – tiene su protagonismo que va en detrimento de la transparencia, la liviandad y por ende, la manifestación de las posibilidades de otro de los nuevos materiales, en este caso el vidrio que Wagner en cambio sí consigue. En la Estación de Valencia, Ribes únicamente experimenta con la carpintería del ventanal corrido que transcurre bajo el lateral derecho de la gran marquesina, en el espacio de los trenes. Otra vez vuelve a manifestarse el reparo a la introducción de este tipo de novedades en las denominadas partes "nobles" de la estación.

2.4.9. Estaciones de la línea U-4. Margaretengürtel

Fig. nº 226 y 227.- Vista de la fachada principal y detalle del pórtico metálico que preside el acceso. Estación de Margaretengürtel. Archivo propio (2008).

Siguiendo el recorrido por la línea 4 aparece la estación de Margaretengürtel (fig. 226) donde respecto de la tipología se mantiene el esquema expuesto para los edificios anteriores ya que continúa siendo una estación que transcurre paralela al canal.

Acerca del edificio, mantiene los mismos rasgos que los analizados pero dado que esta estación se encuentra en las afueras de la ciudad los detalles se simplifican, resultando una imagen de mayor sencillez. Así, obsérvese que el pórtico metálico del acceso (fig. 227) se ha resuelto con menor profusión de detalles decorativos y los soportes han quedado reducidos a la mínima expresión. También se ha aligerado considerablemente la marquesina de acceso, por lo que las cargas a transmitir son menores. En este hecho, encuentro una analogía y una diferencia con Ribes en el proyecto de la Estación de Valencia: ambos arquitectos, uno mediante el ejemplo de estos pórticos y el otro en la bóveda metálica que cubre el espacio de las vías (con la inestimable colaboración de E. Grasset) colocan los mínimos elementos y ajustan las secciones en función de las cargas a soportar lo cual denota un conocimiento profundo tanto del funcionamiento de las estructuras como del nuevo material. La diferencia estriba, a mi juicio, en que Wagner se ve en la necesidad de "embellecer" estos elementos superponiendo más o menos decoración – eso sí, sin distorsionar la lectura funcional y de transmisión de cargas – posiblemente, con el fin de demostrar que el nuevo material es capaz de resultar tan digno como los tradicionalmente empleados; mientras que Ribes, dado que se trata de la cubierta de un espacio de paso, de un lugar destinado a albergar una función relativamente nueva y sobre el que no pesa en su configuración tradición o academicismo arquitectónico alguno, presenta los elementos metálicos al desnudo, libres de ornamento, mostrando sus roblones, uniones y elementos singulares así como su esquema de funcionamiento (fig. 228).

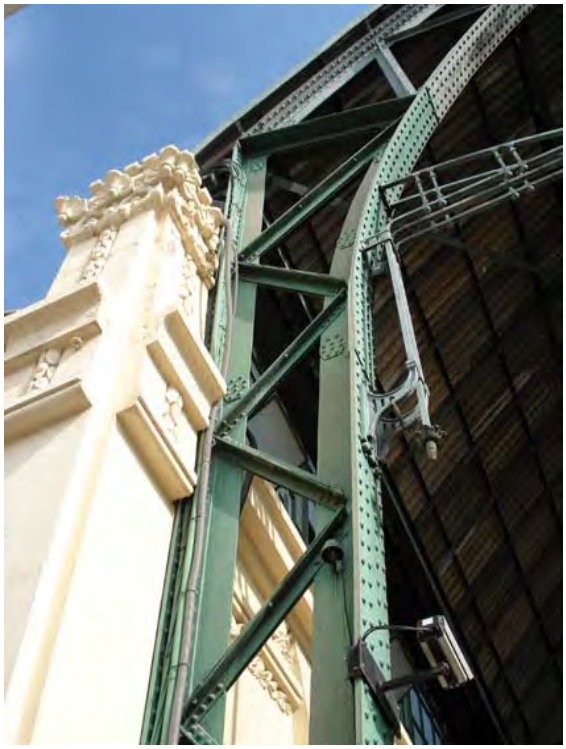


Fig. nº 228.- Detalle soporte cercha. Estación de Valencia. Archivo propio (2011).

Fig. nº 229 y 230.- Fachadas lat. dcha y posterior. E. de Margaretengürtel. A. Propio (2008).

En lo relativo a la composición de las fachadas laterales (figs. 229 y 230) mantiene la misma composición basada en la repetición del módulo compuesto por doble ventana de proporciones alargadas. El estudio comparativo con respecto a los huecos de la Estación de Valencia es el mismo al analizado para anteriores estaciones. Marcando el eje de simetría introduce una puerta lateral en una de estas fachadas. La decoración de estas fachadas se reduce a la introducción de almohadillado corrido que abarca todo el perímetro del edificio (figs. 230 y 231).

Fig. nº 231 y 232.- Detalle de la cubierta y vista de la fachada lateral izquierda. Estación de Margaretengürtel. Fuente: Archivo propio (2008).

En la cubierta (fig. 232) aparece la misma cornisa decorada que analizo en los anteriores edificios y en las dos esquinas confluentes con la fachada principal, Wagner vuelve a colocar elementos metálicos pero variando el diseño respecto del presentado para otras estaciones (fig. 233). Este cuidado por los más pequeños detalles es otro de los rasgos coincidentes que encuentro con Ribes quien, en la Estación de Valencia, diseña todos y cada uno de los elementos que componen los diferentes espacios incluido, por poner un ejemplo, el parachoques actualmente desaparecido.

Fig. nº 233.- Detalle del refuerzo de esquina. E. de Margaretengürtel. A. propio (2008).

Respecto del interior (figs. 234 a 236) se repite el esquema funcional, incluso los tamaños de los espacios, analizados en las anteriores estaciones. También los materiales son los mismos así como las luminarias, letreros, carpinterías, despiece de pavimentos, etc. por lo que no me repetiré sobre lo mismo. Sobre la decoración interior, indicar que se repiten los mismos motivos y el mismo diseño que aparece en la estación de Pilgramgasse o en la de Stadtpark.

Fig. nº 234.- Vista del acceso. E. de Margaretengürtel. A. propio (2008).

Fig. nº 235 y 236.- Vistas interiores. E. de Margaretengürtel. A. Propio (2008).

Cuando afirmo que ambos arquitectos eran extraordinarios conocedores de los materiales que empleaban me refiero a que Wagner cuando decide qué materiales van a emplearse para los suelos, techos, cubiertas, etc. empleados en todas las estaciones del metropolitano que proyecta lo hace acertadamente, con las limitaciones económicas que seguro tendría y con las premisas de partida impuestas descritas en la introducción a este capítulo, puesto que todas las estaciones estudiadas están en funcionamiento con relativo poco deterioro de los materiales lo que demuestra la sabia elección de los mismos. En la Estación de Valencia ocurre lo mismo, por ejemplo, en los materiales elegidos para el transitado vestíbulo, o para las escaleras, o para la cubierta, etc. (fig. 237).

Fig. nº 237.- Vista acceso torreón izqdo. E. de Valencia. A. Propio (2008).

Finalmente, de esta estación quisiera mostrar otra de las obras complementarias que Wagner proyectó para el metropolitano de Viena. Se trata de uno de los viaductos (figs. 238 a 241) que se observa desde el exterior de la estación descrita. Me parece interesante mostrar este elemento porque vuelve a mostrar el nuevo material – hierro – con rotundidad, esta vez libre de ornamento dejando la escasa decoración existente para los apoyos de piedra. (Nos encontramos a las afueras de la ciudad, donde ya no existe esa imagen palaciega que rodea otras estaciones. Por ello, entiendo que Wagner se siente liberado de tener que armonizar con el entorno decorando estos elementos).

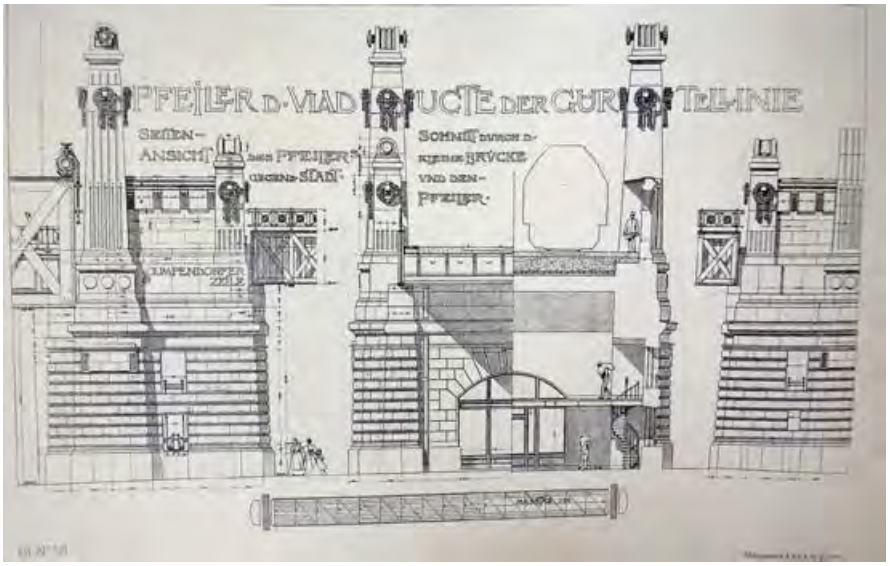


Fig. nº 238.- Plano de detalle viaducto. "Otto Wagner". W. Zednicek.

Fig. nº 239.- Vista de uno de los viaductos proyectados por Wagner. E. de Margaretengürtel. A. Propio (2008).

Fig. nº 240.- Vista de uno de los viaductos proyectados por Wagner. E. de Margaretengürtel. A. Propio (2008).

Fig. nº 241.- Vista de uno de los viaductos. "O. Wagner". W. Zednicek.

2.4.10. Estaciones de la línea U-4. Schönbrunn

Siguiendo el recorrido por la línea 4, las siguientes estaciones que aparecen son la de Längenfeldgasse y la de Meidling Hauptstrasse. La primera de ellas no estaba contemplada en el proyecto original de Wagner y la segunda, sí proyectada inicialmente por Wagner, ha sido sustituida por lo que su análisis queda fuera del ámbito de la presente tesis.

Así, llegamos a la estación de Schönbrunn (figs. 242 a 245) la cual comprende el edificio propio de la estación de metro y la parada Hofpavillon en Wien-Hietzing (figs. 249 y 250) construida exclusivamente para la Casa Imperial enfrente del palacio Schönbrunn hoy en día convertida en museo. Esta singular edificación fue proyectada por Wagner en 1898 para la fiesta de inauguración del metropolitano y utilizada por el emperador Francisco José sólo en aquella ocasión.

Respecto de la estación de metro propiamente dicha, indicar que repite la misma tipología de las anteriores estaciones estudiadas y similar sencillez decorativa a la expuesta para la estación de Margaretengürtel por lo que sirve lo analizado para dicha estación. Actualmente la misma se encuentra en proceso de rehabilitación por lo que no pude acceder al interior.

Fig. nº 242.- Vista de la fachada posterior y de andén. E. de Schönbrunn. A. Propio (2008¸.

Fig. nº 243.- Detalle marquesina. E. de Schönbrunn. A. propio (2008).

Fig. nº 244 y 245.- Vistas fachadas laterales y posterior. E. de Schönbrunn. A. propio (2008).

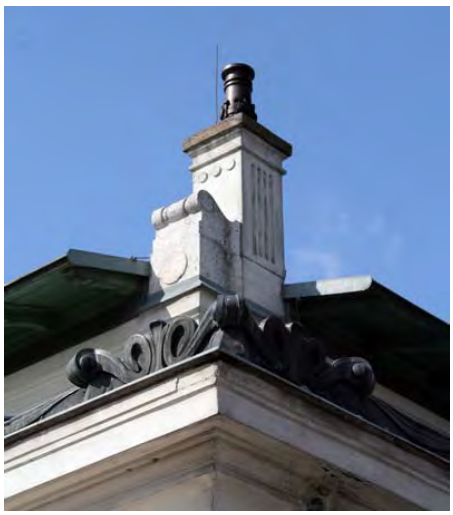


Fig. nº 246.- Detalle decorativo de esquina y pináculo. E. de Schönbrunn. A. Propio (2008).

Fig. nº 247.- Detalle pináculo remate f. lateral. E. de Valencia. A. Propio (2007).

Fig. nº 248.- Vista completa f. posterior y andenes. E. de Schönbrunn. A. Propio (2008).

Destacar únicamente el empleo de los pináculos que rematan las esquinas de la torreta que corona la edificación (fig. 246). Este recurso también lo emplea Ribes para la Estación de Valencia pero con mucha mayor profusión ornamental (fig. 247). La decoración que aparece en los pináculos de esta estación es similar –aunque mucho más simplificada y geométrica- a la proyectada por Ribes en los pináculos que aparecen en las fachadas laterales de la Estación de Valencia.

El Hofpavillon (figs. 249 y 250) constituye una excepción dentro del conjunto de las estaciones proyectadas por Wagner. Se trata de un edificio historicista que contrasta claramente con el resto de las estaciones que componen el conjunto, de traza más sencilla y funcional, y particularmente con estaciones como las de Karlsplatz –proyectadas casi coetáneamente- y que destacan por su construcción de tipo industrial.

Es característico de este edificio el remate con cúpula octogonal (figs. 251 y 252) y el cuerpo construido en hierro y profusamente decorado que Wagner coloca en el acceso para proteger, en caso de lluvia, a los insignes ocupantes (figs. 254 a 256).

Fig. nº 249 y 250.- Vistas del edificio. E. de Schönbrunn. Hofpavillon. A. propio (2008).

De todos modos, obsérvese que en contraste con el historicismo manifestado en la cúpula y la profusa decoración de la misma y del porche de acceso, en el cuerpo base del edificio Wagner rompe con la composición predominante en el resto de las estaciones estudiadas e introduce elementos claramente modernos como son los grandes huecos materializados por sencillas carpinterías metálicas y lisos paños de vidrio. Del mismo modo, el cerramiento de este cuerpo carece prácticamente de elementos decorativos estando éstos concentrados a determinados puntos que no distorsionan la sencilla imagen global. En definitiva, si nos abstraemos y somos capaces de eliminar del edificio la cúpula y el porche, nos encontramos con un edificio de sencilla composición y rasgos claramente modernos.

Fig. nº 251 y 252.- Detalle de la cúpula. E. de Schönbrunn. Hofpavillon. A. propio (2008).

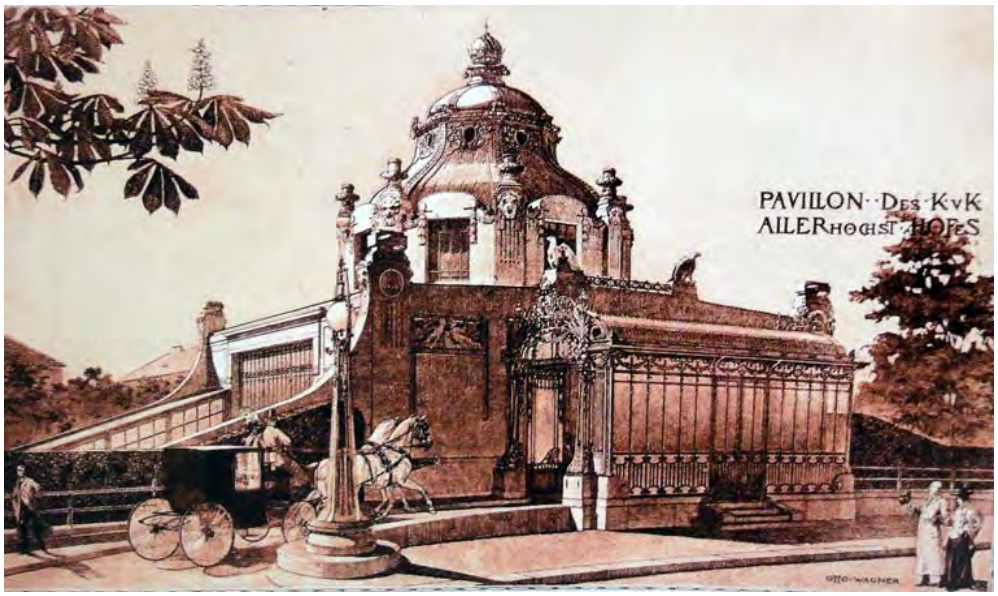


Fig. nº 253.- Dibujo Estación de Schönbrunn. Hofpavillon. "O. Wagner". W. Zednicek.

Otro tanto ocurre al analizar el porche de acceso (figs. 254 a 258). En primer lugar, el material elegido – hierro – para un elemento tan noble destinado a uso de la familia imperial ya demuestra la voluntad innovadora de Wagner. Como ya he detallado en el análisis de otras estaciones, se trata de un material nuevo vinculado en la época a la construcción industrial e impensable para nobles aplicaciones que, sin embargo, Wagner en este caso sabe dignificar mediante el uso de la decoración y consigue que agrade al mismísimo emperador. En segundo lugar, el empleo de cubierta tipo túnel de chapa ondulada vista es otro signo evidente de esta poética de modernidad que profesa el arquitecto. También, por otro lado, como analizo en anteriores ocasiones, la decoración se establece superpuesta sin distorsionar la lectura funcional del elemento pudiéndose distinguir, de igual modo a como ocurría con los pórticos metálicos que presiden el acceso de otras de las estaciones estudiadas, cómo se trasmiten las cargas y cuales son los elementos que desempeñan esta función.

Fig. nº 254 a 256.- Detalles del porche de acceso. Estación de Schönbrunn. Hofpavillon. Archivo propio (2008).

En este sentido, relativo a la unificación de elementos historicistas con elementos innovadores, encuentro otra analogía con la postura de Ribes en la Estación de Valencia si bien éste no fusiona ambos elementos en un mismo espacio sí que combina los mismos en el edificio principal de la estación: por ejemplo, vestíbulo de acceso versus espacio destinado a los trenes.

Fig. nº 257 y 258.- Vistas interiores del porche de acceso. Detalles de la cubierta y de la decoración. Estación de Schönbrunn. Hofpavillon. Archivo propio (2008).

Respecto de la decoración que aparece en el interior del pórtico de acceso (figs. 257 y 258) y en contraste con la existente en el exterior, destacar que es de corte claramente Secessionista compuesta a base de motivos geométricos. La exterior sin embargo es de carácter floral con inclusión de escudos y motivos típicos del imperio. Del mismo modo ocurre con el diseño de las carpinterías que vuelven a hacer gala de la decoración modernista en su variante geométrica. Diseños similares aparecen en la Estación de Valencia (figs. 259 a 261).

Fig. nº 259 y 260.- Detalle de las carpinterías exteriores e interiores respectivamente. Estación de Schönbrunn. Hofpavillon. Fuente: A.Propio (2008).

Fig. nº 261.- Detalle cerrajería exterior. E. de Valencia. A. Propio (2007).

Otro detalle que ejemplifica lo analizado acerca de la coexistencia de historicismo y modernidad son las farolas (fig. 262 y 263). Las que aparecen, tipo aplique, en el exterior del pabellón vuelven a estar profusamente decoradas con motivos vegetales sin embargo, las que existen en el interior del porche de acceso son simples y funcionales con pequeños motivos decorativos de corte Secessionista.

Fig. nº 262 y 263.- Detalle de las luminarias existentes en el interior del porche y en el exterior. Estación de Schönbrunn. Hofpavillon. Archivo propio (2008).

Para terminar, mostrar un ejemplo de barandilla –del característico hierro pintado de verde – con motivos claramente Secessionistas que recuerdan a algunos de los existentes en la Estación de Valencia (figs. 264 a 266).

Fig. nº 264.- Detalle de barandilla exterior. E. de Schönbrunn. Archivo propio (2008).

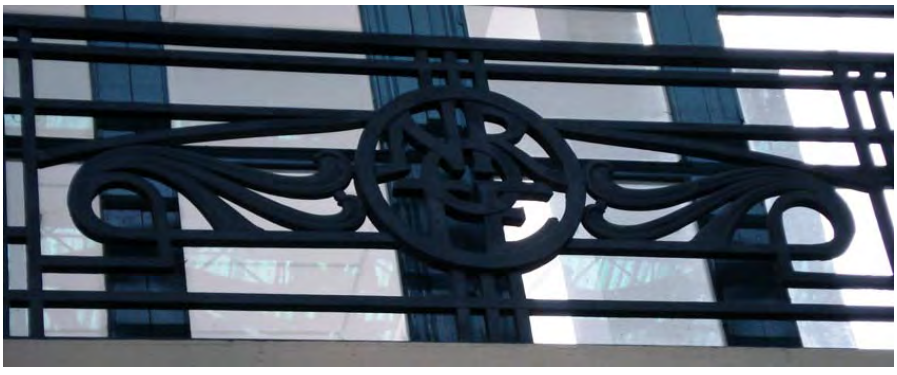


Fig. nº 265.- Detalle de barandilla exterior. E. de Valencia. Archivo propio (2007).

Fig. nº 266.- Detalle de verja exterior. E. de Valencia. Archivo propio (2011).

Así, de la línea cuatro que en el proyecto original y en la actualidad llega hasta Hutteldorf ya no visité más estaciones debido a las obras de rehabilitación pero está documentado que, al menos, la estación de Hutteldorf – Hacking (figs. 267 y 268) (*pp.38 libro: Otto Wagner. H. Kliczkowski. 2002*) es original de Wagner pero cuyo análisis omitiré por no haberla podido visitar. No obstante en esencia, repite rasgos y características de las estaciones ya estudiadas con especial similitud a la estación de Ottakring o más concretamente a algunas de la línea 6 que seguidamente analizo. De las restantes de la línea, es posible que, a pesar del proyecto de modernización y ampliación del metro realizado a partir de 1969 – que incluía entre otras cuestiones la sustitución de las estaciones – todavía existan algunas originales de Wagner.

Fig. nº 267.- Vista fachada principal. E. de Hutteldorf-Haking. "Otto Wagner".H. Kliczkowski.

Fig. nº 268.- Vista interior. E. de Hutteldorf-Haking. K-report.

2.4.11. Estaciones de la línea U-6. Nussdorferstrasse

Empezando el recorrido de la línea 6, la primera de las estaciones que es original de Wagner es la de Nussdorfer Strasse (fig. 269). A diferencia de la anterior línea estudiada, ésta transcurre sobreelevada en gran parte de su trayecto – hasta la estación de Burgasse Stadthalle donde vuelven a transcurrir las vías en canales enterrados - por lo que la tipología de estas estaciones difiere de las analizadas como a continuación analizo.

La estación de Nussdorfer Strasse se encuentra actualmente en proceso de rehabilitación, por lo que no me extenderé en su análisis (incluyo una imagen de archivo para mostrar su imagen (fig. 270). Indicar únicamente que, respecto de la tipología empleada en estas estaciones donde las vías transcurren sobreelevadas del nivel de la calle, los edificios se componen de hasta tres plantas recayentes a la vía pública y de una única planta en el nivel de las vías. Destacar que, el trazado de esta línea transcurre por el eje central de una gran avenida, por lo que los edificios se contemplan, exentos cual si fueran templos, desde ambos lados de esta gran avenida. Como el ancho de la misma es importante, dichos edificios se contemplan en toda su magnitud desde grandes distancias. Del mismo modo, se visualizan también toda la serie de viaductos y puentes que conforman los carriles sobreelevados.

Fig. nº 269.- Vista fachada principal (E. actual). E. de Nussdorfer Strasse. A. propio (2008).

Fig. nº 270.- Vista fachada principal. E. de Nussdorfer Strasse. Viena wordpress.com.

Fig. nº 271.- Detalle de hueco. E. de Nussdorfer Strasse. A. Propio (2008).

Respecto de la composición de las fachadas, no me extenderé en este caso debido a que no fue posible su estudio debido al proceso de rehabilitación. No obstante, repite características que describiré en el análisis de las siguientes estaciones de la línea.

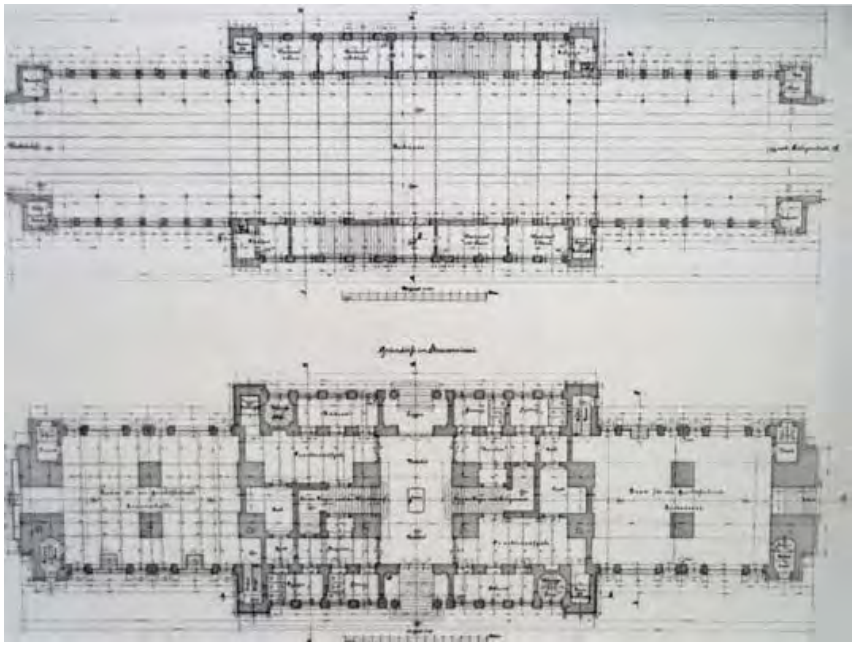
Acerca de los materiales, se repiten los analizados en las anteriores estaciones; es decir, revoco blanco en las fachadas, enlucidos y pintura blanca en los revestimientos interiores de paredes y techos, suelos a base de piezas cerámicas, hierro en carpinterías de ventanas y en barandillas pintado de verde, madera pintada de verde o al natural en carpinterías de puertas, sencillas marquesinas compuestas por estructura metálica y cubrición de madera y zinc en el espacio de acceso a los trenes, vierteaguas de zinc, etc. Respecto del empleo de materiales, la analogía que establezco con Ribes – a pesar de que la Comisión para la Construcción del Metropolitano de Viena dictó directrices acerca de los materiales a emplear – es la sabia utilización de los mismos pensando en criterios de funcionalidad, durabilidad y economía (estos últimos, en mucha menor medida en el caso de la Estación de Valencia por ser otros los objetivos) (figs. 272 y 273).

Fig. nº 272 y 273.- Vista del edificio desde los andenes. Estación de Nussdorfer Strasse. Fuente: Archivo propio (2008).

2.4.12. Estaciones de la línea U-6. Währingerstrasse Volksoper

La siguiente estación que aparece original de Wagner es la de Währinger Strasse Volksoper (figs. 274 a 277) que repite características tipológicas y de funcionamiento a las analizadas para la anterior estación.

Fig. nº 274 y 275.- Planos originales de alzado. Estación de Währinger Strasse Volksoper. Fuente: Exposición AZW. (2008).



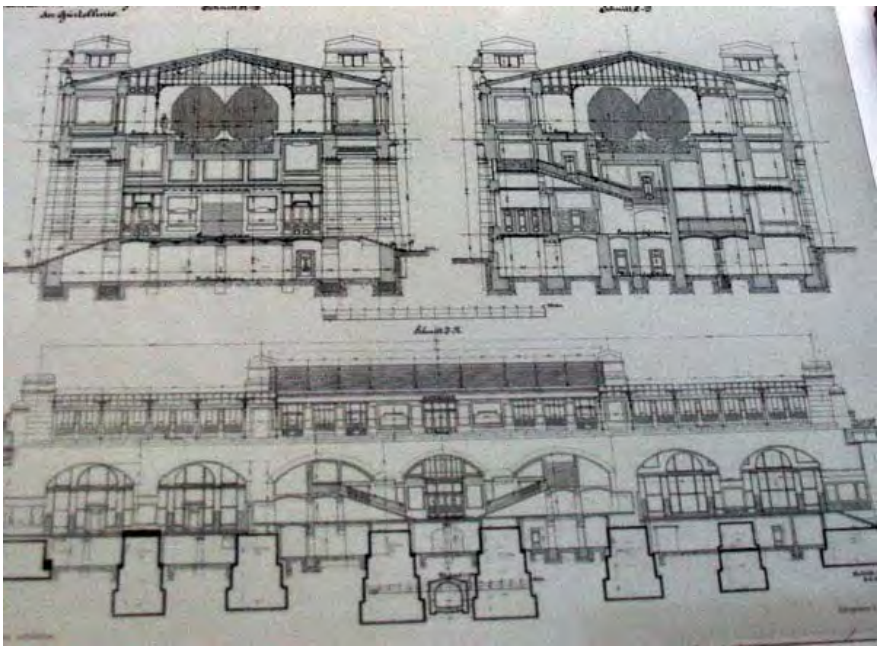


Fig. nº 276 y 277.- Planos originales de plantas y secciones. Estación de Währinger Strasse Volksoper. Fuente: Exposición AZW. (2008).

A mi juicio, este tipo de estaciones, de mayor magnitud a las estudiadas para otras líneas, presenta mayores similitudes con la Estación de Valencia. En primer lugar, de la composición de las fachadas recayentes a la avenida, reconozco rasgos comunes como la simetría, la enfatización del cuerpo central por donde se produce el acceso, el empleo de torreones para remate lateral del edificio, el destacar el punto de acceso mediante una abertura de mayores proporciones a las restantes que componen la fachada (en el caso de la Estación de Valencia, el acceso que se producía coincidente con el eje de simetría del edificio como ocurre en esta estación pero que en la actualidad ha sido modificado, se remarca mediante un arco rebajado de mayor tamaño y proporción a los restantes existentes en la fachada), el empleo de un módulo de marcada componente vertical que abarca la totalidad de los huecos de todas las plantas del edificio flanqueado por pilastras de orden gigante que culminan en pináculos y, en definitiva, las características típicas de composición clásica que respiran ambos edificios (figs. 278 a 281).

Fig. nº 278 y 279.- Vistas de alzados. Estación de Währinger Strasse Volksoper. Fuente: Archivo propio (2008).

Fig. nº 280.- Fachada principal. E. de Valencia. A. propio (2010).

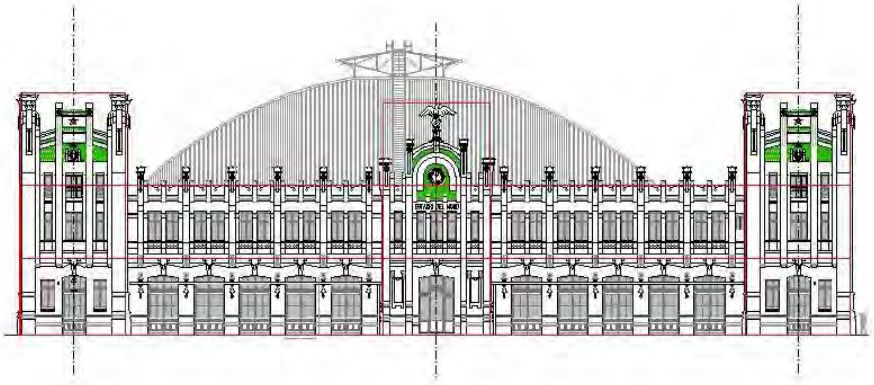


Fig. nº 281.- Esquema volúmenes y ejes. E. de Valencia. A. propio (2011).

Obsérvese en el esquema adjunto (fig. 281) como el eje de simetría principal del edificio no está alineado con el eje de simetría de la bóveda metálica. Ello refuerza la intención de ocultarla, de no ser entendida como parte de la fachada principal.

Fig. nº 282 a 284.- Vistas y detalles de las fachadas recayentes a la vía pública. Estación de Währinger Strasse Volksoper. Archivo propio (2008).

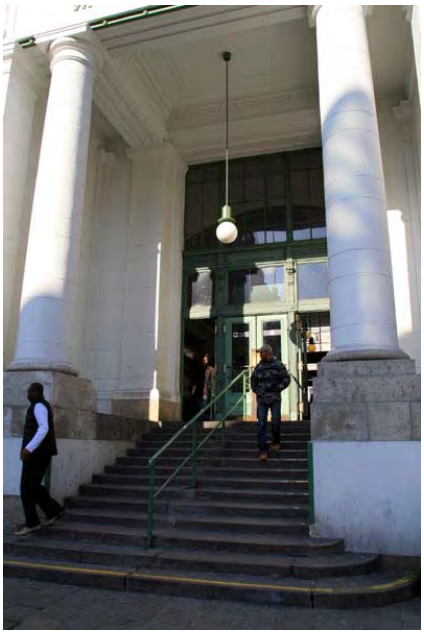


Fig. nº 285 y 286.- Vistas y detalles de las fachadas recayentes a la vía pública. Estación de Währinger Strasse Volksoper. Archivo propio (2008).

En segundo lugar, retomando el análisis de este edificio, respecto de detalles decorativos (figs. 282 a 286) concretos destacar el empleo masivo de molduras de corte recto que hacen ambos arquitectos para diferenciar el zócalo – materializado en piedra en ambos edificios y diferenciado del resto del paramento -, los diferentes niveles de la composición, las cornisas etc. en definitiva, se trata de un rasgo típico heredado de la composición clásica. La decoración superpuesta, aunque de motivos distintos, es otra característica común en ambas edificaciones ya analizada con detalle con motivo del estudio de otras de las estaciones del metropolitano, por lo que no me repetiré sobre lo mismo. Por último, otra analogía, hasta cierto punto, vuelve a ser la simplificación del hueco. En concreto Wagner en esta estación, de marcada composición clásica, introduce el detalle del dintel metálico visto en el extradós de

todos los huecos del edificio (fig. 285). Ello, en mi opinión, vuelve a ser un guiño a la modernidad y al empleo de los nuevos materiales que, a su vez, permite una lectura sincera de la transmisión de cargas y por ende del funcionamiento de los diferentes materiales. La reducción al mínimo espesor de las carpinterías dejando el protagonismo a los grandes paños de vidrio vuelve a ser otro rasgo moderno y, finalmente, el empleo de simples vierteaguas de zinc produce esa lectura clara de la totalidad del hueco (fig. 289).

Fig. nº 287 y 288.- Guirnaldas decorativas. E. de Währinger Strasse Volksoper – E. de Valencia. Archivo propio (2008-2011).

Ribes, sin embargo, no consigue en la Estación de Valencia el mismo grado de simplicidad y depuración del vano que Wagner sí logra (fig. 289). Ribes no evidencia el dintel pero sí lo indica mediante un módulo decorativo; no emplea carpintería metálica pero sí emplea carpintería sencilla de madera; no coloca vierteaguas de otro material al de fachada pero sí resalta su posición independizándolo del resto del paramento mediante la incursión en los antepechos de otro cuerpo decorativo. En definitiva, diferentes recursos de intencionalidad parecida pero con resultados diferentes. En la Estación de Valencia, los huecos que representan en mi opinión un mayor grado de modernidad son los ventanales corridos, compuestos a base de carpintería metálica y vidrio, que iluminan los andenes (fig. 290).

Fig. nº 289.- Estudio comparativo huecos. E. de Währinger Strasse Volksoper (en el centro) – E. de Valencia. Archivo propio (2011).

Obsérvese en el estudio realizado (fig. 289) que, respecto de las proporciones de hueco, esta estación varía, presentando una mayor variedad de huecos cuyas proporciones se distancian de las de los vanos de las fachadas de la Estación de Valencia.

Fig. nº 290.- Detalle ventanal corrido espacio andenes. E. de Valencia. Archivo propio (2011).

Acerca de las marquesinas que cubren los andenes (figs. 291 a 293), resaltar que hasta la afortunada intervención de E. Grasset en la Estación de Valencia, Ribes tenía proyectadas unas similares – aunque con mayor riqueza decorativa – a las que aparecen en estas estaciones.

Fig. nº 291 a 293.- Detalles andenes. E. de Währinger Str. Volksoper. A. Propio (2008).

Fig. nº 294 a 296.- Vista del interior y detalle del intradós de los huecos. Estación de Währinger Strasse Volksoper. Archivo propio (2008).

Fig. nº 297.- Detalle vano f. lateral. E. de Valencia. A. propio (2007).

El detalle del hueco de puerta y de la carpintería interior (fig. 295), mediante la decoración del dintel, también recuerda a los de la Estación de Valencia (fig. 297). La inclusión de los perfiles metálicos en las esquinas manifiesta nuevamente la atención del arquitecto a todos los detalles y el empleo de materiales adecuados a la función a desempeñar. Respecto del interior, se repiten los mismos materiales, similar decoración y mobiliario que los analizados en anteriores estaciones (figs. 294 y 296).

2.4.13. Estaciones de la línea U-6. Alser Strasse

Continuando el recorrido por la línea 6, la siguiente estación (estación de Michelbeuern Allgem. Krankenhaus) ha sido sustituida, por lo que es la siguiente a ésta la que vuelve a ser original de Wagner. Se trata de la estación de Alser Strasse (figs. 298 y 299).

Fig. nº 298 y 299.- Vistas de una de las fachadas principales del edificio. Estación de Alser Strasse. Archivo propio (2008).

Fig. nº 300 a 302.- Vista del cuerpo lateral de las fachadas principales y detalle de esquina. Estación de Alser Strasse. Archivo propio (2008).

En este edificio, se repite básicamente lo analizado para la anterior estación. La tipología edificatoria, las características compositivas, el tipo de decoración y los

materiales son los mismos ya tratados, por lo que no me repetiré sobre lo mismo. La diferencia principal estriba en la composición de los huecos de los cuerpos laterales del edificio (fig. 300). En el caso anterior, Wagner modifica el tipo de hueco recurriendo a grandes ventanales rematados por arcos de medio punto. En este caso, mantiene el mismo tipo de hueco y de módulo, por tanto, al empleado en el cuerpo central. De esta manera, la lectura de la fachada es más homogénea y unitaria, tal como ocurre en la fachada principal de la Estación de Valencia (fig. 303) donde Ribes sí mantiene el mismo tipo de hueco y en definitiva de módulo compositivo tanto para el cuerpo central como para los laterales. Destacar que ambos arquitectos varían sutilmente el módulo compositivo en la parte del acceso quizá también como otro recurso de énfasis del mismo.

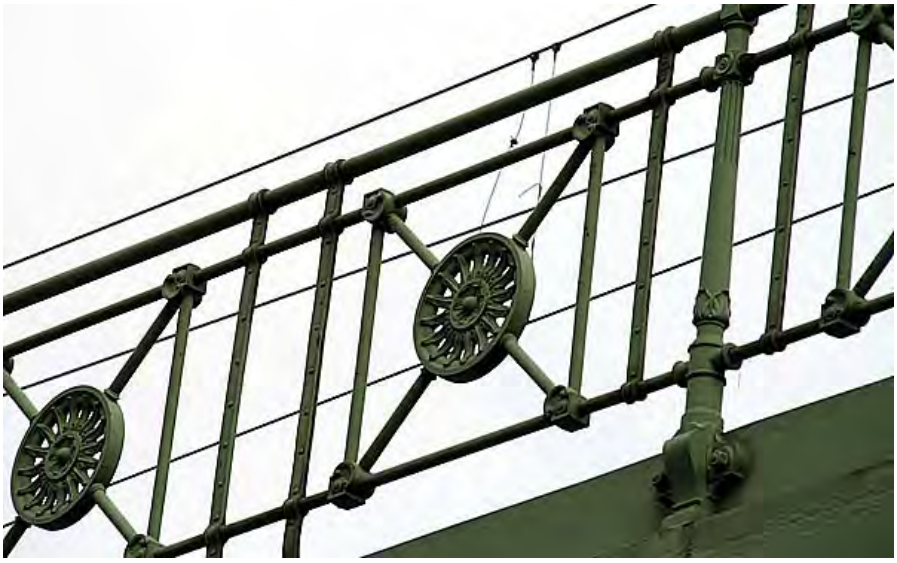
Fig. nº 303.- Fachada principal. E., de Valencia. A. propio (2011).

Fig. nº 304 y 305.- Detalle de farolas. E. de Alser Strasse – E. De Valencia. A. propio (2008).

Fig. nº 306.- Detalle decorativo f. lateral. E. de Valencia. A. Propio (2007).

Fig. nº 307 y 308.- Detalles fachada y vista del acceso. Fig. 308: E. de Alser Strasse. A. propio (2008).

Incidir en que en ambas estaciones, los detalles de traza secesionista quedan reducidos a los detalles de las farolas de pared (figs. 304 y 305) y a los despieces de cerrajería que constituyen las barandillas de los viaductos elevados (fig. 309), cuyo diseño recuerda a alguno de los dibujos realizados en cerámica en la Estación de Valencia (fig. 310).



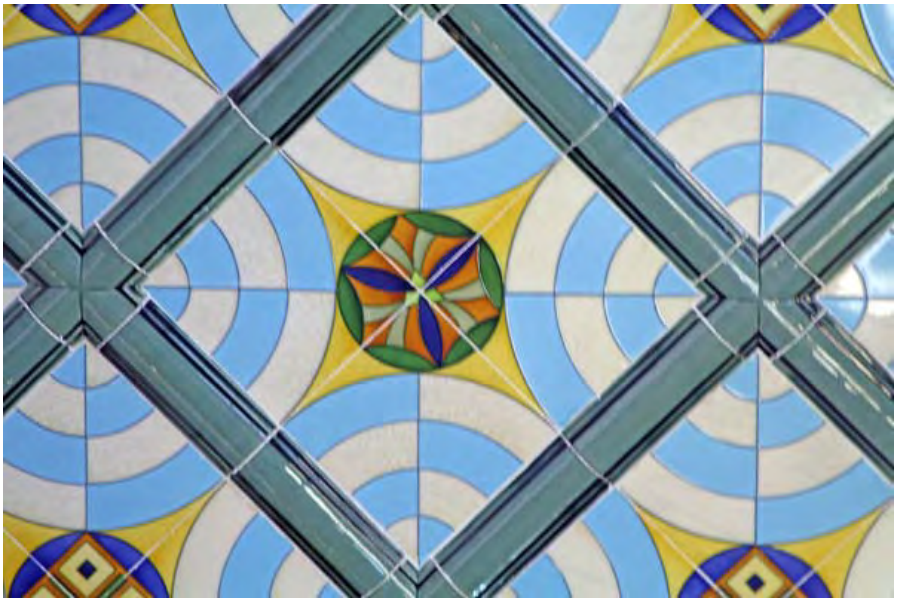


Fig. nº 309 y 310.- Barandilla y motivo decorativo techo antigua cafetería. E. de Alser Strasse. E. de Valencia. A. propio (2008-2011).

Fig. nº 311.- Vista interior. Estación de Alser Strasse. Archivo propio (2008).

Como novedad digna de análisis es la aparición en estas estaciones de bóvedas de cañón proyectadas para sostén de las vías que discurren en el nivel superior (fig. 311). La materialización de éstas Wagner la realiza a base de ladrillo macizo visto, introduciendo un nuevo material en las estaciones y demostrando una vez más no sólo el conocimiento profundo de los materiales sino también su interés en manifestar la sinceridad constructiva al mostrar el material tal cual es. Indicar también que, el espacio que crea Wagner en el interior mediante el cruce entre las dobles alturas del acceso y la bóveda a menor altura es de gran modernidad. Reseñar que, también en los viaductos exteriores utiliza el ladrillo macizo combinado con piedra (fig. 312).

Fig. nº 312.- Viaducto exterior. Estación de Alser Strasse. Archivo propio (2008).

Fig. nº 313 y 314.- Vistas interiores. Estación de Alser Strasse. Fuente: Archivo propio (2008).

La rotundidad y la desnudez con la que Wagner muestra el hierro en los puentes exteriores sobre los que transcurren las vías (figs. 316 a 318) – en aquellas zonas donde no tiene que armonizar con el entorno - recuerda la rotundidad manifiesta en la gran bóveda metálica que cubre los andenes de la Estación de Valencia (fig. 315). Ambos arquitectos exhiben sin tabúes los nuevos materiales en aquellas instalaciones o espacios desvinculados de la tradición arquitectónica.

Fig. nº 315.- Vista bóveda metálica. E. de Valencia (2010).

Fig. nº 316 a 318.- Detalles del puente exterior. Estación de Alser Strasse. Archivo propio (2008).

2.4.14. Estaciones de la línea U-6. Josefstädter Strasse

A continuación, aparece la estación de Josefstädter Strasse (figs. 319 a 322) que repite tipología a las anteriores estaciones analizadas de esta línea. La misma se encuentra sin rehabilitar y la composición de las fachadas recayentes a la gran avenida (figs. 321 y 322) es de características más sencillas aunque similares a las de las estaciones precedentes. En mi opinión, la lectura global de las mismas,

independientemente de la decoración superpuesta, es la más similar a la fachada principal de la Estación de Valencia (figs. 323 y 324).

Fig. nº 319 y 320.- Vistas de los andenes. Estación de Josefstädter Strasse. Archivo propio (2008).

Acerca de los materiales, la decoración y los espacios interiores, se repite lo analizado para la estación precedente.

Fig. nº 321 y 322.- Vistas de una de las fachadas principales. Estación de Josefstädter Strasse. Archivo propio (2008).

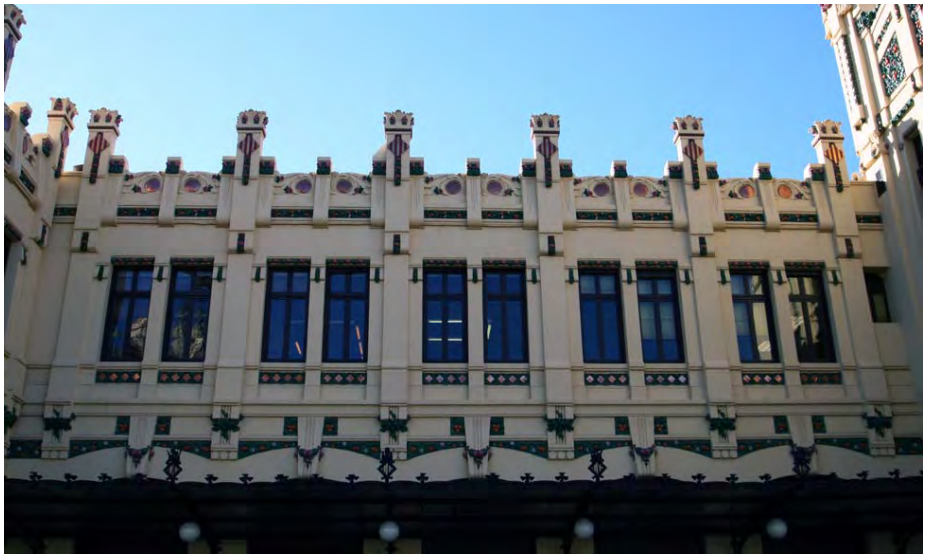


Fig. nº 323 y 324.- Vistas fachada principal. E. de Valencia. Archivo propio (2011).

En el tipo de hueco empleado (fig. 322), rectangular con marcada tendencia a la verticalidad, así como en el módulo compositivo que se repite en la fachada y que abarca los huecos de los diferentes niveles (mediante el recurso a las pilastras de orden gigante rematadas por pináculos) es donde me apoyo para afirmar el paralelismo existente con la fachada principal de la Estación de Valencia (fig. 324). Seguidamente lo demuestro en el estudio comparativo de huecos realizado (figs. 335 y 336). Obviamente, en lo referente a motivos decorativos, proporciones, recursos estilísticos y resultado final difieren. Es en el esqueleto compositivo donde encuentro la analogía descrita. Tampoco me extenderé de nuevo en detallar los recursos de composición clásica que ambos arquitectos utilizan (simetría, cuerpo base-desarrollo y remate) porque ya lo he hecho en el análisis de anteriores estaciones.

Fig. nº 325 y 326.- Vistas de una de las fachadas principales. Estación de Josefstädter Strasse. Archivo propio (2008).

Fig. nº 327.- Detalle de farola. Estación de Josefstädter Strasse. Archivo propio (2008).

Figs. 328 a 330.- Vistas fachadas, detalle acceso y detalle huecos planta baja. E. de Josefstädter Strasse. Archivo propio (2008).

Figs. 331 y 332.- Vistas fachadas.E. de Josefstädter Strasse. Archivo propio (2008).

Fig. 333 y 334.- Detalle cornisa f. ppal E. de Josefstädter Strasse y f. Lateral E. De Valencia. Archivo propio (2007-2008).

Acerca de los huecos, resaltar que Wagner enfatiza la verticalidad también mediante el recurso de la subdivisión de la carpintería materializada en finísimos perfiles de hierro. Sobre las barandillas existentes en los antepechos vuelve a recurrir a sencillos motivos geométricos menos historiados – y secesionistas – que los que emplea en otros elementos de la red del metro y que son los que más se asemejan a los que coloca Ribes en la Estación del Norte en Valencia. Del estudio comparativo realizado sobre los vanos (figs. 335 y 336) concluyo que, en esta ocasión, las proporciones similares se encuentran en los vanos tripartitos de planta baja de la estación vienesa con respecto a los huecos del cuerpo principal de la fachada principal en la estación de Ribes. Destacar que, a diferencia a como ocurre en la estación de Stadpark, la proporción de los vanos pareados es, en este caso, muy dispar a la de los vanos reseñados de la estación valenciana.

Fig. 335 y 336.- Estudio comparativo vanos E. de Josefstädter Strasse - E. De Valencia. Archivo propio (2007-2008).

Como destacaba, en este caso la proporción de los vanos de planta baja de la estación de Josefstädter strasse es de A:2,3A muy similar pues, a la de los huecos analizados de la Estación de Valencia (en el centro) que es de A:2,2A. (figs. 335 y 336).

Fig. nº 337 a 339.- Detalle del extradós e intradós de un hueco. Detalle de puerta interior. Estación de Josefstädter Strasse. Archivo propio (2008).

El tipo de letra empleado, de clara traza secesionista, sí que es muy similar al que emplea Ribes en los letreros de la estación valenciana (figs. 340 a 342).

Fig. nº 340 y 341.- Detalle de letreros. E. de Josefstädter Strasse. Archivo propio (2008).

Fig. nº 342.- Detalle de letrero f. lateral. E. de Valencia. Archivo propio (2011).

Para acabar, los interiores repiten materiales y espacios a la estación precedente. Destacar el acceso (figs. 343 y 344) coronado con un frontón curvo decorado y las taquillas realizadas íntegramente en madera pintada de verde mucho más sencillas a las proyectadas por Ribes (figs. 345 y 346).

Fig. nº 343 y 344.- Detalles del acceso. E. de Josefstädter Strasse. A. propio (2008).

Fig. nº 345 y 346.- Vistas de las taquillas. E. de Josefstädter Str.– E. de Valencia. A. propio (2008).

2.4.15. Estaciones de la línea U-6. Burgasse Stadthalle

La siguiente estación que aparece al seguir el recorrido es la de Thaliastrasse. Dicha estación ha sido sustituida por lo que su análisis queda lejos del campo de la presente tesis. Así, la siguiente es la de Burgasse Stadthalle que sí es de las originales (figs. 347, 348 y 352). Indicar que, a partir de esta estación y aprovechando los desniveles de la ciudad, esta línea transcurre enterrada en canales abiertos, del mismo modo a la mayoría de las analizadas para la línea 4 repitiendo idéntica tipología.

Fig. nº 347 y 348.- Vistas del espacio de los andenes ext. e int. Estación de Burgasse Stadthalle. Archivo propio (2008).

Acerca de la composición y los acabados esta estación es prácticamente idéntica a la de Margaretengürtel estudiada en la línea 4. Por ello, sirva para la presente todo lo analizado en ésta. Sucintamente, destacar que se trata de una estación sencilla, con menor profusión decorativa que otras, funcional y donde se emplean los mismos materiales ya analizados y que personalizan las instalaciones de metro proyectadas por Wagner.

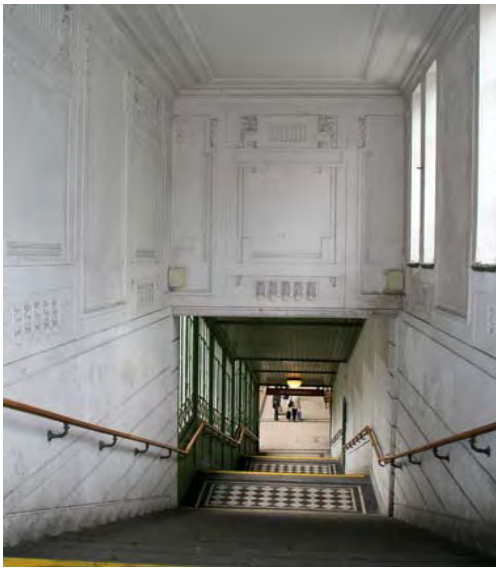


Fig. nº 349.- Vista interior. Estación de Burgasse Stadthalle. Archivo propio (2008).

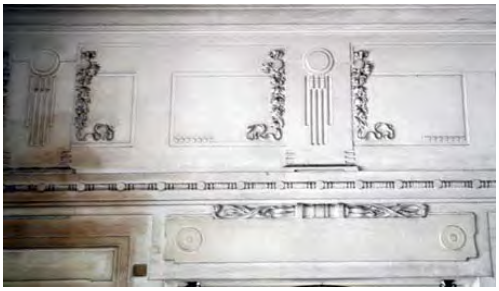


Fig. nº 350 y 351.- Detalles decorativos. E. de Burgasse Stadthalle – E.d e Valencia. A. propio (2007-2008).

Destacar de nuevo la repetición de temática ornamental entre la estación que analizo y la estación valenciana: molduras, motivos Secessionistas y vegetales (figs. 350 y 351).

Fig. nº 352 y 353.- Vista del vestíbulo y de la fachada principal de la estación. Estación de Burgasse Stadthalle. Archivo propio (2008).

Obsérvese el pórtico y la marquesina de acceso (figs. 352 y 354), idénticos a los de la estación de Margaretengürtel. La disminución de cargas acorde con la simplificación de los elementos sustentantes, en línea, como ya analizo en la mencionada estación, con la sinceridad estructural que aparece en la gran bóveda que cubre el espacio de los andenes en la Estación de Valencia.

Fig. nº 354 a 356.- Vistas y detalles de las fachadas y del pórtico de acceso. Estación de Burgasse Stadthalle. A. propio (2008).

Fig. nº 357.- Detalle de apoyo y viga pórtico. E. de Burgasse Stadthalle. A. propio (2008).

La simplificación del vano que Wagner consigue (fig. 358), resulta fascinante en la época. Ribes, aunque introduce cuestiones tales como la superposición de la decoración, la diferenciación de elementos como dinteles y vierteaguas y el empleo de carpinterías relativamente sencillas, no consigue la desnudez lograda por Wagner.

Fig. nº 358.- Detalle de hueco. E. de Burgasse Stadthalle. A. Propio (2008).

Fig. nº 359.- Estudio comparativo vano. E. de Burgasse Stadthalle – E. de Valencia. A. Propio (2011).

Respecto del estudio comparativo realizado sobre los huecos (fig. 359) destacar que las proporciones del vano pareado de esta estación son prácticamente el doble a las de los huecos del cuerpo central de la fachada principal en la Estación de Valencia.

Fig. nº 360.- Detalle cornisa y pináculo. E. de Burgasse Stadthalle A. Propio (2008).

Fig. nº 361.- Detalle de hueco y de carpintería. Estación de Burgasse Stadthalle. Archivo propio (2008).

Por último, mostrar otra analogía en el modo de hacer de ambos arquitectos que se refiere a la atención en el diseño de todos y cada uno de los elementos que componen el edificio. Obsérvese en las puertas de acceso a la estación (fig. 361), los forros metálicos que salvaguardan los cantos de madera en la zona de mayor uso, también la barandilla colocada en la parte baja del cristal que protege a éste de la posible rotura. Esta atención en el detalle, ha propiciado la durabilidad del elemento hasta nuestros días. Ribes, en la Estación de Valencia también diseña y piensa todos y cada uno de los detalles y ello ha permitido que, a día de hoy, se mantengan la mayoría de las carpinterías y mobiliario originales en algunos de los espacios más transitados.

2.4.16. Estaciones de la línea U-6. Gumpendorfer Strasse

La siguiente estación que aparece en el recorrido es la estación de Westbahnhof, una de las estaciones importantes de la ciudad donde, además de concurrir las líneas 3 y 6 del metro, parten unas líneas de tren rápido “schnellbahn” que se salen de la ciudad y donde existen algunas estaciones originales de Wagner como son las estaciones de Hernals y Gersthof, las cuales no pude visitarlas debido a los trabajos de rehabilitación pero cuyas imágenes muestro. En definitiva, como se aprecia en las fotografías, siguen esquemas y mantienen características de las estaciones ya estudiadas en el presente capítulo (figs. 362 y 363).

Fig. nº 362 y 363.- Vistas E. de Gersthof y E. de Hernals. "Otto Wagner". H. Kliczkowski.

Esta estación también formaba parte del proyecto de Wagner pero ha sido sustituida, por lo que no procede realizar análisis alguno de la misma con motivo de la presente tesis. Así, la siguiente y última estación de Wagner de esta línea corresponde a la estación de Gumpendorfer strasse donde el desnivel existente en la ciudad propicia que las vías vuelvan a transcurrir sobreelevadas, por lo que el edificio de la estación repite tipología de las ya analizadas para las estaciones de Alsser Str. o Josefstädter Str. (fig. 364).

Fig. nº 364.- Vista de los andenes. E. de Gumpendorfer Strasse. Archivo propio (2008).

Fig. nº 365.- Detalle de apoyo de dintel. E. de Gumpendorfer str. A. propio (2008).

Existe en esta estación una variante en el diseño de los dinteles de algunos huecos que consiste en el intercalado de una pieza de piedra natural vista que transmite la carga desde el perfil metálico hasta la mampostería (fig. 365). A mi juicio considero que se trata de un recurso estilístico innecesario desde el punto de vista funcional, porque tanto la pilastra como la pieza de piedra pueden no existir tal como ocurre en otros de los vanos diseñados por Wagner y ya estudiados. Me parece importante realizar esta observación porque este tipo de recursos considero que los emplea también Ribes en la Estación de Valencia, especialmente en las fachadas (p.e. decoración de dinteles, laterales y antepechos vanos cuerpo central o huecos f. laterales) (figs. 366 y 367).

Fig. nº 366.- Detalle vanos f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2011).

Fig. nº 367.- Detalle vanos f. lateral (C/ Alicante). E. de Valencia. A. propio (2011).

Respecto del interior (figs. 368 a 372), la presente estación mantiene los mismos rasgos que las anteriores estaciones estudiadas así como el empleo de los mismos materiales. La decoración, superpuesta, consiste en elementos geométricos y en molduras. Sólo recurre a la inserción de motivos florales en algunos elementos clave de las fachadas.

Ribes en la Estación de Valencia, aunque recurre muchas veces a la decoración floral sobretodo en la fachada principal, también da protagonismo a la decoración mediante molduras y elementos geométricos.

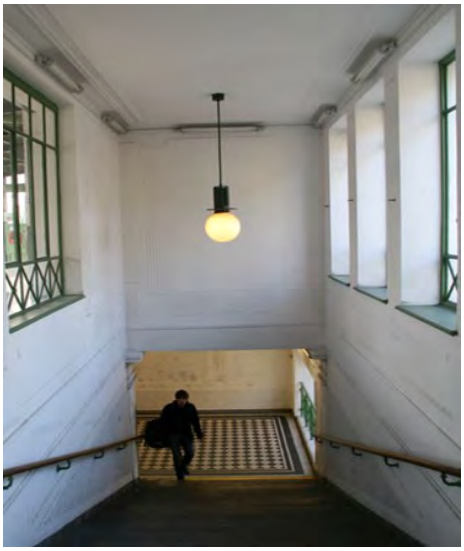


Fig. nº 368 a 370.- Vistas interiores. Estación de Gumpendorfer strasse. Fig. 370: Archivo propio (2008).

Una vez más destacan las cuidadas proporciones y el estudiado diseño de las carpinterías y detalles constructivos. Destacar que, en cuanto al diseño de detalles, tales como zócalos, refuerzos de esquina, encuentros entre materiales, etc. ambos arquitectos demuestran amplios conocimientos en el tema.

Fig. nº 371 y 372.- Vistas interiores. E. de Gumpendorfer strasse. A. propio (2008).

Introduce barandillas como protección de huecos (fig. 371) que repiten el mismo diseño, aunque depurado, que recorre las barandillas exteriores de gran parte de la red de metro: el aspa con el círculo intercalado en su centro. Elementos de acero siempre pintado de verde, como seña identificativa de esta obra de Wagner.

Fig. nº 373 a 375.- Vistas exteriores. E. de Gumpendorfer strasse. A. propio (2008).

Fig. nº 376.- Vista exterior. Estación de Gumpendorfer strasse. Archivo propio (2008).

Acerca de las fachadas (figs. 373 a 375), se trata de un edificio de composición "asimétrica equilibrada" tan típica en la obra de Wagner y que consiste en una sutil variación en alguno de los elementos a un lado del eje de simetría pero que, estrictamente hablando, supone la no simetría del elemento. En este caso ello se produce en los huecos extremos del cuerpo central: uno de ellos es el acceso y otro una gran ventana (figs. 374 y 375). A mi modo de ver ello tiene un objetivo fundamental que es la enfatización del acceso empleando un recurso diferente a otros vistos en anteriores estaciones y, en segunda lectura, supone una ruptura en la manera de interpretar el concepto de simetría clásico. En definitiva, un signo de modernidad más en la obra de este arquitecto. Este concepto, sobre el que me extiendo con más detalle más adelante, no existe en la Estación de Valencia donde Ribes, sobre todo en la fachada principal, recurre a la simetría estricta (fig. 377).

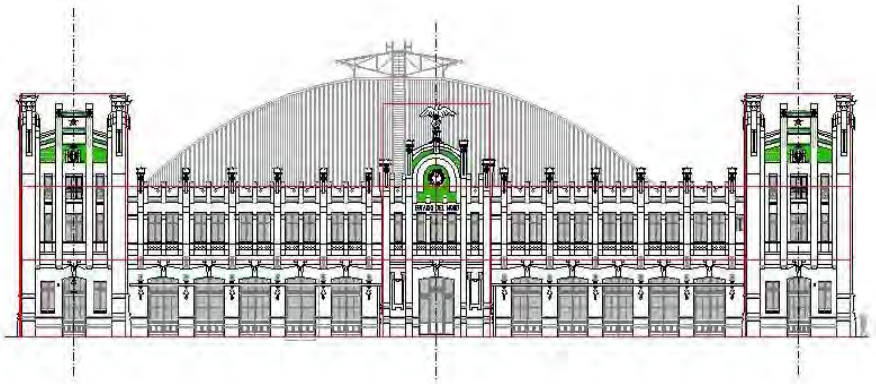


Fig. nº 377.- Alzado principal. Ejes. Estación de Valencia. Archivo propio (2011).

Sin embargo, respecto de la decoración, este edificio es menos simplista que anteriores ejemplos, ya que, aparte de lo analizado acerca de la variación en el diseño del dintel de algunos huecos, introduce volutas en el encuentro entre el cuerpo central y las torres laterales o presenta, de una manera mucho más recargada, determinados huecos como los que presiden las torres laterales (fig. 376). Sin embargo a la vez también presenta vanos donde el protagonista es el dintel metálico (fig. 378), sencillas carpinterías, simples vierteaguas metálicos, diseños al estilo Secession en elementos

accesorios como los apliques de las fachadas o los letreros; es decir, existe esa dualidad entre clásico y "moderno" dotando de carácter propio a estas obras que las hace únicas.

Fig. nº 378.- Detalle de vano y letrero. E. de Gumpendorfer strasse. A. propio (2008).

Fig. nº 379.- Estudio comparativo vanos. E. de Gumpendorfer str. – E. de Valencia. A. propio (2011).

Del estudio de proporciones de vanos realizado (fig. 379) destacar que las proporciones de los huecos del cuerpo central de la Estación de Valencia son de A:2.2A frente a los 2.4A que poseen los vanos principales de la estación en análisis. Reseñar que, las proporciones son idénticas si contamos el cordón ornamental a modo de dintel que remata el vano superiormente. Incidir también en la diferente materialización de este elemento: sinceridad constructiva y modernidad en el caso de Wagner (dintel metálico) frente a simbolismo en el caso de Ribes (cordón vegetal decorativo a modo de dintel) (figs. 380 y 381).

Fig. nº 380 y 381.- Detalle de dinteles. E. de Gumpendorfer str. – E. de Valencia. A. propio (2008- 2011).

Fig. nº 382 a 384.- Vistas de fachadas. E. de Gumpendorfer str. A. propio (2008).

Destacar de nuevo el empleo del almohadillado muy remarcado en planta baja para distinguir cuerpo base de cuerpo principal. Una vez más se puede observar los criterios de composición clásica que conforman el edificio salpicados con detalles de gran modernidad (barandillas, dinteles, carpinterías, p.e.) (figs. 382 a 384).

Fig. nº 385 a 387.- Vistas de fachadas. Detalle de farola. E. de Gumpendorfer str. Fig. 387: A. Propio (2008).

Por último, destacar que los testeros (figs. 388 y 389) Wagner los remata mediante un cerramiento de hierro y cristal volviendo a mostrar de nuevo su gusto por los materiales nuevos. Ribes en la Estación de Valencia, no se atreve a su manifestación en las fachadas principales – tal como lo hace Wagner aunque sea en los testeros – sino que deja el espacio destinado a los trenes como el lugar idóneo para mostrarlos sin tapujos.

Fig. nº 388 y 389.- Vistas de una de las torres y de uno de los testeros del edificio. Estación de Gumpendorfer strasse. Fuente: Archivo propio (2008).

2.4.17. Dibujos y detalles de otras estaciones de Wagner

Como exponía al comienzo del capítulo dedicado al análisis de la obra de Wagner para el metropolitano de Viena, algunas de las estaciones originales han desaparecido y otras no era posible visitarlas debido a las obras de rehabilitación. Aunque el análisis realizado es extensible a las estaciones reseñadas, me parece interesante aportar algunos dibujos, detalles e imágenes de estas estaciones para completar el presente capítulo. En la originaria línea de cercanías, destacar las estaciones de Unter Döbling (demolida), Gersthof y Hernals (no visitadas por obras).

Fig. nº 390.- Vista de la fachada principal. Estación de Unter-Döbling. "Otto Wagner" A. Sarnitz.

Acerca de la estación de Unter Döbling (desaparecida), destacar la variante realizada en el pórtico de acceso adaptado a la geometría del arco de medio punto (fig. 390). Por lo demás, respecto de la composición de las fachadas, tipo de vanos y ornamentación, repite características ya analizadas en anteriores estaciones.

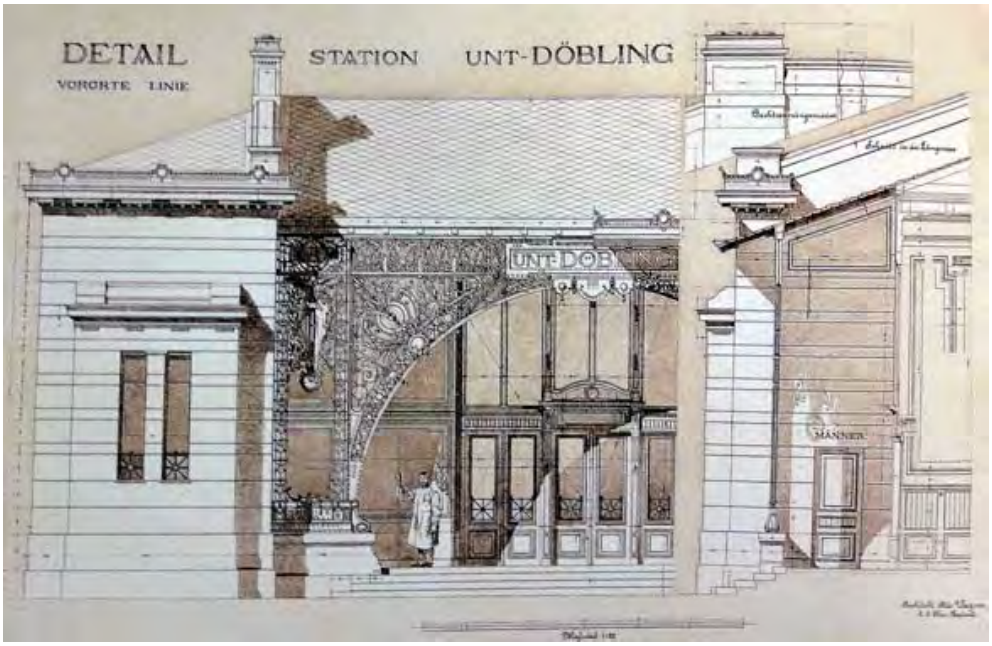


Fig. nº 391.- Dibujo fachada ppal. Y detalles. Estación de Unter-Döbling. "Otto Wagner" W. Zednicek.

Reseñar también el preciosismo del dibujo (fig. 391) donde se grafían los detalles del pórtico (más simplificado en la ejecución), detalles de vanos, cornisas, pináculos y letreros.

Este cuidado por el detalle también se aprecia en los planos de la Estación de Valencia (p.e. En el alzado principal. Fig. 392), mostrando una vez más la parecida poética de ambos arquitectos.

Fig. nº 392.- Dibujo fachada ppal. Estación de Valencia. Reg. Arq. SXX. C.V.

De la estación de Gersthof (fig. 393), brevemente reseñada anteriormente, destacar los pináculos decorados que rematan las columnas del acceso y la decoración a modo de piel de la fachada como únicas semejanzas con la Estación de Valencia (figs. 394 y 395).

Fig. nº 393.- Vista de la fachada principal. E. de Gersthof. "Otto Wagner" H. Kliczkowski.

Fig. nº 394 y 395.- Detalle pináculo decorado f. lateral y decoración superpuesta f. ppal. E. de Valencia. A. Propio (2007-2011).

Acerca de la estación de Hernals, únicamente mostrar algunos dibujos (figs. 396 y 397) e imágenes (fig. 398) indicando que repite características ya analizadas en otras estaciones.

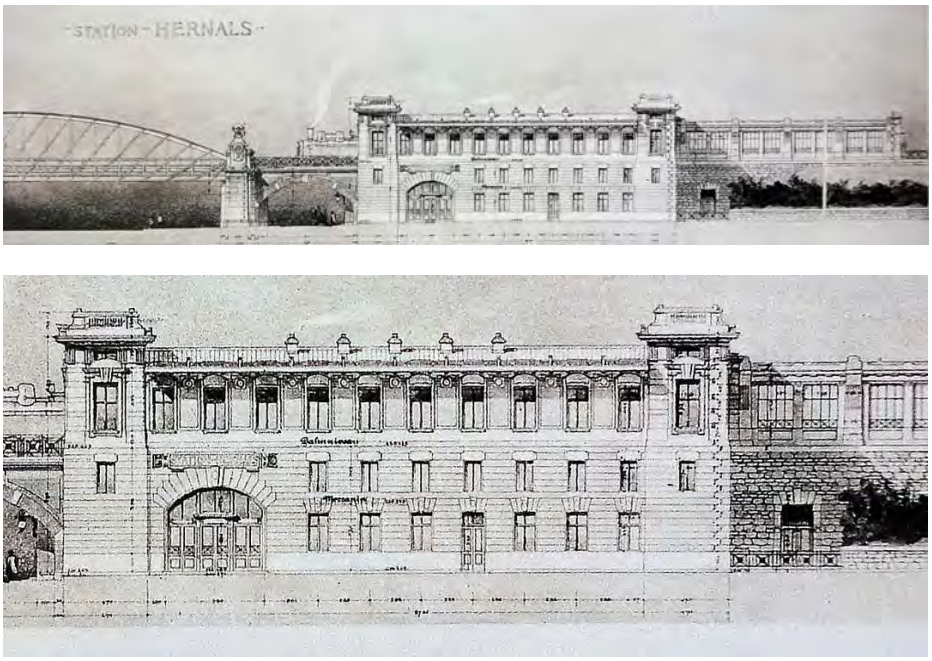


Fig. nº 396 y 397.- Dibujos estación Hernals. "Otto Wagner". W. Zednicek.

Fig. nº 398.- Fachada principal. E de Hernals. ""Otto Wagner". H. Kliczkowski.

De la línea del Donaukanal me resta analizar la estación de Hüteldorf (figs. 399 y 401) de la que destaco la similitud de la decoración vegetal suspendida de las pilastras con respecto a la que decora las claves de los dinteles de los vanos de planta baja de la Estación de Valencia (fig. 400) y la solución de dintel que Wagner propone para los huecos de los cuerpos laterales (fig. 401) con respecto a los de la estación valenciana (figs. 402 y 403).

Fig. nº 399.- Fachada principal. E de Hütteldorf-Hacking. ""Otto Wagner". H. Kliczkowski.

Fig. nº 400.- Detalle decoración claves. Vanos pl. baja f. ppal. E de Valencia. A. propio (2008).

Fig. nº 401.- Huecos f. principal. E de Hütteldorf-Hacking. ""Otto Wagner". H. Kliczkowski.

Fig. nº 402 y 403.- Vanos f. principal y f. lateral. E de Valencia. A. propio (2007-2008).

Del resto de líneas ya he analizado detalladamente las estaciones mencionando aquellas que han sido sustituidas y cuyo análisis queda fuera del ámbito de la presente tesis.

2.5. OTTO WAGNER. RASGOS IDEOLÓGICOS RELEVANTES. COMPARATIVA CON LA POÉTICA DE RIBES EN LA ESTACIÓN DE VALENCIA

Una de las cuestiones que destacaría de este arquitecto es su actitud frente a los importantes cambios que se produjeron en el siglo XIX debido tanto a los descubrimientos científicos, transformaciones sociales, etc., como a la revolución industrial y con ella la introducción de nuevos materiales, el progreso técnico y, por ende, la revolución artística y arquitectónica. Algunas proclamas del personaje en este sentido son las siguientes:

"No se debe hablar más de libre renacimiento, sino de un verdadero y propio nacimiento." O. Wagner.

"No sólo hay que utilizar los nuevos materiales y las nuevas técnicas, sino que hay que "exponerlos"". O. Wagner.

A mí personalmente, me encanta esta afirmación, ya que entiendo que permite entrever la actitud innovadora y valiente, frente al progreso, de Wagner. Con el peso de la herencia del barroco vienés y con la influencia de la enseñanza clásico-renacentista que recibió de profesores como Schinkel, Semper (autor de teorías a favor del "libre renacimiento de la integración de las artes y del respeto por el "*genius loci*" (tradición vernácula) con el mayor respeto posible a la situación local y a las conquistas modernas en la utilización de los materiales y de las técnicas")o Théopil Hansen, las cuales estudió y aplicó con rigor, debido a su afán innovador, supo trascender ésta y situarse en un perfecto equilibrio estético entre tradición y modernidad, sabiendo crear un lenguaje personal que va depurando en busca de la verdad. La herencia clásica, será pues revisada progresivamente, sin evidenciar en su obra huella alguna de medievalismo.

Acerca de la cuestión de equilibrio analizada, reseñar que la misma se traduce en exigir unas garantías, proporcionadas por la tradición, así como una honrada utilización de las nuevas técnicas y de los nuevos materiales. Encuentro que esta es una premisa ideológica que también puede atribuirse a Ribes en la Estación de Valencia.

Es pues una figura que busca la realidad estética lo cual le hace permanecer inmune tanto frente a la actitud conservadora de imitación exagerada como a la actitud provocadora de los modernos que buscan la invención como fin en si misma. Detecto en este aspecto, cierto paralelismo con la obra de Ribes quién también parece buscar la realidad o realismo en la estética.

Para Wagner, relativo a la famosa frase que abre este capítulo, necesidad significaba eficacia, economía y posibilidades de hacer negocios. Deseaba hacer retroceder al historicismo en beneficio de los valores de una civilización urbana firmemente racional.

Obviamente el contexto histórico y cultural que vivió Wagner es fundamental para comprender su obra. Viena ha sido considerada una ciudad "tolerante", allí se desarrolló el románico, el gótico, el renacimiento, el barroco – rococó, el neoclásico y, en el periodo de mayor expansión del Imperio, todos los estilos fueron admitidos. Respecto a los nuevos tiempos actuó de manera similar, acogiendo las nuevas corrientes con atrevimiento y, en la época de esplendor de Wagner, (a finales del siglo XIX), estamos en la denominada Viena "*fin de siècle*". En ella confluyeron muchos nombres emblemáticos como son Loos, el grupo Secession, Olbrich, Hoffmann, Freud, Kokoschka o Klimt entre otros, en cuyas discusiones y posturas respecto al cambio - aunque tardíamente y en principio sólo de manera teórica - participó Wagner activamente; quien, además, impartirá su curso antiacadémico en la escuela de arquitectura Schillerplatz. Esto supone un hito importante ya que es a partir de este momento, cuando la arquitectura moderna pasó a formar parte de la enseñanza oficial. Esta propuesta alternativa fue la que permitió a las nuevas generaciones de arquitectos, que de ella salieron, constituir los primeros talleres de arquitectura moderna; de hecho, el taller de Wagner fue el primer taller de arquitectura moderna anterior al de Behrens e inspirar el movimiento Secession; hechos que, dentro de la enseñanza oficial, no se conciben. También quiero destacar que de este intercambio de ideas entre profesor y alumnos, ejercerá una determinante influencia en algunas de sus obras más significativas. En concreto, destacar la influencia de Olbrich y Fabiani en el metropolitano de Viena.

Wagner compatibilizó la actividad profesional con la publicación de varios textos. El más conocido y editado hasta cuatro veces con algunas modificaciones, entre las que figura el significativo cambio de título que realiza en la cuarta edición, fue "La arquitectura moderna" (1ª edición 1895. 4ª edición 1914). En este libro repudia en mayúsculas el historicismo que dominó toda la educación arquitectónica a lo largo del siglo XIX.

Por las influencias detectadas en la Estación de Valencia y detalladas en el anterior apartado con el análisis del metropolitano de Viena, me atrevería a afirmar que Ribes, al igual que otros coetáneos, era conocedor de ésta y otras de las publicaciones de Wagner, por lo que considero importante extraer de ellas algunos aspectos significativos en los que, en mi opinión, enlazan con la poética de Ribes. En concreto, respecto de *"La arquitectura moderna"* destaco los siguientes:

Una sola idea inspira este libro:

"La totalidad de la base de la perspectiva arquitectónica que predomina en nuestros días debe ser desplazada por el reconocimiento de que el único punto de partida posible para nuestra creación artística es la vida moderna". O. Wagner.

En el mismo aparecen afirmaciones tales como,

"Los arquitectos debemos hacer justicia a los colosales logros técnicos y científicos, así como al carácter fundamentalmente práctico de la humanidad moderna". O. Wagner.

En este texto analiza también que cada nuevo estilo se ha originado gradualmente de otro anterior.

"La nueva construcción, los nuevos materiales, las nuevas tareas y perspectivas humanas exigen un cambio o una reconstitución de las formas existentes. (…) Los grandes cambios sociales siempre han dado a luz nuevos estilos". O. Wagner.

El cambio social a partir de la segunda mitad del siglo XIX había sido demasiado rápido para que la evolución del arte lo emparejase.

Los arquitectos rastrearon todos los estilos históricos pasados para llenar el vacío, llegando a reducir las obras arquitectónicas a productos de estudio arqueológico. Wagner condenó en su libro todo esto de forma contundente.

Para Wagner es importante que este nuevo estilo provenga de unir forma y construcción sin disfraces historicistas. Sin embargo Wagner no supo - o no se atrevió - a responder preguntas similares a: ¿Cómo se hace ese nuevo estilo?¿dónde se encuentra?. Deberá recurrirse a Loos que sí se atrevió a contestar este tipo de preguntas, pero ello considero que sería extender excesivamente el presente capítulo y salirme del contexto de la presente tesis.

Por otro lado, la búsqueda de un estilo moderno con un lenguaje adaptado a su época y a los cambios sobrevenidos, es lo que le llevó a unirse al grupo Secession.

"A cada época su arte, al arte su libertad".

Esta era la máxima que inspiraban en Wagner los ideales secesionistas. De hecho, es la frase que figura en la entrada del edificio Secession proyectado por Olbrich (1897-1898).

El lenguaje Secession se extendió por toda Europa, por lo que no es de extrañar que fuese conocido por los arquitectos españoles como Ribes. Encuentro que Ribes fue capaz de abstraer del movimiento sólo aquello que le interesó y hacerlo con éxito, con esa misma idea compartida con Wagner de emplear un lenguaje nuevo para los nuevos materiales. Discrepo, por tanto, del calificativo generalizado de modernista para referirse a la Estación de Valencia cuando, como ya he analizado en la comparativa con las estaciones del metropolitano, el modernismo se concentra únicamente en la decoración de determinados materiales.

También en este texto habla de la sinceridad constructiva y de la composición. Wagner considera que:

"Es un grave error adaptar o incluso llegar a sacrificar la estructura interior en beneficio de la imagen exterior. En este caso la mentira es inevitable y la forma resultante producirá el mismo efecto repulsivo". O. Wagner.

Es claro que existe una gran distancia entre estos postulados y la obra producida por Wagner pero sí detecto una evolución manifiesta en sus obras que se acerca a esta afirmación. Estudiando la estación de Ribes considero que comulgaba con esta idea y que supo aplicarla en la misma donde, a mi juicio, incluso en el pabellón destinado a los viajeros y también en el hall, se evita la mentira y la decoración sabe colocarse en el lugar correcto, a modo de piel, y sin entorpecer la lectura de la estructura y de la composición general de cada espacio.

También para Wagner eran muy importantes los materiales y la técnica. Tanto como para afirmar frases como:

"Los materiales elegidos para la ejecución de una obra y las técnicas adoptadas para su manipulación son los dos aspectos que más influyen en una composición. (…). Baste con decir que siempre es la composición quien ha de ajustarse al material y a la técnica, y nunca al revés". O. Wagner.

Entiendo que frases como estas son revolucionarias. Pienso también que Ribes la compartía porque es magistral la manera de emplear los diferentes materiales en la Estación de Valencia y porque, y donde claramente se puede observar es en la gran bóveda, la composición se adapta a los materiales y a la técnica. En este sentido Ribes fue claramente "moderno".

Sin embargo, Wagner le exigía a la composición de un edificio responder a otras muchas cuestiones como son la clara caracterización de la finalidad del edificio, la economía disponible para su realización, la situación, la orientación, la durabilidad del edificio, el entorno y la configuración de una imagen exterior que responda a la estructura interior.

Acerca de establecer otros paralelismos con Ribes, considero que éste no se atrevió, o no pudo, o no compartía (aspecto de difícil precisión) esta exigencia de exponer claramente mediante la composición, la finalidad del edificio, ya que, como ya he investigado al objeto de la elaboración de otros capítulos, existe una clara ruptura entre el espacio que mira a la ciudad y el espacio donde llegan y salen los trenes. Habiéndose terminado en 1892 las obras de la estación de Atocha según el proyecto definitivo del arquitecto Alberto de Palacios, que con toda seguridad conocía Ribes, ¿Por qué no evidenció la gran marquesina en la fachada principal de la Estación de Valencia?. Sin embargo, en la estación Norte de Barcelona, también proyectada por Ribes unos años después y semejante en muchos aspectos a la de Valencia, sí lo hizo (figs. 404 a 406).

Fig. nº 404 a 406.- Fachadas principales E. Atocha – E. Barcelona Nord y E. Norte de Valencia. Archivo propio (2007-2011).

Incluso a Wagner le preocupaban los diferentes puntos de vista desde donde podía ser contemplado un determinado edificio. En este sentido, creo que la Estación de Valencia está concebida para ser contemplada desde el frente, concepción barroca que, sin embargo la ciudad no acompañó en un principio.

Enfatiza también Wagner en este texto la importancia de la construcción en la forma artística.

"Toda forma arquitectónica ha surgido de la construcción y, a continuación, se ha convertido en forma artística (…). Por tanto, se puede deducir con toda seguridad que unas finalidades nuevas y unos métodos de construcción nuevos han de provocar por necesidad la aparición de nuevas formas". O. Wagner.

Expone también en este texto, la importancia de los materiales modernos: el hierro y el hormigón. Los eleva a la categoría de protagonistas de la obra arquitectónica. Habla de simplificación de tareas constructivas, habla de nuevas dimensiones espaciales, de pilares esbeltos y su contribución a la lectura unitaria del espacio, habla de las posibilidades de nuevos tipos de cubierta así como de incorporar la iluminación a la cubierta, habla de la disminución de las secciones resistentes necesarias, como algunas de las ventajas atribuibles al empleo del hierro y del hormigón. Esto, como ya he analizado en las estaciones del metro de Viena, lo llevó a cabo en esta obra.

También le preocupaban a Wagner, al igual que a Ribes, los espacios interiores: su aspecto, su decoración, su acústica, la iluminación, la higiene y ventilación de estos espacios, etc. Conceptos totalmente modernos a aplicar en la arquitectura. Escribía frases tales como:

"El aspecto y las actividades del habitante tienen que armonizar con el aspecto del espacio." O. Wagner.

"Que los espacios interiores tengan suficiente luz, una temperatura agradable y aire puro es una exigencia justificada de la humanidad."

O. Wagner.

Wagner, tanto en su actividad docente como en sus publicaciones, y ello también se refleja en sus obras, partía de sólidos fundamentos históricos y técnicos a los que, paralelamente, unió el aspecto práctico. La funcionalidad, llevando el pragmatismo de Semper hasta sus máximas consecuencias, será una cuestión fundamental llegando a proclamar máximas del tipo:

"Nada que no sea funcional nunca podrá ser hermoso." O. Wagner.

Tampoco olvida la perspectiva de conjunto, tanto en el propio edificio como en su relación con la ciudad, preocupándose siempre como ya he comentado, por el aspecto funcional.

Para finalizar, me parece importante destacar su capacidad de evolución, autocrítica y no encasillamiento a ningún movimiento. En concreto, respecto del movimiento Secession fue inspirador y partícipe del mismo sabiendo retirarse cuando a su juicio, éste adquirió aquellos esquematismos, aquella aristocrática distancia de lo real que siempre había rechazado así como un progresivo alejamiento de la funcionalidad que siempre había defendido.

Respecto a la percepción personal de contemplar y vivir sus obras – concretamente las estaciones de metro visitadas – la pátina del tiempo se posa en ellas dignificándolas, manifestando la atemporalidad de las mismas.

Fig. nº 407.- Fachada principal pabellón Secession. Exposición AZW (2008).

3. LA COMPONENTE ARQUITECTÓNICA DE LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL. ANÁLISIS COMPOSITIVO – ESTILÍSTICO DE LAS PRINCIPALES ESTACIONES DE LA COMPAÑÍA NORTE EN ESPAÑA. COMPARATIVA CON LA ESTACIÓN DE VALENCIA

3.1. INTRODUCCIÓN. OBJETIVOS DEL CAPÍTULO

En este capítulo pretendo analizar las tipologías existentes de estaciones de ferrocarril españolas de la compañía Norte, anteriores y coetáneas a la fecha de proyecto y finalización de la estación de Ribes en Valencia. (1906-1917). Trato de describir, tipológica y constructivamente, las principales estaciones de Norte, con el fin de determinar aquellos aspectos formales y(o) constructivos superados y(o) asimilados, por ser "marca de la compañía" por Ribes para el proyecto y la construcción de la estación de Valencia. Respecto de esta última, su análisis detallado lo incluyo en capítulo aparte por tratarse del núcleo de la presente tesis.

Aparte de una investigación exhaustiva de documentos (la tesis de Inmaculada Aguilar Civera supone un precedente de incuestionable ayuda), páginas webs, libros y artículos - donde la visita a los archivos de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) y al Archivo General de la Administración (AGA) de Alcalá de Henares ha resultado crucial- he intentado visitar e investigar el mayor número posible de las estaciones incluidas –al menos las más importantes de la compañía - ya que el contacto directo con el objeto considero que es la fuente de conocimiento primordial ya que, aparte de datos objetivos, proporciona sensaciones y conocimiento sensitivo de manera exclusiva.

Como paso previo al análisis descrito, voy a reflejar aquellos conceptos y palabras – a modo de "tormenta de ideas" que, a mi entender, están relacionados o son sugeridos al pensar en el tema de las estaciones de ferrocarril con el fin de conformar la atmósfera propicia para adentrarnos en esta cuestión. Así, se me ocurren manifestaciones tales como:

Innovación-tradición, futurismo, nuevos materiales, hierro, vidrio, controversia con el pasado, el papel de la arquitectura, monumento dedicado al trabajo y a la industria, arquitecto versus ingeniero, estilos, conocer gente, organización, movimiento, mezcla de clases, lugar de encuentros y despedidas, centro-periferia, barrera-borde, humo, ruido, suciedad, aventura, catalizador de sucesos, sueños…

Antes de comenzar con el objetivo descrito y tras ponernos en situación, considero de vital importancia definir qué es una estación de ferrocarril ya que puede erróneamente entenderse que se refiere únicamente al edificio de viajeros y al espacio de llegada y salida de trenes. Así, una estación podría definirse como un conjunto de edificios y de espacios destinados a diversas funciones relacionadas todas ellas con el ferrocarril: edificio de viajeros, cochera para carruajes y maquinaria, almacenes, muelles cubiertos, espacio de vías, recinto exterior de viajeros y vehículos, talleres, viviendas para empleados, etc. Destacar que si bien estas instalaciones han necesitado una gran cantidad de suelo los avances tecnológicos han reducido drásticamente estas necesidades minimizando las connotaciones negativas que implican las instalaciones ferroviarias. Eso sí, es evidente que de todo este conjunto, es el edificio de viajeros y en las estaciones de mayor envergadura también, el espacio destinado a la llegada y salida de trenes, el que más relevancia tiene.

Quiero resaltar que se trata de un espacio donde se intercambia y se relaciona el tráfico peatonal con el tráfico de trenes. Ello ya le supone un rasgo de peculiaridad. Se trata, como decía L. Hilberseimer en su libro "Groszstadt architektur", de 1927, con casi un siglo de diferencia desde la implantación de las primeras estaciones, de:

"(…) de la relación arquitectónica entre dos formas de transporte muy diferentes: la nave de la estación propiamente dicha, el espacio a donde llegan y de donde salen todos los trenes, es, en general, una sala de construcción metálica, cuya forma depende del sistema de armadura de la cubierta y que cumple una función racional que contrasta con los edificios contiguos: la sala de taquillas, las salas de espera, (…), cuyas dimensiones les permitían, por lo general, ser edificadas con técnicas constructivas del pasado. Discrepan así de las naves, a menudo gigantescas y construidas con las técnicas modernas. De esta discrepancia derivan errores particulares. Un falso anhelo de monumentalidad trató de transformar, imitando en piedra, el cuerpo principal del edificio, la nave, en un cuerpo de fábrica de sillería: la estación Anhalter de Berlín, la estación Central de Frankfurt a.m., la estación del Norte de París; o bien de superar el aspecto elemental de la nave para convertirla en una arquitectura teatral, neutralizando así su impacto las estaciones de Hamburgo y Amberes (…)."

Hilberseimer . Groszstadt architektur. P. 23

Otra característica fundamental a tener en cuenta en las estaciones ferroviarias es la dualidad existente entre el edificio de viajeros – vinculado a la arquitectura civil y pública, con imagen a la ciudad y con carácter representativo – y el edificio destinado a los trenes – vinculado a la ingeniería, libre de estilos y prejuicios y claramente relacionado con la arquitectura industrial y del hierro. Este contraste, resuelto de diferentes maneras con mayor o menor acierto, es otro de los rasgos peculiares que rodean a las estaciones. Por ejemplo, en las estaciones de Atocha (fig. 1) y P. Pío (fig. 2) esta dualidad está más compensada; sin embargo, en la estación de Delicias (Fig. 3) predomina el aspecto industrial. También es habitual en la mayoría de las estaciones de la compañía Norte, por la tipología de edificio único alargado empleada, que la integración entre ambos elementos se reduzca a una simple unión lateral. Esta característica, como más adelante detallaré, no aparece en la Estación de Valencia proyectada por Ribes adelantando por tanto, una primera diferencia con el modo de hacer hasta entonces de la compañía.

Fig. nº 1.- Primitiva Estación de San Francisco. Postal anónima. (FFE-2008).

Fig. nº 1 a 3.- Vistas E. de Atocha. P. Pío y Delicias. A. propio (2010-2011).

3.1.1. Las primeras estaciones. El papel fundamental de los ingenieros

Las primeras estaciones del país consistían en un espacio de sencilla y económica construcción sin misión simbólica alguna, llegando a ser, a medida que se desarrollaba el ferrocarril en España y con ello el poderío de las compañías, el símbolo del poder de ésta. Esto ocasionó una curiosa rivalidad entre compañías que en el fondo repite la pugna de las ciudades medievales en orden a la magnitud de sus catedrales. Así, cada vez que se construye en este periodo una nueva estación, se pretende alcanzar una mayor anchura en su nave única, sin apoyos intermedios, eliminando incluso las soluciones atirantadas, como en Delicias o Atocha o bien duplicando la gran carena como se pretendió hacer en la estación del Norte de Madrid (Estación Príncipe Pío). En definitiva, el atrevimiento de estas cubiertas de hierro se había convertido en una cuestión también de prestigio para la compañía (figs. 4, 5 y 6).

Fig. nº 4.- Cubierta E. de Atocha. A. propio (2010).

Fig. nº 5.- Cubierta E. de Delicias. A. propio (2010).

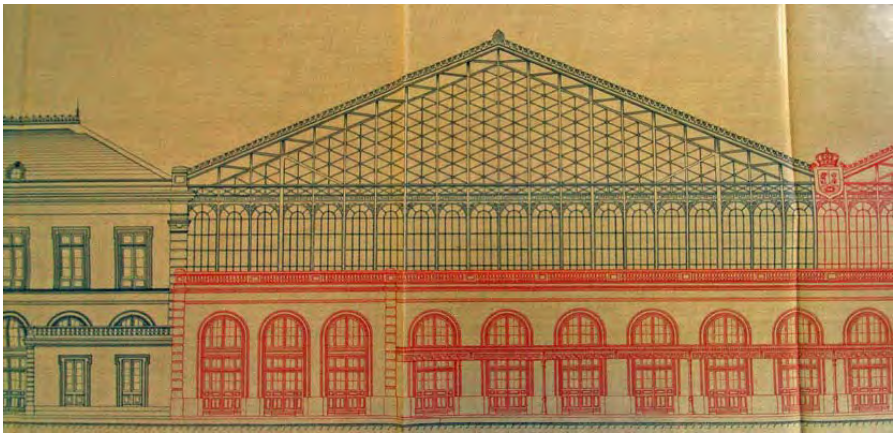


Fig. nº 6.- Sección con cubierta. E. de P. Pío. Fundación Ferrocarriles Españoles (FFE) (2011).

Quisiera resaltar, respecto de estas grandes e innovadoras cubiertas, que su diseño y construcción estaba vinculado a la ingeniería, estando los arquitectos mayoritariamente fuera de esta cuestión y por tanto, del aspecto constructivo más moderno y genuino que caracteriza las estaciones. Debo destacar que, legalmente, los arquitectos estaban excluidos de la construcción de los caminos de hierro considerándose una tipología propia de ingenieros. Únicamente las grandes compañías, como por ejemplo la Compañía Norte, contaban en sus gabinetes con arquitectos (Ouliac, Armagnac, Ribes, etc.).

Hasta comienzos del siglo XX, la presencia del arquitecto era inusual constituyendo casos aislados. Eran los ingenieros los que ejercían de arquitectos en la construcción y diseño de las estaciones. A partir de esta fecha, la figura del arquitecto va a tomar más relevancia.

Por otra parte, tampoco podemos obviar que nuestras primeras líneas, así como las estaciones y la maquinaria ferroviaria fueron importadas del extranjero. Predominantemente fueron los ingenieros ingleses y franceses los que construyeron las primeras infraestructuras ferroviarias de nuestro país y, por tanto, trajeron su experiencia, su modo de hacer y los estilos predominantes en sus respectivos países considerados como idóneos para la construcción de estaciones.

En cualquier caso, considero muy meritoria la aportación del ingeniero en la construcción de estaciones ya que sus obras contribuyeron a una redefinición de los conceptos y criterios básicos de la arquitectura; en definitiva, pusieron en crisis aquello que los arquitectos no se cuestionaban dándolo por sentado y único. Permitieron la aparición de nuevos conceptos como el de belleza funcional; revalorizaron y optimizaron las cualidades de los materiales y además demostraron que el empleo del lenguaje clásico no era de uso exclusivo de los arquitectos ni de los materiales tradicionales. De hecho, el ornamento en piezas de ingeniería era una realidad común en el siglo XIX. En este sentido, la trayectoria de Ribes en la compañía Norte muestra la apropiación, aceptación y revalorización de estos conceptos para la arquitectura como queda patente en la ampliación de la estación del Norte de Barcelona (fig. 7) donde no existió el rubor de ocultar la "férrea montera" (I. Aguilar). Un ejemplo más del progresismo arquitectónico de Ribes.

Sin embargo, también quedaba la posibilidad, y en esto Ribes concretamente en Valencia se distanció un poco, de hallar un término medio, donde la arquitectura e ingeniería quedaran integradas en una imagen coherente, como ocurrió en la estación de Atocha o en la Norte de Barcelona, ampliada por Ribes, mencionada en el anterior párrafo.

Fig. nº 7.- Fachada principal. E. de Barcelona-Nord. FFE (2011).

3.1.2. La problemática particular de las estaciones. Arquitectura y uso de los materiales

Las estaciones, además de este carácter representativo, tenían una problemática propia, distinta al resto de la arquitectura del hierro. Por ello se requería una determinada arquitectura, una específica utilización del hierro y de otros novedosos materiales etc. de manera que los criterios puramente económicos, debido a su carácter simbólico, dejaban de ser prioritarios pasando a ocupar segundos planos.

Esta cuestión simbólica despejó la duda entre considerarlas meras construcciones industriales o monumentos arquitectónicos. A día de hoy, después de un anodido periodo en la actualización de las antiguas estaciones, (considérese sino la actuación realizada en el ala derecha de la estación de Valencia para ubicar la galería comercial que existe actualmente) parece que vuelven a ocupar, en relación al nuevo proyecto para la estación intermodal de Valencia, el lugar que se merecen. Parece que vuelven a tener esa consideración, a mi juicio acertada, de edificios emblemáticos con una arquitectura al nivel que satisfaga con altos niveles de calidad las demandas que le son propias. De hecho, ya en la estación de Valencia se ha restaurado el espacio que

ocupaba la antigua cafetería y podemos volver a disfrutar los ciudadanos de los maravillosos paneles pictóricos existentes hasta ahora tapados ocupando el espacio insustanciales comercios o encontrándose estos espacios simplemente cerrados.

Confluye en el edificio de viajeros su carácter de edificio público debiendo responder, por tanto, con las mismas características y lenguaje que otros edificios públicos tales como ayuntamientos, mercados, juzgados, etc.; es decir, debiendo destacar en la imagen de la ciudad. Constituían, como escribe I. Aguilar, "las nuevas puertas de una ciudad sin murallas" y debían responder a ello. A este respecto, aparecieron diferentes posturas. En concreto, Ángel Ganivet en su libro "Granada la bella" pensaba que la estación debía reflejar el carácter arquitectónico de la ciudad, diciendo cosas tales como:

"El tren es un coche grande que anda deprisa; no tiene derecho a imponernos un nuevo tipo de arquitectura prosaica; debe someterse: si la ciudad es gótica, que la estación de ferrocarril sea gótica, y si es morisca, morisca."

A. Ganivet. Granada la bella. P.51

En el caso de la antigua y nueva estación de Valencia (figs. 8 y 9) se puede observar una gran distancia en este aspecto ya que, la primera (1851-J. Beatty) emplea un lenguaje clásico, "victoriano ingles", sin ninguna vinculación estilística con el entorno y sin ninguna referencia a la ciudad. Sin embargo, Ribes, con mucha distancia respecto a postulados de este tipo, sí que se preocupa por esta cuestión permitiendo la aparición de una decoración propia de la ciudad de Valencia como son las naranjas, los mosaicos pintados con temática tradicional local, el colorido, el remate mediante pináculos decorados etc. (figs. 10 y 11). Es decir, cualidades que permiten hacer entender a los ciudadanos que la estación, a pesar de tratarse de una tipología reciente, de escasa tradición; a pesar de referirse al ferrocarril también de reciente implantación, puede percibirse como propia, como imagen de las costumbres de la ciudad. En este sentido, como detallaré en el presente capítulo, Ribes marca la diferencia con respecto a otras estaciones término de la compañía, ya que especialmente la arquitectura de Norte se caracteriza por su afrancesamiento y uniformidad estilística independientemente del lugar de ubicación. Tenía una "imagen de marca" que Ribes superó.

Fig. nº 8.- Grabado de la antigua estación de Valencia. (Laestaciondetren.net.)

Fig. nº 9.- Fachada de la estación de Ribes. 1925. (La estaciondetren.net.)

Una de las cuestiones que, personalmente más me motivaba de realizar una tesis sobre una estación de ferrocarril es analizar, con el estudio de las estaciones desde las primeras hasta las últimas dentro del periodo propuesto, la manera de afrontar arquitectónica y constructivamente el reto que significa la introducción de una nueva tipología que, a su vez debe responder a una problemática completamente novedosa como es la implantación del ferrocarril. Considero que supuso un reto importante y que, mediante la evolución que se fue produciendo en la manera de tratar estos edificios y en la forma que, paulatinamente fueron siendo introducidas en el complejo urbano, supuso una lección importante respecto a la introducción de nuevos materiales, al avance en el empleo de tipos estructurales y, sobretodas las cosas, a la libertad en el empleo de los recursos estilísticos.

Fig. nº 10 y 11.- Remates de la fachada principal y lateral derecha. Estación de Valencia. Archivo propio (2007-2011).

Considero que este capítulo constituye una novedosa aportación debido a que, a diferencia de la compañía MZA, no existe una relación descriptiva publicada de las principales estaciones que constituyeron la compañía de los caminos de hierro del Norte. Destacar sin embargo, como antecedente de gran importancia ya mencionado al principio del capítulo, la tesis de I. Aguilar donde sí detalla las diferentes estaciones de la compañía y que me ha servido de gran ayuda para elaborar el presente capítulo.

También entiendo que para abordar el análisis pormenorizado de las estaciones es imprescindible hacer una breve relación de las cuestiones históricamente fundamentales que han rodeado la implantación de las estaciones ferroviarias.

Por ello, las siguientes partes del presente capítulo contienen la síntesis del estudio de la problemática de la estación céntrica versus estación periférica; el papel del hierro en

la arquitectura de las estaciones así como la descripción de los sistemas estructurales de cubierta más usuales y, por supuesto, el análisis de las tipologías empleadas en las estaciones con relación de los estudios y tratados más importantes sobre el tema y su aplicación a las primeras estaciones españolas y, para finalizar esta introducción, abordo el tema de los estilos en la ornamentación de las estaciones españolas. La Estación de Valencia (fig. 12) aglutina todas estas cuestiones reseñadas.

Fig. nº 12.- Vista antigua de la Estación de Valencia. Reg. De Arq. SXX. C.V.

3.2. LA IMPLANTACIÓN DE LAS ESTACIONES EN ESPAÑA. ESTACIÓN CÉNTRICA VERSUS ESTACIÓN PERIFÉRICA. ESTADO ACTUAL DE LA CUESTIÓN: LA ESTACIÓN INTERMODAL

3.2.1. Generalidades

Acerca del modo de implantación de la estación, se manejan dos posibles soluciones: estación céntrica, es decir, inmersa en la trama urbana preexistente, o estación periférica, es decir, en las afueras de la ciudad. Ambas ubicaciones plantean una serie de particularidades las cuales analizo seguidamente. Antes de esto, quisiera detallar algunas generalidades acerca de lo que la implantación de una estación supone para la ciudad, así como analizar aquellos problemas comunes a ambas soluciones que la ubicación de una estación en la ciudad plantea.

Es evidente que la implantación del ferrocarril producirá un desarrollo económico y comercial importante en la ciudad. La elección del lugar de ubicación de la estación es una cuestión fundamental que, como seguidamente estudio, no ha sido - al menos en nuestro país- considerada con la importancia que merece ya que, aparte de la importante superficie que requieren las instalaciones ferroviarias, de la barrera que las vías suponen en un segundo momento - es decir, una vez puesta en funcionamiento y desarrollado el servicio -, y del continuo mantenimiento que requiere para evitar la degradación, la estación planteará a la ciudad otra serie de problemas urbanísticos entre los que destacan: necesidad de más espacio, de más infraestructuras por ampliación de las instalaciones, crecimiento del número de líneas férreas y por tanto incremento del haz de vías que penetra en la ciudad y, por último, tratamiento del encuentro entre las vías y la ciudad.

De estos problemas, en mi opinión el más peliagudo lo constituye la insalvable barrera urbana y psicológica que la penetración del haz de vías provoca en la ciudad y en sus habitantes. No hace falta más que darse un paseo por la Gran Vía Marqués del Turia y ver que el mismo no se puede continuar por las grandes vías – en pleno S. XXI –

porque se tropieza con los muros que cierran las vías. Y esta es la cara más amable del problema que encontramos en nuestra ciudad, porque pretender hacerlo unos metros más hacia las afueras supone acercarse a los suburbios y miseria que rodea estos muros. Diversos seminarios sobre el ferrocarril tratan ampliamente este tema, así como las diferentes soluciones al mismo. Afortunadamente, la nueva estación proyectada por César Portela la cual analizaré en otro capítulo de la presente tesis, soluciona definitivamente este problema.

Debo añadir, tras análisis de las diferentes ponencias sobre cómo solucionar el problema de la barrera, que el soterramiento de las vías constituye una solución extrema e inviable económicamente, en muchos casos, y como indica J. Alberto Zaragoza Rameau en su ponencia del seminario "Integración del ferrocarril en el medio urbano" son posibles otro tipo de soluciones:

"La búsqueda imaginativa de la solución más conveniente; debe realizarse sobre la base de criterios como: la modernización de la estación destacando sus aspectos funcionales como intercambiador de transporte, la potenciación del entorno de la estación como polo de actividades terciarias, la regeneración de las instalaciones obsoletas y espacios ferroviarios, y su entorno, los calados amplios de la barrera ferroviaria, la construcción de viales paralelos al ferrocarril integrados en la red viaria urbana, la disminución, con la tecnología actual, de las molestias derivadas del ruido, la actuación paisajística sobre el borde ferroviario, y el aprovechamiento de los terrenos liberados de vía e instalaciones, para rematar la ciudad y crear nuevas fachadas al ferrocarril."

J. Alberto Zaragoza Rameau. Seminario "Integración del ferrocarril en el medio urbano" p. 42.

El caso de Valencia – con la estación provisional construida (fig. 13) y en funcionamiento - es un buen ejemplo de lo extremo de la solución del soterramiento de vías ya que la solución definitiva recurre a esta respuesta entre otras cosas para convertir la actual estación término en estación pasante.

Fig. nº 13.- Vista estación provisional de Valencia. A. propio (2010).

Este grave problema de la barrera urbana que suponen las vías afecta tanto a la estación céntrica como a la estación periférica ya que el desarrollo urbano que ésta generará en su entorno se verá condicionado por el insalvable obstáculo. Así, en ubicación periférica, la estación actuará como catalizador y propiciará el crecimiento de la ciudad hacia este punto. En definitiva, una ubicación nace con el problema y ambas condicionan el desarrollo urbano posterior. La solución extrema a este problema – realizada en numerosas ciudades (Valencia-Cabañal; Castellón, Córdoba, Sevilla-Santa Justa., Pasillo Verde de Madrid, p.e.) y mencionada anteriormente – viene de la mano del soterramiento de las vías lo cual fue posible a partir de 1880 con la electrificación de los ferrocarriles.

Destacar que, además de la ubicación de la estación y del planteamiento inicial de cómo ubicar las vías (p.e. ubicar las vías en rasantes inferiores al entorno disminuye en gran medida este efecto) es la degradación del servicio y, en consecuencia, de sus instalaciones. Una alta calidad en el servicio revaloriza la imagen social del tren eliminando la barrera psicológica y, conjuntamente a un adecuado mantenimiento, minimiza la condición de barrera física. En cualquier caso, trataré este tema ampliamente en el capítulo dedicado a la nueva estación de Valencia.

Retomando el asunto de la ubicación céntrica o periférica de la estación, el tipo de problemática que cada una de las opciones plantea no tuvo en nuestro país – en un primer momento – un debate o una reflexión seria que dejara claras las ventajas e inconvenientes de cada una de las soluciones posibles y que, sobretodo, tuviese en cuenta el urbanismo. Por ejemplo, los ensanches de las ciudades son posteriores a la implantación del ferrocarril y la falta de previsión y de planteamientos urbanísticos ha conllevado a que sean los ensanches los que se han tenido que adaptar al ferrocarril. El caso de nuestra ciudad –detallado en el correspondiente capítulo de la presente tesis – es una buena muestra de ello.

Cuestiones tales como la distancia a recorrer por los viajeros desde el centro de la ciudad a la estación, las posibilidades de ésta para dar un buen servicio tanto a viajeros como a mercancías y las facilidades de adquisición de los terrenos se plantean como fundamentales, siendo en estos primeros momentos inconcebible que para llegar a la estación se tuviese que emplear otro medio de transporte o que ésta se ubicase en zonas sin poblar.

Es decir, en definitiva, inicialmente la problemática de la ubicación se basa únicamente en factores intrínsecos al funcionamiento de las estaciones sin mediar ningún tipo de razonamiento basado en cuestiones urbanísticas.

Paso a continuación, a analizar ambas posibilidades de ubicación detallando las particularidades de cada una de ellas. Así, tenemos:

3.2.2. Estación céntrica

La ubicación en el centro de la ciudad supone la existencia previa de solares disponibles donde implantarla. En España, la desamortización de Mendizábal (1836-1837) posibilitó gran disponibilidad de solares. También las concesiones o expropiaciones públicas lograron análogo fin.

Durante el periodo de implantación de las primeras estaciones, numerosas ciudades españolas se encontraban amuralladas y habitualmente controladas por militares que ponían muchas trabas a su fractura, por lo que, la ubicación céntrica suponía el atravesar estas murallas. El caso de Valencia es un buen ejemplo ya analizado detalladamente en el correspondiente capítulo de la presente tesis.

Otra particularidad la constituye la gran necesidad de espacio que requiere una estación, por lo que su ubicación céntrica donde el espacio está más constreñido, más dividido y resulta más caro, supone importantes gestiones (ya que para disponer de espacio es habitual tener que negociar con diferentes propietarios) y mayor coste económico.

Por otro lado, la estación actúa como importante foco atrayente llegando incluso a desplazar el centro cívico de la ciudad. El caso de Valencia es un claro ejemplo de esto ya que cuando se construyó la antigua estación de San Francisco no se encontraba allí el centro cívico de la ciudad, pero la ubicación de la estación consiguió la construcción del nuevo ayuntamiento en las proximidades, la “reconversión” del antiguo barrio de pescadores y la generación de una gran plaza entre ambas construcciones trasladando definitivamente y hasta la fecha, el centro neurálgico de la ciudad. También la nueva estación del Norte propició la creación de la actual Avda. del Marqués de Sotelo. Es decir, la ubicación céntrica supone cambios morfológicos y funcionales importantes en la ciudad.

Asimismo la implantación céntrica conlleva la transformación del carácter de la ciudad que ahora sí pasa a contar con las características propias de la ciudad industrial. Esta ubicación además resulta más ventajosa para el viajero por su proximidad a las zonas comerciales, bancarias y representativas de la ciudad.

Respecto a la arquitectura de la estación y más concretamente del edificio de viajeros, el enclave céntrico conllevará connotaciones estéticas más directamente vinculadas con la monumentalidad. Esta ubicación conlleva una función representativa de la estación.

El inconveniente principal de esta ubicación es la imposibilidad de desarrollo ya que, desde origen, las estaciones así construidas no tienen espacio para ampliaciones, siendo necesarios traslados con lo que ello conlleva (búsqueda de solar, construcción de nueva estación, etc.). Valencia es un claro ejemplo de esto donde la antigua estación de San Francisco ya fue creada a sabiendas que resultaba insuficiente desde origen. Gracias a ello posiblemente exista la estación de Ribes.

Desde el punto de vista urbanístico, a mi juicio, existe otro inconveniente de importantes consecuencias para la ciudad no sólo en el periodo de implantación de la estación sino en el futuro desarrollo de la ciudad. Se trata de la actuación de la estación – en referencia a sus instalaciones anexas y de las vías- como barrera urbanística. La estación céntrica y más concretamente el espacio de las vías e instalaciones anejas amurallado, produce una brecha en la trama urbana que divide la ciudad además de limitar su crecimiento hacia determinados lugares. Debo añadir que, actualmente, este tema es tenido en cuenta en el proyecto de las nuevas estaciones pero, antiguamente, no se trataba la cuestión y es esta herencia la que debemos resolver a posteriori. Por ello en numerosas ocasiones, tras un periodo de empuje hacia las carreteras y autovías y con ello hacia el empleo del coche propio, en detrimento del ferrocarril, la degradación de estas barreras está muy avanzada teniendo que recurrir a la solución extrema del soterramiento de vías.

Quisiera destacar las palabras de V. Dómine que en su ponencia titulada “Soluciones integradas y eficiencia presupuestaria” del seminario titulado “Integración del ferrocarril en el medio urbano” (GV y MOPTMA. Peñíscola, junio de 1993) clarifica dos cuestiones en mi opinión fundamentales: la primera trata sobre la consideración de barrera distinguiendo entre barrera como impedimento cuando la ciudad sobrepasa al ferrocarril y entre barrera entendida como borde urbano que es el caso más deseable realmente. Es más, este autor indica que, el efecto borde o barrera al crecimiento urbano es positivo cuando se trata de preservar espacios naturales o de interés cultural ubicados al otro lado de las vías. La segunda cuestión reside en que realmente los efectos barrera más graves no se deben al trazado de las vías sino en muchos casos a la existencia de instalaciones obsoletas o abandonadas que las rodean y que ocupan importantes superficies de terreno correspondiendo al planeamiento urbanístico su reinsertación. El caso de Valencia es un magnifico ejemplo de esto.

Como indicaba anteriormente, en el capítulo dedicado a la nueva estación trataré este tema así como el estudio de posibles tratamientos a las edificaciones secundarias del tinglado de la estación.

Indicar, a modo de curiosidad, que L. Munford así como C. Sitte son dos importantes detractores de la ubicación céntrica de las estaciones.

Algunos ejemplos de estación céntrica en España son Valencia (fig. 14) y Barcelona.

Para finalizar, quisiera incluir las reflexiones de P. Sica respecto de la ubicación de las estaciones. Dice así:

“Los efectos sobre la forma urbana son, en este caso, decisivos, (…) y son precisamente las líneas ferroviarias las llamadas a imponer estructuras rígidas, en ciertos casos definitivas, como consecuencia de la inversión que requieren en capital fijo. Así la estructura de la ciudad evoluciona en el exterior hacia una proliferación articulada de polos a lo largo de ejes radiales: mientras que en el interior las terminales

devoran amplias extensiones de tejido urbano con sus crecientes exigencias de espacio, sobre todo en el caso de los medios de transporte de largo recorrido. Un momento crucial de la definición de las infraestructuras ferroviarias –y que constituye un salto estructural importante – tiene lugar en las ciudades mayores en el momento de la unificación y del enlace de algunas de las terminales; con grandes estaciones centrales, en el primer caso, y con penetraciones interiores, enlaces, chemins de fer de ceinture y ringbahn, en el segundo caso."

P. Sica. "Historia del Urbanismo. El siglo XIX. Tomo 1" pág. 47-48

Fig. nº 14.- Vista aérea Estación de Valencia. A. propio (2008).

3.2.3. Estación periférica

La estación ubicada en la periferia supone una interferencia mínima con la ciudad antigua. La ubicación de la estación en este punto actuará de catalizador del desarrollo urbanístico de la zona. La calle donde se ubique la estación irá desarrollando comercio, hostelería, lugares de trabajo, viviendas etc. que posteriormente irá envolviendo la estación creándose nuevos barrios y conectando con el núcleo de la ciudad. Hay que destacar el claro poder polarizador de esta ubicación, mayor incluso que en la ubicación céntrica la cual se encuentra supeditada a la morfología preexistente.

También indicar que este tipo de ubicación puede servir de punto de enlace con vías de comunicación tales como carreteras, canales o puertos facilitando, en definitiva, los transportes de personas y mercancías.

La adquisición de terrenos resulta más fácil y menos onerosa ya que es más frecuente encontrar grandes superficies de un único propietario (por lo que se simplifican las gestiones) y a mucho menor precio que en una ubicación céntrica. Además permite ampliaciones.

Respecto del punto de vista urbanístico, se intentaba crear una calle que enlazase la estación con el centro cívico de la ciudad, aunque, toda planificación urbanística quedaba en esto y en como mucho ubicar la estación como fondo de perspectiva de esta vía. No se preveía la importancia que iba a adquirir esta calle ya que no se

proyecta una sección acorde a un vial importante, ni en muchos casos se lograba un enlace eficiente con la trama preexistente. Resaltar que la estación adquiría ciertas connotaciones de monumentalidad al erigirse como fondo de perspectiva.

Actualmente, con el avance en materia de planeamiento urbanístico y conocida sobradamente la problemática de la implantación de estaciones, resulta una ubicación interesante porque a priori se plantean las vías como borde urbano en lugar de como barrera entendida como coacción al crecimiento.

Este tipo de emplazamiento será muy utilizado en las llamadas estaciones de paso.

Algunos ejemplos de ciudades con estación periférica son Valladolid (fig. 15), Medina del Campo, Ávila o Zaragoza. Me dejo para futuras investigaciones comparar el funcionamiento de la estación de Valencia en posición céntrica con la estación de Zaragoza (p.e.) en posición periférica. También el estudio de los diferentes desarrollos urbanos que la ubicación de la estación ha propiciado en las diferentes ciudades estudiadas, excede del ámbito de la presente tesis.

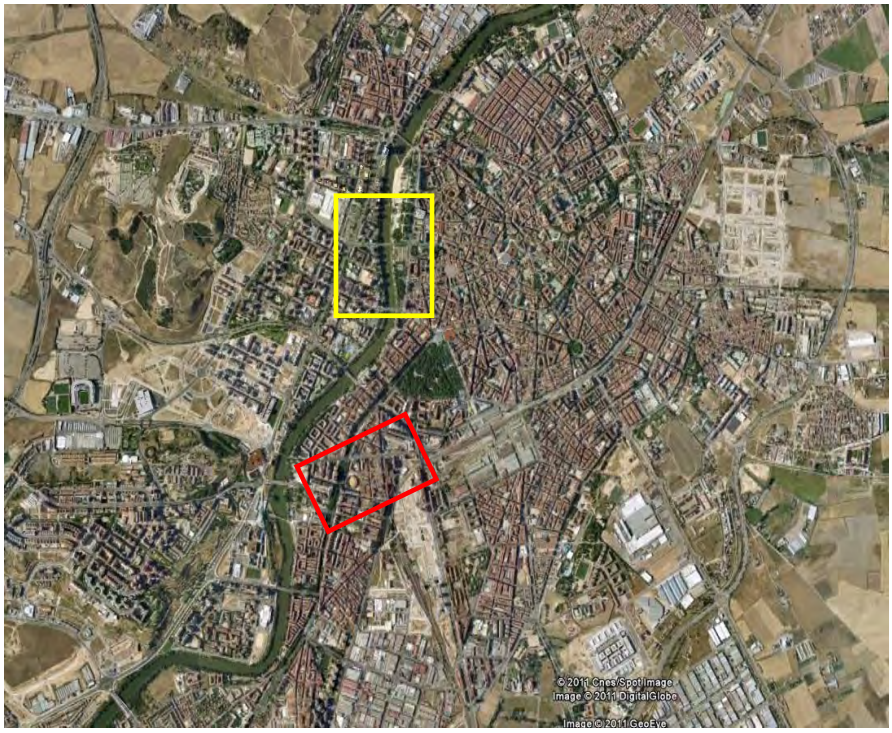


Fig. nº 15.- Vista aérea Valladolid. En rojo ubicación estación. En amarillo ubicación centro ciudad. Google Earth.

3.2.4. El estado actual de la cuestión. La estación intermodal. El caso de Valencia

Esta cuestión, aunque sobretodo centrada en la propuesta de edificio, lo trato en otro capítulo de la tesis. Únicamente esbozo aquí una pequeña reflexión acerca del emplazamiento elegido para la nueva estación intermodal. Es significativo que la misma siga emplazándose en el centro de la ciudad, casi aproximadamente donde, con motivo de la ampliación de instalaciones, pretendía ubicarse la primitiva estación del Norte lo que suscitó una importante polémica de la que da fe la prensa de la época.

José Luis Hernández Marco en su artículo titulado "Factores económicos e institucionales en la intermodalidad de los transportes entre Valencia y su Grao, incluido en el libro *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998.)* (MUÑOZ RUBIO, Miguel, SANZ FERNÁNDEZ, Jesús, y VIDAL OLIVARES, Javier (Eds.)) indica que la fuerte competencia de las compañías dificultó la coordinación intermodal en la

ciudad de Valencia. En mi opinión, esta situación prevalece quedando de manifiesto con la ubicación y el grado de intermodalidad de la nueva estación (únicamente conecta con metro y taxi pudiéndolo hacer también con puerto y aeropuerto). Destacar que, hoy en día, con la infraestructura creada en la ciudad y la posibilidad de los metros lanzadera, la discusión sobre estación central está sobrepasada. Actualmente, la cuestión reside en la creación de estaciones intermodales "de verdad" es decir, aquellas que engloban medios de transporte tales como el tren, el autobús, el avión, el barco. La solución propuesta en Valencia desdeña estas posibilidades reales que potencian de manera exponencial la oferta logística que la ciudad ofrece.

Carmen Sanchís Deusa y Juan Piqueras Haba en su texto titulado "Los ferrocarriles valencianos en el siglo XX. Evolución y funciones" (Capítulo 5. Libro: "150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana. 1852-2002") analizaban la tendencia en el uso del ferrocarril en las dos últimas décadas del siglo XX y llegaban a las siguientes conclusiones:

.- Fuerte incremento servicios cercanías en un radio de 70 km. (Castellón-Gandía). Esta es una cuestión que se mantiene en la actualidad: se han aumentado servicios, se han reducido tiempos y se han establecidos trenes semi-directos ("civis") en horas punta como medidas principales para abordar la creciente demanda.

.- También en un radio menor, para los ferrocarriles de vía estrecha se ha incrementado la demanda. En mi opinión, debe potenciarse este servicio ya que, actualmente, existe una merma importante de calidad y una escasa atención a la demanda que disuade del uso de este medio de transporte. (P.e.: la frecuencia entre trenes con destino a Bétera puede ser de hasta 40 minutos).

.- Existe más calidad y rapidez en las distancias medias (Madrid – Barcelona). Ello hace altamente competitivo al ferrocarril frente al avión en este rango.

.- Apuesta y potenciación del eje mediterráneo.

.- Existe buena comunicación con Alicante (misma duración del viaje que por autopista) quedando así bien conectadas las tres capitales de provincia de la Comunidad.

.- Estancamiento respecto de las líneas de Xàtiva, Alcoi y Teruel. El servicio con Cuenca ha mejorado gracias al AVE. Este es un tema a potenciar.

Respecto del metro, Cristina Navarro en su texto titulado: "El metro de Valencia" (Capítulo 7. Libro: "150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana. 1852-2002") mencionaba lo siguiente:

.- Ha habido un crecimiento espectacular de la línea 3 que superó en el año 2000 los 19 millones de viajeros incrementando un 12,5% las cifras respecto a año anterior.

.- Las tres estaciones con más afluencia son: Colón, Xàtiva y Facultats. Destacar que la estación de Xàtiva sigue quedando conectada con la nueva estación central tal como ocurre en la actualidad.

Es decir, nos encontramos en una posición privilegiada respecto a las comunicaciones lo que, bien tratado, puede hacer de la ciudad y de la comunidad un centro logístico de primer orden tanto a nivel comercial (mercancías: puerto-aeropuerto y corredor mediterráneo), como a nivel turístico (buena comunicación con las dos grandes capitales del país: Madrid-Barcelona), como a nivel calidad de vida cotidiana (distancias cortas entre otros núcleos importantes de la comunidad (Castellón, Gandía) así como con la importante zona periférica de la ciudad (líneas de metro)). Estas cuestiones deberían potenciarse con la construcción de la nueva estación intermodal.

Estos autores también resaltan en este mismo artículo la siguiente cuestión:

"La proyección social del AVE y las grandes infraestructuras es realmente nimia en comparación con el servicio de cercanías cuyo auge ha sido extraordinario en el radio de 40-70 km. Estamos en los comienzos de una nueva etapa, la misma en la que ya

hace tiempo que entraron otras regiones europeas en donde el transporte colectivo goza de mayor uso y atención que el privado, con lo que se consiguen menos atascos de tráfico, menos polución y ciudades más despejadas con zonas peatonales en sus centros históricos. Algo a lo que una buena política de transportes en general y ferroviaria en particular debería contribuir en Valencia."

Carmen Sanchís Deusa y Juan Piqueras Haba.

"Los ferrocarriles valencianos en el siglo XX. Evolución y funciones" P. 119.

Cap. 5. Libro: "150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana. 1852-2002".

A mi juicio, a nivel general, debe potenciarse los servicios de cercanías y de metro aunque tenga menor repercusión política y, a nivel local, creo que desaprovechamos las características de esta ciudad y de este territorio (distancias, clima, relieve, etc.) creando grandes vías y potenciando el uso del vehículo privado.

Por último, en otro orden de cosas, otra de las cuestiones que suscitan mi interés es la falta de integración entre los edificios del tinglado ferroviario (almacén de tracción, talleres, etc.)(fig. 16) y la nueva propuesta de estación. Al menos uno de los almacenes gemelos ya ha sido rehabilitado aunque todavía no tiene uso pero se trata de intervenciones aisladas que no potencian el conjunto.

Respecto del proyecto del tan deseado parque central, el ganador del concurso fue el anteproyecto titulado "Aigua plena de seny" del equipo dirigido por la paisajista Kathryn Gustafson.

Algunas de las premisas establecidas para el diseño del parque por la Sociedad Valencia Parque Central indican lo siguiente:

"El Parque Central debe ser seguro, vivo, con agua, accesible, culto y sostenible; que sea un corazón verde, pensado para un mantenimiento racional; tiene que ser bello, emocionar y cautivar.

Referente del buen hacer, de la calidad de sus instalaciones y viviendas, y de la intermodalidad de sus modos de transporte".

Se proyecta su ejecución en tres fases y el ámbito de actuación se expone en la siguiente imagen. Mediante recuadros a línea a trazos se indican los edificios protegidos obra de Ribes analizados en el correspondiente capítulo de la presente tesis.

Fig. nº 16.- Emplazamiento futuro parque central. Sociedad Valencia Parque Central. (2010).

El proyecto ganador se inspira en el paisaje valenciano donde el verde y el agua son los protagonistas. Echo de menos personalmente una referencia en el diseño del parque al ferrocarril, a lo que el lugar fue. Los edificios protegidos de Ribes no tienen ningún protagonismo en el proyecto aunque, al menos, sirven de apoyo a alguno de

los hitos del parque como es el gran lago propuesto. A mi juicio, esto supone una oportunidad perdida de revalorizar la arquitectura industrial de calidad, así como la arquitectura ferroviaria, aunque habrá que esperar a la materialización del proyecto.

3.3. LA ARQUITECTURA DE LAS ESTACIONES Y LA ARQUITECTURA DEL HIERRO

Una vez analizada la problemática acerca de la ubicación, considero importante –antes de detallar las diferentes tipologías de estaciones y posteriormente las principales estaciones de la compañía –analizar la particularidad que supone la arquitectura de las estaciones y concretamente el empleo del hierro y la adopción de las nuevas tecnologías que estos edificios propiciaron por tratarse de temas comunes que se adoptan – en mayor o menor medida – en las diferentes estaciones construidas en nuestro país.

La revolución industrial (1760-1830) provocó profundas transformaciones en la construcción ya que se crearon nuevos programas que requerían nuevos espacios sobre los que no existía precedente ni historia alguna. Se trata de lo que P. Navascués denomina “reto al pasado”.

Debo destacar que, como también resalta este autor, hasta hace muy poco tiempo hemos renegado de manera colectiva de la arquitectura de los siglos XIX y XX y las estaciones no han supuesto una excepción existiendo verdaderas dificultades para mantenerlas como tales. En definitiva, como reflexiona Juan Calduch en su ponencia titulada *“El patrimonio arquitectónico moderno. Las nociones de fatiga formal y ruina”* (Seminario sobre el patrimonio. ETSA. Enero de 2011) es frecuente, con la arquitectura moderna, derribar y volver a construir, cuestión impensable si se trata de arquitectura clásica. En definitiva, no se valora la arquitectura moderna y ello conduce a su desaparición. Obras fundamentales como La Masion du Peuple (V. Horta) derribado en 1954, el garaje Ponthieu (A. Perret), el edifico de la compañía Larkin (F.LL. Wright) demolido en 1950; u obras emblemáticas de la arquitectura española como las cuatro columnas (Puig i Cadafalch) derribadas en 1928 (fig. 17), los almacenes Ernesto Ferrer (D. Ribes) (figs. 19 y 20) o los laboratorios Jorba (Fisac) (fig. 18) demolidos en 1999, son buena muestra de ello.

Fig. nº 17 y 18.- Las 4 columnas de Montjuic (Puig i Cadafalch) y los laboratorios Jorba (Fisac). Registro de arquitectura moderna.

Fig. nº 19 y 20.- A. Ernesto Ferrer. Reg. De Arq. Del SXX. C.V.

Expone J. Calduch que se desconoce la arquitectura moderna y el valor que ésta pueda tener. No ha transcurrido suficiente tiempo para ello. Existe una actitud de expolio hacia la arquitectura moderna y en aquellos edificios sobre los que se interviene, la intervención suele ser brutal. En el caso de las estaciones, muchas han sido posteriormente intervenidas y otras demolidas, reflejando con brutalidad la actitud descrita.

Es evidente que las estaciones de ferrocarril constituyen una novedad tipológica en la arquitectura. Construidas inicialmente en madera, desde mediados del siglo XIX se generalizó su construcción en hierro debido principalmente al tema del fuego. Pero el uso del material metálico se circunscribe principalmente a la cubierta del espacio destinado a los trenes. De manera análoga ocurre con los avances tecnológicos que es en este espacio donde se manifiestan. En definitiva, uso ingenieril para los nuevos materiales. Debo recordar que son los ingenieros los que las construyen.

Pero, por otro lado, y como analizaba anteriormente, con funciones completamente distintas a las del espacio destinado a los trenes, está el edificio de viajeros que a su evidente sentido funcional une otro representativo; el de la compañía propietaria de la misma en primer lugar y el de la ciudad en la que se ubica en segundo término. De este modo en la estación conviven, más o menos integradas, tecnología (espacio andenes) y tradición (edificio de viajeros). Acoplamiento que no fusión, - como señala I. Aguilar - pues en ésta como en ninguna tipología de este periodo, una y otra parte conviven sin distorsionar sus respectivos caracteres con elementos de la otra. La estación de Ribes en Valencia es un claro ejemplo de esto (figs. 21 y 22).

Así, exteriormente solemos encontrarnos una imagen más o menos tradicional donde no se evidencia ningún nuevo material ni ningún alarde tecnológico y donde lo habitual es no mostrar la gran cubierta metálica, pero ya en el interior, en el espacio destinado a los andenes y vías el poder de expresión de lo tecnológico es inapelable y los nuevos materiales se suelen presentar sin tapujos.

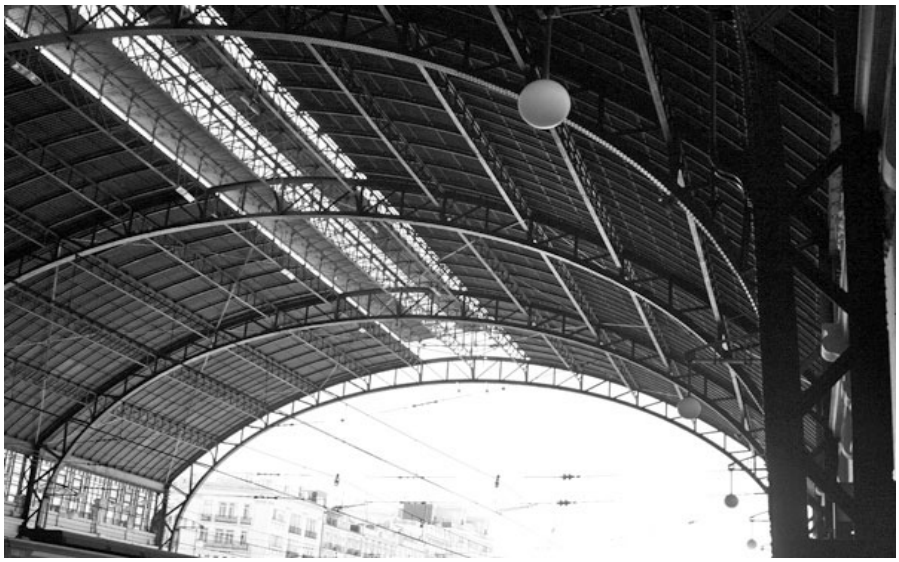


Fig. nº 21 y 22.- Vistas fachada ppal. y bóveda metálica. E. de Valencia. A. propio (2010).

Sólo en algunos casos –la estación de Delicias por ejemplo (actualmente reconvertida en museo del ferrocarril) (figs. 23 a 25)– la dialéctica entre hierro y obra de fábrica, entre formas puras e historicistas, se decantan por las primeras al dominar en términos cuantitativos el hierro, además de presentarse sin apenas retórica ornamental. En otros casos se recurre directamente al enmascaramiento del cierre del andén mediante grandes fachadas que ocultan aquella parte considerada "poco estética" según el pensamiento dominante de la época.

Fig. nº 23.- Fachada principal de la estación de Delicias (Madrid). Archivo propio (2010).

Fig. nº 24 y 25.- Detalles fachada principal. Estación de Delicias (Madrid). A. Propio (2010).

Como indica Inmaculada Aguilar, las estaciones de ferrocarril se engloban dentro de la denominada arquitectura industrial y por ello en una primera etapa son los ingenieros los encargados de su construcción quedando la arquitectura y las cuestiones de estilo fuera de estas primeras estaciones. Esto, desde mi punto de vista, va a ser fundamental en la caracterización de las mismas por dos razones: en primer lugar porque será la aportación de los ingenieros mediante el empleo de los nuevos materiales y las nuevas tecnologías y sin el lastre que suponen las cuestiones de estilo, la que haga que estos edificios constituyan hitos mediante las innovadoras cubiertas metálicas fundamentalmente y, por otra, porque van a evidenciar el retraso de la arquitectura respecto a la asimilación de los nuevos materiales y las nuevas técnicas, - a pesar de suponer las estaciones de ferrocarril una nueva tipología -, debido al peso de la tradición y las cuestiones de estilo antes citadas. En definitiva, los arquitectos desaprovecharon el disponer de una novedosa tipología y de un programa inédito para poderse liberar de las ataduras de la historia. Quizá para matizar un poco esta apreciación, debo resaltar que los arquitectos no eran competentes para realizar este tipo de proyectos estando en manos de los ingenieros por lo que podría pensarse – a modo de disculpa - que no estaban al tanto de estas construcciones; no obstante, como iré mostrando en las diferentes estaciones de la compañía, las grandes compañías solían tener a su cargo a arquitectos que, en mi opinión, en muy pocas ocasiones, mostraban haber superado las cuestiones estilísticas o estar a la altura de la libertad de actuación con la que los ingenieros incorporaban las nuevas técnicas y los nuevos materiales.

En general, avanzando una de las conclusiones del presente capítulo, las principales estaciones de Norte muestran manifestaciones arquitectónicas encorsetadas, vacías de emoción. La obra de Ribes en este sentido, resulta crucial ya que contextualiza la obra en su tiempo y en su lugar insertando manifestaciones prototípicas valencianas (cerámica, color, naranjas, flores, valencianas, etc.) (figs. 26 y 27) lo cual provoca emoción – y por ende valoración de la obra – en el individuo.

Fig. nº 26 y 27.- Manifestaciones artísticas f. ppal. E. de Valencia. A. Propio (2007-2011).

Retomando la cuestión principal de este subcapítulo, estos nuevos materiales eran el hierro y el vidrio. Pero es el hierro el que protagoniza el debate entre “arte o máquina” ya que, a diferencia del vidrio que sigue siendo empleado para la misma función que hasta entonces, el hierro suplanta a materiales como la piedra o la madera en la confección de estructuras presentando además unas cualidades tan diferentes a estos materiales que le capacita para generar espacios completamente distintos a los preexistentes, por lo que no es de extrañar que supusiese una revolución en toda regla.

El hierro aparece como material predominante de la gran marquesina que aparece en las estaciones en contraste con los materiales utilizados en el edificio de viajeros que son de tipo tradicional. Hay que tener muy en cuenta que se trata de un material que por sus características intrínsecas, rompe con las proporciones de la arquitectura tradicional y, consecuentemente, propicia una imagen nueva. Ello supone una revolución aparte de la estilística: se trata del cambio de la relación y percepción espacial del hombre con la arquitectura.

Tuvo, desde que empezó su utilización de manera destacada en los edificios, importantes detractores que temían por la muerte de la arquitectura a manos del proceso industrial. La arquitectura del hierro parecía amenazar los estilos tradicionales y los oficios a ellos ligados. Sin embargo también tuvo importantes defensores como Ramón Arizam entre otros que veían en el nuevo material el instrumento adecuado para las nuevas manifestaciones de belleza que suponían estos nuevos edificios. En otro orden de cosas, también presentaba cualidades estéticas novedosas como la esbeltez de sus apoyos y los amplios y diáfanos espacios que se generaban.

En definitiva son unos años de polémica entre arte y máquina, entre utilidad y belleza, sin concebir que estos nuevos espacios y estos nuevos materiales pudieran aunar ambas cosas. Es decir estamos en unos años donde la visión de la arquitectura está irremediablemente unida a estilos y modos de hacer, pasados. De esa época es el apocalíptico discurso de Rada y Delgado (1882) donde entre otras cosas, decía que la arquitectura del hierro nunca podrá constituir un estilo propio y que la industria matará al arte. Sin embargo, casi 20 años antes, en 1868 nos encontramos con la revolucionaria propuesta de mercado de H. Horeau (fig. 28).

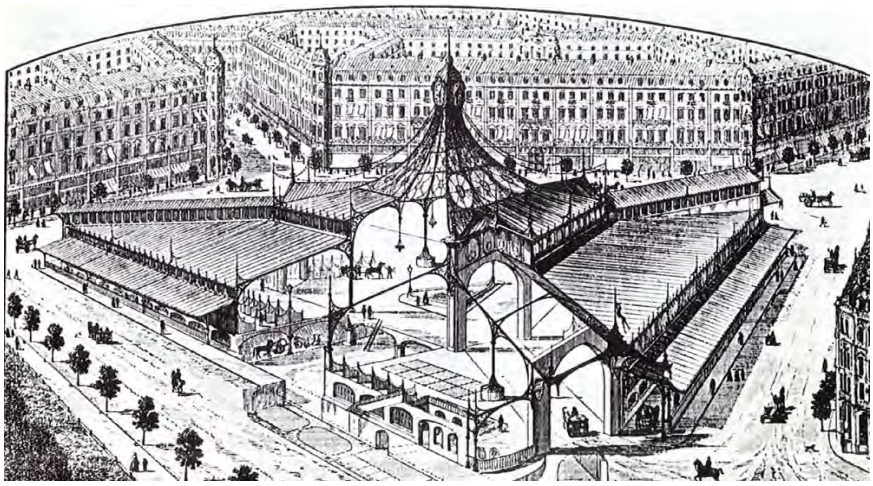


Fig. nº 28.- Propuesta de mercado H. Horeau (1868). Urbanity. es

Aparecen también, como ejemplo representativo, módulos prefabricados en el mercado de la cebada en Madrid cuyo proyecto fue realizado por Calvo y Pereira en 1868 (fig. 29). Pero, en definitiva, aparte de los ejemplos expuestos, se detecta poco progreso en la construcción ya que evocaban con los nuevos materiales, vivencias espaciales anteriores. Además también se detectan deseos de insertar el hierro dentro de algún historicismo concreto.

Fig. nº 29.- Mercado de la cebada (Madrid). Calvo y Pereira (1868). Postal anónima.

Así, algunas estaciones surgen bajo el aspecto de templos clásicos y el espacio destinado a vías y andenes nos impone la estructura basilical (I. Aguilar). Como conclusión, la estación participa de la cultura arquitectónica existente y a la vez participa de la nueva era tecnológica incipiente, manifestando esta dualidad, y esto es una peculiaridad que no se da en ninguna otra tipología arquitectónica.

En la arquitectura de las estaciones también se planteó la duda acerca de su consideración como monumento arquitectónico o como simple arquitectura industrial. Sin embargo, las estaciones tenían un doble papel representativo: como emblema de la compañía y como imagen de la ciudad, lo cual supone una curiosa rivalidad ya que el atrevimiento en el uso de las estructuras de hierro era una cuestión de prestigio para la compañía; sin embargo, la imagen de la estación para la ciudad se entendía que debía ser representada por otros códigos sin estar generalmente aceptado que el hierro y sus estructuras pudiese ser suficientemente "noble" y adecuado para tal función.

Las estructuras metálicas fueron en ocasiones verdaderos alardes tecnológicos. Ello no sólo es indicativo de esa búsqueda de gloria o prestigio que, por otro lado era cuestión más de la compañía que del ingeniero, sino que ofrece la demostración de las posibilidades de los nuevos materiales sin cortapisas, conforme avanzan los estudios e investigaciones acerca de los mismos.

Aparte de los avances para conseguir mayores luces, había también una actualización de las técnicas y sistemas empleados. Así, como detalla I. Aguilar, por ejemplo en la estación de Delicias (1880) se emplea el sistema de Dion (fig. 30); en la estación Príncipe Pío, de tan sólo un año después (1881) el sistema empleado es el Polonceau (fig. 31); En Atocha (1893) aparece un sistema más atrevido que consiste en una variante del sistema Dion pero con introducción de formas curvas (fig. 32), y, finalmente, en la estación de Ribes para Valencia (1907) aparecen como estructura sustentante de la gran cubierta, arcos articulados elípticos en dos líneas inclinadas tangentes a la elipse. (Lo considero también una variante del sistema Dion) (fig. 33).

Fig. nº 30.- Detalle cerchas cubierta. E. de Delicias (Madrid). A. propio (2010).

Fig. nº 31.- Detalle cerchas cubierta. E. de P. Pío (Madrid). A. propio (2010).

Fig. nº 32.- Detalle cerchas cubierta. E. de Atocha (Madrid). A. propio (2010).

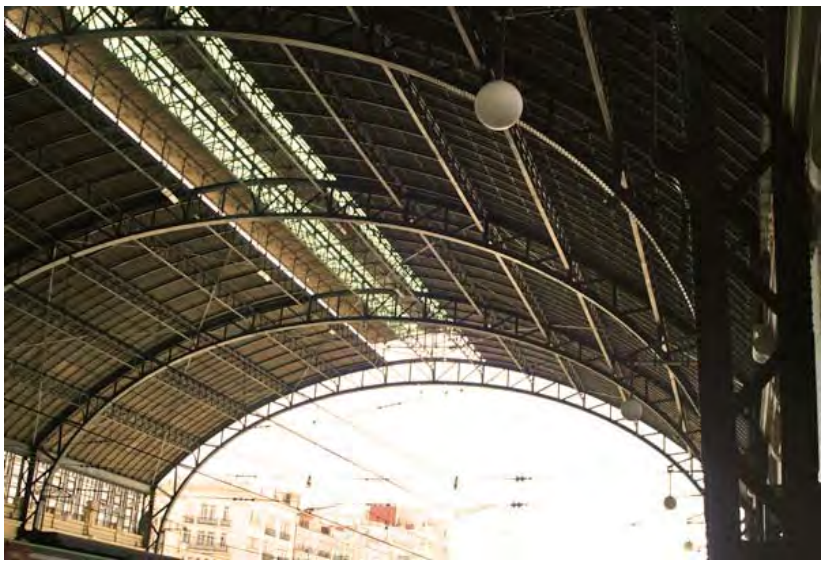


Fig. nº 33.- Detalle cerchas cubierta. E. de Valencia. A. propio (2011).

Como analiza I. Aguilar, nuestras estaciones no se caracterizan por las grandes luces de las cubiertas metálicas que se alcanzan en otras estaciones europeas pero sí se observa ese intento de superación.

Destacar, por último, que eran las Exposiciones Universales de la segunda mitad del S. XIX las que popularizaban las nuevas soluciones arquitectónicas de los nuevos materiales.

3.3.1. Breve descripción de los sistemas estructurales empleados en las cubiertas de las estaciones españolas de la compañía Norte

Considero interesante describir – de manera breve por no ser objeto de la presente tesis el análisis del comportamiento estructural – en qué consisten básica y tipológicamente los diferentes tipos de estructuras metálicas que se emplearon en las estaciones españolas para cubrir los grandes espacios de vías y andenes ya que es otra de las cuestiones generales que afectan a las diferentes estaciones que luego analizaré. También subyace el motivo de pretender que la lectura de esta tesis sea entendible a todo tipo de público.

Acerca de las grandes cubiertas metálicas, el enorme conjunto de estaciones españolas permitiría hacer diferentes tipos de clasificaciones no obstante, detallo únicamente aquellos tipos que fueron los más empleados. Destacar que estas construcciones tienen un gran valor también por el hecho de que, a partir de 1930, dejaron de construirse, de manera definitiva, debido a su alto coste de construcción y a su sustitución por sencillas marquesinas que se limitaban a proteger al viajero en el andén.

Respecto de la evolución de estas cubiertas indicar que, en estas primeras estaciones, el espacio de andenes y vías se cubría con estructuras de madera o de hierro fundido. Cuando el apoyo de estas cubiertas no se realizaba a través de los edificios laterales, se empleaban generalmente columnas de fundición - más o menos decoradas - unidas entre sí mediante vigas longitudinales – también de hierro fundido – de forma curva y a modo de arcadas.

Destacar que se trataba de simples armaduras sin existir cálculo ni diseño previo alguno.

Ahora bien, las armaduras de hierro forjado imposibilitaban las grandes luces que el tráfico ferroviario – cada vez más numeroso – demandaba. También la aireación e iluminación de estos espacios requería de grandes luces. Para ello, se pensó en la unión de varias naves unidas por columnas de fundición pero esto generaba accidentes.

Así se llegó a la solución de bóveda de cañón, donde la Estación de Valencia constituye un avanzado ejemplo ya que soluciona el testero de la bóveda de cañón con una bóveda en rincón de claustro (figs. 34 y 35). Para contrarrestar los empujes laterales que este tipo de solución genera se optó por la colocación de tirantes donde la absorción de los empujes se realizaba bien a través de columnas bien mediante los edificios longitudinales colocados a ambos lados.

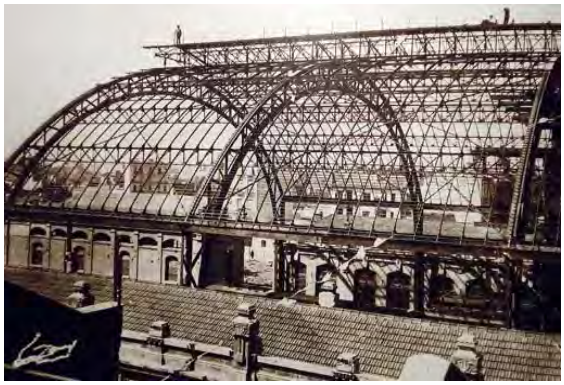


Fig. nº 34.- Vista construcción bóveda. E. de Valencia. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Fig. nº 35.- Detalle bóveda en rincón de claustro. E. de Valencia. A. Propio (2011).

Ya en el siglo XX este tipo de solución de nave abovedada fue desapareciendo debido al elevado coste que conllevaba su construcción y mantenimiento. Uno de los últimos ejemplos de este tipo lo constituye la estación de Barcelona Término inaugurada en 1929.

Por ultimo, respecto del empleo de los nuevos materiales, de los alardes estructurales, de la libertad proyectual, destacar estas cubiertas. Aquí es donde, a mi juicio, se encuentra la respuesta arquitectónica acorde con la innovación planteada por el ferrocarril. Aquí se responde a la misma altura, se demuestra la evolución arquitectónica. Aquí encuentro la verdadera modernidad, sin cortapisas, sin estilos, con absoluta libertad. Por ello considero que, el edificio de viajeros, además de las funciones que le son propias y que seguidamente describiré, realiza otra sutil función que es la de permitir al autor liberarse en la marquesina que queda detrás dejando la función representativa de estilo, las trabas proyectuales, lo "políticamente correcto" al edificio de viajeros. Por ello considero que son muy pocos los ejemplos de estaciones que llevan la bóveda metálica hasta la fachada. Destacar que Ribes en Valencia no evidenció la cubierta en fachada pero sí lo hizo, en los mismos años, en la estació del Nord de Barcelona precisamente, cuna del genuino "modernisme". Por ello, detecto y lo analizo en diversos capítulos de la presente tesis, que existe un gran salto cualitativo, una especie de "salto temporal", una fractura arquitectónica evidente entre el edificio de viajeros y la gran marquesina y ello, es una de las propiedades intrínsecas de la tipología de las estaciones. La estación de Atocha y la estación de Valencia suponen dos ejemplos españoles de estas majestuosas cubiertas.

Así, los sistemas estructurales que se emplearon en la construcción de nuestras estaciones son los siguientes:

Sistema Polonceau: En este sistema, el cordón inferior es trapecial o bien recto. Se trata de la unión de dos armaduras colgantes contrapuestas cuyos nudos inferiores se han unido mediante un tirante. El funcionamiento es tipo arco es decir, sin ejercer ningún tipo de empuje lateral. Existen dos tipos: el polonceau simple y el doble cuyas figuras adjunto seguidamente (fig. 36).

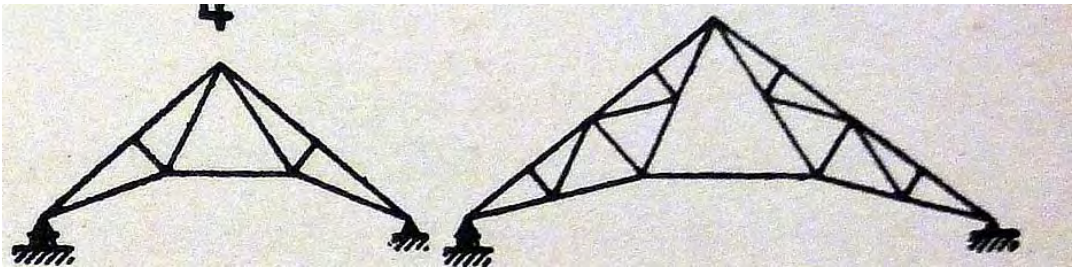


Fig. nº 36.- Esquemas cerchas Polonceau simple y doble. "Tratado general de construcción". Tomo I. C. Esselborn.

Sistema Dion: I. Rodríguez Cunill aporta la siguiente descripción de este sistema (fig. 37):

"Tal armadura consistía en una serie de cuchillos armados que formaban una unidad con los pilares de sostén fijos gracias a una cimentación hundida. Con ello se eliminaban tirantes, riostras y contrafuertes, y se solucionaba el problema de la dilatación, superando en estos aspectos otros sistemas ensayados en las Exposiciones Universales de 1855 y 1867, como el Polonceau."

I. Rodríguez Cunill. El ferrocarril en la ciudad. Arquitectura del último tercio de siglo. Pp.21-22.

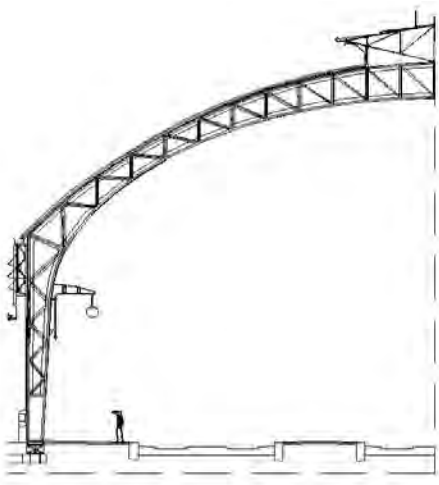


Fig. nº 37.- Dibujo cercha variante Dion. E. de Valencia. A. propio (2011).

Otra solución habitual, en las estaciones de menos categoría, la constituía la cubierta de andenes mediante marquesinas simples o dobles (figs. 38 y 39).

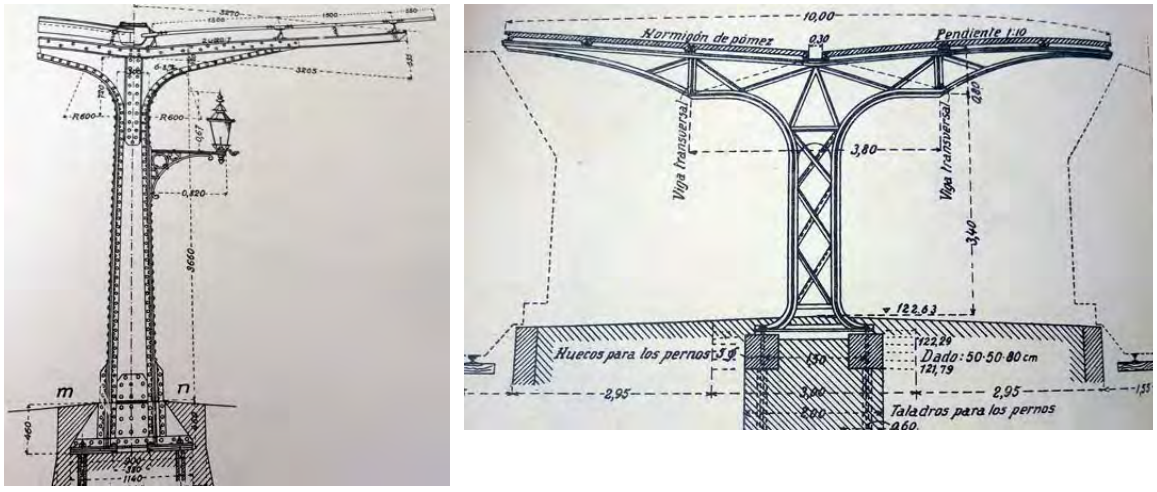


Fig. nº 38 y 39.- Detalles constructivos marquesina simple y doble. "Tratado general de construcción". Tomo I. C. Esselborn.

Reseñar que, como detallo en distintas ocasiones a lo largo de la tesis, la cubierta de andenes y vías de la Estación de Valencia se proyectaba inicialmente mediante sencillas marquesinas (fig. 40. Recuadro a ptos. Indicando los soportes de éstas). Fue la intervención del ingeniero E. Grasset la que propició la gran bóveda metálica que conocemos.

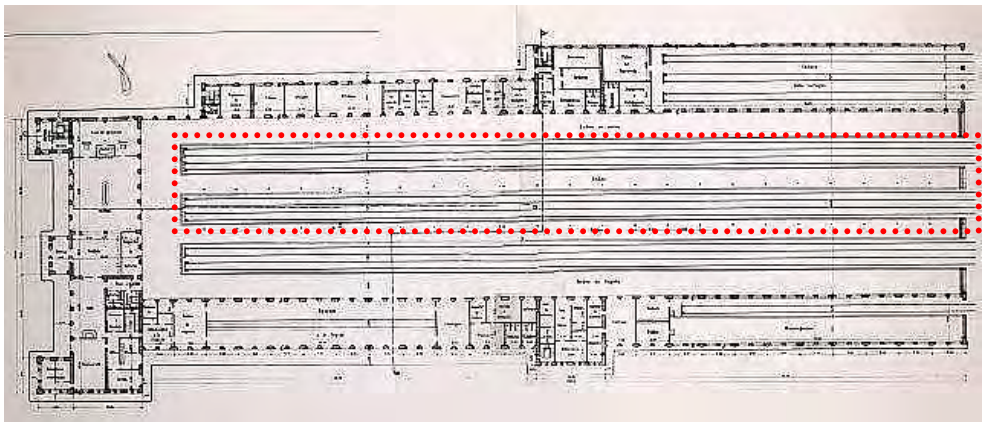


Fig. nº 40.- Planta inicial de la estación de Valencia. Reg. De Arq. Del SXX. C.V.

Concretando en la siguiente tabla, las principales estaciones de Norte utilizaron los siguientes sistemas estructurales:

ESTACIÓN	SISTEMA ESTRUCTURAL ORIGINAL
La Coruña	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
Lugo	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
Gijón	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
Oviedo	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
León	Sistema Polonceau.
Valladolid	Sistema Polonceau.
M. del Campo	Sistema Polonceau.
Ávila	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
Segovia	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
Madrid. Ppío.	Sistema Polonceau.
Palencia	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
Santander	Sistema Polonceau.
Burgos	Sistema Polonceau.
M. de Ebro	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
Bilbao-Abando	Sistema Polonceau.
Vitoria	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
San Sebastián	Sistema Polonceau. (G. Eiffel)(Único trabajo que queda en España).
Irún	Sistema Polonceau entre ed. Local-ed. Internacional. Resto: Marquesinas de gran vuelo de protección de andenes

Logroño	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
Pamplona	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
Huesca	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
Canfranc	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
Zaragoza-Arrabal	Si. (Probablemente sistema Polonceau. Actualmente desaparecida).
Lérida	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes.
BCN **Norte**	Sistema Polonceau.- (Ampliación: variante Dion.)
Tarragona	Sin cubierta. Marquesinas voladas protección andenes. (Modificacion p. original).
Valencia	Variante Dion.

Es decir, las estaciones de menor importancia no solían diseñarse con grandes cubiertas metálicas de protección de andenes y vías como indicaba anteriormente. Este sistema se deja exclusivamente para las estaciones más relevantes de la compañía. Ya dentro de los sistemas, el más empleado es el sistema Polonceau y sólo dos emblemáticas estaciones manifiestan la variante Dion siendo la de Valencia la única que muestra en mayor medida, en origen, este sistema de cubierta. (En la Estación de A Coruña, se realizó posteriormente una cubierta también de variante Dion).

Para ilustrar la tabla, adjunto algunos detalles de las cubiertas de las principales estaciones de Norte (figs. 41 a 44).

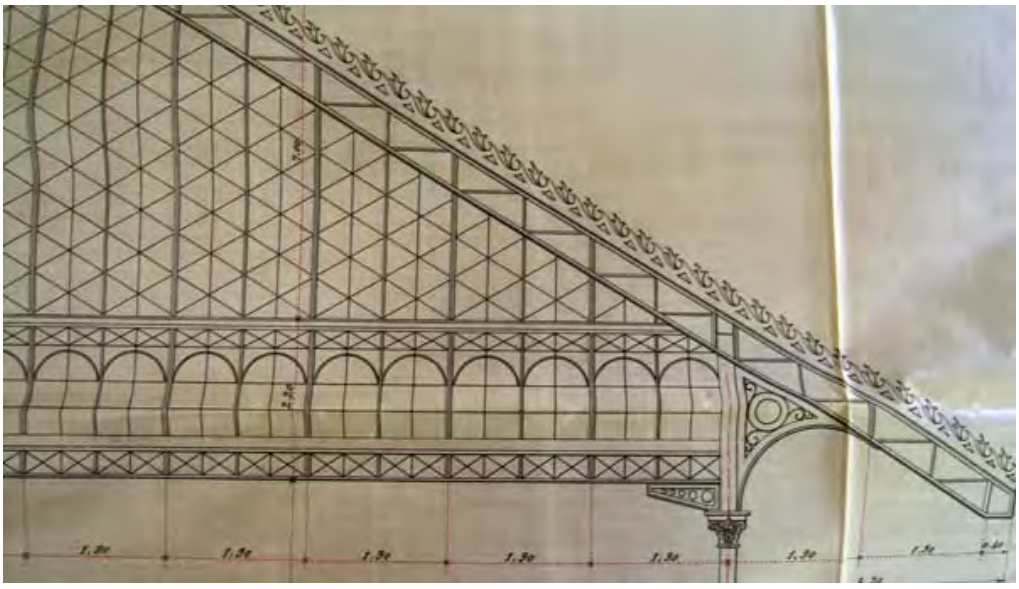


Fig. nº 41.- Detalle cristalería testeros. E. de Burgos. FFE. A. Propio (2011).

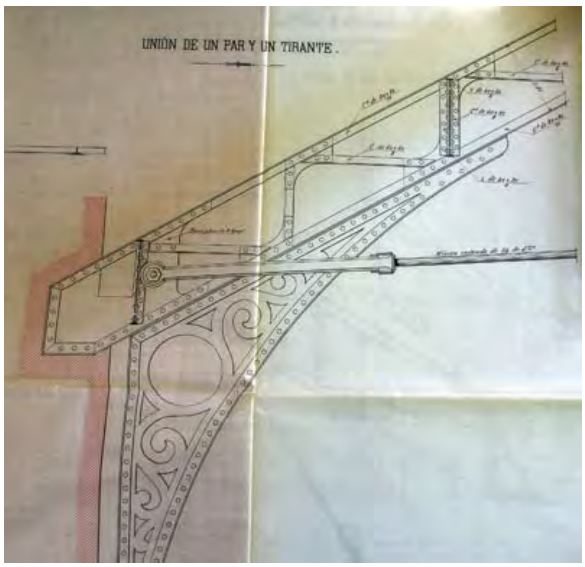


Fig. nº 42.- Unión de par y tirante. E. de Burgos. FFE. A. Propio (2011).

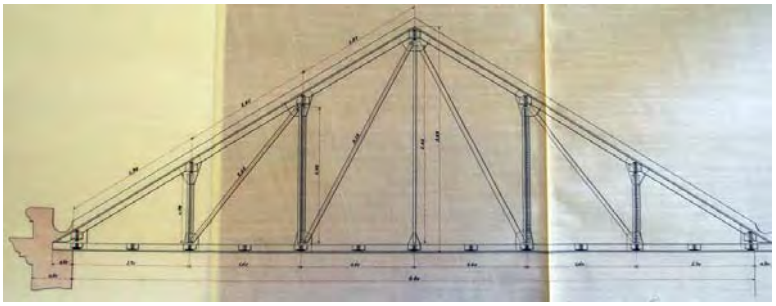


Fig. nº 43.- Detalle de cuchillo. E. de Medina del Campo. FFE. A. Propio (2011).

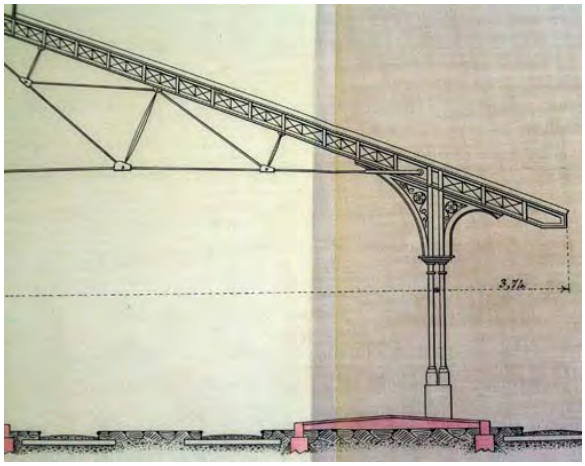


Fig. nº 44.- Detalle de apoyo cubierta. E. de Medina del Campo. FFE. A. Propio (2011).

El grado de integración entre la cubierta y el edificio de viajeros es una de las cuestiones importantes. Sobre esto, añadir las reflexiones de I. Aguilar:

"De esta integración surgen los grandes arcos con montantes al exterior de la fachada principal como reflejo de la gran marquesina interior, cuando no, es la propia carena de la marquesina la que hace de fachada, o bien, aquellos grandes halls, vestíbulos de viajeros, que se integran en la estructura férrea global creando grandes espacios libres."

I. Aguilar. Libro: "Estaciones y ferrocarriles valencianos". P. 91-92.

Las estaciones de Barcelona- Vilanova (B. Nord) (fig. 45) o la estación de Atocha (M.Z.A.) (fig. 46) son algunos ejemplos de esto.

Fig. nº 45.- Fachada ppal E. de Barcelona-Nord. A. Propio (2010).

Fig. nº 46.- Fachada ppal E. de Atocha. Ferropedia.

He de reseñar que básicamente no existe integración entre las grandes cubiertas metálicas y los edificios de viajeros de las principales estaciones de la compañía Norte estudiadas. El único ejemplo lo constituye la estación de Barcelona – Vilanova (fig. 45) y fue D. Ribes el artífice de esta importante evolución que, sin embargo, la compañía M.Z.A. sí había asumido en la construcción de sus principales estaciones. Una muestra más del desinterés en la evolución arquitectónico-estilística que manifiesta la compañía Norte en sus realizaciones en España.

3.4. TIPOLOGÍAS DE EDIFICIOS DE VIAJEROS. ESPACIO PERSONA VERSUS ESPACIO MÁQUINA

3.4.1. Las primeras estaciones

No pretendo en este apartado realizar un estudio exhaustivo de las primeras estaciones así como tampoco una enumeración de las mismas. El objetivo es analizar, por medio de aquellos ejemplos más característicos, los diferentes avances que se van incorporando en las estaciones a medida que el ferrocarril se va desarrollando.

Los dos aspectos fundamentales a cumplir por una estación son la distribución y el espacio de los andenes. En definitiva la funcionalidad. Ello dará lugar a los grandes vestíbulos de acceso y a las cubiertas metálicas que cubren el espacio de los trenes. Por otro lado, pero lejos ya de las primeras construcciones, se trata de edificios de uso público pero propiedad de compañías privadas lo cual fomentará la representatividad en la arquitectura y su imagen de cara a la ciudad.

Las primeras estaciones surgieron a partir de 1830 en Gran Bretaña con motivo de la inauguración del ferrocarril – primer ferrocarril de transporte de viajeros - de Liverpool a Manchester. La Crown Street Station de Liverpool puede ser considerada la primera estación con servicio de viajeros. Se trata de un modesto edificio, paralelo a las vías y de dos plantas, de sencillas características y donde aparecen columnas de fundición tanto en el porche como en el espacio que cubre las vías. La cubierta sin embargo, todavía se realiza en madera.

Estas primeras estaciones únicamente contemplaban en el programa el tema de las llegadas y salidas y la distribución era muy sencilla. Respecto del estilo, predomina el estilo clásico y es habitual encontrar la representación en las fachadas del tema de arco de triunfo, como parte del repertorio clásico, a modo de metáfora acerca de la "puerta de ciudad" – como las denomina I. Aguilar - que constituye la estación. Un buen ejemplo de este tipo lo constituye la Euston Station de Londres (1835-1839) la cual además plantea muy claramente la separación entre las diferentes funciones a satisfacer.

En definitiva, hay que tener muy presente que las estaciones suponen un programa arquitectónico nuevo que habrá que resolver y donde las cuestiones funcionales constituyen la pieza fundamental. También los criterios económicos van a ser fundamentales sobretodo en las primeras estaciones y en aquellas menos representativas. Se trata, además, de una arquitectura con tendencia a la estandarización (estaciones de 1ª, 2ª, 3ª y 4ª categoría) pero también condicionada por los intereses de la compañía.

En España todavía son más acusados estos criterios basados en la economía ya que hasta el año 1861 no se construye una estación de envergadura en nuestro país (estación de Barcelona-Vilanova). Como dice I. Aguilar, en España en los primeros momentos, se consideraba la referencia al lujo de las estaciones como un gasto inútil.

También otra peculiaridad de las estaciones ya analizada en apartados precedentes pero que creo conveniente resaltar, es que se trata de arquitectura de ingenieros. La propia legislación existente en la época lo determina así. En el mundo ferroviario la existencia del arquitecto venía sometida a la del ingeniero y únicamente participaban en los grandes gabinetes de las compañías fuertes. Eso sí, su firma carecía de valor alguno. Destacar en todo caso que en las primeras estaciones construidas en España no participó ningún arquitecto.

En cualquier caso, como destacaba, las aportaciones de los ingenieros serán relevantes en este periodo sobretodo en lo que se refiere al empleo de los nuevos materiales y a la ausencia de prejuicios acerca de la utilización de los diferentes estilos.

Un periodo significativo en la construcción de estaciones en nuestro país, lo constituyen las últimas décadas del siglo XIX, es decir a partir de 1870 cuando empiezan a producirse las ampliaciones de estaciones debidas al incremento de tráfico. Estos edificios ya no participan de la rígida estandarización y la función representativa de la estación pasa a ser un aspecto fundamental: las estaciones como símbolo de poder de la compañía a la que pertenecen.

Fueron tímidos los comienzos del ferrocarril en nuestro país en el sentido de que no se esperaba un crecimiento tan importante y tan rápido en el empleo de este medio de transporte. De hecho los edificios de viajeros y el espacio destinado a la llegada y salida de trenes, reflejan este hecho. La evolución tanto desde el tamaño como desde el presupuesto, así como el empleo de estilos y el poder simbólico que se le va atribuyendo a esta parte de la estación es clara. De todos modos, ya he ido exponiendo y seguiremos viendo que los arquitectos fueron a remolque de los acontecimientos sin, en general, entender o aprovechar la oportunidad que se les presentaba con la nueva tipología.

3.4.2. El concepto de tipo en las estaciones ferroviarias.

"Con objeto de evitar en este ferrocarril la falta de variedad y estética, de que adolecen las estaciones de la mayor parte de los ferrocarriles de nuestro país, y pensando en la carencia absoluta de ventajas de que todos los edificios fuesen absolutamente iguales, puesto que por su alejamiento y por muchas otras circunstancias no era posible en ellos la construcción en serie, se observó que bastaba con que los elementos principales, columnas, vigas, puertas, ventanas, etc. fuesen iguales, para conseguir la máxima ventaja en los precios unitarios, y se acordó hacer diferentes todos los edificios de las estaciones y apartaderos."

Garre y García Reyes, ingenieros de la línea. Referente a las estaciones de la línea Caminreal-Zaragoza. Citado por: Ignacio M. Martínez Ramírez. Artículo: "Las estaciones de ferrocarril Zaragoza-Caminreal, vistas por sus autores, los arquitectos Luis Gutiérrez Soto y Secundino Zuazo Ugalde. Artigrama nº 14. P. 105.

El concepto de tipo considero que es uno de los caracteres fundamentales de las estaciones ferroviarias. Rafael Moneo define tipo como aquel que describe un grupo de objetos caracterizados por tener la misma estructura formal. Es la posibilidad de agrupación de objetos que tienen unas similitudes estructurales sin que por ello pierdan su singularidad como objeto ya que la obra arquitectónica siempre debe ser considerada como objeto que tiene su propia entidad.

Esta definición acerca del concepto de tipo la considero muy apropiada para referirnos a las estaciones ya que, como iremos viendo mediante el análisis de las estaciones más importantes de la Compañía Norte, existen una serie de rasgos comunes y otra serie de rasgos singulares que las convierten en únicas.

La primera formulación acerca del concepto de tipo fue desarrollada por el teórico francés Quatrèmere de Quincy en el siglo XVIII. No obstante, a comienzos del XIX el planteamiento cambia de manera radical sin existir ninguna formulación sobre el concepto de tipo, existiendo en cambio, programas diversos de actuaciones basados en criterios compositivos.

Dentro de este planteamiento, como señala I. Aguilar, surgirán los primeros estudios sobre tipos de estaciones, donde, siguiendo las teorías de Durand, la idea de composición estará directamente ligada a las necesidades. Así, los criterios fundamentales van a ser la comodidad y la economía; comodidad que requiere de los conceptos de solidez, salubridad, bienestar y economía que exige a su vez, los de simetría, regularidad y simplicidad.

Las teorías de Durand resultan fundamentales en la composición de las estaciones. Así, para componer Durand afirma que se debe comenzar por el conjunto, pasar después a las partes y acabar en los detalles, pues ante todo debe conocerse el uso y las exigencias del edificio. En definitiva el uso y su programa es el principio en el que se basarán sus distintos géneros de edificios. Respecto del método de composición empleará fundamentalmente dos instrumentos: el eje y la cuadrícula (fig. 47).

Una novedosa aportación de Durand se refiere a la cuestión del estilo. Incide de manera repetitiva en la liberación de los órdenes reduciéndolos a los aspectos puramente decorativos. En definitiva, el estilo para Durand pasa a ser un simple añadido alejándose del pensamiento arquitectónico anterior.

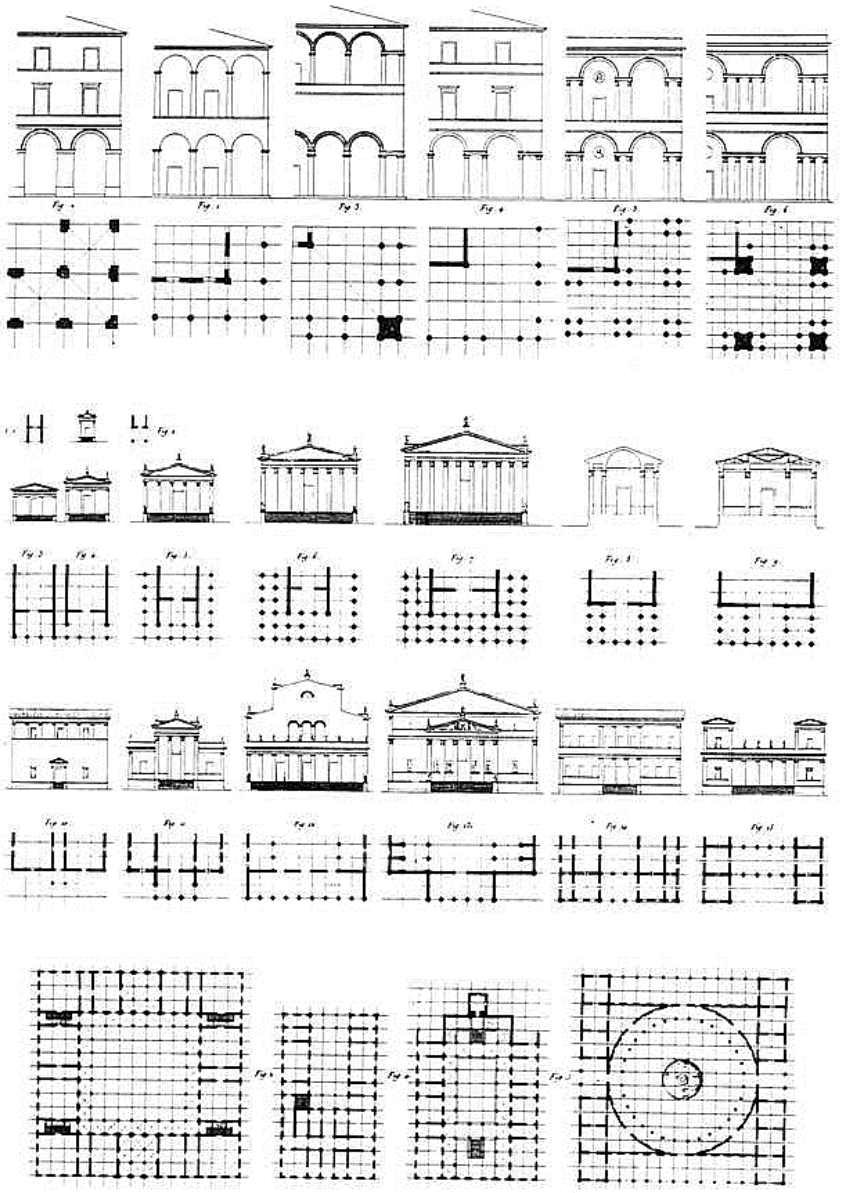


Fig. nº 47.- Dibujos J.N.L. Durand. "Compendio de lecciones de arquitectura" (1802-1805).

3.4.3. Reseña de los estudios existentes acerca de las estaciones de ferrocarril

"Hasta hace pocos años, en España no se ha dado la debida importancia a la construcción de estaciones de ferrocarril. Por el contrario, esta construcción constituía el detalle de menos interés de las obras y aunque en realidad sea un problema de dificultad mucho menor que el trazado y construcción de toda la línea, no por eso debe dejarse relegado a un segundo plano y limitarse a seguir unos viejos y deplorables patrones de estaciones, que por desgracia abundan en casi todas las líneas españolas; la estación es la fisonomía, la alegría del ferrocarril, lo que más directamente trasciende a la sensibilidad del público y del viajero."

Luis Gutiérrez Soto. "Ferrocarriles y tranvías", vol. 3 nº 25. Marzo, Madrid 1933. Citado por: Ignacio M. Martínez Ramírez. Artículo: "Las estaciones de ferrocarril Zaragoza-Caminreal, vistas por sus autores, los arquitectos Luis Gutiérrez Soto y Secundino Zuazo Ugalde. Artigrama nº 14. P. 103.

Los primeros estudios acerca de las estaciones están basados en las enseñanzas de Durand y la cuestión fundamental se refiere a la posición de llegada y salida de viajeros. Estos primeros estudios se van a realizar sobre el estudio de las estaciones construidas hasta el momento.

La primera estación construida, como indica I. Aguilar, fue la Crown Street Station en Liverpool realizada en 1830 por los ingenieros I. Foster y G. Stephenson. Esta estación aparece diez años antes de que empiece a estudiarse el concepto de tipo. Hay que reflexionar sobre el valor intrínseco de las primeras estaciones que no tienen historia, ni antecedentes, ni modelos a seguir.

Antes de detallar los estudios más importantes acerca de las estaciones, quisiera resaltar la obra de J.N.L. Durand, concretamente su tratado "Precís de Leçons d´Architecture donnés a l´Ecole Polytechnique" (1802-1805) el cual tuvo mucho éxito debido a su pragmatismo (fig. 47). La obra de Durand se dirige a los estudiantes de ingeniería que considera que a través de los encargos de edificios públicos, van a estar ligados con la arquitectura.

La ruptura de la obra de Durand con respecto a los presupuestos clasicistas y a la tradición, es que se trata de unas lecciones sobre la composición de las obras de arquitectura; cómo disponer sus partes y de qué manera ensamblarlas a través de un método según un programa conocido de antemano. Obviamente esto va a resultar importante para las investigaciones que años después confeccionan los diferentes estudios acerca de las estaciones y que seguidamente analizo.

Así, la ruptura aparece cuando siendo fiel a un programa se llega a una variedad dejando a nivel secundario la permanencia de ciertos elementos formales que conectaban con el pasado. Durand pretende una enseñanza de la arquitectura y lejos está de volver a caer en la antigua pretensión de adjudicar a unas formas determinadas unos valores permanentes. Aparte de esto, el planteamiento de Durand no fue establecer una serie de tipos sino enseñar cómo resolver unos programas a partir de unos esquemas de organización. Utilizará como trama la cuadrícula y un sistema de ejes; a partir de ahí compondrá las partes del edificio, la economía, la simplicidad, el cuadrado y el círculo serán para Durand lo más económico y conveniente, siguiendo, como dice I. Aguilar, la tradición del maestro Boullé.

En su tesis doctoral así como en el libro "Estaciones y ferrocarriles valencianos" pp. 91-99, I. Aguilar detalla los estudios sobre tipos de estaciones más relevantes. Así queda:

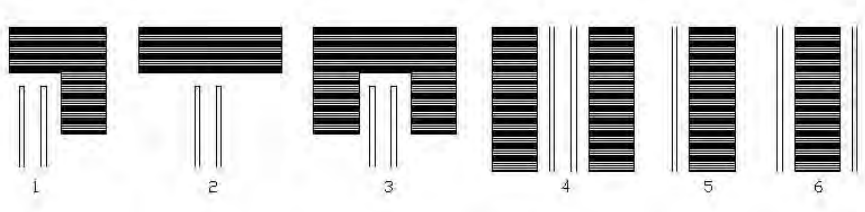


Fig. nº 48.- Esquemas de tipologías de estaciones. A. propio (2011)..

1.- 1840. Camille Polonceau y Victor Bois, por encargo del director de la "Revue de l´architecture et des travaux publics", Cesar Daly, redactaron unos artículos en los que llegaron a las siguientes conclusiones:

.- Edificio de cabeza: solución costosa por necesitar una fachada de cierta importancia (fig. 48-2).

.- Dos edificios laterales, dispuestos paralelamente a ambos lados de la vía, con el eje de las puertas perpendicular a la vía. A esta opción se le podía añadir un tercer edificio a la cabeza para oficinas (fig. 48-4).

.- Edificio entre las vías. Solución con mayor número de inconvenientes.

(fig. 48-6).

.- Edificio lateral y paralelo a las vías. Solución que los autores del artículo consideraban la más adecuada y la de menos coste (fig. 48-5).

Se trata pues, de un análisis sobre la posición del edificio de viajeros respecto a las vías.

2.- 1845, Louis Le Chatelier vuelve a realizar un estudio detallado sobre los distintos tipos de estaciones tomando para cada uno de ellos un ejemplo concreto.

Así, realiza una clasificación con base a la categoría de las estaciones donde establece 2 tipos:

.- Estaciones principales o estaciones término. Dentro de este grupo las clasifica en función de la disposición de los edificios. (ed. de cabeza, de lado, etc.) (fig. 48-2, fig. 48-5).

.- Estaciones intermedias o estaciones secundarias.

Se trata, según analiza I. Aguilar, de un estudio minucioso y detallado respecto de la distribución y disposición del edificio de la estación. Plantea los siguientes modelos para las estaciones principales:

.- Estación establecida a nivel del suelo y con espacio para desarrollarse con desahogo. Se trata de un acercamiento a la forma de “U” pero con servicio por ambos lados.

.- Estación con servicio en cabeza (fig. 48-2).

.- Estación con servicio en un solo lado (fig. 48-5).

.- Estación de empalme.

Acerca de las estaciones intermedias señala que se trata de un edificio simple a uno de los lados de la vía, donde los viajeros suben y bajan de los trenes por el mismo lado. El autor señala que esta disposición resulta peligrosa en los cruces de vías cuando hay más de una sola vía (fig. 48-5).

También distingue lo que denomina como “estaciones adornadas”. Para este caso, no propone distribución sino que está destinado a aquellas estaciones que tienen valor arquitectónico propio. Esta cuestión me parece relevante ya que este autor en tan tempranas fechas ya vislumbra el carácter representativo que pueden tener las estaciones a pesar de que en la práctica de esos años, primaban criterios funcionales y económicos fundamentalmente.

Le Chatelier se plantea también el tema de la cubierta de las vías estableciendo dos posibilidades:

.- Una gran cubierta que protege todo el espacio de vías y andenes.

.- Marquesinas que cubren los andenes de embarque y desembarque. Llega a opinar, según señala I. Aguilar, de lo adecuado de esta solución en función del clima.

Por último, Le Chatelier estudia los servicios de mercancías, almacenes, talleres, depósitos, coste de las obras de fábrica, etc. Es decir, se trata de un minucioso estudio

de gran valor a tener en cuenta para el proyecto y construcción de posteriores estaciones.

No entra este autor a dilucidar acerca de cuestiones estilísticas o de nuevos géneros arquitectónicos.

3.- 1846, Cesar Daly (1811-1894) en su artículo titulado "Des Gares de Chemin de Fer" realiza un estudio de las diferentes disposiciones de las estaciones estableciendo varios sistemas con sus ventajas e inconvenientes:

- Edificio único de entrada y salida de viajeros perpendicular a las vías (en cabeza). *(fig. 48-2).*

Ventajas: servicios reunidos. Menos personal. Construcción más económica. Ampliaciones sin dificultad.

Inconvenientes: recogida de equipajes. Distancia entre últimos vagones y edificio.

- Dos edificios a ambos lados de las vías. Uno para llegadas y otro para salidas. *(fig. 48-4).*

Ventajas: separación entradas-salidas. Clara distribución y recorridos.

Inconvenientes: necesidad de más personal. Mayor dificultad de ampliación.

- Dos edificios. Uno en cabeza y otro a uno de los lados de las vías. (Forma de "L")*. (fig. 48-1).*

Este sistema presenta las ventajas e inconvenientes de las dos soluciones anteriores por tratarse de una solución mixta. Tiene más ventajas el colocar el edificio de entrada de viajeros en el pabellón de cabeza. También presenta la ventaja de dejar un lado libre para futuras ampliaciones. La evolución de este sistema es la forma de "U" adoptada, por ejemplo, en Valencia.

I. Aguilar indica que se trata de la solución más votada entre los ingenieros parisinos porque perpendicularmente a un gran vestíbulo ocupando la cabeza de la estación, es fácil alinear una serie de salas de espera teniendo cada una sus pasillos de entrada y salida.

- Un único edificio a uno de los lados de las vías para llegadas y salidas. *(fig. 48-5).*

Ventajas: recomendable para estaciones intermedias.

Inconvenientes: necesidad de largo edificio si se trata de una estación término.

Indicar que la compañía Norte estableció un ancho de crujía no superior a los 15,00 m. para evitar la existencia de estancias interiores.

Respecto de las cuestiones arquitectónicas o de estilo, no tratadas de momento, C. Daly plantea una liberación de las tradiciones arquitectónicas del pasado a través de este nuevo género de edificios. Plantea también este nuevo género de edificios como incluibles dentro de los monumentos públicos lo que supone, en mi opinión, una novedosa aportación.

C. Daly, respecto de la arquitectura de las estaciones se expresa en uno de sus artículos de la siguiente manera:

"Hace algunos años se eleva en medio de nuestras poblaciones un monumento nuevo, extraño, inmenso, misterioso aún para los viejos arquitectos que lo contemplan con inquietud porque todo en él es nuevo, todo está aún en estado de promesa siendo para el artista rutinario un monumento amenazador. Los materiales con que está construido, lejos de ser simplemente sacados de la tierra o del seno de los bosques, salen la mayor parte de nuestras fundiciones; sus primeros elementos suponen una sociedad admirablemente organizada en fuerza, inteligente, dueña de poderosas industrias; estos elementos constructivos están unidos en virtud de su propia naturaleza y de leyes científicas, desconocidas a los antiguos maestros. Este nuevo monumento, este símbolo naciente de una sociedad que cifra su gloria y su honor en el trabajo, como sus antepasados lo han cifrado en la destrucción y en la guerra; este monumento es la estación del camino de hierro."

C. Daly. "Estaciones y ferrocarriles valencianos". I. Aguilar. P. 92

En definitiva, para C. Daly a una creación industrial le corresponde una creación estética. El espíritu de C. Daly, como analiza I. Aguilar, va más allá de una definición de estilo para las estaciones ya que en ellas ve el principio de la renovación de la arquitectura, con independencia de los estilos del pasado. Habla de libertad creativa del artista, del tiempo como elemento indispensable de todo desarrollo. Por ello, las nuevas formas arquitectónicas vienen como consecuencia de los cambios que se producen en la sociedad. Para Cesar Daly, y posteriormente L. Reynaud seguirá en la misma línea, la nueva arquitectura vendrá a través de los nuevos géneros arquitectónicos que la sociedad demanda y de los nuevos materiales empleados en su construcción. (Estaciones, mercados, fábricas, etc.)

4.- 1850. Tratado de arquitectura de Leonce Reynaud (1803-1880): donde vuelve a plantear el estudio de los diferentes tipos de estaciones.

Este autor sigue en la línea de Daly; así, la característica fundamental de una estación va a ser su novedad y, como tal, no tiene precedentes arquitectónicos en los que apoyarse. Por otro lado, para L. Reynaud, el arte no evoluciona tan rápidamente como los cambios industriales, por lo que considera que existe un desfase en este género de edificios entre arte y avances industriales. Así, algunos de ellos únicamente tienen un carácter industrial y provisional, alejado todavía del concepto de edificio de utilidad pública. Otros, sin embargo, han sido tratados con cierto lujo arquitectónico, concebidos con el fin de producir un efecto arquitectónico pero eso sí, tomando prestadas imágenes del pasado. Con esto, L. Reynaud aboga por una nueva arquitectura que nazca de las nuevas necesidades técnicas y que como tal novedad, tenga una total independencia de los estilos y de las formas arquitectónicas del pasado.

L. Reynaud plantea tres tipos de soluciones para las estaciones:

.- *Estaciones de primera clase:* un edificio único en cabeza. (perpendicular a las vías) (fig. 48-2).

.- *Estaciones de segunda clase:* dos edificios (llegadas-salidas) a ambos lados de las vías (fig. 48-4).

.- *Estaciones de tercera clase:* un edificio en cabeza y otro en uno de los lados de las vías. (Forma tipo "L") (fig. 48-1).

Las ventajas e inconvenientes son los mismos ya planteados por C. Daly.

5.- 1864. Florencio de Echenique (1836-1903) también es autor de un interesante estudio titulado "Breve reseña de los caminos de hierro" (1864) (pp. 67-74) donde, entre otras cuestiones, clasifica las estaciones en:

.- Centrales: cuando concurren varias líneas.

.- De 1ª, 2ª, 3ª y 4ª categoría según la importancia de las poblaciones y del servicio.

También establece las condiciones generales que debe tener una estación para su buen funcionamiento, las cuales son:

.- Separación del servicio de viajeros y mercancías.

.- Salas de descanso, fondas y oficinas de telégrafo a la derecha; despachos de equipajes, almacenes y oficinas del servicio de la vía a la izquierda.

.- Reducción al máximo posible del trayecto de los viajeros en el interior de la estación, tanto para salidas como para llegadas.

.- Disposición de las salas de espera correlativas a la disposición de los trenes: primera y segunda a la cabeza y tercera al final.

.- Independencia de los servicios de llegada y salida tanto de viajeros como de equipajes.

.- Ubicación del despacho del jefe de la estación en contacto inmediato con todos los servicios que ha de dirigir y cerca, a su vez, de la escalera que conduce a sus habitaciones.

.- Ubicación de la fonda en los extremos contigua a las salas de descanso.

.- Independencia de las habitaciones del primer piso. Disposición tal que por una sencilla adición o sustracción puedan pasar de un tipo a otro.

.- Correlación general entre la posición relativa de los locales de la estación y el orden o disposición que comúnmente tienen los carruajes en un tren.

6.- Entre los años 1889 y 1892, L. Benouville, para la "Encyclopedie de l´architecture et de la construction" plantea su trabajo a través del programa que debe tener una estación según su categoría. Respecto a las categorías plantea dos tipos de estaciones: estaciones término y estaciones intermedias o de paso.

Respecto del programa que debe contener una estación plantea tres grandes grupos con los requisitos que debe cumplir cada uno de ellos:

.- Servicios de salida: fácil acceso; acogida de viajeros y equipajes; distribución de billetes; registro de equipajes y mercancías; salas de espera y embarque fácil para viajeros, equipajes y mercancías.

.- Servicios de llegada: control de billetes; recogida de equipajes; aduana; estacionamiento de coches y autobuses; carga de coches y fácil salida.

.- Servicios generales (varían según la categoría de la estación): alojamiento jefes y empleados; lampistería; calderería; bar; fonda; consigna; aseos; biblioteca; estanco; teléfono; telégrafo; comisaría; mensajería y mercancías.

En las estaciones de más categoría se incluirán despachos de jefes de división de la vía, de la explotación y de tracción. En estaciones principales aparecerán despachos generales de administración.

Depósitos de máquinas y almacenes se ubicarán en edificios propios aparte.

Este autor en definitiva, plantea un programa serio y detallado de necesidades. Respecto a cuestiones de estilo, no se plantea estos temas a pesar de que tanto C. Daly como L. Reynaud ya lo habían hecho.

7.- 1900. El tratadista Louis Cloquet (1849-1920), en su "Traité d´Architecture" presenta las estaciones como las nuevas puertas principales de las ciudades y opina – contrariamente a lo que expone Daly o Reynaud – que éstas deben tener un aspecto monumental. Indica cinco principios generales que deben regir la construcción de una estación y que son los siguientes:

.- Mezclar lo menos posible, pasajeros, paquetería y personal.

.- Agrupar locales siguiendo el orden de las operaciones realizadas por el viajero. Vestíbulo – equipajes – ventanillas- sala de espera – andenes.

.- Facilitar la relación tren- coche urbano, sobretodo para los viajeros con equipaje.

.- Prevenir futuras ampliaciones.

.- Es preferible relegar las oficinas y administración al piso alto liberando la planta baja y favoreciendo el aspecto general del edificio.

Para este autor la tipología más adecuada para las estaciones terminales es la de forma de "U" aunque reconoce que la forma de "L" funciona mejor con respecto al traslado de equipajes y posibilita futuras ampliaciones de líneas.

J. D. Tartarini en su libro " Arquitectura ferroviaria" concluye acerca de estos estudios que:

"A pesar de haber sistematizado los tipos de estaciones en sus aspectos programáticos, distributivos y compositivos, jamás se refirieron claramente al lenguaje arquitectónico apropiado a una estación. El transcurrir del tiempo demostrará que en las estaciones se utilizará, como en otros programas nuevos, diversidad de estilos en boga en cada momento histórico para dar significado, representatividad y sentido (…)."

J. D. Tartarini. "Arquitectura ferroviaria". P. 42.

8.- En 1924, pasados ya seis años desde la inauguración de la nueva estación de Valencia, aparece en la **Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana** un trabajo ya maduro –con la experiencia de casi 100 años de ferrocarril – acerca de las estaciones. Se trata en definitiva, de un compendio de los anteriores. De manera sucinta, el mismo contiene lo siguiente:

.- Clasificación de las estaciones. Estaciones de 1ª, 2ª y 3ª clase.

.- Clasificación de las estaciones según la disposición en planta:

Estaciones en cabeza (figs. 48-1, 48-2 y 48-3).

Estaciones de paso con vías continuas y edificaciones y andenes laterales (figs. 48-4 y 48-5).

Estaciones en forma de cuña para los puntos de enlace de dos líneas.

Estaciones en isla. (Cuando la estación queda rodeada por vías) (fig. 48-6).

.- Clasificación de las estaciones en función del modo de hacerse el servicio regular de trenes:

Estaciones terminales.

Estaciones intermedias: sencillas, de empalme y de cruce.

En este trabajo, además de las clasificaciones citadas, se definen de manera muy detallada las dependencias que debe contener el edificio de viajeros además del aspecto formal de su fachada.

Así, respecto de las fachadas, se expone lo siguiente:

"El aspecto de las fachadas del edificio de viajeros, así como las demás construcciones de una estación que en conjunto tienen que ser construidas con uniformidad arquitectónica, debe corresponder a las justificadas exigencias de una perfección estética, pero teniendo en cuenta siempre la economía necesaria en las obras de carácter industrial."

Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana. P. 80.

Incluyo el texto citado por la importancia que se le atribuye a la economía en la construcción de las estaciones y por entender que se trata de obras englobables dentro de la arquitectura industrial si bien, entiendo que queda por definir lo que se entiende por "perfección estética". Es decir, referente a las cuestiones de estilo sigue, a pesar de la fecha de redacción del trabajo que se analiza, predominando la ambigüedad respecto de la construcción de estaciones.

De esta manera, respecto de las cuestiones constructivas y de estilo, en el trabajo que se analiza, se distingue entre:

.- Estaciones campestres o montañosas: las estaciones deben supeditarse al modo local de construir y al empleo de los materiales de la zona.

.- Estaciones en grandes ciudades: Debe aparecer con cierta importancia el aspecto decorativo y monumental pero manteniendo el carácter de estación. Este aspecto es más fácil de conseguir en la zona de andenes y vías donde a la gran marquesina metálica se le asocia de manera inmediata con el carácter industrial.

.- Estaciones medianas: Se debe distinguir el destino del edificio empleando los siguientes recursos:

.- Haciendo de mayores proporciones el vestíbulo de acceso y las salas de espera.

.- Diferenciando el tamaño y forma de los huecos de fachada.

.- Enfatizando el acceso mediante el empleo de cubierta más amplia al resto.

.- Colocando de manera clara y visible el nombre de la estación y el reloj.

.- Estaciones pequeñas: Inevitablemente tienden a parecer casas particulares. Para evitarlo en lo posible (dentro de los criterios de construcción sencilla y económica) se debe elegir un emplazamiento adecuado y enfatizar el nombre de la estación y el reloj.

En resumen, de este trabajo, la cuestión más relevante a mi modo de ver estriba en que únicamente las cuestiones de estilo, de ornato y de monumentalidad se relegan a las estaciones de las grandes ciudades quedando para los restantes tipos de estaciones, los criterios de sencillez, construcción y materiales locales y economía. De igual modo, sólo en las estaciones de las grandes ciudades se evidencia la preocupación por mostrar el carácter industrial.

Para finalizar, incluyo la reflexión de I. Aguilar sobre la aplicación de estos estudios a la construcción de las estaciones ya que, a pesar del conocimiento de ellos, pocas estaciones fueron construidas con el carácter de vanguardia que estos estudios reclamaban. Los proyectos que suscitaron más interés y polémica al inicio del siglo XX

fueron: la estación de Helsinki (1910)(E. Saarinen) (fig. 49), la de Stuttgart (1912) (P. Bonatz)(fig. 50) y la de Cincinnati (1929) (A. Fellheimer y W. Steward) (fig 51). Dice así:

"En los años 20, casi todas las estaciones de la red ferroviaria mundial estaban ya construidas y si se realizaban de nueva planta, prevalecía la arquitectura oficial, ya sea de corte tradicionalista ya sea regionalista. Sin embargo, podemos indicar que son los años del futurismo, de las imágenes industriales de Sant´Elia; del expresionismo y el impacto de las moles fabriles de Poelzing o Taut; del constructivismo ruso y el agit-pop. Para todos ellos la estación fue el lugar de la imaginación revolucionaria (…)."

I. Aguilar. Libro: "Estaciones y ferrocarriles valencianos" pp. 97 y 98.

Fig. nº 49.- Fachada ppal. E. de Helsinki. Ferropedia.

Fig. nº 50.- Fachada ppal. E. de Stuttgart. Minube.

Fig. nº 51- Interior. E. de Cincinnati. Ferropedia.

3.4.4. Rasgos característicos de las estaciones de la Compañía Norte. Línea Madrid-Irún

"En el estudio que he realizado sobre las líneas de la compañía Norte se comprueba que se utilizan los mismos proyectos en la línea de Palencia a La Coruña y en la de León a Gijón; así como los proyectos de la línea de Barcelona a Granollers se realizan

posteriormente en la de Segovia a Medina; o casos parciales como el proyecto de la estación de 4ª clase en la línea de Galicia se repite como estación de 3ª clase en la línea de Medina del Campo a Salamanca."

I. Aguilar. Libro: "Estaciones y ferrocarriles valencianos" p. 99.

Como detalla I. Aguilar en su tesis doctoral, las estaciones francesas presentan las siguientes características:

.- Grandes arcadas en planta baja.

.- Huecos en arco de medio punto con montantes.

.- Presencia de molduración.

.- Combinación de piedra y ladrillo.

.- Presencia del metal en cristaleras, pórticos y marquesinas.

Destacar que estos rasgos aparecen también en las estaciones españolas sobretodo en las de la Compañía Norte y concretamente en las estaciones de la línea Madrid-Irún que mantienen una relación estilística y tipológica muy fuerte con las estaciones francesas. No se puede olvidar que los ingenieros encargados de construir las primeras estaciones españolas eran franceses o ingleses, es decir, venían de países con experiencia en la construcción de estaciones y trajeron su experiencia a España que carecía por completo de ella. A parte de esto, obviamente las cuestiones tipológicas también se importaron.

I. Aguilar, describe de manera detallada y minuciosa estas características comunes que aparecen en las estaciones de la compañía Norte y que se repiten a lo largo de las estaciones de la línea Madrid-Irún. Acerca del estilo empleado, las estaciones de esta línea se caracterizan por su adhesión al estilo segundo imperio francés. Los rasgos principales de este estilo son los siguientes (figs. 52 y 53):

.- Estaciones que constan de planta baja y primera. En algunos casos aparece también buhardilla.

.- Composición del edificio principal con cuerpo central coincidente en eje de simetría, cuerpos laterales y cuerpos de remate o extremos.

.- Predominio de la horizontalidad.

.- Tendencia a sobresalir el cuerpo principal y los cuerpos extremos respecto del plano de fachada.

.- Empleo de huecos con arcos de medio punto.

.- Disposición rítmica de los huecos.

.- Seriación de huecos: planta baja con huecos terminados en arcos de medio punto y planta alta con huecos rectangulares de componente vertical.

.- Posibilidad de ampliar el tamaño de huecos – diferenciándose del resto – en el cuerpo principal.

.- Intención de remarcar la verticalidad en el pabellón central con ayuda del reloj o de esculturas. También tendencia a marcar la verticalidad en los cuerpos extremos.

.- Gran profusión de molduras.

.- Cornisas fuertemente marcadas.

.- Empleo de pilastras para enmarcar los pabellones central y laterales.

.- Combinación piedra-ladrillo. Esquinas de sillería combinando con el ladrillo del resto del edificio.

.- Empleo de grandes ménsulas como elemento articulador de los huecos y el entablamento.

.- Uso de cubiertas mansardas.

.- Escaso empleo de frontones o marcados antepechos.

.- Enfatización del acceso.

.- Distinción de la fachada que da al patio de viajeros (fachada urbana) con la que recae a las vías. En esta última, no aparece ningún resalto respecto del plano de fachada y los huecos son de igual tamaño a lo largo de la misma.

.- Enfatización de la perspectiva mediante la ubicación del patio de viajeros frente a la fachada principal.

.- Uso de cubiertas metálicas bien como grandes cubiertas que cubren vías y andenes, bien como marquesinas que discurren a lo largo de la fachada cubriendo el andén.

.- Distribución funcional y típica del resto de estaciones siguiendo las pautas marcadas en los estudios realizados.

.- El vestíbulo es una pieza fundamental, siendo el encargado de aportar parte del carácter monumental y arquitectónico que la estación requiere.

.- Las escaleras tienen un papel secundario y funcional (uso interno).

.- El reloj es uno de los elementos de referencia de la estación. Tiene un papel primordial dentro de los elementos decorativos de la estación o bien debe construirse torre aparte para ubicarlo. (La presencia de torres donde se ubica el reloj es poco frecuente en las estaciones españolas siendo más característico de las estaciones francesas).

Como ejemplo gráfico de las características reseñadas, la estación de Canfranc es una buena muestra de la imagen de las estaciones de Norte en España (figs. 52 y 53).

También las estaciones de Burgos o la de Valladolid presentan la “imagen corporativa” de la compañía (fig. 54 y 55).

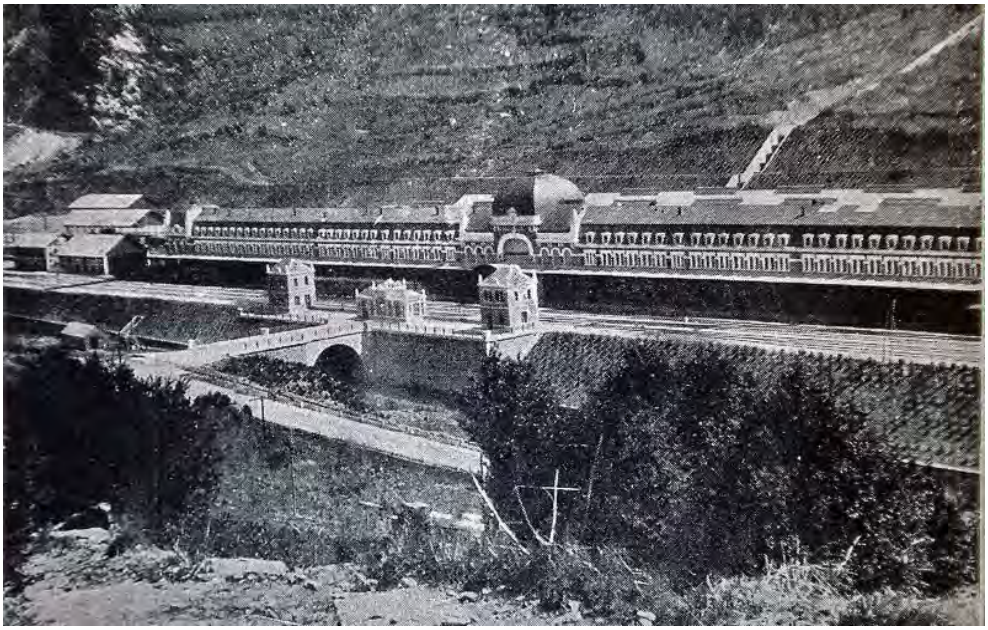


Fig. nº 52- Vista general estación de Canfranc. Fundación Ferrocarriles Españoles.

Fig. nº 53- Vista actual fachada ppal. E. de Canfranc. A. propio (2010).

Me ceñiré en el presente capítulo, mediante las tablas elaboradas para cada una de las estaciones estudiadas, a analizar los rasgos propios que caracterizan a las principales estaciones de la compañía Norte con el objetivo de conocer exhaustivamente las mismas y así poder establecer una comparativa con la estación construida por Ribes. La intención de las citadas tablas es presentar la documentación estudiada de manera breve ya que, de otro modo, el presente capítulo sería excesivamente extenso sin ser el motivo principal de la tesis.

Posteriormente, ya en el capítulo dedicado al estudio exhaustivo de la estación de Ribes, retomaré este listado de rasgos propios del estilo segundo imperio para poder concluir en qué medida está presente todavía este estilo en la Estación de Valencia.

Fig. nº 54- Vista actual fachada ppal. E. de Burgos. A. propio (2011).

Fig. nº 55- Vista actual fachada ppal. E. de Valladolid. A. propio (2010).

3.5. LAS PRIMERAS ESTACIONES ESPAÑOLAS. APLICACIÓN DE LAS TIPOLOGÍAS

"La arquitectura de la estación es el fruto de un delicado equilibrio entre tecnología y arquitectura tradicional. Puede ser una de las medidas que podemos tomar para observar cómo y cuándo la sociedad civil desarrolla el encuentro entre arte y técnica."

I. Aguilar. Libro: "Estaciones y ferrocarriles valencianos" p. 87.

Las primeras estaciones españolas fueron realizadas por ingenieros franceses e ingleses que, respecto de las cuestiones estilísticas, adoptaron las corrientes clasicistas vigentes en la época. Así, reseñar que se realizan con rasgos de la arquitectura neoclásica-romántica que se caracteriza por el empleo de vocabularios tales como el griego, el romano, el italiano, etc. Es decir, se trata – como define I. Aguilar – de un "eclecticismo restringido y codificado".

Dedico un capítulo de la presente tesis a las cuestiones estilísticas pero me parece interesante introducir un avance acerca de las mismas para permitir visualizar de manera más completa las diferentes tipologías de estaciones empleadas en nuestro país.

Como señalaba, este estilo "ecléctico restringido" de rasgos neoclásico-románticos fue muy utilizado en Francia (Boullé – Ledoux) y, aparte del lenguaje utilizado, se distingue por su clara tendencia antibarroca y por el poco uso del relieve en los elementos arquitectónicos.

Las fachadas realizadas por los arquitectos Percier (1764-1838) y Fontaine (1762-1853), creadores de los estilos directorio e imperio, son un claro ejemplo de este estilo y han servido de inspiración a numerosas estaciones. La Rue de Rívoli en Paris es una buena muestra de ello.

Este estilo fue empleado desde la última década del S.XVIII hasta casi el segundo cuarto del S.XIX. A partir de esta fecha, ese "eclecticismo restringido" fue convirtiéndose en eclecticismo sin más, evidenciando el uso de lenguajes no clásicos. Es entonces cuando aparecen los estilos medievales en todas sus acepciones configurando una línea paralela a este neoclasicismo-romántico que se mantendrá siempre convertido en neorrenacimiento o similar.

Concretamente, como ya he detallado, la compañía Norte de origen francés, con ingenieros de la misma nacionalidad, respecto de cuestiones de estilo adopta, de manera genérica para las estaciones españolas, el estilo segundo imperio francés.

En definitiva, nuestras primeras estaciones son una muestra de las arquitecturas más representativas de Inglaterra o Francia. Por ejemplo, la primera estación de Valencia, realizada por el ingeniero inglés James Beatty es un ejemplo de ello.

Así, en las primeras estaciones españolas se emplearon alguna de las siguientes tipologías - ya detalladas anteriormente - pero que ahora pretendo concretar para el caso español:

3.5.1. Edificio único longitudinal al lado de las vías

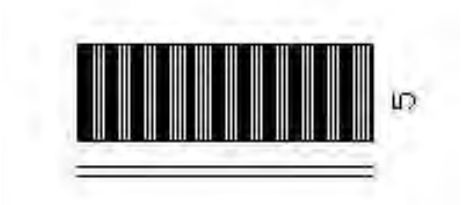


Fig. nº 56- Esquema ed. único long. Al lado de las vías. A. propio (2011).

Se trata de un único edificio longitudinal ubicado a uno de los lados de las vías (fig. 56). En la compartimentación de este espacio aparecía el vestíbulo, todavía de reducidas dimensiones y otras pequeñas piezas, destinadas a diversas funciones de la

estación, en torno al mismo. Constructivamente priman criterios de sencillez y economía y respecto al estilo predomina el estilo clásico. En definitiva, se trata en mi opinión, de planteamientos nada acordes con la novedad que suponía el ferrocarril ni respecto a estilo, a cuestiones constructivas, a empleo de nuevos materiales, a alardes estructurales y, por último, a atribuciones simbólicas.

Indicar que es la tipología predominante – con algunas variaciones en las estaciones de mayor importancia (p.e. amartillamiento de los pabellones extremos: Burgos, Medina del Campo o Valladolid) – en las estaciones estudiadas (figs. 57, 58 y 59).

Fig. nº 57- Vista f. ppal. E. de Burgos. A. propio (2011).

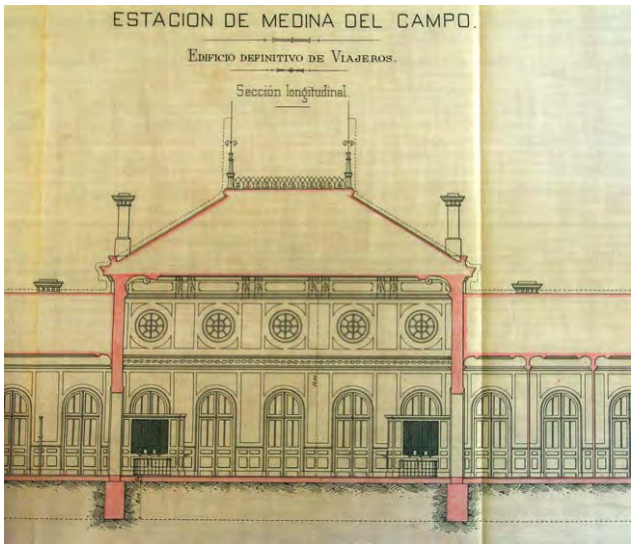


Fig. nº 58- Plano sección ed. viajeros. E. de Medina del Campo. FFE (2007).

Fig. nº 59- Vista f. ppal. E. de Valladolid. A. propio (2010).

3.5.2. Dos edificios longitudinales a ambos lados de las vías

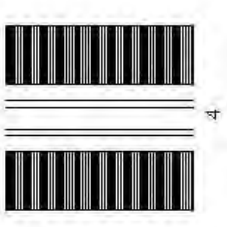


Fig. nº 60- Esquema 2 ed. long. Al lado de las vías. A. propio (2011).

La siguiente evolución la propició el empleo de dos edificios longitudinales a ambos lados de las vías (fig. 60). De esta manera, se podían separar ya las salidas de las llegadas e igualmente, se conseguía espacio para ubicar las funciones que las necesidades de la estación iban imponiendo. Esta solución permitió cubrir el espacio central - de paso de los trenes - con una marquesina que se apoyaba en sendos edificios laterales. Un buen ejemplo de este tipo, existente en la actualidad, lo constituye la estación de Delicias de Madrid (figs 61 y 62).

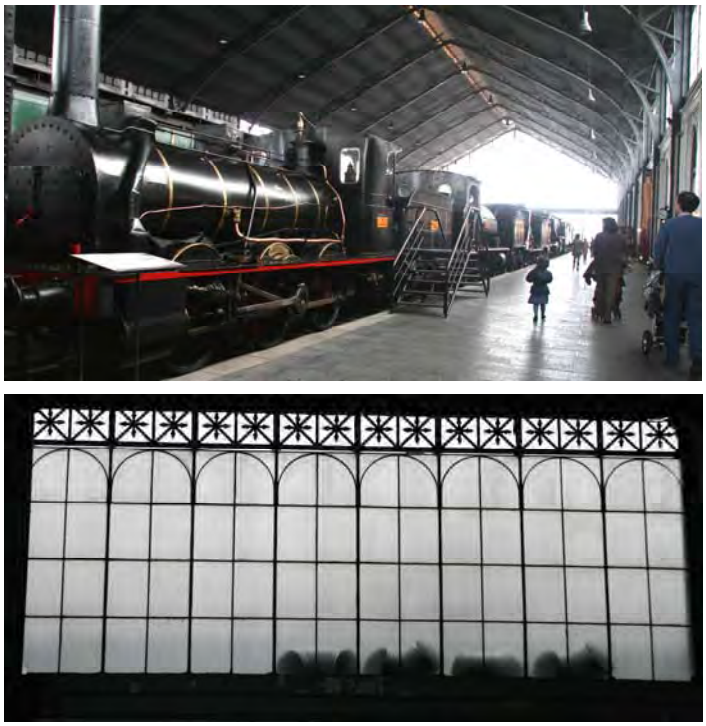


Fig. nº 61 y 62.- Vista interior y detalle celosía. Estación de Delicias (Madrid). A. Propio (2010).

Destacar que se trata de una tipología poco utilizada por la compañía Norte. De las estaciones estudiadas, los casos de Irún (fig. 63) y Canfranc (figs. 52 y 53) (p.e.) manifiestan este tipo aunque con variaciones funcionales. (1 ed. Local- 1 ed. Internacional).

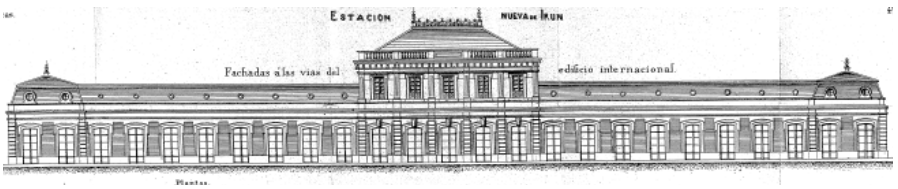


Fig. nº 63.- Alzado principal. Estación de Irún. Revista de Obras Públicas (ROP).

3.5.3. Un edificio en cabeza

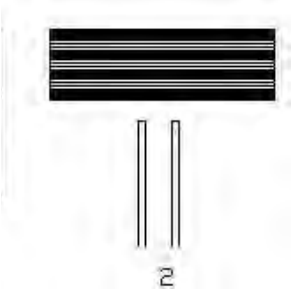


Fig. nº 64.- Esquema 1 ed. en cabeza. A. propio (2011).

Ninguna de las principales estaciones de Norte analizadas presenta esta tipología.

La estación del Grao (estación actualmente más antigua de España) supone un ejemplo valenciano de esta tipología donde el camino de hierro se cierra con el edificio de viajeros (fig. 65).

Fig. nº 65.- Fachada principal. Estación de El Grao de Valencia. A. propio (2010).

3.5.4. Tres edificios en forma de "U". Estaciones término

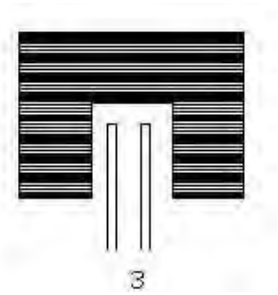


Fig. nº 66.- Esquema 1 ed. en cabeza. A. propio (2011).

Por último, están las estaciones término. Es decir, aquellas en las que finalizaba el "camino de hierro" y que se materializaban ubicando un tercer edificio perpendicular a las vías y que conformaba una "u" con los dos bloques longitudinales y paralelos a las vías (fig. 66). También en esta tipología el espacio de llegada y salida de trenes se encontraba cubierto. La Estación de Valencia de Ribes es un ejemplo de esta tipología (fig. 67). También la antigua estación central de Aragón (fig. 68) (derribada en 1974) hacía uso de esta tipología.

Fig. nº 67.- Fachada principal. Estación de Valencia. Postal anónima (FFE).

Fig. nº 68.- Fachada principal. Estación de Aragón (Valencia). Postal anónima (FFE).

Destacar que las estaciones término solían ser coincidentes con las ciudades más importantes del país y que su configuración y ubicación fue objeto del histórico debate en torno a la "estación central", es decir una única estación de cabecera para todas las compañías o una por compañía, y del debate "ubicación centro-periferia" ya tratado en anteriores apartados. Hoy me atrevo a decir, respecto de esto último, que la ubicación en el centro de las principales capitales del país junto con un servicio de alta calidad son las claves del éxito del ferrocarril como medio de transporte idóneo para las medias distancias.

A modo de conclusión sobre esta cuestión, en la siguiente tabla se expone la posición relativa del edificio de viajeros con respecto a las vías en los proyectos originales de las estaciones de Norte estudiadas.

ESTACIÓN	**CONFIGURACIÓN - UBICACIÓN EDIFICIO VIAJEROS**
La Coruña	Forma de U.
Lugo	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.
Gijón	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.

Oviedo	Edificio único long. a uno de los lados de las vías. (Derribada en guerra civil. Reconstrucción en 1946).
León	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.
Valladolid	Edificio único long. a uno de los lados de las vías. Ligera forma de U invertida creando patio de entrada.
Medina del Campo	Edificio único long. a uno de los lados de las vías. Pab. Extremos amartillados.
Ávila	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.
Segovia	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.
Madrid. Ppío.	Edificio único long. a uno de los lados de las vías. Ampliación a edificio en "L"
Palencia	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.
Santander	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.
Burgos	Edificio único long. a uno de los lados de las vías. Pab. Extremos amartillados.
Miranda de Ebro	2 edificios long. paralelos a ambos lados de las vías.
Bilbao-Abando	Edificio en forma de U.
Vitoria	2 edificios long. paralelos a ambos lados de las vías. (Uno exclusivamente de oficinas).
San Sebastián	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.
Irún	2 edificios long. Paralelos a ambos lados de las vías (E. Local – E. internacional)
Logroño	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.
Pamplona	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.
Huesca	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.

Canfranc	2 edificios long. paralelos a ambos lados de las vías (E. Local – E. internacional) (discreto ed. Local).
Zaragoza- Arrabal	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.
Lérida	Edificio único long. a uno de los lados de las vías.
Barcelona Norte	Edificio en forma de U.
Tarragona	Edificio único long.a uno de los lados de las vías.
Valencia	Edificio en forma de U.

Leyenda tabla: color morado: forma de "U" (fig. 48-3). Color naranja: 2 ed. long. Paralelos a ambos lados de las vías (fig. 48-4). Color amarillo: ed. único long. A uno de los lados de las vías (fig. 48-5).

Así, de las estaciones estudiadas sólo La Coruña, Bilbao-Abando, Barcelona Norte y Valencia adoptan forma de U. El resto principalmente, hacen uso de un único edificio paralelo a las vías. Miranda de Ebro, Vitoria, Canfranc e Irún constituyen las excepciones a estos modelos, tal como se detalla en la tabla adjunta.

3.6. ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO DE LAS PRINCIPALES ESTACIONES DE LA COMPAÑÍA NORTE EN ESPAÑA

3.6.1. Cuestiones preliminares

Como ya señalaba, el clasicismo ("eclecticismo restringido") fue el estilo primeramente empleado en la construcción de estaciones. Posiblemente, como indica I. Aguilar, la facilidad de ampliar o reducir un determinado edificio según la categoría de la estación sin romper la simetría o regularidad pudo ser uno de los factores determinantes para su extensiva utilización. También influye el hecho de que eran diseñadas exclusivamente por ingenieros. Proporción y regularidad eran los elementos que se empleaban para dar belleza a estas primeras estaciones resultando una imagen sobria y equilibrada. En mi opinión también se empleó este estilo en aras de conseguir una imagen conocida, estable, armoniosa a unos edificios completamente nuevos. Resulta difícil pensar qué vestimenta poner a unas edificaciones catalogadas dentro de lo industrial y completamente nuevas.

La arquitectura estandarizada donde primaban los criterios de economía, funcionalidad y rapidez era característica común de las primeras estaciones como ya he analizado. El ornato y los elementos superfluos no tienen cabida en estos primeros edificios. (Como señala I. Aguilar, estas premisas tienen mucho que ver con las teorías de Durand y las ideas de Daly y Reynaud). Únicamente aquellas estaciones terminales o cabeza de línea o aquellas que tenían alguna peculiaridad concreta se salían de la norma y en éstas se hacia un proyecto aparte. No obstante, como señala I. Aguilar, la unificación estilística que podemos observar en todas ellas venía – en la mayor parte de los casos – del proyecto específico de la gran estación terminal a la que se iba disminuyendo de proporción o eliminando partes. Destaca esta autora que el hecho de tratarse de una arquitectura estandarizada no perjudica el valor arquitectónico de las obras en su conjunto pues, por un lado, le da una cierta singularidad a la línea que la distingue de las otras y por otro, el estudio exhaustivo de un modelo que se repite permite irlo perfeccionando sin mermar su interés arquitectónico.

Concretamente, para el caso español, las primeras estaciones fueron obra de ingenieros ingleses –mayoritariamente- o franceses que, simplemente, adaptaron los proyectos ya ejecutados para otras estaciones.

Entre los años 1870-1900 la cosa cambia y se produce la expansión de las compañías, tratándose del periodo de construcción de mayor número de estaciones en nuestro país donde aparece la necesidad de dar más ornato y representatividad a los edificios de viajeros. En el caso de nuestro país, en este segundo periodo se observa una desaparición del influjo inglés y en cambio, se observa una creciente y mayor presencia francesa. Se trata del periodo de las estaciones monumentales, coincidente con el periodo de mayor auge de las grandes compañías. También se produce en esta etapa el mayor número de construcción de estaciones con carácter definitivo en nuestro estado.

La tercera etapa que puede establecerse respecto de la construcción de estaciones en nuestro país, se sitúa entre los años 1902 y 1941 (creación de RENFE). Es significativo de esta etapa el hecho de que desaparece por completo la dependencia del ingeniero extranjero. Las estaciones quedan al fin, en manos de profesionales del país. Comparar la antigua estación de Valencia (1852-James Beatty) con la estación de Ribes (1906-1918) manifiesta claramente la evolución y el cambio realizado respecto de la construcción de estaciones.

En las primeras décadas del siglo XX coexisten en nuestro país diversas corrientes arquitectónicas que raras veces se presentan en su forma pura. Esto se evidencia claramente, como iré analizando, en la arquitectura de las estaciones. Respecto de esta cuestión, cito las palabras de Julien Guadet de su libro “El salón de arquitectura de 1891” que dicen así:

“Cuando se me hace esta pregunta, tan malintencionada como molesta: “Señor, ¿de qué estilo es este monumento?”, no dejo nunca de responder: “Del más puro estilo de transición”. Es infalible, pues siempre es verdad.”

J. Guadet. El salón de arquitectura. P. 23.

Ya decía L. Hilberseimer que los arquitectos del XIX estaban *“aferrados a una falsa monumentalidad”.*

A la hora de construir naves, estaciones, o edificios de grandes dimensiones predominaba la idea de tener que conseguir que la riqueza exterior hiciese olvidar la pobreza interior atribuida al empleo sin más de los nuevos materiales.

Respecto de las cuestiones de estilo, resaltaría las siguientes:

A finales del XIX y principios del XX existía una absurda sobrevaloración de los elementos estilísticos históricos. Los viajes y los estudios realizados en el campo de la historia habían enriquecido al eclecticismo con aportaciones exóticas, amalgamando a la idea clasicista fundamental detalles decorativos de todos los pueblos y épocas. Los edificios de viajeros de las estaciones españolas son buena muestra de ello.

Para situarnos en las circunstancias existentes en la época - entre el XIX y principios del XX - respecto a las cuestiones de estilo, cito las palabras de L. Hilberseimer contenidas en su texto “La arquitectura de la gran ciudad” (1927):

“Hasta ahora, nuestro tiempo ha buscado en vano su estilo, no ha demostrado una voluntad común, ni llamado la atención de los creadores sobre ciertos problemas de ordenación. Bajo el sugestivo influjo del pasado y el historicismo, característico del siglo XIX, ha creído que toda la actividad debía partir de la imitación. Por desconocimiento de los factores más importantes de un estilo, ha considerado el problema arquitectónico como un simple problema formal, intentando ocultar su incapacidad creativa detrás de imitaciones estilísticas decorativas y llegando, en su búsqueda de un estilo, a una carencia total de estilo. Porque, al igual que la forma, el estilo nunca puede ser objetivo, sino sólo resultado de la comprensión artística de la totalidad de circunstancias y exigencias sociales, económicas y técnicas que

intervienen, cuya armonía representa un estilo, su expresión artística. Lo secundario, la forma, ocupaba el lugar de lo principal, la unidad orgánica. Pero la forma aislada, el detalle no es algo independiente ni separable del conjunto, como pretendía hacer creer el academicismo, sino que depende de la formación general, es una relación de ella."

L. Hilberseimer. La arquitectura de la gran ciudad. P. 24.

Respecto de las bases de la nueva arquitectura a la que había que llegar, Hilberseimer decía lo siguiente:

"El pensamiento racional, la consecuencia, la exactitud y la economía, todas estas características que distinguen las obras de los ingenieros, tienen que llegar a convertirse en la base de la nueva arquitectura. Hay que comprender los objetos en sí mismos, reducirlos a su última forma esencial, organizarlos razonablemente y llevarlos a la perfección total."

L. Hilberseimer. La arquitectura de la gran ciudad. P. 25.

El eclecticismo propició una mayor libertad al artista. Durante esta época conviven eclecticismo e historicismos, existiendo a su vez el clasicismo que nunca se abandona. Estamos en la época de crisis de los estilos. Como dice I. Aguilar, el sentido liberal y fuera de códigos fue posiblemente la razón del carácter peyorativo que ha tenido durante años el término ecléctico.

P. Navascués define eclecticismo como:

"En este eclecticismo, el punto de partida no es siempre igual, de ahí que el propio término sirva tan sólo para definir actitudes y no formas concretas. Éstas vendrán dadas por los parámetros iniciales (arquitectura clásica, medieval, renacentista, barroca, de uno u otro país, el propio eclecticismo contemporáneo y muy especialmente el francés a partir de Garnier etc.) si bien las referencias históricas no tendrán el carácter arqueológico que se dio entre los historicistas. La idea de constante elección a la hora de realizar el proyecto da a éste un carácter nuevo que puede llevar a resultados insospechados, alejándose de cualquier idea preconcebida o estrictamente histórica."

P. Navascués. Del Neoclasicismo al Modernismo. P. 82.

El modernismo será el estilo preferido por la burguesía, principalmente en Cataluña, que verá en él una manera de dignificar la construcción industrial desde una perspectiva optimista, alegre, actual y en definitiva, moderna. Pero el modernismo auténtico no es únicamente "fachadismo" sino que el espacio interior también sufre modificaciones en el camino hacia la funcionalidad, al tiempo que se produce una revalorización de los materiales de la industria como hierro, hormigón y cristal. La decoración y la estructura no forman dos cuerpos separados, sino que se integran en un conjunto armónico, eficaz y flexible donde el autor se manifiesta con libertad. Esta definición del modernismo se separa bastante de lo que de modernista tiene la Estación del Norte de Ribes, por lo que como ya iremos precisando, etiquetarla de modernista no es, a mi juicio, del todo correcto.

Así, tras situarnos, indicar que la sucesión de estilos en la arquitectura ferroviaria estuvo sujeta principalmente a tres factores:

.- El momento cronológico de su construcción.

.- La región o lugar donde se construía.

.- La procedencia e importancia de la compañía a la que pertenecía.

A medida que fue desarrollándose el ferrocarril en nuestro país, las compañías vieron en la arquitectura del edificio de viajeros el símbolo idóneo para representar su poder. Concretamente para la compañía Norte, la imagen de empresa fue una premisa en la construcción de las estaciones y ello lo podremos observar en el análisis realizado de las principales estaciones españolas. En definitiva, la evolución estilística de esta

compañía aferrada a la imagen corporativa supuso una nula evolución arquitectónica, completamente desfasada para el siglo XX. Ello revaloriza más si cabe las aportaciones de Ribes para la compañía.

I. Aguilar en su libro titulado "Estaciones y ferrocarriles valencianos" relata lo siguiente:

"La arquitectura había dado un giro importante: del eclecticismo había pasado por los historicismos, los nacionalismos y se encontraba en pleno auge modernista, con su cambio de actitud y de lenguaje. La importancia del arquitecto Demetrio Ribes hay que plantearla en ese sentido. Consiguió cambiar la imagen de empresa de la compañía Norte actualizando y poniendo al día el lenguaje arquitectónico de estas estaciones."

I. Aguilar. Libro: "Estaciones y ferrocarriles valencianos" p. 135.

A grandes rasgos y a modo de resumen, los estilos que se detectan en los edificios de viajeros de nuestras estaciones son las siguientes:

1.- Clasicista: Madrid-Atocha, Barcelona-Francia (fig. 69) o Sevilla.

2.- Francesa: Burgos, Valladolid, Madrid-Príncipe Pío (fig. 70) y Medina del Campo. En general, en las estaciones de la compañía Norte es clara y predominante la influencia francesa.

3.- Eclecticista: San Bernardo en Sevilla, Alicante, Cádiz, Barcelona-Nord (fig. 71) y Barcelona Término.

4.- Con elementos modernistas: Concordia de Bilbao (fig. 72).

5.- Historicista-regionalista: Estación de plaza de Armas en Sevilla, Toledo (fig. 73), Logroño, Portugalete, Zamora o Santiago de Compostela.

6.- Combinación de varios: Estación de Valencia (clasicista – toques modernistas y regionalista) (fig. 74).

Fig. nº 69, 70 y 71.- Vistas E. de França (BCN). E. Madrid-P. Pío y E. de Barcelona-Vilanova. La estación de tren.

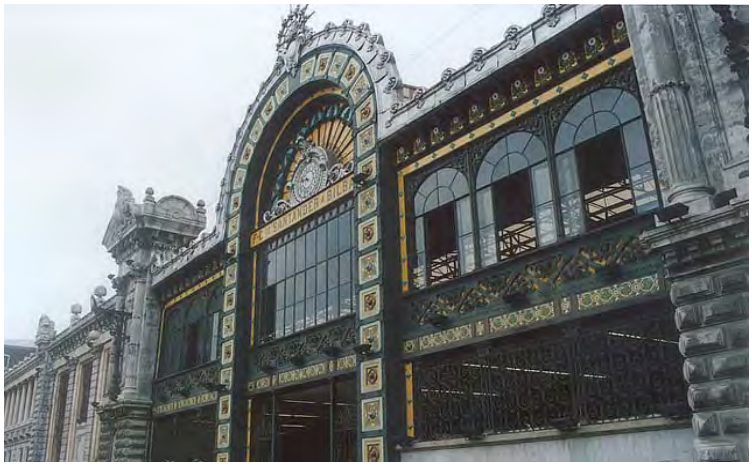


Fig. nº 72.- Vista F. ppal. E. de Bilbao-Concordia. P. Gadea Garzón.

Fig. nº 73.- Vista F. ppal. E. de Toledo. La estación de tren.

Fig. nº 74.- Vista F. ppal. E. de Valencia. A. propio (2011).

La estandarización y copia de proyectos en diferentes localidades era una práctica habitual en la construcción de las estaciones. Contra ésta, existieron detractores como Ganivet que en su obra “Granada la bella” y en el capítulo titulado “Parrafada filosófica ante una estación de ferrocarril” critica la estandarización y propone que la estación muestre las señas de identidad del lugar donde se ubique. Relata frases tales:

“Si la ciudad es gótica, que la estación sea gótica (…).”

A. Ganivet. Granada la bella. P. 45

Así, por ejemplo, en esta línea de pensamiento, existen magníficos ejemplos de estaciones neomudéjares en la línea de Sevilla a Huelva.

La estandarización, sin embargo, ha servido para dar una imagen corporativa a determinadas compañías, por ejemplo, la compañía del Norte. Como rasgo positivo, destacar que la estandarización presupone un estudio en profundidad, perfeccionado, de distribución y composición de un edificio.

El ornamento, recurriendo de manera frecuente a la cerámica bien con motivos geométricos o figurativos, será un elemento fundamental en la construcción de estaciones en su época dorada, entre finales del siglo XIX y principios del XX, y a la que pertenece la estación del Norte de Ribes.

También la heráldica se utilizó profusamente ante la carencia de referencias históricas en estos edificios (p.e. Estación de Barcelona Nord): los escudos de las principales ciudades a las que servía la compañía, el anagrama de la compañía y motivos mitológicos entre el que destacaba el caduceo de Mercurio, símbolo del progreso de la civilización occidental. En la estación de Ribes, se introduce además la frase “buen viaje” en diversos idiomas, lo cual constituye un elemento novedoso en el repertorio utilizado para la decoración de las estaciones.

Fig. nº 75 a 78.- Detalles decorativos vestíbulo estación de Valencia. A. Propio (2007-2011).

El mobiliario de las mismas fue otro de los temas que más se trabajó, así se produjo una importante corriente de diseño industrial que abarcaba farolas, bancos, rótulos, ventanillas, carteles, relojes, etc. El reloj es el elemento más característico de estos edificios y no había ninguna estación que no lo poseyera, bien visible.

En definitiva, la crisis de los estilos se puede observar de manera clara también en los edificios de viajeros de las estaciones. Pretendo mostrar tanto cómo se incorporan las cuestiones de estilo, así como los diferentes tipos de ornamentos utilizados en la decoración, a través del análisis de las principales estaciones construidas por la compañía Norte. Dejaré en capítulo aparte – por ser el tema central de la presente tesis – el análisis de la estación de Valencia para, finalmente, establecer una comparativa entre ésta y las restantes estaciones principales de la compañía.

3.6.2. Las principales estaciones de la Compañía Norte enEspaña. Selección.

"La arquitectura en su relación con el comercio y la industria merece la atención de los artistas serios (…). Llegará un día en que las estaciones se contarán entre los edificios más importantes, en los que la arquitectura será llamada a desplegar todos sus recursos, donde su construcción será monumental."

C. Daly (1846). Citado en p. 244 libro: "150 años de ferrocarril en la comunidad valenciana. 1852-2002".

No todo son halagos. Todavía veinticuatro años después de la aparición del ferrocarril y con él de las primeras estaciones, era considerado por muchos intelectuales como algo molesto, "impropio de la nobleza de la humanidad" (I. Aguilar). Como cita introductoria de detractor insigne acerca del modo de hacer en las estaciones incluyo a Ruskin:

"La arquitectura de los caminos de hierro tendría una dignidad propia si sólo se concretara a cumplir sus fines. No cargareis de sortijas los dedos de un herrero."

Ruskin (1849). Citado en p. 245 libro: "150 años de ferrocarril en la comunidad valenciana. 1852-2002".

Pretendo en el presente apartado analizar las principales estaciones de la compañía Norte, acotando la descripción al edificio de viajeros y al espacio de llegada y salida de trenes, con el fin de destacar aquellos rasgos comunes en todas las estaciones de la compañía y aquellos rasgos que difieren en la estación de Ribes para Valencia. Sobre todo me centraré en establecer una comparativa con aquellas estaciones proyectadas y construidas en el mismo periodo que la de Ribes para Valencia y en aquellas otras que también construyó – o colaboró - el arquitecto para otras ciudades.

Así, planteo el capítulo presentando cada una de las estaciones estudiadas mediante una tabla-resumen y una selección de fotografías. El sintetizar la información analizada me permite no alargar innecesariamente el capítulo – ya que no es el motivo principal de la tesis- y obtener una lectura comparativa rápida entre las distintas estaciones detalladas. Por otro lado, he visitado la mayoría de las estaciones incluidas en el análisis y las que no lo he hecho ha sido porque ya no existen las estaciones originales.

Destacar, tal como analizo de manera detallada en el capítulo dedicado a historia de la Compañía, que la misma se desarrolló en 4 etapas principalmente:

.- 1ª Etapa: 1859-1874

.- 2ª Etapa: 1874-1900

.- 3ª Etapa: 1900-1913

.- 4ª Etapa: 1913-1936

Recordar, asimismo, que a partir de 1870, es decir a comienzos de la 2ª etapa, la Compañía Norte comenzó un plan de reforma y construcción para el mejoramiento de sus líneas. De este plan surgieron nuevas estaciones, pero también se sustituyeron algunas otras no por necesidades funcionales sino por dar mayor importancia a la estación, a la línea y por ende, a la compañía. Este periodo se inicia en la compañía

Norte con el anteproyecto de la estación de Príncipe Pío en Madrid (1873), después llegaron los de Santander (1876), San Sebastián (1880), Irún (1889), Valladolid (1890-1891), Medina del Campo (1896), Burgos (1901), Valencia Norte (1906-1918) y Barcelona-Vilanova (1914-1918).

En todas ellas, van a predominar criterios de representatividad frente a economía. Obsérvese que ya no priman los criterios de funcionalidad y economía vigentes en la construcción de las primeras estaciones. De hecho un trabajo que se me ocurre interesante – a desarrollar en un futuro – sería el análisis de las primeras estaciones y de sus sustitutas con el fin de objetivizar y concretar cómo se materializa esta transición.

Una cuestión fundamental que va a caracterizar a las estaciones de la compañía es la uniformidad del lenguaje. Esta cuestión fue criticada entre otros por Ganivet que decía al respecto:

«Como si se tratara de uniforme de niños de un hospicio»

Ganivet. Granada la bella. P. 42.

Para manifestar otra posible puerta de entrada en el arte de mirar las estaciones, incluyo alguna de las reflexiones que Victoria E. Bonet Solves incluye en su texto titulado "Un billete de ida y vuelta: el universo del ferrocarril y la pintura valenciana" (Capítulo XII. Libro: 150 años de ferrocarril en la comunidad valenciana. 1852-2002). En este texto se relata lo siguiente:

"Manet y Monet hicieron de la estación un lugar de experimentación pictórica. (…) A pesar de que el ferrocarril no tuvo el éxito de otros temas, artistas de la talla de Pinazo, Sorolla o Plá, vieron en él un lugar de encuentro para novedades y reflexiones. Por otro lado, este medio de transporte tuvo un papel esencial en el desarrollo de uno de los géneros más emblemáticos de la pintura del siglo XIX: el paisaje. De algún modo, se convirtió en el motor, o la máquina, que cambió el modo de concebir la representación de la naturaleza. El entorno de siempre, la huerta valenciana, fue trasladado al lienzo de manera diferente gracias a la existencia de una nueva mirada."

Victoria E. Bonet Solves. "150 años de ferrocarril en la comunidad valenciana. 1852-2002".

Pp. 306-307.

También el ferrocarril fue fuente de inspiración de literatos y poetas. Azorín en "La ruta de Don Quijote" relataba lo siguiente:

"Yo llego a la estación. ¿No sentís vosotros una simpatía profunda por las estaciones? Las estaciones en las grandes ciudades, son lo que primero despierta por las mañanas a la vida inexorable y cotidiana. Y son primero los faroles de los mozos que pasan, cruzan, giran, tornan, marchan de un lado para otro, a ras del suelo, misteriosos, diligentes, sigilosos. Y son luego las carretillas y diablas, que comienzan a chirriar y gritar. Y después, el estrépito sordo, lejano, de los coches que avanzan. Y luego la ola humana que va entrando por las anchas puertas y se desparraman, acá y allá, por la inmensa nave. Los redondos focos eléctricos, que han parpadeado toda la noche, acaban de ser apagados; suenan los silbatos agudos de las locomotoras; en el horizonte surgen los resplandores, rojizos, nacarados, violetas, áureos de la aurora. Yo he contemplado este ir y venir, este trajín ruidoso, este despertar de la energía humana. El momento de sacar nuestro billete es llegado ya."

Azorín. La ruta de Don Quijote. p. 136. Biblioteca virtual Miguel de Cervantes.

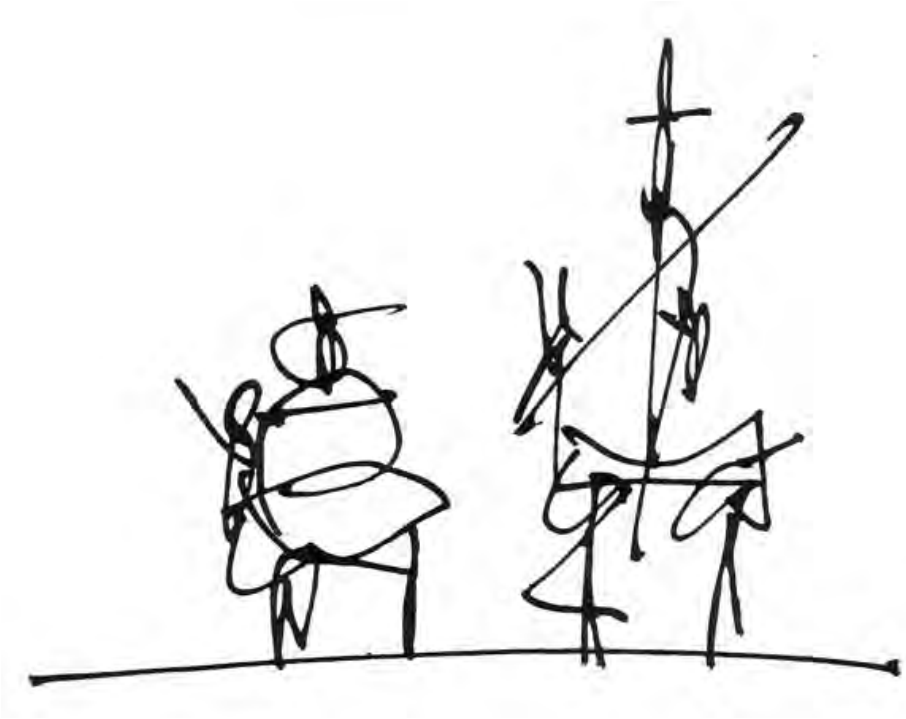


Fig. nº 79.- Dibujo de El Quijote. A. Saura (1987). Instituto Cervantes (NY).

Ya para entrar en materia, indico en el siguiente mapa (fig. 80), las estaciones principales de la compañía y por tanto aquellas que paso a estudiar y a analizar seguidamente.

Fig. nº 80.- Mapa de la red de los caminos de hierro del Norte. Map. 01-14. (sin fecha). FFE. Archivo propio (2008).

Dado que con el mapa completo del desarrollo de la compañía no se visualizan las principales estaciones, paso a presentarlo de manera desglosada por zonas. Así, la zona Galicia-Asturias-León (fig. 81) queda:

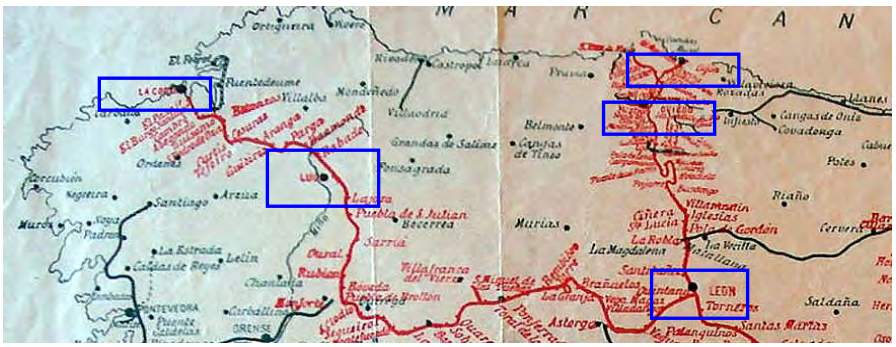


Fig. nº 81.- Mapa de la red de los caminos de hierro del Norte. Map. 01-14. FFE. Archivo propio (2008).

Zona Galicia-Asturias-Leon: **estaciones de La Coruña; Lugo; Gijón; Oviedo y León.**

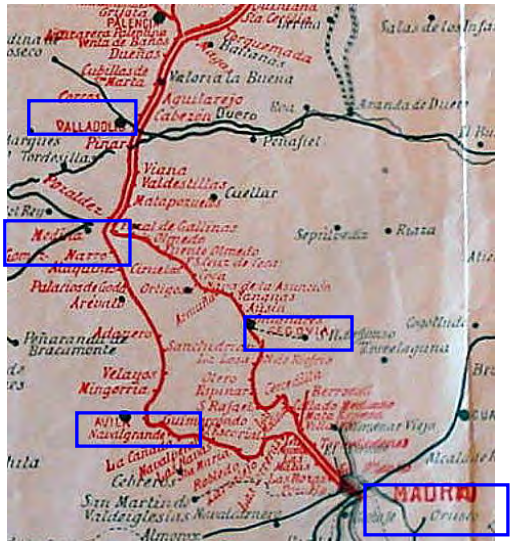


Fig. nº 82.- Mapa de la red de los caminos de hierro del Norte. Map. 01-14. (sin fecha. FFE. Archivo propio (2008).

Zona Valladolid-Ávila-Segovia-Madrid (fig. 82): **Valladolid; Medina del Campo; Ávila; Segovia y Madrid (Príncipe Pío).**

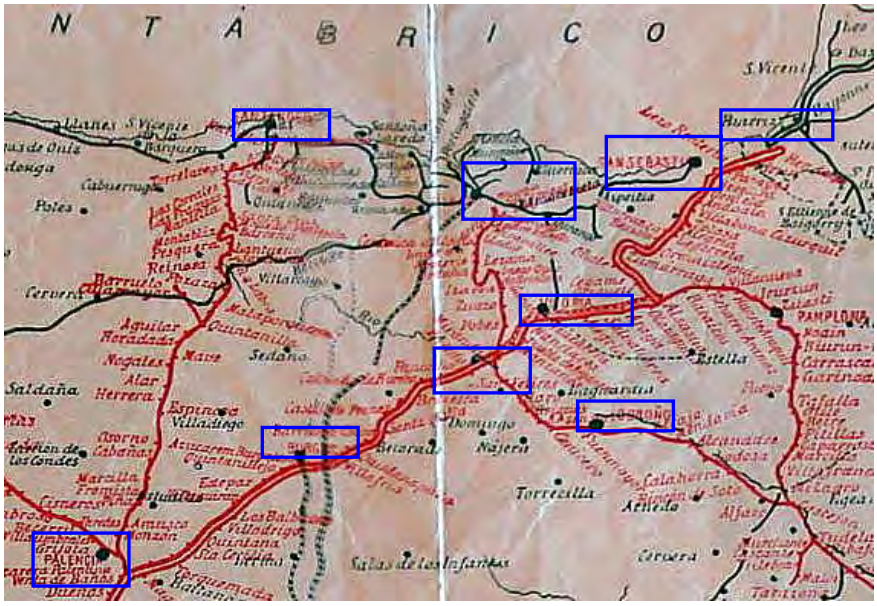


Fig. nº 83.- Mapa de la red de los caminos de hierro del Norte. Map. 01-14. (sin fecha). FFE. Archivo propio (2008).

Zona Palencia - Cantabria- Burgos – P. Vasco – La Rioja (fig. 83): **Palencia; Santander; Burgos; Miranda de Ebro; Bilbao (Abando); Vitoria; S. Sebastián, Irún y Logroño.**

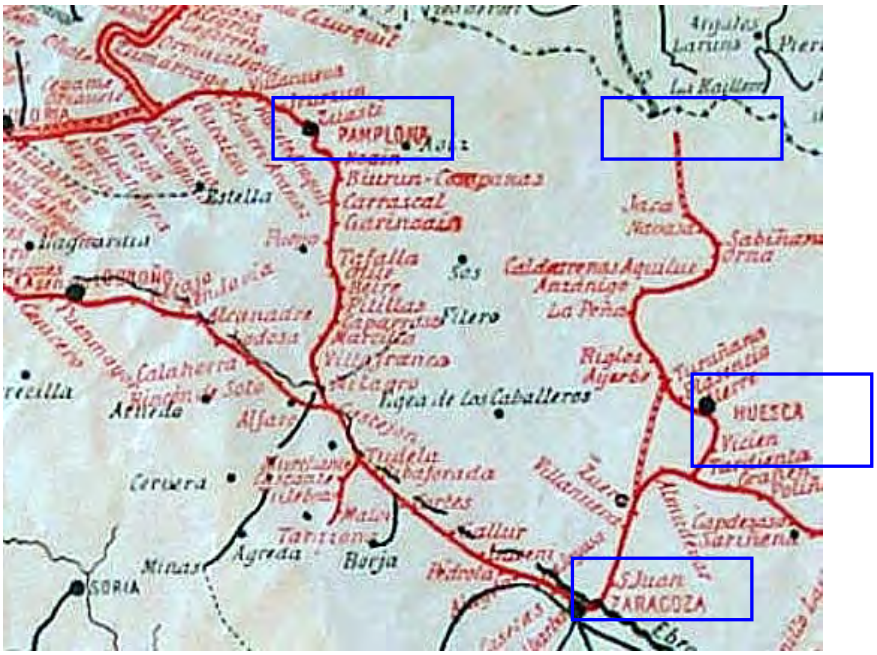


Fig. nº 84.- Mapa de la red de los caminos de hierro del Norte. Map. 01-14. (sin fecha). FFE. Archivo propio (2008).

Zona Navarra-Huesca-Zaragoza (fig. 84): **Pamplona; Huesca; Canfranc y Zaragoza.** (Obsérvese que el plano es anterior a la construcción de la estación de Canfranc y, por tanto, a la conexión aragonesa con Francia).

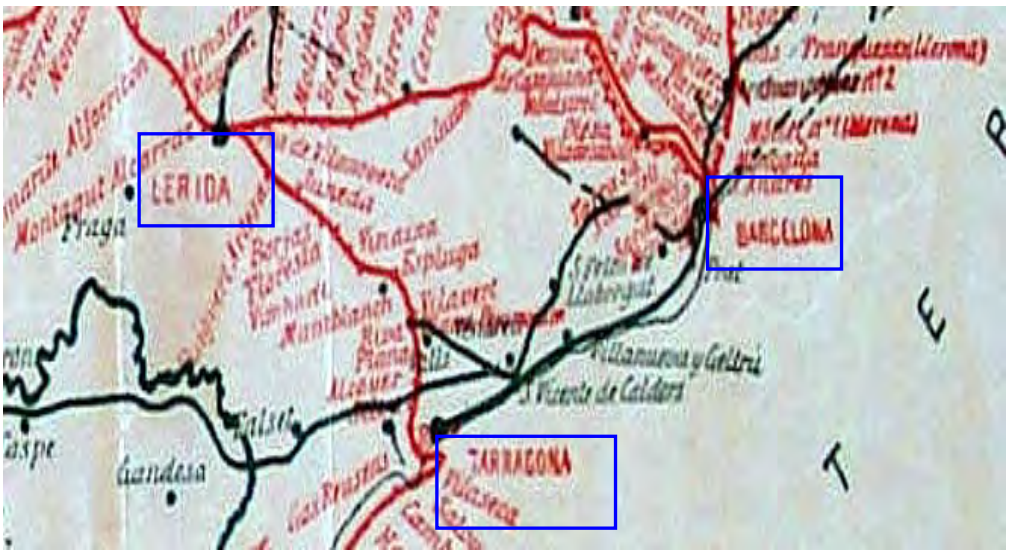


Fig. nº 85.- Mapa de la red de los caminos de hierro del Norte. Map. 01-14. (sin fecha). FFE. Archivo propio (2008).

Zona Cataluña (fig. 85): **Lérida; Barcelona (Nord) y Tarragona.**

Fig. nº 86.- Mapa de la red de los caminos de hierro del Norte. Map. 01-14. (sin fecha). FFE. Archivo propio (2008).

Zona Comunidad Valenciana (fig. 86): **Valencia.**

Así, tenemos un total de **27** estaciones -2 de ellas internacionales (Irún y Canfranc) consideradas en mi opinión como las más importantes que tuvo la compañía del Norte en nuestro país. Incluyo las de Medina del Campo y Miranda de Ebro por constituir en aquellos tiempos, importantes núcleos ferroviarios. Paso a continuación, a analizar todas y cada una de las estaciones destacadas para, posteriormente, establecer una comparativa en cuestiones estilísticas con la estación de Ribes para Valencia.

3.6.3. Estación de A Coruña

Indicar en primer lugar que cuando la compañía Norte se hizo cargo de las líneas de Asturias, Galicia y León -en el año 1885-, la construcción de las mismas así como de sus estaciones se encontraban finalizadas. Así, la función de la compañía fue la de mantenimiento, remodelación y ciertas mejoras. En este sentido, las dos estaciones que evidencian la mano de la compañía son las estaciones de Palencia y León sobre las que no existe apenas documentación alguna. Estas dos estaciones fueron remodeladas en las primeras décadas del siglo XX formando parte del programa de mejoras y construcción de estaciones adoptado por la compañía a finales del siglo XIX. (1880). Indicar que, posiblemente, Demetrio Ribes participó en la remodelación de ambas como estudio en el capítulo dedicado al análisis de las obras del arquitecto.

Por ello, excepto de las estaciones de Palencia y León que analizo detalladamente, del resto de las estaciones de estas líneas sólo incluyo análisis de aquellas que fueron nuevamente proyectadas por la compañía tras la adquisición de las mismas.

Así, acerca de las demás estaciones de estas líneas, debo remitirme a los proyectos realizados en 1871 de la mano del ingeniero Melitón Martín quien proyectó los tipos de edificios de viajeros para las estaciones de 1ª, 2ª, 3ª, 4ª y apartaderos de la línea de Galicia. Dichos proyectos fueron aprobados por R.O. de 30 de octubre de 1871.

La descripción de las características más importantes de estos tipos es la siguiente:

3.6.3.1. Proyecto edificio de viajeros estación 1ª clase

Dicho proyecto (fig. 87) sirvió para las **estaciones de A Coruña y Gijón.**

AUTOR:	Ingeniero. Melitón Martín.
COMPAÑÍA:	A.G.L. (R.O. 1-1-1885 y 1-5-1885: transferencia a Norte).
AÑO PROYECTO:	1871
AÑO CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio a uno de los lados de las vías. 2 plantas.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central y alas laterales.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Juego de huecos: Planta baja: ritmo y tipo modificados en el pabellón central (mayor tamaño y remate con arco de medio punto en planta baja). Resto: remate por arcos rebajados y claves muy marcadas. Planta alta: huecos con arco rebajado en p. central y rectangulares en el resto del edificio. · Destacado pabellón central sobresaliente del plano de fachada. Remate con antepecho realizado en sillería. Pilastras de remate lateral. · Marcadas cornisas enfatizando la horizontalidad.
LENGUAJE ESTILÍSTICO:	Clasicismo ecléctico.
MATERIALES:	Tradicionales. Hormigón ordinario o hidráulico y mampostería en cimientos, sillería en zócalos, pilastras, jambas, cornisas, etc.; mampostería ordinaria con enfoscado de cal y arena para los entrepaños de muros; ladrillo para tabicones y tabiques interiores y cubierta de teja.
CUBIERTA METÁLICA:	No. Sencillas marquesinas voladas. Adosadas a ambas fachadas.

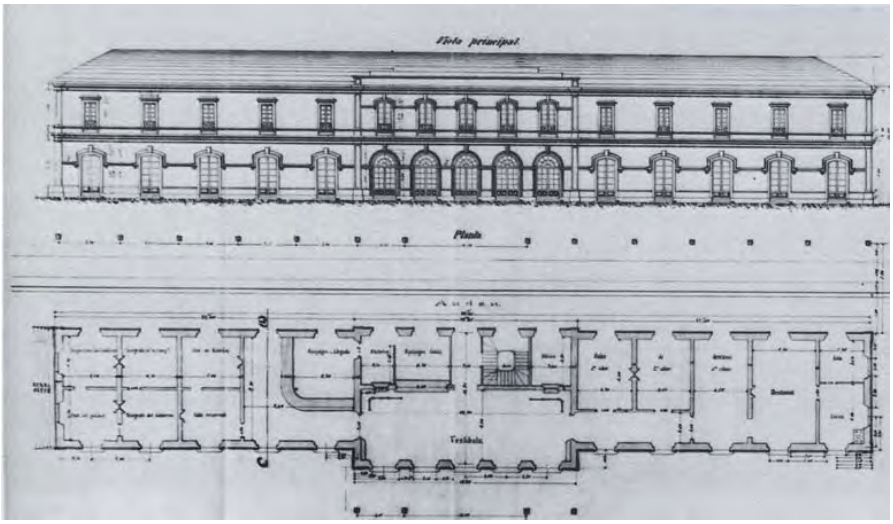


Fig. nº 87.- Alzado principal y planta baja. Proyecto M. Martín. E. de A Coruña. Grupo de trabajos ferroviarios. (GTF).

3.6.3.2. Estación de A Coruña. Nuevo proyecto

Cuando la compañía Norte se hizo cargo de la línea, presentó un nuevo proyecto para esta estación –basado en la estación tipo de 1ª clase ya analizado – pero de más envergadura y por tanto más acorde a la estación más importante de la línea (figs. 88 y 90).

Las características más importantes de esta estación son:

AUTOR:	I. Coletu
COMPAÑÍA:	Norte
AÑO PROYECTO:	1872
AÑO CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	Edificio en forma de “U”. 2 plantas.
COMPOSICIÓN:	Ídem proyecto anterior.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	Ídem proyecto anterior.
LENGUAJE ESTILÍSTICO:	Ídem proyecto anterior.
MATERIALES:	Ídem proyecto anterior.
CUBIERTA METÁLICA:	En principio no. (Ejecutada posteriormente).

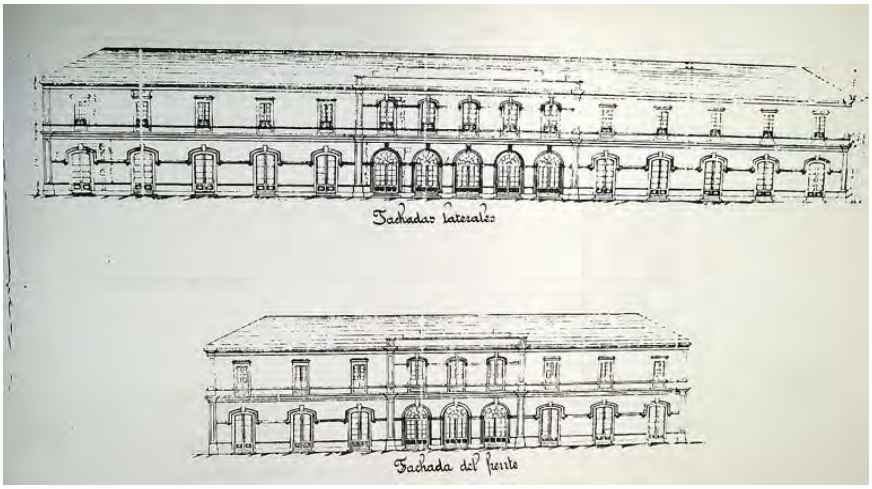


Fig. nº 88.- Alzados laterales y frontal. Nuevo proyecto estación de A Coruña. (I. Aguilar).

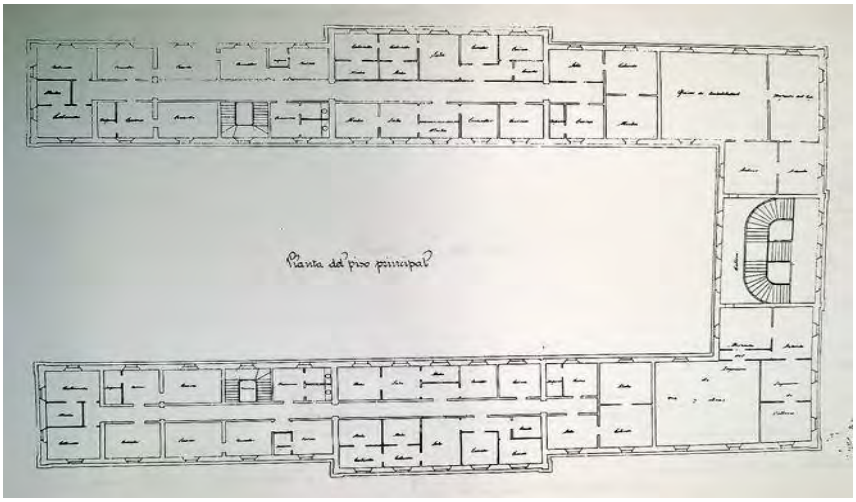


Fig. nº 89.- Planta de piso principal. Nuevo proyecto estación de A Coruña. (I. Aguilar).

Obsérvese que se mantiene la misma composición anexionando dos cuerpos de manera que la estación adquiera la forma de "U" empleada para las estaciones término de mayor relevancia (fig. 89).

Indicar que en la actualidad la estación actual es un edificio de nueva planta que nada tiene que ver con este. Por ello no la he visitado.

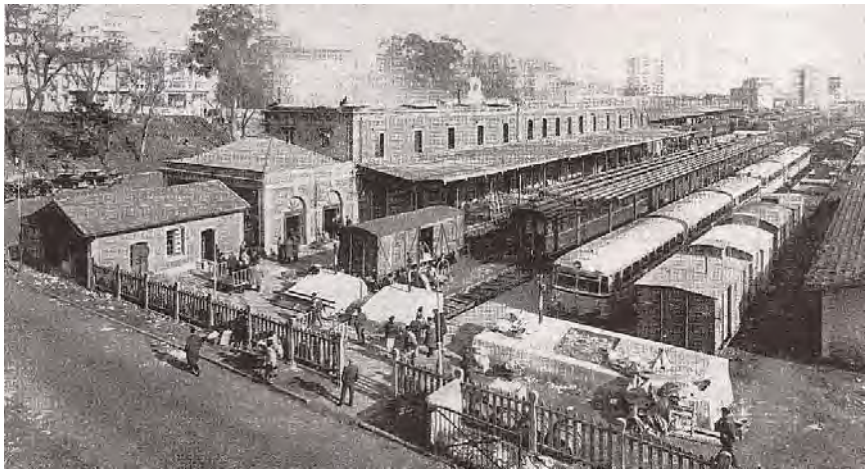


Fig. nº 90.- Vista de la estación de A Coruña después de un incendio (año 1969). (GTF).

3.6.4. Estación de Lugo

3.6.4.1. Proyecto edificio de viajeros estación 2ª clase

Melitón Martín, como ya he reseñado, diseñó estaciones de 1ª, 2ª, 3ª , 4ª y apartaderos de la línea de Galicia en 1871. Respecto de las estaciones de 2ª clase indicar que fue el modelo empleado para la estación de Lugo entre otras. Las características más relevantes de este diseño son las siguientes:

AUTOR:	Ingeniero. Melitón Martín.
COMPAÑÍA:	A.G.L. (R.O. del 1-1-1885: transferencia a Norte).
AÑO PROYECTO:	1871
AÑO CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Se desconoce.
TIPOLOGÍA:	1 edificio a uno de los lados de las vías. Menores dimensiones. 2 plantas. Planta alta de menor dimensión a la baja.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central y alas laterales.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Empleo de pilastras, zócalos y cornisas. · Juego de huecos: pl. baja: rematados con arcos de medio punto. Imposta corrida entre ellos. Pl. superior: huecos rectangulares.
LENGUAJE:	Clasicismo ecléctico más simplificado.
MATERIALES:	Tradicionales. Sillería en zócalo y ladrillo de primera para el resto. Recortado y rejuntado para esquinas, pilastras, cornisas etc. y rejuntado simplemente para los entrepaños en los muros de fachada. Cubierta de teja. Empleo materiales locales: sustitución de ladrillo por sillería según la zona. Entrepaños exteriores revestidos con enfocado de cal y arena.
CUBIERTA METÁLICA:	No.

3.6.4.2. Estación de Lugo. Nuevo proyecto

Edificio proyectado también por el ingeniero I. Coletu en 1873 que repite el esquema, lenguaje y materiales a los descritos para el edificio de 2ª clase proyectado por M. Martín con la salvedad de la utilización de pizarra para la cubierta (figs. 91 a 94). Siguen empleándose similares lenguajes, composición y materialidad que en los anteriores casos analizados. Obsérvese la parquedad de elementos decorativos.

AUTOR:	I. Coletu
COMPAÑÍA:	Norte
AÑO PROYECTO:	1873
AÑO CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Se desconoce.
TIPOLOGÍA:	Ídem proyecto anterior.
COMPOSICIÓN:	Ídem proyecto anterior.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	Ídem proyecto anterior.
LENGUAJE ESTILÍSTICO:	Ídem proyecto anterior.
MATERIALES:	Pizarra en cubierta resto ídem proyecto anterior.
CUBIERTA METÁLICA:	Ídem proyecto anterior.

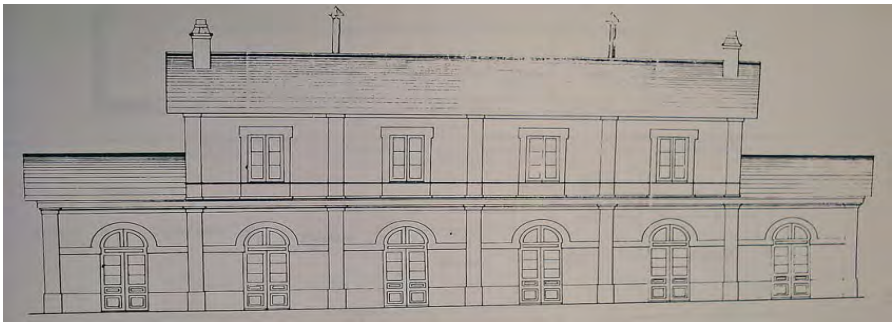


Fig. nº 91.- Alzado principal. Nuevo proyecto estación de Lugo. (I. Aguilar).

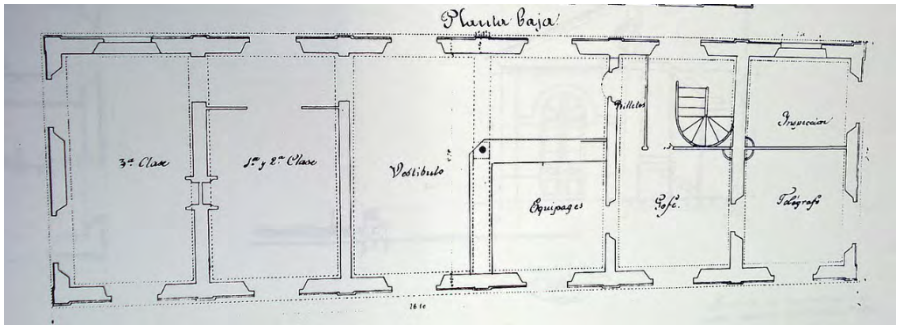


Fig. nº 92.- Planta baja. Nuevo proyecto estación de Lugo.(I. Aguilar).

Fig. nº 93 y 94.- Vistas actuales f. principal y posterior E. Lugo. (Google- todotrenes).

3.6.5. Estación de Gijón

La estación de Gijón (figs. 95 a 98) repite tipo de estación de 1ª clase de los diseñados por Melitón Martín. Por tanto, las características principales son las analizadas para la estación de A Coruña (fig. 87) que resumo en la siguiente tabla:

AUTOR:	Ingeniero. Melitón Martín.
COMPAÑÍA:	A.G.L. (R.O. del 1-1-1885: transferencia a Norte).
F. PROYECTO:	1871
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio a uno de los lados de las vías. 2 plantas.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central y alas laterales.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Destacado pabellón central sobresaliente del plano de fachada. Remate con antepecho realizado en sillería. Pilastras de remate lateral. · Juego de huecos: Planta baja: ritmo y tipo modificados en el pabellón central (mayor tamaño y remate con arco

	de medio punto en planta baja). Resto: remate por arcos rebajados y claves muy marcadas. Planta alta: huecos con arco rebajado en p. central y rectangulares en el resto del edificio. · Marcadas cornisas enfatizando la horizontalidad.
LENGUAJE :	Clasicismo ecléctico.
MATERIALES:	Tradicionales. Hormigón ordinario o hidráulico y mampostería en cimientos, sillería en zócalos, pilastras, jambas, cornisas, etc.; mampostería ordinaria con enfoscado de cal y arena para los entrepaños de muros; ladrillo para tabicones y tabiques interiores y cubierta de teja.
CUBIERTA METÁLICA:	No. Marquesinas protección andenes adosadas a fachadas.

Actualmente esta estación ha sido reconvertida en Museo del Ferrocarril, el cual visité en el verano de 2007.

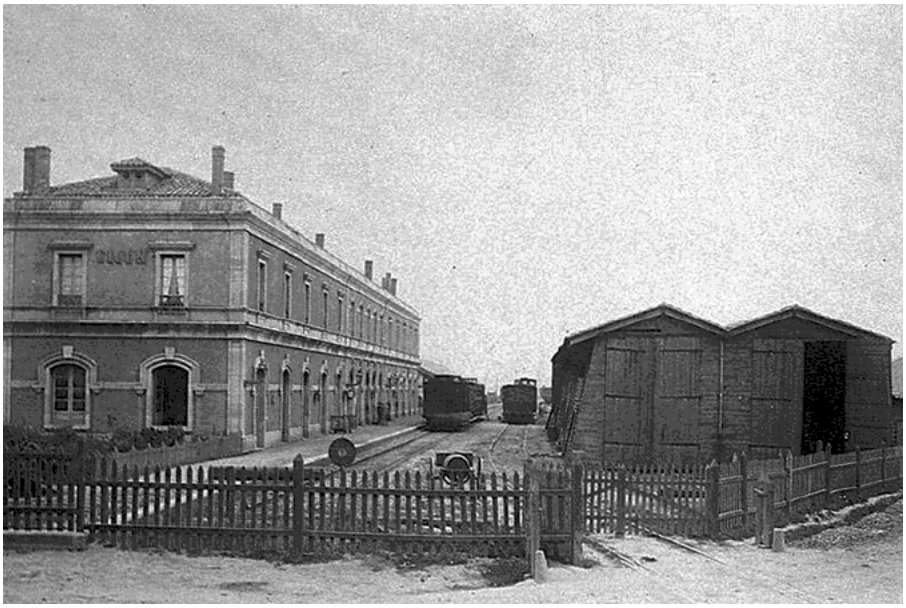


Fig. nº 95 y 96.- Imágenes antiguas estación Gijón. (GTF).

Fig. nº 97.- Vista actual fachada principal estación Gijón. A. Propio. (2007).

Fig. nº 98.- Vista actual estación Gijón. (GTF).

3.6.6. Estación de Oviedo

Se vuelven a utilizar los mismos tipos de estaciones proyectados para la línea de Galicia a pesar de haber sido redactados una década antes por parte de otras compañías. Se trata de un proyecto similar a los de A Coruña y Gijón (fig. 87). Destacar el prominente frontón que corona la fachada principal y donde se ubica el reloj (figs. 99 y 100). De la materialidad, resaltar el enmarcado de los arcos mediante ladrillo alternado con resaltes planos de sillería.

La compañía Norte únicamente se dedicó a mantener esta estación (R.O. de 1-1-1885 aprobando la trasferencia a Norte) sin aportar ningún avance estilístico o de

materialidad. Por ello, no inserto tabla de características ya que son similares a las analizadas para la estación de A Coruña o Gijón.

AUTOR:	Ingeniero. Melitón Martín.
COMPAÑÍA:	A.G.L. (R.O. del 1-1-1885: transferencia a Norte).
F. PROYECTO:	1871
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio a uno de los lados de las vías. 2 plantas.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central y alas laterales.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Destacado pabellón central sobresaliente del plano de fachada. Remate con antepecho realizado en sillería. Pilastras de remate lateral. Frontón prominente. · Juego de huecos: Planta baja: ritmo y tipo modificados en el pabellón central (mayor tamaño y remate con arco de medio punto en planta baja). Resto: remate por arcos rebajados y claves muy marcadas. Planta alta: huecos con arco rebajado. · · Marcadas cornisas enfatizando la horizontalidad.
LENGUAJE :	Clasicismo ecléctico.
MATERIALES:	Tradicionales. Hormigón ordinario o hidráulico y mampostería en cimientos, sillería en zócalos, pilastras, jambas, cornisas, etc.; mampostería ordinaria con enfoscado de cal y arena para los entrepaños de muros; ladrillo para tabicones y tabiques interiores y cubierta de teja.
CUBIERTA METÁLICA:	Si en parte. Cerchas Polonceau (fig. 101). Marquesinas protección andenes adosadas a fachadas.

Fig. nº 99 y 100.- Imágenes fachada principal estación Norte Oviedo. (GTF).

Fig. nº 101.- Vista general estación Norte Oviedo. (GTF).

Indicar que la misma fue derribada en la guerra civil y reconstruida bajo la dirección del arquitecto de Norte, Agustín Ballesteros, en 1937. Obsérvese que la estación actual se trata de un edificio con rasgos típicos de la arquitectura montañesa donde las alas laterales manifiestan composición y tipología de huecos similar a la estación originaria destacando los prominentes aleros y la composición del cuerpo central (fig. 102). Resaltar la falta de evolución estilística a pesar de lo tardío de su fecha. Fue inaugurada en 1946 por RENFE.

Fig. nº 102.- Vista actual fachada principal estación Oviedo. (Google).

3.6.7. Estación de León

La estación de León (figs. 103 a 108) fue remodelada por la compañía Norte dentro de la política de mejoras de la compañía iniciada a partir de 1880. Presenta similitudes con la estación de Palencia, destacando la decoración estilo Secession. Dado que es harto probable la intervención de Ribes, le dedico un análisis en profundidad en el capítulo dedicado a su obra.

AUTOR:	Se desconoce.
COMPAÑÍA:	Original: A.G.L. Remodelación Norte. (R.O. del 1-1-1885: transferencia a Norte).
F. PROYECTO:	Original: 1863 -1870 (cub. Metálica).
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio a uno de los lados de las vías. 2 plantas.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central y alas laterales.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Juego de pilastras: Pilastras lisas para enmarcar huecos. Pilastras enfajadas para diferenciar las partes del edificio.(p. central-extremos). · Sobreelevación de pilastras. · Destacar motivos estilo Secession en pináculos de remate. (idem E. Palencia). · Esquema lineal de fachada. · Antepecho de coronación. Frontón con reloj. · Empleo de cornisa lisa. · Mismo sistema de huecos en ambas plantas.
LENGUAJE:	Clasicismo ecléctico.
MATERIALES:	Zócalos: piedra natural. Mampostería ordinaria revestida con enfoscado y pintura.
CUBIERTA METÁLICA:	Si. Cerchas tipo Polonceau. Diseño cristaleras laterales similar E. P.Pío. No se refleja en fachada.

Fig. nº 103.- Vista actual fachada principal. Estación de León. A. propio (2011).

Fig. nº 104.- Detalle frontón fachada principal. Estación de León. A. propio (2011).

Fig. nº 105.- Detalle frontón f. lateral. Estación de León. A. propio (2011).

Reseñar que esta estación ha sufrido múltiples modificaciones (acceso f. ppal, sustitución de carpinterías, sustitución de cubierta, anexión de cuerpo en fachada posterior (fig. 108) p.e.) aunque sigue preservando su fisonomía original. Actualmente se encuentra en desuso una vez puesta en servicio la nueva terminal.

Fig. nº 106.- Detalle motivo Secession. Estación de León. A. propio (2011).

Fig. nº 107.- Vista fachada lateral y testero cubierta. Estación de León. A. propio (2011).

Los zócalos son de granito. El resto de la fachada se reviste mediante enfoscado y pintura apareciendo importantes deterioros en la zona de antepechos y cornisas (fig. 106).

Fig. nº 108 y 109.- Vistas interior y exterior de la cubierta. Estación de León. A. propio (2011).

Destacar la sección de la cubierta con la prolongación de alero para protección de los andenes (figs. 109 y 110).

Fig. nº 110.- Detalle de alero. Estación de León. A. propio (2011).

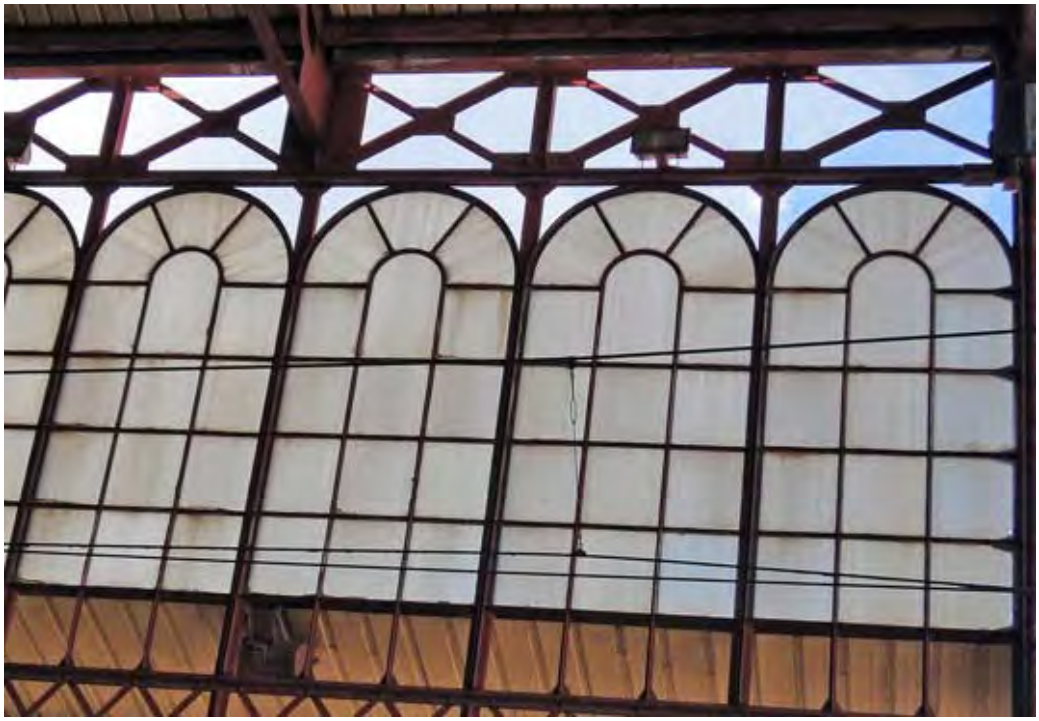


Fig. nº 111.- Detalle de cristalería. Estación de León. A. propio (2011).

El diseño de las cristaleras laterales (fig. 111) es muy similar al de la estación de Príncipe Pío (Madrid) (figs. 112 y 113).

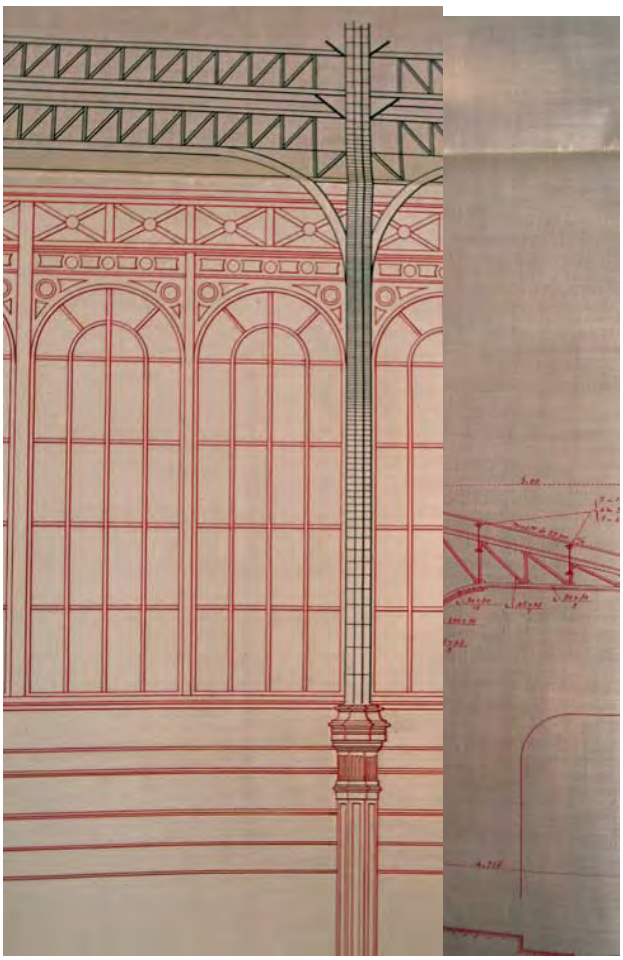


Fig. nº 112 y 113.- Detalle de cristalería. Alzado y sección. E. de P.Pío. (FFE - 2010).

3.6.8. Estación de Valladolid

Esta estación (figs. 114 a 118) también se realizó como parte del programa de mejora que había iniciado la compañía una década antes. De la estación primigenia, que data de 1864, construida con motivo de la construcción de la línea Madrid-Irún poco se sabe. Constituyó una estación provisional, un armazón y poco más, pero que luego estuvo en servicio durante casi 30 años.

Pero Valladolid se había convertido en un importante centro de operaciones de la compañía del Norte por lo que las pretensiones eran las de construir una gran estación. De hecho, hasta el año 1866, Valladolid fue la sede de la dirección española y de las oficinas de la compañía. Después, la misma pasó a Madrid.

Así, con este propósito se realizaron dos proyectos: uno en 1856 realizado por el inspector y jefe del distrito de Valladolid y otro, en 1860 realizado por el ingeniero de la compañía Lesquillier. De este último destacar el edificio de viajeros que consistía en un edificio monumental, de composición típica de Norte con pabellón central, dos alas laterales y pabellones extremos; de traza historicista y connotaciones neorrenacentistas con escudos, balaustres, pilastras, grandes arcadas en los tres pabellones y huecos adintelados en las alas laterales, corona el pabellón central frontispicio con el típico reloj. Ninguno de ambos fue llevado a cabo.

Las características más relevantes de la estación definitiva son las siguientes:

AUTOR:	E. Grasset. Ingeniero. Colabora S. D´Armagnac. Arquitecto de la compañía.
COMPAÑÍA:	Norte
F. PROYECTO:	1890-1891
F.CONSTRUCCIÓN:	1895
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio a uno de los lados de las vías. Extremos amartillados: forma "U" invertida. 2 plantas p. laterales. Pabellón central de doble altura.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central – alas laterales y pabellones extremos.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Pilastras pareadas sobresalientes sobre zócalo en pabellón central. · Esquinas de todos los pabellones rematadas por modillones. · Potente corniseado profusamente decorado. · Enfatización de la horizontalidad con moldura corrida entreplantas. · Juego de huecos: pl. baja excepto p. central: remate con arco de medio punto. Pl. alta: rectangulares. Diferenciación huecos p. central: huecos de doble altura remarcados por arco de medio puntpo. · Cubierta mansarda con remate de crestería en el pabellón central. · Estatuas en el frontis: alegorías de la Industria y el comercio. · Escudo de la ciudad. · Fachada recayente a las vías de mayor sencillez.
LENGUAJE ESTILÍSTICO:	Estilo segundo imperio.
MATERIALES:	Conjunción piedra-ladrillo. Sillería en el cuerpo central, cadenetas en los flancos de los pabellones y piedra también en las embocaduras de huecos. Resto: ladrillo prensado rojo. Cubierta de pizarra. Cubierta de chapa ondulada galvanizada con lucernario cenital longitudinal en marquesina. Piedra de Segovia para las estatuas de remate.
CUBIERTA METÁLICA:	Si. Cerchas tipo Polonceau. Apoyo: edificio – columnas fundición. Sencillez decorativa. No se evidencia en fachada.

Fig. nº 114.- Alzado principal. E. Valladolid. (I. Aguilar).

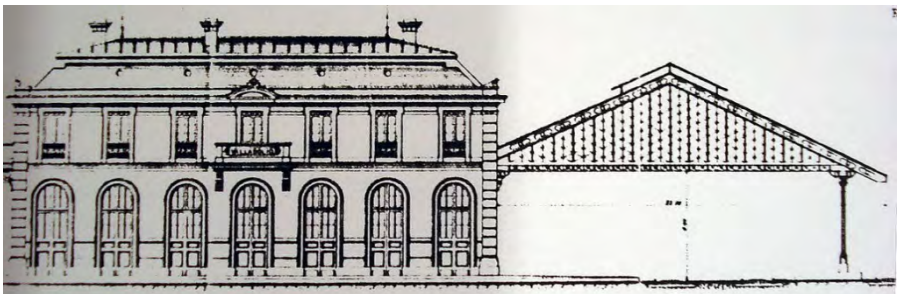


Fig. nº 115.- Alzado lateral con cubierta. E. Valladolid. (I. Aguilar).

Fig. nº 116.- Vista actual de la fachada principal. E. de Valladolid. A. Propio (2010).

Fig. nº 117.- Vista actual de la fachada principal. E. de Valladolid. A. Propio (2010).

Fig. nº 118.- Vistas actual de la fachada principal. E. de Valladolid. Archivo propio (2010).

Como señala Norberto Arenal Gutiérrez en su artículo *"Materiales y construcción en la arquitectura ferroviaria del corredor del Duero. Línea de FFCC Valladolid-Ariza, tramo Valladolid (Km. 0,558) –Aranda de Duero (Km 98,683)."* (Actas del segundo Congreso Nacional de historia de la Construcción (A Coruña, 22-24 de octubre de 1998)), la composición de los huecos de fachada se modula con una distancia a ejes de 3,80 m., dimensión que sería un submúltiplo de la medida de un vagón de la época, que estaba entre 7,20 m. y 7,60 m., por lo tanto la salida y entrada de pasajeros de diferentes clases estaría perfectamente ordenada y controlada.

Fig. nº 119.- Alzado interior y marquesina. E. de Valladolid. Archivo propio (2010).

Fig. nº 120.- Detalle estructura metálica. Estación de Valladolid. Archivo propio. (2010).

Destacar la decoración manierista de los apoyos metálicos y de las bajantes (fig. 120). También la decoración pictórica del techo del vestíbulo (figs. 121 y 122). En otro orden de cosas, las intervenciones recientes no se integran en absoluto con el conjunto tal como se observa en los andenes (fig. 119) y en el vestíbulo (fig. 123).

Fig. nº 121 y 122.- Detalle decoración techo vestíbulo. E. de Valladolid. A. propio. (2010).

Fig. nº 123.- Vista del vestíbulo. A. Propio (2010).

Fig. nº 124.- Detalle del frontón. E. de Valladolid. Archivo propio (2010).

Fig. nº 125.- Detalle del característico ladrillo de Norte. E. de Valladolid. A. Propio (2010).

La decoración que corona el cuerpo principal se trata de una escultura realizada en piedra donde aparece el escudo de la ciudad flanqueado por figuras alegóricas de la industria y el comercio (fig. 124).

El ladrillo que se muestra (fig. 125) corresponde con el característico ladrillo prensado rojo que empleó Norte en numerosas ocasiones. También el detalle – aunque se trata del zócalo de la verja del recinto – muestra la colocación tradicional de Norte con junta seca o con muy poca junta. La fachada principal también evidencia este aspecto.

La materialidad de la fachada también es característica de Norte: zócalo compuesto por sillares de granito y sobre los mismos, fábrica de piedra caliza que también se utiliza para realce de huecos, cornisas, esquinas y molduras y, para materializar el

cuerpo principal que, de este modo, destaca sobre el resto de la fachada constituida por fábrica de ladrillo prensado rojo (fig. 126).

Fig. nº 126.- Detalle de materialidad de la fachada. E. de Valladolid. A. propio (2010).

He de señalar que, habiendo visitado las principales estaciones de la compañía Norte en España, las operaciones de rehabilitación pocas veces muestran sensibilidad en estos detalles o en las cuestiones relacionadas con la materialidad original ya que es habitual que el ladrillo rojo haya sido revestido con enfoscado y pintura imitando simplemente el color original (Ppío) o que se proceda a pintar sobre el ladrillo con pintura roja (Burgos).

3.6.9. Estación de Medina del Campo

Medina del Campo llegó a constituir un importante núcleo ferroviario ya que allí llegaron a confluir hasta cuatro líneas. (Madrid-Irún; Medina a Salamanca y Portugal; Medina a Zamora y Segovia a Medina). Por ello, el edificio finalmente construido tiene la misma categoría que los homólogos de Valladolid, Burgos, etc.

Existía, en inicios, una modesta estación de 1863, proyectada por M. Rivon, que, por necesidades de tráfico y debido a la política de mejora de la compañía, fue sustituida para construir la existente actualmente.

Las características principales de la estación definitiva son las siguientes:

AUTOR:	V. Sala. Ingeniero.
COMPAÑÍA:	Norte (R.O. de 11-9-1884 y de 25-6-1881: trasferencia a Norte).
F. PROYECTO:	1896
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio a uno de los lados de las vías. P. extremos amartillados. 1 planta excepto p. extremos de 2 plantas. Pabellón central de mayor altura.(2 plantas).
COMPOSICIÓN:	Pabellón central – alas laterales y pabellones extremos.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · P. Central y extremos resaltados del plano de fachada. · Serialización de huecos: Repetición de tipo de hueco y remate en arco de medio punto. Pabellón central: orden único. Idéntica composición a E. Valladolid. Pl. alta pabellones: rectangulares. · Empleo de pilastras para enmarque de huecos en p. central. · Esquinas de todos los pabellones rematadas por modillones. · Potente corniseado. · Cubierta a dos o cuatro aguas (c. central) con remate de crestería en el pabellón central. · Elementos decorativos concentrados en p. central y extremos: historicistas típicos 2º imperio. · Escudo de la ciudad y nombre de la estación.
LENGUAJE ESTILÍSTICO:	Estilo segundo imperio.
MATERIALES:	Cuerpo central recubierto enteramente en sillería. Ladrillo prensado rojo sobre zócalos de granito. Cubierta de pizarra para el edificio de viajeros Cubierta de chapa de hierro ondulado con linterna longitudinal en marquesina.
CUBIERTA METÁLICA:	Si. Cerchas tipo Polonceau. Apoyo: edificio – columnas fundición. Cuenta con alero. Testeros cerrados con cristaleras. No se evidencia en fachada.

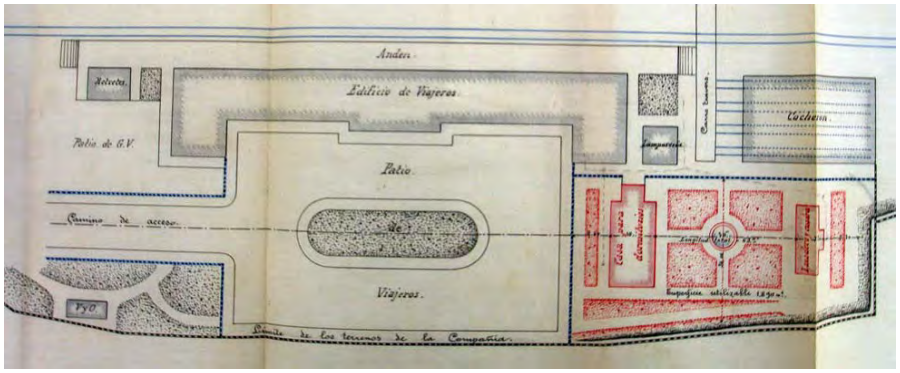
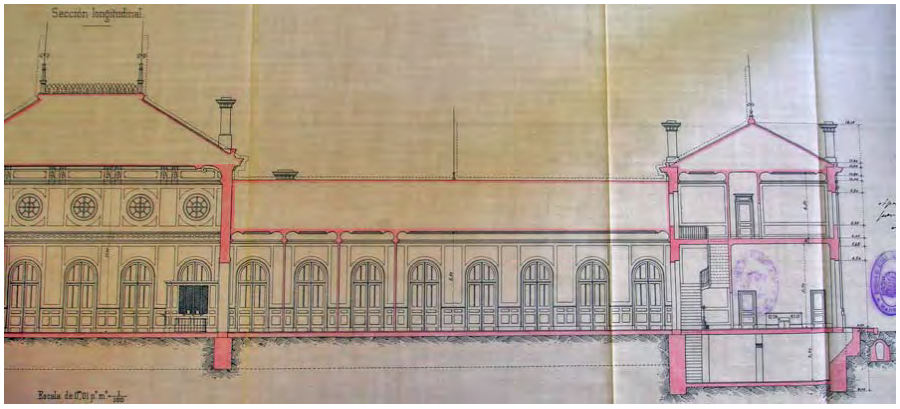


Fig. nº 127.- Plano de emplazamiento. E. de Medina del Campo. (FFE - A. propio (2010)).

Aunque se trata de un único edificio a uno de los lados de la vía, se dignifica la forma con el empleo de pabellones laterales en forma de martillo acotando así el patio de viajeros (fig. 127).



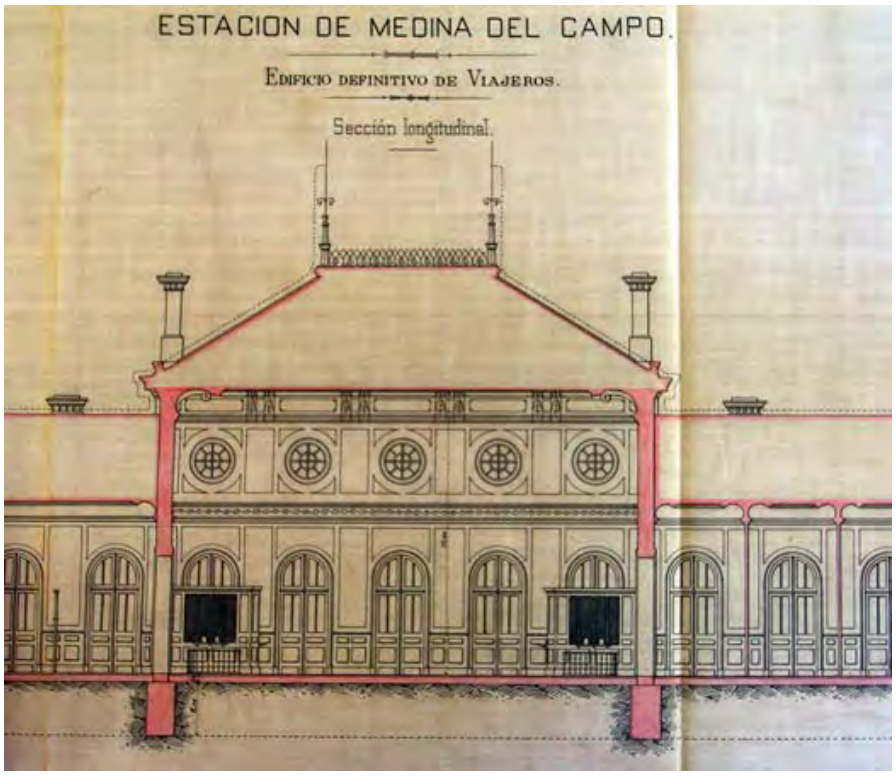


Fig. nº 128 y 129.- Vistas parciales sección long. E. Medina del Campo. FFE. A. Propio (2011).

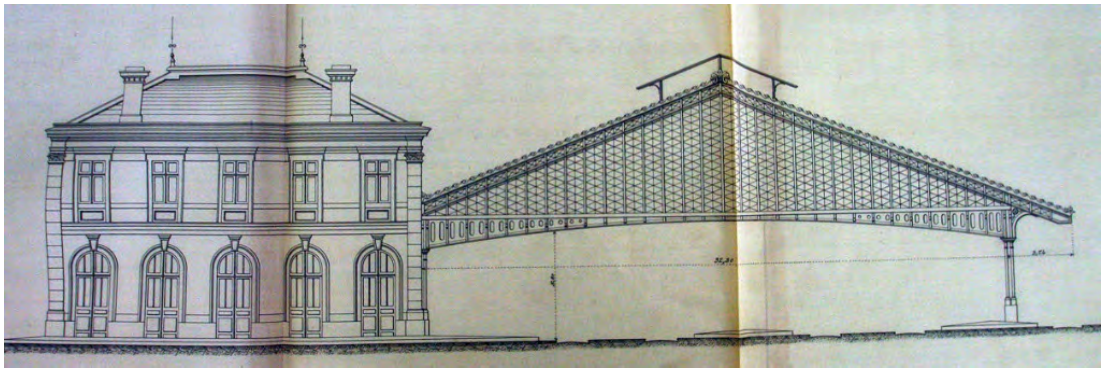
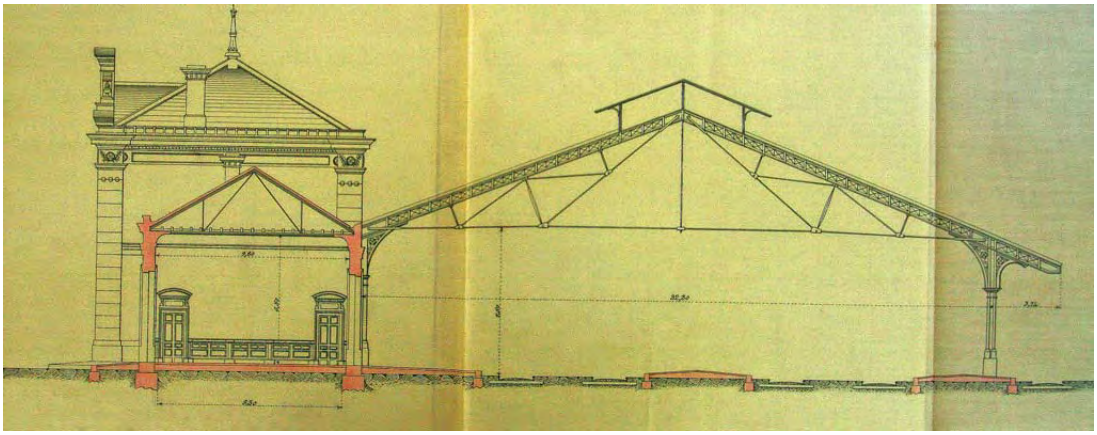


Fig. nº 130.- Alzado lateral. E. de Medina del Campo. FFE. A. Propio (2011).



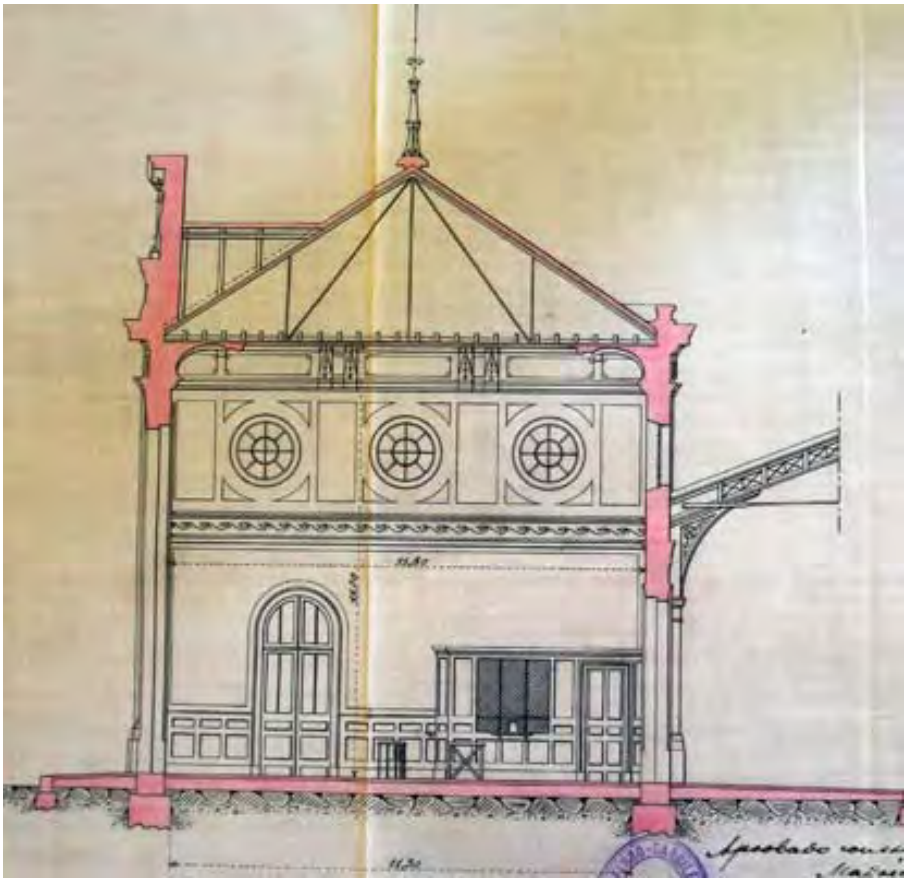
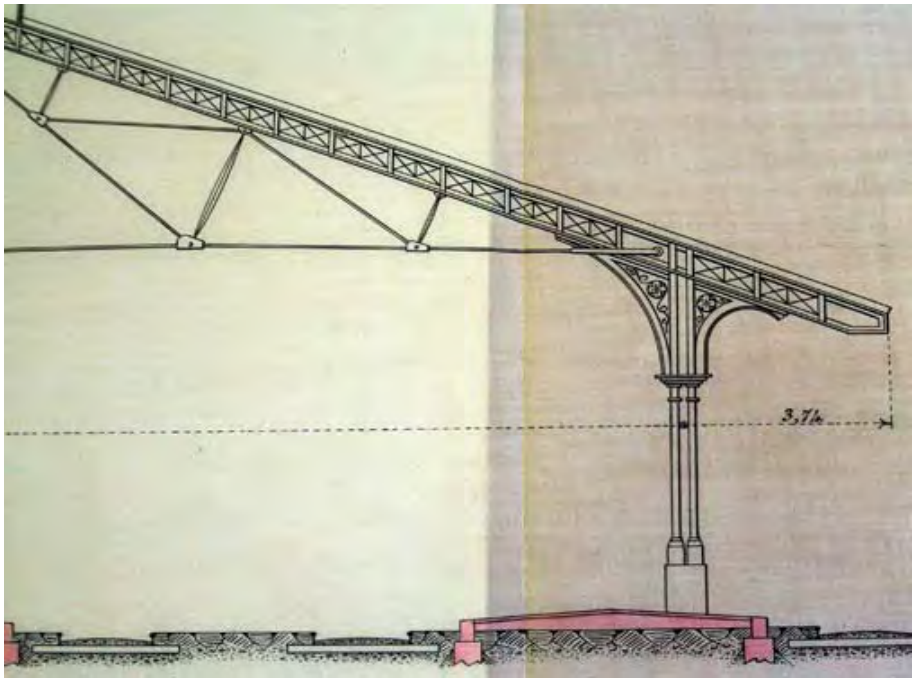


Fig. nº 131 y 132.- Vistas Seccion transversal. E. de Medina del Campo. FFE. A. Propio (2011).



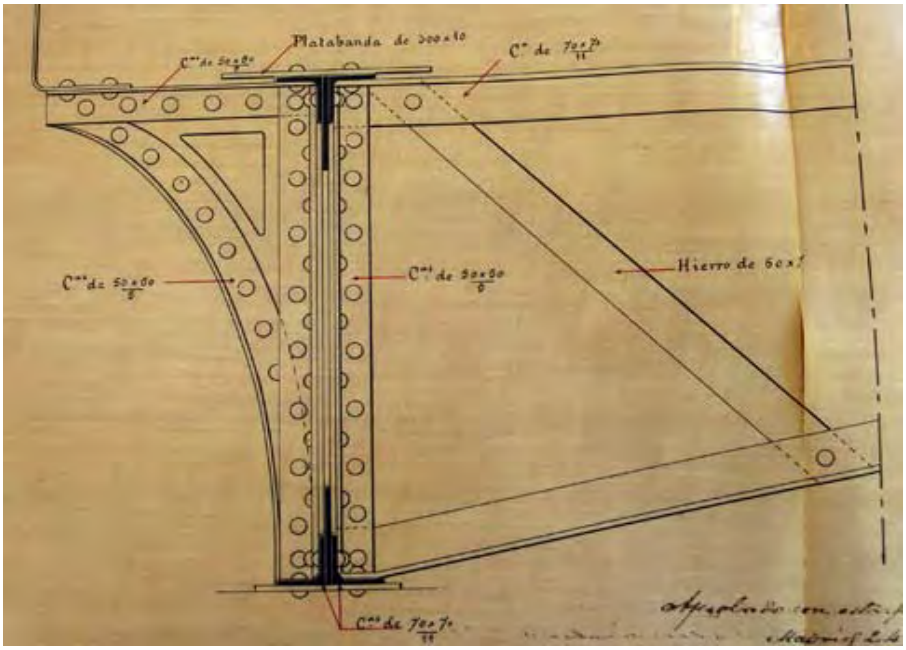


Fig. nº 133 y 134.- Detalles cubierta y ménsula. E. Medina del Campo. FFE. A. Propio (2011).

El estudio de estos planos muestra un exquisito cuidado por el grafismo manifestándose todo tipo de detalles que posteriormente, en la ejecución se materializaban. Constituyen en mi opinión, verdaderas obras de arte. Las memorias de estos proyectos son escasas pero los dibujos son completísimos (figs. 127 a 134).

De la experiencia de visitar esta estación (figs. 135 a 144) , debo decir que, aunque se encuentra un poco distanciada del centro urbano, resulta majestuosa demostrando con su envergadura y materialidad, el importante núcleo ferroviario que fue Medina del Campo.

Fig. nº 135.- Alzado principal. E. de Medina del Campo. Archivo propio (2011).

Fig. nº 136.- Detalle del cuerpo principal. E. de Medina del Campo. Archivo propio (2011).

Destacar del historiado remate el escudo de la población en lugar de algún anagrama de la Compañía Norte, en el que puede leerse: *"Ni el rey oficio ni el papa beneficio".* (figs. 137 y 138).

Fig. nº 137 y 138.- Detalle de frontón y escudo. E. de Medina del Campo. A. Propio (2011).

Fig. nº 139 y 140.- Vistas de la cubierta. E. de Medina del Campo. Archivo propio (2011).

Fig. nº 141 y 142.- Detalles apoyos cubierta. E. de Medina del Campo. A. Propio (2011).

Exquisitos trabajos en hierro y acero cual se tratase de encaje de bolillos, con el objeto de "dignificar" el nuevo material (figs. 139 a 142).

Fig. nº 143 y 144.- Detalles de paramento y cubierta del edificio de viajeros. Estación de Medina del Campo. Archivo propio (2011).

Imágenes de la materialidad característica de las estaciones de Norte: zócalos de granito, sillería de piedra caliza en extremos y en este caso también se coloca una hilada de piezas de esta misma piedra sobre el zócalo y ladrillo colocado casi sin junta. Las placas de pizarra son igualmente, el material más empleado por la compañía para las cubiertas (figs. 143 y 144).

Destacar que se trata de un proyecto casi idéntico al de Valladolid pero de menores dimensiones (alas laterales con 8 módulos en lugar de 9); cuerpos extremos amartillados con 2 vanos (en Valladolid son 4 vanos) y decoración del pabellón central más sencilla.

3.6.10. Estación de Ávila

Destacar que, a diferencia de la estación de Valencia, no se permitió en Ávila que el ferrocarril atravesara las murallas. Se trata de una modesta estación de 2º orden (figs. 145 a 153) que nada tiene que ver con las principales de la compañía (Burgos, Valladolid, Medina del Campo, p.e.). Detallo en la tabla los rasgos principales de la estación actual por no poder precisar si queda algo de la ampliación realizada por la compañía Norte. Las características principales de esta estación son las siguientes:

AUTOR:	P. original M. Rivon (1863). Ampliación posterior Avillumer (1881)
COMPAÑÍA:	Norte
F. PROYECTO:	1863-1881-actual se desconoce.
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica. Alejada de las murallas.
TIPOLOGÍA:	1 edificio a uno de los lados de las vías. 2 plantas excepto p. central de doble altura.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central – alas laterales. Intención unificación ed. Preexistente.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Huecos rectangulares. · Pilastras enmarcando pabellón central. · Exención casi total de decoración. Molduras en dinteles huecos p. baja p. laterales. · Aleros de granito de importante vuelo. · Cubierta mansarda de gran envergadura en p. central.
LENGUAJE:	Ecléctico-afrancesado.
MATERIALES:	Sillería de granito en zócalo, entrepaños de arcos y embocaduras de ventanas.
CUBIERTA METÁLICA:	No. Sencillos aleros para cubierta de andenes.

Fig. nº 145 y 146.- Vistas de la fachada principal. Estación de Ávila. Archivo propio (2011).

Fig. nº 147 y 148.- Detalle de cubierta mansarda y vista de la fachada posterior. Estación de Ávila. Archivo propio (2011).

El espacio recayente a los andenes resulta anodino (fig. 148). Lo más interesante de la visita resulta observar la magnífica estructura de madera de la cubierta mansarda del pabellón central como protagonista del espacio del vestíbulo junto a sendas pinturas realizadas en los testeros (figs. 149 y 150).

Fig. nº 149.- Detalle estructura de madera del vestíbulo. E. de Ávila. Archivo propio (2011).

Fig. nº 150.- Detalle pintura testero vestíbulo. E. de Ávila. Archivo propio (2011).

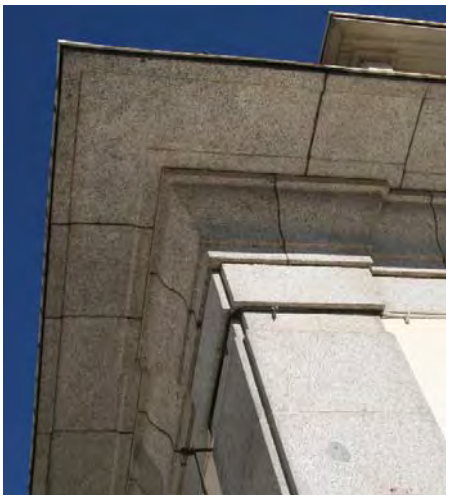


Fig. nº 151 y 152.- Detalle de esquina y de alero. Estación de Ávila. Archivo propio (2011).

Los potentes aleros y esquinas de granito y la gran cubierta mansarda son los rasgos más relevantes de la fachada (figs. 147, 151 y 152). Respecto de la cubierta, ésta se reviste con la característica pizarra tan empleada en la zona y por la compañía Norte (fig. 153).

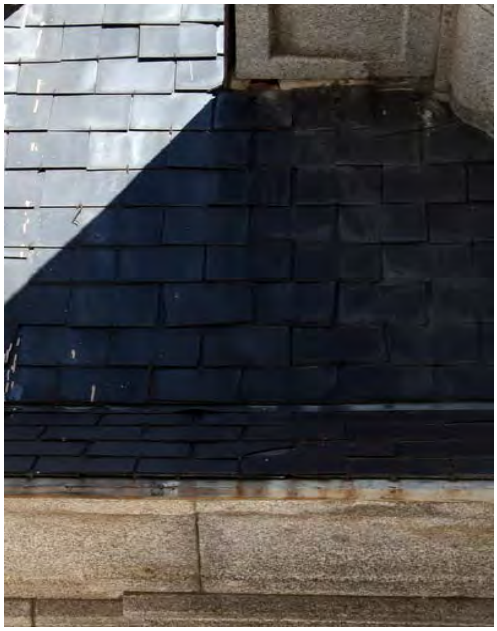


Fig. nº 153.- Detalle pizarra de cubierta. Estación de Ávila. A. propio (2011).

3.6.11. Estación de Segovia

El proyecto de esta estación data de 1882 y fue obra del ingeniero M. Muruve (fig. 154). Se trata de una estación tipo de las diseñadas por este ingeniero para las estaciones de 1ª clase. Sus características principales son:

AUTOR:	M. Muruve y Galán. Ingeniero.
COMPAÑÍA:	Norte (R.O. de 22-9-1881 concesión a Norte).
F. PROYECTO:	1882
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio a uno de los lados de las vías. 2 plantas. Planta piso de menor longitud.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central – alas laterales.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Ritmo de huecos: variando de 3 a 2 elementos. Combinación puertas y ventanas. · Empleo de zócalos, pilastras, cornisas, arcos de 1/2 punto. Embocaduras muy resaltadas. · Enfatización p. central: Unión embocaduras arcos centrales. · Cubierta a 3-4 aguas. · Reloj decorado con motivos eclécticos. · Fachada recayente a vías: idéntica excepto que los huecos se transforman todos en puertas.
LENGUAJE:	Clasicista
MATERIALES:	Zócalo de granito. Muros de ladrillo rojo característico. Recercado de huecos, esquinas y molduras en piedra natural. Teja en cubierta. Destacado trabajo ornamental en carpintería de hierro ptas acceso c. central.
CUBIERTA METÁLICA:	No. Cubierta andenes mediante pequeñas marquesinas de hierro decoradas. Columnas de fundición.

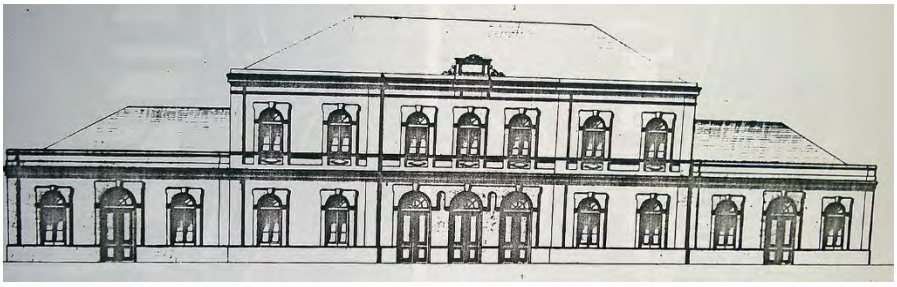


Fig. nº 154.- Alzado principal. Estación de Segovia. (I. Aguilar).

Fig. nº 155.- Vista fachada principal. Estación de Segovia. Adif.

Fig. nº 156.- Vista andenes. Estación de Segovia. Todotrenes.

Acerca de la materialidad, repite características ya estudiadas: zócalos de granito, sillería de piedra caliza en esquinas, pilastras, recercado de huecos y cornisas y ladrillo rojo (fig. 155). Los andenes se protegen con sencillas marquesinas metálicas aunque no exentas de cierta decoración en los elementos metálicos. (fig. 156).

3.6.12. Estación de Madrid Príncipe Pío

3.6.12.1. Reseña histórica

Dado que se trata de una de las principales estaciones de la compañía, considero interesante realizar una breve introducción histórica acerca de la implantación de la misma.

La primitiva estación de la compañía en Madrid comenzó a construirse en febrero de 1859 y el polémico emplazamiento elegido fue parte de los terrenos de la montaña de Príncipe Pío. El emplazamiento fue muy criticado porque confluían en él una serie de desventajas tales como lo angosto del lugar –que no permitía futuras ampliaciones -, la existencia del río en uno de los laterales, el fuerte desnivel y la cota del lugar – una de las más bajas de la ciudad- lo que obligaba a salvar una importante cuesta tanto a viajeros como a mercancías.

Urbanísticamente no presentaba ninguna dificultad ya que no estorbaba ninguna construcción. No obstante iba a condicionar el posterior desarrollo de la zona.

Así, la primera estación construida fue un anodino edificio erigido con carácter provisional abierto al tráfico hasta El Escorial en 1861. Sin embargo, las dificultades económicas, las guerras Carlistas y otros avatares la mantuvieron más de lo previsto en un inicio.

En 1880, cuando ya se había reabierto el tráfico completo en toda la línea, el número de viajeros y mercancías era importante quedando exiguo el edificio existente. Para solventar esto, se construyó una segunda estación – para uso exclusivo de

mercancías – en 1881. Se trata de la estación Imperial construida sobre la vía de contorno que une las estaciones de Atocha y P. Pío. A partir de este momento, la estación de P. Pío pierde la función de estación de mercancías. Esta decisión condicionó la morfología del barrio ya que no aparecerán las características industriales propias de los barrios anexos a las zonas de mercancías de las estaciones.

La segunda consecuencia del traslado de las mercancías fue la construcción de un nuevo edificio para la estación. A pesar de las críticas, se continuó manteniendo el mismo emplazamiento. El proyecto definitivo se aprobó en 1878 y en 1882 se concluyó la primera fase ya que el proyecto no se construyó completamente en un principio. Este proyecto fue redactado por los ingenieros A. Biarez – E. Grasset y Juan Barat con la participación del arquitecto Ouliac. La armadura metálica, detallada en proyecto aparte, es obra del ingeniero Mercier en 1881 quien primeramente propone una armadura a base de cuchillos Polonceau que después modifica a vigas armadas con cara inferior curva que se unía a los pilares metálicos que servían de soporte. Dicho proyecto fue aprobado por Real Orden el 14 de diciembre de 1881.

Las instalaciones de la nueva estación se dividían en tres partes:

1.- Parte destinada a viajeros.

2.- Parte destinada a mercancías.

3.- Parte destinada al servicio de material y tracción.

De las tres partes analizaré, de manera sucinta, la correspondiente a los edificios de viajeros por no hacer excesivamente largo el capítulo y por tratarse del homólogo al de la estación de Valencia.

Dicha parte contaba con dos edificios de manera que entradas y salidas se realizaban de manera independiente, por cada uno de ellos. El edificio de salida contaba con fachada a la vía por un lado y al patio exterior por otro. Se encontraba dividido en cinco cuerpos, tres de ellos sobresalientes respecto del resto. El edificio de llegadas era muy similar pero de menor superficie. Ambos edificios formaban una “L” dejando el espacio intermedio cubierto mediante una marquesina metálica que albergaba las vías y los andenes. Lo exiguo del solar no permitió adoptar la característica forma en “U” típica de las estaciones término.

La parte destinada a viajeros se completaba con una cochera destinada a la realeza y a la guarda de determinado material que debía quedar protegido.

En julio de 1882 se abrió al servicio la parte destinada a viajeros pero no se había completado la totalidad de lo proyectado. De hecho, la parte inaugurada era un único edificio a un lado de la vía con andenes longitudinales.

Dado lo limitado del solar, pocas modificaciones sufrió este edificio hasta que, en 1928 – fuera del ámbito de la presente tesis – y con motivo de la promulgación del estatuto ferroviario de 1924, se construyó el edificio frontal destinado a las salidas de viajeros. Destacar que este edificio no sigue el modelo del edificio anterior ya que presenta estructura de hormigón e imagen exterior dentro del historicismo clasicista. Dicho edificio fue construido en dos fases, la primera de ellas por parte de Martínez Díez, arquitecto de la compañía y la segunda por Fungairiño sobre proyecto de Muguruza. Destacar que parte del conjunto fue destruido en la guerra civil.

Indicar que en 1902 el ingeniero Grasset ya proponía la construcción del edificio frontal y en 1904, el mismo ingeniero sugería la prolongación de la cubierta metálica (figs. 157 a 168). Ambas proposiciones fueron consideradas innecesarias. En 1907 el ingeniero V. Sala presentó otra propuesta que tampoco fue llevada a cabo. Estos proyectos los he consultado en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y son de exquisito grafismo como demuestra la selección de planos que incluyo (figs. 157 a 168).

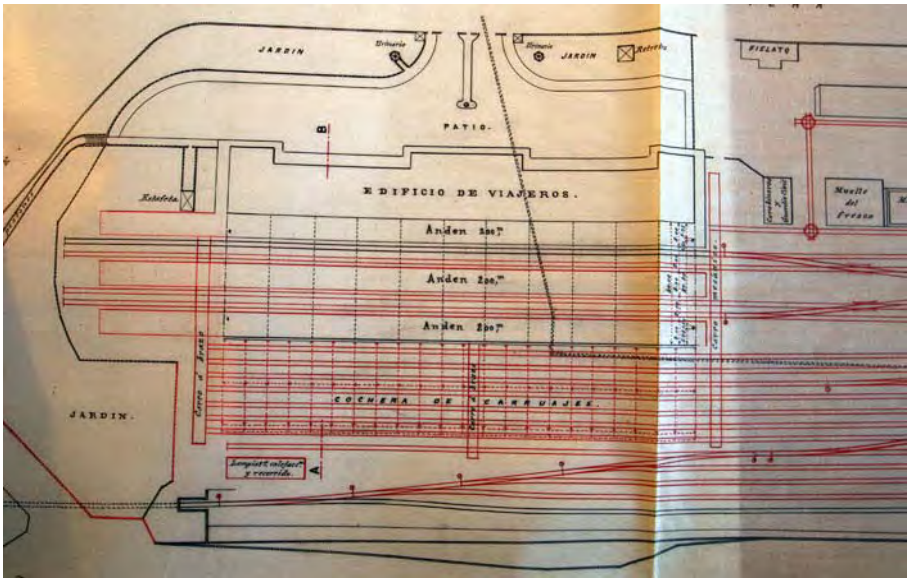
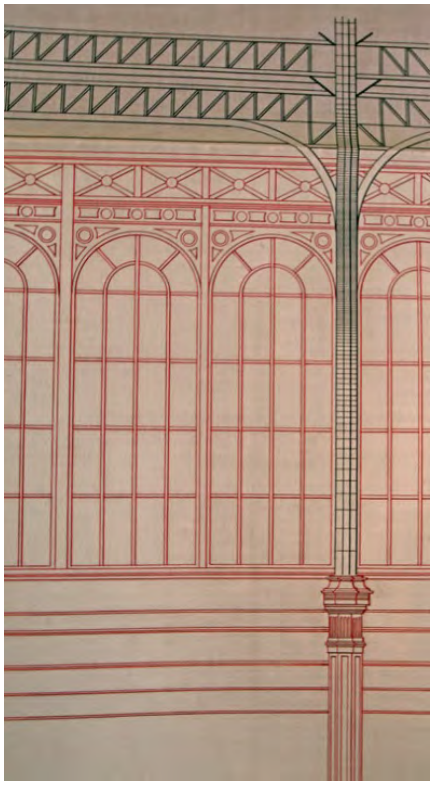


Fig. nº 157.- Emplazamiento. Proyecto de reformas de 1904. (FFE - A. propio 2010).



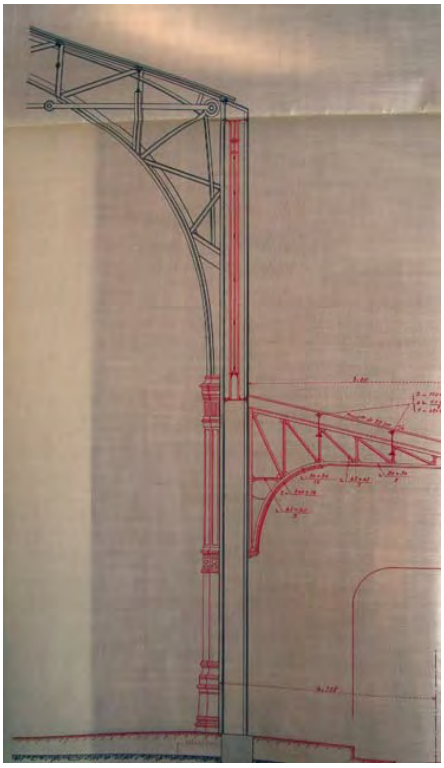
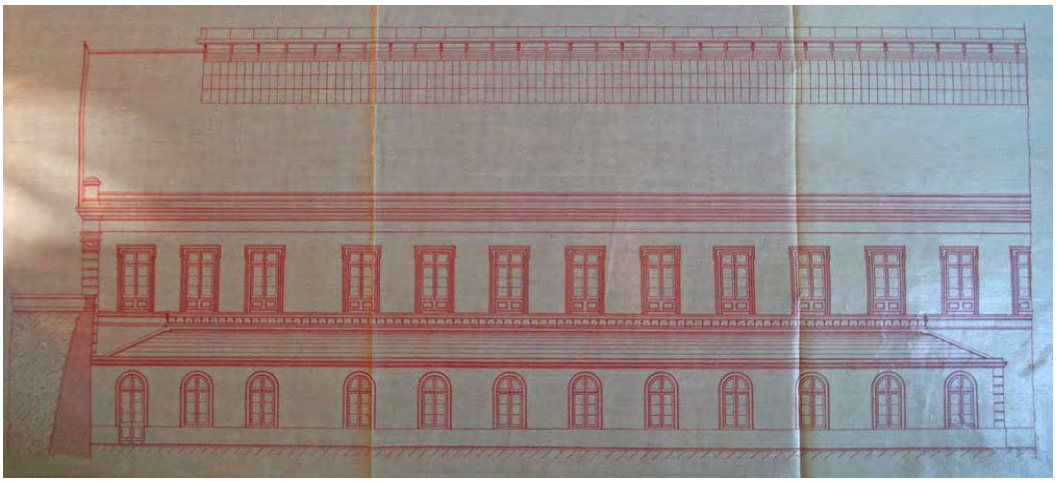


Fig. nº 158.- Marquesina (1). Colocación de una cristalería y un alero. Proyecto de reforma de 1906. (FFE - A. propio 2010).

Fig. nº 159.- Sección de cubierta y marqueisna. Proyecto de reforma de 1906. (FFE - A. propio 2010).

Nota: (1) En los textos analizados, es frecuente encontrar la palabra "marquesina" para definir a las cubiertas o bóvedas metálicas que cubren el espacio de andenes y vías. Ello es impreciso ya la palabra marquesina se refiere a un elemento ligero en voladizo de metal y vidrio habitualmente. El error puede provenir de los proyectos de estaciones donde se emplea este vocablo para definir la cubierta de andenes y vías.



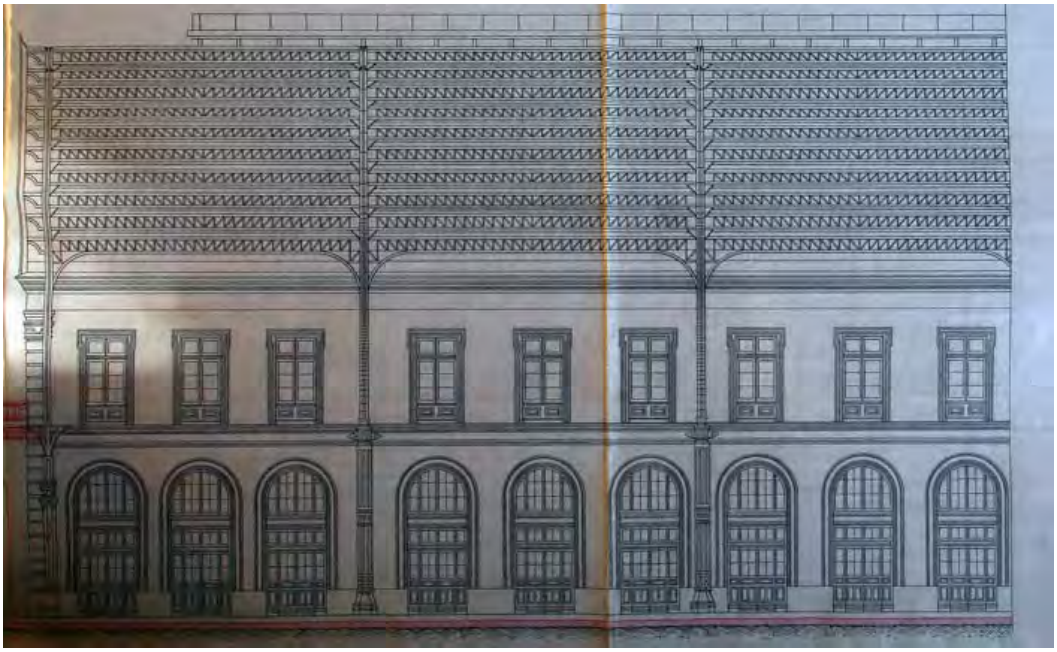


Fig. nº 160 y 161.- Alzados ext. e int.. Proyecto de reforma de 1906. FFE - A. propio 2010).

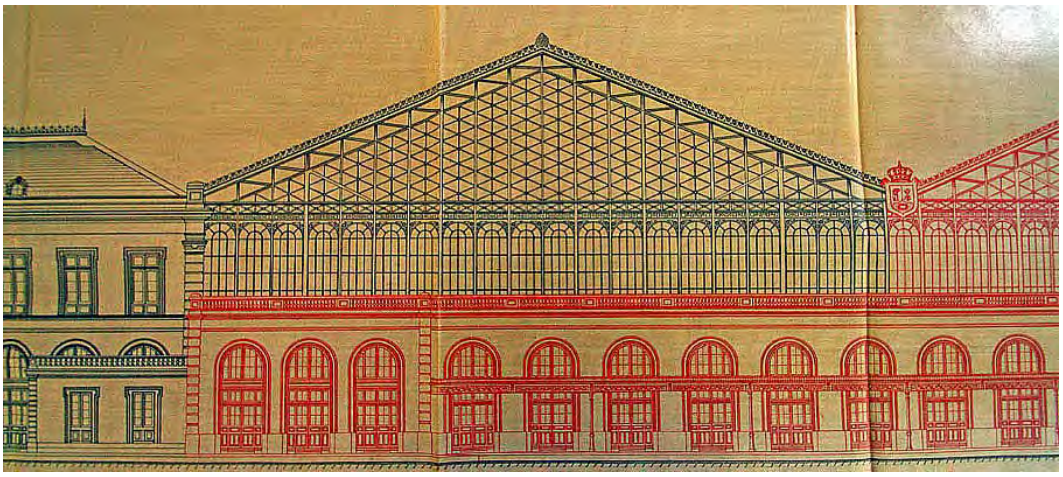


Fig. nº 162.- A. int. con cubierta. P. de reforma (1906). E. Madrid PPío. (FFE. A. propio 2010).

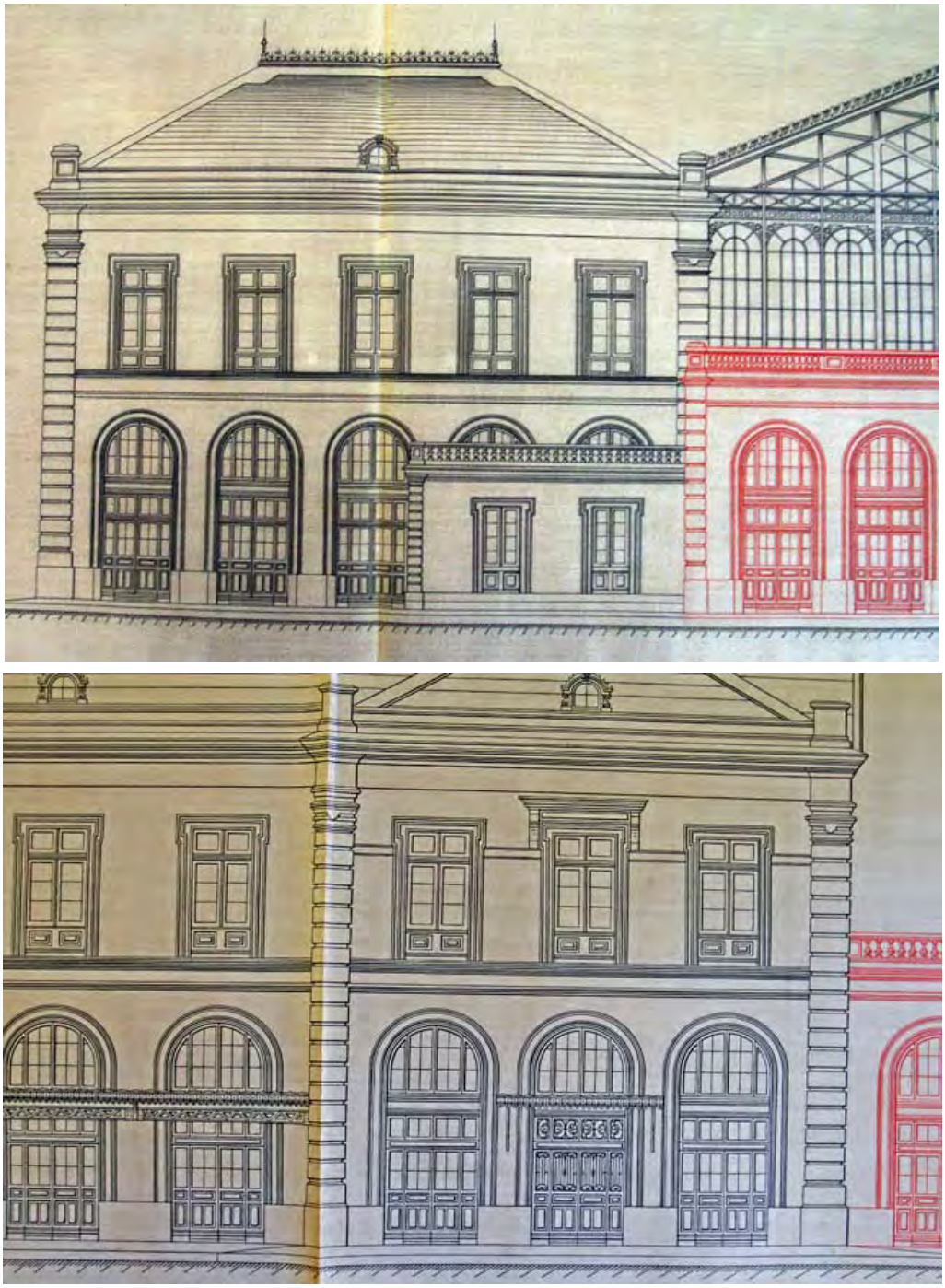


Fig. nº 163 y 164.- Detalles de alzados. Proyecto de reforma de 1906. E. Madrid PPío. (FFE - A. propio 2010).

Reseñar que en la reforma practicada en los años 20, no tuvieron la sensibilidad de reconocer el valor que la solución preexistente tenía y se dedicaron a ocultar la bella estructura de hierro mediante cúpulas y órdenes clásicos en hormigón armado (fig. 169). Un nuevo ejemplo de la insensibilidad arquitectónica hacia la arquitectura de las estaciones.

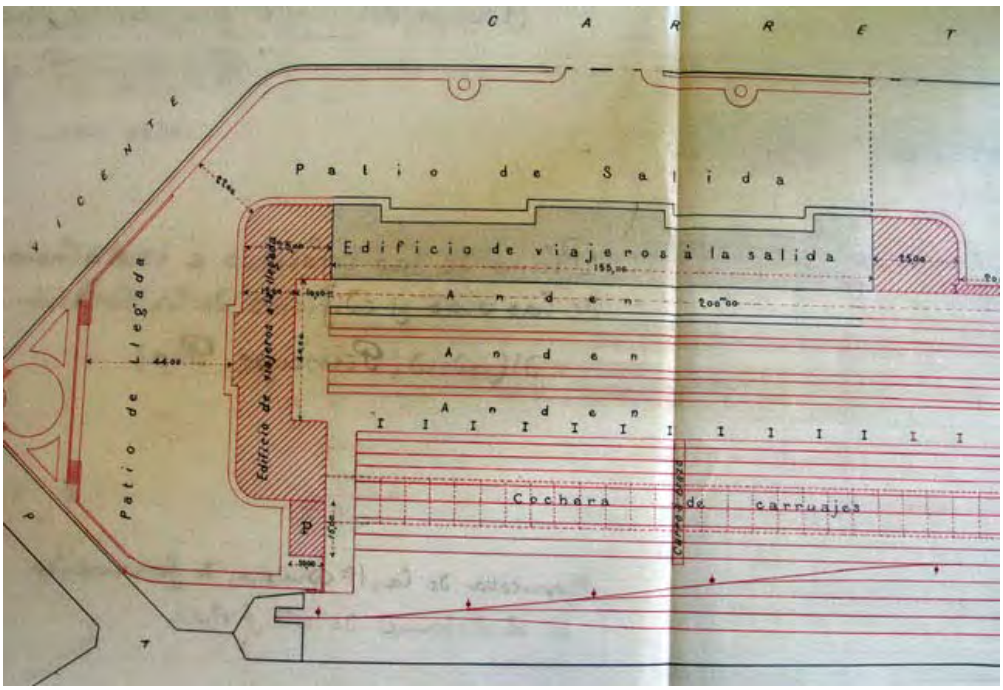


Fig. nº 165.- Plano con anexión de cuerpo en cableza. E. Madrid PPío. (FFE - A. propio 2010).

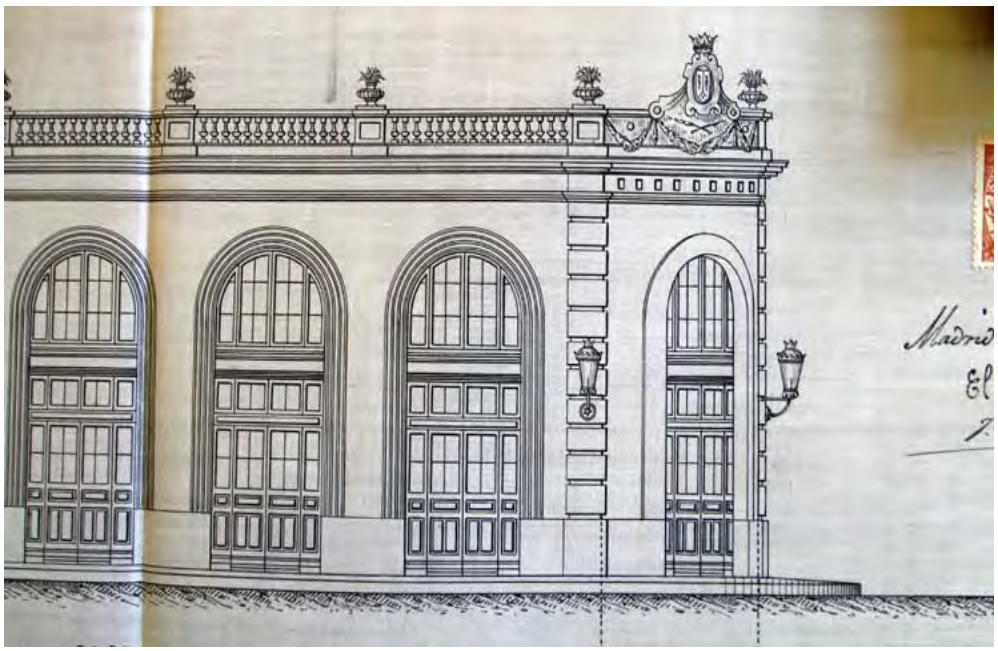
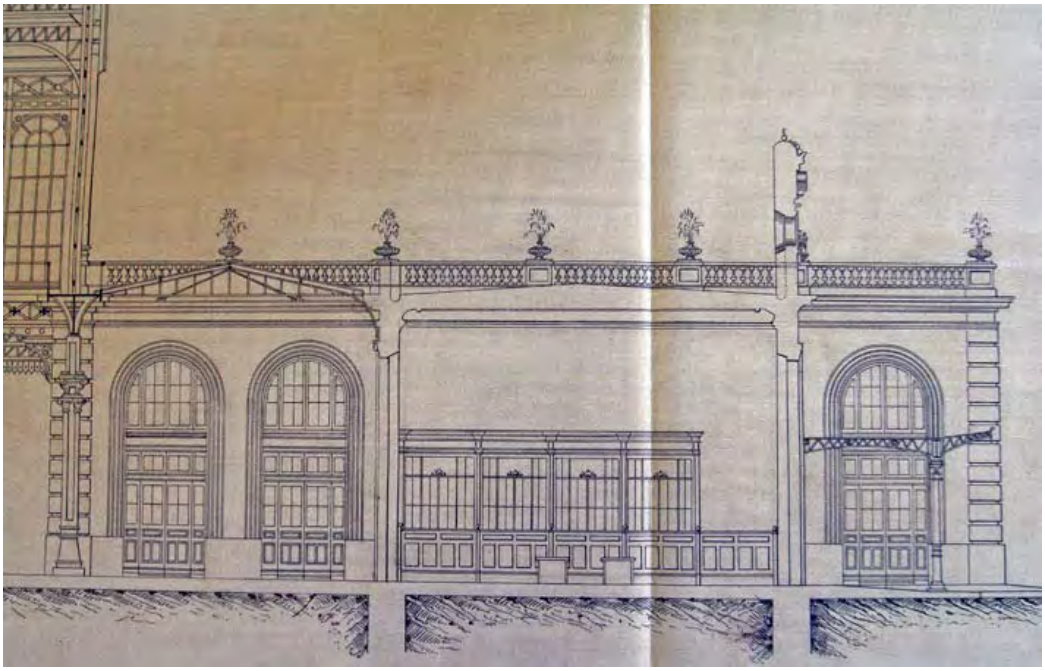


Fig. nº 166.- Detalles de alzados. E. Madrid PPío. (FFE - A. propio 2010).

Destacar el preciosismo de los dibujos donde se detalla desde las farolas, carpinterías, balaustres hasta los motivos ornamentales de los frontones (fig. 166).



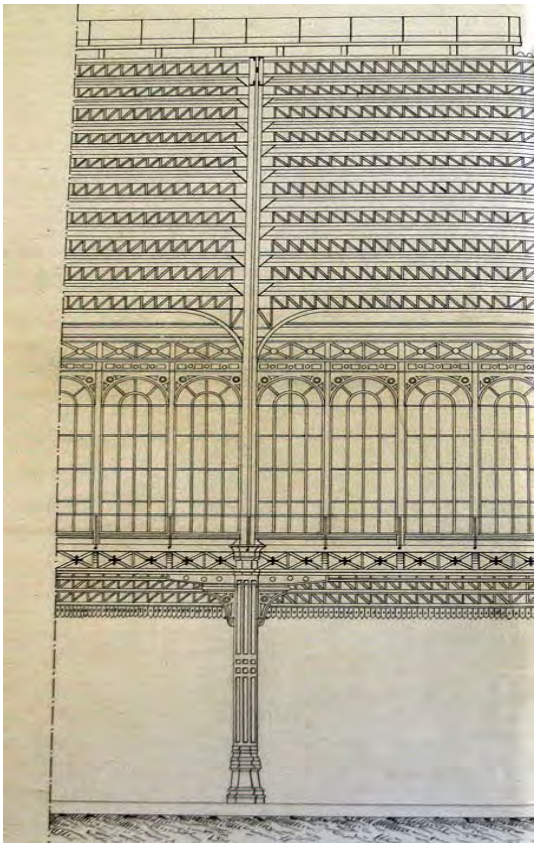


Fig. nº 167 y 168.- Detalles de alzados y de cubierta. E. Madrid PPío. (FFE - A. propio 2010).

Resaltar que en este periodo ya se había perdido el concepto de tipo en la construcción de las estaciones. Por ello, pocos rasgos en común presenta esta reforma con respecto de lo preexistente.

Acerca de la misma, P. Navascués dice:

"La primacía de lo arquitectónico y la conservación de formas tradicionales parecen querer evitar la dicotomía arquitectura-ingeniería, dando como resultado una arquitectura que ni directa – a través de la forma – ni simbólicamente expresa su función, a pesar del tímido realce dado al eje de la fachada."

P. Navas és. Del Neoclasicismo al Modernismo. p. 83.

Fig. nº 169.- Vista de la reforma realizada en 1920. E. Madrid PPío. A. propio 2010.

Sobre el entorno, destacar la construcción en 1907 de dos edificios gemelos destinados a oficinas, en los que participó de manera fundamental Demetrio Ribes y que en la actualidad aún existen. El análisis de los mismos lo incluyo en el capítulo de la presente tesis dedicado a la obra del arquitecto. Únicamente, a modo de recordatorio, incluyo aquí unas imágenes de los mismos (figs. 170 y 171).

Fig. nº 170.- Vista de los ed. gemelos. E. Madrid P. Pío. A. propio 2011.

Fig. nº 171.- Vista de uno de los accesos. Ed. gemelos. E. Madrid PPío. A. propio 2011.

3.6.12.2. El proyecto definitivo

Así, el edificio de viajeros que definitivamente se construyó por parte de la compañía Norte cuenta con las siguientes características (No incluyo la ampliación en forma de "L" realizada posteriormente y que nada tiene que ver con el edificio original):

AUTOR:	A. Biarez – E. Grasset y Juan Barat. Ingenieros. Participación del arquitecto Ouliac
COMPAÑÍA:	Norte
F. PROYECTO:	1878
F.CONSTRUCCIÓN:	1882 (1928 construcción ed. Cabecera)
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	2 edificios a ambos lados de las vías. 2 plantas. (buhardilla en p. central). Solo se construyó un edificio.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central – alas laterales y pabellones extremos.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Unidad compositiva.

	· Criterios de monumentalidad. · Juego de huecos: vanos remarcados en arcos de medio punto en p. baja y adintelados en primera planta. Correspondencia de huecos. · Destacada horizontalidad mediante cornisa corrida en primer forjado. · Remarcada verticalidad mediante correspondencia de huecos, almohadillados de esquina y pilastras remarcando el acceso. · Pabellón central sobresaliente del plano de fachada y coronado por gran mansarda. · Resalte del p. central mediante los huecos de la p. abuhardillada. · Pabellones extremos sobresalientes del plano de fachada. · Esquinas de pabellón central y extremos remarcadas con almohadillones. · Cubierta a dos aguas excepto mansarda rematada con crestería en p. central. · Frontón con reloj y nombre estación en remate p. central. · Fachada recayente a vías: misma composición. Distintos materiales y color.
LENGUAJE:	Estilo segundo imperio.
MATERIALES:	Conjunción piedra-ladrillo. Característico ladrillo rojo. Esquinas y ptos singulares en sillería. Pizarra en cubierta ed. Viajeros. Cubierta de chapa ondulada con gran lucernario cenital longitudinal.
CUBIERTA METÁLICA:	Si. Cerchas tipo Polonceau. Destaca cara inferior: línea curva sobre columnas fundición (innovación). (Ing. Mercier). Testeros acristalados. Pares y correas: vigas armadas roblonadas. (innovación) Estructura independiente del edificio de viajeros. No se evidencia en fachada.

Finalmente, indicar que en torno a 1993 se realizaron las obras para convertir esta estación en intercambiador con confluencia de líneas de metro, autobuses y ferrocarril. Destacar que, los antiguos andenes adosados al edificio principal han desaparecido reutilizándose este espacio como centro comercial.

Personalmente, la sensación de falta de sensibilidad es acuciante y se deja sentir cuando se visita el lugar (figs. 172-173 y 176 a 182). Ni siquiera se ha respetado la imagen del característico ladrillo rojo de Norte limitándose la actuación a ejecutar un enfoscado con pintura roja como acabado. Básicamente, el interior del edificio de viajeros ha sido vaciado dejando las fachadas cual máscaras inertes, desprovistas de

sus recuerdos, fuera de lugar. Por el contrario, el vestíbulo lo ocupa ahora la estructura metálica tubular de arriostramiento de estas fachadas.

He de decir sin embargo que, conforme se expone en el libro "Príncipe Pío: renovación para la intermodalidad" la obra ingenieril ha sido de gran complejidad ya que las vías pasan por debajo del edificio de viajeros, siendo sorprendente la imagen resultante que provoca al visitarlo.

Fig. nº 172 y 173.- Vistas de la f. ppal. Ed. de viajeros. E. Madrid PPío. A. propio 2011.

Incluyo las siguientes fotografías ilustrativas del estado original de la estación. Antes de convertirse en el actual centro comercial que, debido a la intervención realizada, ha desvirtuado el espacio de andenes y vías original (figs. 174 y 175).

Fig. nº 174 y 175.- Vistas f. ppal. y espacio andenes. Ed. de viajeros. E. Madrid PPío. Todocolección

Fig. nº 176 y 177.-Vista fachada ampliación. E. Madrid PPío. (A. propio 2011).

Fig. nº 178 y 179.- Detalles de la cubierta. E. Madrid PPío. (Archivo propio 2011).

Destacar el cuidado que se ha tenido en la rehabilitación realizada respecto de la cubierta metálica (figs. 178 a 181). En la zona del intercambiador, se ha mantenido la gran superficie acristalada de la cubierta lo que realza el trabajo y diseño de los diferentes elementos metálicos que componen la estructura. En mi opinión, en la estación de Valencia podría optarse por una solución similar, mediante vidrio o policarbonato, lo que destacaría los imponentes arcos y el resto de la perfilería además de aportar iluminación al espacio.

Fig. nº 180 y 181.- Vistas de las cubiertas. E. Madrid PPío. (Archivo propio 2011).

Fig. nº 182.- Alzado interior. E. Madrid PPío. (Archivo propio 2011).

Como analizaba, impresiona ver el antiguo edificio como flotando y observar el movimiento del metro, -unos en una dirección, otros en la contraria, unos en un nivel, otros en otra- que el gran vaciado efectuado en la zona de los antiguos andenes y vías permite (fig. 182). Es evidente, viendo además el volumen de viajeros y la rapidez de éstos, que el edificio pasa desapercibido para la gran mayoría. Incluso la majestuosa cubierta. Así, me doy cuenta de lo difícil que resulta tomar en consideración y valorar este tipo de edificaciones.

3.6.13. Estación de Palencia

Las características principales de esta estación (figs. 183 a 191) son las siguientes:

AUTOR:	Se desconoce. O. mejora: D. Ribes.
COMPAÑÍA:	Norte. (R.O. de 1-5-1885: transferencia a Norte).
F. PROYECTO:	Se desconoce.
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio paralelo a las vías. 2 plantas.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central y alas laterales amartilladas. Forma "U" invertida.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Serialización de huecos. · Correspondencia de huecos. · Remate huecos p. baja con arcos de medio punto unidos por marcadas impostas. Pl. alta: huecos rectangulares. · Ritmo: juego huecos – pilastras. · Resalte p. central: ligeramente sobresaliente plano fachada; antepecho coronación; cambio ritmo huecos y

	cambio material revestimiento. · Composición tripartita cuerpo central. · Marcada cornisa denticulada. · Cierto influjo modernista en detalles decorativos y en el frontón central. · Fachada recayente a vías: sin resaltes. Cambio de material sólo en esquinas.
LENGUAJE:	Clasicismo ecléctico.
MATERIALES:	Zócalo de piedra natural. Ladrillo rojo y sillares enfoscados y pintados para esquinas y ptos. Singulares. Ladrillo enfoscado o enlucido para resaltar alguna parte del edificio.
CUBIERTA METÁLICA:	No. Cubiertas de protección de viajeros en andenes.

Destacar la impronta de Ribes en esta estación: los elementos verticales de remate de cubierta, los detalles de decoración modernista, el diseño del frontón que corona el cuerpo central –el cual recuerda, a mi juicio, al diseño de la fachada del edificio en Gran Vía –, el escalonamiento de este frontón, el diseño del recercado de huecos de planta alta e incluso la incursión del escudo de la ciudad son rasgos característicos de la obra de Ribes. Se trata de una modesta estación que Ribes dignifica con los pequeños detalles descritos. Indicar que las edificaciones anexas a la estación (talleres y pabellones secundarios) también evidencian rasgos típicos de la mano de Ribes (figs. 184 a 187).

Destacar que este edificio lo estudio en profundidad en el capítulo dedicado a las obras del arquitecto, por lo que, únicamente incluyo algunas imágenes a modo de recordarlo en el presente.

Manifestar, una vez más, la distorsión de la imagen del edificio que provoca la añadidura del acceso. Una muestra más de insensibilidad hacia estos edificios (fig. 183).

Fig. nº 183.- Vista fachada principal. E. Palencia. (Archivo propio 2011).

Fig. nº 184, 185 y 186.- Vistas fachada principal. Detalle remate fachada lateral. E. Palencia. (Archivo propio 2011).

Fig. nº 187.- Detalle remate cuerpo central. E. Palencia. (Archivo propio 2011).

El característico ladrillo rojo de Norte (fig. 188) presenta una factura distinta a otras estaciones estudiadas: aquí el paramento se materializa tanto con llagas como tendeles de igual y bastante anchura, apareciendo además revestido con una pintura roja (posiblemente impermeabilizante). Todo ello hace que la imagen final del paramento sea diferente a las de las estaciones de Valladolid o Medina del Campo.

Fig. nº 188 y 189.- Detalle ladrillo y zócalo. E. Palencia. (Archivo propio 2011).

Nuevamente, el zócalo se ejecuta mediante sillería de piedra caliza como ya he detallado para otras estaciones de la compañía (fig. 189).

Fig. nº 190 y 191.- Vista fachada a andenes con marquesina y detalle de capitel. E. Palencia. (Archivo propio 2011).

La necesidad de decorar, adornar, en definitiva, dignificar los elementos metálicos se hace patente aquí una vez más (fig. 191).

3.6.14. Estación de Santander

Las características principales de la estación construida por la compañía (figs. 192 y 193) son las siguientes:

AUTOR:	E. Grasset. Ingeniero.
COMPAÑÍA:	Norte. (R.O. de 21-08-1874 de transferencia a Norte).
F. PROYECTO:	1876. Proyecto basado en anterior proyecto de Cayetano González De la Vega.
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica. Cerca muelles Maliaño-
TIPOLOGÍA:	1 edificio paralelo a las vías. 3 pl. p. central. 1 pl. alas laterales.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central y alas laterales.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Repetición de tipo de hueco excepto huecos de p. central de mayores dimensiones. · P. central decorado. Alas laterales sencillas. · Esquinas de pabellón central rematadas con sillería. · Cubierta mansarda en p. central con remate de crestería. Cubierta a dos aguas en el resto del edificio.
LENGUAJE:	Estilo segundo imperio. 1ª estación española construida en este estilo.
MATERIALES:	Sillería en esquinas pabellón central. Cubierta revestida en pizarra.
CUBIERTA METÁLICA:	Si. Estructura tipo Polonceau con tirantes algo peraltados. No se evidencia en fachada.

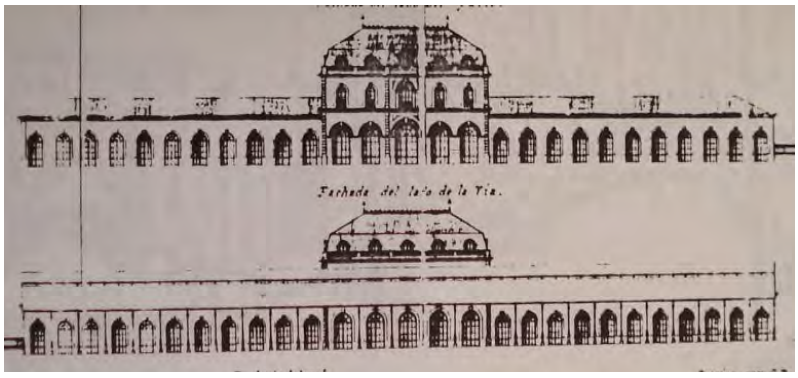


Fig. nº 192.- Alzados principal y recayente a las vías. E. Santander. (I. Aguilar).

Fig. nº 193.- Antigua imagen fachada principal. E. Santander. (Todocoleccion)

3.6.14.1. Proyecto de una estación central

Indicar que, basándose en este edificio, en el año 1902 se decretó la creación de una estación común que unificara los servicios de las compañías de vía estrecha (la del Cantábrico y la del Santander-Bilbao). La idea no proviene de la compañía Norte pero su estación era la única existente en la ciudad capaz de albergar también estos servicios. Así, la intervención consiste, básicamente, en la adición de un pabellón lateral y en la construcción de un edificio idéntico a éste enfrente y al otro lado de andenes y vías, utilizando los mismos materiales y el mismo tipo de construcción. El ingeniero encargado de esta actuación fue Rafael Izquierdo. Destacar que este proyecto jamás llegó a realizarse.

La solución vino ese mismo año con un proyecto de estación realizado por el ingeniero Adefalbidegortia que proponía una estación independiente de la de la compañía Norte que unificaba los servicios de la línea del Cantábrico con los de Santander a Bilbao.

Se trata de uno de los pocos edificios de estación en forma de cuña. El edificio de oficinas se proyecta en estilo segundo imperio y el edificio destinado al servicio de viajeros ubicado en cabeza, se proyecta de estilo ecléctico recargado de elementos decorativos muchos de ellos de clara inspiración modernista.

En 1904 se modifica el proyecto y lo más significativo de esta modificación consiste en la eliminación de la forma de cuña, en la mayor profusión de detalles decorativos y en la desaparición de los elementos de origen modernista. La descripción en detalle de este proyecto queda fuera del ámbito de la presente tesis por no haber sido realizado por la compañía Norte.

Acerca de la intervención de 1948 a cargo de Luis Gutierrez Soto no realizo análisis ni mención alguna por quedar lejos del ámbito de la presente tesis. Únicamente destacar que esta obra se realizó en los terrenos donde se ubicaba la estación del Norte la cual fue demolida en 1936.

Sí que me interesa resaltar las palabras del arquitecto autor de la misma acerca del estilo adoptado en esta estación ya que evidencian, a pesar de lo lejano de la intervención a la obra de Ribes, que todavía persistía la polémica acerca de los estilos arquitectónicos a emplear. Expone así:

"No se ha adoptado ningún estilo determinado, ni el mal llamado montañés (copia mala y servil de lo que hoy no se debe hacer), ni el llamado moderno (arquitectura sin patria); se ha seguido una línea recta y clara, arquitectura de hoy, sin ninguna concesión decorativa; todo útil, práctico y verdad - ¿no es esto ya un estilo? – empleando los elementos constructivos tradicionales del país, que hoy deben incorporarse a nuestra técnica, ajustados dentro de un marco de arquitectura moderna de líneas simples y limpias, en la que el detalle no debe nunca turbar la tranquilidad de la composición fundamental del conjunto."

Luis Gutierrez Soto. “Estaciones del fc. Cantábrico y fc. Del Norte”.

Revista de arquitectura nº 76. abril de 1948. pp. 128-137.

Indicar por último, que nada tiene que ver la estación actual con la analizada, cuyo análisis no tiene ningún interés para el objetivo de la presente tesis.

3.6.15. Estación de Burgos

Burgos fue una de las primeras ciudades españolas a las que llegó el ferrocarril. La estación existente cumplía perfectamente sus funciones pero, debido al plan de mejoras de la compañía iniciado en torno a 1880, se decidió construir una nueva más importante.

Las características principales del edificio de viajeros (figs. 194 y 199 a 205) son las siguientes:

AUTOR:	E. Grasset y Echevarría. Ingeniero.
COMPAÑÍA:	Norte
F. PROYECTO:	1901.
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periferia. Sin interferir en murallas.
TIPOLOGÍA:	1 ed. Paralelo a las vías. 1 planta. Pabellones: 2 plantas.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central, alas laterales y pabellones extremos amartillados.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Regularidad y proporción. · Carácter monumental. · Seriación completa de huecos. Arcos ½ pto. en pl. baja. Dinteles curvos en huecos remate pl. alta pabellones. · Dignificación de huecos de pabellones mediante pilastras que los enmarcan sobresaliendo del plano de fachada. · Cubierta mansarda. Rematada por crestería en pabellones. · Presencia de óculos en buhardillas alas laterales.
LENGUAJE:	Estilo segundo imperio. Alto grado de refinamiento.
MATERIALES:	Binomio piedra- ladrillo: Piedra labrada y ladrillo prensado. Estudio minucioso y detallado de los pavimentos. Pizarra en cubierta. (Teja vidriada negra según otros autores). Cubierta marquesina: planchas galvanizadas y onduladas. Linterna cubierta con cristales estriados.
CUBIERTA METÁLICA:	Si. Cuchillos tipo Polonceau. Apoyo: columnas de fundición. Testeros terminados en paneles de vidrio con enrejado metálico. Lujo decorativo.

En la visita realizada, no he podido acceder al interior ya que actualmente esta estación se encuentra sin servicio, cerrado el acceso encontrándose en pleno proceso de levantado de las vías puesto que ya se encuentra en funcionamiento la nueva estación construida (Burgos. Rosa de Lima). Tampoco se ha podido observar la cubierta metálica ya que no existe en este momento debido a los trabajos que se están realizando. Espero que no haya sido demolida y que la rehabilitación contemple su reconstrucción.

Sobre la misma, sí existe documentación la cual ha permitido el análisis que incluyo.

Fig. nº 194.- Vista actual de la estación de Burgos. A. propio (2011).E. Burgos. (FFE)(A. propio 2011)

Destacar los detalles constructivos de la cubierta metálica y el grafismo de los planos (figs. 195 a 198).

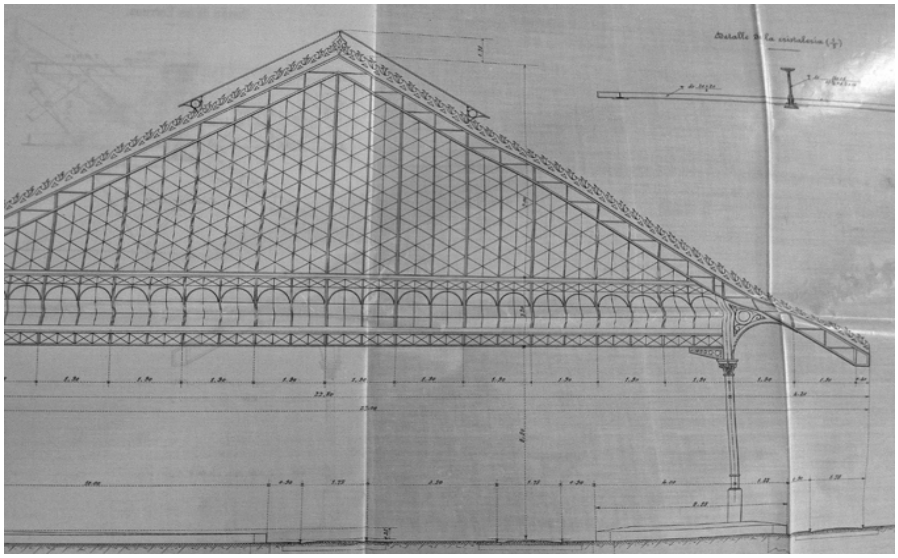


Fig. nº 195.- Testero de cubierta metálica. Estación de Burgos. A. propio (2011).

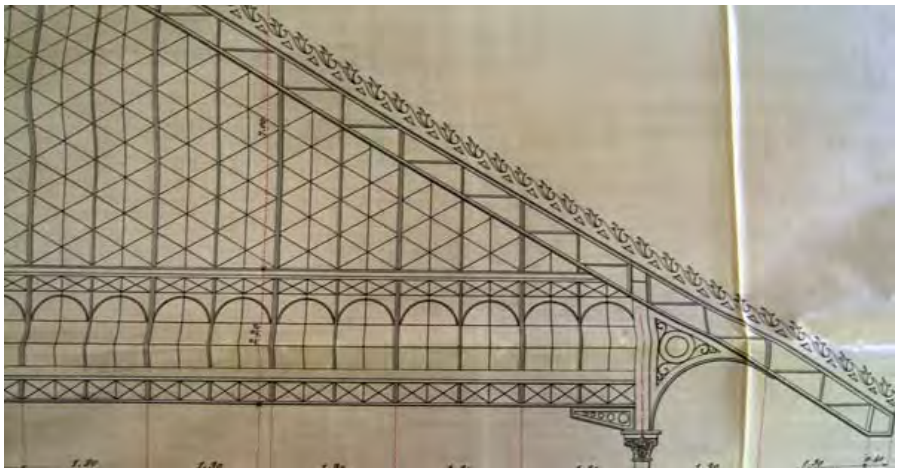


Fig. nº 196.- Detalle de testero de cubierta metálica. Estación de Burgos. A. propio (2011).

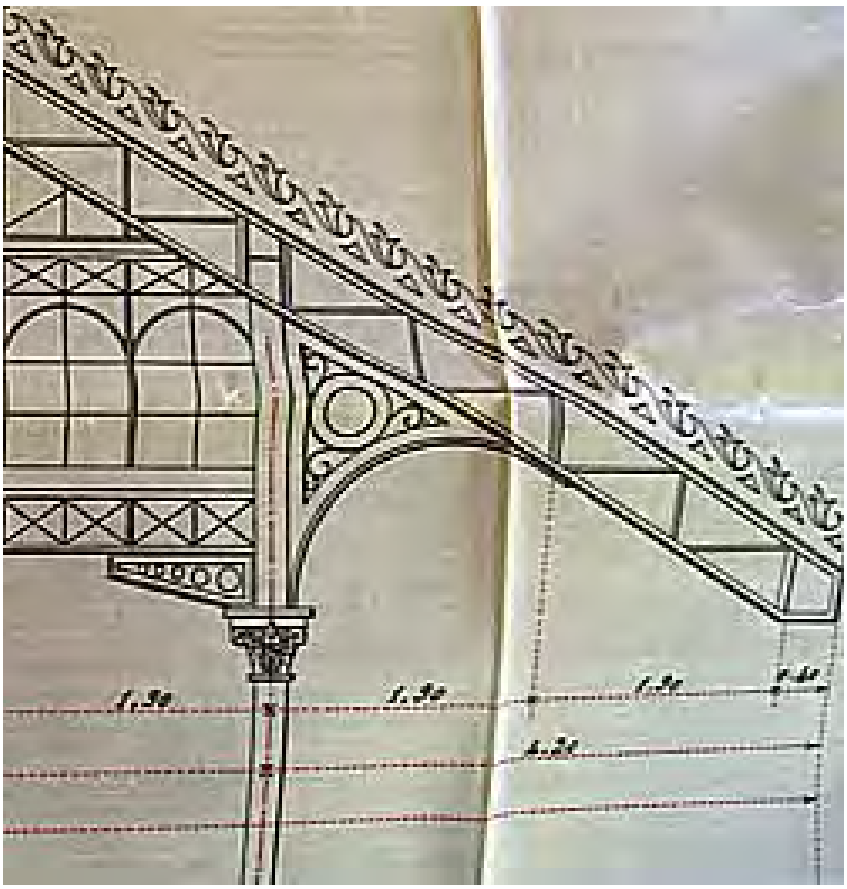


Fig. nº 197.- Detalle de soporte de cubierta metálica. E. de Burgos. A. propio (2011).

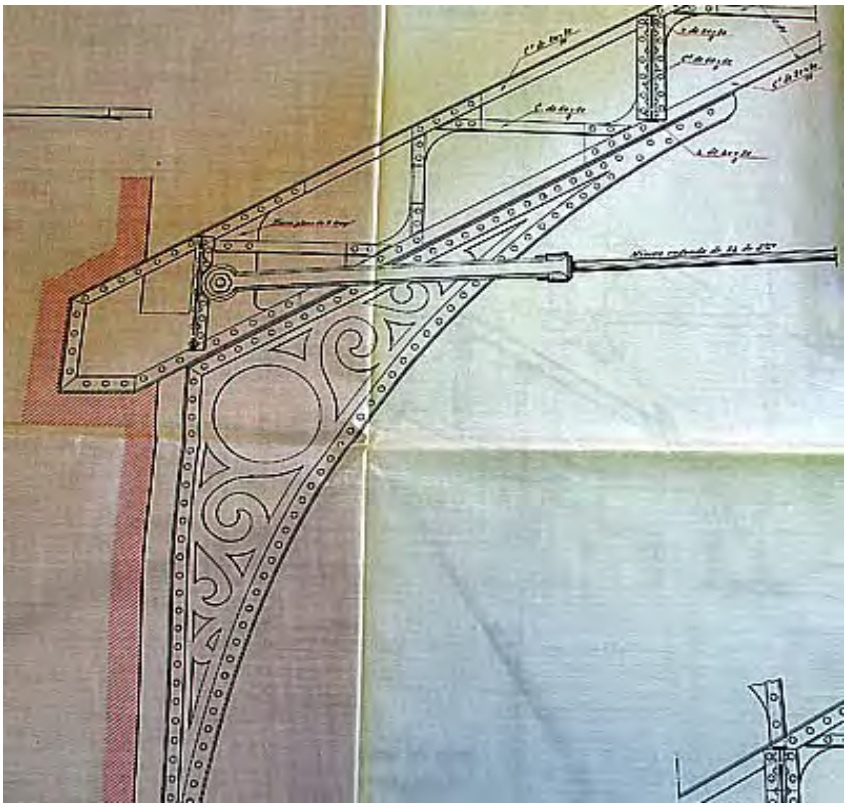


Fig. nº 198.- Detalle unión par-tirante de cubierta metálica. E. de Burgos. A. propio 2011).

Fig. nº 199, 200 y 201.- Vistas fachada principal. E. Burgos. Archivo propio (2011).

Fig. nº 202 y 203.- Detalle de zócalo y de paramento. E. Burgos. Archivo propio (2011).

Como en la estación de Palencia, también aquí se reviste el ladrillo rojo con pintura de igual color. Igualmente aquí se ejecuta la fábrica con igual presencia de llagas y tendeles acanalados (fig. 203) pero de inferior anchura a la existente en las juntas de la fábrica de la estación palentina.

Destacar que, se trata de una fachada con importante presencia de elementos clásicos como arcos de medio punto con destacadas claves, abundantes molduras de traza clásica como antesala de la cubierta (fig. 204) así como pilastras. Indicar que abunda en la misma la presencia de piedra natural que, sobre el zócalo de acabado tosco en este caso, se dispone a modo de fajas que incluyen cada uno de los huecos de planta baja (figs. 199 y 200). También el nombre de la compañía aparece, en este caso, grabado sobre la piedra (fig. 205).

Fig. nº 204.- Detalle de cornisa. E. Burgos. Archivo propio (2011).

Fig. nº 205.- Detalle de letrero. E. Burgos. Archivo propio (2011).

3.6.16. Estación de Miranda de Ebro

Esta estación la incluyo porque Miranda de Ebro constituye un importante nudo ferroviario ya que en ella confluyen las líneas de Madrid-Irún y de Tudela -Bilbao. Se trata pues, de una estación de empalme.

Debido a esto, esta estación (figs. 206 y 207) constituye una de las estaciones más antiguas de España. El proyecto de la misma fue realizado por el ingeniero inglés Charles Vignoles, conocido como el creador del carril Vignoles. El proyecto de la misma fue presentado en julio de 1862. Indicar que, anterior a este, el ingeniero Manuel Estibaus realizó un primer proyecto que no se llevó a cabo. Apenas he conseguido documentación acerca de esta estación y parece ser que la compañía Norte únicamente se dedicó a mantenerla.

Las características principales de la misma son las siguientes:

AUTOR:	Charles Vignoles. Ingeniero.
COMPAÑÍA:	Se desconoce. (R.O. de 26-6-1878 de trasferencia a Norte).
F. PROYECTO:	1862.
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	2 ed. A ambos lados de la vía. E. de empalme.
COMPOSICIÓN:	Ed. Viajeros: Edificio rectangular. 2 plantas. Sin pabellones.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Sencillez. · Serialización de huecos y repetición de ritmo. · Destaca el juego de los tejados y los grandes aleros. (Típico estaciones inglesas). · Enfatización del vestíbulo mediante arquería sobre gruesos pilares. · Cubierta a dos aguas.
LENGUAJE:	Estilo victoriano inglés.
MATERIALES:	Mampostería en muros exteriores con revoco de guijo o canto pequeño. (Recuerda arquitectura montañesa). Esquinas, jambas, arcos y dinteles de sillería. Enlucidos en el interior. Tejados con cubierta de zinc acanalada sobre armazón de madera.
CUBIERTA METÁLICA:	No. Cubiertas andenes viajeros a dos aguas. Presencia de filigranas caladas de hierro.

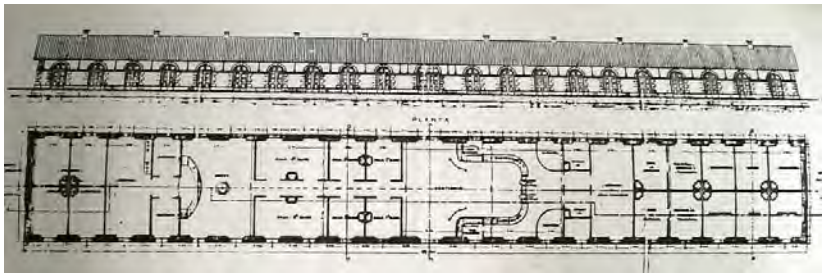


Fig. nº 206.- Planta y alzado principal. Edificio de mercancías y viajeros. E. Miranda de Ebro. (I. Aguilar).

Fig. nº 207.- Vista estado actual fachada principal ed. Viajeros. E. Miranda de Ebro. (Archivo propio 2011).

Indicar que actualmente, se está rehabilitando el edificio de viajeros de la estación.

3.6.17. Estación de Bilbao-Abando

Esta estación (figs. 208 a 212) fue construida en 1864, es decir antes de la transferencia a Norte, y supera en superficie a todas las de la línea y a la mayoría de las estaciones construidas en España.

No existe mucha documentación sobre la misma y la misma fue derruida. La nueva estación, construida en 1948, ya ha perdido las características típicas de las estaciones de Norte. Su estudio queda fuera del ámbito de la presente tesis.

Así, sobre la antigua estación, las características principales son las siguientes:

AUTOR:	Charles Vignoles
COMPAÑÍA:	Se desconoce. (R.O. de 26-6-1878 de trasferencia a Norte).
F. PROYECTO:	Se desconoce.
F.CONSTRUCCIÓN:	1864.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	Tipo “U”.
COMPOSICIÓN:	1 pl. sin distinción ni cuerpos central o laterales.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Criterios de monumentalidad y grandiosidad. · Presencia de pilastras, entablamentos y cornisas en la composición de las fachadas.
LENGUAJE:	Clasicista.
MATERIALES:	Se desconoce.
CUBIERTA METÁLICA:	Si. Tipo Polonceau.

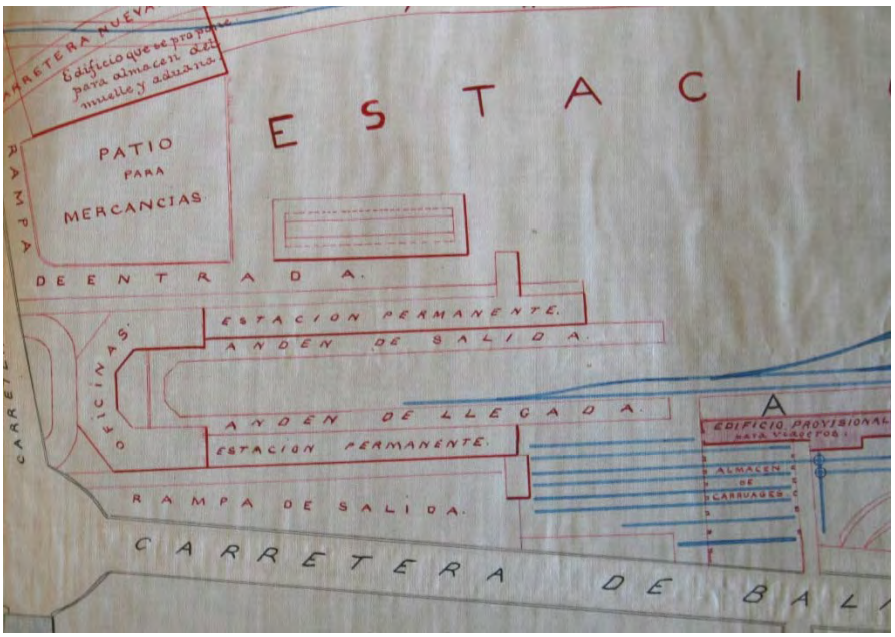


Fig. nº 208 – Planta general de la estación. E. Bilbao-Abando. (FFE) 2011.

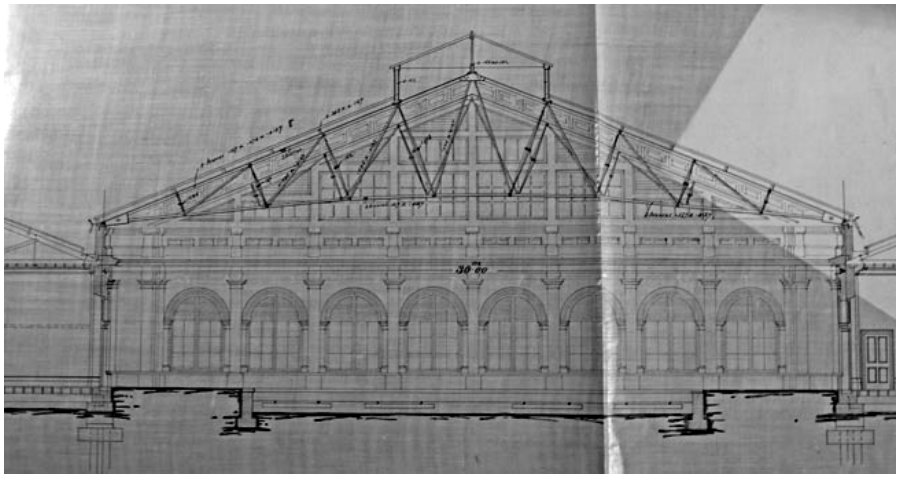
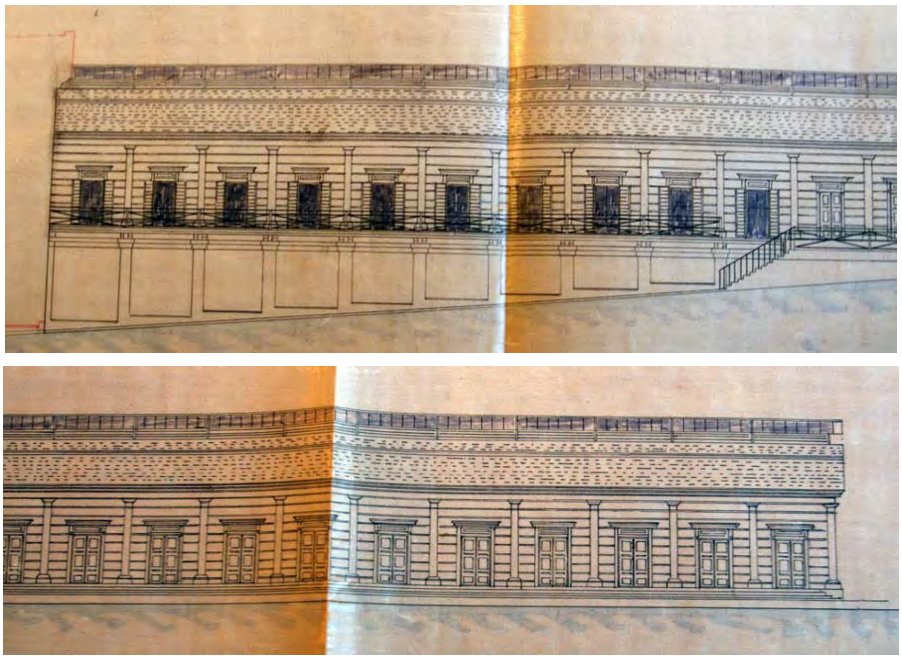


Fig. nº 209. Sección transversal por marquesina. E. Bilbao-Abando. (FFE) 2011.



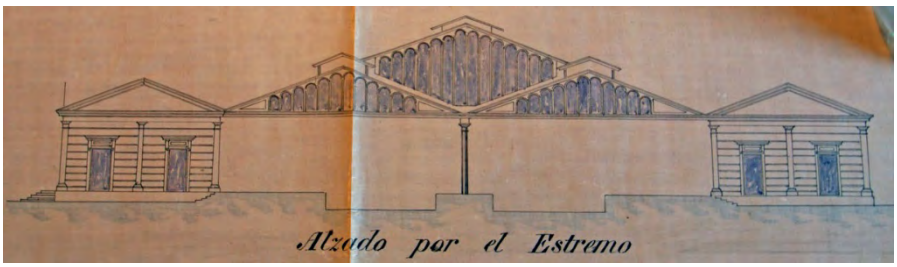


Fig. nº 210 a 212. – Alzados laterales y de testeros. E. Bilbao-Abando. (FFE) 2011.

3.6.18. Estación de Vitoria

Se trataba de una estación (fig. 213) muy similar a la de San Sebastián. De los dos edificios de los que consta la estación – uno dedicado a viajeros y otro a oficinas exclusivamente – me referiré únicamente al edificio de viajeros. Nada queda de esta sencilla estación. La estación existente actualmente, presenta las características del estilo montañés. No me extiendo sobre la misma por estar fuera del ámbito de la presente tesis.

Las características principales de la primitiva estación son las siguientes:

AUTOR:	Letourneur. Ingeniero.
COMPAÑÍA:	Se desconoce.
F. PROYECTO:	1862
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	2 edificios paralelos a las vías: viajeros - oficinas. Viajeros: p. central 2 pl. resto 1 pl.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central y dos alas laterales.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Sencillez y funcionalidad. · Regularidad de proporciones. · Serialización de huecos. · Pabellón central sobresaliente del plano de fachada. · Sillería en esquinas, vanos moldurados y remate con tímpano donde se ubica el reloj como elementos que dignifican el cuerpo central.
LENGUAJE:	Se desconoce.
MATERIALES:	Sillería de piedra natural en esquinas del p. central.
CUBIERTA METÁLICA:	No. Marquesinas para cubierta de andenes.

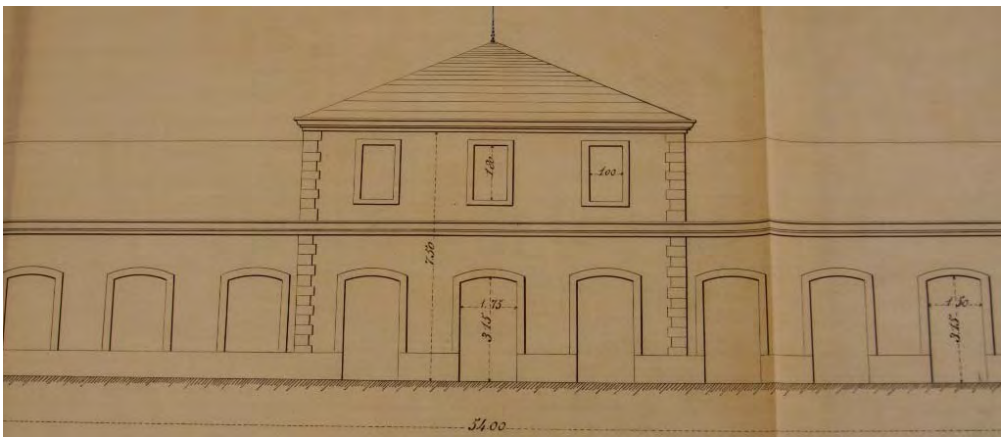


Fig. nº 213.- Alzado fachada principal. (I. Aguilar) (2011).

Fig. nº 214.- Vista actual de la fachada principal. Estación de Vitoria. (Archivo propio 2011).

3.6.19. Estación de San Sebastián

La primitiva estación del Norte de San Sebastián fue obra del ingeniero francés C.A. Letourneur. Se trataba de una estación funcional, sobria y carente de decoración. Dicha estación fue inaugurada el 15 de agosto de 1864. San Sebastián era residencia de veraneo de la familia real y lugar de frecuentes festivales, conciertos, etc. Además contaba con un importante balneario. Estas circunstancias eran tenidas en cuenta por Norte que pretende ampliar y engrandecer la estación existente.

En 1880, ya dentro de la política de mejoras de la compañía, A. Biarez realizó un proyecto de ensanche y modificación de la primitiva estación que había quedado insuficiente para el tráfico debido al incremento notable de viajeros que había aumentado en aquellos años debido a que, a finales del XIX, San Sebastián constituía una "ciudad balnearia" y de veraneo de primer orden. Me dedicaré al análisis de esta

última ya que, para la primitiva estación, sirve lo detallado para la estación de Vitoria. Así, las principales características de esta estación son las siguientes (figs. 215 a 220):

AUTOR:	A. Biarez. Ingeniero.
COMPAÑÍA:	Norte.
F. PROYECTO:	1880. Ensanche y modificación de la antigua estación.
F.CONSTRUCCIÓN:	Inicio obras: 1881. En 1905 se realizó una pasarela y se colocó el reloj.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio a uno de los lados de la vía. 2 pl. p. central. 1 pl. resto.
COMPOSICIÓN:	p. central (ed. Preexistentes), alas laterales y p. extremos.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Cubierta a dos aguas oculta tras antepecho. · Aparecen elementos típicos del estilo segundo imperio superpuestos al estilo del ed. Preexistente. · Serialización de huecos. · Almohadillones en esquinas p. central y p. extremos. · Empleo de cornisa que remarca la horizontalidad en forjado techo. Pl. baja. · Empleo de pilastras en p. central. · Huecos pl. baja rematados con arcos rebajados con impostas. · Similar composición f. recayente a vía. Cambio de huecos pl. baja: Todos son puertas.
LENGUAJE:	Clasicista - ecléctico.
MATERIALES:	Remozado de fachada mediante enlucido imitando ladrillos y sillares. Antepecho de ladrillo enmarcado con sillares. Balaustrada en p. central.
CUBIERTA METÁLICA:	Si. Sistema Polonceau. Apoyo: edificio viajeros – columnas exentas fundición. Linterna longitudinal y 3 pequeñas linternas transversales. No se evidencia en fachada.

Indicar que la cubierta metálica fue realizada por G. Eiffel.

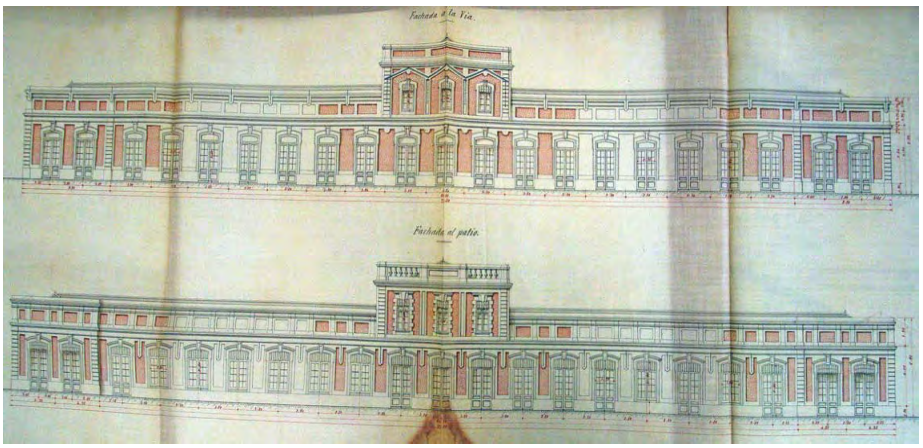
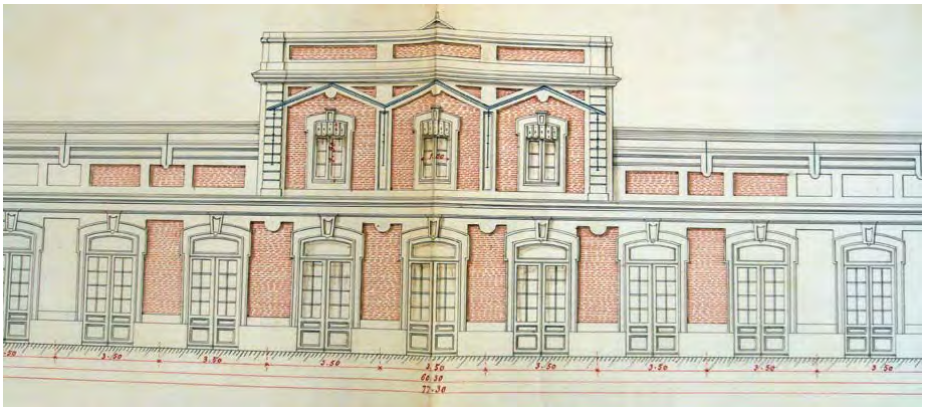


Fig. nº 215.- Alzado fachada principal y fachada a las vías. E. San Sebastián. (FFE) (2011).



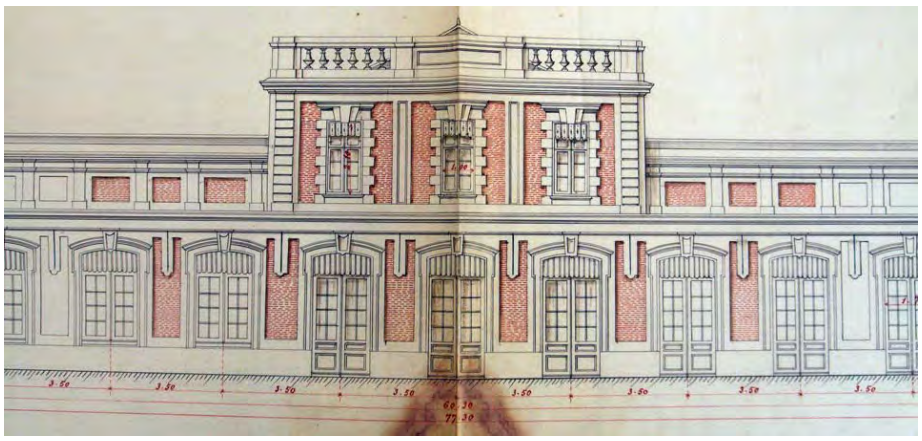


Fig. nº 216 y 217.- Detalle cuerpo central. Fachada principal y recayente a las vías. E. San Sebastián. (FFE) (2011).

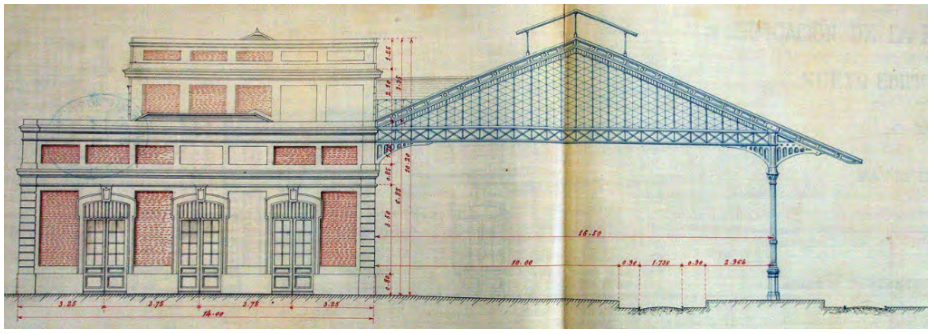


Fig. nº 218.- Alzado testero con cubierta metálica. E. San Sebastián. (FFE) (2011).

Una vez más, los planos representan desde el detalle de la fábrica, hasta el despiece de sillares, balaustres, plafones de carpintería y pormenores de la cubierta metálica (figs. 215 a 220).

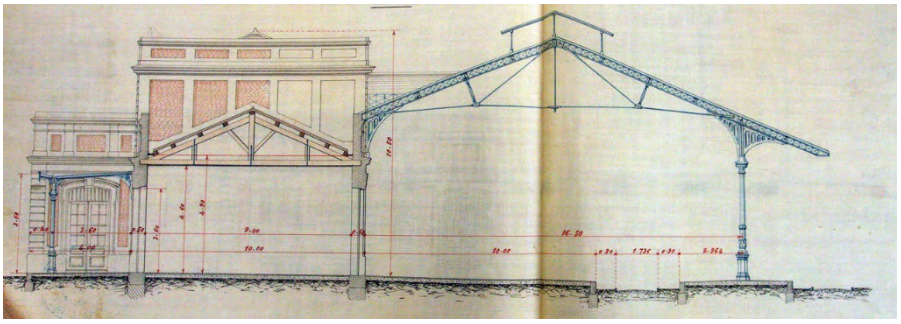


Fig. nº 219.- Sección transversal. E. San Sebastián. (FFE) (2011).

Destacar el empleo de cercha a la española en la cubierta de madera del edificio de viajeros y cuchillos Polonceau para la cubierta de andenes y vías (fig. 219).

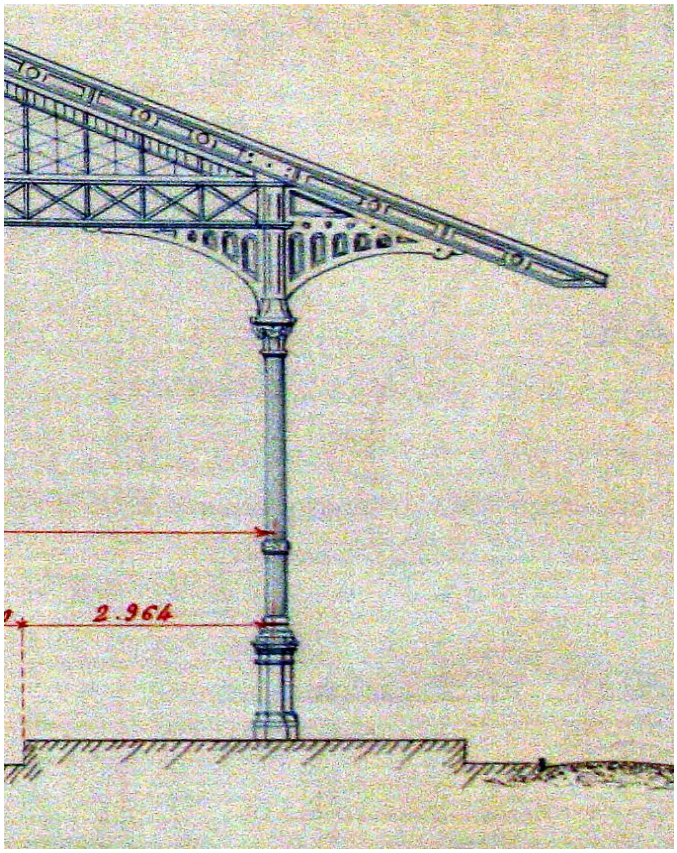


Fig. nº 220.- Detalle de apoyo. E. San Sebastián. (FFE) (2011).

3.6.20. Estación de Irún

La actuación comprende tres partes: la primera de ellas consta de la reconstrucción del edificio internacional para viajeros y construcción de otro nuevo que reemplace al antiguo para el servicio local así como en la construcción de nuevo depósito y talleres para las locomotoras; la segunda comprende la ampliación y nueva disposición de las vías de mercancías; y, finalmente la tercera trata acerca de la construcción de una aduana. Me centraré exclusivamente en el edificio de viajeros internacional y local.

Esta estación es característica dentro de las de la compañía por dar servicio a líneas españolas y francesas y por ello, las vías cuentan con diferente ancho según den servicio a una nación u otra.

Ambos edificios, longitudinales, se ubican enfrentados sobre un mismo eje transversal cuya proyección vertical constituye el eje de simetría de la composición de las fachadas de ambos. El edificio internacional se ubica en el espacio comprendido entre las vías francesas y las españolas, mientras que el edificio local se ubica al lado de las vías españolas.

Respecto de los materiales de construcción, B. Espinal los describe así:

"El sistema de construcción es el corriente de la localidad: zócalo de sillería en una altura de un metro, aristones de sillería almohadillada en los extremos, los huecos recercados de fábrica de ladrillo ordinario, y los rellenos de mampostería; todo puesto en obra con mortero medianamente hidráulico, atendido el estado de constante humedad en que se encuentra la atmósfera que rodea las construcciones. Todos los paramentos, excepto la cantería están revocados con mortero hidráulico, siendo de cemento Pórtland las molduras y pilastras intermedias. Después de su completa terminación se pintarán al aceite las fachadas imitando piedra y ladrillo, con lo que resultará de un aspecto agradable."

B. Espinal. Revista de Obras Públicas (ROP) nº 13. Año 1883. pp. 207.

Así, las características principales del edificio de viajeros de la estación de Irún (figs. 221 a 225) son las siguientes:

AUTOR:	Avillumer. Ingeniero.
COMPAÑÍA:	Norte.
F. PROYECTO:	1881.
F.CONSTRUCCIÓN:	Iniciada en 1881. Finalizada en 1889.
UBICACIÓN:	Fronteriza.
TIPOLOGÍA:	2 ed. Paralelos a la vía. Marquesina de unión entre ambos. Ed. Internacional: mayores dimensiones. Pl. baja y primera en pab. Central. Ed. Local: pl. baja y buhardilla.
COMPOSICIÓN:	Ed. Internacional: p. central, alas laterales y p. extremos. Ed. Local: sólo p. extremos.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	Ed. Internacional: · Simetría. · P. central: igual composición y ritmo huecos p. baja y primera. · Huecos enmarcados con pilastras en p. central. · Serialización de huecos. · Remate en arcos de medio punto en pl. baja. H. rectangulares en pl. 1ª. · Remate con balaustre en p. central. · Cornisas y molduras remarcando la horizontalidad. · Cubierta a cuatro aguas con remate de crestería en p. central. · Alas laterales y p. extremos: cubiertas mansardas. · Presencia de elmtos típicos 2 imperio en alas laterales y p. extremos.

	· Almohadillado en esquinas p. central y p. extremos. <u>Ed. Local:</u> · Simetría. · Enfatización de eje simetría mediante antepecho con reloj y señalada clave en arco rebajado puerta central. · Almohadillado en esquinas p. extremos. · Óculos en buhardilla. · Cubierta mansarda rematada con crestería en todo el edificio.
LENGUAJE:	<u>Ed. Internacional:</u> formalismo. P. central: ecléctico – resto estilo 2 imperio. <u>Ed. Local:</u> estilo 2º imperio.
MATERIALES:	Corrientes en la localidad. Zócalos y aristas de sillería almohadillada. Recercado de huecos con fábrica de ladrillo cerámico. Revocos de mortero hidráulico. Binomio piedra-ladrillo. Cemento Pórtland en pilastras y molduras. Pintura al aceite imitando piedra y ladrillo en fachadas.
CUBIERTA METÁLICA:	Si. Sistema Polonceau. Apoyo: ed. Local y ed. Internacional. Linterna longitudinal. No se evidencia en fachada. Marquesina de gran vuelo para cubrir el ed. Internacional de mayor longitud.

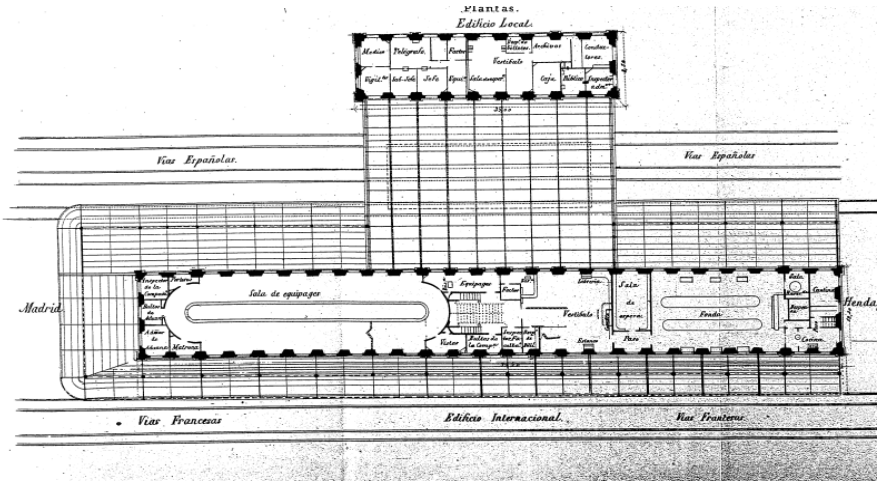


Fig. nº 221.- Planta ed. Internacional y local. E. Irún. (ROP nº 13. Año 1883).

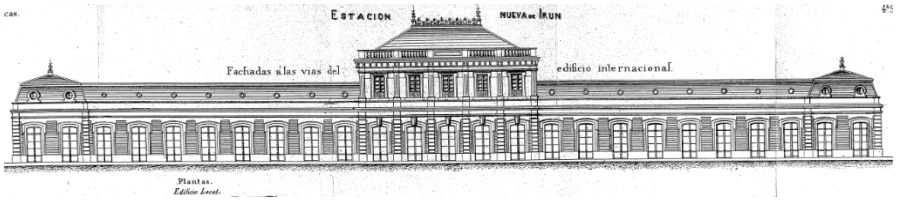


Fig. nº 222.- Alzado principal ed. internacional. E. Irún. (ROP nº 13. Año 1883).

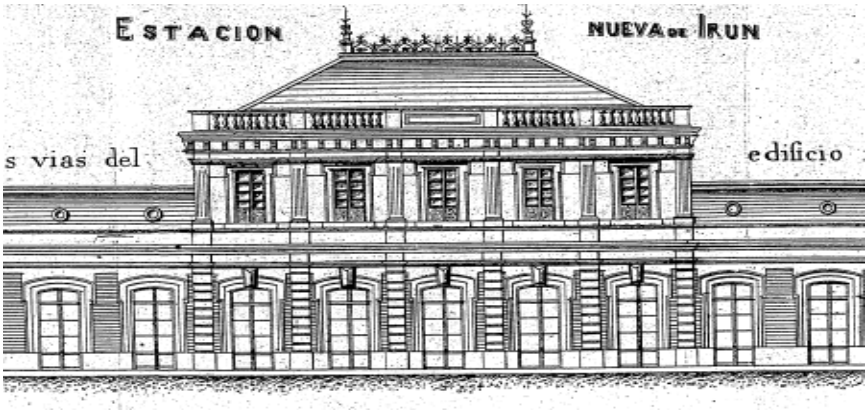


Fig. nº 223.- Detalle cuerpo central alzado principal ed. internacional. E. Irún. (ROP nº 13. Año 1883).

Fig. nº 224.- Alzado principal ed. local. E. Irún. (AGA. Alcalá de Henares (2008)).

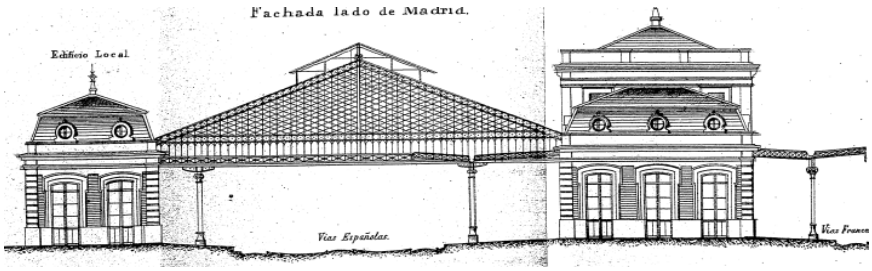


Fig. nº 225.- Alzado por testeros con marquesina. E. Irún. (ROP nº 13. Año 1883).

Indicar que, excepto algunos edificios secundarios (fig. 227) dentro del complejo de la estación, nada queda de la estación original.

Fig. nº 226 y 227.- Vista actual y ed. auxiliar. E. Irún. (Archivo propio 2011).

3.6.21. Estación de Logroño

La estación primitiva fue construida por C. Vignoles antes de ser absorbida la línea por la compañía Norte (figs. 228 a 230). En el año 1948 se inició la construcción de la estación existente actualmente en la plaza Europa cuya descripción excede el ámbito de la presente tesis.

Así, las características principales de la estación primigenia son las siguientes:

AUTOR:	Charles Vignoles. Ingeniero.
COMPAÑÍA:	Se desconoce. (R.O. de 26-6-1878 de trasferencia a Norte).
F. PROYECTO:	1862.
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio a uno de los lados de la vía. 2 pl. p. central 1 pl. resto.
COMPOSICIÓN:	p. central y alas laterales.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Serialización de huecos. · Huecos remarcados con arcos de medio punto. · Repetición de ritmo de huecos interrumpido en p. central con huecos más grandes. · Recercado de huecos y refuerzo de esquinas con sillería. · Juego plástico volúmenes en fachada. · Juego cubiertas muy marcadas a dos aguas con grandes aleros. · Presencia de esbelta torre con remarcada cubierta a cuatro aguas.
LENGUAJE:	Influencia inglesa. Reminiscencias gótico victoriano alto.
MATERIALES:	Mampostería para muros exteriores con revoco de canto rodado pequeño. Esquinas, jambas, arcos y dinteles de sillería. Enlucidos interiores. Cubierta de zinc acanalado sobre estructura de madera. Recuerda arquitectura montañesa.
CUBIERTA METÁLICA:	No. Marquesinas de madera para cubierta andenes.

Fig. nº 228.- Alzado principal. E. Logroño. (I. Aguilar).

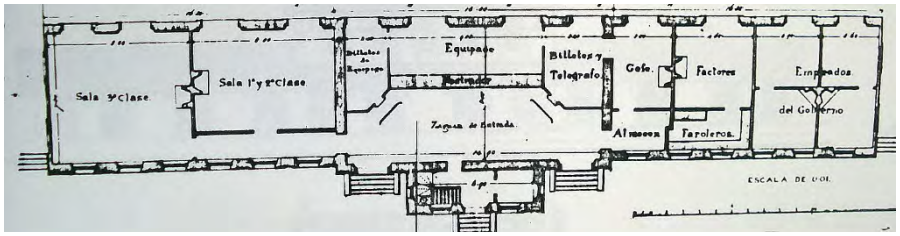


Fig. nº 229.- Planta baja. E. Logroño. (I. Aguilar).

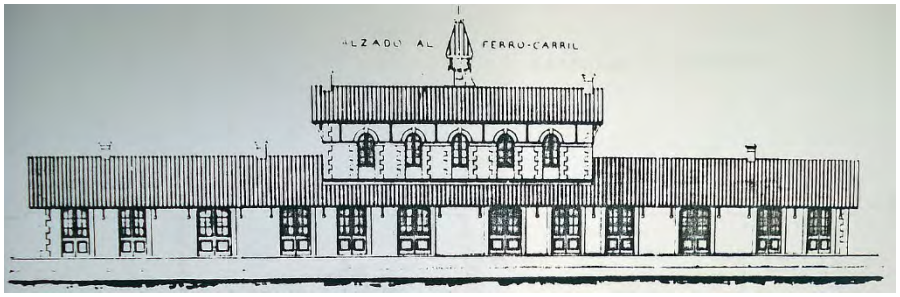


Fig. nº 230.- Alzado a las vías. E. Logroño. (I. Aguilar).

3.6.22. Estación de Pamplona

Existe escasa documentación acerca de esta estación (figs. 231 a 233). Los rasgos principales encontrados se reflejan en la tabla adjunta.

AUTOR:	Se desconoce
COMPAÑÍA:	Norte
F. PROYECTO:	1911
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio a uno de los lados de las vías.
COMPOSICIÓN:	1 único cuerpo. 2 plantas.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Funcionalidad. Sencillez compositiva y constructiva. · Recercado de huecos. · Pilastras. · Almohadillado en esquinas y detalles decoativos. · Molduras destacando horizontalidad en línea forjado y remate.
LENGUAJE:	Rasgos clasicistas.
MATERIALES:	Sencillez constructiva. Fábricas enfoscadas. Cubierta 4 aguas. Teja.
CUBIERTA METÁLICA:	No. Sencillas marquesinas cubierta andenes.

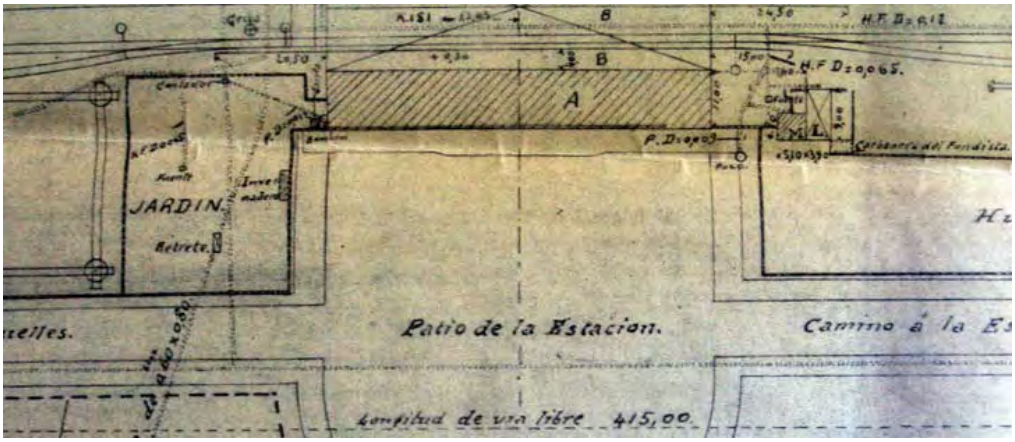


Fig. nº 231.- Plano de situación. E. Pamplona. (FFE- Archivo Propio, 2011).

Fig. nº 232.- Vista general. E. Pamplona. (La estación de tren).

Fig. nº 233.- Vista actual f. ppal. E. Pamplona. (Google).

3.6.23. Estación de Huesca

De esta estación, actualmente demolida, no existe mucha documentación. Por las imágenes analizadas, se trataba de una estación de poca relevancia como así muestra su arquitectura. Los rasgos principales encontrados acerca de la misma se reflejan en la tabla adjunta (figs. 234 y 235).

AUTOR:	Se desconoce
COMPAÑÍA:	Se desconoce.(R.O. de 13-2-1878 de trasferencia a Norte).
F. PROYECTO:	Se desconoce.
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 ed. A uno de los lados de las vías. 2 pl. pab. Central- 1 pl. resto.
COMPOSICIÓN:	Pab. Central y alas laterales. Cierto resalta c. central y extremos alas laterales.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Ausencia total decoración. Sólo intencionalidad recercado huecos – zócalo- cornisa remate. · Simplicidad.
LENGUAJE:	Ninguno. Carácter funcional.
MATERIALES:	Fábricas ladrillo. Enfoscado y pintura. Cub. Teja y plana pab. Central.
CUBIERTA METÁLICA:	No. Se presupone añadida posteriormente.

Fig. nº 234 y 235.- Alzado principal y recayente a vías con marquesina. E. Huesca (Adif).

3.6.24. Estación Internacional de Canfranc

"Contra los caminos de hierro en nuestro país únicamente se pueden poner dos objeciones, su costo y la falta de productos para alimentarlos. El coste es un argumento general entre todas las empresas: ninguna se acometería si se redujera a un frío cálculo su ejecución. ¿Qué hubiera sido del descubrimiento de América si así discurriera la Reina Isabel?."

Mariano Nogués. "Canfranc el mito." P. 10.

3.6.24.1. Reseña histórica

Constituye una de las estaciones fronterizas más importantes de España. En el capítulo de la presente tesis dedicado a la historia de la compañía Norte, se detalla que la misma surgió de acuerdos entre los gobiernos español y francés y entre las compañías del Norte y el Midi Francés.

El hecho de ubicarse en zona fronteriza le hace quedar dentro de las competencias del Ministerio de Guerra el cual influirá en muchos aspectos y características de la nueva estación y de las construcciones adicionales necesarias debido al amplio programa a satisfacer.

Fue en 1907 cuando se decidió la ubicación definitiva en el Valle de Arañonés, y allí se realizará. La estación comprende cuatro grandes obras, y por ello será una de las mayores estaciones españolas realizadas abarcando además grandes obras de ingeniería: el túnel de Somport, la explanada, el nuevo poblado de Arañonés, y el edificio de viajeros de la estación. Para el caso que nos ocupa, nos centraremos en este último. Existían dos pasos a Francia: Irún de Norte y Port Bou de MZA. Un 3er paso fronterizo no era bienvenido porque rompía el equilibrio existente entre las dos grandes compañías. Norte, tras diversas estrategias, decidió hacerse cargo de la construcción de Canfranc; más con la intención de controlar la posible competencia que de lograr un rendimiento económico.

En 1909 se realizan los primeros estudios para la estación internacional, la cual se desarrolló finalmente entre este año y 1913. Durante la primera guerra mundial se suspendieron todos los trabajos y reuniones reanudándose en 1918 donde todavía se plantean una serie de observaciones al proyecto de la estación. Así, en resumidas cuentas, la estación internacional de Canfranc se desarrolló entre los años 1909 y 1922 y, como analizaba, fue realizada entre las compañías del Norte y del Midi francés.

El primer proyecto fue realizado por la compañía Midi, por el ingeniero M. Lax, en 1909. Una vez elaborado se pasó a la compañía Norte para su estudio. Norte devuelve un proyecto totalmente distinto al propuesto por los franceses. Así, se solicita que presenten proyecto conjunto entre ambas compañías, el cual se elabora en 1913.

Tras el parón ocasionado por la guerra, se retoman las reuniones en 1918. Por R.O. de 7 de agosto de 1920 se aprueba el proyecto de edificio para la estación internacional de Canfranc. En 1922 se presenta un modificado y finalmente en 1924 se aprueba el proyecto reformado. Indicar por último, que esta estación fue inaugurada en 1928, en 1970 dejó de prestar servicio tras el “intrigante” accidente del puente de L´Estanguet (27-3-1970) y que actualmente se encuentra abandonada.

Incluir, a modo de reflexión, que la terminación de esta estación viene a coincidir prácticamente con el pabellón de Alemania de Mies para la exposición de Barcelona de 1929. Es decir, se estaba introduciendo la arquitectura del movimiento moderno en nuestro país, pero la arquitectura de las estaciones de la compañía Norte estaba a “años luz” de esta poética. A pesar de tratarse de edificios puramente utilitarios, se trataba de disimular esta cuestión mediante el empleo de lenguajes clasicistas o historicistas considerados más dignos.

Destacar que, la visita al lugar impresiona y duele ver el abandono de tan majestuoso edificio declarado B.I.C.. “El Escorial pirenaico” como lo denomina M. Maristany. Aprovecho la ocasión para reivindicar una salida digna a este magnífico edificio.

Existe el proyecto de restauración de esta estación desde el año 2000, siendo el autor del mismo el arquitecto Jose Manuel Pérez Latorre. Esta restauración comprende la reconversión del edificio internacional en hotel. De las obras de restauración, se observa ejecutada la cubierta aunque en la actualidad las mismas se encuentran paralizadas. Ya que aún estamos a tiempo de invertir esa tendencia egocentrista a la hora de intervenir en el patrimonio, quisiera recordar las palabras que Álvaro Siza pronunció en una reciente conferencia celebrada en Madrid los días 14, 15 y 16 de junio, con motivo del congreso CAH 20th a la que asistí. Decía así:

“Respeto, humildad a la historia. Comprensión del carácter de los sitios. Preservación de la integridad de la obra arquitectónica que debe valorarse tal cual es. En ningún caso deben prevalecer cuestiones de gusto. Todos los edificios antiguos tienen mil

oportunidades de intervención en continuidad. Hay que descubrir el sentido de las cosas sin menospreciar."

Álvaro Siza. Conferencia CAH 20 th. Escuela de arquitectura. Madrid, 16 de junio de 2011.

Respecto de la cubierta rehabilitada, obsérvese que el modo de intervención es casi antagónico a las sabias palabras de Siza. Quizá la crisis proporcione el tiempo suficiente para reconsiderar la actuación y salvaguardar tan importante monumento.

Indicar que la plataforma Canfranc 2000 proponía la instalación del museo del ferrocarril de Aragón, pero tampoco esta propuesta ha sido llevada a cabo.

Se realizó también un concurso de redacción de Plan Parcial para la explanada de la estación de Canfranc que fue ganado por Bohigas, Martorell y Mackay. Nada de él se ha materializado hasta la fecha.

Fig. nº 236 y 237.- Fotos interiores. E. Canfranc. (Laestacióndetren.net).

Obsérvese que, a pesar del abandono, se puede intuir la riqueza de los interiores (figs. 236 y 237).

He de decir que tengo el honor de conocer a Maica Aguarod que es la nieta del que fuese aparejador de la obra y que, a modo de anécdota me comenta que "la fachada de la estación tiene tantos huecos como días tiene el año incluido el correspondiente hueco para los años bisiestos"

3.6.24.2. Características del edificio de viajeros

Las características principales del edificio de viajeros (figs. 238 a 245) son las siguientes:

AUTOR:	Ramirez De Dampierre. Le Cornec y Guillermo Brockmann. Ingenieros. (También posible intervención de E. Grasset)
COMPAÑÍA:	Norte – Midi Francés. (R.O. de 3-05-1893 de trasferencia a Norte).
F. PROYECTO:	1913 – 1918.
F.CONSTRUCCIÓN:	Iniciada en 1921. Finalizada en 1925. Inaugurada en 1928. Actualmente abandonada.(desde 1970). Constructora: "Obras y construcciones Ormaechea, s.a.". Diferencias entre el proyecto y lo ejecutado: forma cúpula hall – cristaleras entrada y detalles decorativos. (Dir. Obra: Martínez de Velasco).
UBICACIÓN:	Fronteriza. Periférica a la población.
TIPOLOGÍA:	E. internacional: 1 edificio rectangular a uno de los lados de la vía. 3 pl (2+buhardilla). Grandes dimensiones. (discreto ed. Local a otro lado vías).
COMPOSICIÓN:	p. central, alas laterales y p. extremos.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Predomina componente horizontal. · Cubiertas peraltadas a modo de inmensas mansardas "coup d´oeil" inscritas entre cuatro grandes pilastras rematadas con pináculos en p. central y p. extremos. · Serialización de huecos. · Gran puerta en p. central con esquinas redondeadas. · Cubiertas mansardas en alas laterales. · Rasgos típicamente franceses. Estética de "gran hotel". · Gran número de reminiscencias historicistas. · Remate edificio con elementos decorativos imitación "Beaux Arts" · Planta baja almohadillada. Imitación fábricas de cantería. Dinteles abovedados. · Planta noble: dinteles lenguaje neomedieval. · Rica ornamentación clasicista en interiores.
LENGUAJE:	Eclecticismo clasicista.
MATERIALES:	Estructura de hormigón armado. Cubiertas de pizarra sobre armadura de perfil curvo.
CUBIERTA METÁLICA:	No. Marquesinas voladas en ambas fachadas sobre los andenes. Columnas de fundición. Prolongada posteriormente cerrando frente norte con paramento acristalado.

De la visita realizada destaco las siguientes imágenes:

Fig. nº 238 y 239- Vistas de la fachada principal. E. Canfranc. (Archivo propio. 2010).

Fig. nº 240 y 241.- Vistas de la fachada principal. E. Canfranc. (Archivo propio. 2010).

A pesar del estado de abandono que presenta el edificio, la sensación de majestuosidad prevalece. Pienso en la diferente actitud que preside en la construcción de estaciones en esta época (años 1920-1930) y la actitud un siglo después. Concretamente, pienso en la estación de Joaquín Sorolla, o en otras manifestaciones europeas donde prevalecen criterios de funcionalidad, se proyectan edificios híbridos y la pérdida de peso otorgada al edificio de viajeros de la estación propiamente dicho es evidente.

Fig. nº 242 y 243.- Vistas de la fachada recayente a vías. E. Canfranc. (Archivo propio. 2010).

Obsérvese las notas discordantes que la nueva cubierta introduce en el edificio. ¿A qué responden los pináculos introducidos? ¿Y las chimeneas que rematan las bóvedas de los cuerpos extremos? (figs. 242 y 243).

Fig. nº 244 y 245.- Detalles de capiteles y de cerchas. E. Canfranc. (A. Propio. 2010).

La necesidad de dignificar los elementos metálicos (figs. 244 y 245) vuelve a mostrarse aquí creando esa imagen tan característica y propia de las estaciones que fusiona tradición con modernidad.

He de decir que el entorno es impresionante, abrupto, de gran escala y el edificio se integra tanto en magnitud como en majestuosidad en él.

Fig. nº 246 a 248.- Vistas de edificaciones auxiliares. E. Canfranc. (Archivo propio. 2010).

El complejo de esta estación es amplio. También resultan interesantes y dignas de conservación las edificaciones auxiliares o anexas al edificio de viajeros (figs. 246 a 248).

3.6.25. Estación de Zaragoza-Arrabal

Núcleo ferroviario importante. Llegó a tener 5 estaciones y una provisional. Esta última pasó a formar parte de Norte a partir del convenio firmado el 8 de mayo de 1875. Se trata de la estación de Zaragoza Arrabal, conservada excepto la cubierta metálica que cubría vías y andenes. Actualmente la misma ha sido reconvertida en centro cívico. Las características más importantes de la misma (figs. 249 a 256) se detallan en la siguiente tabla.

AUTOR:	Se desconoce.
COMPAÑÍA:	Norte. (26-2-1878: Anexión Z.P.B. y Norte).
F. PROYECTO:	Se desconoce.
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio rectangular a uno de los lados de la vía. 2 plantas.
COMPOSICIÓN:	Cuerpo centraldestacado y alas laterales.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Destacado frontón curvo de remate con óculo central decorado.

	· Cornisa y frente de forjado destacos con molduras. · Fachada ppal: Arcos de medio pto. en huecos pl. baja. Óculos en planta baja. Huecos rectangulares en remate edificio. · Cubierta a cuatro aguas. · Pilastras en ambas fachadas. Capiteles decorados en fachada ppal. · Almohadillado de pilastras en pl. baja fachada ppal. · Fachada posterior: Arcos de medio pto. en pl. baja. Huecos rectangulares en pl. alta. Remates extremos con óculos.
LENGUAJE:	Ecléctico.
MATERIALES:	Ladrillo prensado. Zócalo, remarcado de huecos, ménsulas decoradas de apoyo vierteaguas y detalles en piedra natural.
CUBIERTA METÁLICA:	Si. (Demolida).

Fig. nº 249 y 250.- Fachada principal y fachada posterior. E. Zaragoza-Arrabal. (Archivo propio. 2011).

Fig. nº 251.- Detalle frontón fachada principal. E. Zaragoza-Arrabal. (FFE - Archivo propio. 2011).

Fig. nº 252.- Detalle soporte marquesina. E. Zaragoza-Arrabal. (FFE - Archivo propio. 2011).

Fig. nº 253 y 254.- Detalles decorativos y de materialidad varios. E. Zaragoza-Arrabal. (FFE - Archivo propio. 2011).

Acerca de la materialidad de las fachadas, destacar el aparejo tipo flamenco de ladrillo, con secuencia de sogas y tizones dispuestos alternativamente en cada hilada (fig. 253). Destacar igualmente, los detalles en piedra natural como los capiteles de las pilastras ubicadas en el cuerpo central, la decoración del óculo que preside el frontón de remate o los historiados dentículos de la moldura ubicada en la cornisa (figs. 255 y 256).

Fig. nº 255 y 256.- Detalle frontón y cornisa. Fachada principal. E. Zaragoza-Arrabal. (Archivo propio. 2011).

3.6.26. Estación de Lérida

Analizo el edificio de la antigua estación – redactado por M. Perellada y aprobado por R.O. el 9 de enero de 1864 – ya que es el que heredó la compañía Norte tras la anexión de la línea (figs. 257 a 259). Esta estación fue derribada al construir la nueva estación de Lérida entre los años 1928-1930. El proyecto de la misma fue realizado por el ingeniero J. Mª Fuster.

Así, las características principales del antiguo edificio de la estación son las siguientes:

AUTOR:	M. Perellada.
COMPAÑÍA:	Z.P.B.
F. PROYECTO:	1864. (26-2-1878: Anexión Z.P.B. y Norte).
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 edificio rectangular a uno de los lados de la vía. Pab. extremos: 2 plantas y remate. Resto: 1 pl.
COMPOSICIÓN:	Pabellones extremos destacados.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Destacados frontones triangulares de remate pab. Extremos. Luneto central. · Cornisas destacadas. · Ritmo de huecos en c. central. Alternancia ptas-ventanas. · Sencillez decorativa. · Cubiertas a dos aguas.
LENGUAJE ESTILÍSTICO:	Clasicista.
MATERIALES:	Sencillez constructiva.
CUBIERTA METÁLICA:	No.

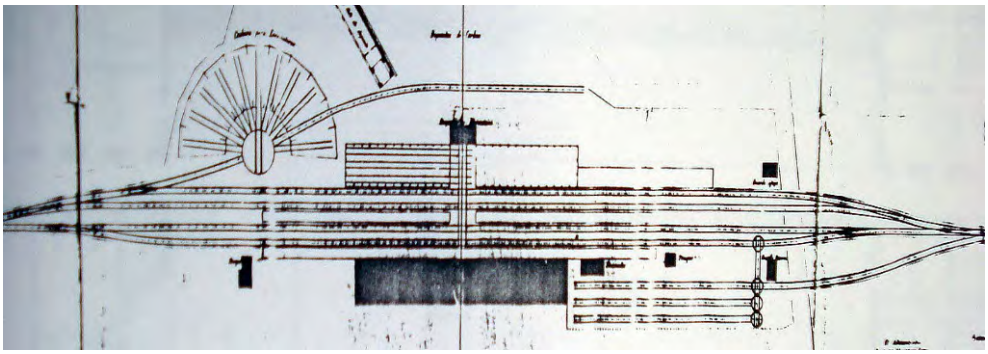


Fig. nº 257.- Emplazamiento. E. Lérida. (I. Aguilar).

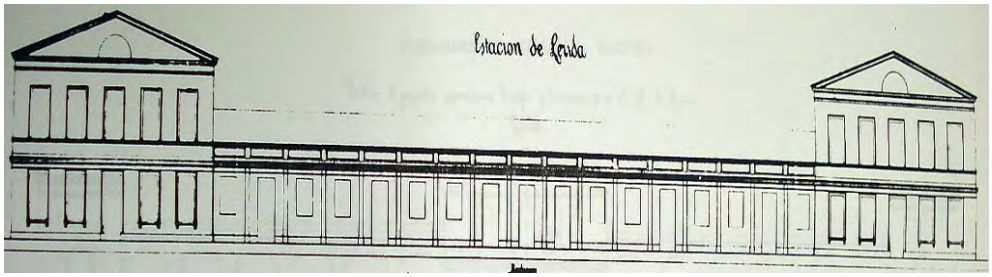


Fig. nº 258.- Alzado principal. E. Lérida. (I. Aguilar).

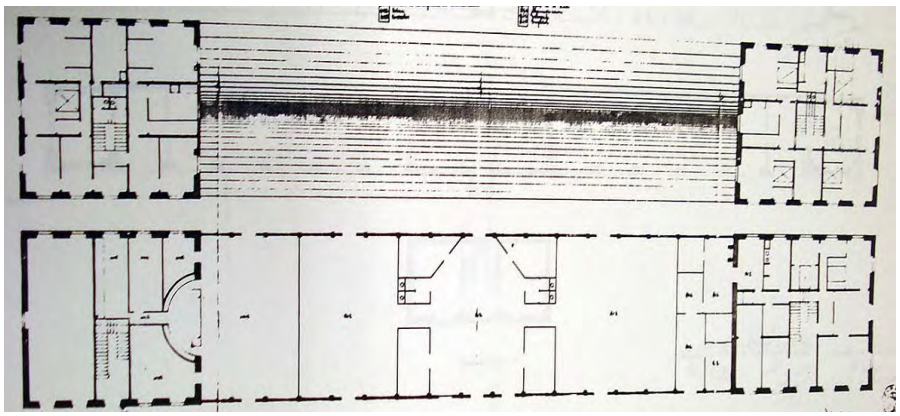


Fig. nº 259.- Plantas. E. Lérida. (I. Aguilar).

3.6.27. Estación del Norte de Barcelona. (Barcelona-Vilanova)

Esta estación se construyó en dos etapas. La primera de ellas fue entre los años 1859 y 1865 realizada por el ingeniero Pedro de Andrés y Puigdollers y la segunda, correspondiente a una ampliación, se realizó entre los años 1906-1910. El autor de esta ampliación fue Demetrio Ribes y me interesa especialmente debido a que fue realizada prácticamente en los mismos años que la estación de Valencia. Ya en el capítulo biográfico dedicado a Demetrio Ribes, detallo una comparativa entre ambas realizaciones.

Respecto de esta actuación, destacar que ambas actuaciones son bastante independientes entre sí y que se respetan mutuamente.

Dado que se trata de una de las principales estaciones de Norte, realizo una breve reseña histórica acerca de su construcción.

3.6.27.1. 1ª etapa. Proyecto definitivo

Indicar que, antes del proyecto definitivo P. de Andrés y Puigdollers realizó un primer proyecto que nunca llegó a ejecutarse y del que destaca su composición clásica, simétrica, de proporciones bien estudiadas y que se desarrollaba en dos plantas. Constaba de pabellón central, alas laterales y pabellones extremos existiendo correspondencia y serialización de huecos.

En 1861 se presenta a la aprobación un nuevo proyecto de emplazamiento de la estación y también se realiza un proyecto nuevo para la estación. El autor del mismo vuelve a ser el ingeniero Pedro de Andrés y Puigdollers. Este proyecto fue aprobado por Real Orden de 2 de mayo de 1862.

Se trata de una estación tipo de paso que se proyecta con sendos edificios a ambos lados de las vías unidos mediante una marquesina metálica. Uno de ellos se destina al servicio de viajeros mientras que el otro se dispone para albergar los servicios de mercancías. Me dedicaré al análisis del edificio de viajeros, el cual se refleja en la correspondiente tabla.

3.6.27.2. 2ª etapa. Ampliación

Aunque en el capítulo biográfico de Ribes, detallo esta actuación, incluyo aquí – a modo de recordatorio- alguno de los principales rasgos de la actuación realizada por Ribes, que son los siguientes:

.- Respeto hacia la antigua construcción estableciendo una conexión paulatina entre la obra antigua y la obra nueva.

.- Cambio de estilo. Del clasicismo al modernismo velado. Los pabellones laterales asumen esta función de transición paulatina.

.- Valiente intervención que muestra sin tapujos la cubierta metálica en la fachada principal (fig. 260). También sirve de techo del hall principal.

.- La bóveda que propone Ribes no es continuación de la existente. Difiere en forma y dimensiones y ello se manifiesta claramente.

.- Importancia decorativa atribuida al hierro y cristal que constituyen los testeros.

Obsérvese la distinta actuación realizada en Valencia (fig. 261): a pesar de ser coetánea en el tiempo, la cubierta en Valencia no tiene apenas "protagonismo urbano", quedando bastante escondida tras la fachada principal. He de señalar que, el proyecto de la estación de Valencia no contemplaba la espectacular cubierta metálica que conocemos sino que los andenes quedaban parcialmente cubiertos mediante los cubrimientos sencillos y convencionales que únicamente evitaban que se mojasen los pasajeros y que la gran cubierta metálica que finalmente se construyó no fue obra de Ribes, sino de E. Grasset. La misma se incorporó al proyecto sin existir variación alguna acerca de la fachada principal.

Fig. nº 260.- Vista f. principal. E. Barcelona-Nord. (FFE-2007).

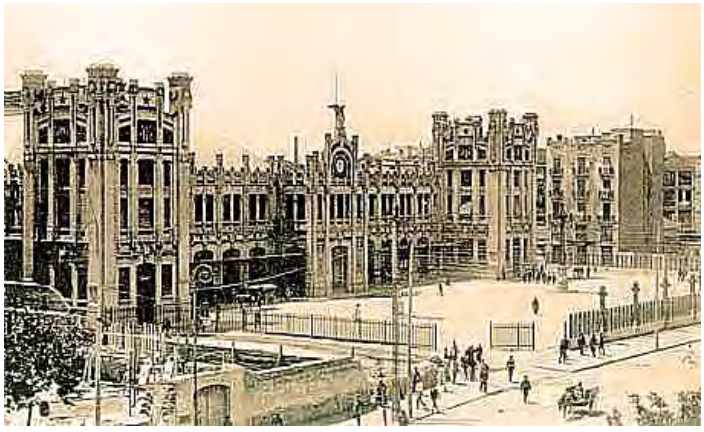


Fig. nº 261.- Vista f. principal. E. de Valencia. (Reg. Arq. SXX C.V.).

Destaca en este sentido el hecho de que se trata de la única cubierta de las principales estaciones de Norte que se remata con bóveda en rincón de claustro. (Lo habitual es que se trate de bóvedas de cañón que podrían continuar mediante la adición de pórticos hasta el infinito). Me atrevo a afirmar que ello es debido a la intención de que no sobresalga excesivamente del plano de fachada ni de que destaque demasiado.

Acerca de los pabellones laterales, se observan en los mismos dos partes claramente diferenciadas: una, la que se produce la transición donde mantiene la línea de cornisa, el ritmo de huecos, el tipo de cubierta y los remates de coronación pero que, a su vez, introduce de manera sutil una serie de variantes como la altura del zócalo, la dimensión de los huecos de planta baja y la presencia de motivos ornamentales de

origen modernista en cornisas y antepechos de huecos, que van a servir de enlace con la parte más novedosa de estos pabellones (fig. 262).

Fig. nº 262.- Vista pabellones laterales. E. de Barcelona-Nord. A. Propio (2010).

En mi opinión, el preocuparse de realizar esta transición estilística evidencia una vez más, el buen hacer y la sensibilidad de este arquitecto. Así, una vez realizada la transición, recobra su unidad estilística que mantiene a lo largo de toda la fachada principal. Las características principales de ésta quedan detalladas en la correspondiente tabla.

Reseñar que en 1929 estuvo a punto de realizarse una segunda ampliación pero no se llevó a cabo.

3.6.27.3. Características del edificio de viajeros. Comparativa edificio original – ampliación

Así, las características principales del edificio de viajeros finalmente construido, como de la posterior ampliación realizada por Ribes, se detallan en la siguiente tabla (figs. 263 a 267):

AUTOR:	Ed. Principal: Pedro de Andrés y Puigdollers. Ingeniero. Ampliación: Demetrio Ribes Marco. Arquitecto.
COMPAÑÍA:	Ed. Principal: Se desconoce. Ampliación: Norte. (26-2-1878: Anexión Z.P.B. y Norte).
F. PROYECTO:	Ed. Principal: 1862. Ampliación: 1906-1910.
F.CONSTRUCCIÓN:	Ed. Principal: Se desconoce. Ampliación: 1914-1918.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	2 ed. (viajeros – mercancías) a ambos lados de las vías unidos por cubierta. Ed. Viajeros: 2 pl. Ampliación: cuerpo central de unión. Queda la estación con forma de “U”.
COMPOSICIÓN:	Ed. Principal: p. central, alas laterales y p. extremos. Ampliación: nave central cubierta con bóveda de cañón metálica y p. laterales. (p. enlace con antigua construcción).

RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	Ed. Principal: · Simetría. · Regularidad y proporción. · Correspondencia de huecos entre las dos plantas. · Serialización de huecos. · Ornamento concentrado en p. central y p. extremos. · Frontón curvo de remate de p. central flanqueado por esculturas industria-comercio. · Pl. baja porticada. Peculiaridad. Típico estaciones francesas. · P. central y extremos sobresalientes de la línea de fachada en pl. alta. Gran terraza en alas laterales. · F. recayente a vías más sencilla. Sin p. central ni p. extremos. Ampliación: · Respeto hacia antigua construcción. · Simetría. · Protagonismo de la gran cubierta. Importancia decorativa atribuida al hierro – cristal. · Presencia de elementos decorativos de origen sezessionista. · Importancia artes menores. · Preocupación por el detalle. · Profusa decoración modernista en e. estructurales, pilastras, molduras, etc. Tendencia al barroquismo. · Esquema compositivo p. laterales idéntico a la estación de Valencia aunque éstos menos esbeltos.
LENGUAJE:	Ed. Principal: Clasicismo con detalles isabelinos. Ampliación: Modernista. Lenguaje renovado. Similar a estación Valencia.
MATERIALES:	Ed. Principal: Cubierta metálica revestida a base de planchas acanaladas metálicas. Ampliación: Fábricas enfoscado-pintura. Detalles hgon armado. Bóveda a base de arcos triangulados.
CUBIERTA METÁLICA:	Ed. Principal: Si. Tipo Polonceau. Apoyo en sendos edificios (viajeros-mercancías). No existen apoyos intermedios. Linterna acristalada central. Ampliación: Construcción de bóveda de cañón para cubierta del p. central. Variante Dion. Evidenciación de testero de cubierta metálica en fachada.

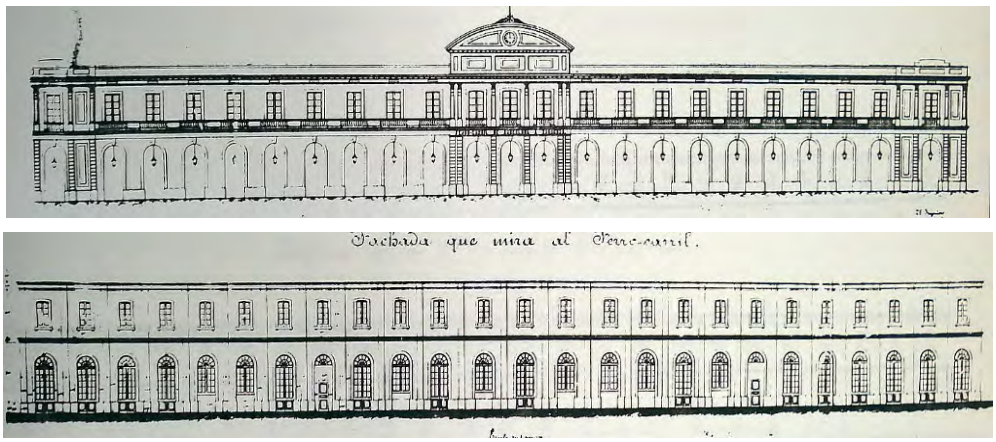


Fig. nº 263 y 264.- Fachada principal y recayente a las vías. E. Barcelona-Vilanova. (I. Aguilar).

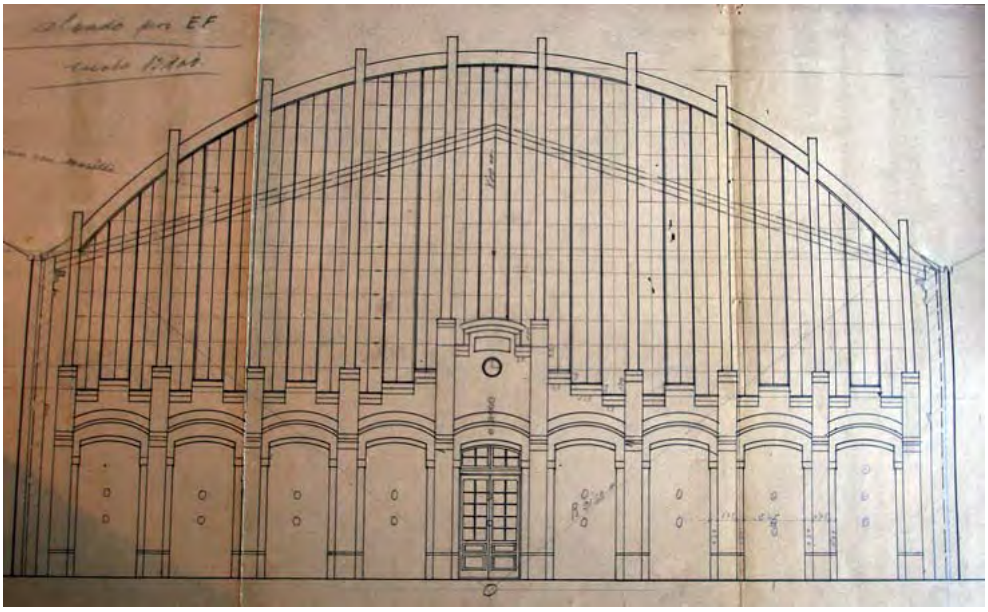


Fig. nº 265.- Fachada principal ampliación. E. Barcelona-Vilanova. (FFE- Archivo propio 2011).

Fig. nº 266 y 267.- F. lateral original – F. principal ampliación. E. Barcelona-Vilanova. (Archivo propio 2010).

El mayor número de fotografías y detalles de esta estación lo incluyo en el capítulo dedicado a las obras de Demetrio Ribes ya que es ahí donde realizo la comparativa con la estación de Valencia.

3.6.28. Estación de Tarragona

Los proyectos para esta estación fueron presentados por la sociedad de los ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona y redactados por sus ingenieros jefes: Mendizábal, Miguel de Bergue y P. Parellada.

El primer modelo de estación presentado lo realiza, en el año 1860, el ingeniero Mendizábal. Se trataba de una estación tipo de 2ª clase sencilla, correcta y de clara distribución. Enseguida resultó insuficiente para el tráfico. (La línea se terminó en 1869).

El proyecto definitivo lo redacta en 1866 el ingeniero Miguel de Bergue. El mismo fue aprobado con prescripciones por R.O. de 30 de julio de 1867. Indicar que sobre dicho proyecto se produjo una modificación aprobada por Real Orden de fecha 24 de junio de 1870 (figs. 268 y 269).

Me referiré a esta estación de manera breve puesto que no fue realizada por Norte.

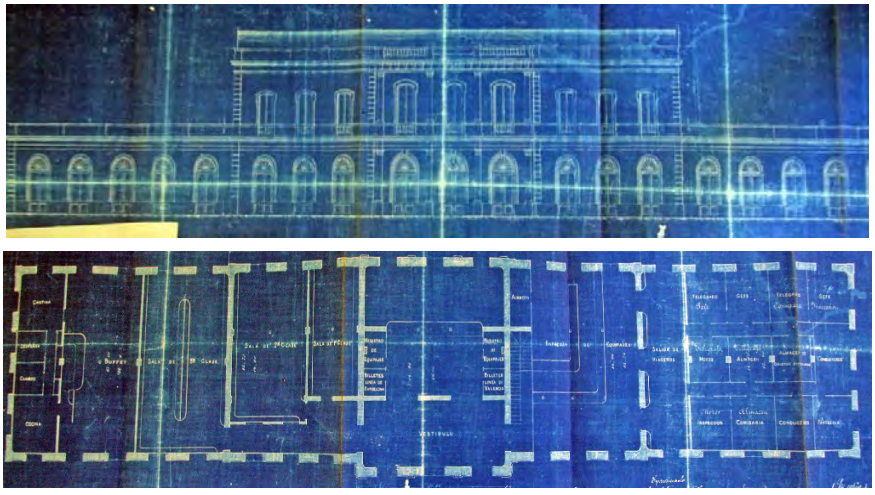


Fig. nº 268 y 269.- Alzado principal y planta baja. E. Tarragona. (FFE). Archivo propio (2011).

Así, las características principales del edificio de viajeros, tanto del proyecto original como de la modificación que finalmente se llevó a cabo, son las siguientes:

AUTOR:	Miguel de Bergue. Ingeniero.
COMPAÑÍA:	Sociedad de los ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona. (R.O. de 10-6-1885 transferencia a Norte. – R.O. de 30-7-1891: trasferencia A.V.T. a Norte)
F. PROYECTO:	1866
F.CONSTRUCCIÓN:	Se desconoce.
UBICACIÓN:	Periférica.
TIPOLOGÍA:	1 ed. rectangular a uno de los lados de las vías.
COMPOSICIÓN:	Pabellón central (2 pl.), alas laterales (1 pl.) y p. extremos (1 pl.). Fachada principal y recayente a vías compuestas por 5 cuerpos.
RASGOS COMPOSITIVOS RELEVANTES:	· Simetría. · Correspondencia de huecos. · Sencillez decorativa. · Pilastras que enmarcan los 5 cuerpos de fachada. · Variedad de tipos de huecos. · Arcos de medio punto en remate de huecos. · Remate con reloj sostenido por esculturas industria y comercio. · Destacado uso de la balaustrada. · Empleo de columnas sobre pedestales para enfatizar p. central. · Aparición de cornisas y molduras. <u>Modificación:</u> · Se elimina gran parte de la decoración de fachada. · Se elimina el reloj y las figuras alegóricas. · Se reduce el empleo de balaustrada solo al remate del cuerpo central y a modo de antepecho de huecos. · mayor regularización de tamaño de huecos.
LENGUAJE:	Clasicismo renacentista.
MATERIALES:	Cerramientos de ladrillo. Sillería en aristas, arcos y jambas. <u>Modificación:</u> mampostería del terreno en cerramientos. Ladrillo en aristas, arcos y jambas.
CUBIERTA METÁLICA:	Si. Cuchillos en forma de “T” en cordones sup. E inf. Hierro acanalado para pendolones y tornapuntas. Planchas acanaladas de cubierta. Lucernario central de vidrio. Apoyo en ed. de viajeros y en ed. destinado a cochera al otro lado de las vías. <u>Modificación:</u> al parecer, se elimina la marquesina (I. Aguilar).

III. DE LOS MATERIALES A LA CONSTRUCCIÓN

1. EL EDIFICIO DE VIAJEROS DE LA ESTACIÓN DE NORTE EN VALENCIA. ANÁLISIS

"Dejad al artista libre, enseñadle la técnica, pero no pretendáis dirigir sus sentimientos."

Demetrio Ribes Marco. "La tradición en la arquitectura". P. 28.

Arquitectura y construcción. 1918.

1.1. INTRODUCCIÓN. OBJETIVOS DEL CAPÍTULO

Una vez contextualizado el edificio de la estación, me propongo desmenuzarlo tanto desde el punto de vista funcional-descriptivo como compositivo- estilístico y, por último, respecto de su materialidad. Debo decir que dicho análisis se restringe al recinto exterior y a aquellas partes que quedan suficientemente originales del edificio de viajeros. No entra en el citado análisis las partes adulteradas de la estación como es el interior del ala derecha. Sobre este aspecto sólo me cabe reflexionar en las conclusiones, si esta intervención ha aportado algo positivo al edificio, a su imagen, a la funcionalidad, a la ciudad y al patrimonio de la arquitectura ferroviaria.

Para la elaboración del presente capítulo ha resultado fundamental la realización de numerosas visitas a la estación para toma de datos in situ (fotografías, anotaciones, mediciones); el asesoramiento técnico respecto a la caracterización de los materiales; la lectura y análisis de documentación histórica para determinar con suficiente exactitud aquellos materiales que no se ven (cimentación, estructuras, cerramientos, cubiertas) y para conocer cómo era el proyecto original (Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), quienes atendieron amable y profesionalmente –entre otras - mi petición de digitalización de archivos (I-0046-001) y Archivo General de la Administración (AGA)). Obviamente me hubiese gustado completar este análisis con la toma de muestras de la cimentación, de las fábricas, de los forjados, de los revestimientos (p.e.) y su análisis posterior en laboratorio pero ello no me ha sido posible dado que se trata de un edificio protegido. Respecto a esto, debo agradecer la autorización de ADIF (Delegación de Comunicación) para visitar y tomar datos de aquellas partes originales de la estación actualmente cerradas al público ya que sin estas visitas hubiese quedado un tanto mermado el análisis realizado. Quizá en un futuro la toma y análisis de muestras en laboratorio de los materiales sea posible.

Para terminar, resaltar que respecto de la caracterización de los materiales y del dibujo de detalles constructivos, se trata de un análisis inédito. Existe muy poca documentación sobre los materiales del proyecto original así como acerca de los citados detalles. Por ello, entiendo que el análisis descrito constituye una valiosa aportación que espero permita conocer mejor y revalorizar tan importante edificio.

Fig. nº 1.- Fachada principal E. de Valencia (1925). Archivo C. Rodríguez.

1.2. ANTECEDENTES. LA ANTIGUA ESTACIÓN DE VALENCIA Y LAS OTRAS ESTACIONES VALENCIANAS DE VÍA ANCHA

Para entender el sustancial cambio respecto de la arquitectura de las estaciones de la ciudad que supone la estación de Ribes (fig. 1), considero importante realizar al menos un breve recordatorio acerca de la antecesora de ésta (fig. 2) así como de las otras estaciones existentes en la ciudad también de vía ancha. No me extenderé mucho sobre esta cuestión ya que son numerosas las publicaciones existentes o que hacen referencia a las estaciones citadas (no tantas a las estaciones de Aragón, Cuenca o el Grao como a la antigua estación de J. Beatty). Destacar sobre todo los numerosos y rigurosos trabajos de I. Aguilar y de la Cátedra Demetrio Ribes de cuyas fuentes me nutro principalmente para la elaboración de este subcapítulo. Dejo para un futuro la caracterización de la materialidad de la antigua estación y de las otras estaciones de vía ancha existentes en la ciudad por no extender en exceso la presente tesis.

A modo de breve síntesis sobre el concepto de clasicismo que predomina en estas estaciones, utilizo las siguientes reflexiones de los autores J. Hernando Carrasco y A. Bonet Correa porque creo que recogen de manera clara y breve lo que el clasicismo significa:

"El término clasicismo debe entenderse en un doble sentido: proyectual y formal. Lo primero se manifiesta en la persistencia de valores como simetría, jerarquía, unidad, orden, repetición; lo segundo en la importancia de la decoración: recuperación del ornato de los estilos del pasado, preponderancia de la belleza frente a la función, importancia del estilo. La posición anticlasicista se evidencia sobre todo en el orden proyectual, en la búsqueda de nuevas composiciones, en la potenciación de la autonomía de las partes, en el empleo de la asimetría hasta llegar a la planta libre, etc. Pero también en la tendencia hacia la identificación de la arquitectura (composición, definición interior de espacios, cierre exterior) con la construcción (estructura) y en la identificación de la belleza con la funcionalidad. Esto implica una superación del estilo, así como la asunción de las nuevas tecnologías: hierro, acero, hormigón armado.y es aquí donde la arquitectura se vincula con la ingeniería."

J. Hernando Carrasco.

"Los nuevos materiales: nuevas tipologías, nueva ornamentación". p. 22.

"A la política moderada, de "orden y administración" a la vez que de "mano dura" corresponde la arquitectura neoclásica tardía. Los ideales estéticos de la burguesía

liberal y moderada cristalizaron en un total respeto por el clasicismo, que, adaptado a las necesidades civiles de la ciudad moderna, contaba con el respeto que le confería la antigüedad, su calidad de valor refrendado por la historia (…).”

A. Bonet Correa. Actas II Simposio Urbanismo e Historia urbana en el mundo hispano.

Madrid, 1985.

Fig. nº 2.- Grabado antigua E. de Valencia (J. Beatty). Archivo C. Rodríguez.

1.2.1. La Estación de Valencia. Proyecto de J. Beatty (1851)

Esta estación (fig. 2) fue construida con motivo de la adquisición por el marqués de Campo de la concesión de la línea del Grao de Valencia a Xàtiva (la denominación oficial de la línea es *“ferrocarril desde el mar a San Felipe de Játiva pasando por Valencia”*). Posteriormente esta línea, en 1892, fue absorbida por la Compañía Norte como ya expuse en el capítulo dedicado a la historia de la compañía en España.

De la citada estación arrancaban tres líneas que son: la de Almansa a Valencia, la de Valencia a Tarragona y la de Valencia a Utiel (una vez desmantelada la estación de Cuenca).

La ubicación de la misma (fig. 3) se plantea en el centro de la ciudad sin mediar ningún tipo de discusión o análisis urbanístico acerca de la elección del emplazamiento, como analizo en otro capítulo de la presente tesis. Más concretamente en la antigua plaza de San Francisco (actual plaza del ayuntamiento aunque con dimensiones y geometría distintas), donde hoy se levanta el edificio de telefónica y otros residenciales anexos y que antes ocupaban los huertos y jardines de los conventos desamortizados de San Francisco, San Pablo y de la Presentación. Ningún hito o señal recuerda el edificio o su ubicación. Nada queda de él. No me extiendo más sobre esta cuestión por haberle dedicado capítulo aparte. Sólo reseñar que, debido a lo constreñido del emplazamiento y las previsiones de tráfico existentes en el momento, la estación resultaba insuficiente desde origen resultando además, las futuras ampliaciones seriamente problemáticas. Dado lo exiguo de la ubicación, prontamente las mercancías fueron derivadas a la estación del Grao.

También, los pasos a nivel de la calle Játiva principalmente, sobre el que trascurrían 8 vías y el denominado de Ruzafa (situado fuera de la estación. En la Avda. de Germanías), constituían otro de los problemas fundamentales a solventar.

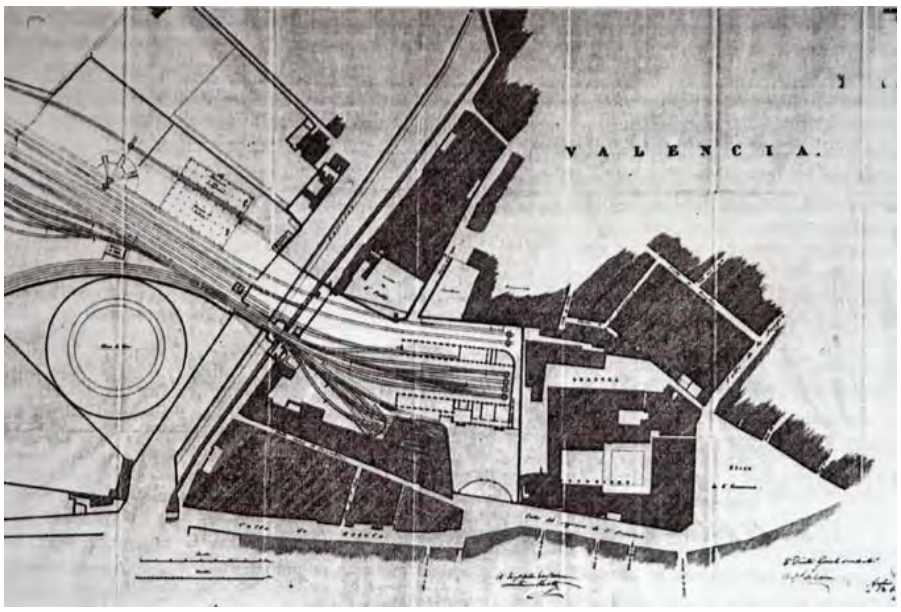


Fig. nº 3.- Proyecto de reforma antigua E. de Valencia (J. Beatty). Emplazamiento. "La estación puerta de la ciudad". I. Aguilar.

El proyecto de esta estación (fig. 4) fue obra del ingeniero inglés James Beatty y data de 1851. El director de las obras fue el también ingeniero Domingo Cardenal. Ningún arquitecto participó en el proyecto o la construcción como era habitual en estas primeras estaciones. Fue inaugurada en 1854 y sólo una década después sufrió importantes reformas y ampliaciones a pesar de haber sido concebida como estación definitiva. (Esta práctica no era habitual ya que primero se solían hacer estaciones provisionales).

El esquema adoptado en origen fue el de dos pabellones a ambos lados de la vía. El espacio entre ambos se proyecta cubierto y se propone un patio semicircular en el acceso que se realizaba por la calle Sagrario de San Francisco.

Indicar acerca de la distribución, que no se separan las llegadas de las salidas.

El edificio de la estación (figs. 4 y 5), de estilo clásico, se caracteriza por su sencillez y economía, evitando la ornamentación y el lujo superfluo basando la belleza de la misma en la regularidad de huecos y en las cuidadas proporciones. Este criterio nada tiene que ver con el que posteriormente adopta la compañía Norte para mejorar sus instalaciones y con ello su imagen. (Indicar que esta estación no fue construida por Norte sino por AVT). El motivo de incluir su descripción es porque supone el antecedente a la estación de Ribes y su análisis permite observar la evolución que se produce en la construcción de estaciones.

El edificio principal se configura por sendos bloques, de una sola planta, ubicados a ambos lados de los andenes. No existe cuerpo de remate que una ambos edificios longitudinales cerrando el conjunto, sino que el cierre se produce mediante un sencillo muro y dos escaleras laterales.

La pieza principal del conjunto la constituye el vestíbulo, sobresaliendo incluso del plano de fachada que configura el resto de este cuerpo longitudinal (fig. 5 recuadro rojo).

Fig. nº 4.- Vista fachada principal antigua E. de Valencia (J. Beatty). (ROP 1857).

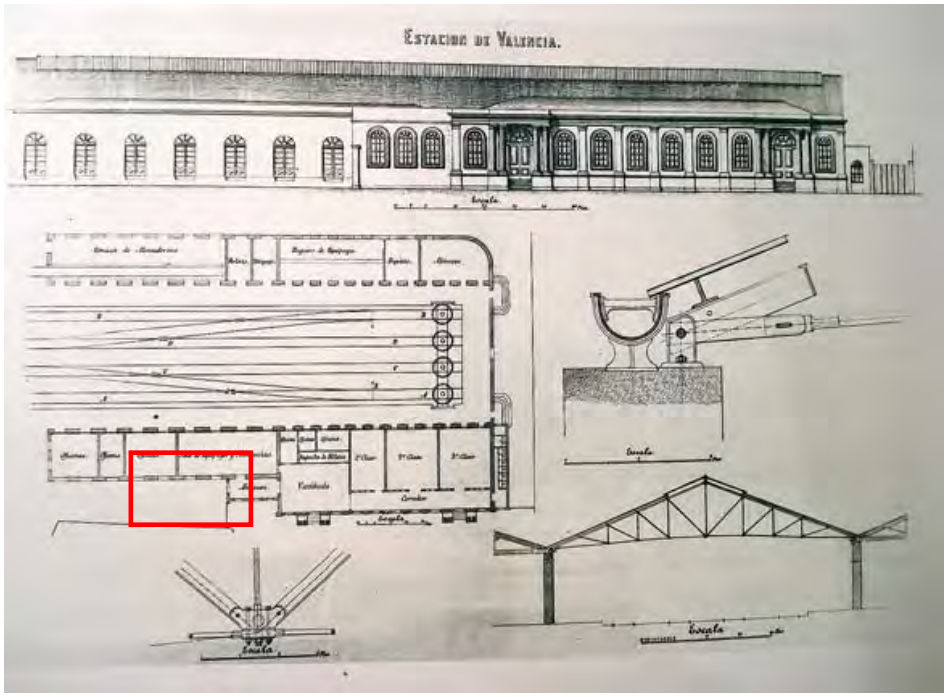


Fig. nº 5.- Planta, alzado, sección y detalles antigua E. de Valencia (J. Beatty). (ROP 1857).

Resulta llamativo el hecho de que, a pesar de tratarse de un edificio de estilo clásico, la fachada principal no es simétrica (fig. 4). Ni siquiera el cuerpo sobresaliente que constituye el vestíbulo, lo es (planta fig. 5). Considero que esto, al igual de que el cuerpo destinado al vestíbulo sobresalga en planta debido a su mayor ancho, es debido a que primaban los criterios de funcionalidad y economía. Es decir, la planta resultante, y con ello la volumetría del edificio, es resultado, a mi juicio, de la agregación de los distintos espacios destinados a las diferentes funciones y de tamaños desiguales mediando pocos o ningún criterio compositivo. Para demostrar la falta de criterio compositivo, basta fijarse en que no existe ningún escrúpulo en añadir un almacén junto al vestíbulo ni unos urinarios en el testero derecho de menor altura, debido seguramente a necesidades funcionales, que condiciona otra vez el resultado de la planta, de la volumetría y del alzado principal.

En definitiva, se trata de un clasicismo- romántico que no guarda ninguna relación con las respetables normas de los órdenes clásicos. Este lenguaje, como he indicado en numerosas ocasiones, fue muy empleado en la construcción de las primeras estaciones.

El espacio comprendido entre los dos bloques longitudinales, donde se ubican las cuatro vías, se cubre con cubierta a dos aguas constituida por cercha de hierro forjado cuya composición es más bien una variante de la cercha a la española que del tipo Polonceau. Dispone también de lucernario central. Sin embargo, la zona sobre los andenes se cubre mediante cubierta de madera.

La fachada principal (fig. 4), de una sola planta, es de orden dórico enfatizando el cuerpo destinado a la entrada y vestíbulo. Dos pequeños pórticos – formados por columnas pareadas – señalaban los accesos al edificio. El resto de la misma se constituye mediante sencillos huecos rematados por arcos de medio punto y sin ningún elemento decorativo adicional.

Esta estación, debido a la explotación también de la línea de Utiel, al aumento de población que sufrió la ciudad, a la realización del ensanche y a las dimensiones del solar y su ubicación - sin ninguna posibilidad de expansión - obligó al traslado de la estación y a la construcción de una nueva: la estación proyectada por Ribes, protagonista de la presente tesis. Así esta estación fue derribada en 1917 cuando ya

prácticamente estaba en servicio la nueva. (Destacar que el servicio no fue interrumpido con la construcción de la nueva estación tal como se detalla en la imagen (fig. 6)).

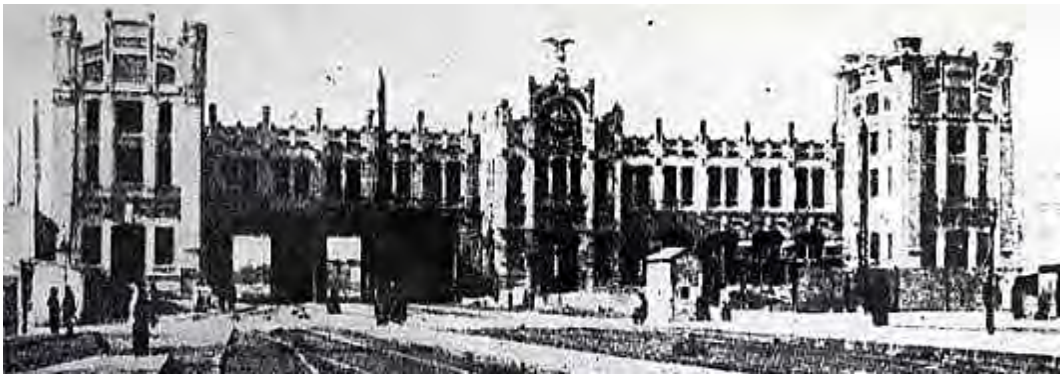


Fig. nº 6.- Vista fachada principal nueva E. de Valencia con el paso de las vías a través de la misma. Reg. De arq. Del SXX C.V.

Pero hasta que se produjo el definitivo traslado, tuvieron lugar algunas modificaciones como destacaba. Básicamente, las modificaciones realizadas entre los años 1862 y 1864 tratan fundamentalmente de la creación de nuevas instalaciones al otro lado de las murallas. (En parte del solar que luego ocupará la estación de Ribes). En 1867 se modificó la disposición de las vías y será en 1868 cuando se inicien los proyectos de ampliación y ensanche de la estación. El 30 de marzo de ese mismo año, el ingeniero Tomás Trénor presenta un proyecto de modificación de la estación que consistía en una redistribución del edificio.

En 1869 se redacta el proyecto de reparación y ensanche firmado por Antonio Revenga. Dicho proyecto consiste en aumentar un piso el pabellón posterior y en redistribuciones internas, aunque la verdadera ampliación se estaba realizando en el espacio a ocupar por la futura estación de Ribes (fig. 7).

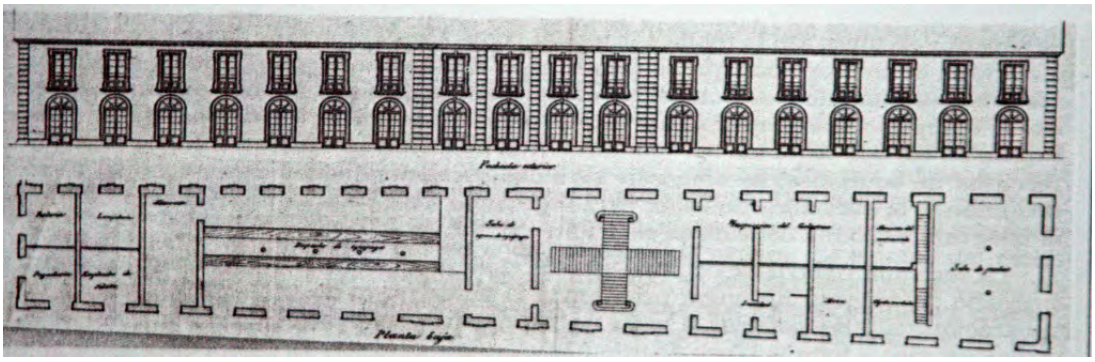
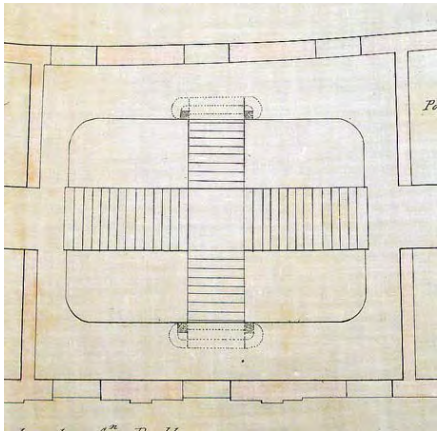


Fig. nº 7.- Planta y alzado principal. Proyecto reforma E. Valencia. (FFE - 2007).

Lo más importante de este proyecto lo constituye el núcleo de escaleras concebido como una doble escalera imperial de forma que tuviera acceso y relevancia desde las dos fachadas del edificio (figs. 8 y 9). Acerca de la misma, su autor dice así:

"La escalera se ha colocado en el punto más conveniente para dar fácil acceso a todos los puntos del edificio y se construye de sillería (…). Las dos partes en que queda dividido el piso alto comunican entre sí por una galería corrida alrededor de la caja de escalera y desde cualquiera de ella puede pasarse a ambas fachadas del edificio directamente."

Memoria proyecto. Fundación Ferrocarriles Españoles (FFE).



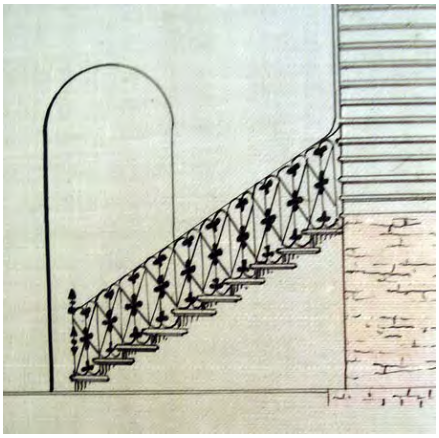
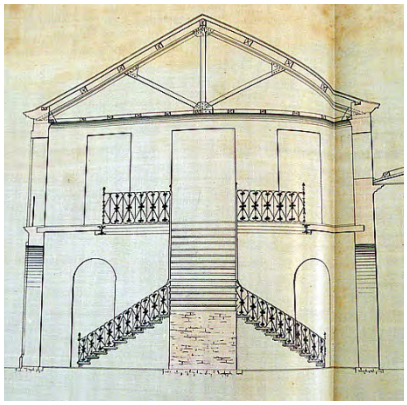
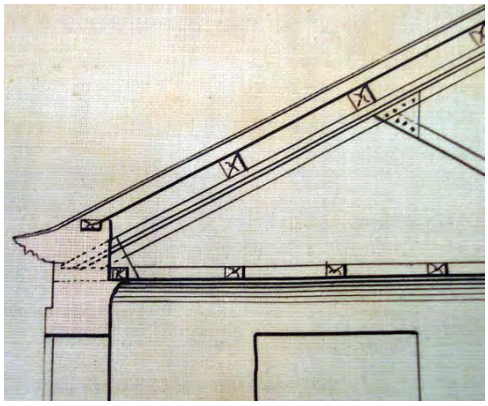


Fig. nº 8 y 9.- Detalle de planta de la escalera y alzado. Proyecto reforma antigua E. Valencia. (FFE - 2007).

Destacar el detalle del dibujo del alzado de la escalera donde se desvela que se trata de una escalera de peldaños apoyados donde la moldura del mamperlán o de la propia huella se prolonga por la testa del peldaño (fig. 9). Obviamente, la barandilla debe permitir apreciar este detalle y en este caso parece estar realizada a base de hierro forjado cuyo diseño puede ser apreciado en el dibujo (figs. 9 y 10).





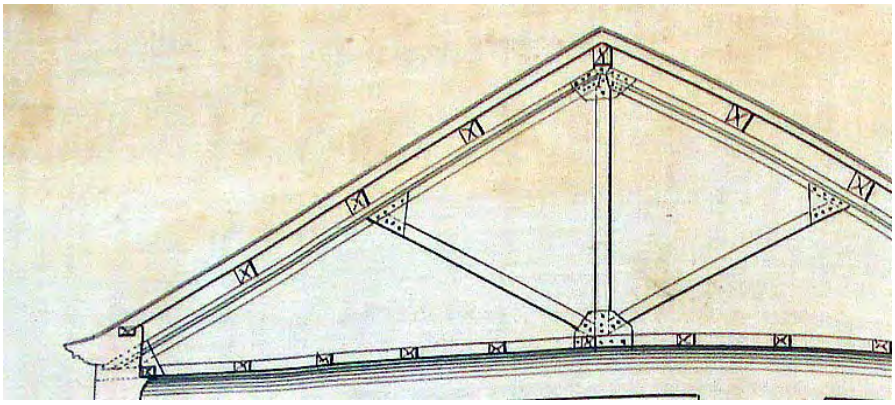


Fig. nº 10, 11 y 12.- Sección con escalera y detalles de cubierta. Proyecto reforma antigua E. Valencia. (FFE - 2007).

Obsérvese la cubierta del edificio de viajeros constituida a base de cuchillos de madera a la española con su característico pendolón central y sendos tornapuntas inclinados a ambos lados del mismo (fig. 12).

También se le dio una nueva imagen a todo el edificio en su fachada posterior que daba directamente al Convento y jardín de la Presentación.

Se mantienen los huecos con arcos de medio punto en planta baja y se abren huecos rectangulares en planta alta; se resalta la parte central con pilastras de sillería pareadas enmarcando los cuatro huecos centrales e individuales (figs. 13 y 14).

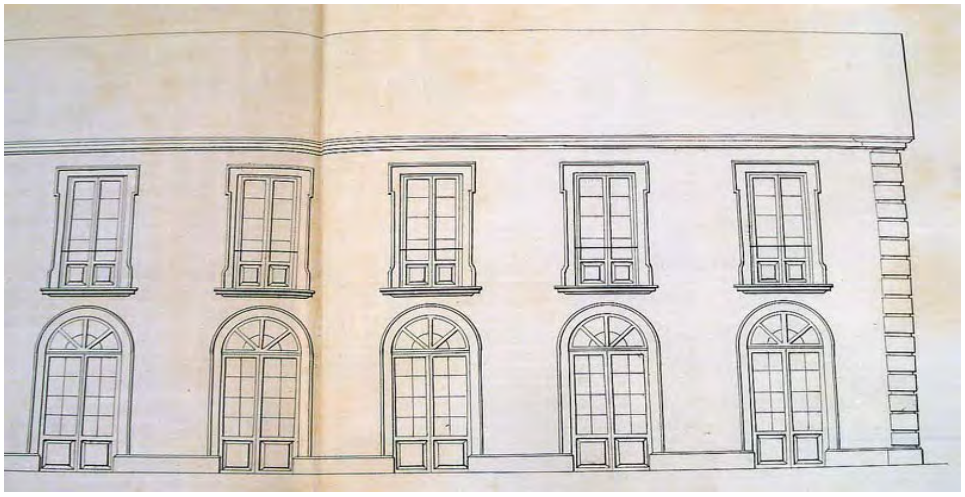


Fig. nº 13.- Alzado principal. Proyecto reforma E. Valencia. (FFE - 2007).

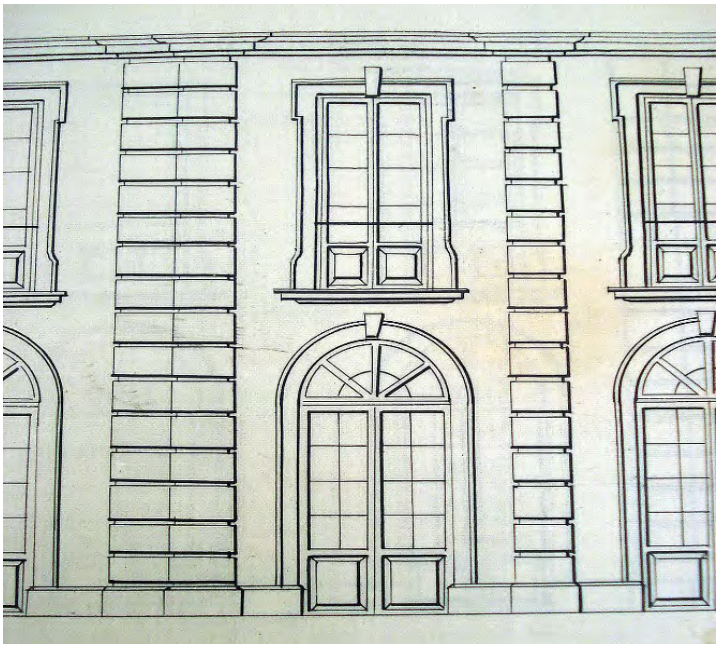


Fig. nº 14.- Detalle de huecos. Proyecto reforma E. Valencia. (FFE - 2007).

Obsérvese el almohadillado dispuesto a base de pieza rectangular y junta acanalada (figs. 13 y 14). También el dibujo muestra los plafones biselados de carpintería, el enjambado de huecos mediante molduras de cantería y las piezas que destacan las claves de los arcos de planta baja así como las piezas centrales de los dinteles de los huecos de planta alta (fig. 14).

En 1872 se realiza el ensanche de los muelles de mercancías, también de la mano de A. Revenga. Y en 1875 el mismo autor realiza una nueva cochera para cuarenta y cinco carruajes así como otras intervenciones.

La última reforma importante de la estación data de 1881 de la mano de Leandro Alloza que realiza los nuevos despachos de billetes (fig. 15). Se trata de la construcción de un edificio aparte (el edificio principal estaba colapsado) ocupando el solar de la fábrica de azulejos Fos ubicada en la parte este de la estación. Destaca la sencillez y el aire ecléctico de este pabellón.

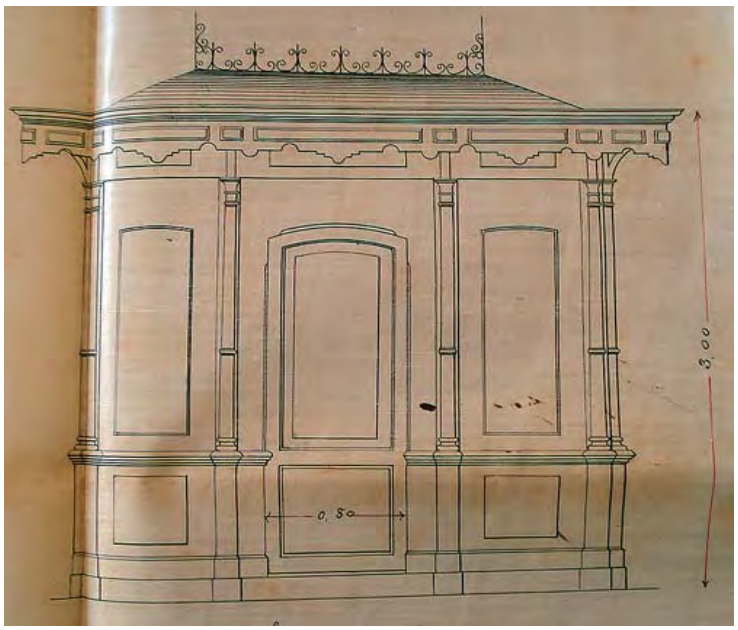


Fig. nº 15.- Alzado nuevo despacho de billetes. (FFE. - 2007).

Destacar el preciosismo del dibujo donde se detallan desde los despieces en madera hasta la crestería de hierro forjado dispuesta como remate del conjunto (fig. 15).

En los años 90, la opinión pública y la prensa empiezan a plantear la necesidad del traslado de la estación. Durante el periodo que transcurre entre el proyecto de Beatty en 1851 y el año 1906 cuando ya estaba en marcha la nueva estación, el entorno urbano de la misma estuvo sujeta a diferentes modificaciones que Benito Goerlich estudia con detalle en su libro "La arquitectura del eclecticismo en Valencia" –pp. 11 y 12. y que, de manera sucinta, son las siguientes:

.- Apertura de nuevas vías de comunicación.

.- Remodelación de la plaza de Emilio Castelar y del barrio de pescadores, a pesar de haber sido declarado de utilidad pública en 1880.

.- Remodelación y transformación de la zona de futura ubicación de la estación.

.- Aprobación en 1884 del proyecto definitivo de ensanche (Calvo-Ferreres y Arnau) en forma de cuadrícula. Destacar que éste llegó tarde respecto del trazado del tendido ferroviario que ya se había producido, por lo que obligó a interrumpir la trama urbana generando la barrera física que todavía hoy existe en la ciudad.

Fig. nº 16.- Vista de la antigua Estación de Valencia. (FFE. - 2007).

1.2.2. La estación de Aragón

Estación construida en 1902 por el ingeniero Francisco Domenchina y derribada en 1974 (figs. 17 y 18). Se trataba de una de las más importantes estaciones de la ciudad y la envergadura del edificio es acorde a esta cuestión. Constituía la estación de cabecera para la línea de Valencia a Calatayud. Se emplazaba en el solar del convento de San Juan de la Ribera derribado en 1898. (Actual Avda. de Aragón en las proximidades de la plaza de Zaragoza).

La misma tenía forma de "U" y contaba con tres plantas siendo su fachada simétrica y modulada. El estilo empleado es ecléctico con rasgos renacentistas italianizantes. Los rasgos compositivos más relevantes son: frontón, fuerte corniseado, arcos de medio punto en planta baja y arquitrabados en los dos pisos superiores. Pilastras gigantes de orden jónico. Almohadillado y balaustradas. Nada significativo respecto de la materialidad que deduzco del análisis de las fotografías existentes.

Fig. nº 17.- Vista de la fachada principal de la estación de Aragón. Col. La estación de tren.

Fig. nº 18.- Vista de la estación de Aragón. (FFE – 2007).

Como indica I. Aguilar, la cubierta metálica que cubría andenes y vías fue innovadora en Valencia (figs. 19 y 20). Escondida tras el edificio de viajeros, se trata de una armadura formada por pórticos articulados en la clave (como en la galería de máquinas de De Dion en la exposición de París de 1878). Una vez más encontramos un ejemplo donde la modernidad, los alardes tecnológicos y los nuevos materiales se esconden tras convencionales pieles.

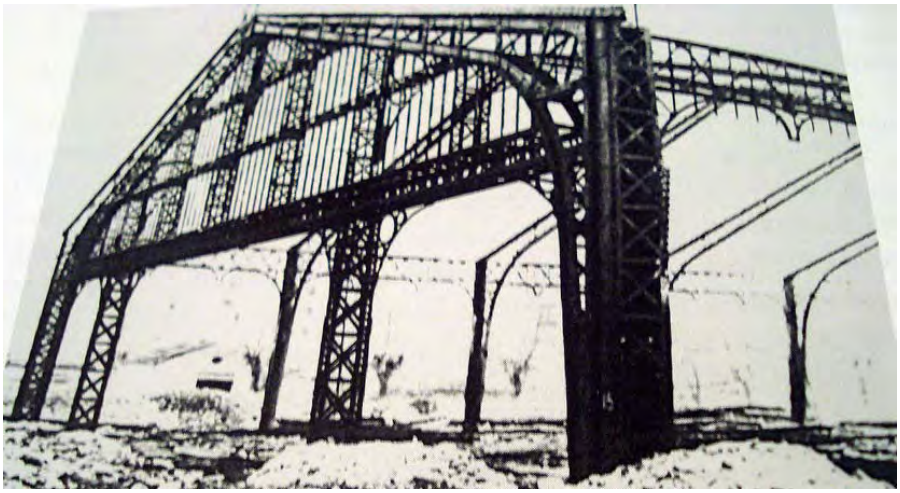


Fig. nº 19.- Vista de la cubierta metálica cuando la estaban derribando en 1974. Estación de Aragón. (FFE – 2007).

Fig. nº 20.- Vista de la cubierta metálica. Estación de Aragón. "Caminos de hierro, estaciones, puentes, viaductos y locomotoras". Col. De Ingenieros de Caminos C.V.

Fig. nº 21.- Vista interior. Estación de Aragón. "Caminos de hierro, estaciones, puentes, viaductos y locomotoras". Col. De Ingenieros de Caminos C.V.

Destacar el aparejo de cantería que conforman las dovelas de los arcos de medio punto de la planta baja. Se trata de un aparejo de nueve piezas de geometría pentagonal. Las impostas de los mismos se destacan mediante la colocación de moldura sobresaliente del paramento. (fig. 21).

1.2.3. La estación de Cuenca

Se trataba de una modesta estación construida por el ingeniero R. Benito en 1883 para la Sociedad de Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel. Tuvo una corta vida ya que a los ocho años de construirse pasó a ser almacén de Mercancías para la compañía Norte.

"La estación llamada unas veces de Utiel y otras de Cuenca estaba emplazada en la calle de Germanías entre el poblado de Ruzafa y la estación central de Almansa-Valencia-Tarragona, bastante próxima a la estación de Jesús (estación de Villanueva de Castellón), en la zona denominada de S. Vicente de la Roqueta." (fig. 22).

I. Aguilar Civera. Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en Valencia. P. 62.

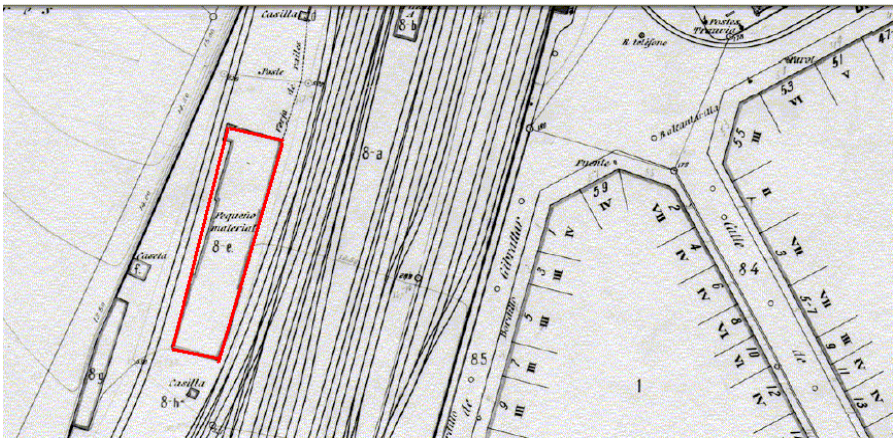


Fig. nº 22.- Emplazamiento de la antigua estación de Cuenca. Skycraper.

El edificio (figs. 23 y 24) constaba de una única planta siendo de estilo clasicista, primando de nuevo, los criterios de economía y funcionalidad. Se componía de tres cuerpos: central y extremos. Los dos cuerpos extremos sobresalían sutilmente de la línea de fachada. Idénticas reglas compositivas aparecen en los tres cuerpos: ritmo fuertemente marcado por anchas pilastras de orden dórico, serialización completa de huecos, zócalo y sencillo entablamento corrido en la parte alta del edificio. Sobre el mismo sobresalía la cubierta a cuatro aguas que cubre la totalidad del edificio.

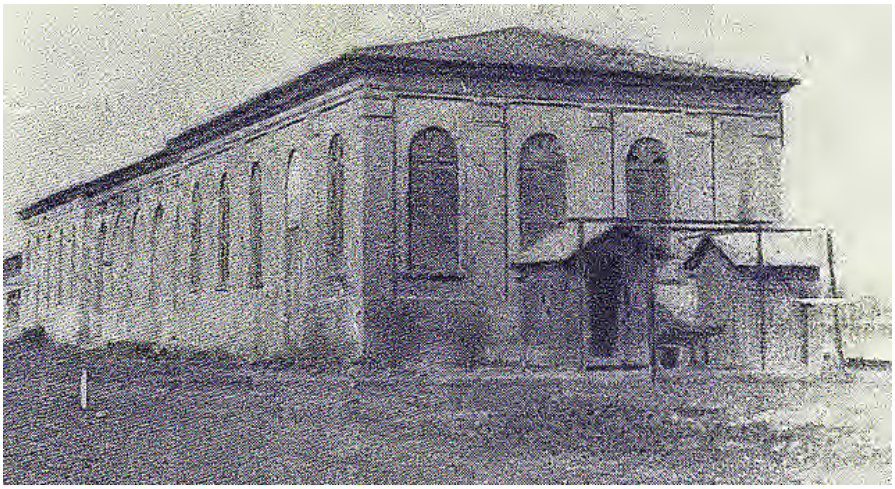


Fig. nº 23.- Vista fachadas exteriores. Estación de Cuenca. (FFE-2007).

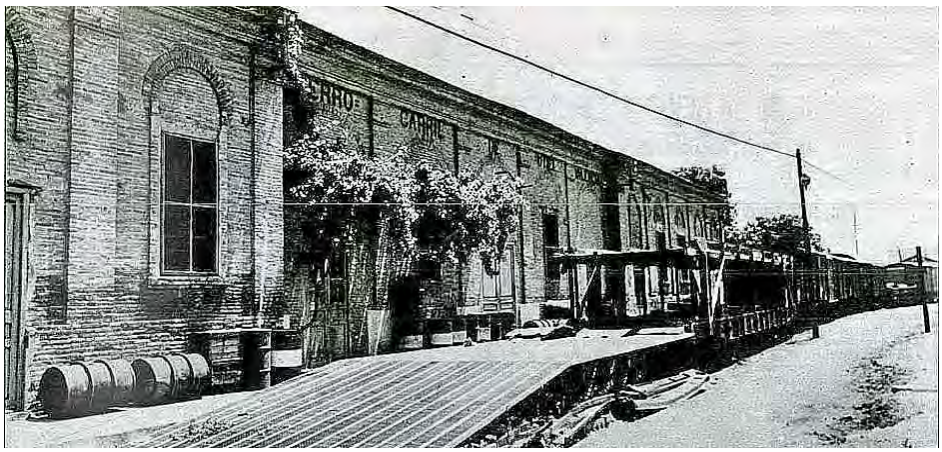


Fig. nº 24.- Vista fachada a las vías. Estación de Cuenca. (FFE-2007).

1.2.4. La estación de El Grao

Se trata de la estación más antigua de España aunque actualmente se encuentra sin uso y en bastante mal estado de conservación. Se encuentra recogida en el Plan Nacional de Patrimonio Industrial (figs. 25 a 30).

Tipológicamente se trata de un edificio en cabeza perpendicular a las vías. Fue proyectada en los años 1851-1852 siendo su autor el ingeniero James Beatty, con la colaboración del ingeniero español Domingo Cardenal. Estilísticamente recuerda bastante a la Estación de Valencia – también obra de este mismo autor – siendo de corte clásico, predominando los criterios de economía y funcionalidad propios de las primeras estaciones (fig. 25).

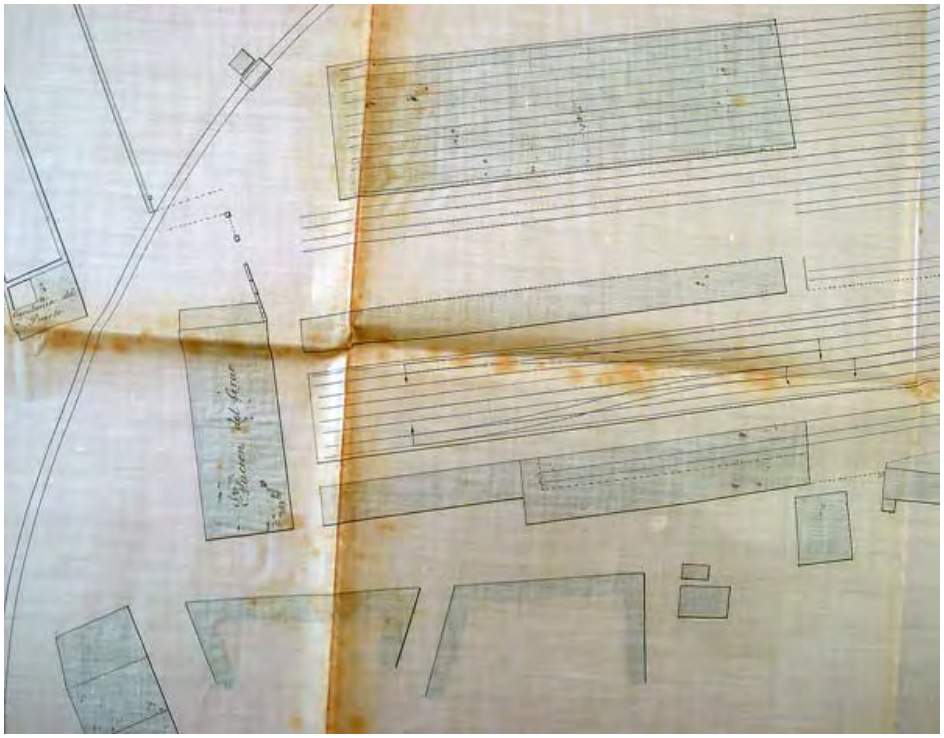


Fig. nº 25.- Emplazamiento. Estación de El Grao. (FFE – 2007).

Fig. nº 26 y 27.- Alzado principal y lateral. Estación de El Grao. (Archivo propio 2010).

Respecto de la materialidad (figs. 28 y 29), se trata de muros de ladrillo macizo revestidos por enfoscado y pintura simulando almohadillado y molduras. Únicamente se emplea piedra para el basamento de las pilastras adosadas en las fachadas. La cubierta se proyecta adosada a cuatro aguas y el revestimiento actual –realizado posteriormente - es a base de placas de fibrocemento.

Las juntas del almohadillado se proponen acanaladas resolviendo los arcos mediante despiece poligonal que se prolonga en el paramento de fachada. Se proponen dos ritmos distintos, siendo el del despiece de las pilastras el doble que el de los paramentos de fachada (fig. 27).

Fig. nº 28 y 29.- Detalles de materialidad. Estación de El Grao. (Archivo propio 2010).

También sobre los materiales, en la ficha 57 cuya autora es Virginia García Ortells, ("Edificio de viajeros de la estación del Grao, Valencia. Año 1852") del libro: Cien elementos del Paisaje Valenciano: Las obras públicas. Cap. III p. 206. (Fundación de los ferrocarriles españoles), se expone lo siguiente:

"La fábrica es fundamentalmente de ladrillo y los basamentos de piedra, con columnas de hierro fundido y cimentación de hormigón. Las cubiertas eran una solución mixta de madera y hierro forjado con tirantes de hierro fundido."

V. García Ortells. Cien elementos del paisaje valenciano: las obras públicas. Cap. III. P. 206.

Parece ser, como se expone también en este artículo, que dicho edificio contaba con una sencilla marquesina volada – de la que nada queda – que cubría el andén, constituida a base de ménsulas de hierro forjado apoyadas en el paramento.

Como se expuso en las jornadas: "Grandes estaciones del Siglo XX" realizadas en el COACV en octubre de 2009, sobre este edificio se proyecta una rehabilitación, para uso lúdico- terciario, de la mano del doctor arquitecto D. Francisco Taberner Pastor. Acerca de la misma, su autor expone lo siguiente:

"Se propone la restauración de las fachadas deterioradas (Este, Norte y Oeste) y reconstruir la fachada sur (recomponiendo la visión simétrica del edificio y eliminando las modificaciones realizadas), y la reposición de la cubierta (eliminación de las placas de fibrocemento y sustitución de las cerchas), como actuaciones más importantes para recuperar la visión exterior del edificio."

Francisco Taberner Pastor. Conferencia "Grandes estaciones del S. XX".

COACV. Valencia. octubre de 2009.

Destacar que sobre este edificio, se proponía su reutilización como organismo de la administración lo que – debido al amplio programa- requería de añadidos que hubiesen dado al traste con el carácter y la imagen intrínsecos del edificio. Una vez más se pone de manifiesto la insensibilidad dominante a la hora de tratar con la mayoría de los edificios ferroviarios. Afortunadamente, esta idea fue abandonada en beneficio de la que ahora analizo.

Respecto de las condiciones urbanísticas que rodean el edificio, el Sr. Taberner expone lo siguiente:

"La ubicación actual, una vez abandonada su primitiva función hace tan solo cinco años, y desprovista ya de las vías, no está definida con precisión en la ordenación urbanística actual ya que, como es sabido, el plan General de Ordenación Urbana se encuentra en estudio en estos momentos, aunque cabe esperar que habrá de contribuir a una eficaz puesta en valor, acorde con su importancia histórica. (…)»."

Francisco Taberner Pastor. Conferencia "Grandes estaciones del S. XX".

COACV. Valencia. octubre de 2009.

Entiendo que debe acontecer un estudio urbanístico que revalorice el edificio y facilite su nueva utilización. Actualmente, el mismo queda prácticamente aislado, rodeado de grandes autopistas cuya escala nada tiene que ver con la de la estación.

Añadir por último, que dicho edificio fue declarado Bien de Relevancia Local (BRL) aunque actualmente está pendiente de inscripción. (BOP de fecha 9-8-2010).

Fig. nº 30.- Vista de la fachada principal con carretilla delante. Estación de El Grao. "Caminos de hierro, estaciones, puentes, viaductos y locomotoras". Col. De Ingenieros de Caminos C.V.

1.3. LA NUEVA ESTACIÓN DE VALENCIA. ELECCIÓN DEL EMPLAZAMIENTO. PROPUESTAS

La cuestión de la elección del emplazamiento la he analizado detalladamente en el correspondiente capítulo acerca del contexto urbano de la presente tesis. Por ello, únicamente añado lo más significativo de esta polémica cuestión para incluir una breve descripción de los otros proyectos de nueva estación propuestos.

El emplazamiento definitivo de la estación es el que hoy conocemos: se realiza tras el cruce con la calle Játiva y junto a la plaza de toros, en solares de la compañía y destinados a servicios complementarios de la antigua estación.

Como relata I. Aguilar respecto de esta cuestión:

"Eran muchas las piezas y muy diversas las que actuaron desde la década de los 80 y que en los 90 provocaron que el diputado por Valencia, D. Gonzalo Julián, en las sesiones de 19,22,30 de mayo y 26 de junio de 1894, en el Congreso de los Diputados, hiciera una petición para el traslado de la estación a las afueras de la ciudad. El ayuntamiento propuso que el nuevo emplazamiento utilizara los entonces actuales terrenos de la línea de Utiel (ya absorbida por Norte). En el Congreso de los Diputados se justificó este traslado por el creciente desarrollo de la población así como por su necesario embellecimiento. Aparte, se necesitaba desocupar los terrenos de la estación para llevar a cabo el proyecto de ensanche de la plaza de San Francisco así como la urbanización de esta plaza y los barrios de Ruzafa y Pescadores."

I. Aguilar. Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en valencia. P. 54.

1.3.1. 1898. La propuesta de Vicente Sala

Ampliando un poco lo expuesto en el capítulo del contexto urbano, en 1898 se presenta el proyecto de V. Sala (autor también de las estaciones de Medina del Campo y de Príncipe Pío) sujeto a la trama de ensanche y que proponía el alejamiento –unos 800 m. - del centro de la nueva estación. Esto provocó una rotunda oposición al proyecto y obligó a su devolución un año después, facultando a la compañía a elegir un nuevo emplazamiento. Por estas fechas, la línea ya pertenecía a la Compañía Norte (fig. 31).

Destacar de esta propuesta su monumental emplazamiento en el cruce entre dos grandes vías de ensanche. Urbanísticamente se plantea la creación de una gran avenida (Avda. de Bailén) que unía la nueva estación con la plaza del ayuntamiento –donde la estación queda de fondo de perspectiva - y de un espacio ajardinado ubicado

enfrente de la estación, esponjando el tejido urbano de manera que la monumental estación propuesta tenga suficiente espacio de contemplación. En este sentido, es más ambiciosa la propuesta de Vicente Salas respecto de la de Ribes donde estas cuestiones urbanísticas no se contemplan (fig. 31).

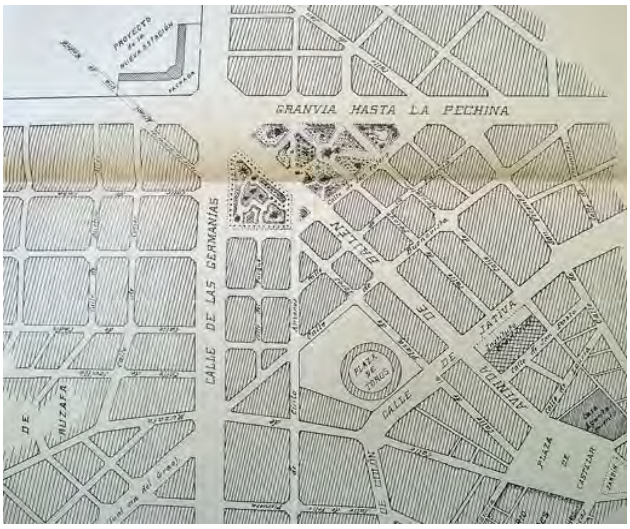


Fig. nº 31.- Propuesta de emplazamiento V. Sala. (FFE - 2007).

Se propone un edificio en forma de "L" cuadrada, donde el vértice se articula mediante un edificio circular y a ambos lados de la L se configuran con piezas rectangulares. Destacar el remate de los testeros dignificados mediante la ubicación de sendos espacios ajardinados. Indicar que se trata de una tipología novedosa para la compañía Norte - como detallo en el capítulo dedicado al análisis de las principales estaciones de la compañía - y poco usual en España. Tampoco los tratadistas que analizaron los diferentes tipos posibles hacen hincapié en esta tipología (fig. 32).

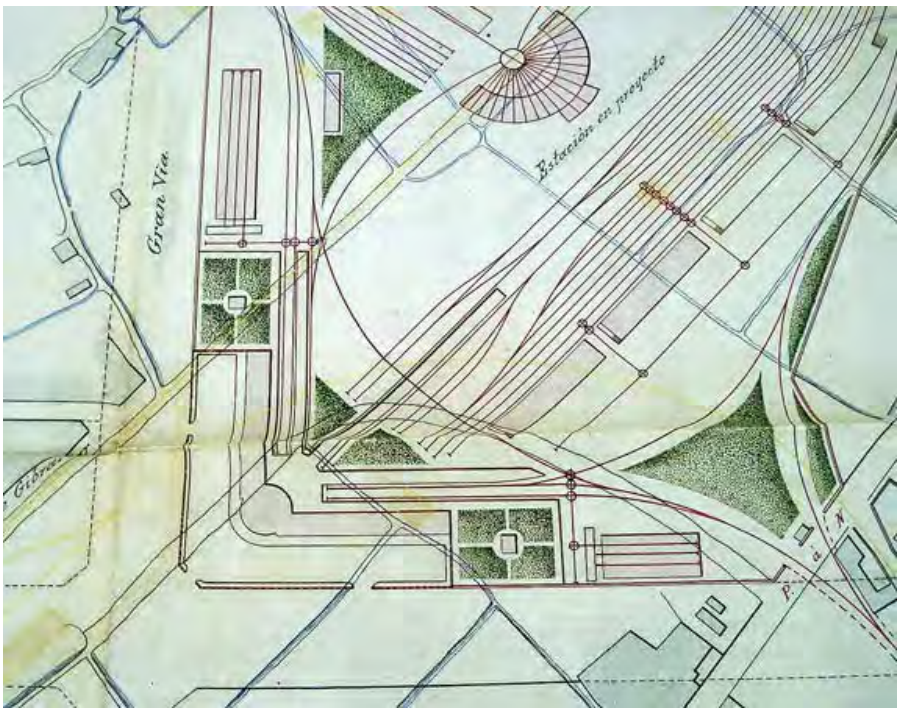


Fig. nº 32.- Propuesta de emplazamiento V. Sala. (FFE. - 2007).

Se plantea un patio de entrada siguiendo la forma de "L" así como sendas plazuelas ajardinadas junto a los testeros de los edificios laterales como señalaba. Respecto a los andenes, resulta curiosa la ubicación de éstos siguiendo el eje de simetría y los lados de la "L". No se propone gran cubierta y desconozco si se propone algún tipo de

cubrimiento de andenes ya que los planos existentes no lo definen. Hay dos cuestiones curiosas a mi juicio: el planteamiento de zonas verdes junto a andenes y vías y la falta de composición siguiendo criterios estéticos que preside el espacio interior de andenes, vías y edificaciones secundarias de la estación: quedan amplias zonas sobre las que no propone nada, tal como se puede observar en el plano adjunto. Obsérvese que, como ocurría en la antigua estación de San Francisco, las edificaciones secundarias de la estación se proyectan próximas al edificio de viajeros respondiendo posiblemente a criterios de funcionalidad. Potencialmente también, las zonas sin ocupar del plano respondan a reserva de suelo para futuras ampliaciones (fig. 32).

1.3.2. 1904. La propuesta de Javier Sanz. Propuesta definitiva

En 1904 se presenta la propuesta del ingeniero Javier Sanz que fue aprobada por R.O. el 15-5-1905. Propone la ocupación de los antiguos terrenos que empleaba el servicio de mercancías (junto a la plaza de toros) así como la adopción de las medidas necesarias para salvar los dos pasos a nivel existentes (Játiva y Ruzafa). A diferencia de la anterior propuesta analizada, propone la disposición separada los servicios de viajeros y mercancías. De esta manera, se aleja del centro la parte más "insalubre" de la estación, dejando en el centro la zona destinada al edificio de viajeros, tal como había reclamado la ciudadanía.

Este proyecto supone una ampliación considerable de las instalaciones ferroviarias.

En el artículo de la revista de obras públicas, titulado "Nueva estación del ferrocarril del Norte de Valencia" cuyo autor es Manuel Ballesteros, se dice así:

"(..) Dicha Real orden resolvió de una vez el tan discutido problema del traslado de la estación, que tanto había enardecido los ánimos en Valencia, constituyendo, a partir de dicha fecha, una sola y unánime aspiración de aquel vecindario: la de la ejecución de las obras.

La Compañía del Norte, deseosa de satisfacer aquellas aspiraciones, había ya dado principio con anterioridad a la adquisición de parte de los terrenos necesarios al efecto, e inmediatamente dio orden de comprar los restantes. Desgraciadamente las facilidades dadas por los propietarios no han correspondido a los deseos manifestados por la población, por lo que ha sido necesario recurrir al expediente de expropiación forzosa, hoy en trámite."

Manuel Ballesteros. "Nueva estación del ferrocarril del Norte de Valencia".

ROP año 1907. p. 113.

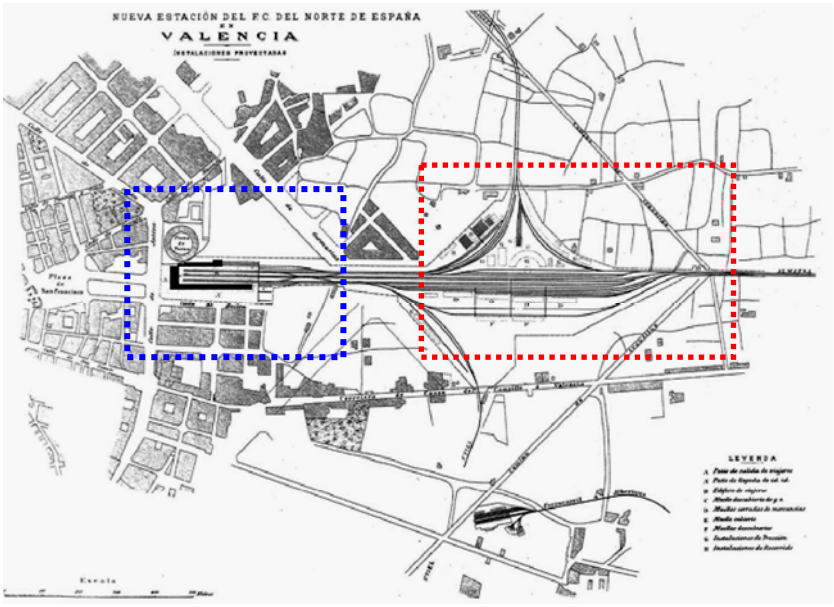


Fig. nº 33.- Propuesta de emplazamiento Javier Sanz. (ROP. "Nueva estación de ferrocarril del Norte de Valencia. M. Ballesteros. Año 1907).

Observando el plano de emplazamiento (fig. 33) destaco varias cuestiones: No existe un planteamiento claro respecto de la tipología en planta del edificio. Obsérvese que el mismo adopta una forma en "U" un tanto irregular (figs. 34 y 35).

Todavía la calle de Alicante (antigua prolongación de la calle de Gibraltar)

no ha sido creada y no hay ningún planteamiento urbanístico que resuelva la zona de encuentro con la plaza de toros.

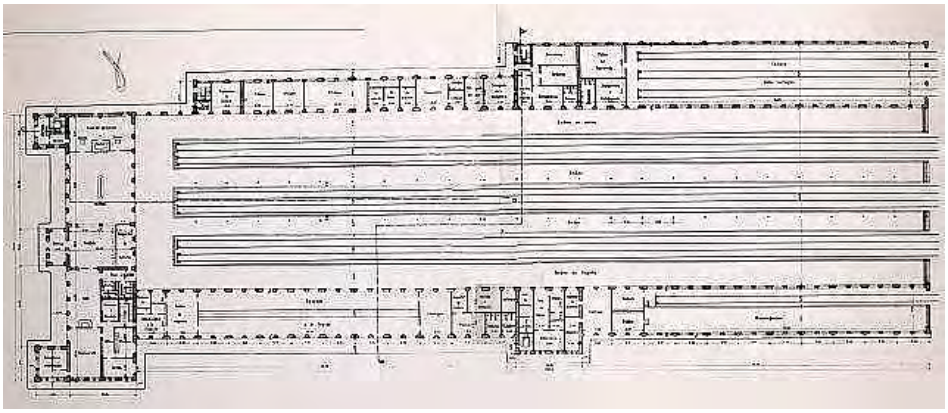


Fig. nº 34.- Planta baja. Ed. de viajeros. 1ª propuesta. Reg. Arq. SXX C.V.

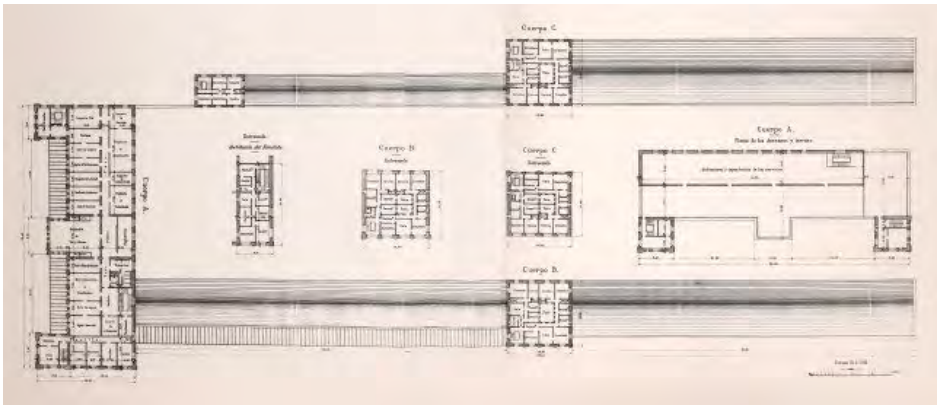


Fig. nº 35.- Planta alta. Ed. de viajeros. 1ª propuesta. Reg. Arq. SXX C.V.

Respecto de la conexión con la plaza de San Francisco, se observa la creación de la actual Avda. del Marqués de Sotelo buscando enfrentarse con el eje de simetría del edificio de viajeros propuesto. Se propone una vía de ancho inédito en la ciudad (32 m.) lo que deja entrever el planteamiento monumental con el que se acomete la construcción de la nueva estación (fig. 33).

También se solucionan los pasos a nivel de la calle Xàtiva y de Ruzafa pero queda el importante paso a nivel en el cruce entre las avdas. de Germanías y de Ramón y Cajal. Es obvio que no se pensaba en el rápido crecimiento de la ciudad hacia esa zona y, en pocos años, fue necesaria la comunicación peatonal al menos entre las dos zonas del ensanche interrumpido por el trazado viario (pasarela de San Vicente de la Roqueta (demolida)) (figs. 36 a 39). Todavía hoy este paso de vías no se ha solventado, siendo la construcción de la nueva estación central la que propiciará el necesario enterramiento de las mismas.

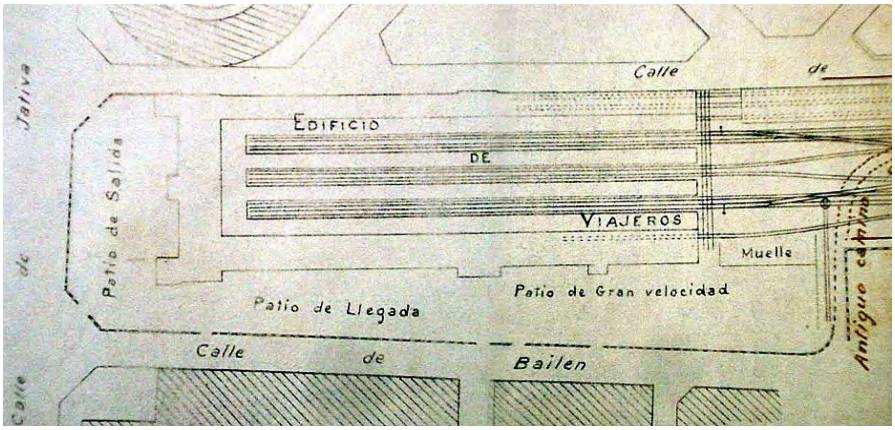


Fig. nº 36.- Emplazamiento. Pasarela de San Vicente de la Roqueta. (FFE. - 2007).

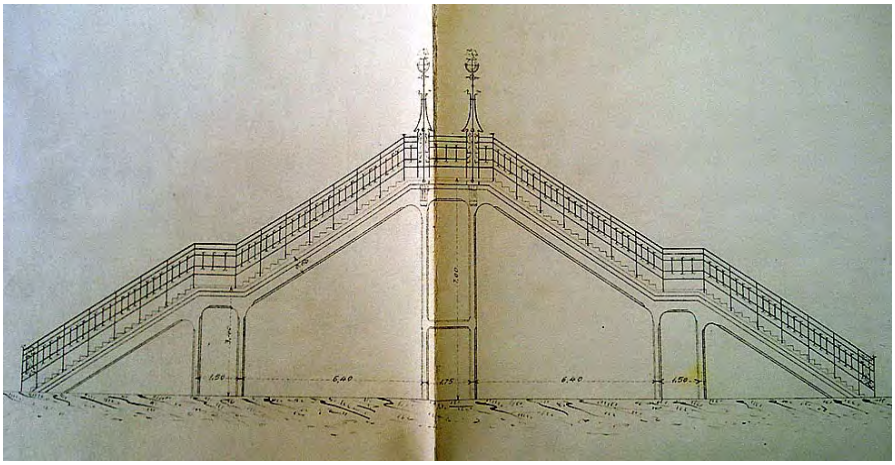


Fig. nº 37.- Sección. Pasarela de San Vicente de la Roqueta. (FFE. - 2007).

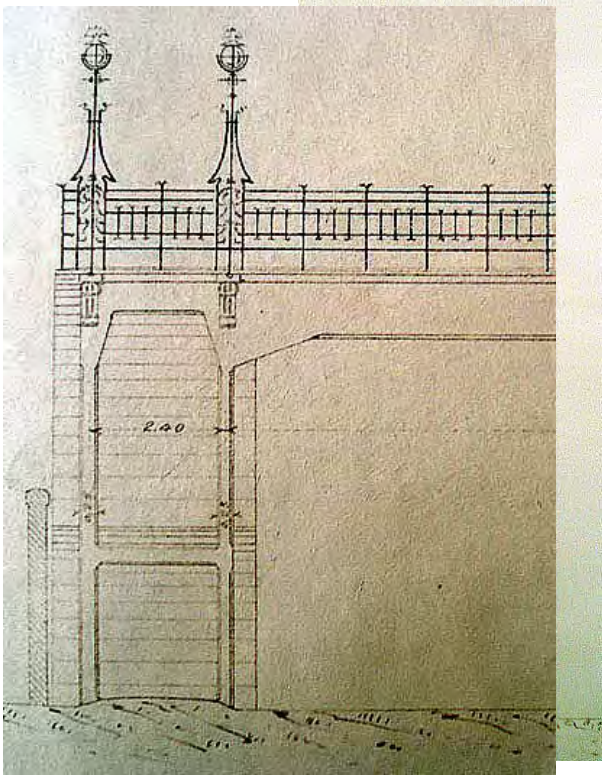


Fig. nº 38 y 39.- Alzado y sección. Pasarela de San Vicente de la Roqueta. (FFE. - 2007).

Respecto del estudio del proyecto de edificio de viajeros y las respectivas modificaciones, lo investigo con detalle en el siguiente apartado por ser el motivo central de la presente tesis (figs. 34, 35 y 40).

Finalmente, como ya analicé en el capítulo acerca del contexto urbano de la estación, destacar la providencial intervención del Ayuntamiento de Valencia cuando instó a la compañía a desplazar el edificio hacia la izquierda (ubicación actual) para crear la calle de Alicante (entre estación y plaza de toros) y para alinear el eje de simetría del edificio de viajeros con una de las torres del Ayuntamiento. Esto obligó a la compañía a presentar un modificado de proyecto donde ya interviene E. Grasset aportando la magnífica cubierta metálica que tanta grandiosidad aporta al edificio (fig. 41).

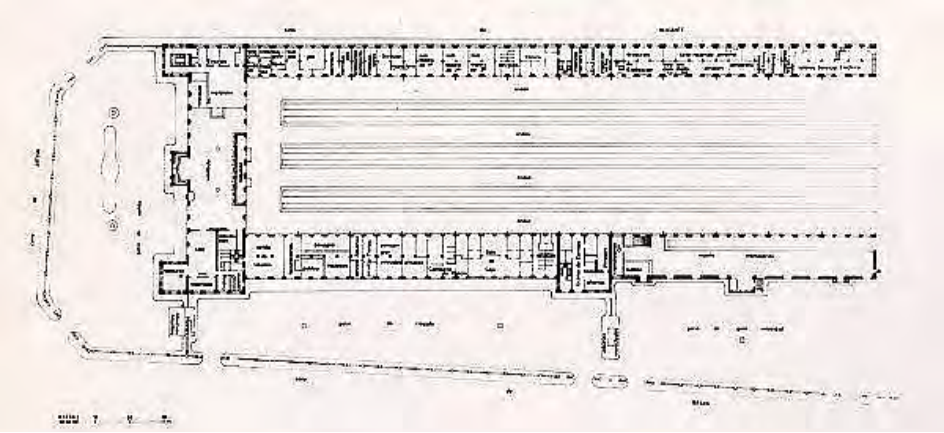


Fig. nº 40.- Planta baja. Proyecto definitivo E. de Valencia. FFE – 2008.

Fig. nº 41.- Vista de la bóveda metálica. Proyecto definitivo E. de Valencia. FFE-2008

1.4. ANÁLISIS DESCRIPTIVO DEL PROYECTO DE LA ESTACIÓN DE VALENCIA. MEMORIAS Y PLANOS EXISTENTES. ORDEN CRONOLÓGICO

"Desde el siglo XIX la creación del tren reunió a la vez el espíritu de la modernidad y del romanticismo. La Estación de Valencia conserva ese mismo carácter, el vuelo novecentista del hierro colado y la voluta floral con un aire hortelano de azulejo de frutas y guirnaldas de naranjas. (..)."

Manuel Vicent. Prólogo libro: La estación del Norte en Valencia. La unión de todas las artes. Tomás Abad – Pilar Chías. P. 10.

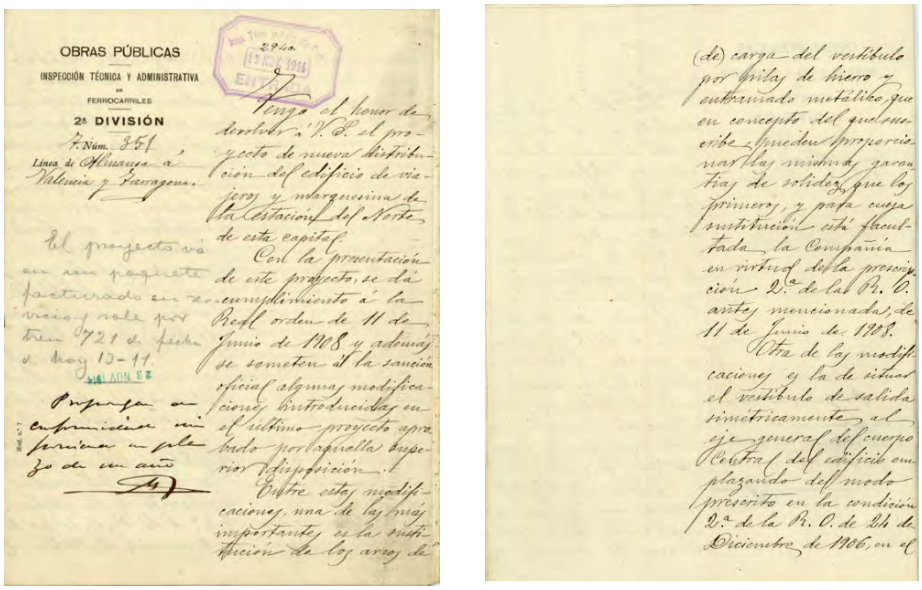
El objetivo del capítulo es el siguiente: realizar un estudio analíico-descriptivo pormenorizado de todas las memorias y planos existentes del proyecto original de la estación de Ribes conservados en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) y en el Archivo General de la Administración (AGA) de Alcalá de Henares para poder concluir acerca de su configuración original, de los materiales y sistemas constructivos empleados.

Posteriormente, contrastaré este análisis con los datos tomados in situ acerca de la funcionalidad y materialidad originales que quedan en el edificio. De este modo, obtenemos una medición objetiva acerca del grado de conservación original del edificio. Elijo el orden cronólogico de exposición puesto que permite observar los cambios y modificaciones que se producen en el edificio.

1.4.1. Las memorias de proyecto

De los diferentes proyectos, existen las correspondientes memorias y documentos. Algunas de ellas las he analizado con el fin de investigar – sobre todo dimensional y constructivamente- diversos elementos constituyentes de la estación cuya caracterización no aparece en los planos.

Pretendo exponer en este capítulo, breves retazos significativos de los documentos existentes en el proyecto definitivo relacionados con aquellos aspectos que han persistido hasta nuestros días (figs. 42 y 43). Sólo transcribiré aquellos escritos que se refieran a definiciones constructivas por ser el objetivo de la tesis. Indicar que los documentos analizados incluyen el cálculo de la cercha, el cual no incluyo por exceder el ámbito de la presente tesis.


OBRAS PÚBLICAS

INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA DE FERROCARRILES

2ª DIVISIÓN

Fig. nº 42 y 43.- Documentos proyecto Estación de Valencia. (Documentos digitalizados (FFE)- 2008).

Estos documentos que expongo (figs. 42 y 43) relatan las modificaciones realizadas en el proyecto de la Estación de Valencia presentado en 1908. Las más sustanciales son las que afectan al vestíbulo donde definitivamente se eliminan los arcos de carga por pilar y entramado metálicos (tal como existe en la actualidad). Transcribo literalmente esta parte del documento:

"(…) Entre estas modificaciones, una de las más importantes es la sustitución de los arcos de carga del vestíbulo por pilar de hierro y entramado metálico, que en concepto del que suscribe, pueden proporcionar las mismas garantías de solidez que los primeros, (…)".

Documentos proyecto definitivo Estación de Valencia.

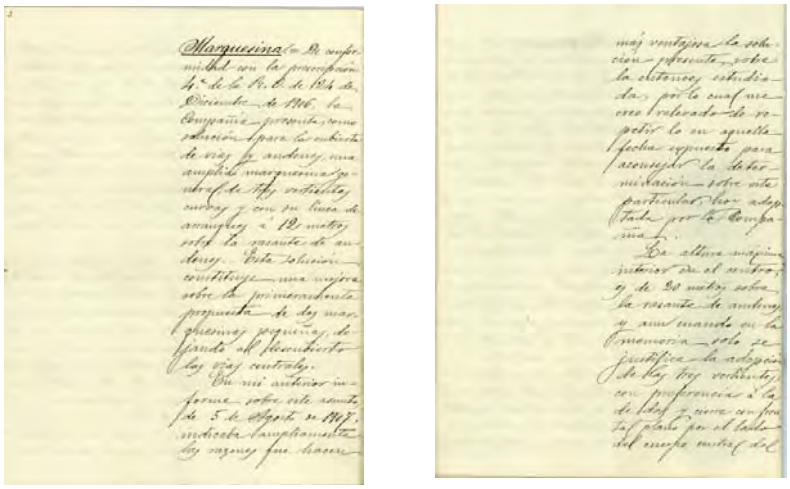


Fig. nº 44 y 45.- Documentos proyecto Estación de Valencia. (Documentos digitalizados (FFE)- 2008).

Acerca de la cubierta abovedada (figs. 44 y 45), se expone lo siguiente:

"(..) la Compañía presenta como solución para la cubierta de vías y andenes, una amplia marquesina general, de tres vertientes curvas y con su línea de arranques a 12 m. sobre la rasante de andenes. Esta solución constituye una mejora sobre la primeramente propuesta de dos marquesinas pequeñas, dejando al descubierto las vías centrales. (…) La altura máxima interior en el centro, es de 20 m. sobre la rasante de andenes (…)".

Documentos proyecto definitivo Estación de Valencia.

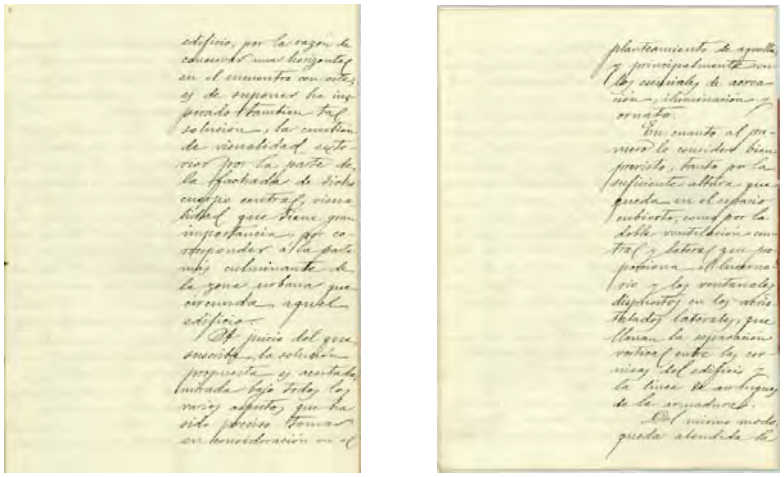


Fig. nº 46 y 47.- Documentos proyecto Estación de Valencia. (Documentos digitalizados (FFE)- 2008).

Respecto del remate frontal de la bóveda considero importante transcribir literalmente lo expuesto en los documentos analizados acerca de la justificación de la adopción de la bóveda en rincón de claustro para solucionar la terminación de la misma y su encuentro con el cuerpo principal del edificio de viajeros (figs. 46 y 47). Expone así:

"(…) Por la razón de conservar una horizontal en el encuentro con éste (se refiere al edificio de viajeros), es de suponer ha inspirado tal solución, la cuestión de visualidad exterior por la parte de la fachada de dicho cuerpo central, visualidad que tiene gran importancia por corresponder a la parte más culminante de la zona urbana que circunda aquel edificio. A juicio del que suscribe, la solución propuesta es acertada mirada bajo todos los varios aspectos que ha sido preciso tomar en consideración en el planteamiento de aquella y principalmente en los esenciales de aireación, iluminación y ornato. En cuanto al primero, lo considero bien previsto, tanto por la suficiente altura que queda en el espacio cubierto, como por la doble ventilación central y lateral que proporciona el lucernario y los ventanales dispuestos en los acristalados laterales, que llenan la separación vertical entre las cornisas del edificio y las líneas de arranque de la armadura"

Documentos proyecto definitivo Estación de Valencia.

Para justificar las cuestiones de iluminación y ornato (fig. 48), expone así:

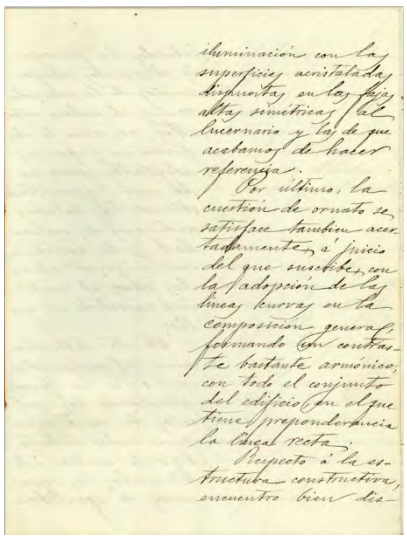


Fig. nº 48.- Documentos proyecto Estación de Valencia. (Documentos digitalizados (FFE)-2008).

"(…) Del mismo modo queda atendida la iluminación con las superficies acristaladas dispuestas en las fajas altas simétricas al lucernario y las de que acabamos de hacer referencia. Por último, la cuestión de ornato se satisface también acertadamente, a juicio del que suscribe, con la adopción de las líneas curvas en la composición general, formando un contraste bastante armónico con todo el conjunto del edificio, en el que tiene preponderancia la línea recta. (…)"

Documentos proyecto definitivo Estación de Valencia.

Por último, estos documentos – todos ellos firmados por el Sr. ingeniero jefe de la división en noviembre de 1914– expone lo siguiente (fig. 49):

"(…) Creo por lo tanto aceptable en todos sus aspectos, el proyecto de que se trata, cuya realización constituye una necesidad urgente dado el extremado estado de deterioro de la cubierta en la estación actual, y que constituye un riesgo para el público (…)".

Documentos proyecto definitivo Estación de Valencia.

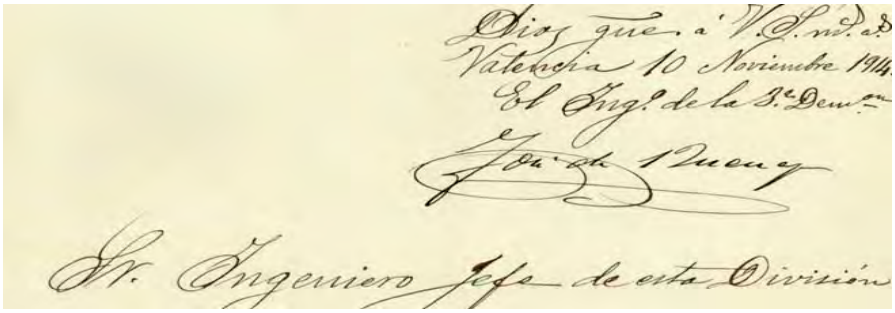


Fig. nº 49.- Detalle de la firma del ingeniero jefe. Documentos proyecto Estación de Valencia. (Documentos digitalizados (FFE)- 2008).

En la memoria de proyecto – de fecha 29 de septiembre de 1914 – se exponen los siguientes datos de carácter constructivo (figs. 50 a 53):

Caminos de Hierro del Norte de España.

4ª División. Vía y Obras.

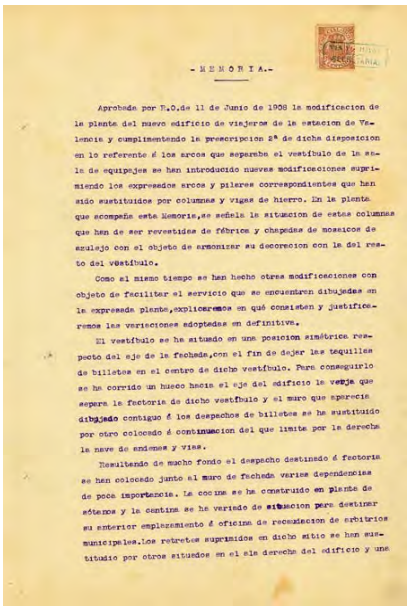
Línea de Almansa á Valencia y Tarragona.

Estacion de Valencia.

Proyecto de nueva distribucion del edificio de viajeros y marquesina.

DOCUMENTO NÚM. 1

MEMORIA



- M E M O R I A.-

Aprobada por R.O.de 11 de Junio de 1908 la modificacion de la planta del nuevo edificio de viajeros de la estacion de Valencia y cumplimentando la prescripcion 2ª de dicha disposicion en lo referente á los arcos que separan el vestíbulo de la sala de equipajes se han introducido nuevas modificaciones suprimiendo los expresados arcos y pileres correspondientes que han sido sustituidos por columnas y vigas de hierro. En la planta que acompaña esta Memoria,se señala la situacion de estas columnas que han de ser revestidas de fábrica y chapadas de mosaicos de azulejo con el objeto de armonizar su decoracion con la del resto del vestíbulo.

Como al mismo tiempo se han hecho otras modificaciones con objeto de facilitar el servicio que se encuentran dibujadas en la expresada planta,explicaremos en qué consisten y justificaremos las variaciones adoptadas en definitiva.

El vestíbulo se ha situado en una posicion simétrica respecto del eje de la fachada,con el fin de dejar las taquillas de billetes en el centro de dicho vestíbulo. Para conseguirlo se ha corrido un hueco hacia el eje del edificio la verja que separa la factoria de dicho vestíbulo y el muro que aparece dibujado contiguo á los despachos de billetes se ha sustituido por otro colocado á continuacion del que limita por la derecha la nave de andenes y vias.

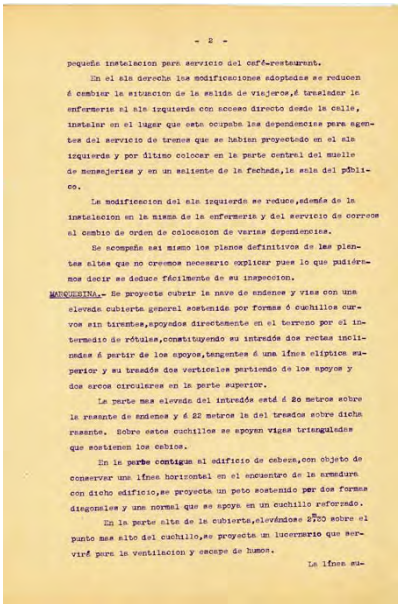
Resultando de mucho fondo el despacho destinado á factoria se han colocado junto al muro de fachada varias dependencias de poca importancia. La cocina se ha construido en planta de sótanos y la cantina se ha variado de situacion para destinar su anterior emplazamiento á oficina de recaudacion de arbitrios municipales.Los retretes suprimidos en dicho sitio se han sustituido por otros situados en el ala derecha del edificio y una

Fig. nº 50 y 51.- Memoria del proyecto de la Estación de Valencia. (Documentos digitalizados (FFE)- 2008).

Respecto de las columnas y vigas de hierro que han sustituido a los arcos inicialmente proyectados para el vestíbulo (fig. 51), expone así:

"(…) En la planta que acompaña esta memoria se señala la situación de estas columnas que han de ser revestidas de fábrica y chapadas de mosaicos de azulejo con el objeto de armonizar su decoración con la del resto del vestíbulo. (...)"

Memoria proyecto definitivo Estación de Valencia.



- 2 -

pequeña instalacion para servicio del café-restaurant.

En el ala derecha las modificaciones adoptadas se reducen á cambiar la situacion de la salida de viajeros,á trasladar la enfermeria al ala izquierda con acceso directo desde la calle, instalar en el lugar que este ocupaba las dependencias para agentes del servicio de trenes que se habian proyectado en el ala izquierda y por último colocar en la parte central del muelle de mensajerias y en un saliente de la fachada,la sala del público.

La modificacion del ala izquierda se reduce,además de la instalacion en la misma de la enfermeria y del servicio de correos el cambio de orden de colocacion de varias dependencias.

Se acompaña asi mismo los planos definitivos de las plantas altas que no creemos necesario explicar pues lo que pudiéramos decir se deduce fácilmente de su inspeccion.

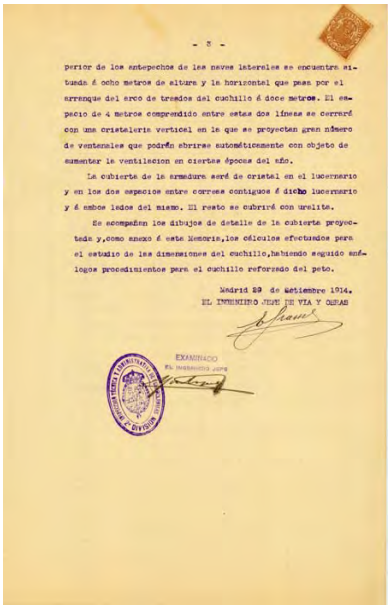
MARQUESINA.- Se proyecta cubrir la nave de andenes y vias con una elevada cubierta general sostenida por formas ó cuchillos curvos sin tirantes,apoyados directamente en el terreno por el intermedio de rótulas,constituyendo su intradós dos rectas inclinadas á partir de los apoyos,tangentes á una línea elíptica superior y su trasdós dos verticales partiendo de los apoyos y dos arcos circulares en la parte superior.

La parte mas elevada del intradós está á 20 metros sobre la rasante de andenes y á 22 metros la del trasdós sobre dicha rasante. Sobre estos cuchillos se apoyan vigas trianguladas que sostienen los cabios.

En la parte contigua al edificio de cabeza,con objeto de conservar una línea horizontal en el encuentro de la armadura con dicho edificio,se proyecta un peto sostenido por dos formas diagonales y una normal que se apoya en un cuchillo reforzado.

En la parte alta de la cubierta,elevándose 2'30 sobre el punto mas alto del cuchillo,se proyecta un lucernario que servirá para la ventilacion y escape de humos.

La línea su-



- 3 -

perior de los antepechos de las naves laterales se encuentra situada á ocho metros de altura y la horizontal que pasa por el arranque del arco de trasdós del cuchillo á doce metros. El espacio de 4 metros comprendido entre estas dos líneas se cerrará con una cristaleria vertical en la que se proyectan gran número de ventanales que podrán abrirse automáticamente con objeto de aumentar la ventilacion en ciertas épocas del año.

La cubierta de la armadura será de cristal en el lucernario y en los dos espacios entre correas contiguos á dicho lucernario y á ambos lados del mismo. El resto se cubrirá con uralite.

Se acompañan los dibujos de detalle de la cubierta proyectada y,como anexo á esta Memoria,los cálculos efectuados para el estudio de las dimensiones del cuchillo,habiendo seguido análogos procedimientos para el cuchillo reforzado del peto.

Madrid 29 de Setiembre 1914.

EL INGENIERO JEFE DE VIA Y OBRAS

EXAMINADO

Fig. nº 52 y 53.- Memoria del proyecto de la Estación de Valencia. (Documentos digitalizados (FFE)- 2008).

Sobre la cubierta de andenes y vías (fig. 52), indica lo siguiente:

"(...) Se proyecta cubrir la nave de andenes y vías con una elevada cubierta general sostenida por formas o cuchillos curvos sin tirantes, apoyados directamente en el terreno por el intermedio de rótulas, constituyendo su intradós dos rectas inclinadas a partir de los apoyos, tangentes a una línea elíptica superior y su trasdós dos verticales partiendo de los apoyos y dos arcos circulares en la parte superior. La parte más elevada del intradós está a 20 metros sobre la rasante de andenes y a 22 metros la del trasdós sobre dicha rasante. Sobre estos cuchillos se apoyan vigas trianguladas que sostienen los cabios. En la parte contigua al edificio de cabeza, con objeto de conservar una línea horizontal en el encuentro de la armadura con dicho edificio, se proyecta un peto sostenido por dos formas diagonales y una normal que se apoya en un cuchillo reforzado. En la parte alta de la cubierta, elevándose 2,30 m. sobre el punto más alto del cuchillo, se proyecta un lucernario que servirá para la ventilación y escape de humos. (..)"

Memoria proyecto definitivo Estación de Valencia.

Acerca de los grandes ventanales corridos ubicados en ambas fachadas laterales de la nave de andenes y vías (fig. 53), se expone lo siguiente:

"(…) La línea superior de los antepechos de las naves laterales se encuentra situada a ocho metros de altura y la horizontal que pasa por el arranque del arco del trasdós del cuchillo a doce metros. El espacio de 4 metros comprendido entre estas dos líneas se cerrará con una cristalería vertical en la que se proyectan gran número de ventanales que podrán abrirse automáticamente con objeto de aumentar la ventilación en ciertas épocas del año. La cubierta de la armadura será de cristal en el lucernario y en los dos espacios entre correas contiguos a dicho lucernario y a ambos lados del mismo. El resto se cubrirá con uralita."

Memoria proyecto definitivo Estación de Valencia.

Reseñar que los planos y detalles que realizo acerca de la nave de andenes y vías toma las medidas originales detalladas en las memorias de proyecto aquí transcritas. Destacar que las cotas originales han sido alteradas debido a las intervenciones realizadas que afectan a este espacio y cuya descripción detallada realizo en otro apartado de la presente tesis (Cap. 02. Aptdo. 06) (Retranqueo de toperas y cambios

de pavimento: 1ª vez en torno a 1980, 2ª vez: año 2001. Recrecido de andenes 55 cm. en 1994).

1.4.2. Los planos de proyecto

A modo de resumen, indicar que existen en los archivos consultados dos bloques de planos correspondientes a dos fechas: entorno de 1907 y entorno de 1914.

El primer bloque comprende descripción de edificaciones auxiliares pero sobre todo es importante porque es donde se reflejan las modificaciones sufridas respecto del emplazamiento del edificio de viajeros y la determinación definitiva de su configuración en planta. Reseñar que en este proyecto no se contemplaba la construcción de la gran cubierta metálica. El segundo bloque recoge la distribución definitiva del edificio de viajeros y los planos correspondientes a la gran bóveda.

1.4.2.1. Plano de muelle cubierto. Plano de 14-05-1906 aprobado con prescripciones el 27-07-1906

Se trata de la planta, alzado y secciones de los muelles cubiertos (figs. 54 y 55) que se proyectaron como edificaciones auxiliares de la estación y que la actual intervención para construcción del parque central propone rehabilitar en parte. De los cuatro muelles inicialmente construidos, dos han sido demolidos y sobre los otros dos restantes es donde se plantea intervenir (fig. 56 y 57). Considero importante el estudio de estas edificaciones puesto que fueron proyectadas por Ribes y su análisis constructivo puede permitirme extrapolar datos acerca de los materiales y la forma de ejecución empleados en la construcción del edificio de viajeros.

Indicar que estructuro el análisis de los mismos en dos partes: primero, el estudio de los planos existentes; segundo, las mediciones y comprobaciones realizadas in situ sobre los dos edificios existentes en la actualidad y que se pretenden conservar. Destacar que el presente análisis es complementario al incluido en el capítulo dedicado a las obras de Demetrio Ribes como arquitecto de Norte.

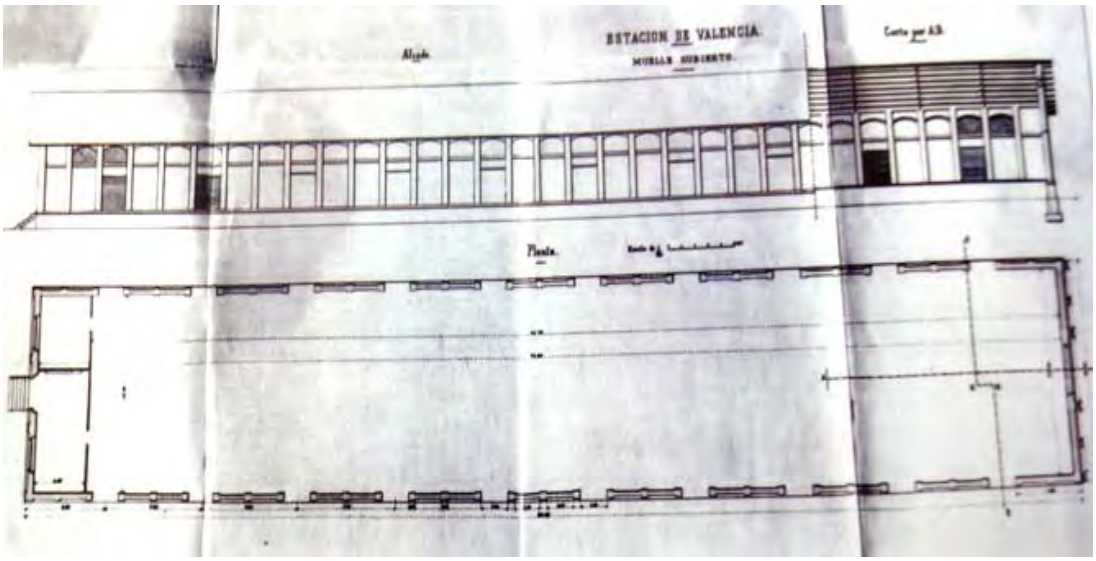


Fig. nº 54.- Planta y alzado longitudinal. Muelles cubiertos. E. de Valencia. A.G.A. (2008).

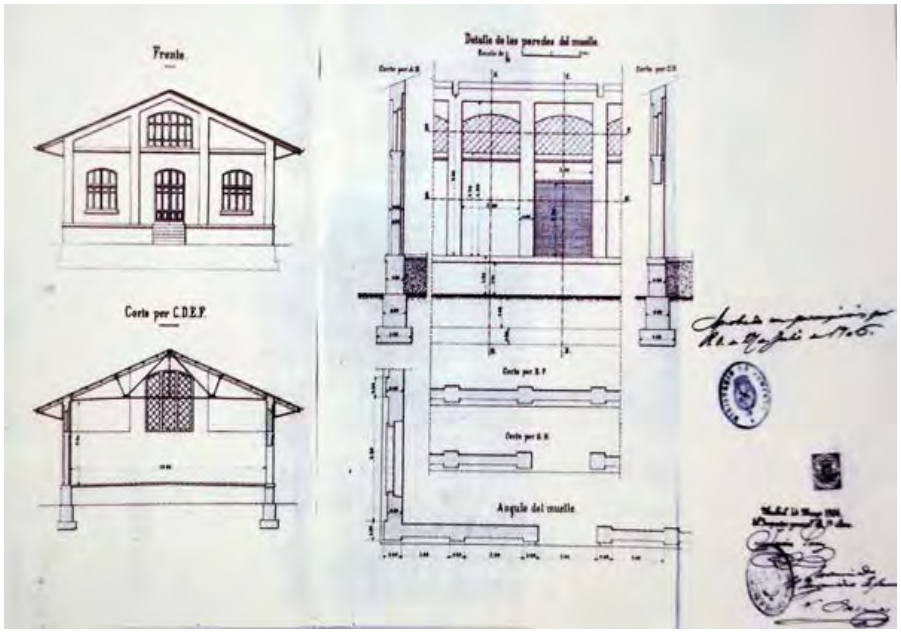


Fig. nº 55.- Alzado testero y secciones. Muelles cubiertos. E. de Valencia. A.G.A. (2008).

Fig. nº 56 y 57.- Vista de los muelles cubiertos. Estación de Valencia. A. propio (2011).

Así, destacar que se trata de edificios rectangulares (figs. 56 y 57), de dimensiones en planta de 80 m. x 14 m. y altura libre de 5 m. La parte superior del solado se dispone a 1,20 m. de altura sobre la rasante del terreno. La estructura vertical se constituye a base de muros de carga apilastrados constituidos mediante fábrica de ladrillo macizo caravista dispuestos con aparejo flamenco sobre zócalo de mampostería toscamente cortada con recercado a base de sillares calcáreos (figs. 58 y 59).

Fig. nº 58.- Detalle aparejo fábrica. Muelles cubiertos. Estación de Valencia. A. propio (2011).

Fig. nº 59.- Detalle zócalo. Muelles cubiertos. Estación de Valencia. A. propio (2011).

La estructura de cubierta (fig. 60) se compone a base de cerchas triangulares metálicas siguiendo el esquema inglés con barras verticales rectas y tirante horizontal salvando una luz de 9,40 m. La distancia entre cuchillos es de 5,00 m. El entrevigado se realiza mediante revoltones de ladrillos macizos dispuestos de plano. Por último, se proyecta cubierta inclinada a dos aguas con acabado a base de teja plana con vuelo de 1,95 m. sobre los testeros y vuelo de 0,80 m. sobre los lados longitudinales.

Fig. nº 60.- Cerchas originales de cubierta y entrevigado. Muelles cubiertos. E. de Valencia. "La mirada de l´arquitecte".

Indicar que, actualmente, la misma ha sido casi completamente sustituida (fig. 61).

Fig. nº 61.- Vista actual de la cubierta. Muelles cubiertos. E. de Valencia. A. propio (2011).

Tampoco la escasa cubierta original que queda conserva las bóvedas cerámicas del entrevigado (fig. 62).

Fig. nº 62.- Vista de parte de la cubierta original. Muelles cubiertos. E. de Valencia. A. propio (2011).

Del análisis de los alzados indicar que, respecto del alzado frontal, éste es simétrico contando con tres vanos en un primer nivel siendo el hueco central puerta y los dos laterales, ventanas. Ya en un segundo nivel aparece un único vano coincidente con el eje de simetría. Destacar que, en la actualidad, estos alzados han sido desvirtuados (figs. 63 y 64).

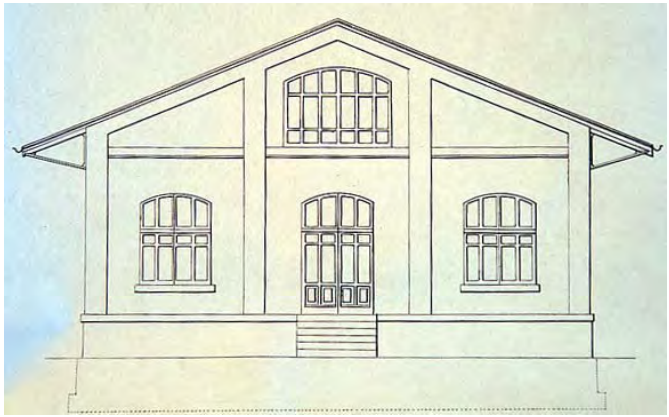


Fig. nº 63.- Alzado de testero de muelle cubierto. E. de Valencia. (AGA-2008).

Fig. nº 64.- Vista de testero de muelle cubierto. E. de Valencia. A. Propio (2011).

Del alzado longitudinal (figs. 65 y 66) destacar que consta de un módulo –que se repite 32 veces - compuesto por sendas pilastras como límites dividido en dos partes: la inferior de mayor dimensión que alterna macizos o huecos (puertas) (cada dos macizos uno hueco) y la superior compuesta por vanos para ventilación rematadas por arcos rebajados.

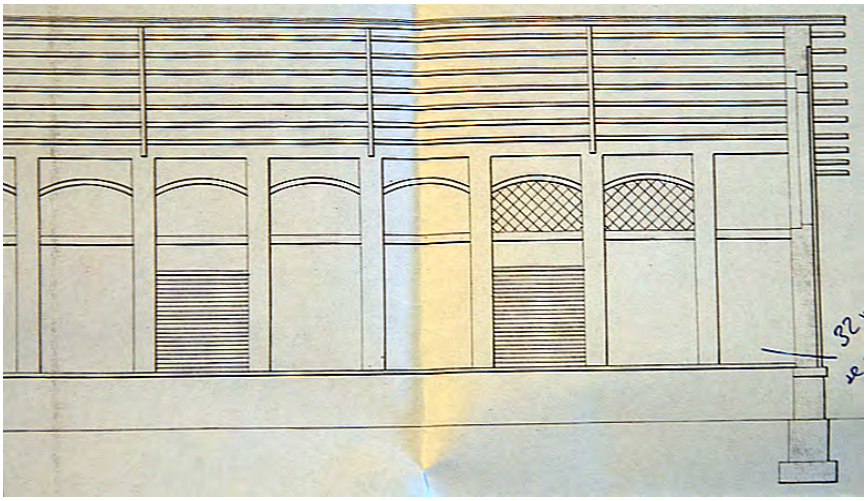


Fig. nº 65.- Alzado longitudinal de muelle cubierto. E. de Valencia. (AGA – 2008).

Fig. nº 66.- Vista lateral de muelle cubierto. E. de Valencia. A. Propio (2011).

Acerca de los materiales empleados en su construcción, transcribo las definiciones que aparecen en la memoria del proyecto de dichos muelles:

Cimientos: mampostería tomada con mortero de cal hidráulica. Profundidad 1,50 m. Anchura: 1,20 m. Zócalo del edificio: ladrillo.

Muros de cierre longitudinal de las naves: pilares de ladrillo de base cuadrada y 0,50 m. de lado. y paredes de ladrillo entre pilares de 0,30 m. de espesor.

Muros de cierre en testeros: ladrillo. Espesor: 0,50 m. pilastras de base cuadrada y 0,60 m. de lado.

Arcos e impostas: ladrillo.

Cierre huecos: alambrada de ancha malla de alambre retorcido galvanizado. En vano fachada principal posibilidad de cierre con vidrio según longitud de alero de cubierta para protección por entrada de agua de lluvia. Hueco fachada posterior: cierre total o parcial con vidrio.

Umbrales de puertas y peldañeado: sillería.

Solado interior: losa de piedra.

Puertas: palastro ondulado.

Material acabado cubierta: palastro ondulado galvanizado sobre entarimado de madera.

Armadura: cerchas de acero laminado. Roblones como elementos de unión.

Detecto pues, varias imprecisiones con respecto a lo existente referentes a la configuración de las cerchas (fig. 68 en comparación con fig. 60), materialización del zócalo (es de piedra natural, no de ladrillo) y al acabado de cubierta (es de teja en lugar de palastro ondulado). Destacar las numerosas intervenciones y alteraciones que han sufrido estos edificios lo que justifica las diferencias encontradas.

Como exponía anteriormente, la descripción de los materiales la incluyo con el objetivo de poderlos extrapolar a aquellos que constituyen la construcción del edificio de viajeros y cuya descripción no se halle documentada.

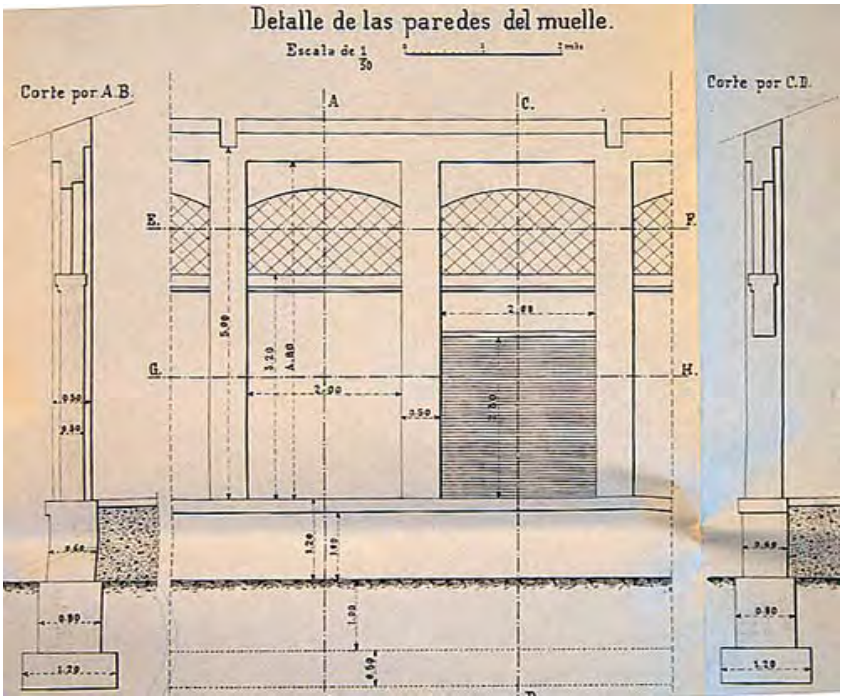


Fig. nº 67.- Detalle muros cierre de muelle cubierto. E. de Valencia. (AGA - 2008).

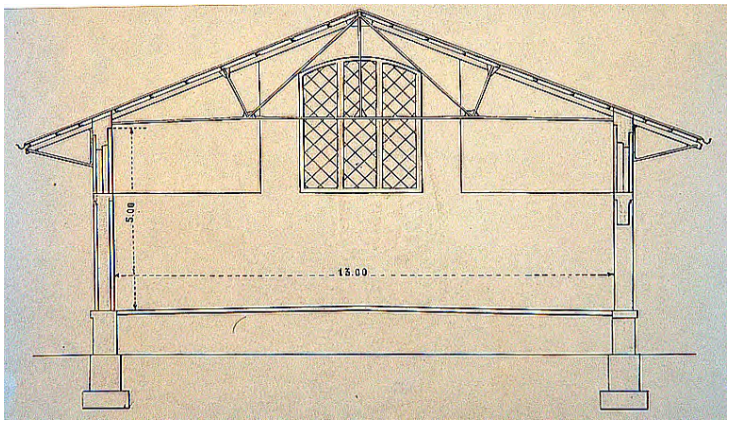


Fig. nº 68.- Sección transversal muelle cubierto. E. de Valencia. (AGA - 2008).

Finalmente, acerca de los arcos rebajados que coronan los vanos (figs. 69 y 70) indicar que se realizan mediante rosca de ladrillo macizo de 1 pie de espesor dispuesto con alternancia de sogas y tizones. Destacar la incorrecta ejecución del arranque situado a la altura de la junta horizontal coincidente en el paramento (ver recuadro rojo fig. 69) lo que propicia el corte de piezas en ángulo agudo.

Fig. nº 69 y 70.- Detalle de arcos. Muelle cubierto. E. de Valencia. A. Propio (2011).

1.4.2.2. Plano de emplazamiento del edificio de viajeros con arreglo al proyecto aprobado. Plano de 30-12-1907 aprobado con prescripciones el 11-06-1908

Este plano (fig. 71) representa el primer emplazamiento del edificio de viajeros donde no se contaba con la prolongación de la calle de Gibraltar (actual calle Alicante), así que la diferencia fundamental respecto del analizado seguidamente (04.02.03) estriba en la configuración del ala izquierda la cual aunque mantiene la longitud de 227 m., en lugar de ser rectangular, se proyecta escalonada contando con un primer tramo de 41 m. constituido por el lateral del cuerpo central y por un muro de cierre de ancho estimado de 1 m.; A continuación, se proyecta un tramo de longitud estimada de 81 m. y de ancho de 9 m.; y, finalmente, aparece otro tramo –que es el que invade la prolongación de la calle de Gibraltar – que cuenta con unas dimensiones de 105 m. x

16,50 m.. Indicar que, el único rasgo que delata la aplicación de ciertos criterios compositivos está en que se hace coincidir el saliente del plano de fachada del ala derecha con el inicio del último cuerpo descrito del ala izquierda (recuadro en fig. 71). Por lo demás, la configuración de este cuerpo desvirtúa – a mi juicio- la planta del edificio de viajeros y, a excepción del detalle analizado, entiendo que carece de cualquier planteamiento estético y compositivo pudiendo ser resultado exclusivamente de planteamientos funcionales o económicos. La comparación entre este plano (fig. 71) y el analizado a continuación (figs. 73 a 75) evidencia en mi opinión, el gran favor que le hizo a la estación el requisito municipal de respetar la prolongación de la calle de Gibraltar (actual calle de Alicante).

Reseñar que se trata de un plano firmado por el ingeniero Grasset donde tampoco existía – todavía- el planteamiento de la "férrea montera" (I. Aguilar), grafiándose únicamente 6 vías agrupadas en tres bloques de dos (figs. 71 y 72).

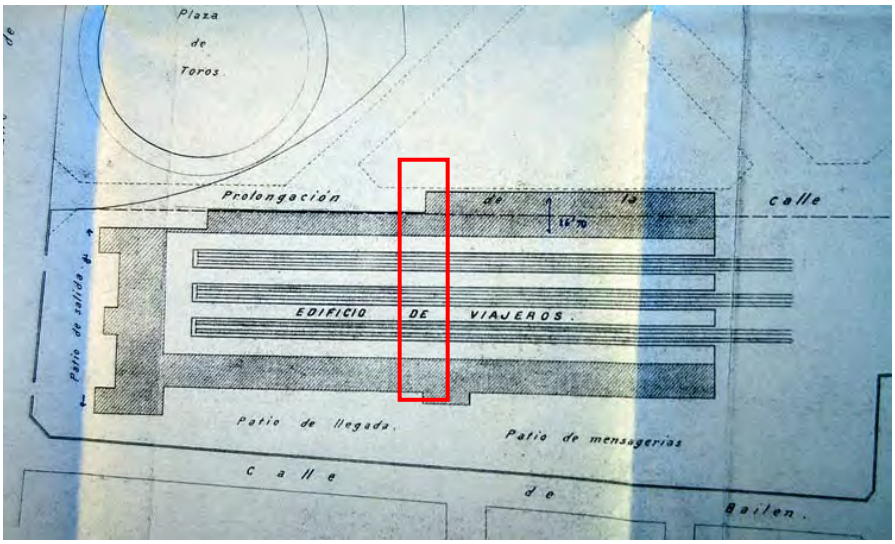


Fig. nº 71.- Emplazamiento del ed. de viajeros. E. de Valencia. Ing. Grasset. (AGA)- 2008).

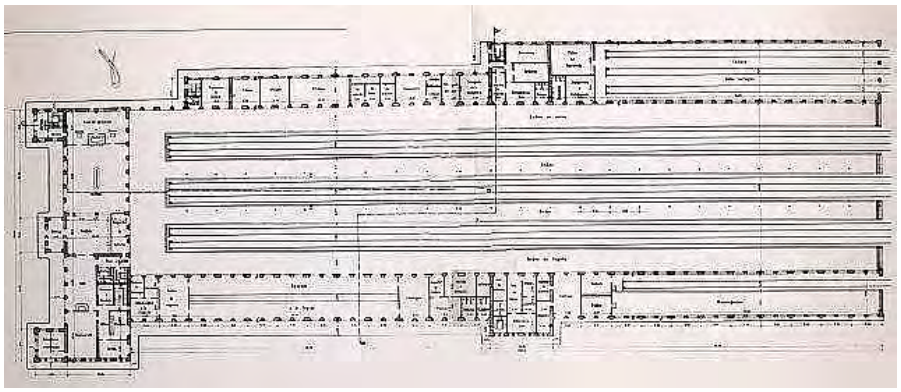


Fig. nº 72.- Propuesta de planta del ed. de viajeros. E. de Valencia. Ing. Grasset. (AGA)- 2008).

1.4.2.3. Plano general de la nueva estación. Plano de 30-12-1907 aprobado con prescripciones el 11-06-1908

Indicar que este plano (fig. 73), a diferencia del anteriormente analizado, ya contempla el trazado de la calle de Alicante (entonces denominada "prolongación de la calle de Gibraltar") ubicada entre la estación y la plaza de toros. Se trata de un plano firmado por el ingeniero Grasset.

Acerca del ensanche, la Gran Vía Germanías estaba creada pero no así su prolongación – la cual se intuye en el plano que ahora analizo, ni tampoco la actual

Gran Vía Ramón y Cajal. Indicar también que, prácticamente, nada del ensanche estaba construido por lo que todo el complejo ferroviario a excepción del edificio de viajeros quedaba en las afueras de la ciudad y "lejos" del centro cívico cuestión que contrasta fuertemente con lo que tenemos en la actualidad. Finalmente destacar que la Plaza del Ayuntamiento (Anterior Plaza de San Francisco) ya tenía la configuración que actualmente conocemos.

Así, la nueva estación - según la leyenda del plano analizado (figs. 73 a 75) - constaba de las siguientes instalaciones:

- 4 muelles cerrados para mercancías (A) (Quedan dos).

.- 3 muelles descubiertos (B) (Demolidos).

.- 1 muelle para materiales inflamables (C) (Demolido).

.- 1 muelle para ganados (D) (Demolido).

.- 1 oficina de P.V. y consumos (E) (Demolido).

.- 1 pabellón de retretes (F) (Demolido).

.- 1 casilla de guardas a la entrada del haz de vías, en uno de los extremos del complejo (G) (Indicada mediante recuadro en fig. 72) (Demolido).

.- El edificio de viajeros en otro de los extremos del complejo (H) (fig. 73) (Existente).

.- 1 edificio para instalaciones del servicio de tracción (J) (Demolido).

.- 1 edificio para instalaciones del servicio de recorrido (K) (Demolido).

Como ya indicaba al comienzo de la presente tesis, una estación es mucho más que el edificio de viajeros y quizá en un futuro – como otras posibles vías de investigación – me dedique a analizar de manera exhaustiva el resto de edificios que componen el complejo ferroviario de la Estación de Valencia. Algunos de estos edificios, como los muelles cubiertos estudiados anteriormente, se mantienen e integran en el proyecto de parque central. Destacar que gran parte del complejo inicial detallado ya no existe en la actualidad porque las mejoras en la tecnología ferroviaria han hecho inservible parte de las instalaciones inicialmente proyectadas.

Acerca del edificio de viajeros, indicar que el mismo se ubica donde se emplazaban las vías y muelles del servicio de pequeña velocidad de la antigua estación, por lo que fue necesario previamente proceder al traslado de estas instalaciones para poder emprender la construcción del nuevo edificio.

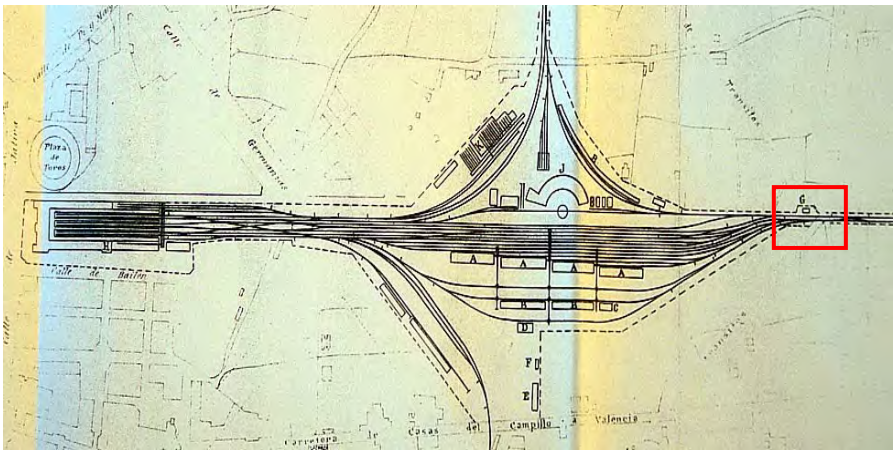


Fig. nº 73.- Plano definitivo de emplazamiento. E. de Valencia. Ing. Grasset. (AGA - 2008).

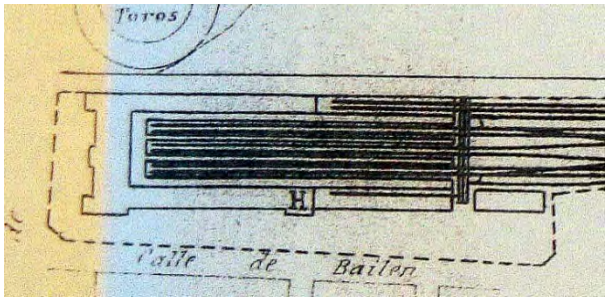


Fig. nº 74.- Detalle planta edificio viajeros. E. de Valencia. Ing. Grasset. (AGA - 2008).

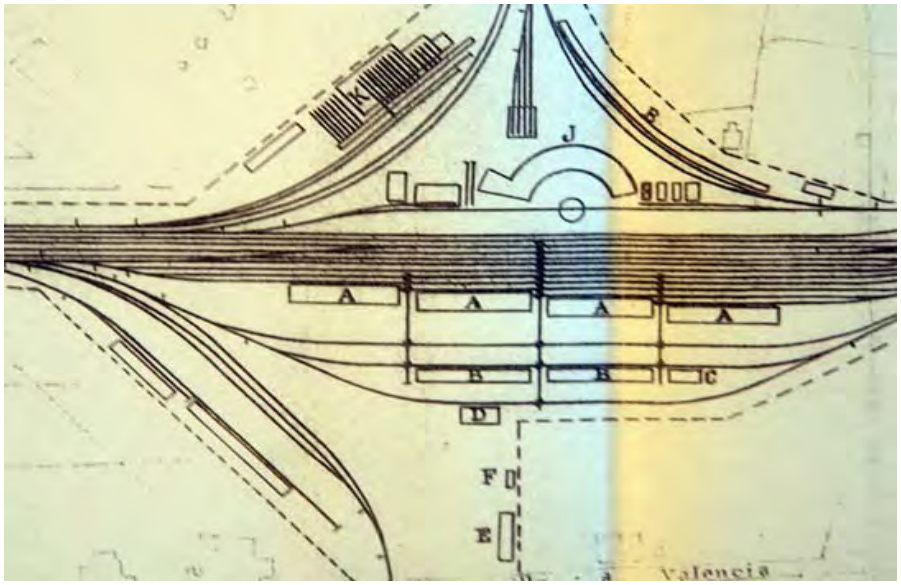


Fig. nº 75.- Detalle instalaciones Estación de Valencia. Ing. Grasset. (AGA - 2008).

Destacar que no se detalla en el edificio de viajeros (fig. 72) la gran bóveda que ha de cubrir andenes y vías porque todavía no se había proyectado.

1.4.2.4. Plano de emplazamiento del edificio de viajeros con las modificaciones propuestas en su planta. Plano de 30-12-1907 aprobado con prescripciones el 11-06-1908. Configuración definitiva

La modificación más importante a la que se refiere este plano es la creación de la calle de Alicante. Se trata de un plano firmado por el ingeniero Grasset.

Este plano (fig. 76) nos presenta la configuración que conocemos el edificio de viajeros. Se trata de un edificio en forma de U donde la **fachada principal** recae a la calle de Játiva y tiene una longitud estimada de 70 m. El ancho medio de este cuerpo es de 18 m. sin contar con las partes salientes del mismo ubicadas en los pabellones central y extremos que alcanzan en torno a los 23 m. de profundidad.

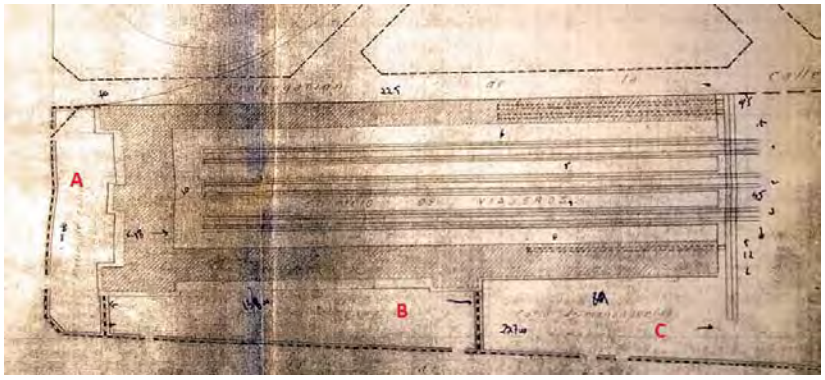


Fig. nº 76.- Detalle instalaciones Estación de Valencia. Ing. Grasset. (AGA - 2008).

(Plano original ilegible). Respecto de los pabellones central y extremos, indicar que se proyectan de idéntica anchura: sobre los 9 m. y que los pabellones extremos sobresalen más que el central (fig. 76).

Esta fachada (fig. 77) recae al denominado "**Patio de salida**" (fig. 76 letra A), es decir, es el lugar por el que se accedía para coger algún tren por lo que la decoración de la fachada con sus escenas costumbristas, sus colores, las flores y los naranjos así como el tránsito por el vestíbulo con la despedida de "buen viaje" (fig. 78) en diversos idiomas, permiten al viajero llevarse un grato recuerdo de nuestra ciudad.

Fig. nº 77.- Fachada principal recayente a patio de salidas. E de Valencia. A. Propio – 2011.

Fig. nº 78.- Panel decorativo vestíbulo Estación de Valencia. A. Propio – 2008.

Este patio de salidas estaba cerrado mediante verja y contaba con dos accesos recayentes ambos a la calle Játiva. Las dimensiones estimadas de este elemento son 83 m. x 21 m. Ello supone una superficie de 1743 m2.

Acerca de los **cuerpos laterales que configuran la "U"**, indicar que ambos tienen la misma longitud y ésta es de 227 m. aproximadamente. Decir también que el pabellón ubicado a la derecha cuenta con una anchura de 12 m. y el ubicado a la izquierda tiene una anchura estimada de 9,50 m.

La llegada a la ciudad, así como la recepción y salida de mensajería se producen por la calle Bailen no existiendo ningún acceso o salida para viajeros ubicada en el ala izquierda.

Así, al comienzo de la calle Bailen nos encontramos con el denominado **"Patio de llegada**" (fig. 76 letra B), al cual también recae una fachada del edificio de viajeros no tan espectacular como la principal pero también diferenciada del resto mediante dos pabellones extremos que sobresalen del plano de fachada (fig. 79).

Fig. nº 79.- Fachada lateral recayente a patio de llegadas. E de Valencia. A. Propio – 2011.

Las dimensiones estimadas de este espacio son de 138 m. x 20 m. de ancho medio ya que el mismo tiene forma trapezoidal debido al trazado de la calle. Así, la superficie de este espacio es de 2760 m2, bastante superior a la del patio de salidas, lo cual puede suponer que llegaban más visitantes a la ciudad de los que salían. Dicho elemento se encuentra vallado y cuenta con dos accesos –uno en cada extremo- desde la calle Bailén.

También recayente a la calle Bailén, nos encontramos con el "**Patio de mensagerías**" (fig. 76 letra C) de dimensiones estimadas de 89 m. x 30 m. de ancho medio; ello supone una superficie estimada de 2670 m2. También este recinto se encuentra vallado contando con dos accesos ubicados en la zona central del mismo.

En la imagen antigua que adjunto (fig. 80) se observan los tres patios analizados así como las fachadas a ellos recayentes en su configuración original. (Señalo en la mismas las letras identificativas de cada uno de los patios detallados).

Fig. nº 80.- Vista antigua E de Valencia. (FFE-2008).

El interior de la "U" lo conforman las vías y andenes. En concreto se proyecta una primera zona a la cabeza de las vías y recayente al cuerpo central de la "U" de ancho estimado de 10 m. De ella parten 3 haces de vías dobles y 4 andenes: dos extremos y dos centrales. La anchura de los andenes extremos es de 6 m. y la de los centrales de 5 m. Al final del edificio de viajeros se proyecta una vía transversal que atraviesa las mencionadas. Tampoco aparece en este plano la gran bóveda que cubre vías y andenes (fig. 76).

Acerca del edificio, indicar que no se produce ninguna enfatización en las fachadas y que se proyectan dos vías muertas que se introducen al final del ala derecha y otra más que hace lo propio en el ala derecha. Indicar que estas vías no son para servicio de viajeros sino para cuestiones funcionales de la estación (fig. 76).

Por último destacar que los tres patios analizados no se conectaban entre sí, estando completamente recercados cosa que no ocurre en la actualidad. También estaba limitado el acceso a tráfico rodado siendo, prácticamente en su totalidad, de uso exclusivamente peatonal, cuestión de igual forma desvirtuada actualmente (fig. 80). Indicar que, al menos retornar estos espacios a uso de peatones únicamente, es uno de los objetivos que se plantea en el proyecto de la nueva estación central.

1.4.2.5. Plano de alzados principal y recayente a las vías. Plano de 18-05-1907

Indicar en primer lugar que este plano (fig. 81) presentaba el eje de la cubierta metálica muy descentrado respecto del eje de simetría del edificio de viajeros debido a que todavía no se había realizado la apertura de la calle de Alicante. Dicha abertura supuso el desplazamiento de la bóveda junto con las dos naves de apoyo laterales mejorando indudablemente el proyecto al acercar los dos ejes de simetría. Obviamente, la diferente anchura de los cuerpos laterales imposibilita la coincidencia de los ejes de simetría. Reseñar que, tampoco en este plano aparece la firma de Demetrio Ribes. Únicamente va firmado por el ingeniero Grasset (habitual en aquel periodo ya que los arquitectos no podían firmar en construcciones que no fuesen viviendas).

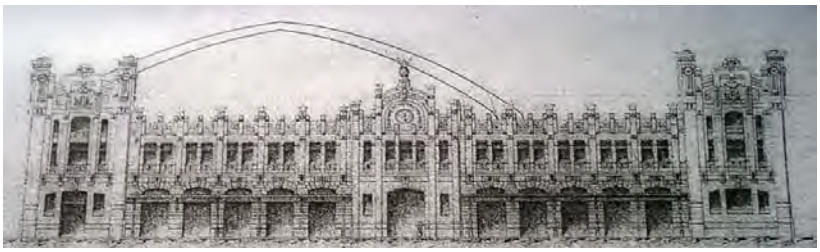


Fig. nº 81.- Alzado principal. Ing. Grasset. (AGA)- 2008).

Obviamente, es la incorporación de la gran bóveda metálica la aportación más importante de este plano al edificio, aunque seguidamente analizo otras cuestiones también relevantes. Una conclusión fundamental del análisis realizado es que la introducción de la majestuosa cubierta se interpreta como algo ajeno a la composición, estilo y ornamento de la fachada principal ya que las diferencias entre lo inicialmente proyectado sin cubierta y lo finalmente ejecutado con ésta son poco sustanciales.

1.4.2.5.1. Alzado principal

Fig. nº 82.- Alzado principal. Ing. Grasset. (AGA)- 2008).

Las cuestiones principales tras el análisis del mismo (figs. 81 y 82) son las siguientes:

.- La composición es clásica con cuerpo central, alas laterales y pabellones extremos de mayor altura al resto. El cuerpo central y las alas laterales cuenta con dos plantas y los pabellones extremos cuentan con tres. Esto se ha mantenido en lo ejecutado.

.- La longitud estimada total de esta fachada es de 70 m. siendo de la misma anchura tanto los pabellones extremos como el cuerpo central – con aproximadamente 9,75 m. de ancho cada uno – y también las alas laterales con una anchura estimada de 20,40 m. Todo este alzado presenta un zócalo moldurado corrido similar al existente.

.- El número de vanos de los **pabellones extremos** (figs. 83 y 84) es de dos huecos laterales y un hueco central de ancho tres veces superior a los laterales. En planta baja se proyectaba la misma sección de hueco pero en el pabellón extremo derecho el hueco central se transformaba en puerta y en el izquierdo era ventana. En la ejecución, ambos huecos centrales de planta baja pasaron a ser puertas. El remate de los huecos tanto en planta baja como en segunda planta, difieren de lo proyectado ya que, mientras que en proyecto se preveía el remate de los huecos de planta baja mediante un arco rebajado que los englobaba a los tres; en lo ejecutado finalmente se optó por rematar con arco únicamente el hueco central quedando los dos laterales de forma íntegramente rectangular. Acerca de los huecos de planta segunda, en proyecto se preveía un arco rebajado como remate del hueco central y dinteles rectos para los huecos laterales; en lo ejecutado se realizaron dinteles rectos para remate de los vanos (figs. 83 a 86).

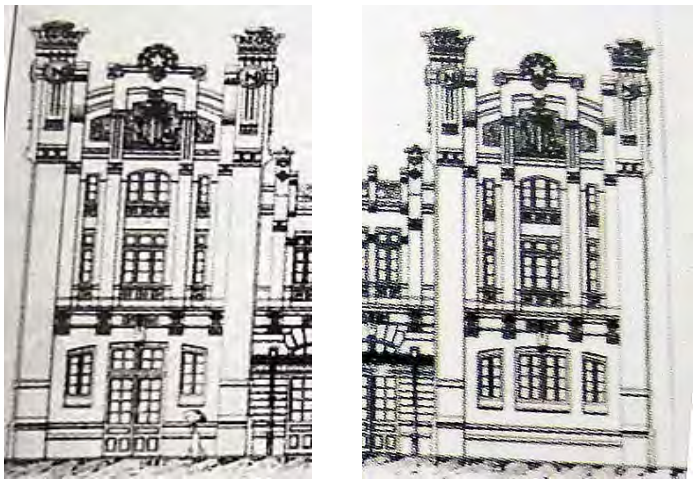


Fig. nº 83 y 84.- Alzado torreones laterales. F. principal. Ing. Grasset. (AGA)- 2008).

Fig. nº 85 y 86.- Vista actual torreones laterales. F. principal. A. propio (2007-2011).

.- Acerca de la decoración de estos pabellones extremos existen tanto sutiles como importantes diferencias entre lo proyectado y lo existente (figs. 83 a 86). Por poner un ejemplo de las sutiles diferencias, indicar que respecto del remate de los pabellones extremos, en las pilastras se preveía la colocación del logotipo de la compañía. En la ejecución dicho emblema ha sido sustituido por un cuadrado liso enmarcado en una corona vegetal (figs. 87 y 88).

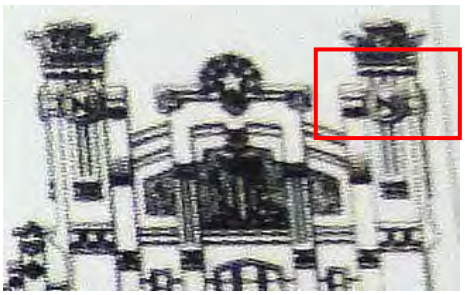


Fig. nº 87.- Detalle remate torreón. F. ppal. Ing. Grasset. (AGA)- 2008).

Fig. nº 88.- Detalle existente en el remate torreón. (Recuadro rojo). F. ppal. A. propio (2011).

La diferencia más relevante estriba en la coronación de la parte central de estos pabellones (fig. 87) ya que se proyectaba una especie de corona que en su centro contenía la estrella –emblema de la compañía- y que fue sustituida por un antepecho del que sobresalen las pilastras que lo enmarcan y en cuyo centro sí aparece la consabida estrella (fig. 89).

Fig. nº 89.- Vista actual remate torreones laterales. F. principal. A. propio (2011).

Destacar que, este remate inicialmente proyectado para Valencia (fig. 87) es muy similar al existente en la estación de Vic como ya analizo en el capítulo correspondiente de la presente tesis.

.- Respecto de las **alas laterales** (figs. 90 y 91), la incorporación de un pequeño hueco junto al pabellón lateral derecho (fig. 90 recuadro rojo), distorsiona la composición de dichos cuerpos. Obviamente dicho elemento no se preveía en proyecto.

Fig. nº 90.- Vista actual fachada principal. Detalle de vano añadido. A. propio (2011).

.- El número de vanos de cada una de las alas laterales es de cinco puertas en planta baja y cinco ventanas dobles (diez en total) en planta primera; así, el módulo está constituido por cada una de estas puertas y las dos ventanas que se constituyen en el mismo ancho en la planta primera. Cada uno de estos módulos se enfatiza mediante sendas pilastras laterales (fig. 91 recuadro rojo).

Fig. nº 91.- Detalle de módulo. F. ppal. Ing. Grasset. (AGA)- 2008).

.- Tanto compositivamente como respecto a los tipos de huecos y decoración, destacar que no existen prácticamente en estos cuerpos diferencias entre lo proyectado y lo ejecutado. Indicar también que, aunque no se detalla a la escala que corresponde, la marquesina que enfatiza el acceso también estaba prevista en proyecto.

.- **El cuerpo central** (figs. 92 y 93), también de dos plantas, se constituye en planta baja por una gran puerta rematada por arco rebajado enmarcada por dos ventanas rectangulares. En planta primera, se mantiene el mismo tipo de hueco existente en las alas laterales y ello da lugar a que en el espacio ocupado por la puerta en planta baja aparezcan tres ventanas y sobre los huecos laterales, aparezcan otras dos.

Fig. nº 92.- Detalle de cuerpo central. F. ppal. Ing. Grasset. (AGA)- 2008).

Fig. nº 93.- Vista de cuerpo central. A. propio (2010).

.- Las diferencias más sustanciales entre lo proyectado y lo construido estriban de una parte, en la eliminación de los dos huecos laterales de planta baja proyectados, sustituidos por los dos paneles de cerámica con escenas costumbristas del pintor J. Mongrell y los mosaistas Maumejean hermanos que conocemos (figs. 94 a 97) y de otra en el remate, ya que el proyecto preveía llevar las pilastras en continuidad hasta el reloj y en lo ejecutado se cortan las pilastras para colocar el nombre de la estación "estació del nord" (también a mi juicio, añadido este nombre en la rehabilitación) y además contemplaba enmarcar el reloj con el nombre de la compañía, cosa que tampoco existe en la actualidad.

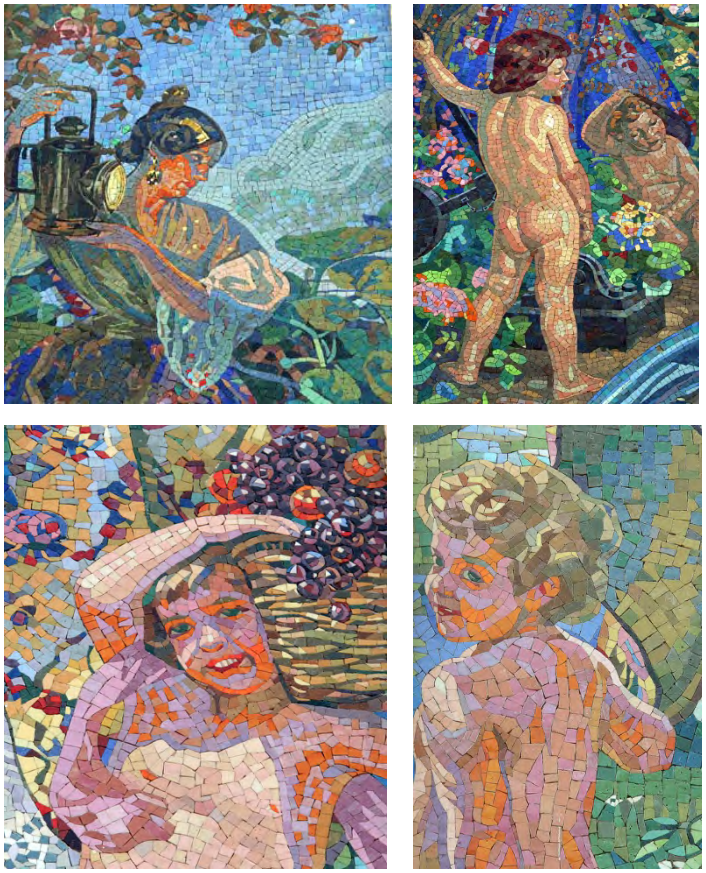


Fig. nº 94 a 97.- Detalle paneles mosaico f. ppal. A. propio (2010).

.- Por último, indicar que tanto en proyecto como en lo ejecutado, se mantiene el remate del edificio con el águila sobre el planeta emblema de la velocidad (fig. 98).

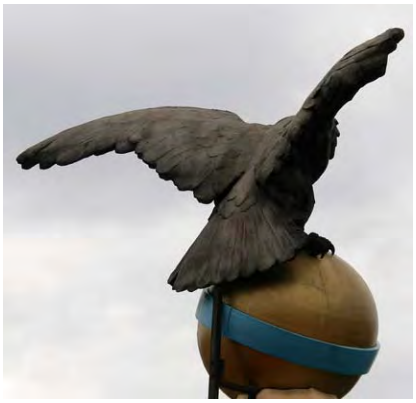


Fig. nº 98.- Detalle águila remate f. ppal. A. propio (2011).

1.4.2.5.2. Alzado recayente a las vías

.- La fachada recayente a las vías (fig. 99) difiere en mayor medida –y no sólo debido a la creación de la calle de Alicante – que el alzado principal. De lo analizado deduzco las siguientes cuestiones:

.- El alzado proyectado cuenta con una longitud estimada de 47 m. con una altura estimada hasta el arranque de la cubierta, de 13,50 m.. Dicho elemento cuenta con dos plantas y buhardilla. Se proyecta remate mediante cubierta inclinada.

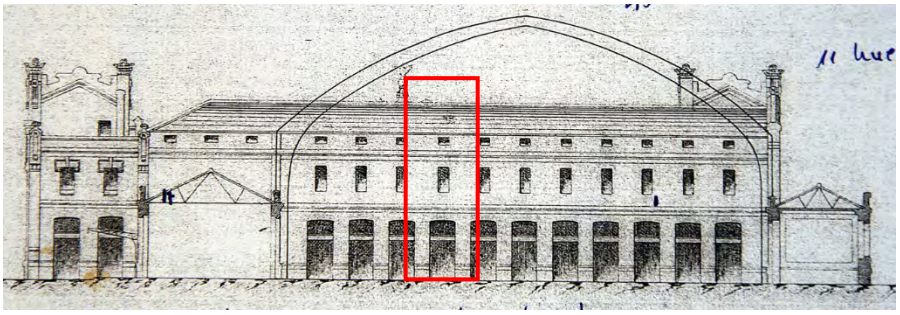


Fig. nº 99.- Detalle F. recayente a vías y andenes. Ing. Grasset. (AGA)- 2008).

.- Lo más importante a mi juicio es la forma de introducir la gran bóveda. Obsérvese (fig. 99) que ésta se ubica adosada a sendas naves laterales, siendo la ubicada a la izquierda de la misma un anexo al ala lateral situada en ese mismo lado. Lo más destacable es la independencia respecto del edificio de viajeros. Tampoco el grafismo le otorga ninguna relevancia: cual si se tratase de un añadido sin importancia.

.- La composición del mismo (fig. 99 recuadro rojo) es a base de un módulo compuesto por los huecos de las dos plantas y el de buhardilla que se repite 10 veces con variación, en la ejecución definitiva, del módulo coincidente con el eje de simetría, existiendo por tanto, seriación de huecos en todas las plantas. En este sentido, la diferencia más relevante respecto de lo ejecutado estriba en la desaparición, a la vista al menos, de los huecos de la buhardilla ya que es a partir del forjado de techo de la planta primera de donde se produce el arranque de la gran cubierta. Así, en lo ejecutado (fig. 100) el alzado queda compuesto por planta baja y primera con sus respectivos huecos: puertas en planta baja y ventanas rectangulares en planta primera. La variación realizada sobre el eje de simetría tampoco se contempla en proyecto y consiste en la sustitución del hueco de planta primera para colocar en su lugar un reloj. En mi opinión, la incorporación del nombre de la estación “estació del nord” tanto en la fachada principal como en el alzado interior, sí que se trata de un añadido fruto de la rehabilitación realizada sobre el edificio.

Fig. nº 100.- Fachada principal interior. A. Propio (2011).

.- La otra diferencia importante consiste en la ausencia total de elementos decorativos en el alzado proyectado (fig. 99) a excepción del zócalo moldurado y las cornisas que enfatizan cada uno de los forjados y lo ejecutado donde aparecen claves en los arcos que remarcan el eje de los huecos de planta baja así como decoración vegetal que recorre todo el alzado en los espacios entre los distintos arcos. También

los huecos de la planta primera aparecen decorados mediante antepecho rehundido y dintel que sobresale del plano de fachada (figs. 101 y 102).

.- Acerca de la carpintería, en el proyecto no se detalla la misma pero sí permite entrever, respecto de la planta baja, la existencia de una partición horizontal superior, cosa que también se ejecuta. De la carpintería a disponer en los huecos de planta primera, no se detalla nada en este alzado.

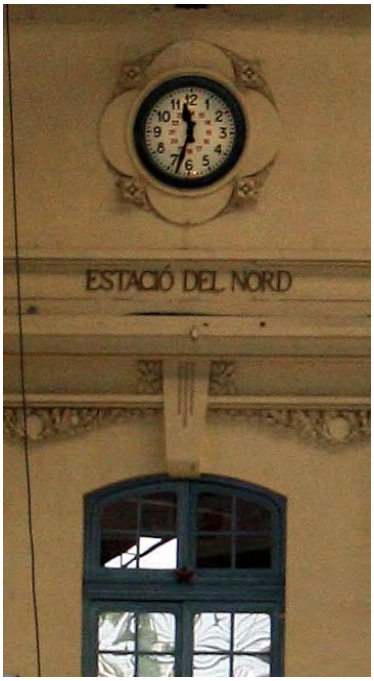


Fig. nº 101 y 102.- Detalle decoración huecos y módulo central. Fachada principal interior. A. Propio (2011).

1.4.2.6. Plano de sección transversal del vestíbulo. Plano de 18-05-1907

Analizado el plano de 18 de mayo de 1907 (fig. 103), firmado por el ingeniero jefe de vías y obras E. Grasset, se observan las siguientes singularidades:

.- La sección transversal del espacio destinado a vestíbulo cuenta con unas dimensiones interiores estimadas de 16,00 m. de ancho por 6,50 m. de alto, siendo 4,80 m. la distancia que queda desde el plano del suelo al arranque de los arcos rebajados que se proyectan en el testero.

.- La estructura queda configurada por sendos muros de carga – de espesor estimado de 1,25 m. – coincidentes con el cerramiento recayente a la plaza de acceso y el recayente a las vías. Coincidente al eje de simetría existe otra línea de carga que, en los testeros sirve para apoyo de los dos arcos rebajados que se proyectan.

.- El techo aparece plano, con esquinas redondeadas en el encuentro con los cerramientos, a excepción de una viga de escasa magnitud que se proyecta paralela al plano de fachada. No se insinúa en absoluto el artesonado a base de viguería de madera y cerámica que finalmente se ejecutó. He de indicar que estos arcos fueron eliminados posteriormente y sustituidos por pilar y forjado metálicos.

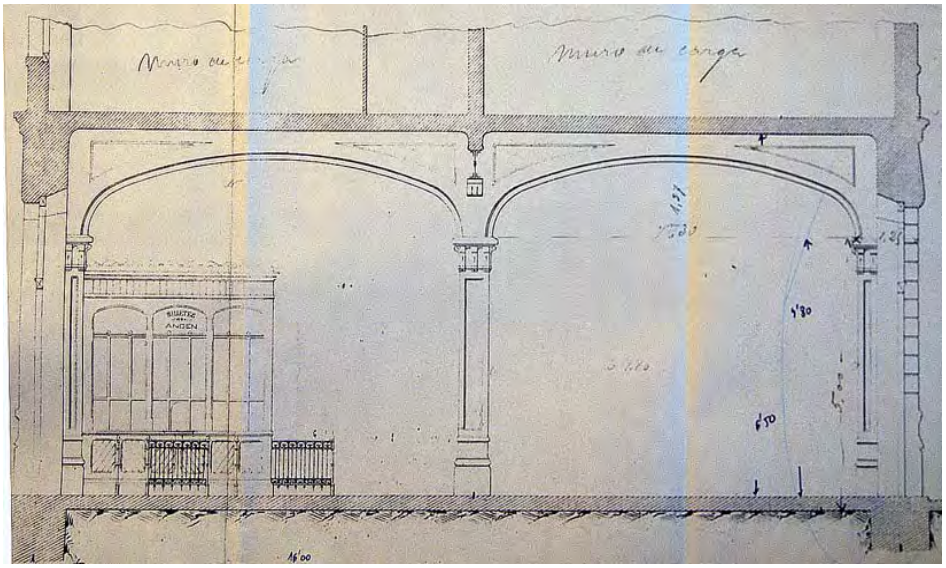
.- El detalle de los apoyos y de los arcos rebajados presenta un lenguaje clasicista con presencia de molduras y composición clásica en el desarrollo de los apoyos: basamento, fuste y capitel. No coincide con lo ejecutado ya que todo esto fue posteriormente modificado (fig. 102).

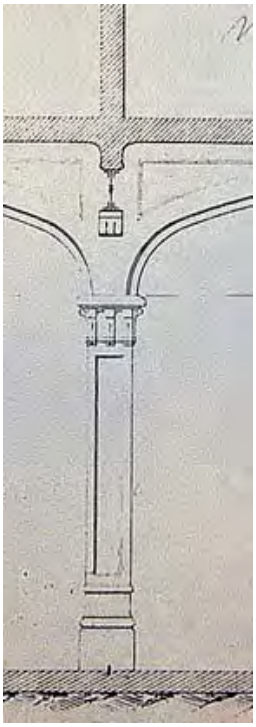
.- El cerramiento de fachada presenta un zócalo corniseado y sobre él almohadillado hasta el primer forjado. Destacar que el almohadillado no fue ejecutado.

.- Las secciones de carpintería recayentes al patio de acceso y a los andenes son muy simplificadas sin permitir entrever las finalmente colocadas.

.- Se detalla sin embargo el despacho de billetes (figs. 103 y 105), apareciendo tanto el dibujo de las barandillas como la composición y detalle de la carpintería que constituye este elemento. Destacar que se proyecta un elemento de composición tradicional con lenguaje clásico que nada tiene que ver con las taquillas, de clara inspiración modernista, proyectadas por Ribes.

.- Por último, indicar que no se detalla la materialidad de cada uno de los elementos que constituyen la sección.





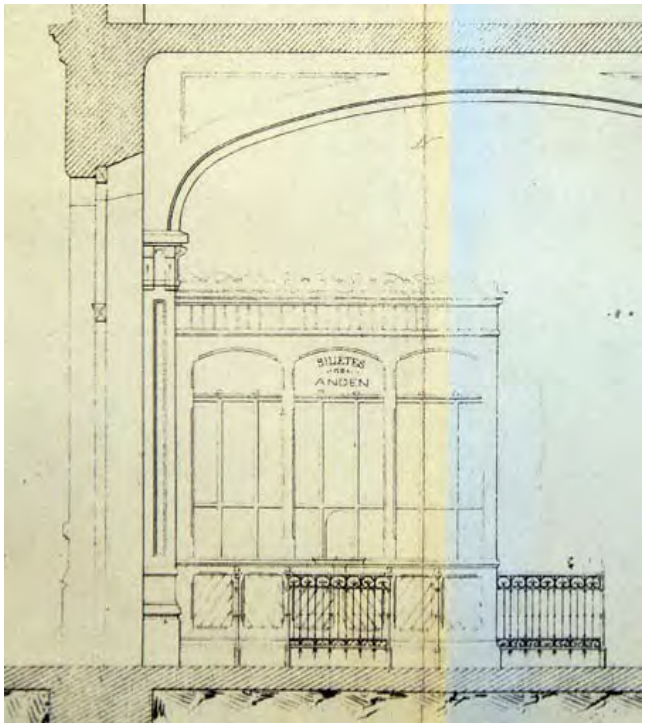


Fig. nº 103.- Sección transversal. Vestíbulo E. del Norte. Ing. Grasset. (AGA)- 2008).

Fig. nº 104 y 105.- Detalles de apoyo y de taquillas. Vestíbulo E. del Norte. Ing. Grasset. (AGA)- 2008).

1.4.2.7. Proyecto de desvío de las líneas de Tarragona y el Grao. Plano de emplazamiento general de la estación con trazado de las principales vías. Plano de 21-04-1909 aprobado por R.O. el 10-05-1910

En el presente plano (fig. 106) se detalla toda la superficie que ocupa el complejo de la estación. Indicar previamente que ya se proyecta el edificio de viajeros conforme lo conocemos en la actualidad, es decir con la modificación necesaria para la prolongación de la calle de Gibraltar.

En otro orden de cosas, el presente plano detalla el trazado de las vías desde la estación a los diferentes destinos y es el siguiente:

Destino Tarragona – Grao (fig. 106 letra a): existen dos trazados compuestos por dobles vías. El primero de ellos, -procedente de la antigua estación y que es el que se pretende desviar debido a las necesidades de crecimiento urbanístico de la ciudad- discurre bordeando la plaza de toros, atraviesa la calle de Ruzafa y la entonces denominada calle de las Germanías para continuar por terrenos donde ya no figura trazado urbano. Obsérvese que se genera un paso a nivel en este punto.

El nuevo trazado atraviesa el ala izquierda del edificio de viajeros y ocupa el primer haz de vías ubicado junto al ala descrita para discurrir paralelo a la calle de Gibraltar y, tras un giro de unos 135º hacia la izquierda, continuar paralelo al entonces denominado camino municipal de tránsitos atravesando los caminos de la fuente de San Luis, el camino de la fuente de Encorts y el camino de Monteolivente para finalmente, continuar hasta el Grao y posteriormente, hasta Tarragona. Este es el trazado que actualmente conocemos que atraviesa las estaciones de Fuente de San Luis y Cabañal para continuar hasta Castellón, Tarragona etc.

Destino Almansa (fig. 106 letra b): Del primer y del segundo haz de vías comenzando por la izquierda parte también el servicio con destino a Almansa continuando en recto y atravesando el denominado camino municipal de tránsitos.

Destino Utiel (fig. 106 letra c): Por último, del tercer haz de vías – situado junto al ala derecha del edificio de viajeros- parten las vías hacia Utiel, realizando un giro de, aproximadamente, 90º hacia la derecha y atravesando la carretera de casas del campillo a Valencia.

Destacar que el recorrido de las vías de Almansa y Utiel genera un importante paso a nivel también en la entonces denominada calle de Germanías. Es decir, se ha eliminado el paso a nivel de la calle Xàtiva trasladándolo unos metros más hacia las afueras, sin ningún tipo de previsión urbanística sobre el crecimiento de la ciudad.

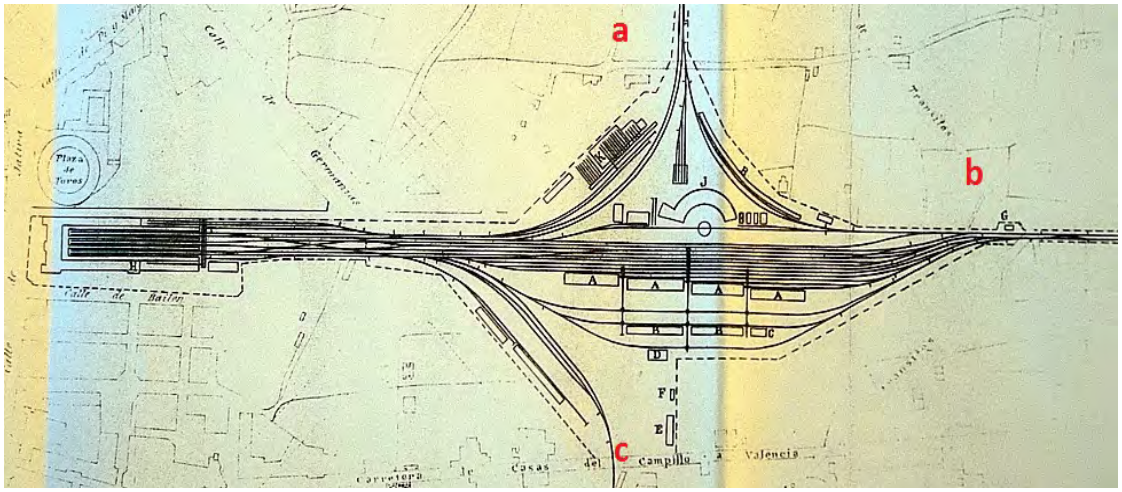


Fig. nº 106.- Plano de emplazamiento general de la estación. Ing. Grasset. (AGA)-2008).

1.4.2.8. Edificio de viajeros de la Estación de Valencia. Planta general. Fecha: 29-9-1914

Este plano (fig. 107) detalla la distribución original de la planta baja del edificio. Así, se accede al recinto por el patio de salidas y ya en el edificio ocupando la zona central y de amplias dimensiones aparece el vestíbulo (fig. 108). En él se ubica el despacho de billetes, a la izquierda una taquilla para factoría de equipajes y, ocupando el saliente coincidente con el eje de simetría en la fachada principal, se ubicaba el estanco y la venta de periódicos. Indicar que aunque la escala del plano es 1/200, aparecen dibujadas – aunque de manera esquemática – las dos farolas interiores.

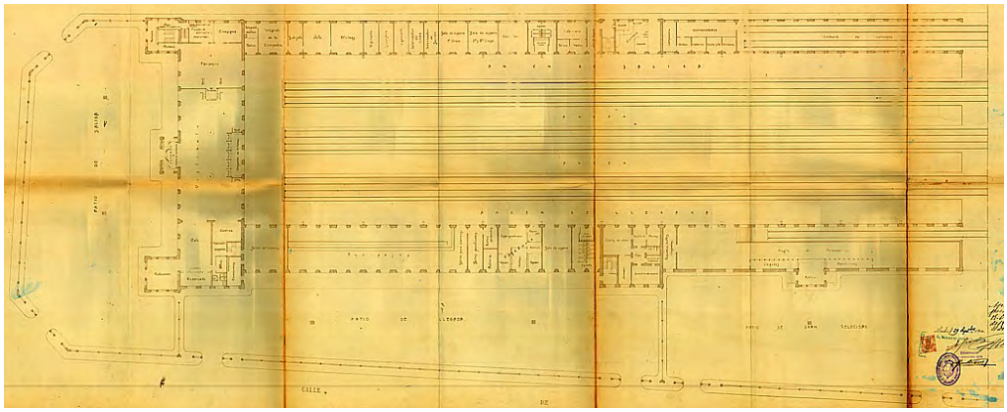


Fig. nº 107.- Planta general. Estación de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

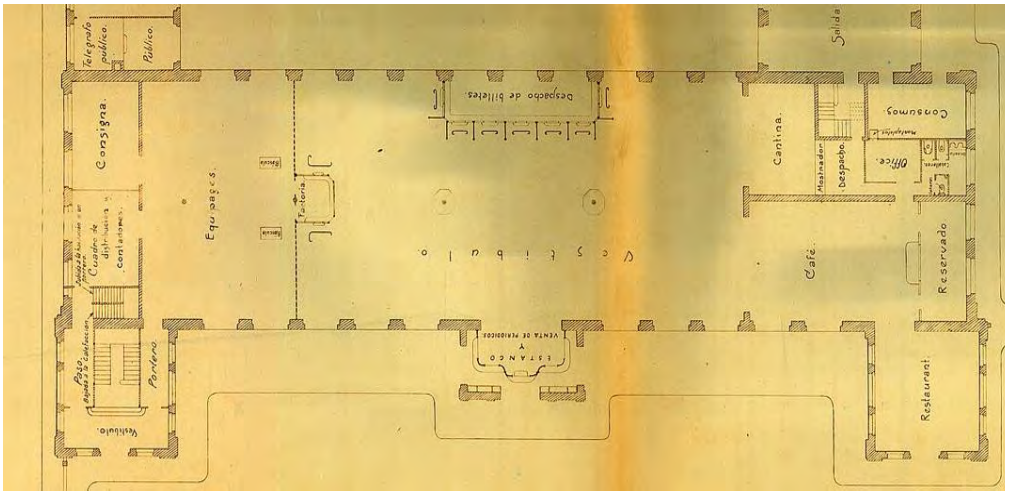


Fig. nº 108.- Detalle vestíbulo. Estación de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

A la derecha del vestíbulo (fig. 109), aparece el café con zona reservada y el restaurante – al que se accedía por el café – ocupaba la planta baja del torreón derecho. Seguidamente aparecía una pequeña cantina (Actual sala de información) y el resto de este espacio era ocupado por estancias de uso privado (office, consumos, despacho, aseos).

A la izquierda del mismo (fig. 110) se encuentra la zona de equipajes, consigna y, ya sin acceso al público, aparece la estancia donde se ubican el cuadro de distribución y los contadores. Por último, el torreón izquierdo ubica la portería y el acceso desde la calle al piso alto. También por éste se accede a la planta semienterrada donde se encuentra la sala de calefacción y a la estancia del portero ubicada en el piso alto.

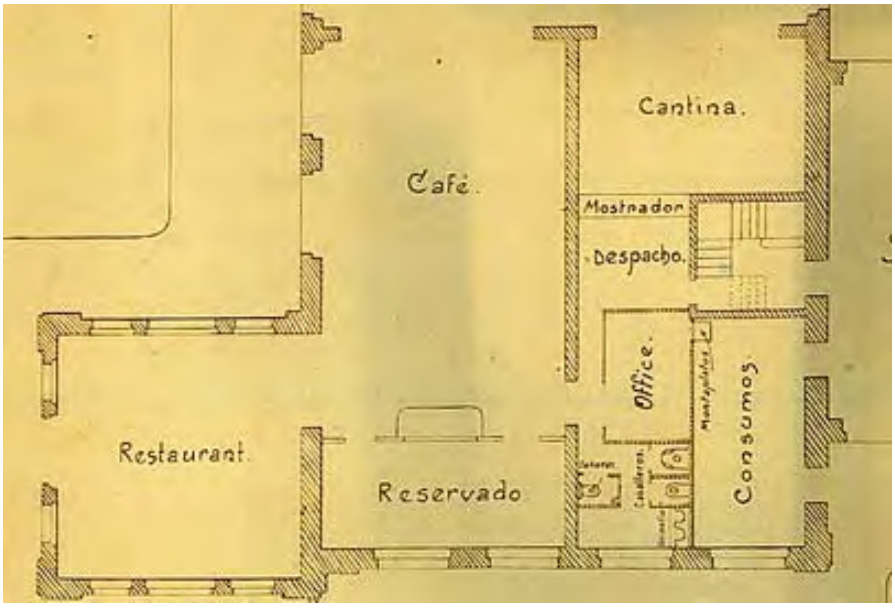


Fig. nº 109.- Detalle zona derecha vestíbulo. E. de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

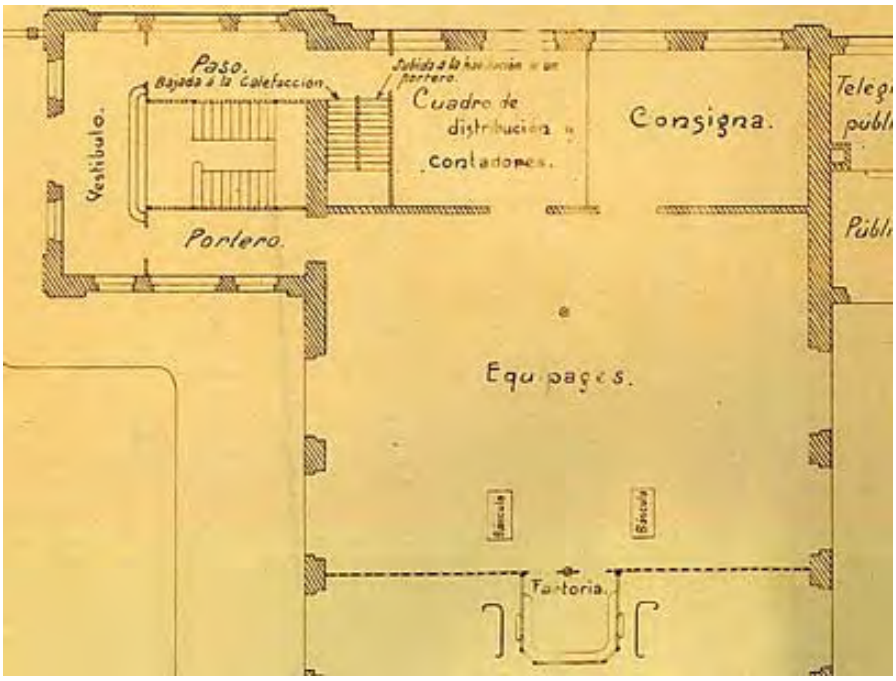


Fig. nº 110.- Detalle zona izquierda vestíbulo. E. de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

Las alas laterales (figs. 111 y 114) aparecen compartimentadas disponiendo los accesos desde los andenes. Así, la distribución del ala derecha (figs. 111 a 113) consiste en:

.- Salida de viajeros.
.- Equipajes.
.- Estancia para salida de correos.
.- Estancia para “bultos pendientes”.
.- Policía.
.- Pagaduría.

.- Sala de espera.
.- Retretes.
.- Núcleo de escaleras y estancias privadas para mozos.
.- Estancia para llegadas de “pequeños bultos”.
.- Amplia zona para muelle de “mensagerías” donde llega una vía.

Ninguna de estas estancias y funciones existe en la actualidad. Únicamente la fachada lateral – recayente a la calle Bailén – recuerda la zona de mensajerías.

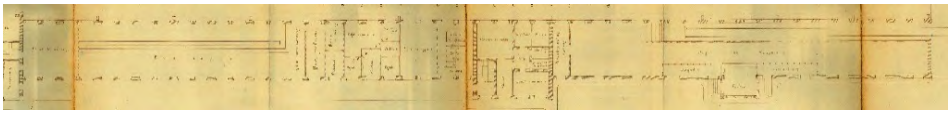


Fig. nº 111.- Detalle ala derecha ed. de viajeros. E. de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

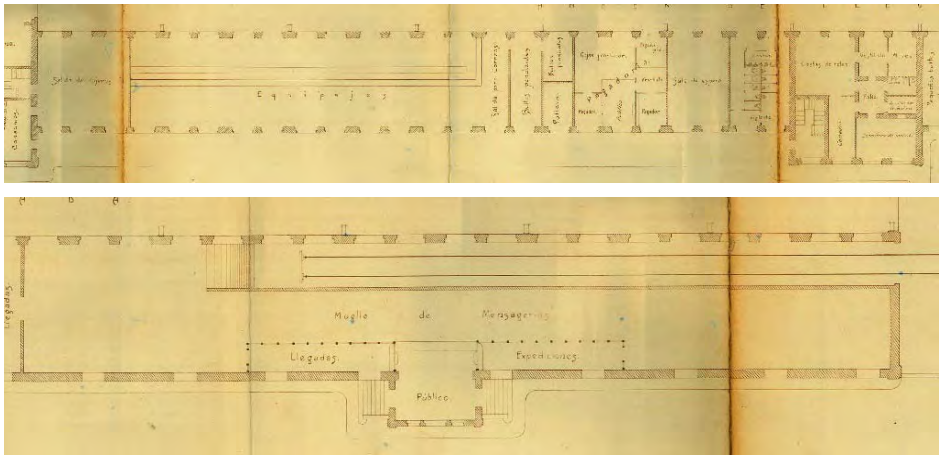


Fig. nº 112 y 113.- Detalle por partes de ala derecha ed. de viajeros. E. de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

La distribución del ala izquierda (figs. 114 a 116) consta de las siguientes estancias y funciones:

.- Telégrafo público.
.- Telégrafo de la compañía.
.- Despacho sub-jefe.
.- Despacho jefe.
.- Oficinas.
.- Despacho vigilante.
.- Despacho estadística.
.- Despacho ingeniero.
.- Despacho interventor de la línea.
.- Despacho interventor de sección.
.- Sala de espera de 1ª clase.
.- Sala de espera de 2ª y 3ª clase.
.- Otra estancia.
.- Aseos.

.- Enfermería.

.- Sala de espera.

.- Núcleo de escaleras.

.- Correos.

.- Guarnicioneros y lamparería.

.- Por último, se dedica un gran espacio a cochera de carruajes donde llegan dos vías.

Fig. nº 114.- Detalle ala izquierda ed. de viajeros. E. de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

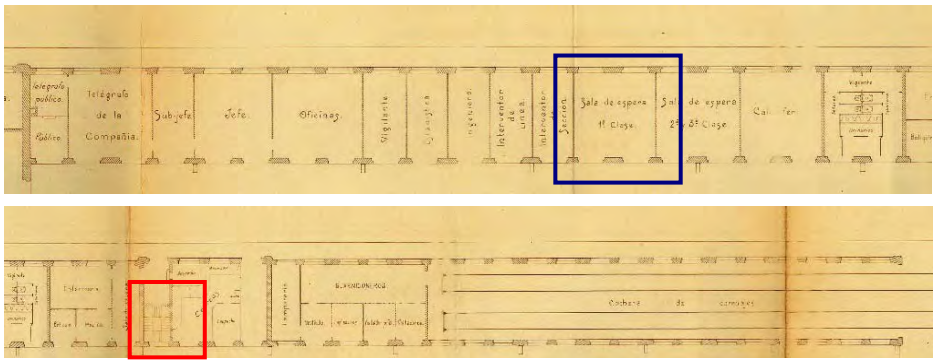


Fig. nº 115 y 116.- Detalle por partes de ala izquierda ed. de viajeros. E. de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

Destacar que, de este ala únicamente queda de la distribución original, el núcleo de escaleras (fig. 116 recuadro rojo) y la sala de espera de 1ª clase, (fig. 115 recuadro azul) de la que sólo se conserva de la materialidad original, el zócalo de madera y cerámica que reviste los paramentos verticales (fig. 117).

Fig. nº 117.- Vista actual sala de espera de 1ª clase. E. de Valencia. A. propio (2011).

La zona interior de la "U" que forman el cuerpo central y las alas laterales (cubierta por la gran bóveda) queda conformada por seis vías y los correspondientes andenes. Indicar que la zona de andén de cabeza es en la actualidad, debido a las distintas actuaciones realizadas, de mucha mayor dimensión que la inicialmente proyectada.

Las carpinterías exteriores e interiores así como la cerrajería también son originales, desconociendo cual era el color original de las primeras ya que no he conseguido datos concluyentes acerca de este aspecto.

El recinto exterior se proyectaba con el gran patio de salidas abarcando la totalidad de la fachada principal recayente a la calle Xàtiva, y los patios de llegada y de gran velocidad antepuestos a la fachada lateral derecha recayente a la calle Bailén (fig. 118).

Fig. nº 118.- Vista antigua E. de Valencia. La estación de tren.

M. Ballesteros Bergón, en su artículo referente a la nueva Estación de Valencia publicado en 1907 (nº 1638.pp. 112-116) de la revista de obras públicas, describe así la distribución de esta planta. Lo incluyo porque aporta datos dimensionales concretos.

"El cuerpo "a" que da frente a la calle de Játiva, se destinará a los servicios correspondientes a la salida de viajeros, y en su planta alta se instalarán las diferentes oficinas de la Compañía. Este cuerpo es rectangular y lleva adosados del lado de dicha calle tres pabellones, dos extremos y uno central, el cual sirve de pórtico al vestíbulo; los pabellones extremos se destinan, el uno a contener la escalera de acceso al piso superior, y el otro forma parte de las dependencias inmediatas. En la planta baja de este cuerpo "a", de 6,70 m. de altura, se proyectan los despachos de billetes en el centro; a la izquierda, la sala de equipajes con sus correspondientes vestíbulos de 436 metros de superficie, y a la derecha, el café-restaurant y cantina con todas sus dependencias, y los retretes y lavabos. (…)."

M. Ballesteros Bergón. ROP nº 1638 -1907- pp. 112-116.

Destacar que, de la planta baja del edificio de viajeros de la Estación de Valencia, sólo quedan originales (o restaurados respetando la imagen y materialidad original) los espacios que seguidamente detallo (figs. 119 a 123). Destacar que, aunque en pequeños aspectos que no distorsionan por completo su imagen original, alguna de estas estancias ha sufrido cambios en su materialidad.

En el capítulo dedicado a los materiales constituyentes del edificio de viajeros analizo en profundidad estas cuestiones.

Así, incluyo la siguiente tabla resumen con el fin de clarificar los aspectos citados:

EDIFICIO DE VIAJEROS ESTACIÓN DE VALENCIA. PLANTA BAJA. ESTANCIAS ORIGINALES (*)		
USO ORIGINAL – USO ACTUAL – ASPECTOS ORIGINALES		
VESTÍBULO	MISMO USO	Taquillas (despacho de billetes). Revestimientos (excepto solado). Carpinterías, vidrieras, paneles. Elementos decorativos, farolas.
ANTIGUO CAFÉ (restaurado)	SIN USO	Zócalos. Revestimientos (excepto solado). Carpinterías. Elementos decorativos. Lámpara y apliques.
N. ESCALERAS TORREÓN IZDO.	MISMO USO	Zócalos. Revestimientos. Carpinterías. Detalles en vidrio. Elementos decorativos. Cerrajería y barandillas. Taquilla de portería.
SALA DE ESPERA 1ª CLASE	SIN USO	Zócalo de madera y cerámica. Carpintería recayente a andenes.
PLAYA DE VÍAS	MISMO USO	Zócalos. Revestimientos. Carpinterías. Detalles. Estructura. Cubierta.

(*) Incluyo las estancias restauradas respetando sus características originales y aquellas donde queda algo de lo original.

Las estancias incluidas en la presente tabla se muestran en las fotografías nº 119 a 123.

Observando el plano del vestíbulo (figs. 108 a 110) y conociendo lo que queda original de la estación, creo que hubiera sido interesante conocer cómo era la taquilla de "factoría", para facturar el equipaje, el estanco-quiosco y el paramento divisorio entre el vestíbulo y la zona de equipajes, de apariencia ligera, como si se tratase de una cancela o de un diseño en carpintería y vidrio.

Fig. nº 119 a 123.- Vista estancias orig. pl. baja (*). E. de Valencia. A. Propio (2007-2011).

1.4.2.9. Edificio de viajeros de la Estación de Valencia. Planta de los pisos altos. Fecha: 29-9-1914

Comprende la descripción del entresuelo (fig. 126) destinado a la vivienda del fondista ubicada en el torreón derecho– y la descripción de la primera planta (fig. 124), destinada a oficinas, despachos y archivos, dejando la zona del cuerpo central adyacente al torreón derecho a dormitorios y estancias privadas. Actualmente es posible que únicamente quede original el núcleo de escaleras y la zona de acceso por el torreón izquierdo, así como la tarima colocada en el distribuidor. Indicar que, la distribución actual es muy similar a la original existiendo el corredor que adopta la forma de "L" y que abarca desde el torreón izquierdo hasta el final del cuerpo central. El torreón derecho en esta planta, se destina a comedor. Actualmente, según me explica M. Denia, la parte derecha del cuerpo central así como este torreón, se destinan a sala multiusos.

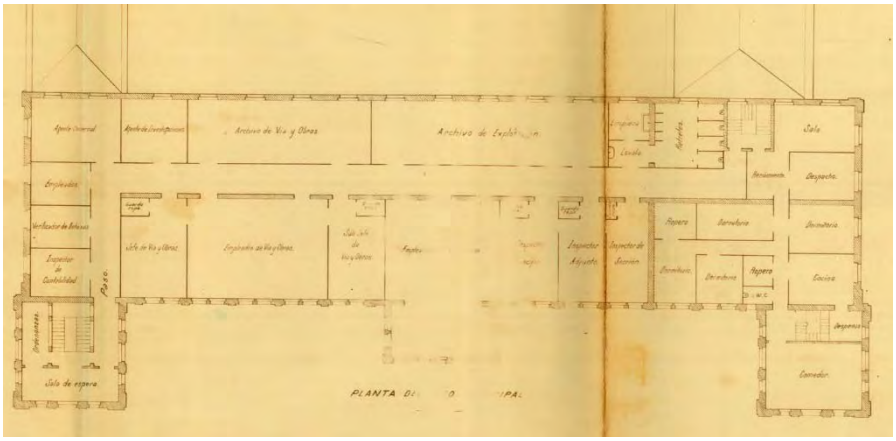


Fig. nº 124.- Planta alta. Estación de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

También este plano (fig. 125) incluye la distribución de la entreplanta y planta alta de las alas izquierda y derecha (sólo comprenden una pequeña zona donde se ubican los respectivos núcleos de escaleras que aparecen en el plano de planta baja) que, en ambos casos, se destina a viviendas.

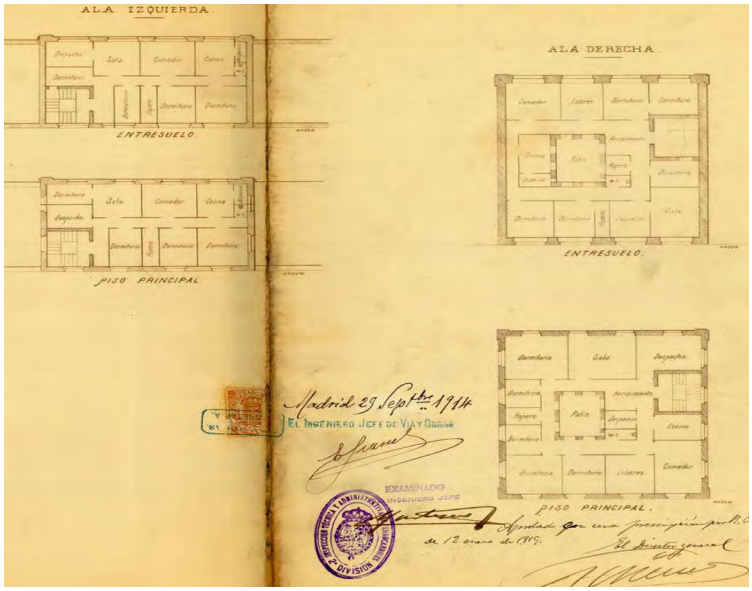


Fig. nº 125.- Entreplanta y planta alta alas izquierda y derecha.Estación de Valencia.. (FFE)- 2007).

Por último, de la planta de ático (fig. 127) sólo se grafía el torreón derecho – destinado a habitaciones – quedando el resto para terraza.

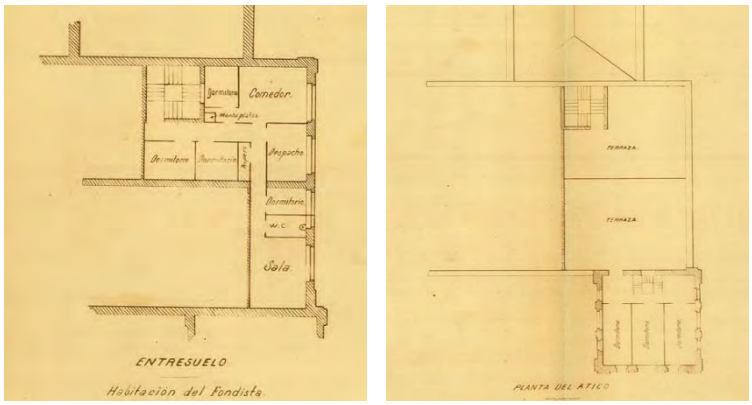


Fig. nº 126 y 127.- Entresuelo y pl. de ático. E. de Valencia. (FFE)- 2007).

Siguiendo con la descripción que hace Manuel Ballesteros Bergón, respecto de la planta alta y las alas laterales, escribe así:

"(…) El piso principal, de 4,50 m. de altura, se destina, como hemos dicho, a oficinas, cubriendo la crujía de fachada con una azotea y levantando sobre la otra crujía un piso destinado a archivo.

Normalmente a este cuerpo, y dando frente a la calle de Bailén, se proyecta el "b", de una sola planta en toda su longitud, excepto en el pabellón central, en el que se construirán tres pisos. Este cuerpo puede considerarse dividido en tres partes: la primera, y más próxima a la calle de Játiva, destinada a los servicios de llegada de viajeros, con su sala de espera, oficina de consumos, consigna y la gran sala de equipajes, que tendrá 616 m2 de superficie, dividida en dos partes iguales por el mostrador en una longitud de 56 metros; en la segunda parte de este cuerpo, que comprende el pabellón central y un espacio a derecha e izquierda de éste, se instalarán los servicios de Policía, Sanidad, Correos y retretes; la tercera parte está destinada a mensajerías.

En el piso entresuelo y principal del pabellón central de este cuerpo se han dispuesto diferentes habitaciones para agentes de la Compañía.

Normalmente también al cuerpo "a" se dispondrá el "c", cerrando el espacio destinado a las vías; este cuerpo se halla dividido en dos partes: la primera, de 7,20 m. de anchura y 80 m. de línea, estará ocupada en su mayor parte por las tres salas de espera, con una superficie total de 230 m2 y el resto por los despachos de la Inspección técnica y administrativa del Gobierno, telégrafo público y de la Compañía y dependencias para los vigilantes y conductores. La segunda parte de este cuerpo, que tiene una anchura de 15 metros y una línea de 103 metros, la ocupará una gran cochera para carruajes, taller de recorrido, lamparería y retretes.

En los pisos entresuelo y principal del pabellón central de este cuerpo se proyectan también habitaciones para diferentes agentes de la Compañía."

Manuel Ballesteros Bergón. . ROP nº 1638 -1907- pp. 112-116.

Así, procediendo de manera análoga a como la planta baja, lo que queda de original en las plantas entresuelo, alta y ático del edificio de viajeros es lo siguiente (figs. 128 a 130):

EDIFICIO DE VIAJEROS ESTACIÓN DE VALENCIA. PLANTA ALTA. ESTANCIAS ORIGINALES (*)		
USO ORIGINAL – USO ACTUAL – ASPECTOS ORIGINALES		
N. ESCALERAS TORREÓN IZDO.	MISMO USO	Zócalos. Revestimientos. Carpinterías. Detalles en vidrio. Elementos decorativos. Cerrajería y barandillas.
ACCESO PLANTA ALTA TORREÓN IZDO.	MISMO USO	Zócalos. Revestimientos. Carpinterías. Elementos decorativos.
DISTRIBUIDOR PLANTA ALTA.	MISMO USO	Solado.

(*) Incluyo las estancias restauradas respetando sus características originales y aquellas donde queda algo de lo original. (figs. nº 128 a 130).

Fig. nº 128 a 130.- Vista estancias orig. pl. 1ª (*). E. de Valencia. A. Propio (2007-2011).

Por tanto, básicamente del edificio de viajeros original únicamente quedan el vestíbulo, el antiguo café (restaurado) y el núcleo de escaleras del torreón izquierdo con el acceso a la zona de despachos de la planta primera. De la sala de espera de 1ª clase únicamente se conserva el zócalo de madera y cerámica, y del distribuidor de planta primera sólo la tarima parece original.

Obviamente, aunque con distinto color (el original era blanco) las fachadas, los elementos de carpintería, cerrajería, vidrieras y marquesinas también son originales (fig. 131).

Fig. nº 131.- Vista antigua Estación de Valencia. FFE-2008

1.4.2.10. Estación de Valencia. Planta general de la armadura. Fecha: 29-9-1914

Ya en el espacio de andenes y vías, incluyo algunos detalles de los planos originales de la bóveda metálica (fig. 132) la cual sí se mantiene en su totalidad.

También considero que, de esta zona quedan sensiblemente originales las fachadas, los elementos de carpintería y cerrajería aunque con distinto color a los originales.

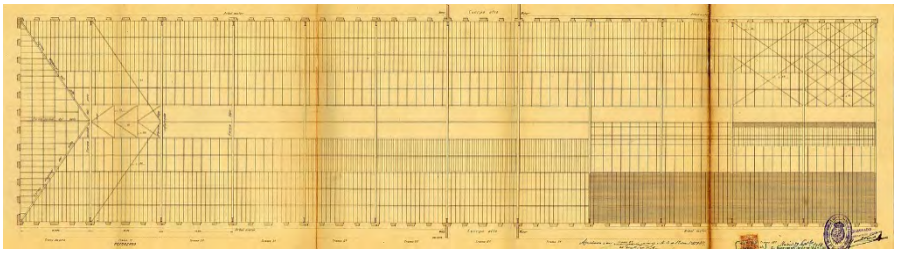


Fig. nº 132.- Planta general de la armadura. Estación de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

1.4.2.11. Estación de Valencia. Proyecto de marquesina (*). Formas. Fecha: 29-9-1914

Resulta impresionante comprobar que, aparecen dibujados roblones así como la superposición de chapas que, he podido comprobar que se ajusta bastante a lo realizado y existente actualmente, tal como demuestran los planos y fotos que seguidamente incluyo. (figs. 133 a 143).

(*) Nota: Transcribo literalmente los títulos de los planos. En todo el proyecto se entiende por marquesina a la gran bóveda metálica aligerada que cubre el espacio de andenes y vías. Se trata de una errónea atribución habitual en los textos y documentos referentes a las estaciones.

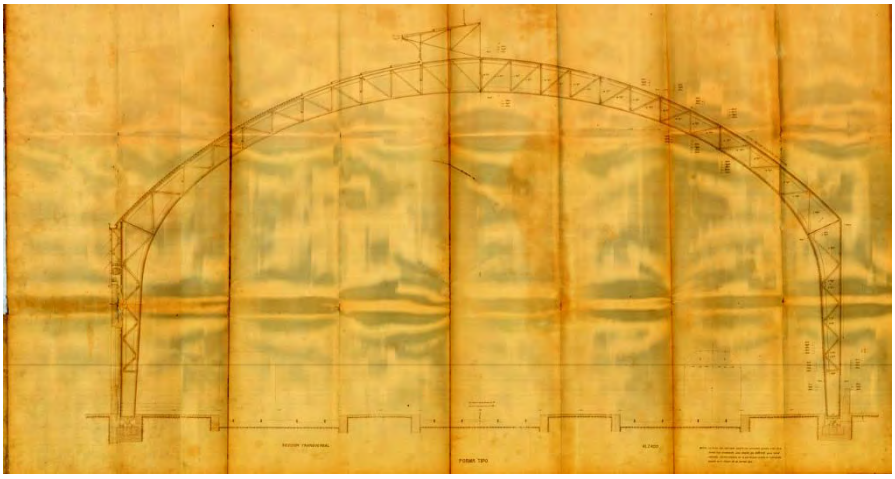


Fig. nº 133.- Detalle de arco de la bóveda metálica. Estación de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

Fig. nº 134.- Detalle de parte superior de arco y lucernario de la bóveda metálica. Estación de Valencia. A. Propio (2010).

Como indicaba en el anterior párrafo, obsérvese la semejanza entre lo proyectado y lo construido respecto de la parte superior de los arcos de la bóveda y el lucernario (figs. 133 y 134).

Igualmente ocurre respecto del encuentro con las ventanas corridas que aparecen en los laterales de la nave (figs. 135 a 138). También con el desarrollo de los soportes (figs. 139 a 142) y con la cimentación donde las articulaciones propuestas recuerdan a las diseñadas por O. Wagner para el dique de Nussdorf (1894-1898) (figs. 143 y 144).

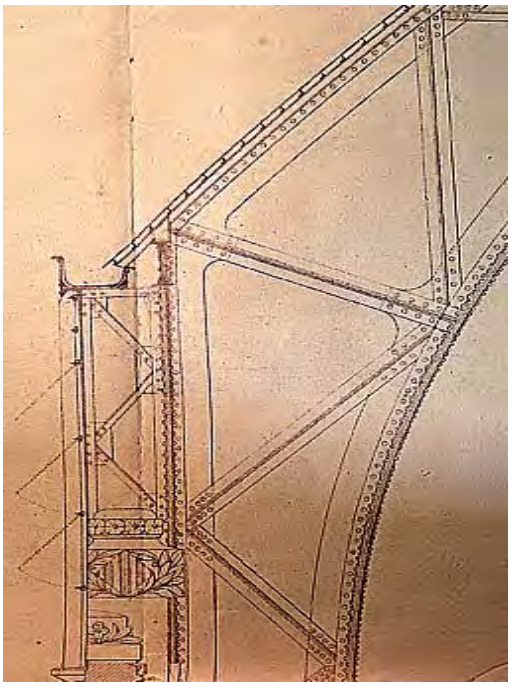


Fig. nº 135.- Detalle encuentro cercha con ventana corrida. E. de Valencia. (FFE-2008).

Fig. nº 136.- Detalle de pináculo de remate. E. de Valencia. A. Propio (2010).

Fig. nº 137 y 138.- Vista exterior e interior de ventana corrida. E. de Valencia. A. Propio (2007-2011).

Obsérvese cómo al dibujar la sección del frente acristalado (fig. 135) que recorre la parte superior de las fachadas laterales de la nave de andenes y vías, se dibuja el detalle con el escudo y las flores que corona los pináculos de remate existentes en la actualidad (fig. 136).

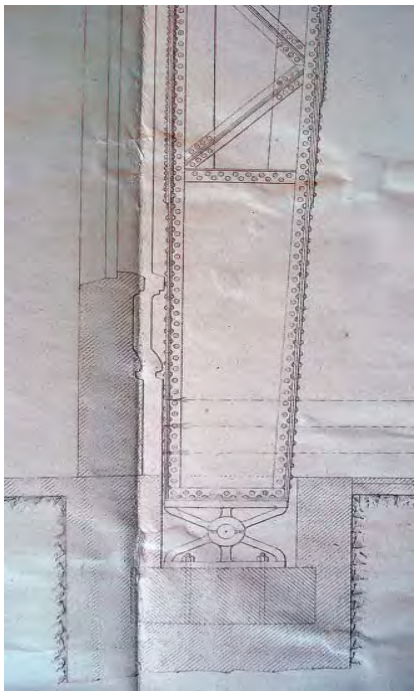
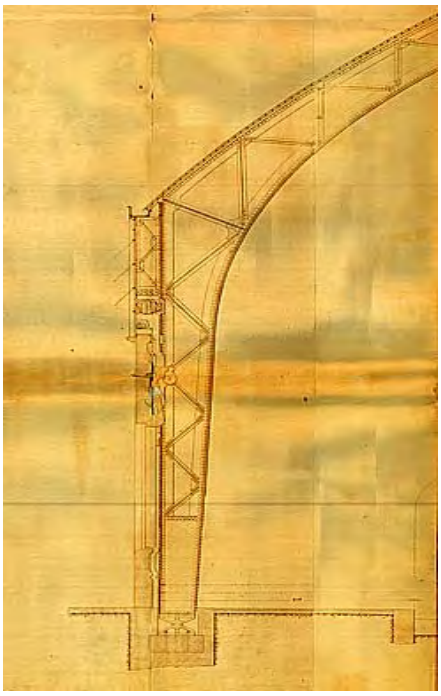



Fig. nº 139 y 140.- Detalles soportes cercha. E. de Valencia. (FFE)- 2008).

Fig. nº 141 y 142.- Vistas soportes cercha. E. de Valencia. A. propio (2010).

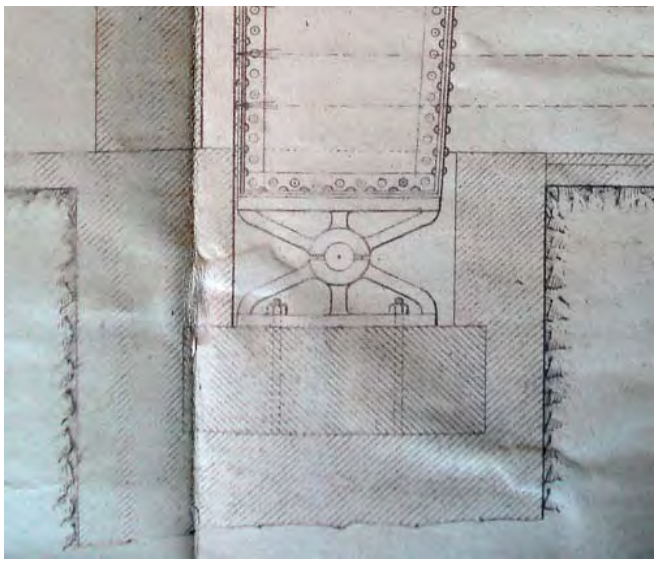


Fig. nº 143.- Detalle rótula arranque cercha. E. de Valencia. (FFE)- 2008).

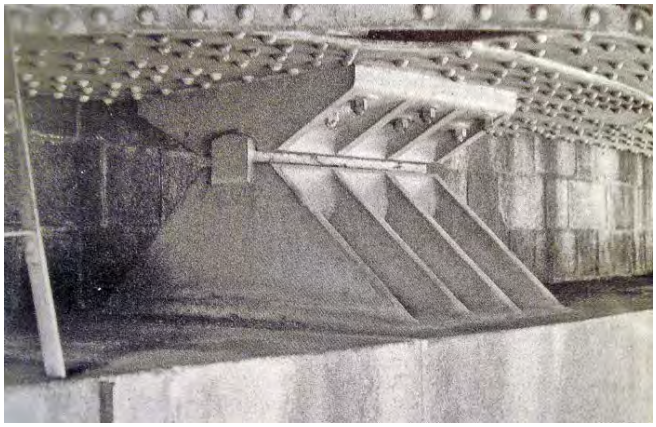


Fig. nº 144.- Detalle rótula dique Nussdorf. O. Wagner.

Según la sección (fig. 143) la cimentación de la cercha parece consistir en un dado de hormigón sobre lecho de arena en seco. Las paredes del nicho ejecutado – cimentación en uno de los lados de los muros de carga de las naves laterales – podría tratarse de mampostería tomada con mortero de cal hidráulica. (cimentación igual a la de los muelles cubiertos) o bien de hormigón en masa. Los tipos descritos corresponden a los habituales en la época. Evidentemente para conocer exactamente el tipo de cimentación sería necesario efectuar algún tipo de ensayo.

1.4.2.12. Estación de Valencia. Proyecto de marquesina (*). Correas. Fecha: 29-9-1914

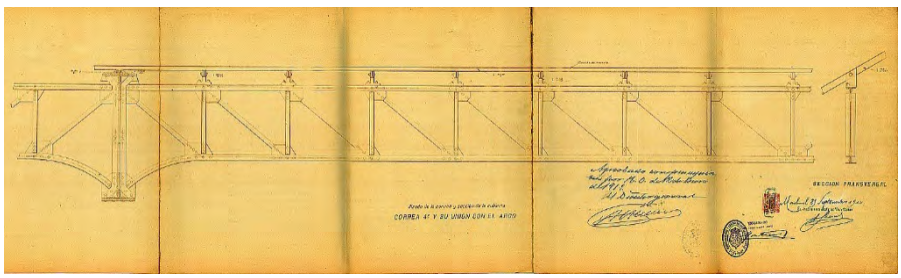


Fig. nº 145.- Detalle de correa de cubierta. E. de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

También el dibujo de las correas (figs. 145 y 146) no escatima detalles incluyendo los roblones, angulares, elementos de unión, etc. Incluso se indica que el revestimiento de la cubierta la componen placas de amianto.

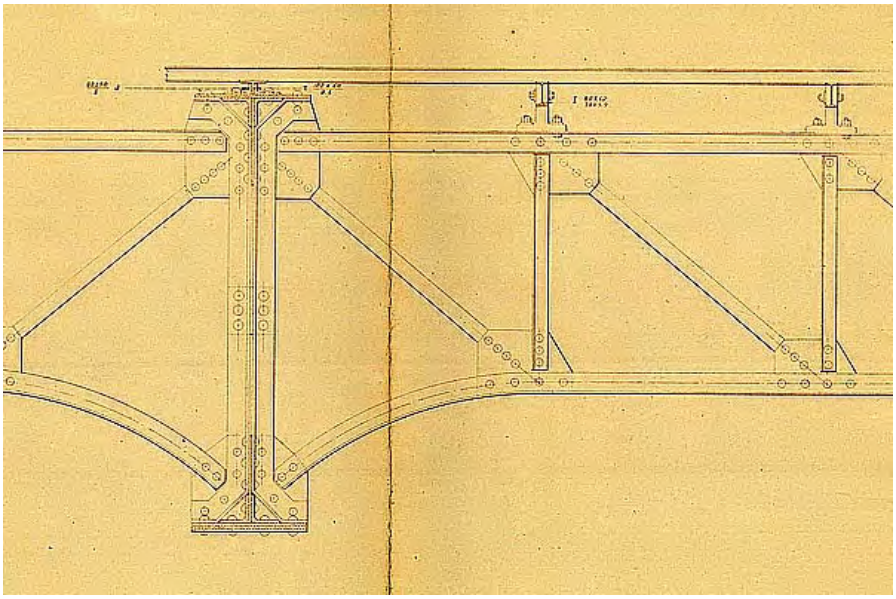


Fig. nº 146.- Detalle de correa de cubierta con placas de cubierta. E. de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

1.4.2.13. Estación de Valencia. Proyecto de marquesina (*). Correas reforzadas. Tramo 1º. Fecha: 29-9-1914

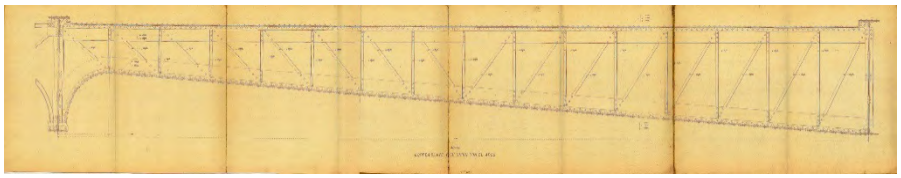


Fig. nº 147.- Detalle de correa clave y su unión con el arco de la bóveda metálica de cubierta. Estación de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

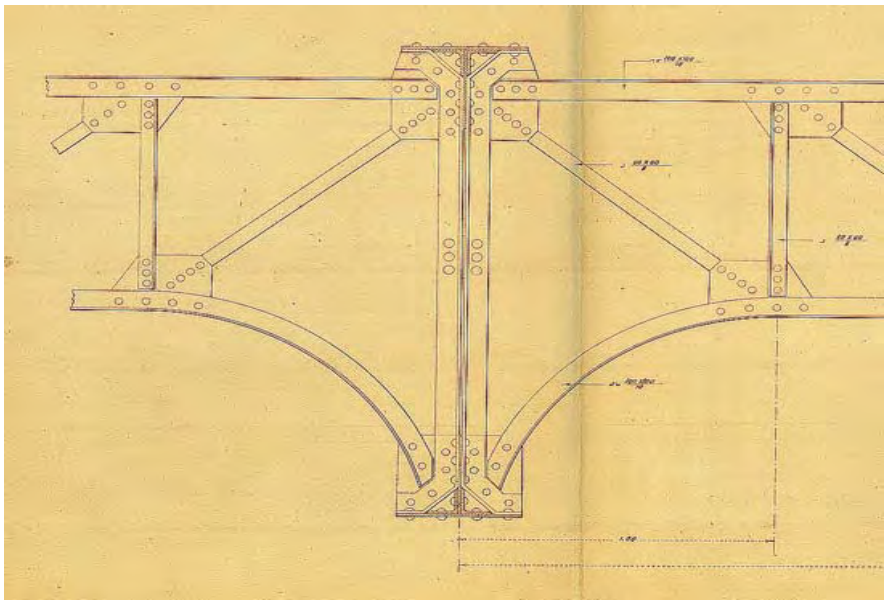


Fig. nº 148.- Detalle de correa de la bóveda metálica de cubierta. Estación de Valencia. (Plano digitalizado (FFE)- 2008).

Este plano (figs. 147 y 148) incluye incluso las dimensiones de los montantes y diagonales de la cercha. Como ya analizo en el capitulo comparativo de las principales estaciones de Norte, la cubierta metálica de la Estación de Valencia es la única que presenta una solución de remate en el testero de encuentro con el edificio de viajeros. Representa por tanto, una primicia en este sentido respecto de las estaciones de ferrocarril españolas de la compañía. La correa que aquí incluyo es una de las que conforman la parte en cúpula semielipsoide que cierra la gran bóveda de cañón (fig. 149).

Fig. nº 149.- Vista de la bóveda en rincón de claustro que culmina el testero de la cubierta. Estación de Valencia. A. propio (2011).

1.4.2.14. Estación de Valencia. Proyecto de marquesina (*). Lucernario. Fecha: 29-9-1914

Por último, el proyecto de la nueva Estación de Valencia comprende también la definición del lucernario de cubierta actualmente existente. Las siguientes fotografías demuestran la similitud entre lo proyectado y lo construido (figs. 150 a 153).

Como en el caso de las correas, se dibujan los roblones y remaches así como se indican las dimensiones de algunas de las piezas constituyentes.

Obviamente se han producido cambios en los materiales de cubierta como detallo en el correspondiente capítulo de la presente tesis (Cap. 02. Aptdo. 06).

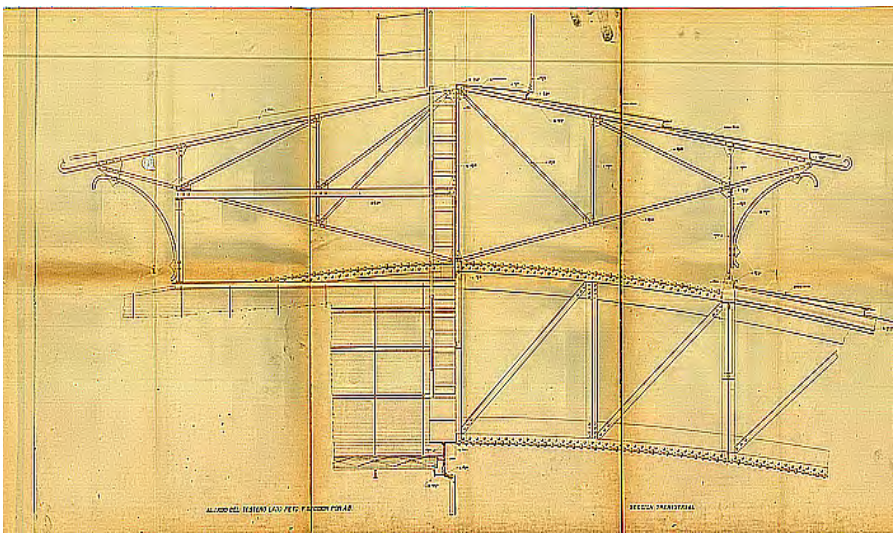


Fig. nº 150.- Detalle del lucernario. Estación de Valencia. (Plano digitalizado. (FFE)-2008).

Fig. nº 151.- Vista del lucernario. Estación de Valencia. A. propio (2011).

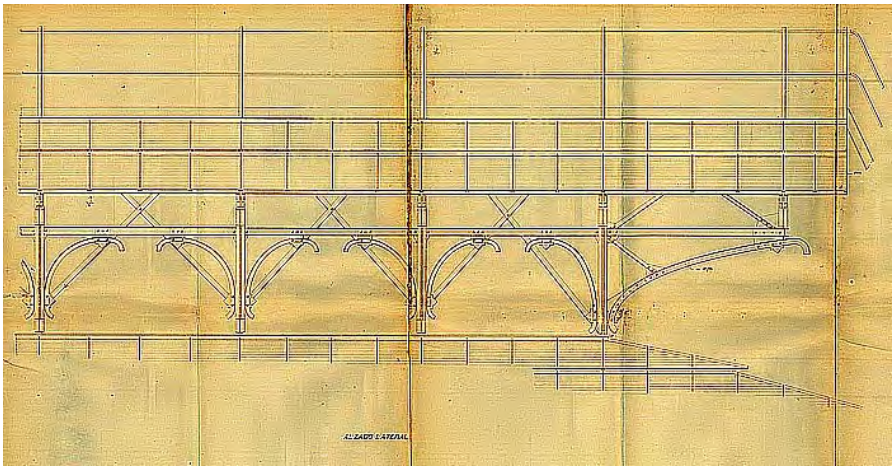


Fig. nº 152.- Alzado lateral del lucernario. E. de Valencia. (Plano digitalizado. (FFE)-2008).

Fig. nº 153.- Vista interior del lucernario. E. de Valencia. A. propio (2011).

1.4.2.15. Proyecto de una pasarela de cemento armado (**) en el camino de San Vicente de la Roqueta. Plano general y detalle. Año 1917

El plano general, a escala 1:2000 (figs. 154 y 155 (plano incluido en dos partes), detalla la ubicación de la tan necesitada pasarela peatonal (fig. 155 en recuadro rojo) que permitía cruzar el haz de vías y que tan demandada había sido por los ciudadanos. La misma servía para pasar desde la calle de Gibraltar a la calle de Bailén sin tener que atravesar la calle Játiva y se situaba a la altura de la entonces denominada calle de las Germanías. El material con que se proyectaba su construcción fue el hormigón armado. Indicar finalmente que dicha pasarela viene a

corroborar el insalvable corte que suponen las vías y que no se había tenido en cuenta debido a, entre otras cosas, la falta de desarrollo del primer ensanche cuando se realizó el proyecto de la nueva estación (1906-1907) y que, para estas fechas ya se había producido, evidenciando este grave problema que todavía sufre la ciudad y que la nueva estación prevé solucionar con el esperado soterramiento de las vías y el desmantelamiento de las instalaciones y construcciones auxiliares que quedan. Indicar que hemos tenido que esperar más de un siglo a solucionar un problema grave y evidente propio de las estaciones ubicadas en el centro de la ciudad.

Observando el trazado de la pasarela en la zona recayente a la calle Bailén, se comprueba la necesidad de realizar un recorrido adicional para llegar a los terrenos de la estación, ello es debido a que la compañía no disponía de los terrenos que permitían conformar la pasarela de manera simétrica a como se proyecta para la zona recayente a la calle de Gibraltar. Solares que, por otro lado, estaban cotizándose al alza. En la ampliación de 1934 ya se habían adquirido estos terrenos y la pasarela se realizó finalmente simétrica.

(**) Nota: Transcribo literalmente el título del proyecto. Evidentemente la definición de cemento armado es incorrecta, tratándose de hormigón armado.

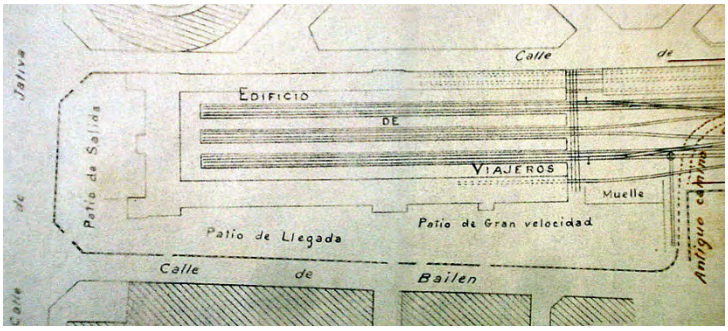


Fig. nº 154.- Plano ubicación pasarela. E. de Valencia. Parte I. (FFE)- 2007.

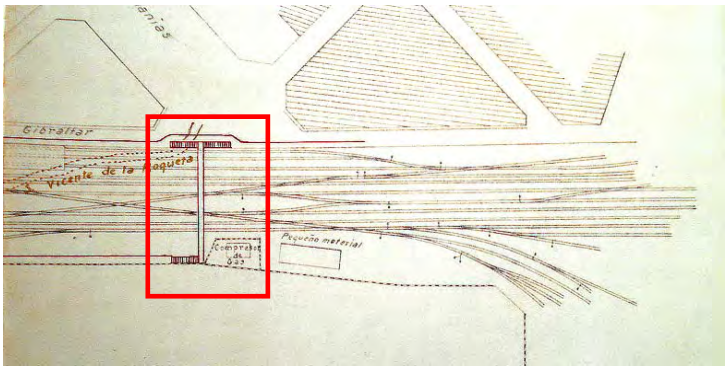


Fig. nº 155.- Plano ubicación pasarela. E. de Valencia. Parte II. (FFE)- 2007.

En mi opinión, lo más destacable de este plano –aparte de lo analizado - es observar el rápido desarrollo que había tenido la ciudad ya que, contrariamente a lo que ocurría en los planos del proyecto- de fechas en torno a 1906-1907-, aquí ya aparecen conformadas las manzanas del ensanche ubicadas entre la plaza de toros y la entonces denominada calle de Germanías y las consiguientes hasta el camino de tránsitos.

Una curiosidad digna de mención que se refleja en este plano (fig. 154) es que el inicialmente proyectado como “patio de mensagerías” ha pasado a denominarse “patio de gran velocidad” y que se han construido algunas edificaciones auxiliares (muelle, almacén de pequeño material y recinto para el compresor del gas) propiciadas también por las necesidades que el tráfico ferroviario ha generado todavía sin haberse inaugurado el edificio de viajeros en 1918, es decir, un año después de la fecha que figura en el plano que se analiza.

A modo de anécdota destacar que el nombre de la pasarela proviene del antiguo camino de San Vicente de la Roqueta que era un camino que atravesaba las calles Bailén y Gibraltar, cruzando por tanto el haz de vías, a la altura de la actual calle Ermita y desembocando en la calle Gibraltar a la altura de la entonces denominada calle de Germanías (actual Gran vía de las Germanías).

Acerca del plano de detalle de la pasarela (figs. 156 a 158), indicar que se trata del alzado y perfil de la barandilla cuyo diseño es de origen clasicista –aunque introduce el murciélago típicamente valenciano - distanciándose completamente del diseño de la verja que cierra los patios del edificio de viajeros de clara inspiración Secesionista, diseño de Ribes.

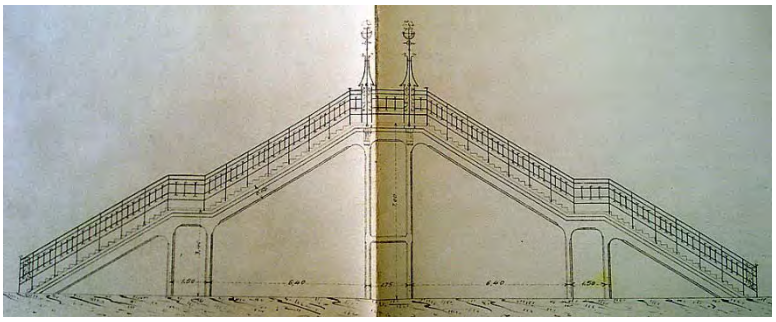
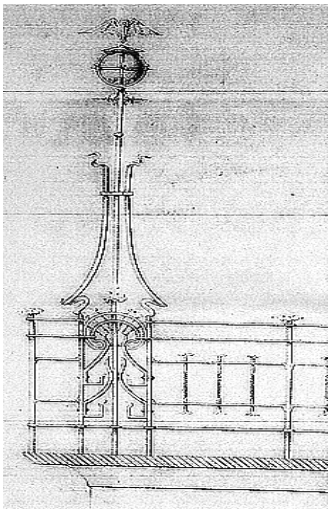


Fig. nº 156.- Alzado de la pasarela de San Vicente. ((AGA)-2008).



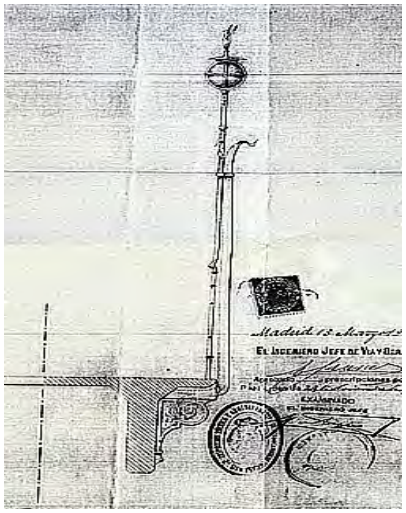


Fig. nº 157 y 158.- Detalles de barandilla de la pasarela de San Vicente. ((AGA)-2008).

Fig. nº 159.- Vista de la estación con la pasarela de San Vicente al fondo. (FFE-2007).

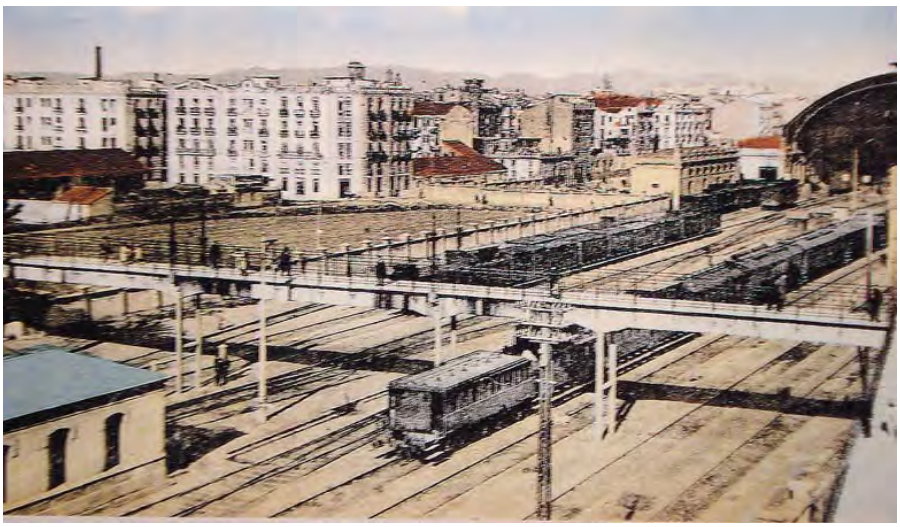


Fig. nº 160.- Vista de la pasarela de San Vicente. Postal anónima. (FFE-2007).

Por último, acerca de la pasarela, incluir algunas imágenes de la estación cuando ésta estaba operativa (figs. 159 y 160).

1.5. ANÁLISIS COMPOSITIVO-ESTILÍSTICO DE LAS FACHADAS DEL EDIFICIO DE VIAJEROS

"La influencia Secesionista de la Estación de Valencia hay que apreciarla dentro de su concepto global. No se trata sólo de un nuevo lenguaje empleado, más flexible, más espontáneo, que rompe esquemas tradicionales, que se libera de la imitación, que tiene en cuenta las nuevas técnicas, los nuevos modos de construcción, que dignifica el concepto de arte total, sino que además coincide con la escuela austríaca en que esta renovación no implica que no se sigan los tradicionales esquemas compositivos, la planimetría simétrica, la articulación de volúmenes, la proporción, la dislocación de los elementos decorativos. En todos estos aspectos, la estación del norte es un verdadero ejemplo de la corriente Secesionista en España."

I. Aguilar. "Estaciones y ferrocarriles valencianos".p. 41

1.5.1. Introducción

Se realiza el análisis formal de las tres fachadas exteriores del edificio de viajeros y de las tres interiores recayentes al espacio de vías y andenes.

En todas ellas, se observa que el elemento generador es el módulo. También la componente horizontal es otra de las señas de identidad del edificio – indicando las dos plantas del edificio - , aunque Ribes intenta equilibrar esta característica – propiciada por las grandes dimensiones del edificio – con la introducción del módulo vertical y con el empleo de huecos de clara componente vertical.

M. Ballesteros Bergón en el artículo de la revista de obras públicas dedicado a la nueva Estación de Valencia, describe la composición y características de la fachada principal del edificio de viajeros recayente a la calle Játiva. Dice así:

"Dicha fachada consta de dos grandes cuerpos de 21 metros de línea y 13 metros de altura media, los cuales están separados por un pabellón central de 10,50 m. de línea y 16,50 m. de altura y terminan en otros dos pabellones de 9 metros de línea y 19 metros de altura.

Los pabellones extremos tienen tres órdenes de huecos correspondientes a los tres pisos de que constan; el resto de la fachada sólo tiene dos líneas de huecos; los correspondientes a la planta baja son grandes y diáfanos (2,50 m. de anchura por 5,30 m. de altura), no sólo para que la circulación sea expedita, sino para que penetre bien

la luz a pesar de estar aquellos cubiertos bajo amplias marquesinas; por esta razón los montantes de estos huecos se hallan por encima de la línea de dichas marquesinas. El pórtico se proyecta muy abierto y provisto de una gran puerta central y dos ventanas laterales.

En el piso principal, destinado a oficinas, existen los mismos huecos que en el bajo, aunque subdivididos cada uno en dos por una pilastrita, resultando, por tanto, en cada uno de los cuerpos centrales 10 ventanas de 1,10 m. por 2,50 m. de altura, y quedando así las oficinas perfectamente iluminadas y ventiladas."

Manuel Ballesteros Bergón. . ROP nº 1638 -1907- pp. 112-116.

De igual modo incluye en el artículo analizado la descripción acerca de la decoración de la fachada principal del edificio de viajeros:

"En cuanto a la decoración es sobria, muy sobria en la planta baja, por la gran circulación que en esta clase de edificios existe; si así no fuera, se deterioraría rápidamente a más de entorpecer el tránsito. En el principal, donde ya no existen estas razones, adquiere el desarrollo que en esta clase de edificios en la época moderna debe exigirse, sin dejar por eso de ser razonada, acusando aquellas partes más principales de la construcción, como las claves de los arcos de los huecos, impostas, pilastras y cornisas, en las que se acentúan más los elementos constructivos, que sirven para dar a todo el edificio una silueta movida.

En el cuerpo central descuella el reloj, imprescindible en un edificio de este género, rodeado del letrero «Caminos de hierro del Norte», hecho en bronce, sin que ni éste ni nada de lo que le rodea lo oculte y distraiga tanto la atención, que no resalte en primer término aquél. Coronando este cuerpo aparece un mundo bajo un águila, emblema de la velocidad. Por último, en los pabellones extremos figura, en sitio principal, el escudo de la ciudad en que se emplaza, la estrella de cinco puntas y la inicial de la Compañía del Norte."

Manuel Ballesteros Bergón. . ROP nº 1638 -1907- pp. 112-116.

1.5.2. Fachada principal. Calle Xàtiva

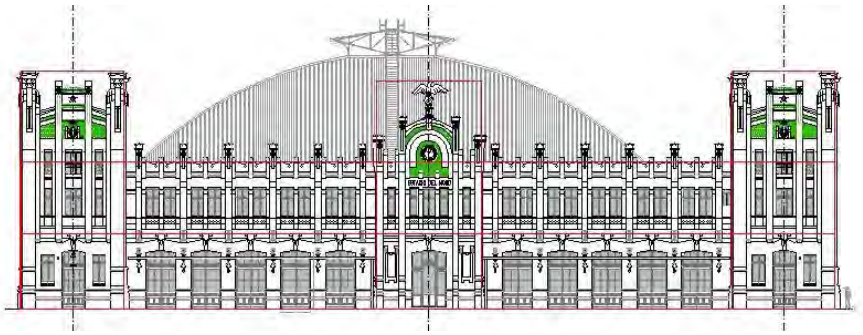


Fig. nº 161.- Alzado principal. Estación de Valencia. A. Propio (2010).

El esquema compositivo es clásico (fig. 161): eje de simetría y remates enfatizados. Tanto el cuerpo central como los extremos están superpuestos sobre el plano base el cual pasa por detrás del cuerpo central sustituyendo éste a dos módulos. Ello se manifiesta en la fachada donde se observan los espacios que quedan entre las pilastras que cierran el módulo y el comienzo de los respectivos cuerpos (fig. 163). (Obsérvese que incluso en uno de ellos se ha abierto un hueco indicado en la fig. 162 con recuadro rojo). La secuencia compositiva empleada es: cuerpo remate lateral adelantado + 5 módulos + c. central adelantado + 5 módulos + c.remate lateral adelantado. El empleo del número 5 para el plano principal que se pretende recorra por detrás de los cuerpos adelantados no es casual ya que no permite una nueva subdivisión que reste protagonismo al esquema relatado. No es aleatorio el empleo del cinco para componer ya que aporta una sensación especial de belleza. Acerca del pentágono (recordar el análisis realizado acerca de la estrella empleada por la

compañía Norte en el capítulo dedicado al análisis de las obras de D. Ribes), indicar que si es regular, la razón entre su diagonal y la dimensión de su lado es la razón áurea. De hecho al número cinco se le conoce también como el número áureo (Φ).

Acerca del análisis compositivo de la fachada principal, en el libro "Dibujar Valencia III" se concluye lo siguiente:

"La imagen de la composición es de una gran estabilidad horizontal y con un marcado ritmo vertical acentuado en el eje y los extremos."

Dibujar Valencia III. Pp. 20

Es característico que el uso del color – reservado para los elementos decorativos – se emplea exclusivamente en esta fachada (fig. 162). El resto de fachadas son monocolores. El color original era el blanco actualmente sustituido.

Fig. nº 162.- Vista de la fachada principal. Estación de Valencia. (Archivo propio 2008).

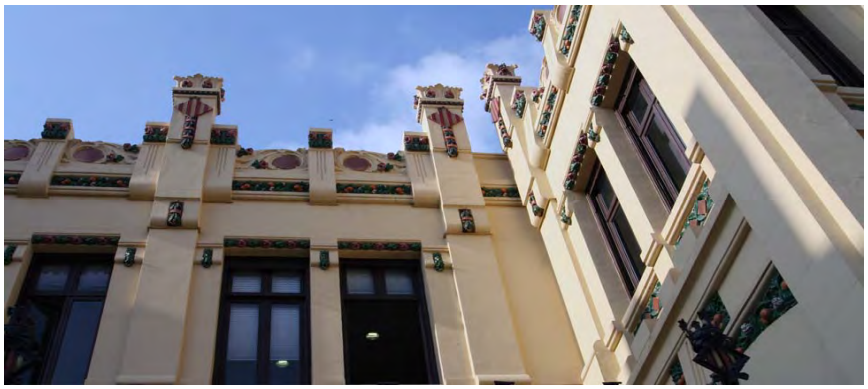


Fig. nº 163.- Detalle intersección c. principal – c. central. E. de Valencia. A. propio (2010).

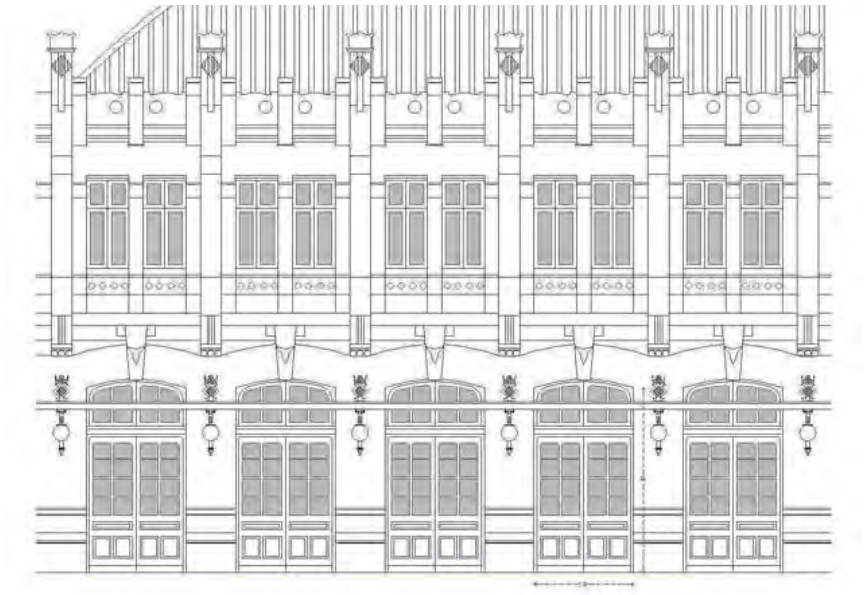


Fig. nº 164.- Detalle ritmo vanos f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2010).

Acerca de la composición de los huecos de esta fachada (fig. 164), se observan dos ritmos distintos: uno para la planta baja y otro para la planta principal. Destacar que, tanto los pabellones central como extremos se diferencian sutilmente del plano principal de fachada con una secuencia distinta de huecos aunque manteniendo las proporciones de los mismos. Como característica general, reseñar que en todos los huecos predomina la componente vertical.

Así, se dispone un único tipo de hueco en el plano principal en planta baja: hueco rectangular rematado mediante arcos rebajados, de traza vertical pero de proporciones no relacionadas con la razón Áurea (fig. 165). En los pabellones central y extremos se repite este hueco pero flanqueado simétricamente por dos huecos rectangulares de menor dimensión o dos vacíos del mismo tamaño (pabellón central) que son ocupados, en una especie de juego compositivo, por los paneles de mosaico romano del pintor José Mongrell y realizados por Maumejean Hnos. (figs. 166 y 167).

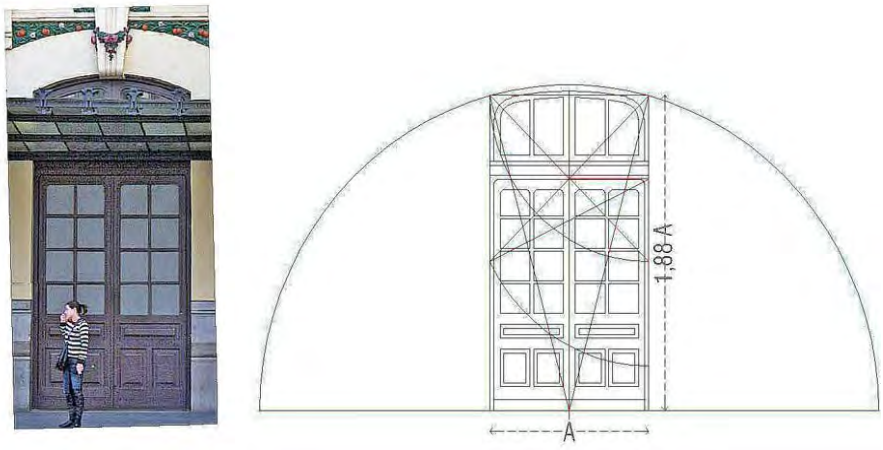


Fig. nº 165.- Geometría ptas. Planta baja f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2010).

Fig. nº 166 y 167.- Vanos c. central y c. extremo f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2008).

En planta alta se emplea un único tipo de hueco igualmente para el plano principal, dispuesto por duplicado en cada módulo (fig. 168 y 169). Destacar que, aunque no tiene proporciones áureas, sí existe una relación con la "divina proporción" tal como se demuestra en el estudio de geometría realizado (fig. 169). Para los pabellones extremos se emplean dos tipos de hueco (fig. 170): el de pequeñas dimensiones es el empleado en el plano principal y el de mayores dimensiones es del orden del triple de anchura que éste. En cualquier caso, se emplean huecos proporcionales. Aquí, el divertimento compositivo reside en el juego de huecos existentes en el cuerpo central y los pabellones extremos: en el primero son tres huecos los que completan la faja central (fig. 171); en los segundos es un único hueco de triple anchura (fig. 170). Destacar que el orden tripartito rige la composición de los pabellones central y extremos. En definitiva, libertad compositiva que se muestra en la composición y variedad de tipos de huecos empleados, todo ello sin salirse del esquema compositivo tradicional de la fachada y sin distorsionar la lectura del conjunto.

Fig. nº 168 y 169.- Geometría vanos pl. alta f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2010).

Fig. nº 170 y 171.- Vanos pl. alta f. ppal. c. extremos – c. central. E. de Valencia. A. propio (2007-2011).

Por último, los antepechos de remate (fig. 172) enfatizan los pabellones central y extremos y concluyen el módulo mediante el escalonamiento que tanto gusta a Ribes utilizar, como ya analicé en el capítulo dedicado a su obra construida. Indicar que estos escalonados los emplea aquí también en los zócalos, carpinterías, mobiliario, etc. Destaca sobre todo el eje de simetría coronado por la bola del mundo y el águila, animal con numerosa simbología asociada (dignidad, libertad, fascinación, potencia, visión, velocidad, etc.) cuyas connotaciones se atribuyen al ferrocarril (fig. 173). Mantiene la unidad del conjunto rematando todas las pilastras con similar decoración.

Fig. nº 172.- Detalle antepecho remate f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2010).

Fig. nº 173.- Detalle águila f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2010).

Respecto a la proporción hueco-opaco, indicar que resulta bastante equilibrada en esta fachada.

En cuanto a la decoración, se emplean colores vivos: verde, naranja, blanco, rosa, amarillo, rojo y reflejos metálicos de tono teja (figs. 174 a 179).

Fig. nº 174 a 179.- Detalle decorativos varios f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2007-2011).

Aparte de la influencia implícita de Otto Wagner, presente en la composición, equilibrio, formato de huecos, disposición de la decoración, materialidad, sinceridad arquitectónica, en definitiva en el modo de hacer, ampliamente detallada en el capítulo correspondiente de la presente tesis, los elementos decorativos inscribibles dentro del espectro atribuido a la Secesion vienesa serían algunos tales como: los círculos que aparecen en los antepechos de remate (fig. 180), las rosas alternadas con verde dispuestas en los dinteles de los huecos de la planta principal (fig. 177), los antepechos de estos huecos decorados con cuadrados girados entre hojas (fig. 178), los discos metálicos que aparecen flanqueando los huecos superiores de los pabellones extremos (fig. 181), los cordones verdes y rosas que cuelgan de los escudos ubicados en las pilastras (fig. 182), las guirnaldas de rosas (fig. 179), los arranques de las pilastras del plano principal y de los pabellones extremos con los característicos tres círculos (fig. 182), la decoración de la chimenea (fig. 183) y el diseño de la cerrajería, como los más relevantes (fig. 184). La demostración detallada de estos aspectos la realizo en el capítulo de la presente tesis dedicado a la comparativa con la obra de O. Wagner.

Fig. nº 180.- Detalle antepechos remate f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2007).

Fig. nº 181.- Detalle decoración y cerrajería pl. alta c. extremo f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2008).

Fig. nº 182.- Detalle decoración arranque pilastras plano ppal. y cuerpos extremos f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2011).

Fig. nº 183.- Detalle decoración chimenea. E. de Valencia. A. propio (2010).

Fig. nº 184.- Detalle cerrajería f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2008).

Como elementos regionalistas destacan las naranjas, la flor de azahar y los escudos (figs. 174 a 176) aunque también los paneles de J. Mongrell hacen alusión a escenas costumbristas vinculadas con el ferrocarril (fig. 185).

Fig. nº 185.- Detalle mosaico J. Mongrell f. ppal. E. de Valencia. A. propio (2011).

Como componente propio de la compañía, destacar la característica estrella roja (fig. 174) – símbolo de la compañía Norte y cuyos orígenes ya detallo en el capítulo dedicado al estudio de las obras de Demetrio Ribes.

Reseñar que la modernidad no sólo está en el empleo del lenguaje Secesionista sino, y principalmente, en la intención ilustrativa donde algunas de las pilastras se corresponden con los hipotéticos elementos estructurales verticales y las molduras horizontales con los correspondientes forjados. Es como si Ribes pretendiese emular la retícula estructural – empleando luces adecuadas- evidenciándola en fachada pero destacando que se trata sólo de un recurso compositivo y ornamental puesto que estas pilastras, excepto en el pabellón central, no arrancan en el suelo. Franqueza también manifestada en la manera de superponer los pabellones central y extremos. Igualmente el predominio claro del módulo y la seriación constituyen elementos de gran actualidad en el diseño de las fachadas de edificios emblemáticos en la época (figs. 161 y 162).

1.5.3. Fachada lateral derecha. Calle de Bailén

Se trata de la segunda fachada en importancia ya que por ésta se producía la salida de viajeros a la ciudad (se ubicaba el patio de llegadas) además de disponerse contiguo el servicio de mensajerías (figs. 186 a 189). El esquema compositivo responde a esta circunstancia manifestando lo siguiente: cuerpo de transición y remate (4 módulos tipo 1) + plano principal (12 módulos tipo 2) + c. remate (4 módulos tipo 1. Cuerpo idéntico al de transición). A partir de aquí, la fachada ya no tiene uso público y la configuración compositiva y ornamental se simplifica: plano principal (5 módulos tipo 3) + c. central (cuerpo de "mensagerías") + plano principal (5 módulos tipo 3). El diferente diseño del pináculo dispuesto al final de la fachada representa el final de la misma.

Fig. nº 186.- Vista fachada c. Bailén. E. de Valencia. A. propio (2011).

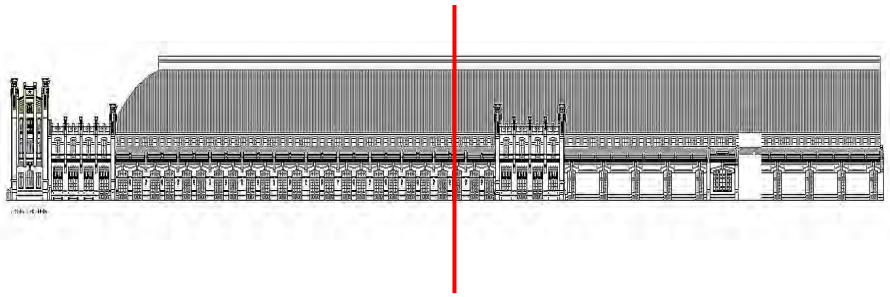


Fig. nº 187.- Alzado c. Bailén. E. de Valencia. A. propio (2011).
Nota: Para visualizar mejor los detalles del alzado lo fracciono en dos partes. El lugar del corte lo señalo mediante línea roja.

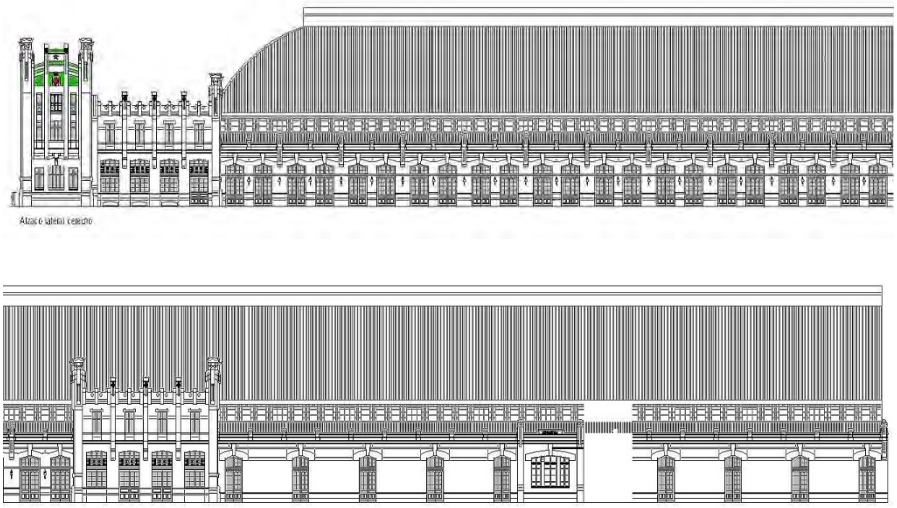


Fig. nº 188 y 189.- Partes I y II del Alzado c. Bailén. E. de Valencia. A. propio (2011).

Destacar la ausencia de color y la disposición de cuerpo de transición entre la fachada principal y ésta de menor altura. Este recurso lo empleará Ribes posteriormente en la ampliación de la estación de Barcelona-Vilanona (figs. 190 y 191).

Respecto de las alturas, principalmente se trata de una fachada que cuenta con una única altura excepto en el pabellón de transición (fig. 190 recuadro negro) y en el dispuesto para destacar la zona destinada a las salidas de viajeros que cuentan con dos plantas (fig. 190 recuadro rojo).

Como en la fachada principal, destaca la horizontal sobre la vertical. A modo de contrapunto, el módulo y la tipología de huecos se proyectan con predominio de la componente vertical.

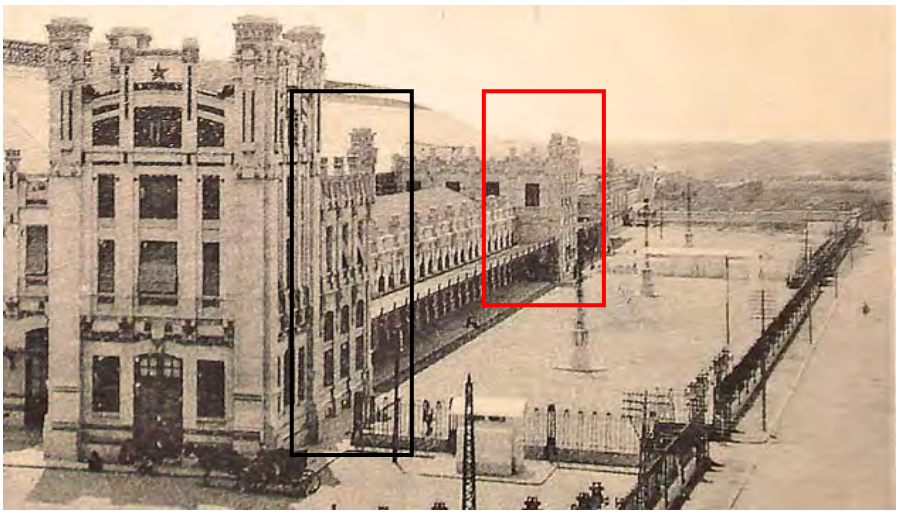


Fig. nº 190.- Vista fachada c. Bailén. E. de Valencia. (FFE-2008).

El predominio del módulo y la seriación es contundente en esta fachada. Se emplean tres tipos de módulos: uno para los cuerpos que flanquean la salida de viajeros (fig. 191), otro para el plano de fachada destinado a la salida de viajeros (fig. 192) y un tercero para la zona más a la derecha de la fachada dedicada a mensajerías y de factura más sencilla porque no era zona originariamente destinada al público como exponía anteriormente (fig. 193).

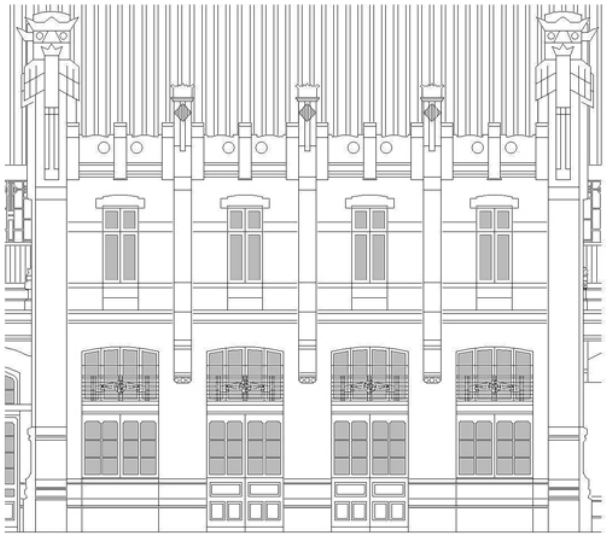


Fig. nº 191.- Cuerpo de transición e intermedio. F. c. Bailén. E. de Valencia. (A. Propio 2011).

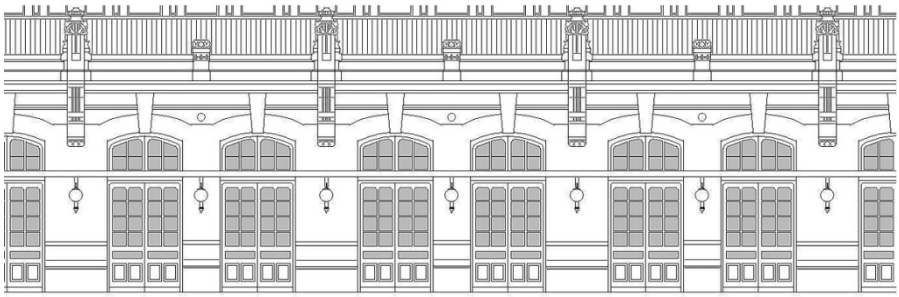


Fig. nº 192.- Cuerpo salidas viajeros. Fachada c. Bailén. E. de Valencia. (A. Propio 2011).

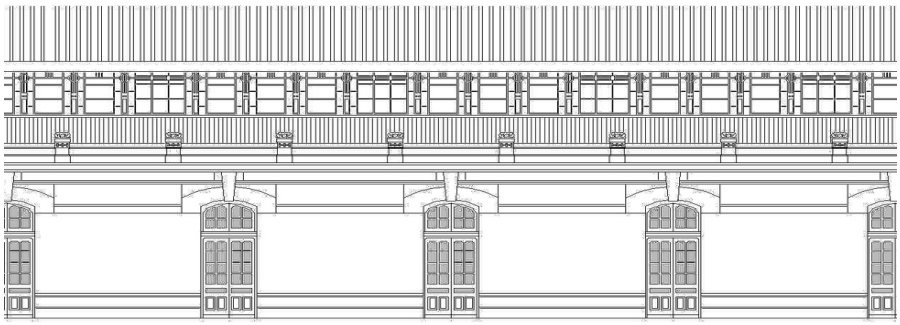


Fig. nº 193.- Cuerpo mensajerías. Fachada c. Bailén. E. de Valencia. (A. Propio 2011).

Respecto de los huecos, también con bastante equilibrio entre macizo-hueco, en el cuerpo de transición se emplea un vano partido, de dimensiones similares a los empleados en la planta baja de la fachada principal, también rematado el vano central con arco rebajado pero tratándose de ventanas en lugar de puertas. En la planta superior, se emplea un único hueco rectangular sencillo (figs. 194 y 195).

El vano del plano principal destinado a las salidas de viajeros, es similar a los de planta baja de la fachada principal aunque difieren las proporciones y el tipo de arco: puertas rectangulares rematadas en arco rebajado en este caso (fig. 196). En este caso no detecto relación compositiva respecto de la razón Áurea.

Finalmente, en el tercer módulo ubicado en la parte de la fachada dispuesta más a la derecha, se emplea el mismo tipo de hueco (puerta rectangular rematada con arco rebajado) pero en proporción 2 a 1 con respecto al macizo. Es decir, en este tramo de fachada predomina claramente el macizo sobre el hueco (figs. 197 y 198).

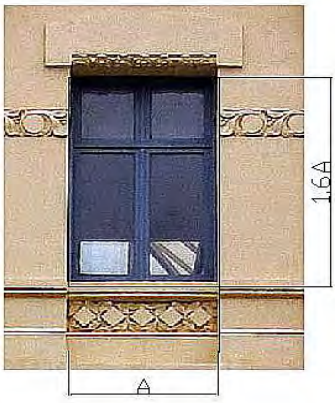


Fig. nº 194 y 195.- Detalle vanos c. de transición. F. c. Bailén. E. de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

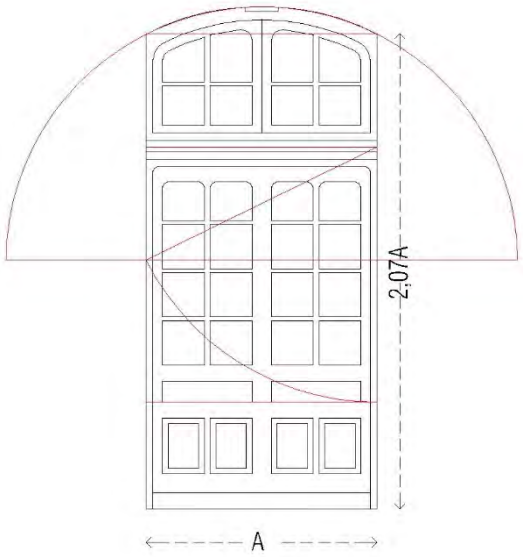


Fig. nº 196.- Detalle vanos c. salida de viajeros. F. c. Bailén. E. de Valencia. (A. Propio 2011).

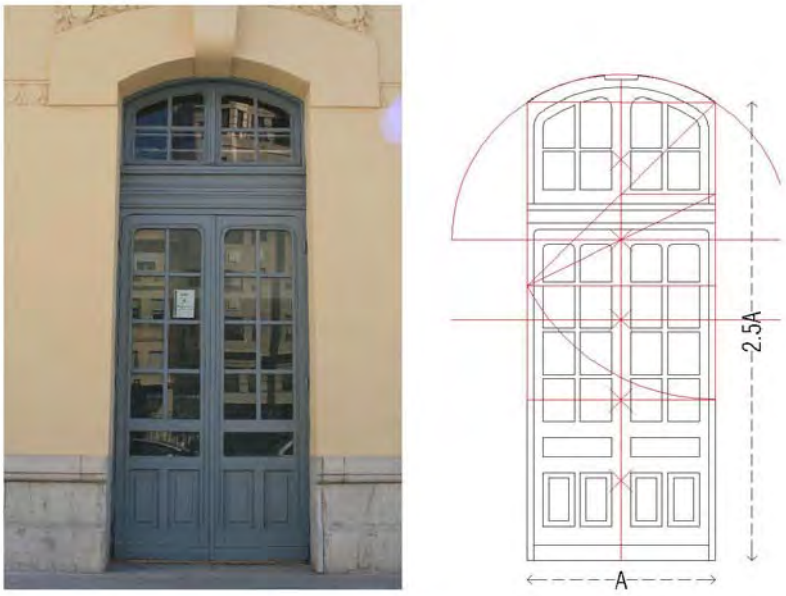


Fig. nº 197.- Detalle vanos c. de mensajerías. F. c. Bailén. E. de Valencia. (A. Propio 2011).

Acerca de la decoración, ésta va decreciendo en intensidad a medida que se desarrolla la fachada hacia la derecha.

Los elementos decorativos empleados son similares a los existentes en la fachada principal. Destacar como motivos Secesionistas relevantes, las cadenetas de círculos que recorren la fachada en el tercio superior de los vanos coincidentes los arranques y llegadas con los resaltes efectuados en los dinteles de huecos (fig. 198), los cordones y filigranas dispuestos en los dinteles y antepechos de huecos (figs. 199, 200 y 203), los colgantes de laurel (fig. 204), el tipo de letra empleado en el letrero de “correos” (no el de “mensagerias”) (fig. 201) y el diseño de la cerrajería con la inscripción de “Norte” (fig. 202).

Fig. nº 198.- Detalle cadenetas de círculos. F. c. Bailén. E. de Valencia. (A. Propio 2011).

Figs. 199 a 204.- Detalles decorativos. Fachada c. Bailén. E. de Valencia (A. propio 2007-2011)

Acerca de los motivos regionalistas, (motivos vegetales autóctonos como naranjas, flor de azahar, etc.) (figs. 175 y 176) que aparecen en la estación quisiera incluir la reflexión de P. Navascués al respecto para incluir, una reflexión personal tras el análisis efectuado. Dice así:

"Lo regional como recurso.

Lo dicho hasta aquí sobre el nacionalismo en la arquitectura tiene una fácil aplicación al fenómeno regionalista, puesto que ambos no sólo tienen los mismos resortes, sino que los protagonistas y los clientes coinciden igualmente. Ello sin olvidar la correspondencia o identificación que de hecho se da entre los conceptos de nación y región, cuyos matices varían mucho según cuando, cómo y quién los utilice. Al margen ahora de los motivos circunstanciales que pudieron alentar el regionalismo arquitectónico, estimo que el regionalismo era la salida final y única de las arquitecturas nacionales. Es decir, cuando el siglo XIX había agotado la revisión de los grandes "estilos" que en el mundo han sido y experimentada la solución nacionalista, no cabía sino explorar el propio paisaje y la historia local para utilizar sus elementos en una nueva recreación. Al fin y al cabo se trata del último "revival" de la serie iniciada por el neoclasicismo. La otra solución sería la ruptura con la geografía y la historia, como hará el racionalismo."

P. Navascués. "Regionalismo y arquitectura en España (1900-1930)". Monografías de arquitectura y vivienda nº 3 (1985). Madrid, 1986

Como reflexión de lo expuesto y para el caso particular de la estación, quisiera destacar que el empleo de motivos vegetales autóctonos en la decoración, más que una influencia del modo de hacer regionalista como única salida de estilo para la arquitectura nacional, responde a la tendencia asociada a las estaciones de mostrar al viajero aquello más representativo de la ciudad. La libertad compositiva y variedad estilística introducida por Ribes en la Estación de Valencia demuestra que éste ya había superado la problemática estilística vigente en el momento.

1.5.4. Fachada lateral izquierda. Calle de Alicante

Fig. nº 205.- Fachada c. Alicante. E. de Valencia. (A. Propio 2007).

Se trata de la fachada más "moderna" de las tres exteriores en el sentido de que es en la que de manera más clara se manifiestan los conceptos de seriación y empleo del módulo (figs. 205 a 208). Únicamente utiliza dos módulos para esta fachada: el empleado en el cuerpo de transición (módulo tipo 1: dos plantas, con hueco partido). Idéntico al descrito para la fachada lateral derecha) y que – tal como acontece con la fachada recayente a la calle de Bailén – tiene una réplica aproximadamente hacia la mitad de la longitud de la fachada y el módulo sencillo (módulo tipo 2: de una única planta con vano rectangular rematado con arco rebajado entre pilastras), idéntico

también al segundo de los módulos empleados en la fachada recayente a la calle de Bailén) (figs. 209 y 210).

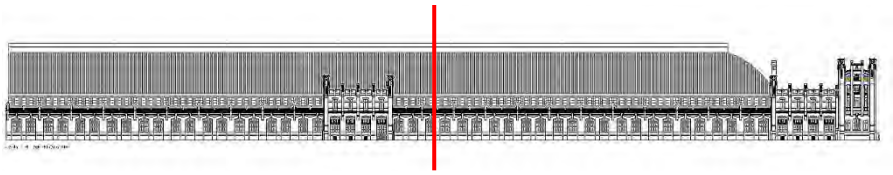
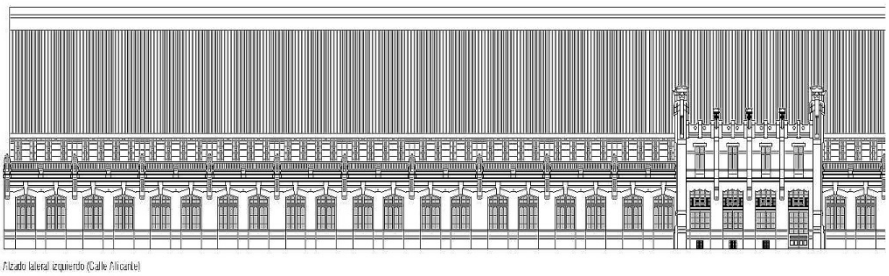


Fig. nº 206.- Alzado c. Alicante. E. de Valencia. A. propio (2011) (*).

(*) Nota: Para visualizar mejor los detalles del alzado lo fracciono en dos partes. El lugar del corte lo señalo mediante línea roja.



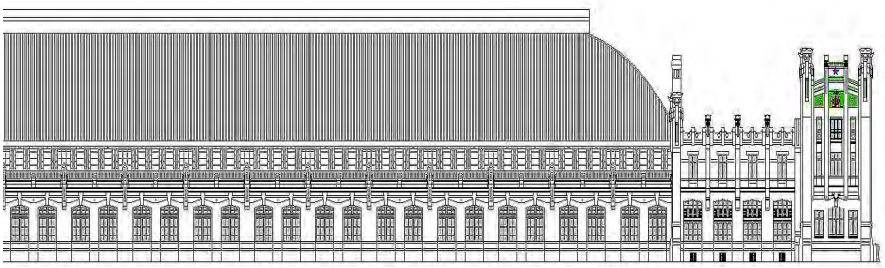


Fig. nº 207 y 208.- Partes I y II alzado c. Alicante. E. de Valencia. A. propio (2011) (*).

Así, el esquema compositivo queda de la siguiente manera: C. transición (4 módulos tipo 1) – plano principal (12 módulos tipo 2) - C. transición (4 módulos tipo 1) – plano principal (10 módulos tipo 2.

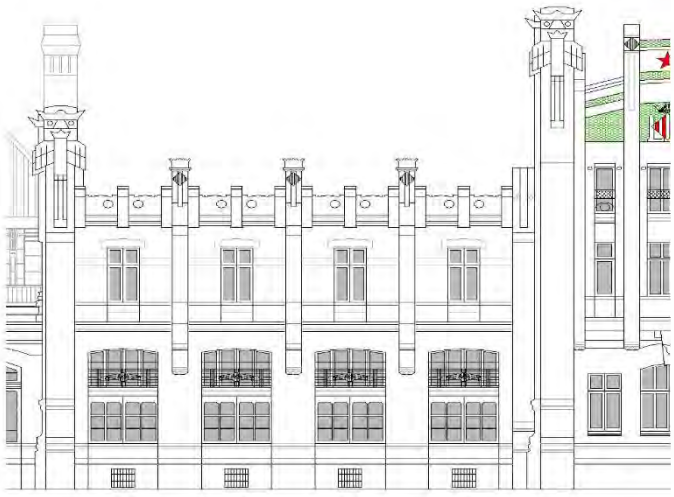


Fig. nº 209.- Detalle c. de transición. Alzado c. Alicante. E. de Valencia. A. propio (2011).

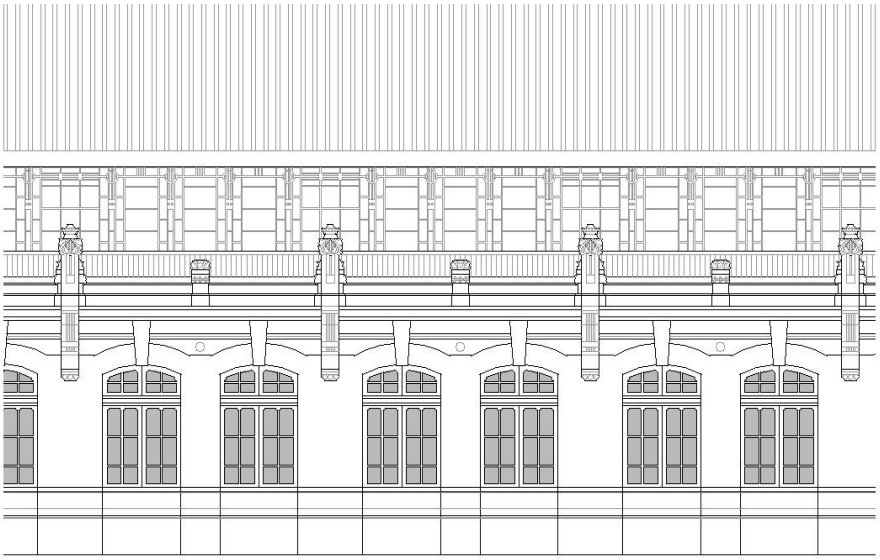


Fig. nº 210.- Detalle plano principal. Alzado c. Alicante. E. de Valencia. A. propio (2011).

El diseño de esta fachada – aunque muy similar al de la recayente a la calle Bailén- da una imagen más minimalista, donde la pretensión de emular una hipotética estructura reticular de hormigón es evidente ubicando las pilastras en el lugar donde podrían ubicarse los hipotéticos soportes de hormigón (dimensiones de los elementos y luces apropiadas para una estructura de hormigón).

Respecto al estudio geométrico de los vanos señalar que el de los cuerpos de transición e intermedio es idéntico al efectuado en la calle Bailén para los mismos elementos (Ver figs. 195 y 196). Sin embargo, el vano tipo del plano principal difiere, en este caso, del estudiado para la fachada recayente a la calle Bailén ya que se trata de ventanas en lugar de puertas. Reseñar que no encuentro relación con la "divina proporción" en la geometría del hueco (fig. 211. Sombreado en la zona del rectángulo áureo que sobresale del vano).

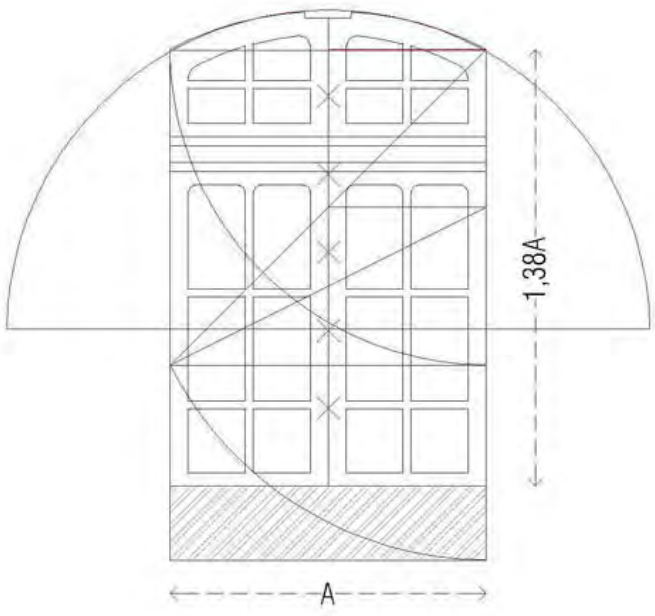


Fig. nº 211.- Estudio geometría vano plano principal. Alzado c. Alicante. E. de Valencia. A. propio (2011).

Del mismo modo a como ocurre en la fachada lateral derecha, la ausencia de color es una de sus principales características. Respecto de la decoración, indicar que emplea los mismos motivos y recursos que los empleados en la fachada simétrica (figs. 198 a 204). En particular, destaco dos detalles: la transición del edificio la lleva a todos los componentes de la fachada ideando una transición también para el zócalo (fig. 212); el exquisito diseño de la chimenea y la decoración del remate de ésta – con sus singulares rosas cuadradas - sería el segundo de los detalles que quisiera destacar. (Indicar que se trata de un elemento también descrito para la fachada principal puesto que, aunque se ubica retranqueado del plano de fachada, recae a ambas. Si bien no se trata de un componente de éstas, sí resulta visible desde las mismas) (figs. 213 a 215).

Fig. nº 212 a 215.- Detalle del zócalo y de la chimenea. Fachada lateral izquierda. Estación de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

Destacar que no se manifiesta en esta fachada el hueco corrido – de geométrico diseño – que aparece en el interior protagonizando el espacio de andenes y vías junto a la gran cubierta. El mismo queda retranqueado del plano principal de fachada observándose sólo desde planos elevados pero desprovisto del efecto del contraste lumínico que se produce en el interior (figs. 216 a 220).

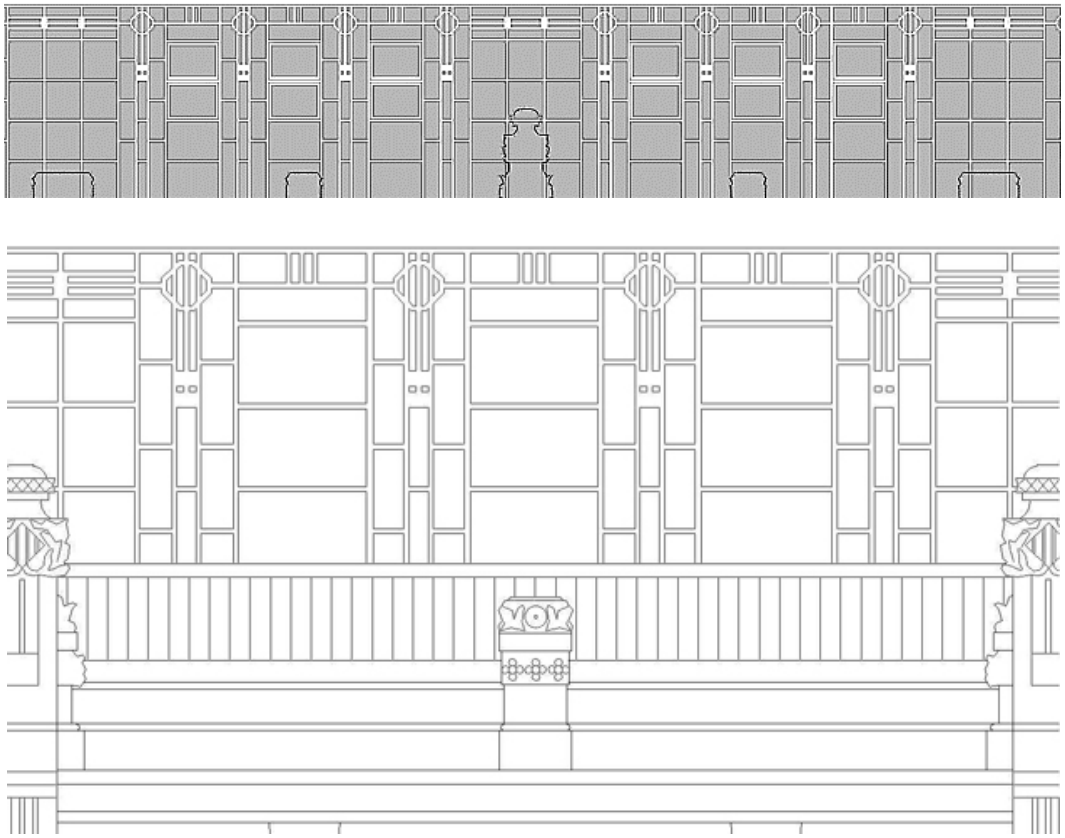


Fig. nº 216 y 217.- Dibujo ventanal corrido superior retranqueado f. laterales. Estación de Valencia. (Archivo propio 2011).

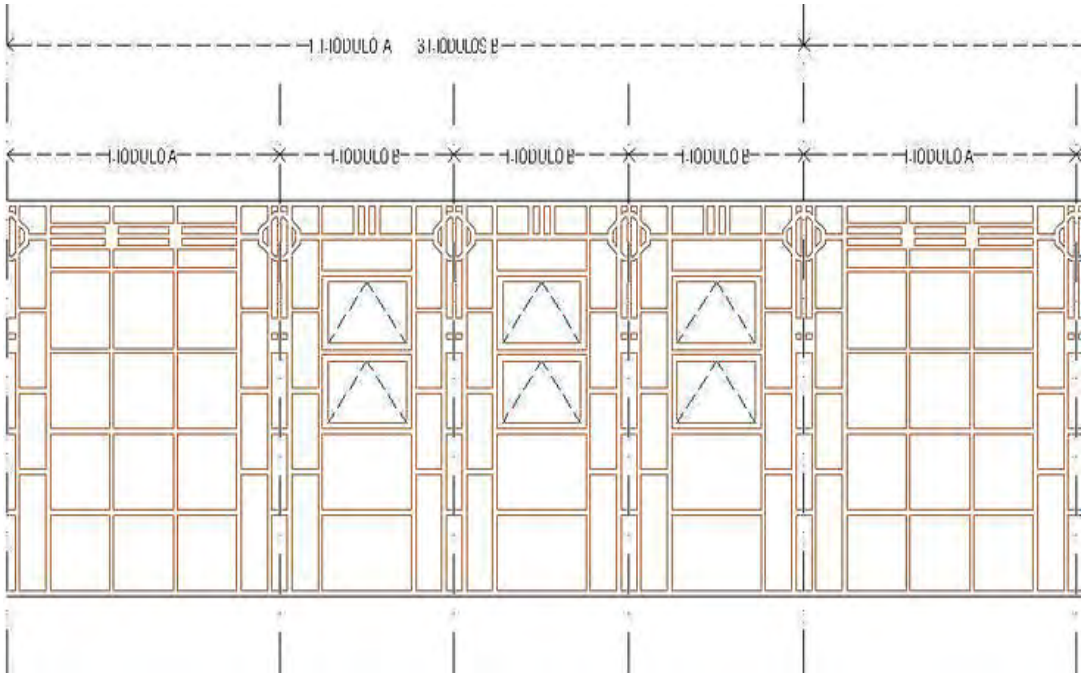


Fig. nº 218.- Detalle modulación ventanal corrido superior retranqueado f. laterales. Estación de Valencia. (Archivo propio 2011).

Fig. nº 219.- Vista exterior ventanal corrido superior retranqueado f. laterales. Estación de Valencia. (Archivo propio 2011).

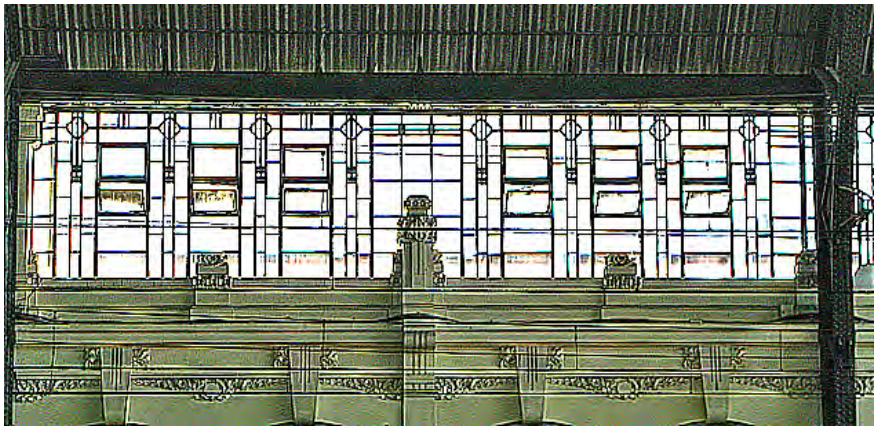


Fig. nº 220.- Vista interior ventanal corrido superior retranqueado f. laterales. Estación de Valencia. (Archivo propio 2011).

1.5.5. Fachadas interiores. Espacio de andenes y vías

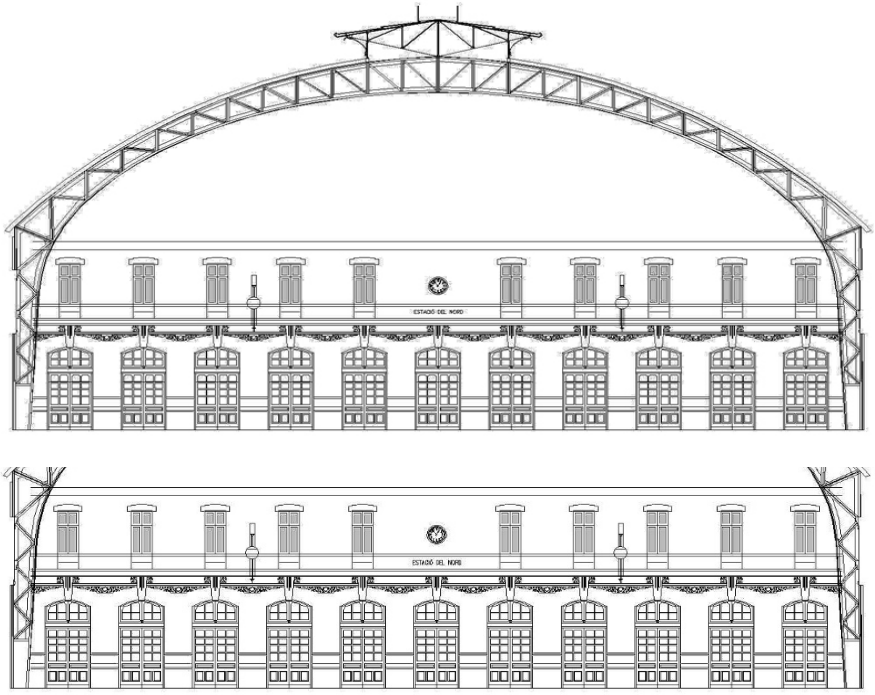
La composición así como la ornamentación de estas fachadas son de mayor sencillez a las fachadas exteriores (figs. 221 y 222). En este espacio, se concede el protagonismo a la cubierta metálica siendo los protagonistas secundarios, los grandes huecos corridos con moderno diseño de carpintería ubicados en la parte superior de las fachadas laterales (figs. 216 a 220).

Fig. nº 221.- Vista de la fachada interior frontal. E. de Valencia (A. propio 2007)

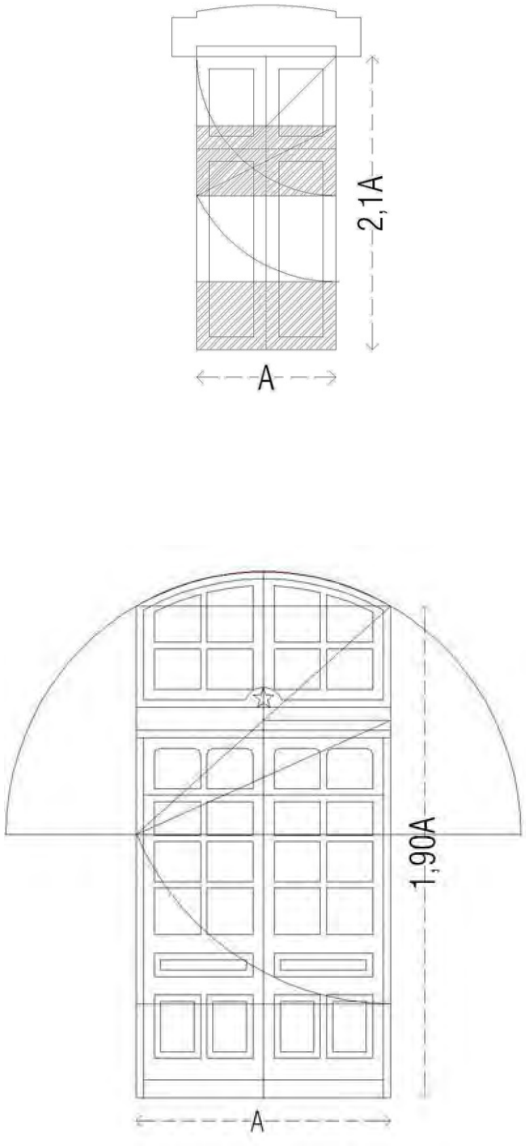
Fig. nº 222.- Vista de una de las fachadas interiores laterales. E. de Valencia (A. propio 2007)

El esquema compositivo de la fachada frontal es: 5 módulos + variante del módulo con sustitución por el reloj en el módulo coincidente con el eje de simetría + 5 módulos (figs. 223 y 224). Así, la fachada frontal se compone de un único tipo de módulo de dos plantas compuesto por los característicos huecos rectangulares rematados con arco rebajado en planta baja (fig. 226) y sencillos huecos rectangulares – de componente vertical – en planta primera (fig. 225). Tampoco existe razón Áurea en la geometría de estos vanos como demuestro con el estudio realizado. Escueta decoración vegetal ubicada en la parte superior de los huecos de planta baja y en los antepechos de los huecos de planta primera con presencia de los característicos cuadrados girados (fig. 227).

Encontramos el reloj sobre el eje de simetría presidiendo esta fachada como elemento principal de la estación así como las estrellas de Norte ubicadas en la carpintería de los vanos de planta baja (fig. 228).



Figs. nº 223 y 224.- Alzado interior frontal con y sin cubierta. E. de Valencia (A. propio 2011)



Figs. nº 225 y 226.- Geometría vanos pl. 1ª y pl. baja. Alzado interior frontal. E. de Valencia (A. propio 2011)

Fig. nº 227.- Vista de módulo. Fachada interior frontal. E. de Valencia (A. propio 2007)

Fig. nº 228.- Estrella roja. Carpinterías pl. baja. F. interiores. E. de Valencia. A. propio (2008).

Fig. nº 229.- Vista de una de las fachadas laterales interiores. E. de Valencia. A. propio (2011)

Ya acerca de las fachadas laterales interiores (figs 229 a 232), indicar que el cuerpo superior se sustituye por los ventanales corridos con la excepción del cuerpo intermedio que aparece en las fachadas laterales exteriores.

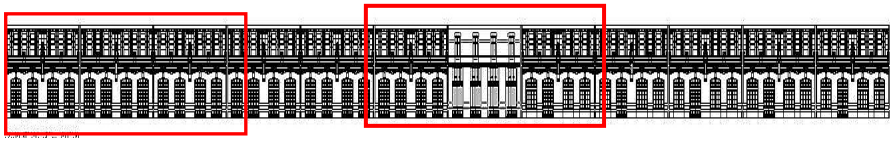


Fig. nº 230.- Alzado lateral interior. E. de Valencia. A. propio (2011) (*).

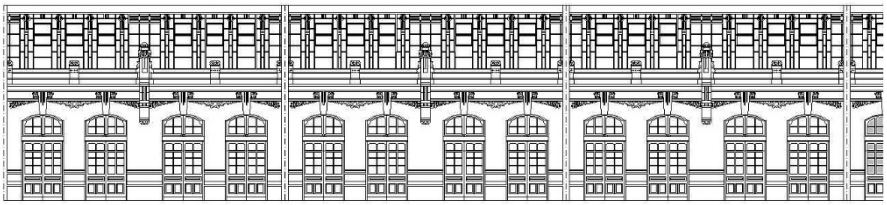


Fig. nº 231.- Parte I Alzado lateral interior. E. de Valencia. A. propio (2011)

(*) Nota: mediante recuadro rojo se indica las zonas ampliadas de este alzado.

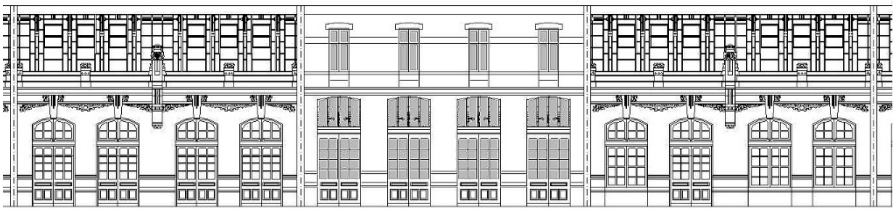


Fig. nº 232.- Parte II Alzado lateral interior. E. de Valencia. A. propio (2011)

Respecto de estos cuerpos, indicar que repiten la composición y diseño de la fachada frontal interior. El esquema compositivo de estas fachadas es: plano principal (12 módulos tipo 1) + cuerpo intermedio (4 módulos tipo 2) + plano principal (10 módulos tipo 1). El módulo tipo 1 es similar a los empleados en las fachadas laterales exteriores: hueco rectangular con remate superior en arco rebajado enmarcado entre pilastras. El módulo tipo 2 es el mismo al empleado en la fachada frontal interior. Los

pilones de remate expresan a su vez otra secuencia rítmica alternándose altos con bajos (figs. 233 y 234).

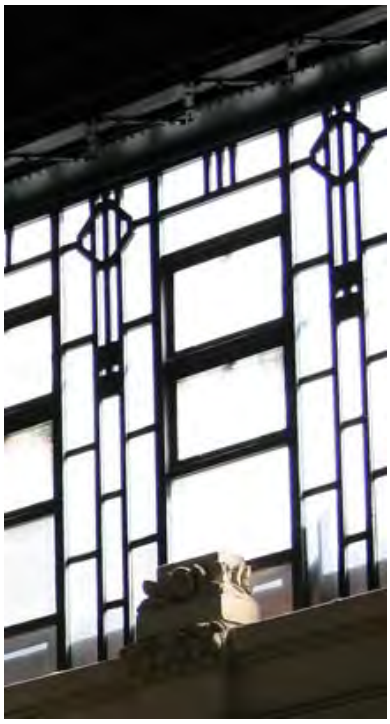


Fig. nº 233 y 234.- Detalle de pináculos de remate. F. interior lateral. E. de Valencia. A. propio (2011).

Destacar que, tampoco en el diseño de estas fachadas prescinde de los antepechos escalonados configurados por las pilastras que marcan rítmicamente la hipotética secuencia estructural (fig. 235).

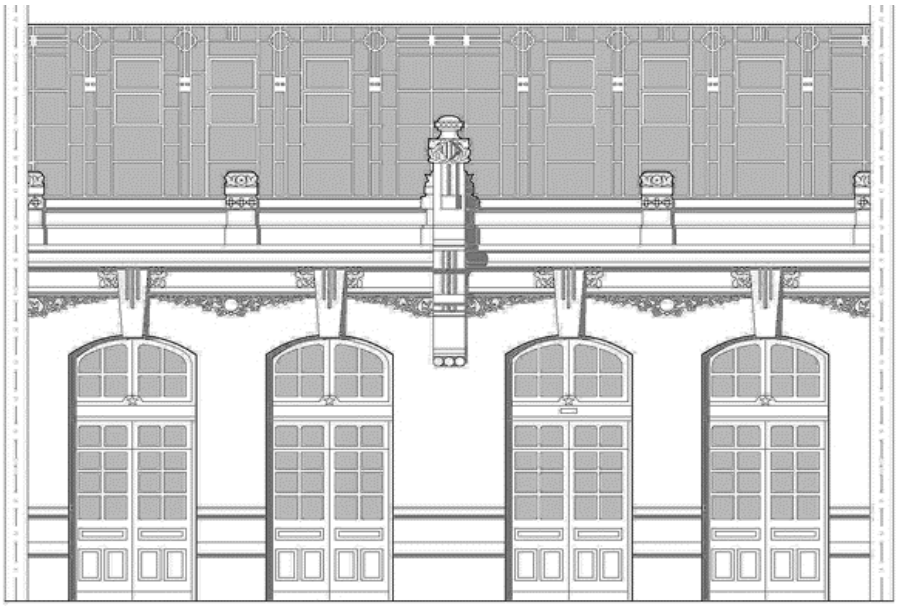


Fig. nº 235.- Detalle de alzado interior con ventanal corrido. E. de Valencia. A. propio (2011).

Respecto de los ventanales corridos (figs. 233 a 236), destacar el diseño de clara inspiración Secesionista pero con toques regionalistas ya que el diseño compuesto por cuadrados girados y barras, rememora la heráldica valenciana.

Fig. nº 236.- Detalle de ventanal corrido. E. de Valencia. A. propio (2011).

Reseñar que, aunque en la memoria de proyecto los justifica exclusivamente por razones de iluminación y ventilación, la disposición de estos huecos concede tres virtudes al hecho arquitectónico: por un lado, reitera en su intención de mostrar de manera sincera la arquitectura ya que se muestra claramente el apoyo puntual de la gran bóveda. (Como analicé en el capítulo dedicado a las principales estaciones de Norte, es habitual el apoyo de estas cubiertas metálicas en los muros de fachada. Aquí eso no ocurre y se muestra claramente). Por otro lado, aporta ligereza a la cubierta ya que parece como si flotase y, finalmente, aporta calidez al espacio con estas entradas laterales de luz (fig. 237).

Fig. nº 237.- Vista el espacio interior de andenes y vías. E. de Valencia. A. propio (2007).

Destacar el ritmo que introducen las partes abatibles compuestas en grupos de tres. Destacar el efecto de tapiz de lenguaje novedoso, ligeramente retranqueado del plano de la fachada interior, que ejerce el ventanal, introducido de manera que no distorsiona sino que enriquece la composición de ésta (fig. 235). Añadir que, este lenguaje novedoso sólo se contempla desde el interior debido al efecto del contraluz y a su posición tras los cuerpos laterales. Debía ocasionar en aquellos tiempos, numerosas sorpresas entre los viajeros introducirse en el espacio de andenes y vías y contemplar esto (figs. 233 a 237).

A mi juicio, otro detalle avanzado a su tiempo es la anexión – sin distorsionar en absoluto y adaptada a los ritmos de fachada – de la estructura metálica que soporta la gran bóveda sin esconderla (fig. 238). Una manifestación rotunda de sinceridad arquitectónica y de dignificación de los nuevos materiales. Actúa del mismo modo a como lo hace Otto Wagner con la incursión de perfilería metálica con gran protagonismo, en las estaciones de metro vienesas.

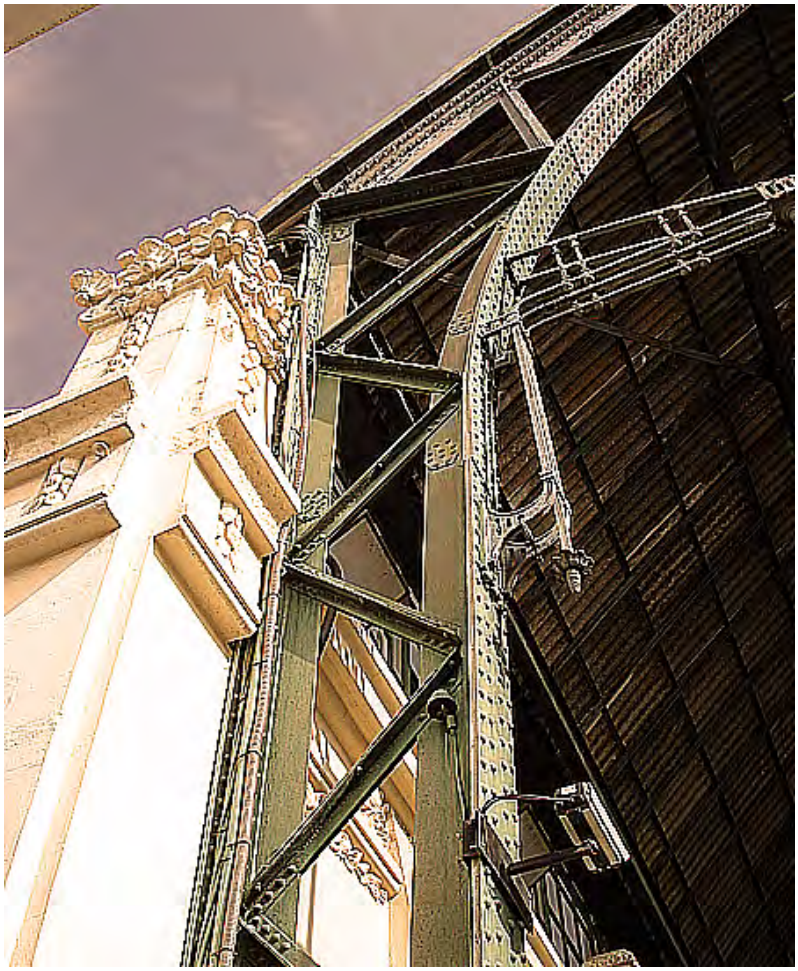


Fig. nº 238.- Detalle soporte estructura metálica. E. andenes y vías. E. de Valencia. A. propio (2007).

1.6. LA MATERIALIDAD DEL EDIFICIO DE VIAJEROS.SINGULARIDADES CONSTRUCTIVAS

"La construcción de la estación sigue un largo proceso evolutivo de proyectos de reformas, de modificaciones, de nuevas instalaciones, en el que lentamente se transforma la distribución, se regulariza la composición, se cambian algunos elementos constructivos, se eligen materiales, se diseña el detalle decorativo, se busca al artesano capaz de llevarlo a cabo, se contrata al industrial de la cantera valenciana, etc. Un proceso minucioso que nos indica la ingente labor de Demetrio Ribes como director de la obra."

I. Aguilar Civera. Demetrio Ribes arquitecto. 1875-1921. P. 64.

Acuñaría esta forma de hacer como sostenibilidad arquitectónica – concepto actual pero que ya Ribes empleó-. Difícilmente puede la arquitectura caer en la vulgaridad con este cuidado por los detalles y por todos los aspectos del hecho arquitectónico.

1.6.1. Introducción al estudio de los materiales empleados

Me gustaría destacar que la materialidad de la estación es el apartado de la presente tesis donde mayores escollos he encontrado no tanto debido a la naturaleza de los materiales empleados - en su mayoría comunes en la época - sino debido a la ausencia de documentación escrita como a la falta de rigor en las diferentes obras de rehabilitación o de acondicionamiento de espacios que ha sufrido la estación donde o bien no se han repuesto los materiales originales o bien han sido tapados y resulta imposible (sin recurrir a ensayos destructivos) su reconocimiento y caracterización.

Me queda en este sentido, una vía por explorar una vez finalizada la presente tesis de manera que se pueda crear un catálogo que analice y enumere los diferentes materiales, sus características y naturaleza y la antigüedad de los mismos resultado de análisis de laboratorio. He de decir, en esta línea, que ha resultado fundamental la ayuda de D. Javier Rodríguez Senespleda, técnico de arquitectura de cercanías de ADIF.

Por ello, con el fin de ser lo más rigurosa posible, la metodología de actuación ha sido la siguiente, abarcando de manera simultánea las siguientes vías:

1.- Análisis del proyecto original y de sus modificaciones. Planos y memorias. (He de hacer hincapié en lo exiguo de las descripciones de los proyectos de la época). Indicar que el primer proyecto de la Estación de Valencia (agosto de 1906) es casi coetáneo al proyecto de los dos edificios gemelos para oficinas de la estación de Príncipe Pío en Madrid (diciembre de 1906) y al proyecto de la Estación del Norte de Barcelona (1911). Es por ello que también considero las respectivas memorias de los proyectos citados como fuente fiable de datos constructivos ya que las tres obras corresponden al mismo periodo, sobretodo para la descripción de aquellas partes no visibles. (Cimentación, estructura, etc.).

2.- Análisis de diferentes publicaciones con el fin de encontrar datos concretos sobre los diferentes materiales de la estación. En este aspecto ha sido fundamental la aportación de Aguilar Civera en sus numerosos textos acerca de la estación y de la obra de Demetrio Ribes.

3.- Análisis de prensa general y especializada de la época. La revista “La construcción moderna” ha sido una fuente importante de datos. El vaciado en la hemeroteca municipal así como en la de la Biblioteca Nacional – por citar las más relevantes – me ha permitido reunir valiosa información respecto a la materialidad de la estación.

4.- Análisis de fotografías antiguas. El libro “La mirada de l´arquitecte” así como el artículo dedicado a la estación contenido en la revista “La construcción moderna (1918)” han resultado fundamentales ya que el primero muestra fotografías de la construcción y el segundo porque muestra los espacios interiores nada más finalizar la obra. De este modo, es posible observar los cambios de materialidad acontecidos.

También el análisis de fotografía histórica me ha proporcionado información relevante acerca de la configuración original de la estación.

5.- Visitas de reconocimiento a la estación. Destacar la compañía de María Soriano y el asesoramiento de Vicente Galvañ, expertos en materiales de construcción, que me han ayudado en la caracterización de los diferentes materiales.

6.- Croquizado y realización de dibujos de partes de la estación con medidas reales. La observación exhaustiva me ha permitido detectar patología que permite identificar los materiales así como dejan ver materiales habitualmente no vistos, singularidades constructivas o pequeñas intervenciones posteriores.

7.- Explicaciones de D. Javier Rodríguez Senespleda, técnico que ha participado en las diferentes reformas realizadas en la estación. También los datos recopilados en el trabajo final de carrera de Rafael Moreno Tomás, han ayudado a definir las distintas intervenciones.

Reseñar que el estudio de los materiales se ciñe a los espacios originales (o con restos de materiales originales) descritos en anteriores apartados del presente capítulo y que aquí enumero de nuevo:

.- Planta baja: vestíbulo (F1), antiguo café (restaurado)(F2), sala de espera de primera clase (F3), acceso torreón izquierdo (F4), espacio cubierto andenes y vías (F8).

.- **Planta primera:** núcleo escaleras torreón izquierdo (F5), acceso planta 1ª torreón izquierdo (F6) y distribuidor planta alta torreón izquierdo (F7).

.- Fachadas. (F9)

.- Cubiertas edificio de viajeros. (F10)

.- Urbanización del recinto. (F11)

Realizo también una primera ficha (F0) dedicada a aquellos materiales no observables sin ensayos.

Finalmente, tras barajar varias opciones, he optado por presentar la materialidad estudiada de manera independiente por estancias por ser coincidente con el modo de observación real y con lo existente. Así, para cada estancia propongo un análisis que consta de dos partes: la primera de ellas contiene la descripción detallada de los diferentes materiales recogidos en una tabla que facilite su lectura y la segunda, fotografías, detalles constructivos y singularidades encontradas en la estancia en estudio (detalles de materialidad). Por último, el estudio de materialidad se completa con la realización de los detalles constructivos y dibujos más representativos de la estación (Cap. 07).

Anticipar que, se trata de un edificio rico en materialidad donde además se ha combinado la expresión del material conjuntamente con expresiones artísticas variadas pero sin artificios, enriqueciendo así el conjunto. Se trata pues, de una “obra de arte total” como así definen algunos autores a las obras modernistas.

Como ejemplo (figs. 239 a 243), hago acopio de todas aquellas diferentes materialidades existentes que recogen el nombre de la compañía (curiosamente ninguna ubicada en la fachada principal): combinaciones de colores, tamaños, tipos de letras, etc. todo estudiado hasta el mínimo detalle, lo que revaloriza la obra y al arquitecto.

Acerca de la rehabilitación del antiguo café (hoy posible sala multiusos), reseñar que la restauradora del mismo ha sido Dª Magdalena Monraval la cual, ha seguido un criterio acertado en mi opinión y acorde con las conclusiones del reciente congreso titulado: “International conference intervention aproaches for the 20th century architectural heritage” celebrado los pasados 14, 15 y 16 de junio del presente en Madrid, al que acudí, y que incidía en la discreción del autor de la rehabilitación respecto a dejar su sello pero a su vez, en la identificación clara de lo original y de lo repuesto. Así actúa esta restauradora, mostrando de manera clara varios ex - novos en los mosaicos que revisten los paramentos verticales.

Fig. nº 239 a 243.- Materializaciones diversas de "Norte". Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Destacar que, tras dejar atrás las intenciones del Plan Sur (30-6-1966) que proponía el traslado de la estación al cauce del Turia junto al puente del Ángel Custodio, se propuso, en 1975, el traslado de la estación al emplazamiento que proponía Vicente Sala (cruce entre la Gran Vía Ramón y Cajal y Gran Vía Germanías). Tras el rechazo de estas opciones y con la intención de salvar el edificio de Ribes, mediante Real Decreto (R.D. 1925/83. F. Disposición: 25-5-1983) se declaró la Estación del Norte monumento histórico artístico. (R-I-51-0004890). (F. Publicación BOE: 12-7-1983).

Indicar asimismo que, en el DOGV nº 2079 (30-7-1993) con fecha de resolución 24-5-1993, se procede a incoar expediente de delimitación de entorno de protección de la estación el cual se refleja en el siguiente plano (fig. 244).

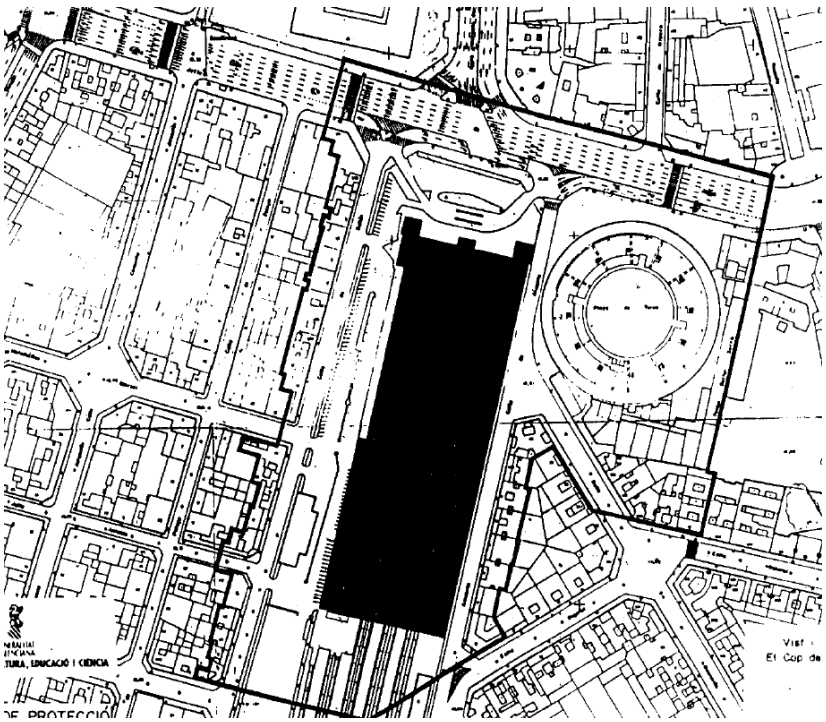


Fig. nº 244.- Delimitación entorno de protección de la Estación del Norte. DOGV nº 2079. Anexo I.

1.6.2. F0: Datos generales y materiales constituyentes deducidos

"Pero no está en la mano del arquitecto la elección de los materiales que debe emplear en sus construcciones, ya que no se encuentran en cualquier lugar todos los materiales de construcción. Por otra parte está en el derecho del propietario decidir si quiere edificar a base de ladrillos, de mampostería o de sillería. De aquí que el juicio público sobre una obra arquitectónica pueda formularse desde tres puntos de vista, que son: el cuidado con que la obra ha sido ejecutada, la riqueza de la decoración y la disposición del conjunto. Si se observa una casa desde el punto de vista de su riqueza se alabará cuando posea grandiosidad y magnificencia; cuando se busque el cuidado con que se ha ejecutado, se reconocerá la precisión del trabajo de los obreros; pero cuando lo que se tiene es un conjunto bien logrado por la proporción y armonía entre sus distintas partes, entonces el que merece los elogios es el arquitecto."

Vitruvio. Diez libros de Arquitectura.

1.6.2.1. Datos generales

Según consta en diversas revistas de la época ("Gaceta de los caminos de hierro". 8/09/1916. p. 5. "Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros". 25/9/1916. p. 21. "Madrid Científico". 1916. p. 893), la construcción del edificio fue adjudicada mediante concurso entre constructoras e industriales españoles (modo de hacer habitual de la compañía Norte en España) a la empresa: "La Catalana General de Crédito" (Barcelona). Al entrar esta empresa en liquidación, se rescindió el contrato y la obra se llevó a cabo mediante contratas parciales con distintos industriales españoles, muchos de ellos valencianos. Todos aquellos que he podido analizar los incluyo en la siguiente tabla:

1.6.2.2. Datos fabricantes originales

CONSTRUCTORA GANADORA CONCURSO	**"La Catalana General de Crédito" (rescisión contrato)**
COSTE TOTAL DE LA OBRA	**2,5 millones de pesetas.**
CONTRATAS PARCIALES	**NOMBRE - LOCALIDAD**
Grandes armaduras y cubierta andenes	E. Grasset y Cia. – Madrid.
Revestimientos cubierta andenes	E. Grasset y Cia. – Madrid.
Estructura metálica ed. viajeros.	Fundiciones Sr. Bartle - Valencia
Marquesina (c/ Bailén) (*)	Fundiciones Sr. Bartle - Valencia
Estructura metálica cubiertas ed. viajeros. Ala derecha.	Fundiciones Sr. Bartle - Valencia
Parte de verjas exteriores y cerrajería artística estación.	Talleres D. José Guillot – Valencia.
Estructura metálica cubiertas ed. viajeros. Ala izqda.	Talleres D. José Guillot – Valencia.
Tuberías, vigas metálicas ed. Viajeros, parte de verjas exteriores.	Almacenes de hierros y aceros hijo de Miguel Mateu – Valencia.

Verja división patio llegadas (Desaparecida). (También pasarela y marquesina de consumos) (*)	Metalurgia Sr. Ocaña – Valencia
Verja salida de viajeros, biombos recogida billetes (Desaparecidos), verjas taquillas billetes (desaparecidas), marquesina fachada ppal. Barandilla escalera.	"La Paloma" (D. Vicente Ferrer Ballester) - Valencia
Cerámica interior (azulejería, trencadís)	"La Ceramo" (D. Jose Ros) – Valencia. "Valencia Industrial"(ant. llamada "Azulejos Antonio Bayarri y Hnos" (Burjassot) – Valencia. Onofre Valldecabres.
Cerámica decorativa exterior	Casa Gil y Cámara; "La Ceramo" (D. Jose Ros); D. Jose Puig; "Valencia industrial"; Onofre Valldecabres.– Valencia. Moldes piedra artificial: Jose Puig e hijo – Valencia. Ricardo Tárrega - Barcelona.
I. Fontanería y saneamiento. Canalones cubierta.	Sr. Amorós – Valencia.
I. sanitarios - cocinas	Hijo de Vicente Sala Sancho – Valencia.
Pavimentación	Furió Hnos. – Valencia.
Cristalería	D. Bruno Pérez – Valencia.
Carpintería	Talleres Sr. Arcis – Valencia.
Mobiliario interior, persianas, tarimas y panelados int. madera	D. julio Peris – Valencia
Zócalo madera sala espera 1ª clase	Casa constructora Sra. Viuda de Climent – Valencia.
Artistas	Lienzo cafetería y plafones mosaicos exteriores: Jose Mongrell (pintor) – Valencia.
Mosaistas	Plafones exteriores: Maumejean Hnos. – Madrid.

(*) En el artículo de la revista "La Construcción Moderna" (30-6-1918. p. 91), describe esta marquesina como la de "Mensagerías". Este artículo, describe las dimensiones de este elemento, indicando que se trata de una marquesina de 106 m. de longitud por 6 m. de vuelo. Comprobando las dimensiones, se verifica que se trata de la marquesina lateral existente actualmente y por la que se accede a la actual galería comercial ubicada en la planta baja del ala del edificio de viajeros recayente a la calle Bailén. La marquesina de consumos puede referirse a otra marquesina que existía en la misma fachada, a continuación de la descrita, pero que ha desaparecido. Este dato se aprecia en fotografías antiguas de esta fachada. Respecto de la pasarela no he logrado identificar a qué se refiere.

1.6.2.3. Datos intervenciones realizadas

Los datos de las intervenciones más relevantes realizadas en la estación que he podido reunir, los incluyo en la presente tabla:

INTERVENCIONES (*)	FECHAS
Remodelación general	1977
Cambio de instalaciones	Se desconoce.
Rehabilitación e impermeabilización de cubiertas (**)	1990
Remodelación patio de salidas.	Se desconoce.(Varias intervenciones).
Reparación y pintado de fachadas (***)	1989-1992-1999
Recrecido altura de andenes	1994
1er retranqueo toperas.	1980 (hasta aproximadamente los 30 m.)
Cambios de forjado. (****)	1930-1950-1993 (ala derecha).
Habilitación galería comercial ala derecha.	1993-1994 (inaugurado en nov. De 1994).
2º retranqueo toperas.	2001 (hasta aprox. Los 60 m. actuales).
Rehabilitación vestíbulo.	2004-2005
Rehabilitación cafetería.	2007-2008

(*) Lista de intervenciones proporcionada por Rodríguez Senespleda y por Rafael Moreno Tomás.

(**) Se realizaron trabajos de análisis de oxidación, radiografías y recálculos sobre la bóveda.

(***) Existe estudio cromático y ensayos fotogramétricos realizados.

En 1989 se realizó la reparación y pintado de la fachada principal y de la recayente a la C/ Bailén. En 1991 se realizó lo propio en la recayente a la calle de Alicante y, finalmente, en 1992 se realizó la reparación y el pintado sobre las fachadas interiores. El color actual se debe a la pintura aplicada en 1999.

(****) Existe peritación sobre el estado resistente de los forjados realizada por el Departamento de Medios Contínuos y Estructuras de la UPV.

Algunos detalles de estas intervenciones son: sobre las fachadas se realizaron trabajos de limpieza, tapado de fisuras y grietas procediendo posteriormente al pintado. El color original se tapó en la intervención realizada en 1999 (fig. 245).

Fig. nº 245.- Vista de la fachada principal antes de su reparación. R. Moreno Tomás (2005).

Para reparación y limpieza del trencadís se empleó vapor de agua a presión.

Sobre la madera pintada se procedió al decapado, aplicación de laca nitrocelulósica, imprimación y pintura.

Indicar que, sobre la verja exterior recayente a la calle Xàtiva se ha intervenido al menos en dos ocasiones debido a las obras del metro. Estas obras obligaron a la demolición de algunos tramos y a su posterior reconstrucción (figs. 246 y 247).

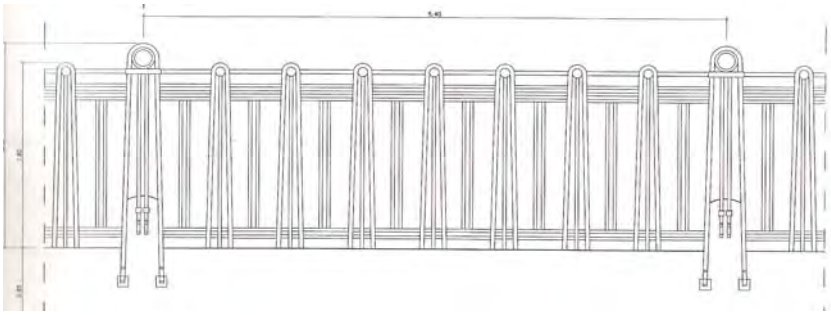


Fig. nº 246.- Alzado de tramo de verja exterior. E. de Valencia. R. Moreno Tomás (2005).

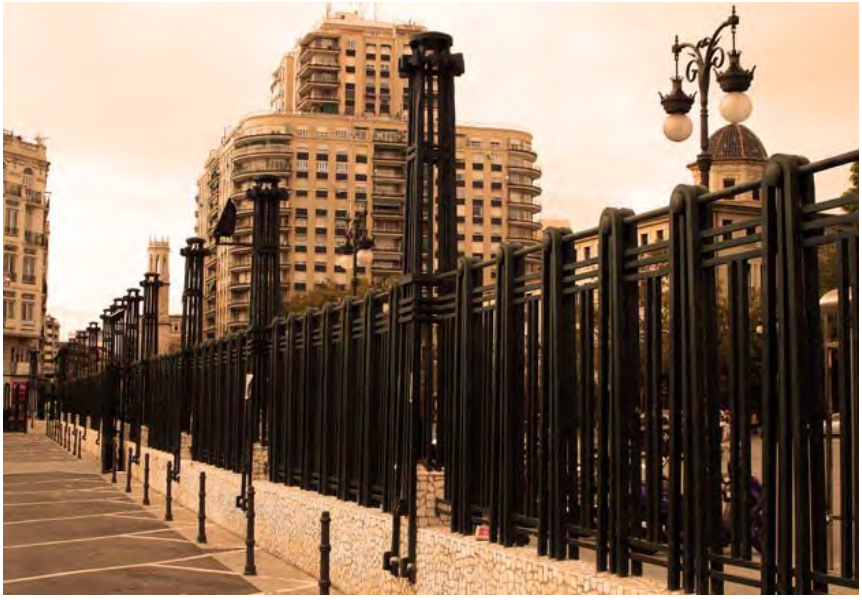


Fig. nº 247.-Vista de verja exterior recayente a C/ Xàtiva. E. de Valencia. A. propio (2011).

1.6.2.4. Materiales constituyentes deducidos

Esta tabla contiene el análisis organoléptico y documental de aquellos materiales que se han deducido a base del estudio de la documentación de proyecto, de fotografías de la construcción del edificio, de artículos de la época (1918-1919) y de documentación e imágenes de otras obras del arquitecto coetáneas en el tiempo. También las imágenes existentes de las diversas intervenciones realizadas permiten observar los materiales originales ocultos a la vista.

Así, esta ficha "cero" recoge la materialidad de la cimentación (fig. 248), de la estructura y de los distintos componentes de cerramientos (figs. 249 y 250) y cubiertas (figs. 251 y 252) haciendo referencia a la fuente de donde se obtienen. Dada la diversidad de las fuentes, se consideran suficientemente fiables los datos obtenidos ya que son coincidentes en buen número de casos.

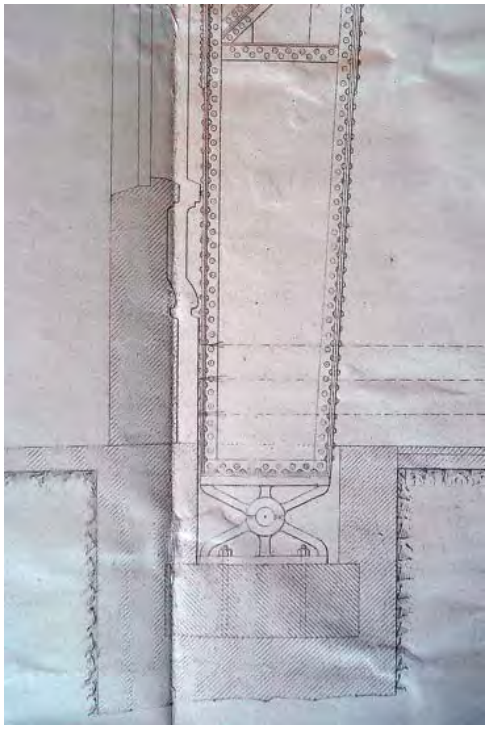


Fig. nº 248.- Detalle de cimentación de soporte metálico. Espacio andenes y vías. E. de Valencia. (FFE-2008).

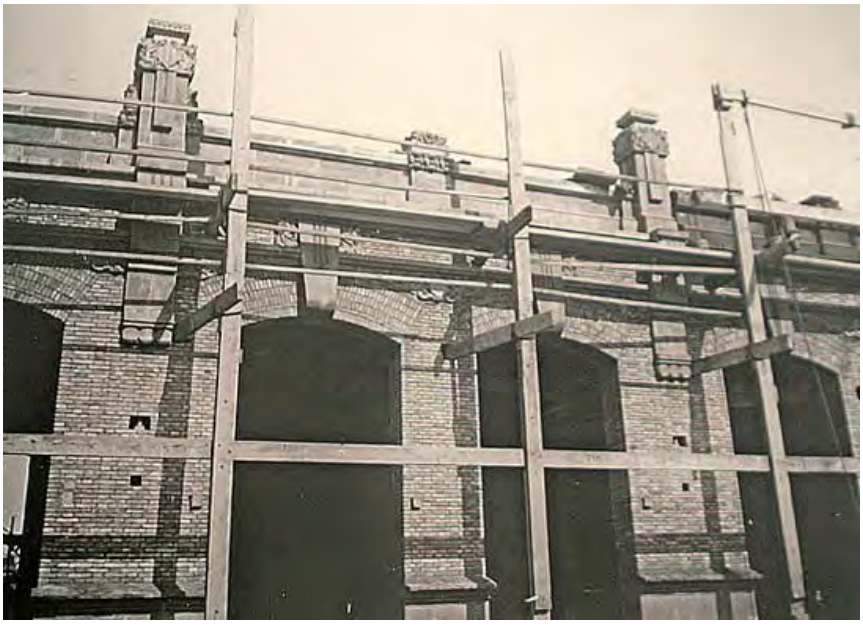


Fig. nº 249.-Vista de la construcción de los muros de cierre. Ala lateral derecha. E. de Valencia. "La mirada de l´arquitecte".

Fig. nº 250.-Vista de la construcción de los muros de cierre. Ala lateral derecha. E. de Valencia. "La mirada de l´arquitecte".

Fig. nº 251.-Vista de la construcción de la cubierta. Ala lateral derecha. E. de Valencia. "La mirada de l´arquitecte".

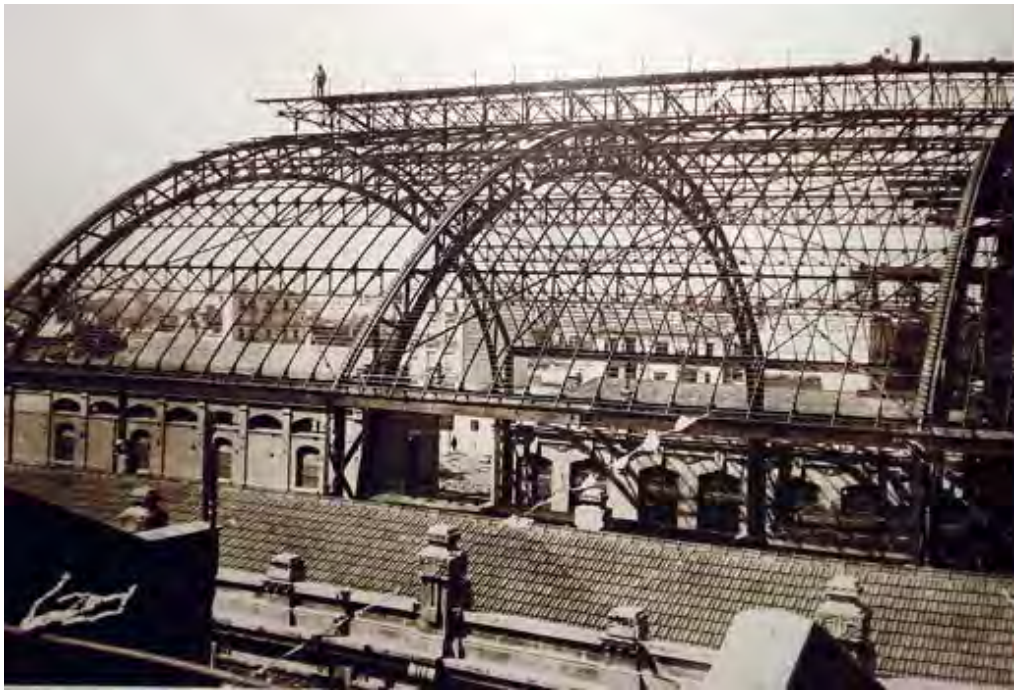


Fig. nº 252.-Vista de la construcción de la gran bóveda. Espacio de andenes y vías. E. de Valencia. "La mirada de l´arquitecte".

ZONA	MATERIAL
Cimentación ed. viajeros	Mampostería ordinaria tomada con mortero de cal hidráulica.
Cimentación zona vías y andenes	Mampostería ordinaria tomada con mortero de cal hidráulica sobre enarenado. Para apoyo rótula: dado y nicho de hormigón.
Estructura vertical ed. viajeros	Muros aparejados de ladrillo macizo. Aparejo flamenco. 3 pies de espesor total (aprox. 75 cm.). Zócalo hoja exterior: tipo piedra: piedra de Alcora. Acabado: apomazado/arenado. Soportes aislados metálicos.
Estructura horizontal ed. viajeros.	Estructura metálica (perfiles IPN o perfiles carril). Revoltones de ladrillo macizo. Losa superior a base de mortero y cascotes. (*).
Cerramientos fábrica	Muros aparejados de ladrillo macizo. Aparejo flamenco. 3 pies espesor total (aprox. 75 cm.).
Cubierta inclinada ed. viajeros	F. pendientes: estructura metálica. Entrevigado: revoltón cerámico. Losa superior de hormigón. Listones de madera. Teja plana roja.
Cubierta plana ed. viajeros.	Se desconoce su composición. Acabado a base de rasilla cerámica.

(*) Se deduce la composición de los forjados de la composición de la cubierta inclinada. También de las fotos de las distintas intervenciones realizadas.

1.6.2.4.1. Cimentación

Para obtener este dato me quedo con la memoria del proyecto del muelle cubierto de fecha 14-05-1906 y aprobado con prescripciones el 24-07-1906 que indica lo siguiente:

"Cimientos: mampostería hidráulica. Profundidad 1,50 m. Anchura: 1,20 m. parte inferior. 0,80 m. parte superior. (Sección trapezoidal)."

Memoria de proyecto de muelle cubierto. 14-05-1906.

Según deduzco de los planos y documentación de proyecto, del análisis de fotografías y de la construcción de edificios análogos, la cimentación de las alas laterales del edificio de viajeros consta hipotéticamente de (fig. 253):

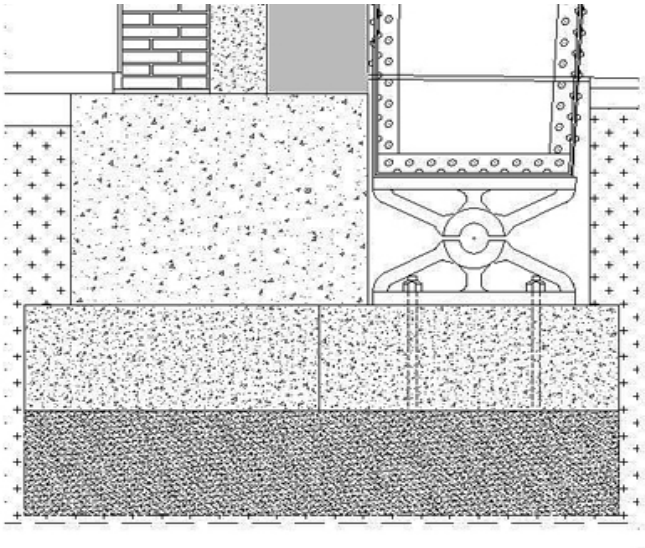


Fig. nº 253.- Detalle constructivo cimentación alas lat. ed. de viajeros y bóveda metálica. E. de Valencia. A, Propio (2011).

Enarenado o cama de arena de 0,50 m. de espesor estimado.

Cimentación escalonada (ángulo superior a 60º) en dos tramos de alturas respectivas de 0,50 m. y de 1,00 m.. a base de mampostería ordinaria tomada con cal hidráulica.

Obviamente, para el edificio principal del edificio de viajeros, de dos plantas de altura, la profundidad de las cimentaciones será mayor de acuerdo con la mayor carga a soportar.

El tipo de cimentación para los soportes metálicos que sustentan la gran cubierta (fig. 253) se deduce de los planos existentes en el archivo general de la administración incluyéndose detalle de la misma en el apartado 4.11 del presente capítulo, así como de la memoria descrita. También los datos obtenidos del proyecto de la Estación de Valencia del Ferrocarril Central de Aragón (figs. 254 y 255), resultan ilustrativos. Así, hipotéticamente, la composición de la misma es:

Enarenado o cama de arena de 0,50 m. de espesor estimado. Zapata de hormigón en masa, de 0,50 m. de espesor, donde se empotran los pernos de la placa de anclaje para la rótula de acero colado.

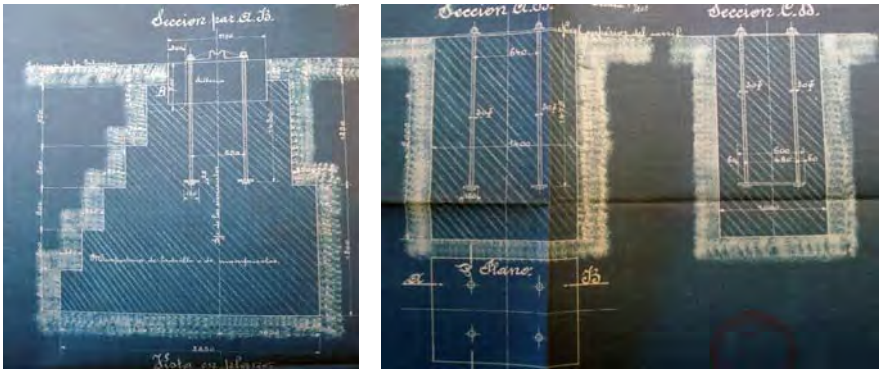


Fig. nº 254 y 255.- Detalles de cimentación. Estación de Valencia. Ferrocarril Central de Aragón. (FFE 2007).

Cuando se habilitó la galería comercial en el ala derecha, se procedió a implementar un forjado intermedio (1993) con estructura y cimentación independientes. En este caso, la cimentación son zapatas aisladas de hormigón armado. Pero esta cuestión queda fuera del ámbito de la presente tesis.

1.6.2.4.2. Estructura vertical del edificio de viajeros

Se deducen los materiales empleados de la documentación de proyecto y de las fotografías contenidas en el libro "La mirada de l´arquitecte", básicamente. La constitución de los mismos es a base de fábrica de ladrillo macizo colocado mediante aparejo gótico o flamenco (fig. 258). Se trata de dos fábricas trabadas: la exterior de 1 pie de espesor y la interior de 2 pies de espesor. En la fábrica exterior, se sustituye la zona del zócalo por fábrica de cantería de piedra de Alcora o similar. El anclaje de las piezas de cantería se presupone el corriente de la época (varillas, llaves). La hoja interior, también en la zona del zócalo, se modifica sustituyendo la parte de la misma (1 pie de espesor) lindante al zócalo de piedra natural por relleno de hormigón en masa (fig. 256). Así, el ancho estimado total es de 75 cm.. Indicar que cornisas, elementos decorativos y otros detalles ornamentales de la fachada se realizan con hormigón. Por los datos encontrados, afirmar que los soportes exentos del vestíbulo son metálicos (fig. 259).

En las obras de rehabilitación se observa la existencia de dinteles metálicos para los vanos (fig. 257).

Fig. nº 256.- Detalle de la construcción del muro. Ala derecha. E. de Valencia. "La mirada de l´arquitecte".

Fig. nº 257.- Detalle de muro macizo de cerramiento (ala derecha ed. de viajeros). E. de Valencia. R. Moreno Tomás (2005).

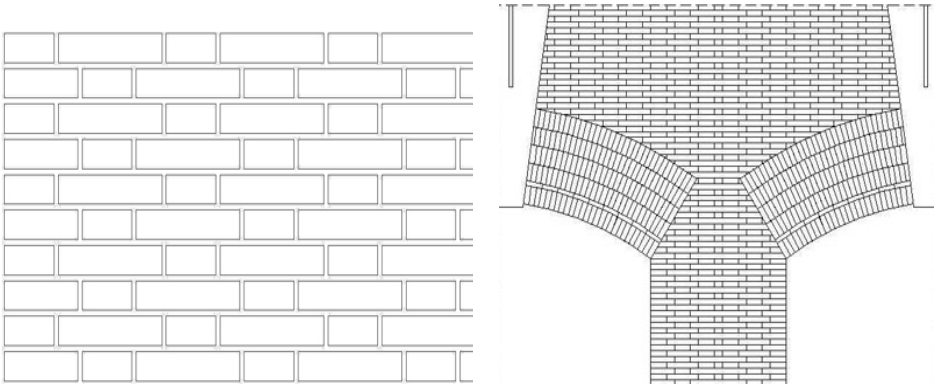


Fig. nº 258.- Detalle de aparejo gótico de muro y de arco. Ala derecha. E. de Valencia. A. propio (2011).

Indicar que, acerca de los muros (fig. 258) me extenderé más ampliamente en la parte del presente capítulo dedicado al análisis de los cerramientos.

Fig. nº 259.- Vista de soporte exento. Vestíbulo ed. de viajeros. E. de Valencia. A. propio (2011).

Con motivo de la habilitación de galería comercial en el ala derecha, se procedió a realizar una estructura independiente para soportar unos tramos de forjado implementados. Se trata de estructura metálica compuesta por perfiles UPN. (R. Moreno Tomás). El análisis de la misma queda fuera del ámbito de la presente tesis por no tratarse de elementos originales de la estación.

1.6.2.4.3. Estructura horizontal del edificio de viajeros

La materialidad de la misma se obtiene principalmente de la memoria del proyecto de la Estación de Valencia detallada en apartados anteriores del presente capítulo. (Entramados metálicos procedentes de los talleres del Sr. Bartle). D. Javier Rodríguez Senespleda corrobora este aspecto. Los artículos referenciados en bibliografía de la revista "La construcción moderna" también detallan este aspecto. Asimismo las crónicas de la rehabilitación del antiguo café señalan el deteriorado aspecto de la estructura metálica del forjado con serios problemas de oxidación. (Las Provincias. 05-07-2008).

Fig. nº 260.- Detalle de forjado. Ed. de viajeros. E. de Valencia. R. Moreno Tomás (2005).

Los forjados originales están constituidos a base de viguetas metálicas (perfiles IPN o perfiles carril) y revoltones de ladrillo macizo como elementos aligerantes de entrevigado. La losa superior de forjado se compone a base de mortero y cascotes (fig. 260).

El forjado de nueva creación ubicado en la galería comercial (ala derecha) está constituido por vigas planas y viguetas armadas semi-resistentes. (R. Moreno Tomás). El análisis del mismo queda fuera del ámbito de la presente tesis.

1.6.2.4.4. Cerramientos fábrica

Datos obtenidos del proyecto, de las fotografías contenidas en el libro "La mirada de l´arquitecte" y del análisis de la documentación referente a las obras de rehabilitación.

Los mismos los constituyen los muros de carga detallados en el aptdo. 06.02.04.02 del presente capítulo (figs. 261 y 262).

Fig. nº 261.- Vista de cerramiento y hueco. Ed. de viajeros. E. de Valencia. R. Moreno Tomás (2005).

Los revestimientos exteriores están constituidos, hipotéticamente, a base de enfoscado de mortero mixto de cemento y cal y pintura de acabado.

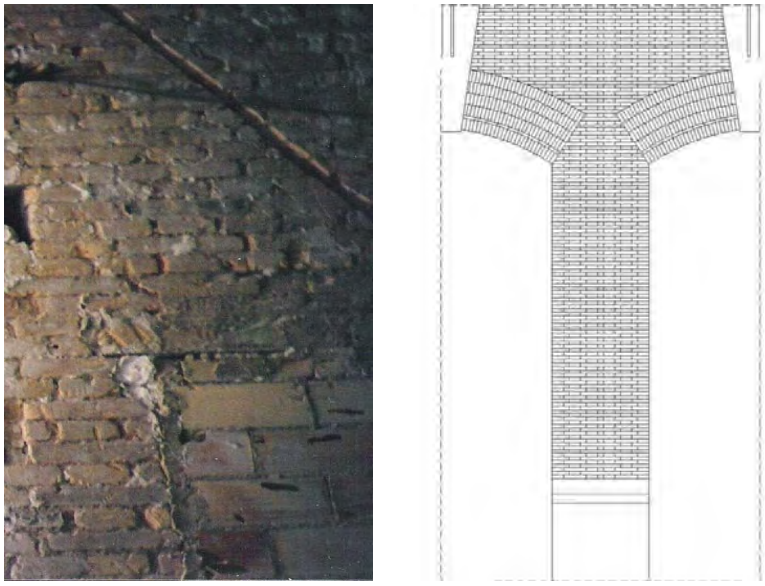


Fig. nº 262.- Detalle de aparejo de muro y de dintel curvo. Ed. de viajeros. E. de Valencia. R. Moreno Tomás (2005).

La ornamentación, superpuesta (fig. 263), se compone de:

En la fachada principal: se emplean motivos realizados en hormigón (pináculos, claves de arcos, p.e.) posteriormente revestidos; motivos realizados en mortero (paños de hojas de naranjas, flores, cordones, etc.) posteriormente revestidos y motivos cerámicos esmaltados (flores) o con acabado metalizado (escudos, círculos, cuadrados girados p.e.).(figs. 264 a 267)

Fig. nº 263.- Detalle de ornamentación en fachada. Ala derecha ed. de viajeros. E. de Valencia. "La mirada de l´arquitecte".

Fig. nº 264 a 267.- Detalles ornamentales varios. F. ppal. ed. de viajeros.

Fig. 267: E. de Valencia. A. propio (2007-2011)

En las fachadas laterales, en ausencia de color, se emplean motivos realizados en hormigón y mortero posteriormente revestidos (figs. 268 y 269).

Fig. nº 268 y 269.- Detalles ornamentales. F. laterales. Ed. de viajeros. E. de Valencia. A. propio (2007-2011).

1.6.2.4.5. Cubierta inclinada del edificio de viajeros

Datos obtenidos de las fotografías contenidas en el libro “La mirada de l´arquitecte” y las contenidas en el libro: “La Estación del Norte en Valencia. La unión de todas las artes”. Los artículos referenciados en bibliografía de la revista “La construcción moderna” también recogen esta descripción. Finalmente, el análisis de proyecto de edificaciones de la estación (muelles cubiertos) me ha servido de gran ayuda para conocer la materialización original.

Así, la constitución de la misma es a base de cerchas metálicas tipo inglés, correas, revoltones cerámicos, losa superior, listones de madera y teja plana de encaje claveteada. (figs. 251, 270 a 272).

Fig. nº 270 a 272.- Secuencia construcción cubierta inclinada. Alas laterales ed. de viajeros. E. de Valencia. "La mirada de l´arquitecte".

1.6.2.4.6. Cubierta plana del edificio de viajeros

Los datos descritos se obtienen de la visita realizada a la misma, en compañía de Dª María Denia, con permiso de ADIF. Las explicaciones de D. Javier Rodríguez Senespleda ratifican este aspecto. Así, se considera una cubierta plana convencional con acabado a base de rasilla (figs. 273 y 274).

Fig. nº 273.- Vista antigua del edificio de viajeros. E. de Valencia. Blanco y Negro (1917).

Fig. nº 274.- Vista actual del edificio de viajeros. E. de Valencia. Reg. Arq. SXX C.V.

Indicar que tanto a los cerramientos como las cubiertas les dedico análisis y fichas aparte para completar la información recabada en las diferentes visitas realizadas.

1.6.3. F1. Vestíbulo (restaurado)

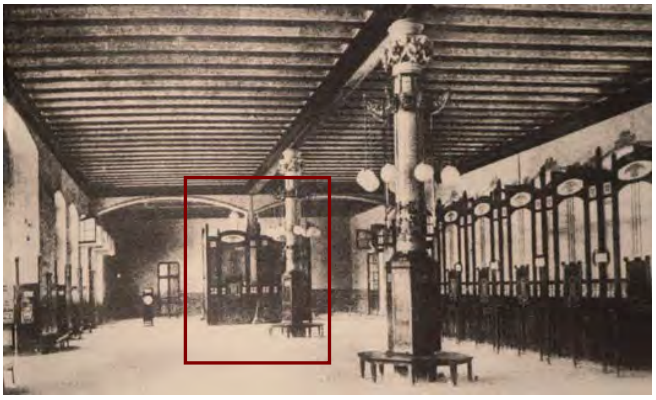


Fig. nº 275 y 276.- Vista del vestíbulo original. E. de Valencia. (Arquitectura y construcción. 1918. P. 72).

Fig. nº 277.- Vista actual del vestíbulo. E. de Valencia. A. propio (2007).

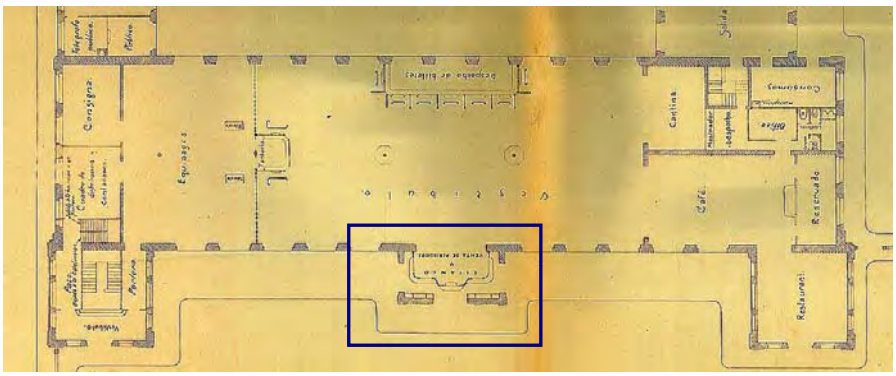


Fig. nº 278.- Planta del vestíbulo original. Plano de proyecto definitivo. E. de Valencia. FFE-2008.

Antes de abordar las cuestiones de materialidad, destacar la existencia de la taquilla original para facturación de equipajes que existía en el vestíbulo (fig. 275 recuadro rojo).

La distribución original (fig. 278) presentaba un diáfano espacio único que abarcaba lo que conocemos actualmente más la zona ahora destinada a venta de billetes de largo recorrido.

La materialidad la condenso en la siguiente tabla:

TABLA DE MATERIALIDAD	
ZONA	**MATERIAL**
Solado y rodapié	Solado original: mármol blanco Macael. Placa cuadrada. (J. Rodríguez Senespleda) (Arquitectura y construcción 1918). Actual: mármoles Macael veteado y Macael gris. Placa cuadrada. (60x60x4 cm.). Disposición a escuadra en franjas perimetrales y a cartabón en zona interior.
Zócalos	Madera de mobila. Barniz transparente semi-brillo. Decoraciones a base de mosaico romano.
Resto revestimientos verticales	Trencadís cerámico esmaltado con decoración del mismo material tomado con mortero de cemento.
Revestimiento techo	Vigas y viguetas metálicas revestidas en madera. Barniz transparente semi-brillo. Revoltones revestidos con trencadís. En zona antiguo quiosco: viguetas revestidas también de trencadís.
Soportes exentos	Zócalo de madera de mobila. Barniz transparente semi-brillo. Decoración mosaicos cerámicos. Resto: trencadís cerámico. Banco de madera de pino (copia del original). Lámparas de latón.
Carpintería	Exterior: madera de mobila barnizada color oscuro al interior y pintura color marrón oscuro al exterior. Herrajes latón. Interior: madera de mobila barnizada color oscuro o

	pintura oscura. (actualmente pintada en color azul). Herrajes latón. Pérdida irreparable de puertas de la cantina y del café-restaurant. Madera de pino. Barniz transparente semi-brillo. Actualmente: acero inoxidable y vidrio.
Vidrios	Emplomados de vidrio sencillo blanco y color según dibujo.
Taquillas	Madera de mobila. Barniz semi-brillo. Decoraciones cerámicas esmaltadas. Vidrio sencillo blanco y transparente.
Intervenciones	3º cambio de solado. Eliminación del 2º solado compuesto por combinación de caliza crema marfil con rojo alicante en 2004. Empresa rehabilitación: VASECO, S.L. (2004-2005).

Fig. nº 279 y 280.- Solado actual y posible solado original. Vestíbulo Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Acerca del solado original (fig. 280), el estudio realizado desvela que Ribes establecía el tamaño de la losa en función de las proporciones de la estancia. Así, aunque emplea el mismo material (mármol blanco) y el mismo formato (placa cuadrada) tanto en el vestíbulo, como en el café-restaurante y como en el núcleo de escaleras del torreón izquierdo, los tamaños varían, siendo más pequeños cuanto más pequeña es la estancia.

Hipotéticamente, el pavimento original serían losas de mármol blanco de geometría similar dispuestas sobre afirmado inferior con torta de argamasa con adición de mortero de cal. La disposición sí se ha respetado ya que en el resto de estancias donde queda el solado original, también se dispone con fajas perimetrales a escuadra y zona interior a cartabón (fig. 281).

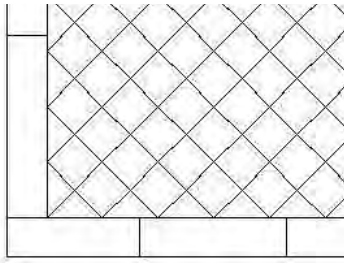


Fig. nº 281.- Detalle de disposición de solado. Vestíbulo Estación de Valencia. (A. Propio 2011).

El solado actual sustituye a otro constituido mediante placa de caliza crema marfil y mármol rojo alicante cuyas características y diseño no respetaban en absoluto la concepción original (fig. 282).

Fig. nº 282.- Vista del 2º solado existente en el vestíbulo. E. de Valencia. (FFE-2008).

Acerca del solado actual (fig. 279), reseñar que aunque recupera el material y el formato originales (mármol Macael dispuesto en placa cuadrada de 60x60x4 cm.), la combinación bicolor propuesta con disposición de fajas laterales con losas de mármol gris en contraste con el Macael veteado dispuesto en el interior no se corresponden con el original. Señalar que, en la construcción original, los trozos sobrantes de los cortes para la ejecución del pavimento se emplearon en el revestimiento del zócalo del vallado exterior del patio de llegadas. (Trencadís de mármol blanco). También los rodapiés –originales de madera- han sido sustituidos por los actuales de mármol.

Sobre los revestimientos verticales, destacar que se componen de zócalo de madera de mobila con tallado de elementos vegetales y geométricos, así como tallado del nombre de la compañía (figs. 283 a 286).

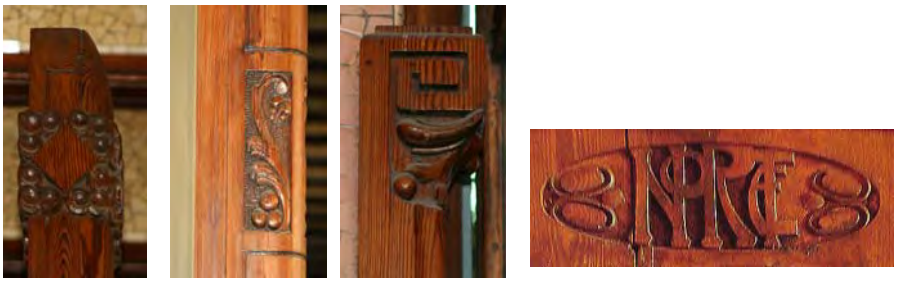


Fig. nº 283 a 286.- Detalles en madera. Vestíbulo E. de Valencia. A. propio (2007-2011).

Fig. nº 287.- Detalle de zócalo de madera. Vestíbulo E. de Valencia. A. propio (2007).

En la parte superior de los zócalos se dispone la decoración, de temática floral y con incursión de letreros de "buen viaje" en diferentes lenguas compuestos a base de mosaico romano (*"opus vermiculatum")* constituidos por teselas multicolores tomadas con cola (figs. 288 y 289).

Fig. nº 288 y 289.- Detalle de mosaico en zócalo de madera. Vestíbulo E. de Valencia. A. propio (2007-2011).

El resto de los paramentos verticales se reviste mediante trencadís cerámico tomado con mortero de cemento. La temática es floral y geométrica. Los colores son variados. Se emplea cerámica esmaltada. Para la representación de los diferentes motivos, se emplea la técnica del mosaico romano idéntica a la descrita para los zócalos. Reseñar el empleo de distintos tamaños de piezas en la configuración de las figuras (figs. 290 y 291).

Fig. nº 290 y 291.- Detalles de trencadís. Vestíbulo E. de Valencia. A. propio (2007-2011).

Fig. nº 291.- Revestimientos techos. Vestíbulo Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

En cuanto al revestimiento del techo (figs. 291 y 292) se emplean molduras de madera barnizada para revestir las vigas y viguetas metálicas. No creo que haya una falta de sinceridad constructiva en el revestimiento con madera de las vigas y viguetas metálicas del techo del vestíbulo por varias razones: el despiece de marquetería de las viguetas muestra que se trata de una especie de marco para el dibujo de trencadís del entrevigado ya que se coloca listón de madera también en los testeros de los revoltones. También la viga existente muestra claramente (mediante los resaltos de las chapas) que éstas constituyen un revestimiento (figs. 291 y 292). Sí destacaría que Ribes –a diferencia de Wagner en algunas estaciones del metro vienés (ver capítulo dedicado a la comparativa con la obra de Wagner) – no se atrevió a mostrar los perfiles metálicos en las "zonas nobles" de la estación, como es el vestíbulo.

Fig. nº 292.- Detalle esquina. Revest. techo. Vestíbulo E. de Valencia. (A. Propio 2008).

El paramento horizontal superior de la zona donde antiguamente se ubicaba el estanco y la venta de periódicos (ver recuadro azul fig. 278) se encuentra revestido íntegramente (viguetas metálicas y revoltones) mediante piezas cerámicas: se colocan molduras siguiendo la directriz de las viguetas y trencadís en el entrevigado con inclusión de motivos vegetales conformados mediante la técnica del mosaico (*"opus vermiculatum"* puesto que se emplean teselas de reducido tamaño). Todas las piezas se toman mediante mortero de cemento. (figs. 293 y 294). Destacar el detalle de resaltar cada uno de los entrevigados disponiendo figuras decorativas en el encuentro con los paramentos verticales (fig. 293). Reseñar que las molduras empleadas para revestir las viguetas, las utiliza de nuevo Ribes en la caja de escaleras del torreón izquierdo.

Fig. nº 293.- Vista techo antiguo estanco. Vestíbulo E. de Valencia. (A. Propio 2008).

Fig. nº 294.- Detalle revestimiento revoltón. Techo antiguo estanco. Vestíbulo E. de Valencia. (A. Propio 2008).

El mosaico con el título "venta de periódicos" se ubicaba donde actualmente se ubican las máquinas automáticas expendedoras de billetes de cercanías. Actualmente el mismo se ubica como decoración de uno de los principales despachos de la estación (fig. 295).

Fig. nº 295.- Detalle letrero. Vestíbulo E. de Valencia. (A. Propio 2011).

Sobre las columnas exentas (fig. 296), éstas consisten en perfiles metálicos revestidos. En la parte inferior cuentan con banco de madera de mobila y zócalo de idéntico material con incrustaciones cerámicas en la parte superior iguales a las analizadas para los zócalos que cubren la parte baja de los paramentos verticales. En la parte superior, el fuste se reviste con trencadís decorado y el capitel se decora con motivos locales (naranjas, flores) realizados con piezas cerámicas esmaltadas (figs. 298 y 299). Señalar que la rehabilitación realizada en el 2004 recupera la configuración original de estos elementos, alterada en una anterior reforma (fig. 297). Finalmente, se disponen lámparas de latón (fig. 298).

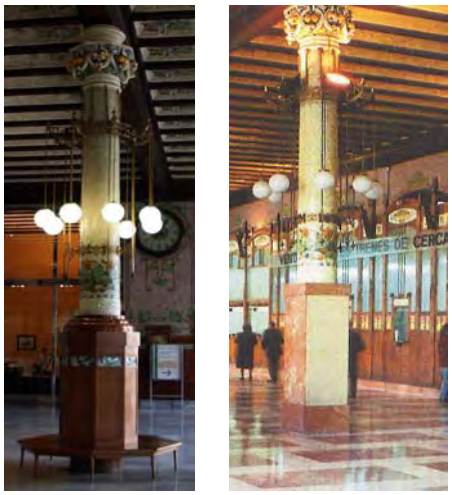


Fig. nº 296 y 297.- Vista de columna exenta después y antes de la reforma de 2004. Vestíbulo E. de Valencia. (A. Propio 2011 – R. Moreno Tomás).

Fig. nº 298 y 299.- Detalle de columna exenta. Vestíbulo E. de Valencia. (A. Propio 2011 - 1993). Dibujo de lápiz blanco sobre cartulina negra. "Dibujar Valencia III".

Las carpinterías exteriores e interiores consisten en puertas o ventanas abatibles, de simple acristalamiento (2-3 mm. de espesor), de madera de mobila pintada. Destacar los emplomados con vidrios traslúcidos o de colores variados que decoran el vano exterior coincidente con el eje de simetría (figs. 300 a 303).

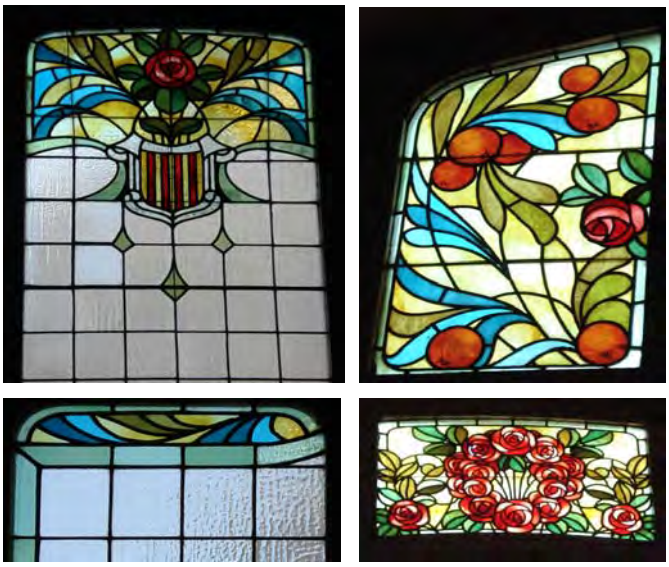


Fig. nº 300 a 303.- Detalles diversos en vidrio. Vestíbulo Estación de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

Fig. nº 304.- Acuarela vidriera. E. de Valencia. (A. propio 1993). "Dibujar Valencia III".

Obsérvese que la tecnología de la época propicia esos pequeños cambios de tonalidad o esas irregularidades en el esmerilado del vidrio. Eso sí, esas circunstancias hacen de estas vidrieras algo único e irrepetible.

Indicar que las puertas desaparecidas de la antigua cantina y café- restaurante tenían vidrieras acordes con éstas (fig. 305).

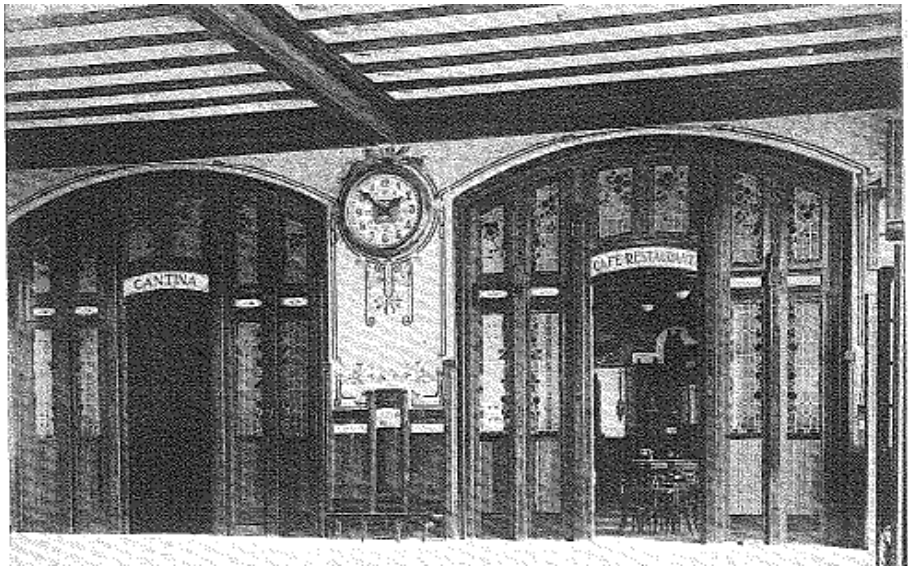


Fig. nº 305.- Vista de las antiguas puertas de acceso a la cantina y al café restaurante. Vestíbulo original. Estación de Valencia. (Arquitectura y construcción. 1918. P. 72).

Respecto de las taquillas (fig. 306), las mismas se ejecutan en madera de mobila barnizada. Constan de incrustaciones cerámicas tipo mosaico, de colores variados y de temática floral o con el nombre de la compañía tomados con cola. Cuentan asimismo con entalladuras y detalles de motivos geométricos así como también con el número correspondiente (figs. 307 a 310).

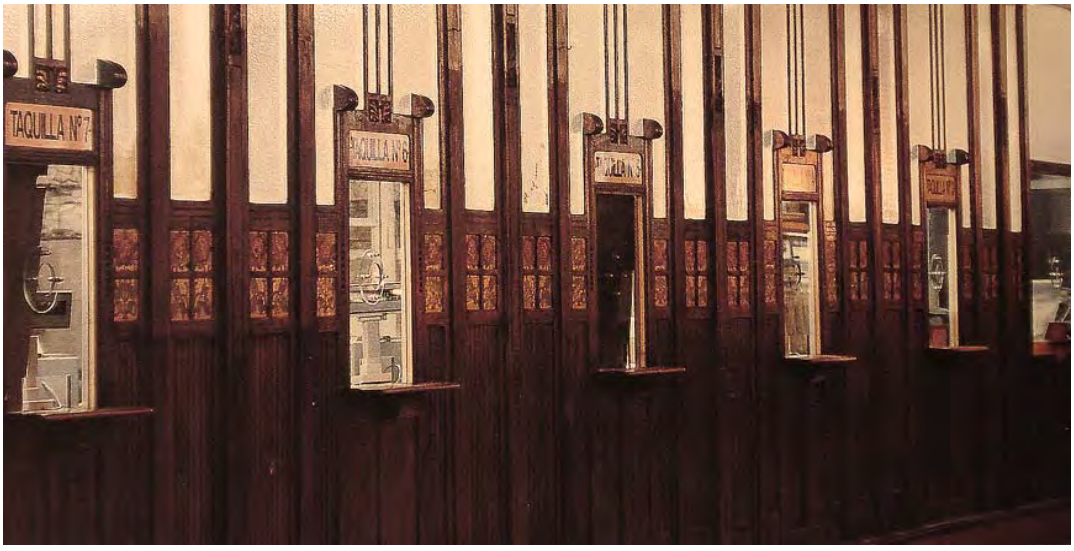


Fig. nº 306.- Vista de las taquillas. Vestíbulo E. de Valencia. (FFE-2008).

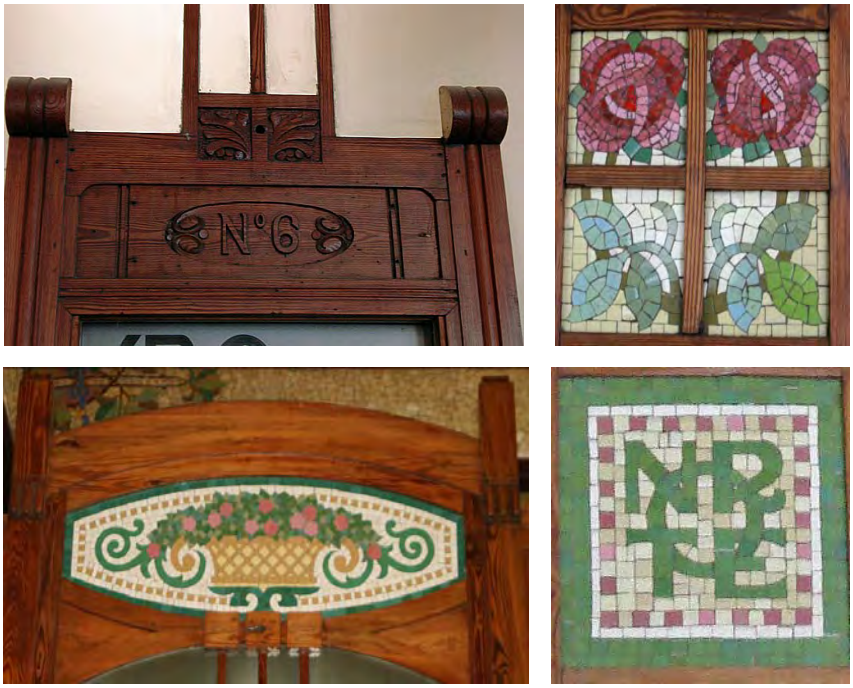


Fig. nº 307 a 310.- Detalles de las taquillas. Vestíbulo E. de Valencia. (FFE-2008).

1.6.4. F2: Antiguo café (restaurado)

Fig. nº 311.- Vista del antiguo café (Arquitectura y construcción. 1918. P. 75).

Fig. nº 312.- Vista del nuevo café restaurado (A. propio 2011).

La rehabilitación de esta estancia (figs. 311 y 312) ha sido dirigida por el técnico de ADIF D. Javier Rodríguez Senespleda con la colaboración de la restauradora Dª Magdalena Monraval Sapiña.

TABLA DE MATERIALIDAD	
ZONA	**MATERIAL**
Solado	Original: mármol blanco Macael. Actual: Macael veteado y Macael gris (fajas laterales). Placa cuadrada.
Zócalos	Madera de roble. Barniz transparente semi-brillo. Decoraciones a base de cerámica esmaltada. Rodapié del mismo material.
Resto revestimientos verticales.	Trencadís cerámico esmaltado blanco. Insertaciones cerámicas pintadas a mano. Combinación con paneles de alicatado cerámico pintado a mano.
Revestimiento techo.	Trencadís cerámico esmaltado blanco. Combinación con paneles de alicatado cerámico pintado a mano. “Esmaltes a gran fuego”.
Carpintería	Exterior: madera de pino o mobila barnizada color oscuro al interior y pintura color marrón oscuro al exterior. Herrajes latón. Interior: madera de roble. Barniz transparente semi-brillo. Herrajes latón. Pérdida irreparable de puerta recayente al vestíbulo. Madera de pino. Barniz transparente semi-brillo. Actualmente: acero inoxidable y vidrio.
Vidrios	Transparente. Sencillo. 2-3 mm. de espesor estimado.
Lámparas y apliques	Latón.
Intervenciones	Rehabilitación completa. Desaparecida la barra con el mueble posterior y el acceso al reservado. También el arco de acceso al restaurant. Empresa rehabilitación: VASECO, S.L. (2007-2008).
Artistas	Diseño azulejos: pintor Gregorio Muñoz Dueñas. Lienzo del pintor Manuel Benedito.

El restaurant (desaparecido) (fig. 314) se ubicaba en el torreón derecho. Al mismo se accedía por el café ahora rehabilitado tal como se puede observar en la planta adjunta (fig. 313 recuadro rojo). Señalar que el arco por el que se accedía ha sido tapiado.

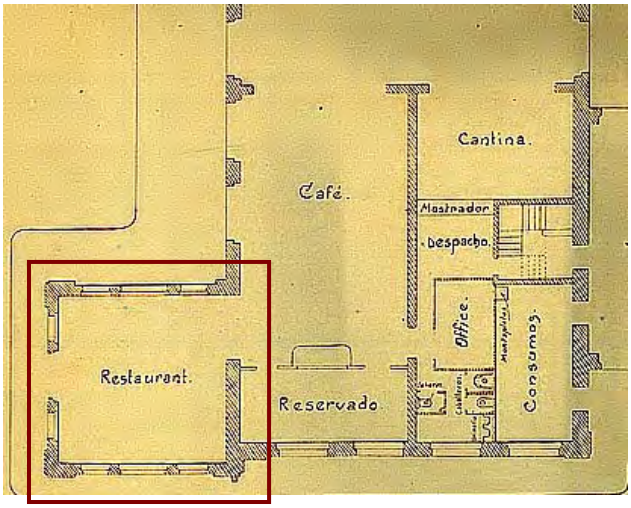


Fig. nº 313.- Planta del antigua café-restaurant y cantina. E. de Valencia (FFE-2008).

Fig. nº 314.- Vista del antiguo restaurante. E. de Valencia. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Otra referencia clara a la obra de Otto Wagner aparece en el antiguo restaurante (actualmente desaparecido y sin acceso al público) que contaba con un revestimiento en las paredes a base de placas de mármol blanco sujetas por dados de latón. De manera similar a los revestimientos exteriores de la iglesia del psiquiátrico de Steinhof o de la Caja Postal de ahorro (Viena) (figs. 315 y 316).

Fig. nº 315 y 316.- Detalle de aplacado exterior de la iglesia de Steinhof (Viena) y detalle de aplacado de la Caja Postal de ahorros de Viena. (Archivo propio 2008).

Fig. nº 315 y 316.- Detalles de suelo y zócalo del antiguo café. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Acerca del solado, al igual que acontece en el vestíbulo, éste era de mármol blanco Macael dispuesto sobre afirmado inferior con torta de argamasa con adición de mortero de cal. Tal como justificaba para el vestíbulo, tanto el formato (pieza cuadrada) como la disposición (a cartabón con fajas perimetrales a escuadra) sí han respetado la configuración original. La combinación de color que se ha colocado con la sustitución del blanco Macael por Macael gris en las fajas laterales no es original (fig. 315).

Acerca de los zócalos de madera existentes en la sala (figs. 316 a 319), indicar que se trata de una réplica de los originales. Reseñar que esta estancia contaba en origen por un zócalo de madera similar al existente en la sala de espera de 1ª clase (actualmente cerrada al público) que fue sustituido en la primera remodelación que sufrió la estación en 1977 por una copia del existente en la citada sala, realizado en madera de roble.

Fig. nº 316.- Vista del zócalo. Antiguo café. E. de Valencia. (Archivo propio 2011).

Fig. nº 317 a 319.- Detalles diversos del zócalo. Antiguo café. E. de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

Destacar las plaquetas cerámicas esmaltadas con decoración floral tomadas con cola, dispuestas a modo de remate superior y en los elementos verticales de remate del módulo donde se disponen también apliques de latón.

El resto de paramentos verticales se revisten mediante trencadís de azulejo cerámico esmaltado blanco o de colores claros (gris, salmón) tomado con mortero de yeso (fig. 321). En la zona superior se disponen los paneles de escenas costumbristas o de naturaleza pintados por G. Muñoz Dueñas realizados sobre azulejo cerámico esmaltado de pequeño formato y de pieza cuadrada colocada a escuadra pintados a mano (figs. 322 a 324). Obsérvese la identificación clara e intencionada de los "ex novos" introducidos en la rehabilitación para disminuir el falso histórico de la preexistencia (fig. 320). La viveza de los colores hace pensar que las piezas hayan sufrido segundas cocciones a menor temperatura.

Fig. nº 320.- Detalle ex novo en trencadís. Antiguo café. E. de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

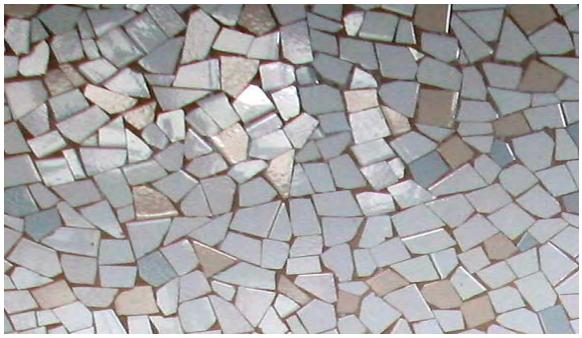


Fig. nº 321.- Detalle de trencadís. Antiguo café. E. de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

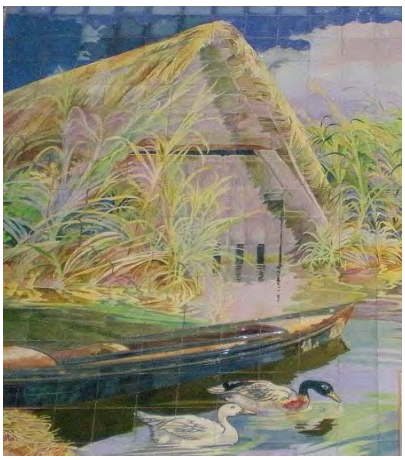


Fig. nº 322 a 324.- Vista paneles G. Muñoz Dueñas. Antiguo café. E. de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

Acerca del mosaico cuya imagen adjunto (fig. 326) y que representa el escudo de la ciudad ("Valencia dos veces leal"), reseñar que no se trata de un elemento original sino que ha sido realizado ex novo para tapar parte del antiguo arco por el que se accedía al restaurante (Figs. 311 y 325. Ver planta. Fig. 313). Las dimensiones y características de este arco son idénticas a las de los vanos contiguos, analizados en el capítulo anterior de la presente tesis. La decoración superior a este escudo, sin embargo, sí es original. Destacar que existía acopio de material original empleado en la restauración.

Fig. nº 325.- Alzado recayente a fachada. Antiguo café. E. de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

Fig. nº 326.- Detalle escudo de nueva creación. Antiguo café. E. de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

Acerca del paramento horizontal de techo (fig. 327), se repite el mismo revestimiento siendo la base de trencadís cerámico a base de azulejo cerámico esmaltado, con una gran zona central compuesta con un complejo sistema de *divisiones* (así se llaman estas piezas cerámicas) compuestas mediante azulejo cerámico esmaltado "a gran

fuego" de colores variados y de temática geométrica y floral (figs. 328 a 330). Indicar que, los cuatro recuadros laterales (de forma triangular) se colocan a escuadra y el gran cuadrado central se dispone a cartabón. Estos recuadros enfatizan las lámparas de latón en el eje de los mismos colocadas. La ejecución de este elemento requiere de un minucioso replanteo dada la variedad de elementos y la diferente disposición de los mismos. El encuentro con los paramentos verticales se resuelve con piezas curvas del mismo material también tomadas con mortero de yeso.

Fig. nº 327.- Vista del techo antes de la restauración. Antiguo café. E. de Valencia. R. Moreno Tomás (2005).

Fig. nº 328 a 330.- Detalles diversos en cerámica. Antiguo café. Estación de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

Acerca de la restauración de este paramento, destacar que el cuidadoso desmontaje y catalogación de piezas para su posterior reconstrucción así la realización de moldes en porexpan para la exacta reproducción de piezas. El análisis de la restauración me ha permitido confirmar la naturaleza de los materiales constituyentes. (figs. 331 a 337).

Fig. nº 331 a 333.- Detalles diversos restauración techo Antiguo café. Estación de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

Fig. nº 334 a 336.- Detalles diversos restauración techo Antiguo café. Estación de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

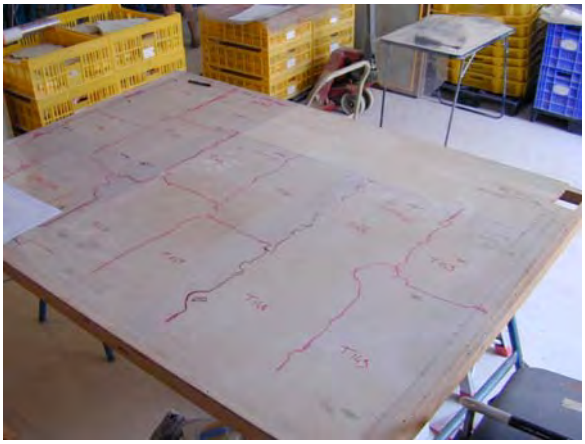


Fig. nº 337.- Detalles diversos restauración techo Antiguo café. Estación de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

Así, la secuencia de operaciones seguida para la rehabilitación del paramento horizontal de techo, sería:

Diagnosis y catalogación de piezas. Realización de moldes (cornisas curvas).

Desmontaje cuidadoso. Numeración de piezas. Reconstrucción en tablero.

Limpieza de piezas y reparación.

Reconstrucción fidedigna.

Sobre las carpinterías exteriores (fig. 325 y 338) destacar que estas son iguales a las descritas para el vestíbulo: carpintería sencilla de hojas abatibles de madera de mobila barnizada al interior y pintada al exterior. Constituida mediante parte inferior opaca a cuarterones y parte superior transparente a base de plafones de vidrio sencillo (2-3 mm.). Los herrajes son de latón.

Acerca de la carpintería interior (figs. 339 a 341), realizada en madera de roble, con acristalamiento sencillo y herrajes de latón, destacar el remate escalonado característico de Ribes con arco rebajado en la zona central. El diseño de las mismas presenta reminiscencias de los muebles diseñados por Mackintosh y de la escuela de Glasgow (figs. 342 y 343).

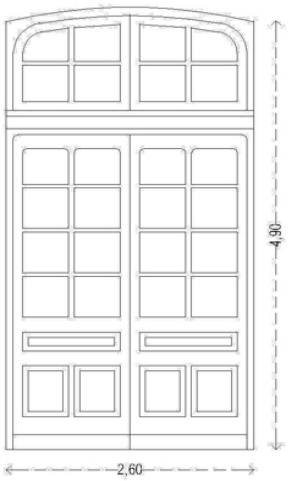


Fig. nº 338.- Alzado puerta de fachada principal. Estación de Valencia. (A. propio 2011).

Fig. nº 339.- alzado antiguo café en restauración. E. de Valencia. (R. Moreno Tomás 2005).

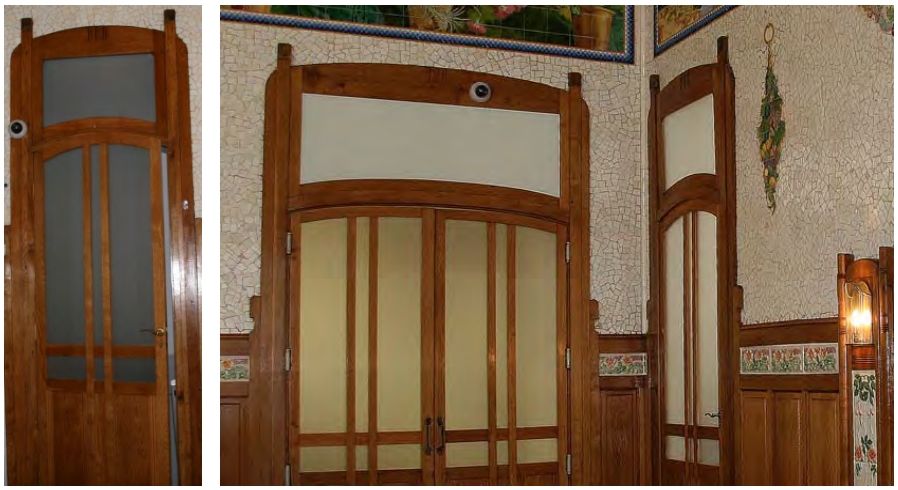


Fig. nº 340 y 341.- Detalle carp. Interior antiguo café. E. de Valencia. (A. propio 2008).

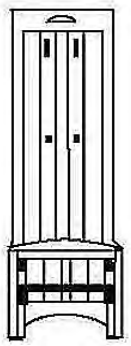


Fig. nº 342 y 343.- Sillas de C.R. Mackintosh. Arquitectónica.

Acerca de las luminarias, las cinco lámparas de latón, de gran riqueza artesanal, ocupan su posición en el techo diseñada previamente como analizaba anteriormente. Así, en el centro del recuadro central se emplaza la lámpara de mayor envergadura y en el centro de las figuras triangulares de las esquinas se ubican las más pequeñas. Destacar el minucioso trabajo y detalle que tienen cada una de las lámparas (fig.344 a 346). También los apliques incluidos en el zócalo de madera, los cuales no son originales, se realizan con este material (figs. 316 y 319).

Fig. nº 344 a 346.- Detalles de lámparas. Antiguo café. E. de Valencia (A. propio 2007-2011).

1.6.5. F3: Sala de espera de 1ª Clase

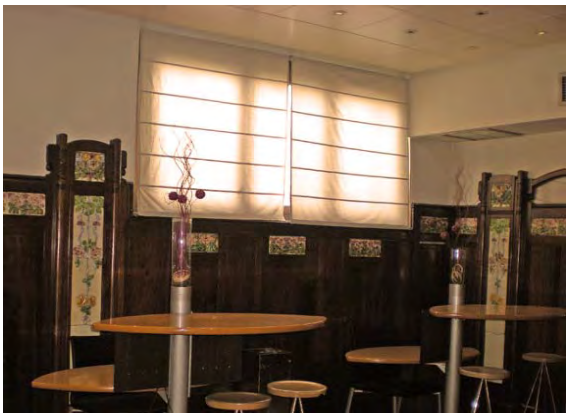


Fig. nº 347 y 348.- Vista de la sala de espera de 1ª clase. E. de Valencia. (A. propio 2011).

Fig. nº 349.- Planta sala espera de 1ª clase. E. de Valencia. (FFE-2008).

Esta estancia se encuentra ubicada en el ala izquierda del edificio de viajeros (fig. 349). Destacar que este espacio está actualmente sin uso ya que el servicio que prestaba se ha trasladado a la estación Joaquín Sorolla.

Del interior de este espacio (figs. 347 y 348) sólo queda original el zócalo de madera con incrustaciones cerámicas que recorre las paredes. El solado colocado recientemente así como el mobiliario son discordantes con el espacio original. No reviste ningún interés su análisis. Destacar la ausencia de armonía entre la materialidad actualmente colocada, en oposición a otras estancias donde se mantiene en buena medida el carácter original (vestíbulo, antiguo café, p.e.).

Las características de los materiales originales las concentro en la siguiente tabla:

TABLA DE MATERIALIDAD	
ZONA	**MATERIAL**
Solado	Se desconoce el original. (*). Actual: parquet flotante sintético.
Zócalos	Madera de caoba de cuba. Barniz transparente semi-brillo. Decoraciones a base de cerámica esmaltada. Rodapié del mismo material.
Resto revestimientos verticales.	Se desconoce el original. Actual: enlucido y pintura mate blanca. Paramentos lisos.
Revestimiento techo.	Se desconoce el original. Actual: falso techo. Placas de escayola.
Carpintería	Original exterior calle y andenes: madera de pino o mobila revestida con pintura oscura al exterior y barniz oscuro al interior. Herrajes latón. (Ext. calle: actualmente pintada de color marrón oscuro). (Ext. andenes: actual. pintura azul).
Vidrios	Transparente. Sencillo. 3 mm. de espesor estimado.
Lámparas y apliques	Se desconoce el original.
Intervenciones	Intervenciones parciales. Se desconocen las fechas de las mismas.

(*) Según datos de R. Moreno Tomás, es posible que el pavimento original fuese terrazo in situ. (Tengo serias dudas acerca de esta hipótesis debido a que se trataba de la sala de espera de 1ª clase y el zócalo original que queda muestra materiales de primera calidad).

Así, el análisis de esta estancia se resume al estudio del zócalo puesto que es la única parte original de la misma.

Este elemento (fig. 350) presenta un diseño muy similar al que aparece en el antiguo café. Cuenta con una altura media estimada de 1,75 m. de la que sobresalen 0,40 m. las piezas, de componente vertical, que rematan cada uno de los módulos de los que consta el zócalo.

Se trata de elementos realizados en madera de caoba de Cuba (también denominada caoba simplemente o acajou (fig. 351). Se trata de una madera de albura blanquecina o blanco amarillenta y de duramen rosado que, con el tiempo, (como ocurre en este caso), alcanza el color marrón rojizo. Destacar que se trata de una madera prácticamente desaparecida, lo que revaloriza también esta pieza. Se trata de una madera pesada, medianamente nerviosa y semidura (Incluida en CITES apéndice II.5). Admite el mecanizado, encolado, clavado y acabado sin problemas. En este caso, presenta talla y detalles geométricos como trabajo de ebanistería. El acabado actual es barniz transparente semi-brillo (figs. 352 a 355).

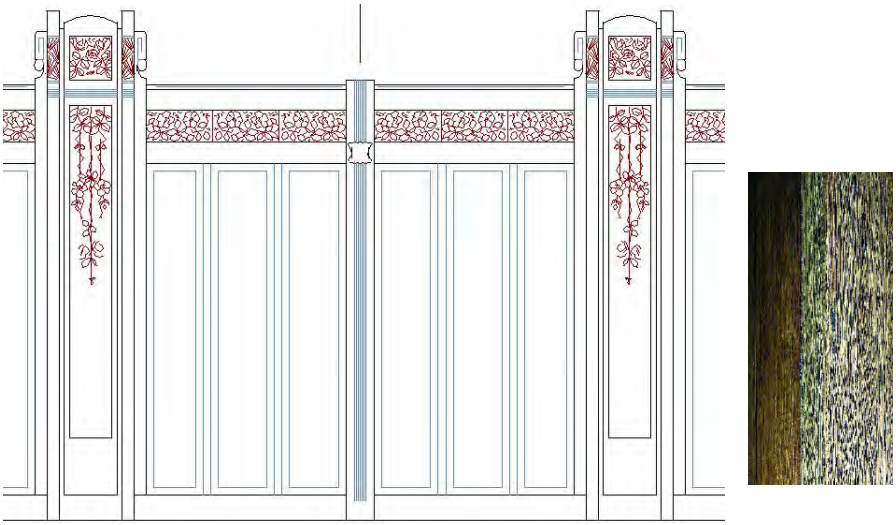


Fig. nº 350 y 351.- Alzado de zócalo y detalle de la madera. Sala de espera de 1ª clase. Estación de Valencia. (A. propio 2011).

Fig. nº 352 a 355.- Detalles diversos del zócalo de madera. Sala de espera de 1ª clase. Estación de Valencia. (Archivo propio -2011).

En la parte superior del zócalo y en cada una de las piezas de traza vertical que rematan los módulos, se disponen plaquetas cerámicas – realizadas a medida y adheridas con cola- de temática floral, con relieve y realizadas con pasta cerámica coloreada y esmaltada (figs. 352 y 353).

Destacar la acertada paleta de colores de las piezas cerámicas y el cambio de temática: prácticamente todas las piezas de decoración cerámica sobre azulejo, son

de temática floral. Sin embargo, la temática de la ebanistería básicamente es de carácter geométrico. Esta combinación de colores y temáticas favorece, a mi juicio, el conjunto; de manera que ambos materiales son protagonistas por igual.

1.6.6. F4: Acceso torreón izquierdo

Fig. nº 356.- Vista del acceso al torreón izquierdo. (Archivo propio - 2008).

Este espacio (fig. 356) es el más genuino que queda en la estación. En mi opinión, es aquel que permite evocar el espíritu de aquellos años y en el que además se vuelve a manifestar la capacidad de Ribes a la hora no sólo de construir, sino de crear armoniosos espacios. Una vez más, nos encontramos con otra "obra de arte total".

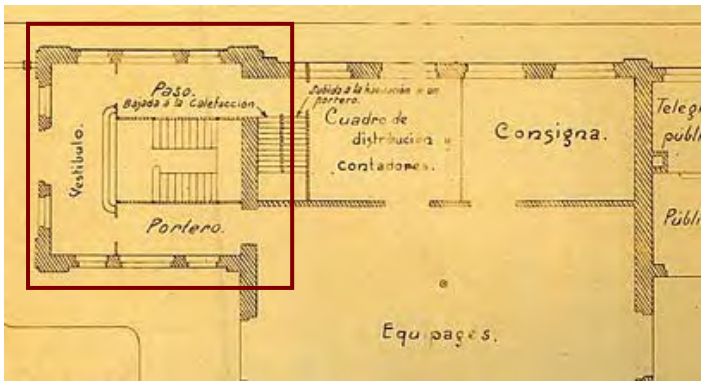


Fig. nº 357.- Planta de la zona del acceso al torreón izquierdo. (FFE - 2008).

Obsérvese que, en la actualidad, el lateral izquierdo de la escalera exenta inicialmente proyectada ha sido invadido con la incorporación del ascensor (fig. 357).

La materialidad la condenso en la siguiente tabla:

TABLA DE MATERIALIDAD	
ZONA	**MATERIAL**
Solado y rodapié	Solado: mármol blanco tranco, blanco río o Macael veteado. (Combinación de mármoles Almerienses). Placa cuadrada colocada a cartabón y rectangular en bordes. Rodapié: caliza crema Valencia (2 cm.).
Zócalos	Placas estriadas de mármol Macael con remate curvo (1 cm. de espesor) Rosetón cerámica esmaltada superpuesto.
Resto revestimientos verticales.	Guarnecido y enlucido de yeso. Pintura mate de acabado. Paramentos lisos. Color blanco.
Revestimiento techo.	Guarnecido y enlucido de yeso. Pintura mate de acabado. Paramentos lisos. Color blanco.
Carpintería	Exterior: madera de mobila barnizada color oscuro al interior y pintura color marrón oscuro al interior. Herrajes latón. Interior: madera de mobila barnizada o pintada. (actualmente pintada en color marrón brillo). Herrajes latón.
Vidrios	Exterior: vidrio sencillo transparente. 2-3 mm. de espesor. Interior: vidrio esmerilado sencillo 2-3 mm de espesor. Decoración con emplomados de vidrio sencillo color. Emblema Norte.
Barandillas y accesorios metálicos	Barandilla de hierro y bronce. Pasamanos de bronce. Farola: hierro. Pintura de protección.
Cerámica	Tabicas de escalera mediante piezas cerámicas esmaltadas con dibujo en relieve. Temática vegetal. Rosetones decoración zócalos. Piezas cerámicas esmaltadas con dibujo en relieve. Temática floral. Molduras y piezas especiales para los capiteles de los soportes caja escaleras. Letrero frente forjado descansillo escalera. Combinación esmaltes metalizados y colores intensos. Mosaiquete en mueble recepción.
Mobiliario recepción	Madera de mobila. Barniz semi-brillo. Decoración con estrías y pequeños detalles de temática floral. Panel decorativo: Mosaico cerámico. Vidrio sencillo transparente 2-3 mm. de espesor. Decoración con emplomados de vidrio sencillo color. Emblema Norte.
Intervenciones	La más relevante: Incorporación del ascensor.

Así, el solado actual del zaguán está constituido por baldosa cuadrada de 20 cm. de lado, de piedra natural. Concretamente se trata de una combinación de mármoles

Almerienses (blanco tranco, blanco río o Macael veteado) resultado, hipotéticamente, de sustituciones puntuales. La disposición repite esquema al detallado para el vestíbulo y el antiguo café: recuadro central con piezas a cartabón y faja perimetral con piezas a escuadra. El agarre de piezas se realizaría con materiales convencionales en el momento: afirmado inferior con torta de argamasa con adición de yeso o de mortero de cal y puzolana. El sellado de las juntas se realiza con la misma mezcla (figs. 358 y 359).

Fig. nº 358 y 359.- Detalle de solado de la zona de acceso al torreón izquierdo. (A. Propio 2011).

La ejecución de la esquina se resuelve con ángulo agudo (fig. 359). Quizás no es la solución más correcta pero demuestra el exhaustivo replanteo realizado.

El despiece del solado de mármol en la parte curva de los tres escalones del acceso también merece ser destacado (fig. 360). Obsérvese la alternancia que propone ajustando los despieces de huella a las dimensiones del soporte exento. Destacar igualmente el despiece del mármol en la faja curva y cómo aquí sí que se evitan los cortes en ángulos agudos (para evitar roturas de piezas) (fig. 360). Respecto al rodapié, este se realiza mediante placas de piedra natural (caliza crema Valencia) de 2 cm. de espesor (fig. 361).

Fig. nº 360.- Detalle de solado en escalones. Zona de acceso al torreón izquierdo. (A. Propio 2011).

Fig. nº 361.- Detalle de piedra natural de rodapié. Zona de acceso al torreón izquierdo. (A. Propio 2011).

Acerca del mantenimiento, destacar que se ha producido un importante deterioro en los rodapiés de piedra natural, manifestando decoloración y signos de abrasión. También el mármol del solado evidencia que no es un material adecuado para tránsito continuo ya que numerosas piezas se encuentran rotas o desgastadas.

Sobre los escalones de acceso (fig. 360) reseñar que se realizan con huellas a base de placas de mármol Macael de 3 cm. de espesor, voladas para generar el mamperlán diseñadas ex profeso para la dimensión a cubrir. Las tabicas se realizan mediante piezas cerámicas esmaltadas con decoración vegetal en relieve. Los materiales de agarre son los convencionales del momento (fig. 362).

Fig. nº 362.- Detalle de tabica. Zona de acceso al torreón izquierdo. (A. Propio 2011).

Respecto de los paramentos verticales, estos se materializan de dos maneras: zócalo de mármol Macael en placas diseñadas especialmente para la estación (estriados verticales y curvado de remate superior. Rosetón de cerámica esmaltada pegado), dispuestas sobre el rodapié de crema Valencia, en placas de 1 cm. de espesor. La altura total de este elemento es de 1,75 m. y el zócalo cuenta con una altura de 0,40 m. (figs. 363 a 366).

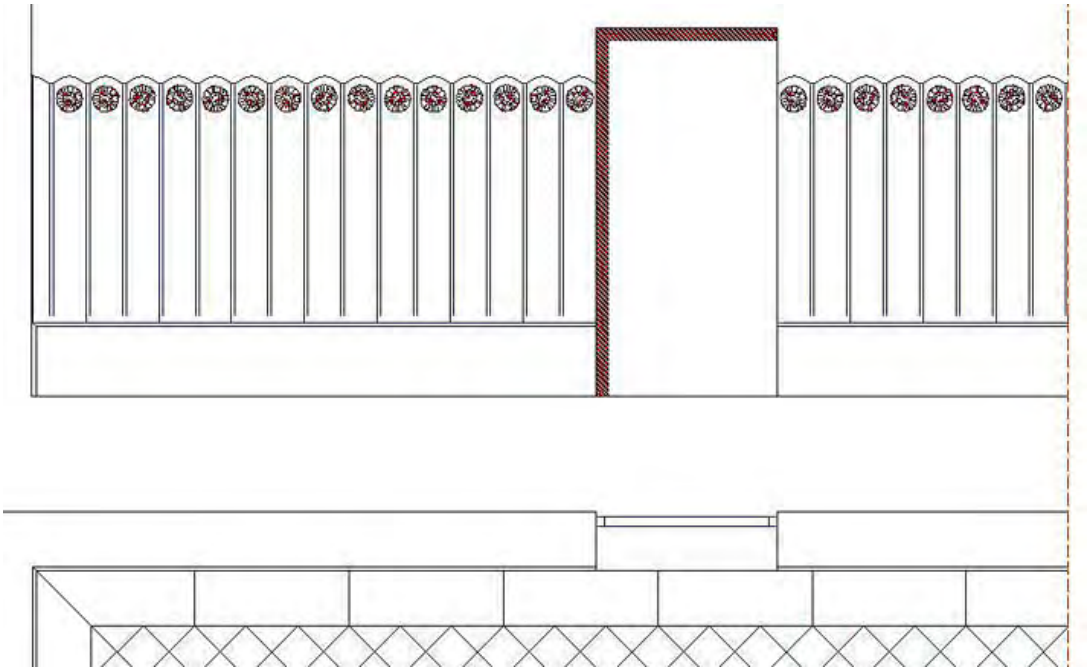


Fig. nº 363.- Alzado y planta de zócalo. Zona de acceso al torreón izquierdo. (A. Propio 2011).

Fig. nº 364 a 366.- Detalle del zócalo. Zona de acceso al torreón izquierdo. (A. Propio 2011).

Como detalles constructivos curiosos destaco los siguientes: el encuentro con el mueble para recepción se resuelve interrumpiendo el zócalo y el rosetón. De manera que, ambas partes vuelven a encontrarse tras el marco de madera (fig. 367).

Otro detalle es disimular la junta (a cartabón) de las piezas cerámicas que decoran las esquinas de los capiteles de los soportes que flanquean el acceso a la escalera con decoración (estriado en este caso), de manera que se disimulen posibles “cejas” en la ejecución (Fig. 368).

Fig. nº 367.- Detalles del encuentro de carpintería con zócalo. Acceso torreón izqdo. (Archivo propio -2007-2011).

Fig. nº 368.- Detalle decoración cerámica remate soporte. Acceso torreón izqdo. (Archivo propio - 2007-2011).

Fig. nº 369.- Detalle remate y encuentro esquina zócalo. Acceso torreón izquierdo. (Archivo propio - 2007-2011).

El equilibrio entre diseños ortogonales y curvos se evidencia en el zócalo donde el remate curvo compensa la excesiva verticalidad que marca el estriado. La solución de esquina se resuelve con medias piezas (de manera que la percepción del remate muestra continuidad con el resto del paramento) y sin rosetón. El resto de los paramentos verticales y los paramentos horizontales se revisten mediante guarnecido y enlucido de yeso. Se dispone pintura mate de acabado sobre paramentos lisos.

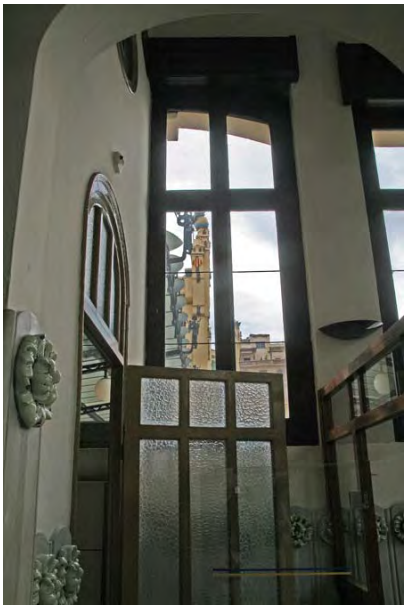


Fig. nº 370 y 371.- Vistas de las carpinterías exteriores e interiores. Acceso torreón izquierdo. (Archivo propio - 2007-2011).

Acerca de las carpinterías exteriores, éstas son abatibles de dos hojas con fijo superior fijadas con grapas o tornillos especiales. No cuentan con pernios decorados sino que éstos son rectos y encajados en la madera. Las ventanas cuentan con persianas. El punto más delicado por la posible entrada de agua – el encuentro del cabio inferior con el antepecho de fábrica – se solventa con la creación del travesaño inferior moldurado, a modo de vierteaguas, sobresaliente del plano de la carpintería permitiendo así la evacuación del agua (fig. 372). Las carpinterías se realizan en madera de mobila barnizada al interior y pintada al exterior. Los herrajes son de latón. Los cajones de persiana se decoran con cuarterones. Las carpinterías interiores se constituyen con los mismos materiales descritos (figs. 370 y 371).

Fig. nº 372.- Detalle de carpintería exterior. Acceso torreón izquierdo. (Archivo propio - 2007-2011).

Respecto de los vidrios, éstos son sencillos (2-3 cm. de espesor) tanto al interior como al exterior. Al exterior se trata de vidrio colado transparente presentando las irregularidades propias dada la tecnología del momento (falta de planeidad, manchas, picaduras, etc.) y al interior vidrio esmerilado. Destacan las decoraciones mediante emplomados de vidrio sencillo, combinando colores azules y verdes con el emblema de la compañía (fig. 373).

Fig. nº 373.- Composición en vidrio con el emblema de la compañía. Acceso torreón izquierdo. (Archivo propio - 2007-2011).

Los elementos metálicos también son dignos de análisis puesto que comparten protagonismo en la estancia con los otros materiales estudiados. Se realizan en acero la farola situada en el arranque de la escalera, de diseño Secessionista, (figs. 374 y 375) y la barandilla que combina este material junto con el bronce empleado en el pasamanos y en los montantes verticales. En los descansillos se disponen filigranas realizadas en acero repujado de temática floral (fig. 376). La barandilla la componen perfiles rectangulares huecos pintados los de acero, y perfiles tubulares los de bronce. El pasamanos lo componen perfiles cilíndricos huecos (fig. 376). En el análisis de la caja de escalera detallo la construcción de estos elementos.

Fig. nº 374 y 375.- Detalle de farola. Acceso torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

Fig. nº 376.- Detalle de filigrana. Barandilla acceso torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

La cerámica se dispone de diversas maneras: plaquetas rectangulares monocolor esmaltadas con decoración en relieve de temática floral para las tabicas de los escalones de acceso y de la escalera, la cual analizo posteriormente (fig. 362). Molduras y piezas decoradas que rematan el frente de forjado y que constituyen los capiteles que enmarcan la caja de escaleras (fig. 368). Rosetones de mortero en relieve con revestimiento a base de cerámica esmaltada monocolor como remate superior del zócalo de mármol (fig. 377). El empleo de piezas aisladas "de bulto", de gran volumen, combinadas con otros materiales (estucos, maderas, pétreos, etc.) es característico del Modernismo. Su ritmo, como aquí ocurre, imprime carácter propio al paramento donde se ubica. A modo de ejemplo, acompaño el texto con una imagen de una azucena realizada en torno a 1900 en la fábrica (ya desaparecida) de Pujol i Baucis (Esplugues de Llobregat (Barcelona) que se moldeaba con una pasta casi seca, que se prensaba por detrás con las manos (JL. Porcar. Manual de Cerámica) (fig. 378).

Fig. nº 377.- Detalle de rosetón. Zócalo acceso torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

Fig. nº 378.- Detalle de azucena (desaparecida). Fábrica de Pujol i Baucis (1900). Manual de Cerámica.

También la cerámica aparece en el letrero ubicado en el frente de forjado del descansillo de la caja de escaleras donde combina piezas monocolores esmaltadas lisas (molduras, romos, piezas especiales) con piezas en relieve de temática vegetal (fondo donde se insertan los discos con las letras), sobre este fondo se disponen los discos cerámicos revestidos con pintura metalizada donde se ubican las letras y símbolos (figs. 379 y 380).

Fig. nº 379.- Detalle de letrero. Acceso torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

Fig. nº 380.- Detalle de estrella. Acceso torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

Una vez más encontramos la característica estrella, símbolo de la compañía y cuyos orígenes ya detallo en el capítulo dedicado a las obras del arquitecto, con una materialidad distinta a las ya analizadas (fig. 380).

Por último, la cerámica aparece en las teselas que conforman el mosaico romano que decora el mueble de la recepción. Destacar la combinación entre teselas grandes y pequeñas, las cuales permiten el moldeo y curvatura de los pétalos de las flores que representan (fig. 381).

Fig. nº 381.- Detalle panel cerámico mueble de recepción. Acceso torreón izquierdo. (Archivo propio - 2011).

Finalmente de este espacio, estudio la taquilla de recepción realizada en madera de mobila barnizada y donde destaca el panel cerámico tomado con cola, analizado en el párrafo anterior. Destaca la decoración con estrías y temática floral que decora la madera, nuevamente en la línea del movimiento Arts and Crafts (figs. 382 a 384).

Fig. nº 382 y 383.- Detalles en madera. Mueble de recepción. Acceso torreón izquierdo. (Archivo propio 2007 - 2011).

Fig. nº 384.- Vista de la taquilla. Acceso torreón izquierdo. (Archivo propio 2011).

Fig. nº 385.- Detalle emplomado vidrio. Acceso torreón izquierdo. (Archivo propio 2011).

Por último, la parte superior de la taquilla se decora con recuadros de vidrio emplomado con el nombre de la Compañía compuestos por vidrio sencillo (2-3 mm.) plano en colores verde y azul y esmerilado para el fondo (fig. 385).

Como conclusión del conjunto, resulta de una exquisitez insuperable la proporción en la que aparecen los distintos materiales así como la combinación de los mismos. No hay un exceso de brillos proporcionado por el bronce, ni un exceso de color, ni falta del mismo, ni predominio de un material sobre otro, etc.. La armonía del conjunto es total. Tal como expongo al inicio del capítulo con la cita a Vitruvio, en estas cuestiones el mérito es del arquitecto.

1.6.7. F5: Núcleo escaleras torreón izquierdo

Fig. nº 386 a 388.- Vistas varias núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2007-2011).

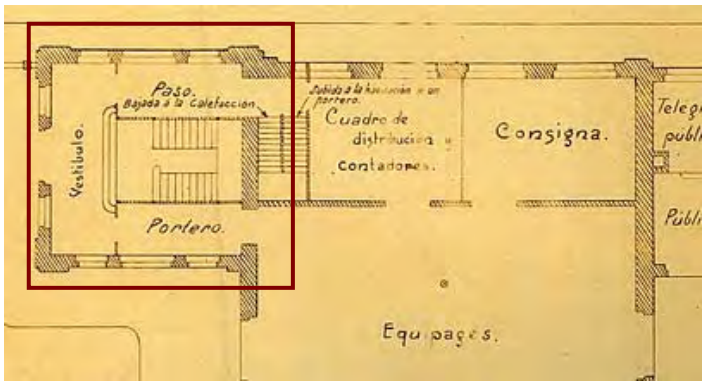


Fig. nº 389.- Planta. Zaguán y núcleo escaleras torreón izquierdo. (FFE- 2008).

De este espacio (figs. 386 a 388) únicamente se detalla en el proyecto original, la planta del mismo (fig. 389). Como ya he destacado en el análisis del acceso al torreón izquierdo, la incorporación del ascensor desvirtúa la configuración original de este espacio.

Se proyecta escalera de ida y vuelta con rellanos intermedios y tiros rectos iguales. Cada uno de los tramos consta de diez peldaños, de dimensiones de huella y tabica de 32,5 cm. y de 17 cm. respectivamente. Si la mejor relación tabica a huella es t:h=17:29, que resulta de las conocidas fórmulas 2t+h=63 y h-t=12, se comprueba que la escalera proyectada por Ribes se acerca a la relación ideal, por lo que se trata de una escalera cómoda.

Las zanjas se componen, hipotéticamente, de hormigón armado vertido en obra entre perfiles doble T o bien mediante tiros y mesetas de hormigón armado (Demetrio Ribes fundó en 1917 con J. Coloma, ingeniero de Norte, la empresa de hormigón armado "Coloma-Ribes". La construcción de la estación, inaugurada en 1918, pudo significar investigaciones y pruebas en este material. Ya la construcción del graderío la plaza de toros de Xàtiva (1916-1919) se realizó con vigas prefabricadas de hormigón, por lo que los avances en el empleo del material eran notables). Ambas soluciones propician continuidad entre la superficie del tiro y del rellano. El trasdós de la zanca recto descarta el empleo del ladrillo (fig. 390).

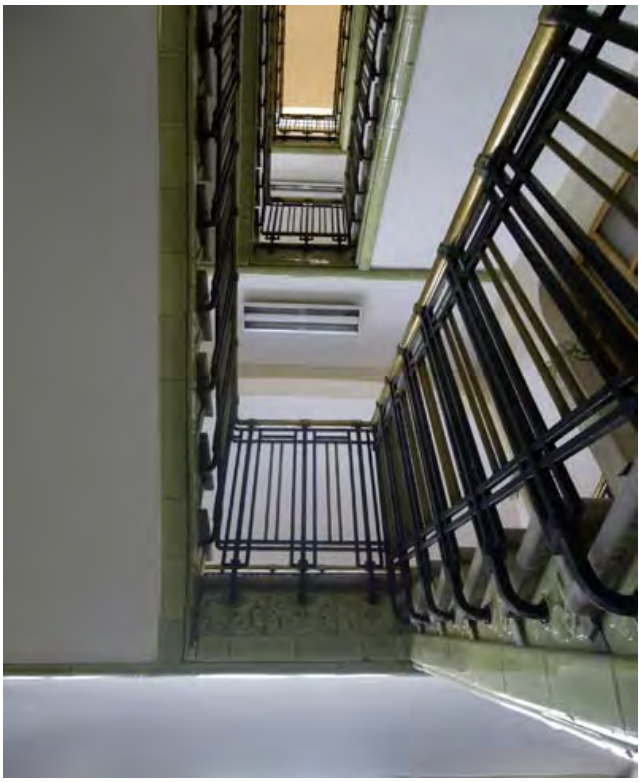


Fig. nº 390.- Detalle zancas. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2007-2011).

Las huellas de los peldaños se revisten mediante placas rectangulares de 2 cm. de espesor de mármol Macael con cantos redondeados volados formando el mamperlán. El arranque de la escalera se forma con huella curva que recoge el montante de la barandilla-farola (fig. 392). El desgaste que presentan estas piezas indica que se trata de un material no adecuado para esta función. Las tabicas, las testas de los peldaños, las directrices de las zanjas y el encuentro con las mesetas se reviste mediante moldura de mortero revestida con esmalte cerámico lisa o con decoraciones de temática vegetal realizadas en el mismo material (fig. 391).

Fig. nº 391.- Detalle testa de peldaños. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2007-2011).

Fig. nº 392.- Detalle arranque escalera y barandilla. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2007-2011).

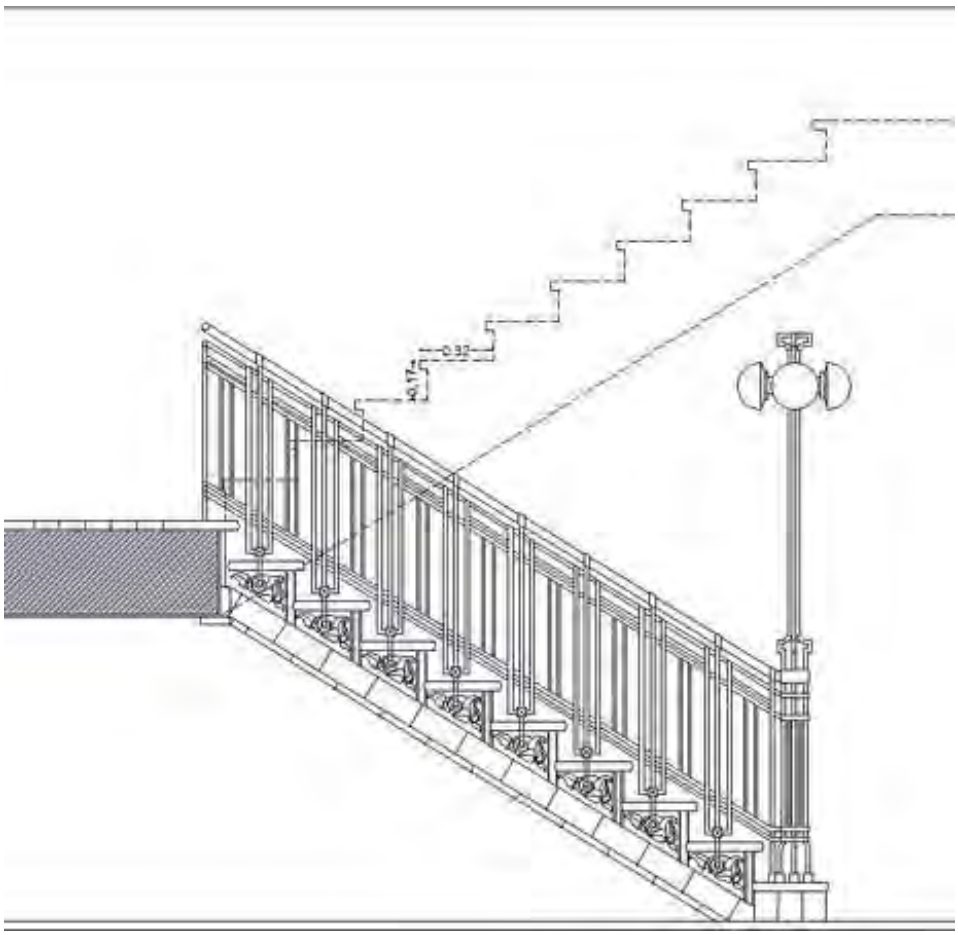


Fig. nº 393.- Alzado primer tramo de escalera. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

El resumen de la materialidad del espacio lo condenso en la siguiente tabla:

TABLA DE MATERIALIDAD	
ZONA	**MATERIAL**
Solado y rodapié descansillos	Solado: mármol blanco tranco, blanco río o Macael veteado. (Combinación de mármoles Almerienses). Placa cuadrada colocada a cartabón y a escuadra en banda perimetral. Rodapié: caliza crema Valencia (2 cm.).
Zócalos parte frontal descansillos:	Rodapié: caliza crema Valencia (2 cm.). Zócalo: mármol similar al descrito para el solado. Placas estriadas con remate curvo y rosetón (1 cm.).. Resto: enlucido de yeso y pintura blanca. Paramentos lisos.
Estructura	Zancas: losas de hormigón armado 15-17 cm. de espesor vertido en obra entre perfiles doble T.
Peldaños	Huellas: placas redondeadas de mármol blanco tranco, blanco río o Macael veteado. (Combinación de mármoles Almerienses). Contrahuella: piezas de mortero esmaltadas. Color verde.
Paramentos vert. Lat.	Carpintería de pino pintada. Combinación con paños de vidrio sencillo esmerilado. Decoración emplomados con combinación

escalera y cierre rellano planta oficinas.	de vidrio sencillo color, emblema Norte. Cenefas esmaltadas. Rodapié: caliza crema Valencia.
Revestimiento techo y zancas escaleras	Enlucido de yeso y pintura. Paramentos lisos. Pintura blanca. Testas peldaños: piezas especiales esmaltadas. Listelos esmaltados en aristas y encuentros zancas. Encuentro escalera con paramentos verticales: piezas de mármol similar al descrito para solado y huellas.
Carpintería	Exterior (salida a azotea): madera de pino o mobila Pintura marrón claro brillo al interior. Pintura marrón oscura al exterior. Interior: madera de pino pintada. (pintada en color marrón brillo). (mamparas cierres laterales escalera y puertas varias). Herrajes latón.
Vidrios	Interior: vidrio esmerilado sencillo. Decoración con emplomados de vidrio sencillo color. Emblema Norte.
Barandillas y accesorios metálicos	Barandilla de hierro y bronce. Pasamanos de bronce. Farola: hierro. Letras: discos cerámicos esmalte tipo bronce con decoración cerámica esmaltada azul.
Intervenciones	Se desconoce.

Acerca del solado y rodapié de los descansillos, se vuelven a emplear placas cuadradas de mármol Macael en la zona central y placas rectangulares en las fajas perimetrales que delimitan cada uno de los espacios a solar. Destacar el ajuste de tamaño de las piezas en proporción a las dimensiones del espacio: si en el vestíbulo las placas cuadradas son de 20x20 cm., en los descansillos intermedios son de 16 x16 cm. y en el acceso a la primera planta son de 25x25 cm.

Hay numerosas apreciaciones de carácter constructivo que denotan una magnífica ejecución: por ejemplo, en el encuentro con los soportes aislados que delimitan la caja de escaleras o en cualquiera de las esquinas de los descansillos, las piezas de mármol presentan corte a cartabón ajustando el encuentro entre las piezas a la esquina del pilar. También respecto de los solados, los recuadros interiores donde las piezas van colocadas al cartabón, tienen un ancho modulado a la dimensión de las piezas para que quepan enteras o medias piezas. Destacar las roturas y desgaste que presentan muchas de las piezas del solado (fig. 394).

Fig. nº 394.- Detalle de la modulación del solado de uno de los rellanos de la escalera. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2007-2011).

El zócalo de los descansillos principales se reviste de las mismas piezas de mármol estriadas con remate curvo y rosetón sobre placas de rodapié de caliza crema Valencia cortadas a bisel que se emplean en el vestíbulo. Destacar el mal estado del rodapié, el cual presenta signos de abrasión (figs. 395 y 396).

Fig. nº 395 y 396.- Detalle zócalo y rodapié descansillo. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

El estriado de las piezas disimula la junta entre placas. El espesor de las mismas es del orden de 1 cm. (fig. 397).

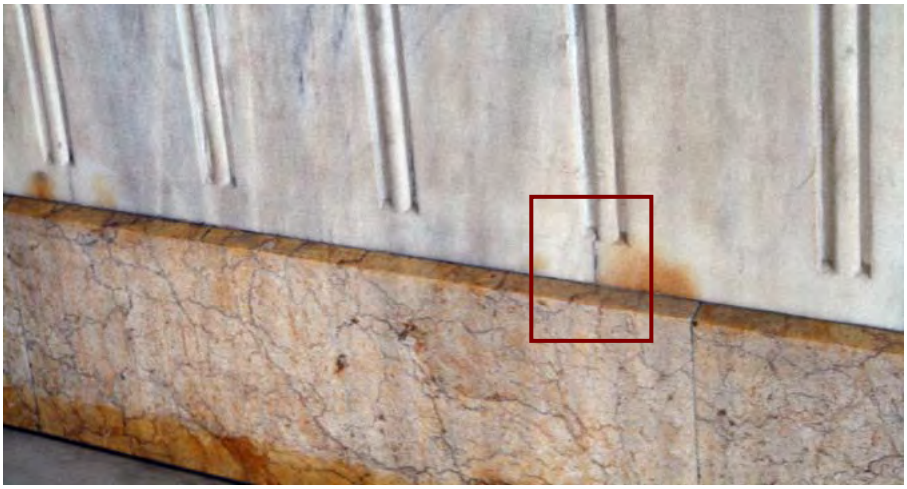


Fig. nº 397.- Detalle juntas zócalo descansillos principales. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

El resto de los paramentos verticales, así como los horizontales de techo e intradós de zancas de escalera se reviste con enlucido de yeso y pintura mate.

Acerca de la escalera, como exponía anteriormente, considero viable la hipótesis de que la estructura de la misma la constituyan zancas apoyadas en los descansillos constituidas por losas de hormigón armado vertido en obra, de 15-17 cm. de espesor entre perfiles doble T. El forjado de los descansillos se compone, hipotéticamente, del mismo modo al resto de los forjados: viguería metálica con revoltones constituidos a base de ladrillo macizo y losa superior de forjado a base de mortero y cascotes. (figs. 386 a 393). El estudio y análisis de los peldaños, también lo he realizado anteriormente. Destacar las piezas, realizadas a medida, que cubren las testas de los peldaños y el frente de los forjados. Se trata de piezas de mortero revestidas con esmalte y de temática vegetal. Reseñar la realización de los rosetones para el anclaje de los montantes de la barandilla (figs. 391 y 398).

Fig. nº 398.- Detalle piezas revestimiento frente forjados. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

La materialidad de los peldaños, como reseñaba anteriormente, la constituyen placas de mármol con cantos redondeados de 2 cm. de espesor para las huellas y piezas rectangulares esmaltadas para las contrahuellas. La configuración de los mismos la considero convencional, de ladrillo apoyado sobre la losa. (fig. 399).

Fig. nº 399.- Detalle piezas revestimiento peldaños. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

Las mamparas que cierran los laterales de la caja de escaleras, de madera de pino o mobila actualmente pintada, se diseñan ajustando sus dimensiones a las de los peldaños, y el escalonamiento se traslada al detalle decorativo en vidrio emplomado que representa el nombre de la compañía, de idéntica composición al analizado para el vestíbulo. Así, las mamparas se constituyen mediante zócalo macizo aplafonado y paños de vidrio sencillo esmerilado entre montantes. He de destacar que, hipotéticamente, - por el estado actual que presenta – el color de estas carpinterías no es el original (figs. 400 a 402).

Considero relevante el remate curvo de estas mamparas. Aparte del carácter modernista, parecen pretender emular el acoplamiento a una escalera de zancas constituidas por bóvedas cerámicas – sistema tradicional- en lugar de una escalera de tramos inclinados rectos (figs. 400 a 402). Las líneas de forjado se remarcan mediante cenefas esmaltadas similares a las que revisten las tabicas (fig. 404).

Fig. nº 400 y 401.- Detalle de mamparas. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

Las puertas de acceso a las diferentes plantas se constituyen de igual modo a las mamparas: zócalo macizo plafonado y paños de vidrio esmerilado sencillo entre montantes (fig. 403).

Fig. nº 402 y 403.- Detalle de mampara y de puerta. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

Fig. nº 404 y 405.- Detalle piezas decorativas. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

Destacar nuevamente la falta de sensibilidad en las intervenciones: la sustitución de paños de vidrio se realizan con piezas de distinto dibujo al original (fig. 400 recuadro rojo). Sobre los detalles decorativos en vidrio, reseñar que son idénticos a los analizados para el mueble de conserjería del vestíbulo (fig. 405).

Acerca del encuentro entre las zancas inclinadas y el intradós de los forjados destacar que, en la mayoría de los tramos se realiza en continuidad. Como acabado se procede al suavizado de la arista de encuentro mediante el revestimiento de yeso y a su cubrimiento mediante molduras esmaltadas (fig. 406).

Fig. nº 406.- Detalle encuentro zanca-descansillo. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2011).

Sobre las carpinterías exteriores (puerta salida a azotea y ventanas de descansillos) y las interiores, así como para los vidrios, se repite la misma materialidad a la analizada para el acceso a este torreón.

Por último, sólo me resta analizar de este espacio la materialidad y construcción de la barandilla. Como exponía en el análisis del vestíbulo, la misma se compone de montantes y travesaños a base de perfiles rectangulares de acero pintado en combinación con perfiles tubulares de bronce. El pasamanos lo componen perfiles tubulares huecos machihembrados también de bronce. El arranque de la misma lo constituye la farola que señala asimismo el inicio de la escalera. En los descansillos se disponen filigranas realizadas en acero repujado de temática floral. Destacar la clara influencia Secessionista del diseño de la misma (figs. 407 a 411).

Fig. nº 407 a 411.- Detalles de la barandilla. N. escaleras torreón izqdo. (A. Propio.2007-2011).

Todos los elementos que componen la barandilla se ensamblan entre sí mediante soldadura y los anclajes se realizan de diferentes formas: el arranque, constituido por la farola, se realiza encarcelado por cinco puntos a la huella del peldaño (fig. 412). Los anclajes a la pared o a los soportes se realiza igualmente mediante taladros cónicos tomados con mortero de cemento con rosetas, en el caso del pasamanos, o mediante piezas prismática en el caso de los montantes y travesaños. Estas piezas intermedias se sueldan después a la barandilla y al pasamanos (figs. 413 y 414).

Fig. nº 412 a 414.- Detalles anclajes barandilla. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2007-2011).

Por último, el anclaje a las testas de los peldaños o al frente de forjado recayente al ojo de la escalera se efectúa del mismo modo aunque las piezas esmaltadas de revestimiento incorporan el espacio donde se ubica la roseta de cierre. Ello obliga a un exhaustivo replanteo de la barandilla conjuntamente con la escalera (figs. 415 y 416).

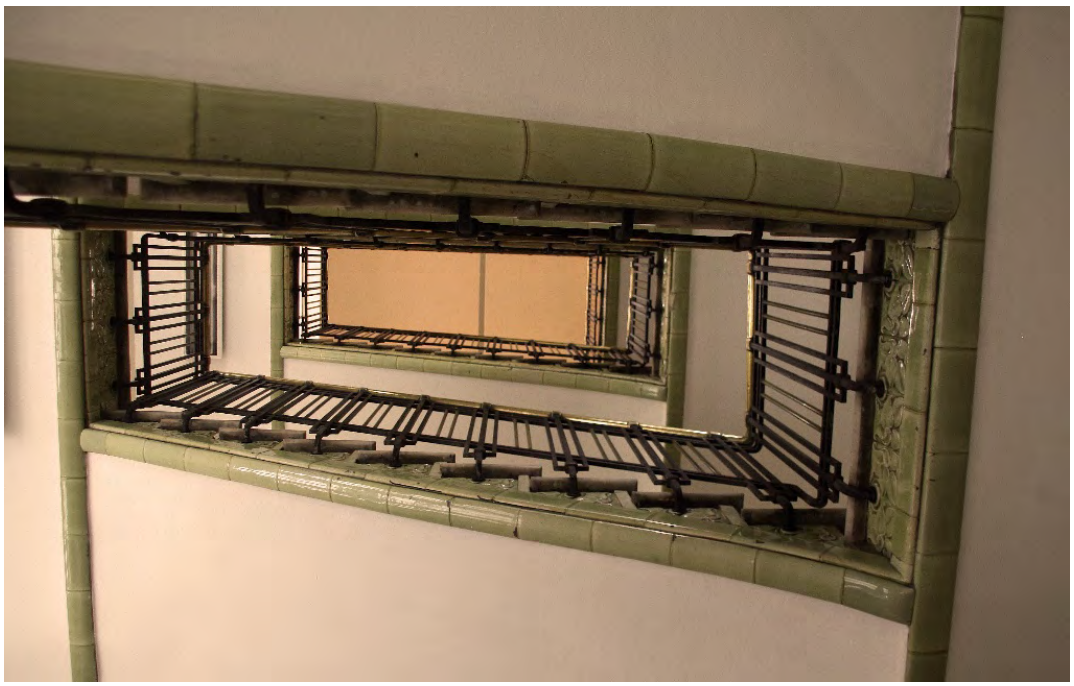


Fig. nº 415 y 416.- Detalles anclajes barandilla y vista escalera por el ojo desde abajo. Núcleo escaleras torreón izquierdo. (A. Propio - 2007-2011).

1.6.8. F6: Acceso planta primera torreón izquierdo

Fig. nº 417 y 418.- Vista acceso planta primera y detalle de puerta. Torreón izquierdo. (A. Propio - 2007-2011).

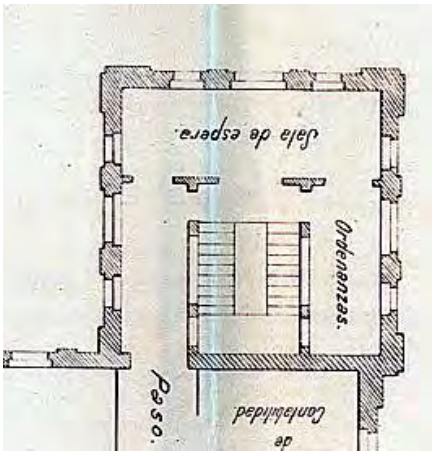


Fig. nº 419.- Detalle planta zona acceso planta primera. Torreón izquierdo. (FFE-2008).

Según compruebo con el análisis del proyecto (fig. 419 recuadro rojo) la configuración de este espacio (figs. 417 y 418) es idéntica a lo proyectado.

La materialidad de este espacio la concentro en la siguiente tabla aunque seguidamente analizo de manera detallada los detalles constructivos y de materialidad más singulares:

TABLA DE MATERIALIDAD	
ZONA	**MATERIAL**
Solado	Mármol blanco tranco, blanco río o Macael veteado. (Combinación de mármoles Almerienses). Placa cuadrada colocada a cartabón en recuadro interior y rectangular en bordes (2 cm. de espesor).
Rodapié y zócalos	Rodapié: madera de pino (actualmente pintada con pintura color marrón acabado brillante). Zócalo: ídem rodapié. Remate superior redondeado. Clavos de cabeza redonda para sujeción situados en la parte superior e intermedia.
Revestimientos verticales (resto)	Enlucido de yeso y pintura blanca. Paramentos lisos.
Revestimiento techo	Enlucido de yeso y pintura blanca. Paramentos lisos.
Carpintería	Mampara caja escalera y puertas: Carpintería de madera de pino pintada. (color marrón. Brillante). Combinación con paños de vidrio sencillo esmerilado (2-3 mm. de espesor). Decoración emplomados con combinación de vidrio sencillo color (verde-azul), emblema Norte en mampara. Exterior: madera de pino o mobila. Barniz oscuro al interior y pintura (marrón oscura) al exterior. Caja de persianas del mismo material. Herrajes latón.
Vidrios	Interior: vidrio esmerilado sencillo (2-3 mm. de espesor). Decoración con emplomados de vidrio sencillo color (azul-verde). Emblema Norte. Exterior: vidrio sencillo transparente.
Intervenciones	Se desconoce.

Acerca del solado (figs. 420 y 421), se constituye de igual modo al descrito para el vestíbulo del edificio de viajeros, zaguán torreón izquierdo y caja de escaleras aunque,

como destacaba anteriormente, ajustando las dimensiones de las piezas a las dimensiones del espacio. Así, se trata de fajas perimetrales a base de placas rectangulares y zona central compuestas por placas cuadradas dispuestas a cartabón. El espesor estimado de las mismas es de 2 cm. Presentan patología (fisuras, roturas de piezas, desgaste) debido al tránsito continuo. Los materiales de agarre son los habituales de la época.

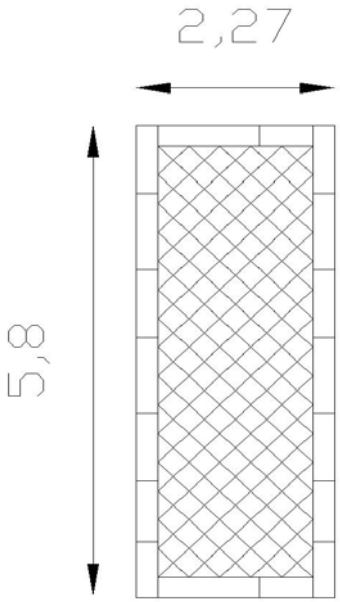


Fig. nº 420.- Vista solado zona acceso pl. primera. Torreón izquierdo. (A. Propio 2011).

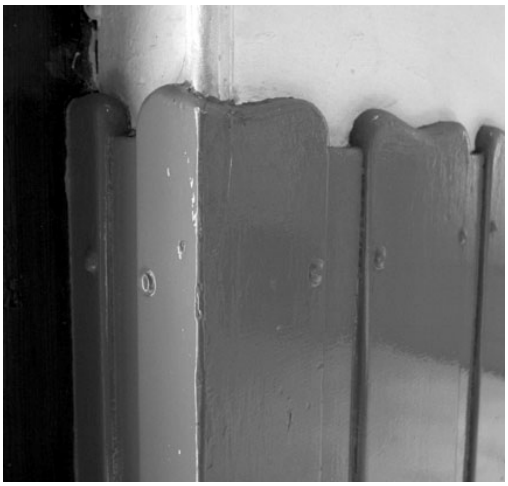
Fig. nº 421.- Planta solado zona acceso pl. primera. Torreón izquierdo. (A. Propio 2011).

Destacar el replanteo de los recuadros centrales donde únicamente se cortan medias piezas. Las piezas rectangulares sin embargo, son más irregulares (fig. 421).

El rodapié y el zócalo se constituyen, en este caso, a base de paneles de madera de pino (actualmente pintada) de 1 cm. de espesor. Las piezas se redondean por la parte superior. Las mismas se disponen mediante clavos de cabeza redonda vistos (4 por pieza), en la parte superior y a media altura. Inferiormente, las sujeciones quedan tapadas por el rodapié (figs. 422 y 423).

Fig. nº 422.- Vista remate zócalo. Zona acceso pl. primera. Torreón izquierdo. (A. Propio 2011).

Fig. nº 423.- Vista zócalo y rodapié. Zona acceso pl. primera. Torreón izquierdo. (A. Propio 2011).



El resto de los paramentos verticales y horizontales de techo se revisten de manera convencional: enlucidos de yeso y pintura sobre planos lisos.

Las carpinterías exteriores, de madera de pino o mobila, son abatibles de dos hojas con fijos superiores, las peanas o cabios bajos cuentan con vierteaguas para solucionar la evacuación de aguas y también con renvalso para garantizar la estanqueidad. Destacar la ausencia de vierteaguas en los vanos. El acristalamiento es sencillo (2-3 mm.) y se dispone mediante emplomados. Los herrajes originales son de latón y cuentan con españoletas. También la caja de persianas y la mesilla interior se solucionan a base de piezas de madera que, en el caso de las cajas de persianas, cuentan con tapa frontal plafonada (figs. 424 a 427).

Fig. nº 424 a 427.- Detalle carpintería. Zona acceso planta primera. Torreón izquierdo. (A. Propio 2007-2011).

Respecto de las persianas, en la revista "La construcción Moderna" (30-6-1918. nº 12 Año XVI) se afirma que las persianas responden a un novedoso sistema alemán, de manera que permiten ser enrolladas en su totalidad en el cajón, siendo susceptibles también de desplegarse como si fueran toldos.

Acerca de las carpinterías interiores (figs. 418 y 428 a 430), también de pino revestidas con pintura brillo color, indicar que son diseñadas ex profeso para el lugar que van a ocupar. En el caso de las mamparas que separan con la caja de escaleras (figs. 428 a 430) éstas se componen de zócalo de madera plafonada, largueros modulados según las dimensiones de los peldaños, cabios altos curvos y cabios bajos de igual inclinación a la zanca de escalera o bien rectos ajustados al forjado. Disponen de baquetones donde se ubican los vidrios decorados con el nombre de la compañía. En el caso de las mamparas inclinadas, éstos se escalonan siguiendo la pendiente de la escalera.

Fig. nº 428 a 430.- Detalle mamparas interiores. Zona acceso planta primera. Torreón izquierdo. (A. Propio 2007-2011).

Las puertas interiores se diseñan siguiendo el mismo criterio al expuesto para las mamparas (fig. 418).

Buscando la traslucidez (la textura gruesa no es original), se consigue un tamizado de la luz mediante el empleo de vidrio sencillo esmerilado que permite iluminar de manera natural, la caja de escaleras (fig. 431 y 433). El tamaño actual que presentan las piezas de vidrio (hasta 2 m. de longitud) demuestra que no se trata del vidrio original ya que la tecnología del momento no permitía esos tamaños. No obstante, los emplomados decorados – sí originales – muestran el vidrio esmerilado original. Éstos, con el nombre de la compañía, son los mismos que los que se emplean en el zaguán (fig. 432 y 433).

Fig. nº 431 y 432.- Detalle vidrio carpinterías interiores y recuadro decorativo. Zona acceso planta primera. Torreón izquierdo. (A. Propio 2007-2011).

Fig. nº 433.- Vista zona acceso pl. primera. Torreón izquierdo. A. propio (2011).

1.6.9. F7: Distribuidor planta primera torreón izquierdo

Fig. nº 434 y 435.- Vistas del distribuidor de planta primera torreón izquierdo. E. de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

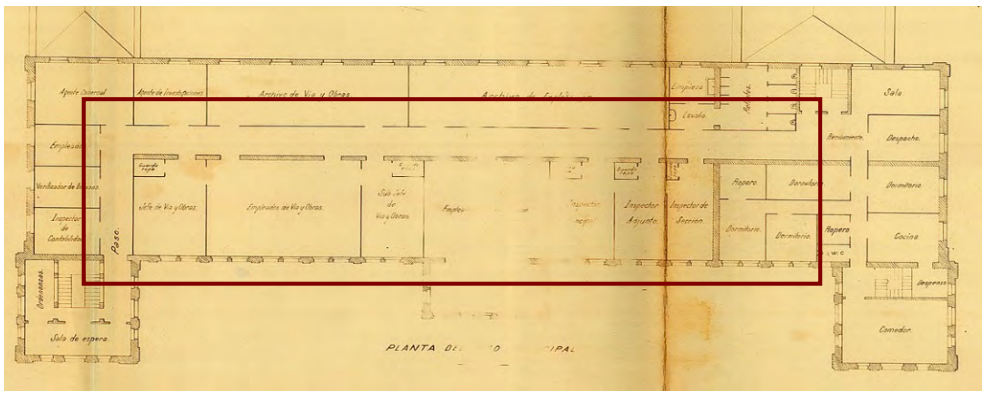


Fig. nº 436.- Planta primera ed. de viajeros. E. de Valencia. (FFE-2008).

Este espacio (figs. 434 a 436) ha sido casi íntegramente, en lo que a materialidad se refiere, modificado. En concreto, las características de las puertas y del vidrio mistral dispuesto en los plafones de las mismas, parecen indicar que se trata de parte de la remodelación realizada en 1977.

Según J. Rodríguez Senespleda lo único que queda original de esta planta (aparte de la distribución en su mayor parte) es el parqué. Compuesto por tablillas pegadas de madera de pino barnizadas en composición de fajas laterales paralelas a los paramentos (disposición lisa "a la española") y zona central compuesta por doble espiga recta (disposición espinapez a la francesa) (figs. 437 a 442).

El proyecto original no describe los materiales constituyentes. No obstante, el somero pliego de condiciones técnicas del mismo prescribe los materiales a utilizar siendo los convencionales para revestimientos, pinturas, morteros, etc. No describe este pliego nada referente al parqué que analizo, sino que, de manera hipotética, el solado original podría estar constituido por baldosilla. Dado que no es posible confirmar este supuesto, incluyo el análisis de esta estancia. De confirmarse, no quedaría ningún material original en la misma. Respecto de las carpinterías se considera la hipótesis de que las mismas fuesen similares a las detalladas para la zona de acceso a la planta primera.

En cualquier caso, la materialidad la expongo en la siguiente tabla:

TABLA DE MATERIALIDAD	
ZONA	**MATERIAL**
Solado y rodapié	Parqué. Tablillas de pino. Doble espiga recta en centro. Fajas laterales "a la española". Disposición: espinapez a la francesa. Rodapié del mismo material.
Revestimientos verticales	Enlucido de yeso y pintura blanca. Paramentos lisos.
Revestimiento techo	Enlucido de yeso y pintura blanca. Paramentos lisos.
Carpintería	Interior: sustituida. Hipotéticamente similar a la detallada para zona acceso pl. primera. Exterior: no procede.
Intervenciones	Se desconoce. Se presupone parcialmente intervenida al menos en 1977.

Fig. nº 437.- Vista de encuentro parqué. Distribuidor planta primera torreón izquierdo. E. de Valencia. (A. Propio 2011).

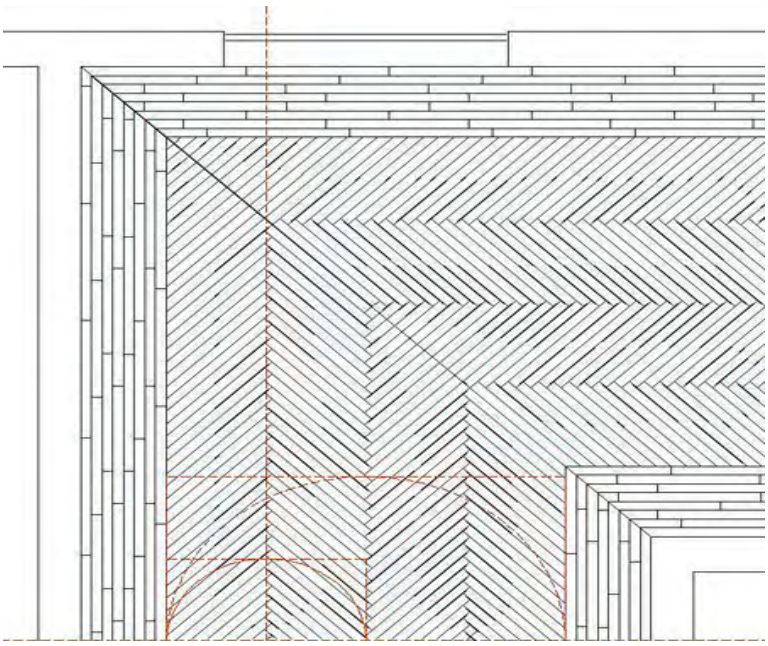


Fig. nº 438.- Planta con detalle de encuentro parqué. Distribuidor planta primera torreón izquierdo. E. de Valencia. (A. Propio 2011).

Las tablillas, de dimensiones estimadas de 40 x 3 cm. se disponen pegadas y el encuentro con el solado de mármol del acceso a la planta se soluciona, sin cambio de nivel, mediante tapajuntas.

Acerca de los despachos indicar que existía una decoración original en madera que actualmente no existe: se componía a base de zócalo de nogal siguiendo diseño de Ribes y fue ejecutado, al igual que el mobiliario y la decoración interior en madera, por julio Peris. No existen ilustraciones originales de estas estancias.

Fig. nº 439 a 442.- Detalles parqué. Distribuidor planta primera torreón izquierdo. E. de Valencia. (A. propio 2011).

1.6.10. F8: Espacio cubierto andenes y vías

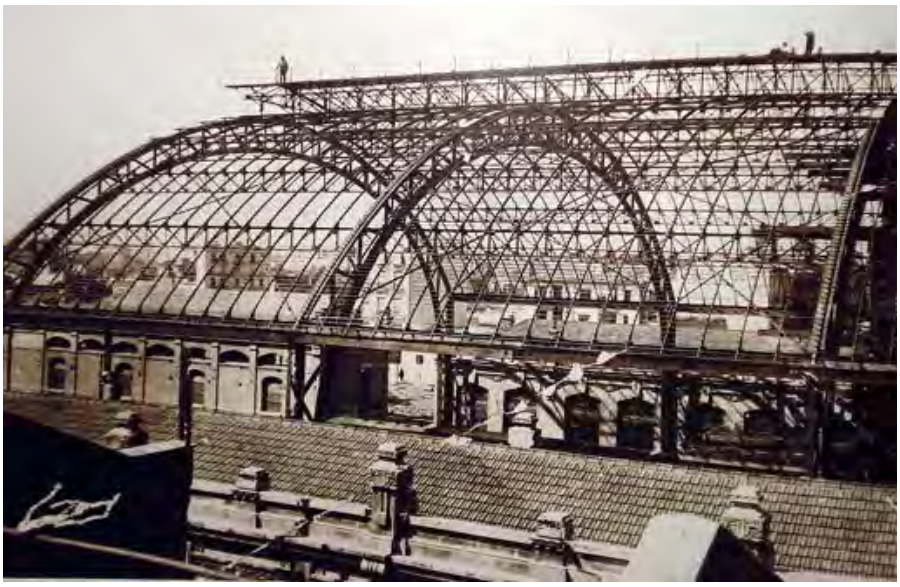


Fig. nº 443.- Vista en origen de la Estación de Valencia. Reg. Arq. SXX.

Fig. nº 444.- Vista de la construcción de la cubierta metálica. Estación de Valencia. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

Destacar que, excepto la estructura (fig. 444) y las fachadas interiores ya analizadas, el resto de la materialidad del espacio no es original: los materiales de revestimiento de la bóveda y la disposición de los mismos han sido sustituidos (vista de los originales fig. 443), también el solado y el tamaño de andenes ha sufrido modificaciones.

El resumen de la materialidad original lo incluyo en la siguiente tabla:

TABLA DE MATERIALIDAD (*)	
ZONA	**MATERIAL**
Estructura cubierta	Estructura principal: Arcos articulados compuestos por perfiles y chapas de acero. Uniones roblonadas. (Rótulas de anclaje a cimentación ocultas) Composición arcos: cerchas trianguladas de cordón superior circular e inferior elíptico. Composición soportes: cerchas trianguladas de trasdós recto e intradós curvo e inclinado tangentes a la elipse. Uniones acarteladas. (**) Estructura secundaria: cerchas trianguladas paralelas directriz cubierta. Uniones roblonadas. Resto cubierta: perfiles rectos y curvos en T, en I y en L de acero para apoyo del mat. De revestimiento. Arriostramientos y triangulaciones. Uniones roblonadas. Estructura del lucernario: ídem.
Solado	Original: adoquinado o pavimento hidráulico (terrazo in situ) (***). Actual: placa rectangular de granito pulido. Juntas de dilatación a base de perfiles de acero inoxidable (zona acceso a andenes). Solado a base de baldosa cuadrada de gres (resto andenes)
Revestimiento cubierta	Original: planchas cuadradas de amianto-cemento dispuestas a cartabón. Planchas de vidrio armado en lucernario cenital y en franjas laterales de ancho el correspondiente al abarcado por las dos primeras correas longitudinales. (4 planchas solapadas).(eliminado el vidrio actualmente. Ver intervenciones). Actual: planchas onduladas curvas de fibrocemento (onda pequeña)(prohibido actualmente). En la parte central de la bóveda, se sustituyeron parte de estas planchas por planchas onduladas de poliéster traslúcido blanco. Caballetes (limatesas, encuentros, etc.): piezas especiales plomo. Canalones y bajantes: metal.
Carpintería	Vanos laterales corridos: carpintería a base de perfiles de acero con pintura anticorrosión. Apertura eléctrica de huecos. (Desconozco si funcionan en la actualidad).

Vidrios	Huecos laterales corridos: vidrio sencillo traslúcido armado. Original: lucernario cenital y sendas fajas laterales al mismo a base de placas de vidrio sencillo traslúcido armado.
Intervenciones	Sustitución mat. Revestimiento cubierta. Eliminación de cubierta de vidrio en lucernario cenital y en franjas laterales al mismo. Sustitución del vidrio del lucernario por plancha ondulada de poliéster traslúcido (verde) y en las franjas laterales, por planchas onduladas de fibrocemento. Sustitución en la bóveda del testero de planchas opacas de amianto por planchas de poliéster traslúcido (blanco). 2 veces retirada de toperas. Cambios de solado. Recrecido de andenes. Análisis de oxidación, radiografías y recálculos sobre la estructura de la bóveda. (Dpto. Estructuras y Medios Continuos de la Universidad Politécnica de Valencia (UPV)).

(*) El análisis de las fachadas interiores se incluye en la ficha dedicada a las fachadas. (F9).

(**) La descripción de la composición y geometría de la estructura se obtiene de la memoria del proyecto original (Memoria. Fecha: 29-9-1914. Pp. 2-3). Algunos detalles constructivos del proyecto original de la bóveda, complementarios a los expuestos en esta ficha, se encuentran recogidos en otros apartados del presente capítulo.

(**) La deducción del material original de la zona de acceso a andenes y de estos, se obtiene del análisis de las fotografías antiguas existentes ("Arquitectura y construcción") y del análisis de artículos de revistas de la época ("La construcción moderna").

Destacar que, aunque visualmente apenas se percibe desde el exterior y tampoco produce distorsión del conjunto, los distintos espesores de las alas del edificio de viajeros, hace que el eje de la cubierta no sea coincidente con el de la fachada principal (fig. 445).

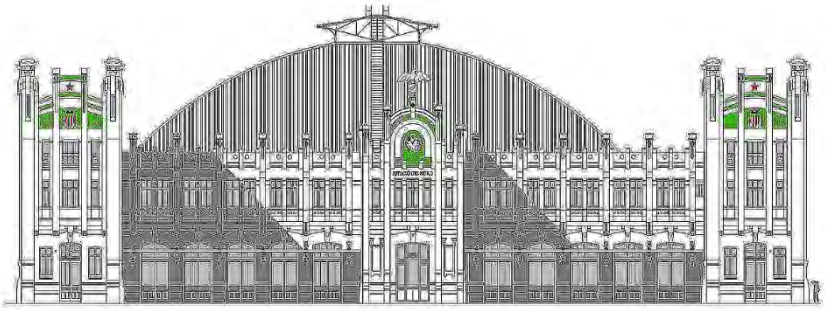


Fig. nº 445.- Alzado f. ppal con bóveda. Estación de Valencia. A. Propio (2011).

La construcción de la gran bóveda (figs. 450 y 451) se realizó en Madrid (Talleres E. Grasset) y se trasladó por trozos a Valencia. El montaje de la misma fue dirigido por el ingeniero de la citada casa, D. Pedro Vota. Destacar que no se paralizó el tránsito de trenes mientras se construía (fig. 446). Acerca de su construcción, en la revista "La construcción moderna" se cita lo siguiente:

"Construida en trozos en Madrid, esta inmensa cubierta se montó en obra por medio de un notable puente, movible a lo largo de las vías, sobre el que iba una poderosa grúa para izar y colocar en su sitio las diversas partes. Para formarse idea del mérito, verdaderamente extraordinario que supone el montaje de estas grandes armaduras, hay que tener presente su luz de 45 metros, y las dificultades que al perfecto ajuste y

continuidad en el trabajo, ofrecía el constante transitar por debajo de ellas de los trenes de diferentes líneas."

"La construcción Moderna". 30-6-1918. Año XVI. Nº 12. P. 91.

Fig. nº 446.- La Estación de Norte en Valencia en construcción (1915). Archivo Blanco y Negro.

Añadir, como singularidad propia de la Estación de Valencia, que en el recorrido y análisis realizado a las principales estaciones de la compañía Norte en España, la Estación de Valencia es la única que soluciona el encuentro de la cubierta metálica con el edificio de viajeros sin recurrir a la tradicional bóveda de cañón que se interrumpe sin más en este punto. En este caso, se soluciona el testero con bóveda en rincón de claustro. Ello conlleva mayor dificultad técnica y constructiva ya que, aparte de la solución propia de la estructura, debe hacerse lo propio con el material de revestimiento (figs. 447 y 448).

Fig. nº 447 y 448.- Detalles testero bóveda. E. de Valencia. A. Propio (2007-2011).

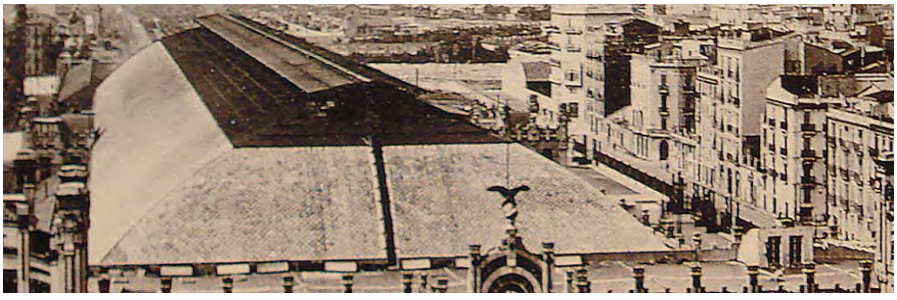
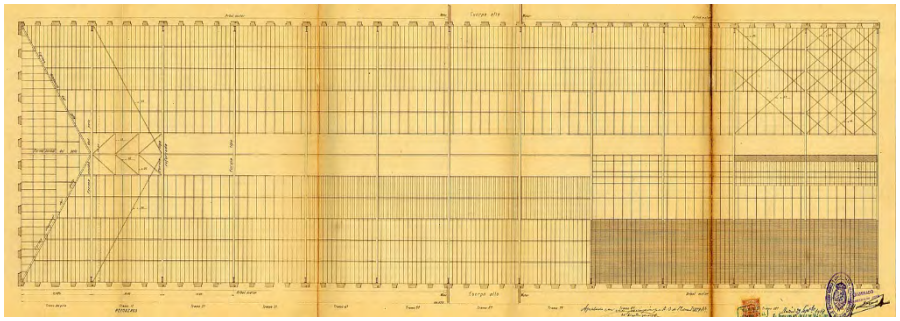


Fig. nº 449.- Vista testero bóveda original. Estación de Valencia. Reg. de arq. Del SXX. C.V.

Obsérvese, en las fotografías nº 447 y 449 la diferente materialidad e imagen exterior de la bóveda. Compruébese la eliminación de las fajas de vidrio ubicadas en el tercio superior de la misma.



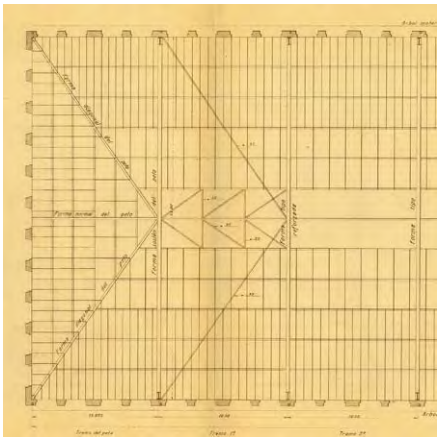


Fig. nº 450 y 451.- Planta estructura de bóveda y detalle del testero. Proyecto original Estación de Valencia (FFE-2008).

La estructura de la gran bóveda metálica se ejecuta independiente a la del edificio de viajeros (figs. 452 y 453). Únicamente la solución del apoyo de la bóveda en rincón de claustro dispuesta como remate de la bóveda de cañón, requiere el empotramiento de la correa central, tal como se muestra en la imagen (fig. 454).

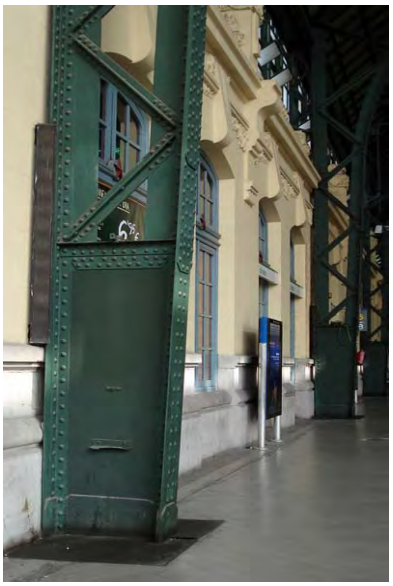
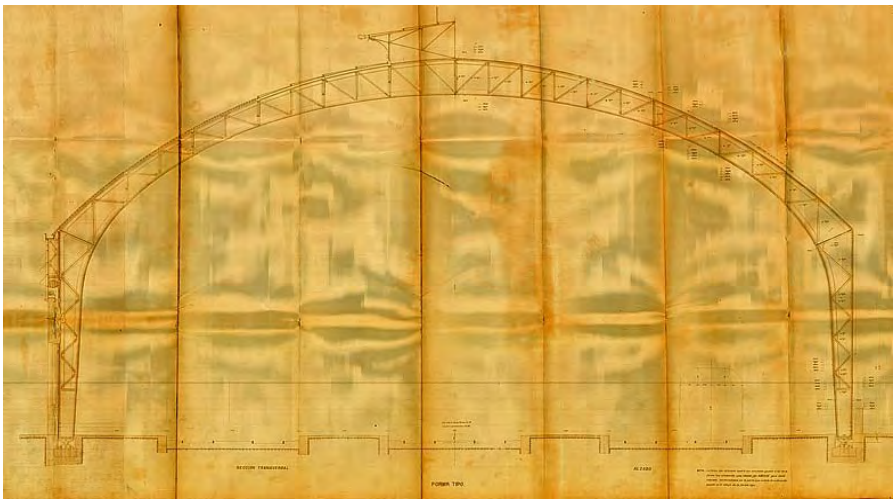
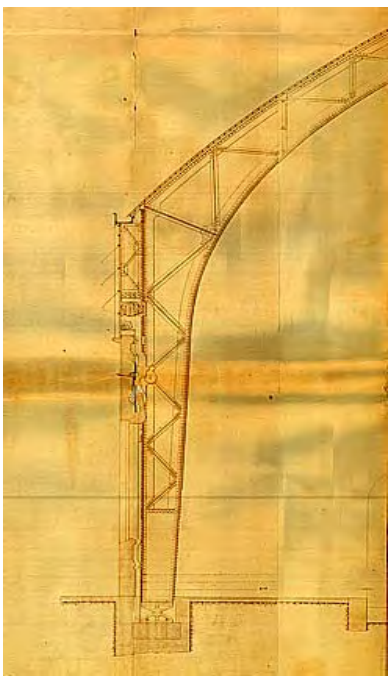


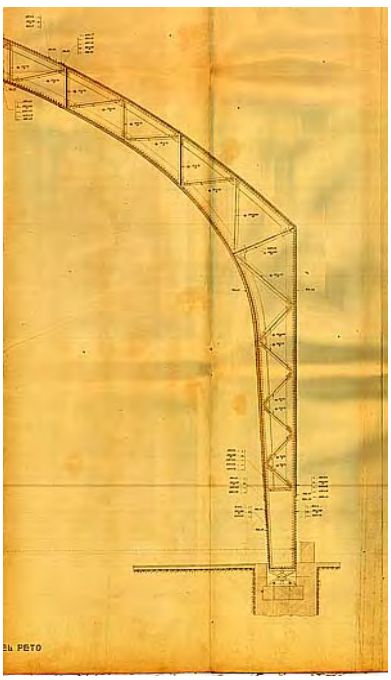
Fig. nº 452 y 453.- Detalle soportes bóveda. Estación de Valencia (A. propio 2007-2011).

Fig. nº 454.- Detalle de encuentros testero bóveda con edificio de viajeros. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Otros detalles constructivos de la estructura metálica son los siguientes (figs. 455 a 457):







Figs. nº 455 a 457.- Detalle estructura metálica. Proyecto original E. de Valencia. (FFE-2008).

Así, la estructura de la cubierta se compone de doce arcos de cordón superior circular e inferior elíptico dispuestos cada 16,00 m., articulados en la base, formados mediante perfiles y chapas de acero conformando triangulaciones, y ensamblados mediante roblones (figs. 455 a 458). Necesariamente, se emplean cartelas para realizar la unión. Los soportes mantienen el trasdós recto pero el intradós se dispone inclinado y tangente a la elipse (figs 452 a 459). Destacar que, en 1990, se realizaron trabajos de análisis de oxidación, radiografías y recálculos sobre la bóveda por parte del Dpto. de Estructuras y Medios Continuos de la UPV.

Fig. nº 458.- Detalle cercha. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

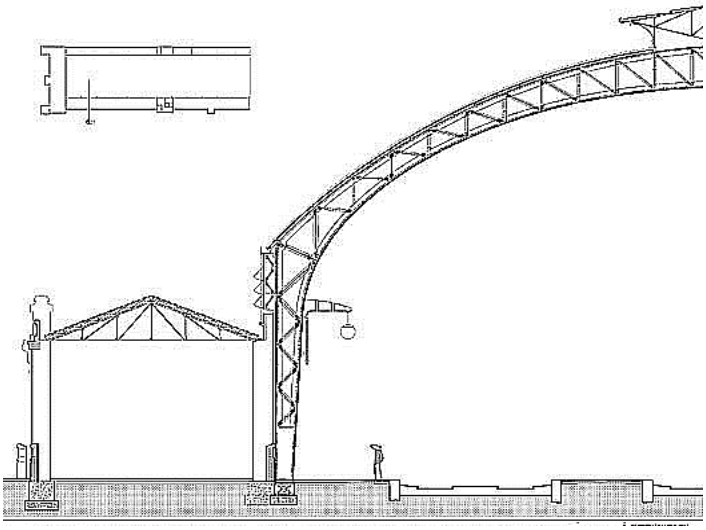
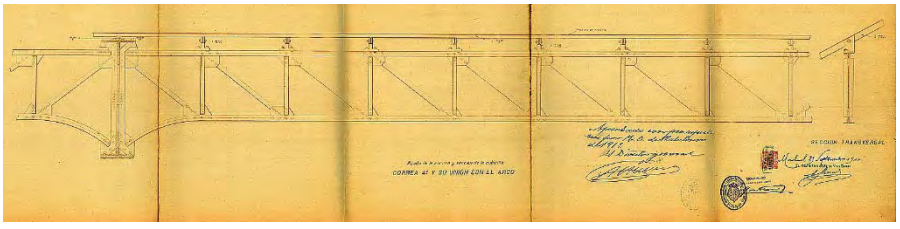
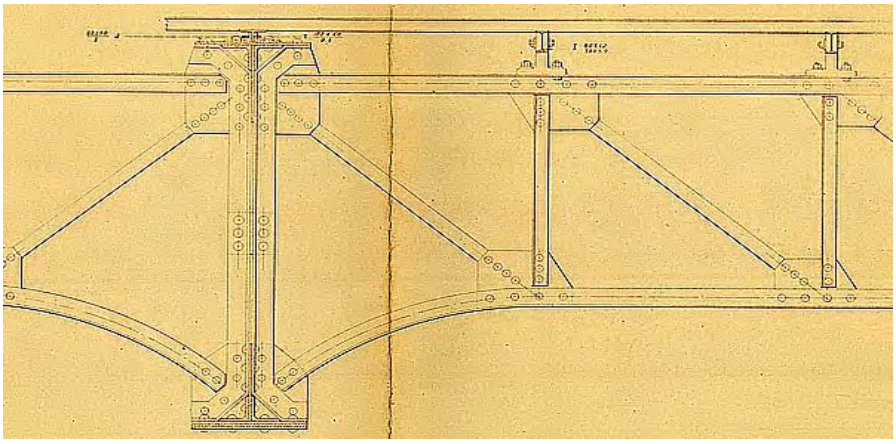


Fig. nº 459.- Alzado estructura metálica bóveda y encuentro con ala lateral dcha. Estación de Valencia. (A. Propio 2011).

La estructura secundaria se compone a base de cerchas trianguladas, paralelas a la directriz de la bóveda compuestas a base de perfiles unidos mediante roblones. Sobre estas correas se disponen perfiles tipo T, I o L para apoyo del material de revestimiento (figs. 460 a 463).





Figs. nº 460 y 461.- Detalles correa cubierta. Proyecto original E. de Valencia. (FFE-2008).

Fig. nº 462.- Vista correa cubierta. E. de Valencia. (A. propio 2007-2011).

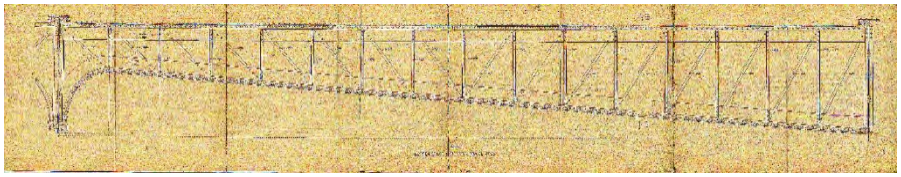
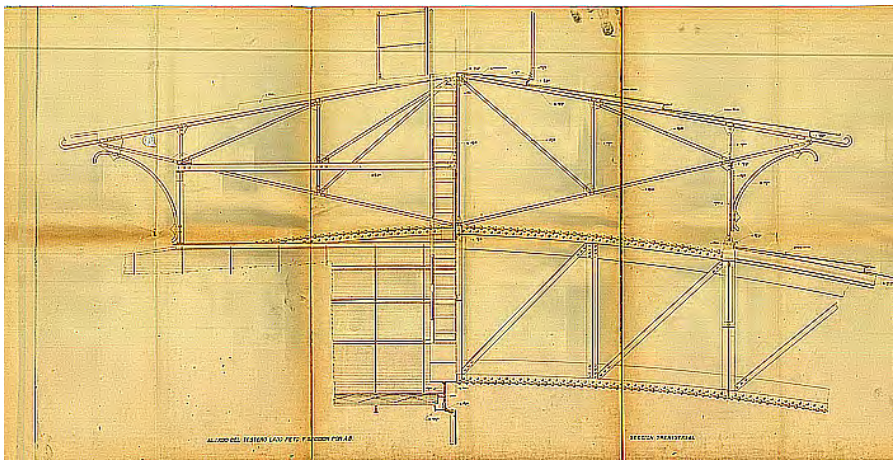


Fig. nº 463.- Detalle correa reforzada de cubierta. Proyecto orig. E. de Valencia. (FFE 2008).

La estructura del lucernario es idéntica a la detallada. Algunos detalles e imágenes del mismo son los siguientes (figs. 464 a 470):



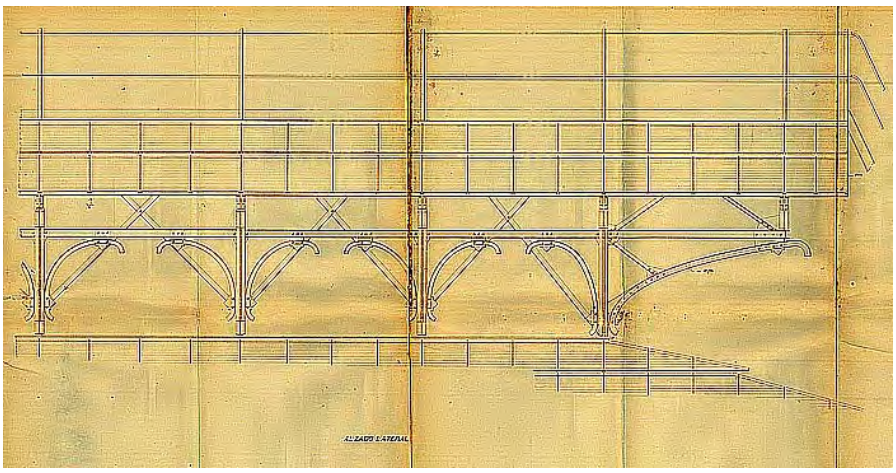


Fig. nº 464 y 465.- Detalles estructura lucernario. Proyecto orig. E. de Valencia. (FFE 2008).

Fig. nº 466 a 469.- Vistas actuales lucernario. E. de Valencia. (A. propio 2011).

Las imágenes precedentes (figs. 466 a 469) muestran los revestimientos actuales del lucernario. Si se observa el detalle siguiente (fig. 470) se comprueba la profunda distorsión de éstos respecto de los originales. En origen se trataba de planchas rectangulares de vidrio traslúcido armado dispuestas solapadas a contraaguas.

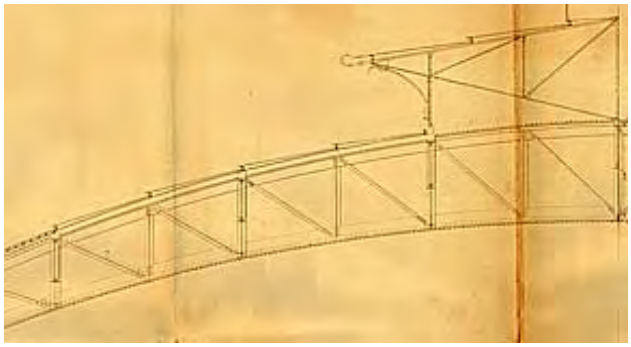


Fig. nº 470.- Detalle lucernario. Proyecto original E. de Valencia. (FFE 2008).

Acerca del solado, el original se componía de adoquinado o pavimento hidráulico tipo terrazo in situ. Nada queda del solado original, ni siquiera las dimensiones de la zona de acceso o la altura de andenes son las originales ya que, como detallo al comienzo del capítulo, se ha producido tanto retranqueo de toperas como elevación de solado de andenes.

Así, sólo reseñar que el solado actual se compone – en la zona de acceso a andenes – a base de placas de granito dispuesto con juntas de dilatación a base de perfiles de acero inoxidable y, - en la zona propiamente de andenes – queda constituido mediante baldosa cerámica (figs. 471 y 472).

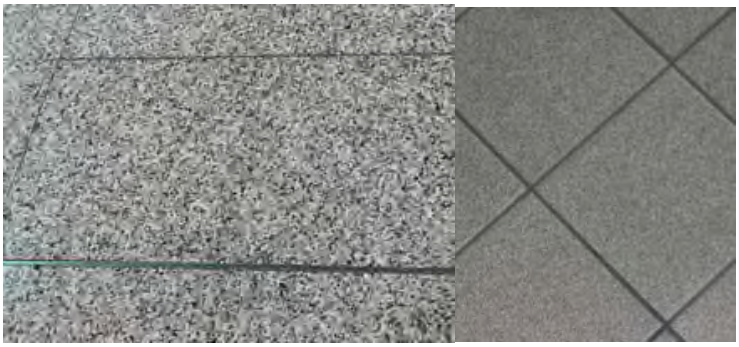


Fig. nº 471 y 472.- Detalle de los pavimentos actuales en la zona de vías y andenes. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Acerca del material de revestimiento de la cubierta, ya indico anteriormente que ha sufrido diversas modificaciones, de manera que, actualmente, nada queda del original. El análisis de fotografía antigua (fig. 449) así como el de los planos originales (figs. 455, 460 y 461) demuestra que el material original de revestimiento eran planchas lisas cuadradas de amianto-cemento dispuestas, hipotéticamente, a cartabón. Tanto el sombrerete del lucernario como el tercio superior de la bóveda (ancho correspondiente al abarcado por las dos primeras correas longitudinales) se encontraban revestido mediante placas rectangulares de vidrio armado (fig. 449).

Por tanto, tras las intervenciones realizadas, el revestimiento actual de la bóveda se compone a base de planchas onduladas (onda pequeña) de fibrocemento, ejecutadas de abajo a arriba (juntas a contraaguas) con solapes claveteados longitudinales de, aproximadamente, 15 cm. y transversales de una onda y con sustituciones parciales de este material por planchas de poliéster traslúcido blanco. Las limatesas, caballetes y encuentros se realizan mediante piezas especiales de plomo (figs. 473 a 476).

Fig. nº 473 a 476.- Detalles varios de mat. Revestimiento bóveda. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Considero importante destacar varias cuestiones: la primera de ellas hace referencia a la eliminación de las placas de vidrio. La eliminación de las fajas laterales de vidrio de la cubierta supuso sin duda, cambios en la iluminación y por tanto, en la percepción del espacio. La sustitución de planchas opacas por planchas traslúcidas de poliéster blanco en el testero de la bóveda (en dirección transversal a la directriz de la cubierta) (figs. 477 y 478) es una solución que pretende, en mi opinión, recuperar algo de la iluminación eliminada aunque, obviamente, la espacialidad cambia ya que nada tiene que ver con lo original. Esta solución además, es discordante respecto de la idea de proyecto de introducir principalmente la luz mediante fajas longitudinales paralelas a la directriz de la cubierta (vanos laterales, lucernario cenital y sendas fajas perimetrales dispuestas en el tercio superior de la bóveda). Entiendo que, futuras intervenciones que se propongan sobre la cubierta, deberían considerar estos matices. El análisis de la fotografía antigua (fig. 449) muestra una bóveda compuesta por cuatro hiladas de planchas de vidrio solapadas tanto en los laterales como en el testero y, a continuación de éstas, las planchas de amianto cemento.

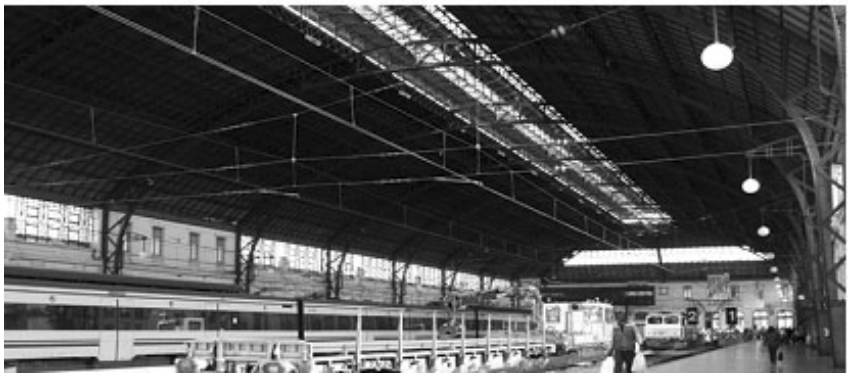


Fig. nº 477 y 478.- Vistas interiores bóveda. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

La segunda de las cuestiones a destacar hace referencia al material de cubierta existente en la actualidad. No sólo afea la imagen urbana sino que, es un material prohibido actualmente. Por último, reseñar que, el material de revestimiento original del sombrerete que cubre el lucernario cenital (planchas de vidrio armado) también ha sido sustituido. En este caso mediante planchas de poliéster traslúcido verde (figs. 479 a 481).

Fig. nº 479.- Vista antigua. Estación de Valencia. (FFE-2008).

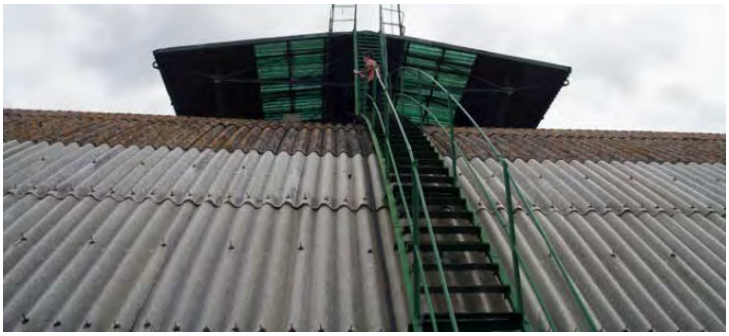


Fig. nº 480 y 481.- Detalles actual material de cubierta bóveda. E. de Valencia. (A. Propio-2007-2011).

Acerca de la evacuación de aguas, señalar que se produce la recogida mediante canalones metálicos en forma de "U" perimetrales, dispuestos en los extremos de la gran cubierta. Las bajantes se disponen próximas a los soportes metálicos, de manera que pasan desapercibidas y no afectan a la composición de las fachadas interiores (figs. 482 a 485).

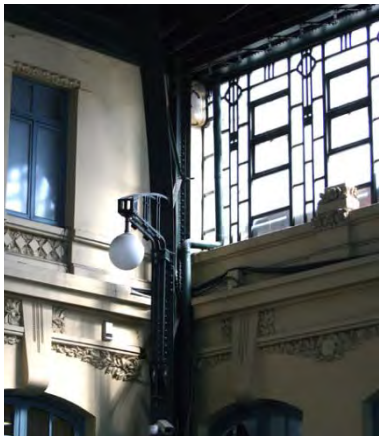


Fig. nº 482 y 483.- Detalle de canalón y de bajante en esquina. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

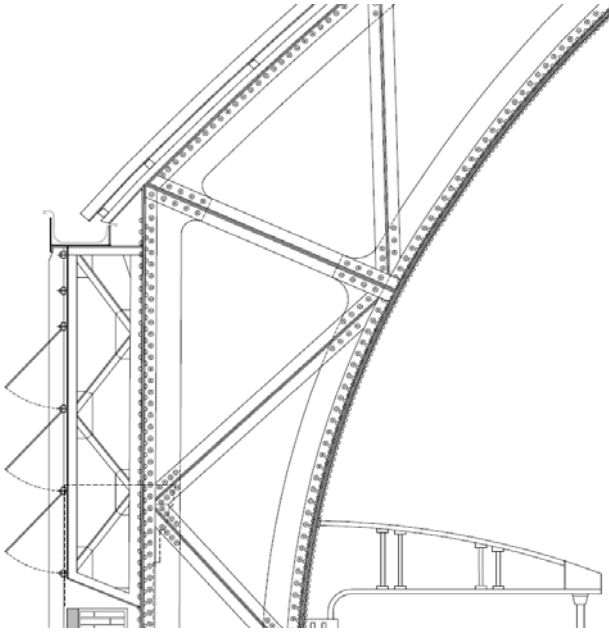


Fig. nº 484.- Sección con detalle de canalón. Estación de Valencia. (A. Propio 2011).

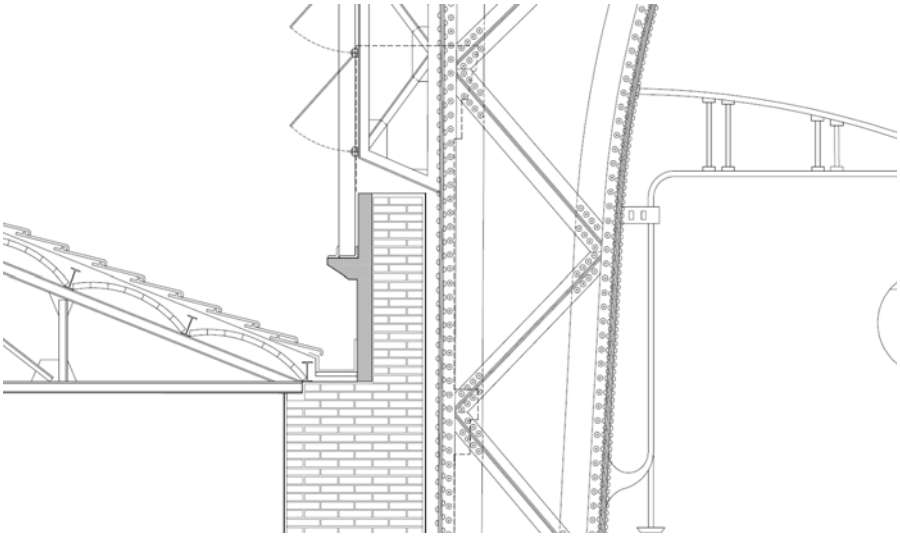


Fig. nº 485.- Sección con detalle de canalón. Estación de Valencia. (A. Propio 2011).

Acerca de los huecos, aparte de la iluminación cenital analizada, se disponen sendos vanos corridos en ambos laterales de la nave compuestos a base de perfiles de acero laminados en caliente pintados con pintura anticorrosión. Las uniones entre perfiles se realizan mediante soldadura. El diseño de los mismos es de corte Secesionista disponiendo de zonas constituidas por hojas abatibles con apertura eléctrica. El vidrio empleado es sencillo, traslúcido y armado (figs. 486 a 490).

Fig. nº 486 y 487.- Detalles de los ventanales corridos laterales nave andenes y vías. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Fig. nº 488.- Detalle de vidrio y carpintería. Vanos corridos laterales nave andenes y vías. Estación de Valencia. (A. Propio 2011).

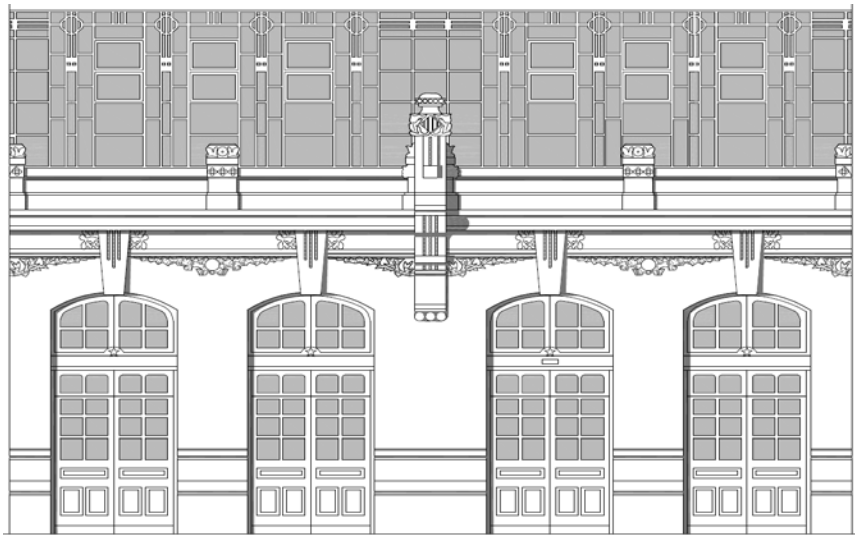


Fig. nº 489.- Alzado lateral interior con ventanal corrido. Nave andenes y vías. Estación de Valencia. (A. Propio 2011).

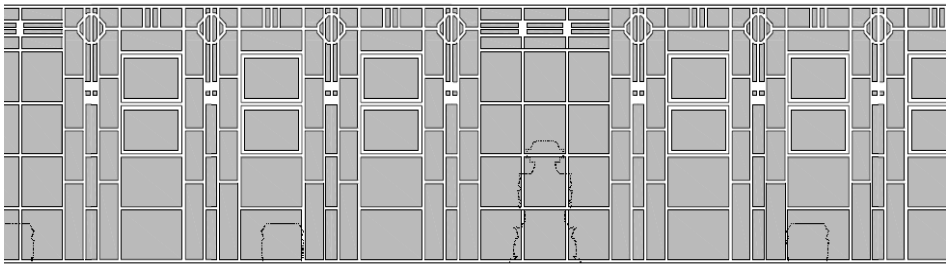


Fig. nº 490.- Detalle de vano corrido. Alzado de módulo. Nave andenes y vías. Estación de Valencia. (A. Propio 2011).

También en metal se diseñan e integran en el conjunto otros elementos característicos de una estación como relojes o farolas (figs. 491 y 492).

Fig. nº 491 y 492.- Detalle de reloj y farola. Nave andenes y vías. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Finalmente, acerca de la imagen urbana de la cubierta, indicar que ésta resulta bastante inapreciable por parte del usuario ya que, tanto sus proporciones como su posición dentro del conjunto del edificio de viajeros hace que, a pesar de sus grandes dimensiones, no sobresalga ni distorsione la composición y percepción de las fachadas. Este efecto, tras el análisis de los planos de proyecto deduzco que es intencionado pensando en la imagen urbana del edificio, ya que apenas se dibuja la misma en los alzados del proyecto original. Además son numerosos los dibujos y acuarelas de la fachada principal donde ni siquiera ésta aparece (figs. 493 y 494). Ya analizo en otros capítulos de la presente tesis, que la actitud de Ribes en esta ocasión frente a los materiales novedosos es discreta respecto de la imagen urbana del edificio. Un paso más se observa sin embargo, en la ampliación de la estación de Barcelona-Vilanova como detallo en el correspondiente capítulo de la presente tesis donde la gran bóveda preside la fachada (fig. 495). Entiendo que el análisis de estos matices puede sugerir ideas o soluciones respecto de futuras intervenciones en el conjunto de la estación.

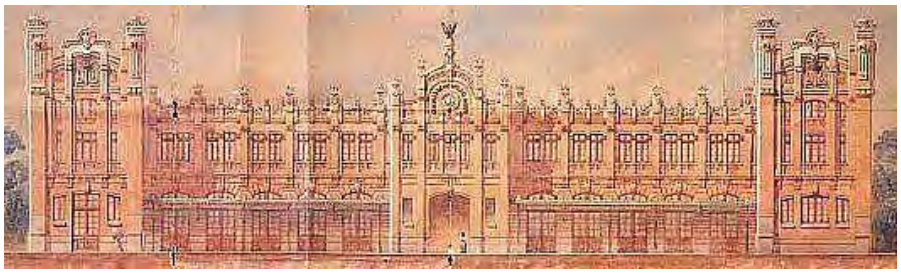


Fig. nº 493 y 494.- Alzado y acuarela f. ppal. Estación de Valencia. Reg. de Arq. del SXX. C.V.

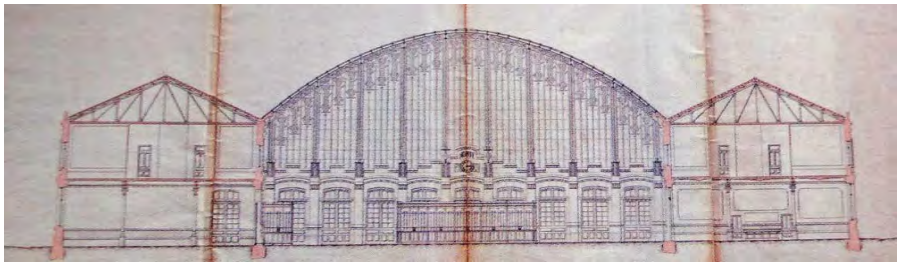


Fig. nº 495.- Sección con f. ppal. Estación de Barcelona Nord. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

1.6.11. F9: Fachadas

Fig. nº 496 y 497.- Imágenes antiguas Estación de Valencia. FFE-2008.

Indicar que, dada la profusión y variedad de detalles a analizar en las fachadas del edificio, modifico el esquema realizando el análisis por un lado de la materialidad y componentes de las fachadas exteriores y, por otro, el análisis de los mismos aspectos pero referentes a las fachadas interiores.

Fig. nº 498 a 502.- Vistas actuales de las fachadas exteriores e interiores. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Nuevamente, el análisis de materialidad lo condenso en la siguiente tabla. A continuación detallo de manera pormenorizada, las cuestiones más relevantes detectadas.

TABLA DE MATERIALIDAD (*)	
ZONA	**MATERIAL**
Composición fábricas cerramiento	Muros aparejados de ladrillo macizo (3 pies espesor (75 cm.). Aparejo gótico o flamenco. Zócalo hoja exterior de piedra natural: piedra de Alcora. Acabado: abujardado y apomazado en remates borde y en molduras. (coloración actual: gris al exterior). Remate superior de huecos: arcos de fábrica (hiladas a tizón (5). Hilada plana intercalada). (*)
Molduras y remates	Piedra natural en zócalo. (Ídem a la descrita). Antepechos, claves, pináculos, cornisas y remates: hormigón armado.
Revestimientos	Enfoscado de cemento y pintura lisa. Color original: blanco. Actual: crema. Acabado fachada principal: fondo monocromo. Policromía en decoración superpuesta. Acabados fachadas laterales e interiores: monocromo. (excepto laterales torreones extremos).
Decoración superpuesta	F. principal: piedra artificial. Acabado: esmalte colores varios. Cerámica esmaltada en relieve sobre moldes de piedra artificial. Piezas cerámicas con acabado a base de esmalte metálico. Paneles polícromos de mosaico romano en c. central f. ppal. Remate c. central f. ppal: Bola del mundo, águila y reloj en bronce. Fachadas laterales e interiores: piedra artificial (remates, enjutas de arcos)
Carpintería	Madera de mobila. Fachada ppal y C/ Alicante: pintura color marrón oscuro en cara exterior. Barniz oscuro en cara interior. Herrajes de latón. Fachada C/ Bailén: parte de la carpintería pintada en azul al exterior e interior. Fachadas interiores: ambas caras pintura brillo color azul (posiblemente color no original). Herrajes de latón.
Vidrios	Vidrio sencillo trasparente (2-3 mm. de espesor). Uniones emplomadas. F. Ppal: emplomados de vidrio sencillo color. Policromía. (c.central. P. baja). Marquesinas: Placas de vidrio armado sencillo.
Cerrajería	Perfiles rectangulares de acero. Pintura de protección corrosión. Decoración estilo Secession. Emblema Norte.
Marquesinas	Fppal: cerchas trianguladas metálicas voladas. Uniones roblonadas. Apeos decorados con piezas cerámicas esmaltadas. Remates decorados con escudo ciudad. Correas: perfiles metálicos I y T para apoyo placas de vidrio armado.

	Correa exterior remates laterales curvos. Decoración en remates de tipo vegetal. Placas de vidrio sencillo armado con remate redondeado. Empotramiento: roblones de gran tamaño. Chapa intermedia. Lámparas tipo bola de vidrio opal sujetas a cerchas principales. Canalón en la parte interior junto a paramento de fachada. Bajantes laterales metálicas. F. C/ Bailén: ídem aunque de mayor sencillez. Remates no decorados. Placas rectangulares de vidrio. (Reconstrucción de marquesina original). Empotramiento: doble línea de tornillos.
Intervenciones	Reparación, limpieza y pintado de fachadas en diversas ocasiones. (1989-1992-1999).

(*) La descripción del aparejo así como la de los arcos de remate de huecos se obtiene del análisis de las fotografías referidas a la construcción de la estación, incluidas en el libro "La mirada de l´arquitecte":

El análisis de la composición y aparejo de las fábricas lo incluyo en capítulo anterior de la presente tesis (Aptdo. 06.02.04). Lo detallado en el presente capítulo completa el citado análisis.

Obsérvese el tipo de piedra empleado en los zócalos de los muros de fachadas. Se trata de fábrica de sillería ordinaria dispuesta a matajuntas, de piedra de Alcora con aparejo seudo-isódomo combinando sillares rectos con sillares moldurados (figs. 503 a 506).

Fig. nº 503 y 504.- Detalle zócalo fachadas exteriores. E. de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Fig. nº 505 y 506.- Detalle aparejo y esquina zócalo f. exteriores. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Destacar las distintas combinaciones existentes en la disposición de los zócalos: en algunas zonas los mismos se componen de cuatro hiladas combinando sillares rectos con sillares moldurados (figs 505 y 506); en otras zonas se disponen también cuatro hiladas pero de diferente altura y con distintos tipos de moldurado y de junta (fig. 507). Las esquinas se enfatizan con distinta materialización de zócalo aunque no existe traba entre las piezas (fig. 506) lo que demuestra la ausencia de función estructural de estos elementos así como la actitud sincera del arquitecto en mostrarlo.

En las esquinas cuerpos laterales de la fachada principal también se ejecuta el zócalo de otro modo: el mismo se compone de seis hiladas seudo-isódomas combinando sillares rectos con moldurados de distinta factura a los anteriormente analizados (fig. 508).

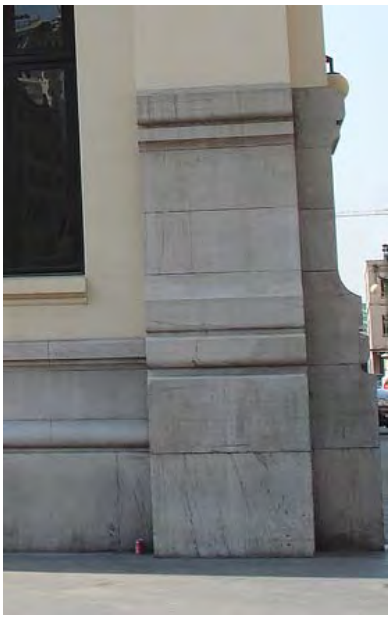


Fig. nº 507 a 509.- Detalle aparejos zócalo f. exteriores. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Fig. nº 510.- Detalle aparejo zócalo f. exteriores. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Por último, acerca de la disposición del zócalo observo una materialización sencilla del mismo: fábrica de sillería ordinaria compuesta por dos hiladas seudo-isódomas a base de sillares moldurados trabados a matajuntas. Esta disposición aparece en las fachadas laterales (fig. 510) y en las interiores (fig. 511) con disposición distinta.

Fig. nº 511.- Detalle aparejo zócalo f. interiores. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Acerca del estado de conservación de la piedra se observa una diferente tonalidad de las fábricas exteriores y de las interiores o protegidas por marquesinas. Las más expuestas han adquirido un tono grisáceo (figs. 507 a 510) mientras que las menos mantienen el tono marrón original en mayor o menor medida (figs. 503 y 504).

Se observan en el mismo distintos tipos de patología (desgaste, fisuración, agrietamientos, mellas o desprendidos, costra negra p.e.) (figs. 512 a 516). Como expongo en el capítulo dedicado a futuras líneas de investigación, el análisis de patología existente así como la forma de actuación es una de ellas quedando fuera del ámbito de la presente tesis.

Fig. nº 512 a 516.- Manifestaciones de patología. Zócalo fachadas. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

A modo de ejemplo, la intervención realizada en los zócalos ubicados en las jambas de alguno de los vanos de la fachada recayente a la calle Bailén la considero muy desafortunada ya que la introducción de aplacado en lugar de sillar y el empleo de piedra de distinta naturaleza, nada tiene que ver con lo original (fig. 517).

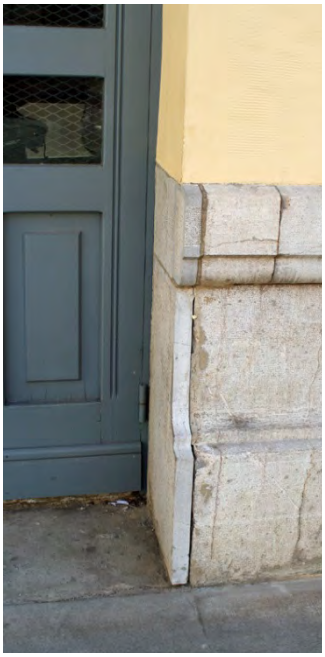


Fig. nº 517.- Intervención zócalo f. c/ Bailén. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Fig. nº 518.- Detalle de vierteaguas. F. ppal. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Los vierteaguas de las puertas de planta baja de la fachada principal se realizan en la misma piedra natural que la empleada para el zócalo, los de las ventanas de las fachadas exteriores se ejecutan a base de piedra artificial revestida o bien el propio remate del zócalo adopta la función de vierteaguas. Lo mismo ocurre con los vanos de planta baja de las fachadas interiores (figs. 505, 508, 511 y 518 (recuadro)).

Acerca de las molduras, pilastras, antepechos, remates, claves, cornisas y pináculos así como parte de la decoración se realiza mediante hormigón armado. Posteriormente, se reviste con enfoscado de cemento y pintura (figs. 519 y 520).

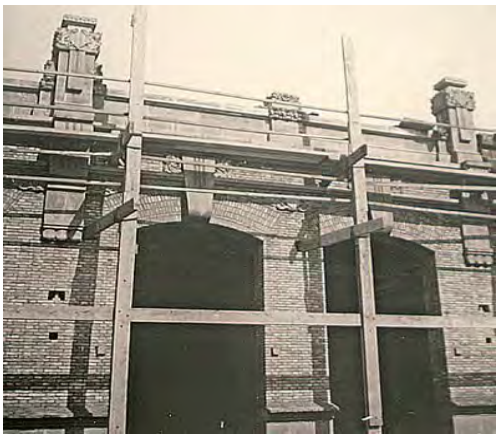


Fig. nº 519.- Vista de la construcción f. lateral. Estación de Valencia. "La mirada de l´arquitecte".

Fig. nº 520.- Detalle de pináculo. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Acerca de los revestimientos de fachada, destacar que se trata de los habituales: enfoscado de cemento y pintura. Reseñar el cambio en el color original de acabado: del blanco al crema (figs. 521 a 523). La policromía existente, de manera exclusiva en la fachada principal, se concentra en la ornamentación.

Fig. nº 521.- Vista de la fachada original. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Fig. nº 522.- Detalle de pináculo antes de la reparación de fachadas. Estación de Valencia. R. Moreno Tomás (2005).

Fig. nº 523.- Detalle de pináculo actual. Estación de Valencia. A. propio (2007-2011).

El cambio de color de las fachadas así como la rehabilitación de las mismas tuvo lugar entre los años 1989 y 1992. Muestro a continuación algunas imágenes acerca de esto. A mi juicio, el no respetar el color original desvirtúa nuevamente, la imagen original del edificio (figs. 524 a 527).

Fig. nº 524.- Vista de fachada lateral en reparación. E. de Valencia. R. Moreno Tomás (2005).

Fig. nº 525 a 527.- Detalles patología e intervención de fachadas. E. de Valencia. R. Moreno Tomás (2005).

La riqueza decorativa existente en las fachadas así como las diferentes temáticas que aparecen merece atención especial. Sin repetir lo expuesto en el capítulo dedicado a la composición de las fachadas, analizo los diferentes motivos decorativos existentes respecto de su materialidad y ubicación en los distintos alzados (figs. 528 a 533).

Así, el análisis realizado lo expongo en la siguiente tabla:

TEMÁTICA MOTIVOS DECORATIVOS FACHADAS EXTERIORES	**DESCRIPCIÓN-UBICACIÓN**	**MATERIALIDAD**
Motivos vegetales	Naranjas, hoja de naranjo, flores, cadenetas vegetales, guirnaldas, enredaderas, remates vegetales.- Todas las fachadas. mayor profusión f. ppal.	F. ppal y laterales torreones extremos: Cerámica esmaltada. Policromía. F. laterales: piedra artificial. Monocromía.
Motivos geométricos	Diseño cerrajería. Todas las fachadas. Círculos, discos, rombos. Todas las fachadas. Estriados con esferas interiores. F. laterales. (claves, molduras) Estriados sin esferas interiores. F. ppal (claves, molduras)	Acero. Pintura negra protección. F. ppal: Cerámica. Esmalte metalizado cobre. F. laterales: piedra artificial. Monocromía. Todas las fachadas: piedra artificial. Monocromía.
Motivos heráldicos	Escudos. Pináculos ppales cubierta y frontones curvos torreones f. ppal. Todas las fachadas.	F. ppal: Piedra artificial. Colores. F. laterales (Excepto T.L.): piedra artificial. Monocromía.
Motivos simbólicos	Bola del mundo – Águila – reloj fachada ppal. C. central. Emblema Norte. F. laterales (cerrajería). Estrella compañía Norte. Antepechos torreones f. ppal. Letreros: correos y “mensagerias”. F. lateral dcha.	Bronce. Acero. Pintura negra protección. Cerámica. Esmalte metalizado cobre. Correos: Letras acero sobre piedra artificial. “Mensagerias”: Piedra artificial
Singularidades	Plafones. F. ppal. C. central. Vidrieras. F.ppal. C. central.	Mosaico romano. Policromía. Representación lienzo. (regional-ferrocarril) Emplomados de vidrio sencillo color. (Motivos florales, vegetales y heráldicos).

Debo decir que mi trabajo final de análisis de formas arquitectónicas (1er curso) fue “la Estación del Norte”. Numerosos dibujos realicé -al igual que mis compañeros- los cuales quedaron depositados en la escuela debido a la selección de algunos de ellos para el libro: “Dibujar Valencia III”. Lamentablemente, tras contactar con A. García, la recuperación no ha sido posible, por lo que únicamente incluyo los seleccionados para el citado libro. Concretamente, respecto de las fachadas, la representación en acuarela de la vidriera existente en el cuerpo central de la fachada principal fue uno de los seleccionados

Fig. nº 528 y 529.- Detalle vidriera f. ppal. E. de Valencia. (A. Propio 2007-2011). Acuarela (38x28). Autor: A. Martínez. “Dibujar Valencia III” (1992).

Fig. nº 530 a 533.- Detalles varios ornamentos fachada ppal. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Respecto al ornamento existente en las fachadas laterales – más austeras y con ausencia total de color excepto en los laterales pertenecientes a los torreones extremos (señalando así la diferencia de volúmenes entre el cuerpo central y las alas laterales), algunos de los detalles más relevantes son los siguientes:

Fig. nº 534 a 536.- Detalles remates varios f. laterales. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Indicar acerca de los diseños de los pináculos que, según la posición de éstos, adoptan un diseño u otro. Así, a modo de ejemplo, existe un diseño específico para los pináculos que rematan las alas laterales del edificio y otro como elemento de transición entre los cuerpos laterales extremos y las fachadas laterales (figs. 534 a 536).

Fig. nº 537.- Detalle letrero f. lateral derecha. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Fig. nº 538.- Detalle letrero "correos". f. lateral derecha. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Los tipos de letra empleados así como la diferente materialización de éstos, la cerrajería y las manifestaciones artísticas superpuestas (mosaicos de Maumejean Hnos.) acaban de configurar el amplio repertorio ornamental presente en el edificio de viajeros (figs. 537 a 542).

Fig. nº 539 y 540.- Detalles cerrajería. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

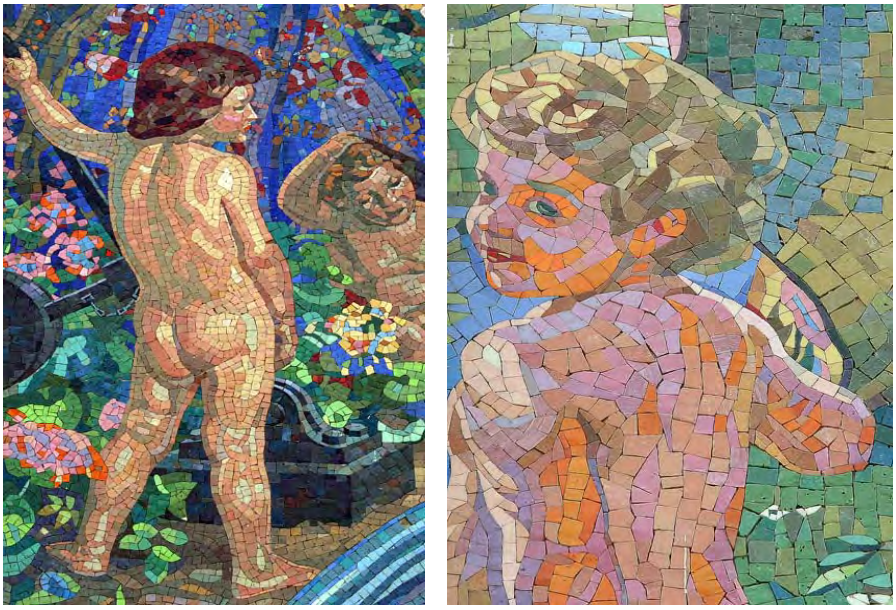


Fig. nº 541 y 542.- Detalles mosaicos f. ppal. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Sobre las carpinterías, de madera de mobila pintada o barnizada (parte interior vestíbulo) y con herrajes de latón, remitir al análisis realizado para estos elementos en apartados anteriores de la presente tesis. Destacar la ausencia de vierteaguas en la mayor parte de los vanos de fachada así como el diseño de fayanca incorporado al peinazo inferior de las carpinterías (figs. 543 y 544).

Fig. nº 543.- Fayanca en una carpintería de madera, según e libro "Como debo construir", de P. Benavent. "Diccionario de Arquitectura y Construcción". I. Paricio.

Fig. nº 544.- Detalle de carpintería. E. de Valencia. A. propio (2011).

El análisis de estos elementos demuestra que no es del todo correcta la solución ejecutada ya que la fayanca (o fallanca) mejor ejecutada, según el sistema tradicional, exige un engargolado en cola de Milano o similar que aquí no existe (figs. 543 y 544).

Acerca de la composición de las mismas destacar que se trata de carpinterías de dos hojas abatibles (con o sin imposta) con presencia de peinazos y parte inferior maciza aplafonada exclusivamente en las puertas de planta baja. Los acristalamientos son simples (2-3 mm.) con la transparencia y planeidad que se podía conseguir con los procedimientos de la época con emplomados para ensamblaje de las distintas piezas.(figs. 545 a 551).

Fig. nº 545 a 547.- Detalle puertas pl. baja. fachadas exteriores. Estación de Valencia. A. propio (2007-2011).

Reseñar las diferentes soluciones que aparecen en las puertas de planta baja así como la desafortunada intervención de la sustitución de alguno de los plafones de madera por entrepaños de vidrio (recuadro fig. 546) (figs. 545 a 547).

Fig. nº 548 a 551.- Detalle vanos fachadas exteriores. Estación de Valencia. A. propio (2007-2011).

Acerca de la cerrajería, de claro diseño Secesionista, ésta se compone a base de perfiles rectangulares huecos de acero revestidos mediante pintura de protección (figs. 539, 540 y 551).

Especial atención merecen las marquesinas de fachada. El proyecto original constaba de tres de estos elementos: la existente en la fachada principal y dos más ubicadas en la fachada recayente a la calle Bailén (fig. 552). De éstas últimas, desaparecidas las originales, únicamente se ha repuesto la ubicada en el originariamente denominado "patio de llegadas" (recuadro rojo fig. 552). La del denominado en proyecto "patio de alta velocidad" ha desaparecido definitivamente.

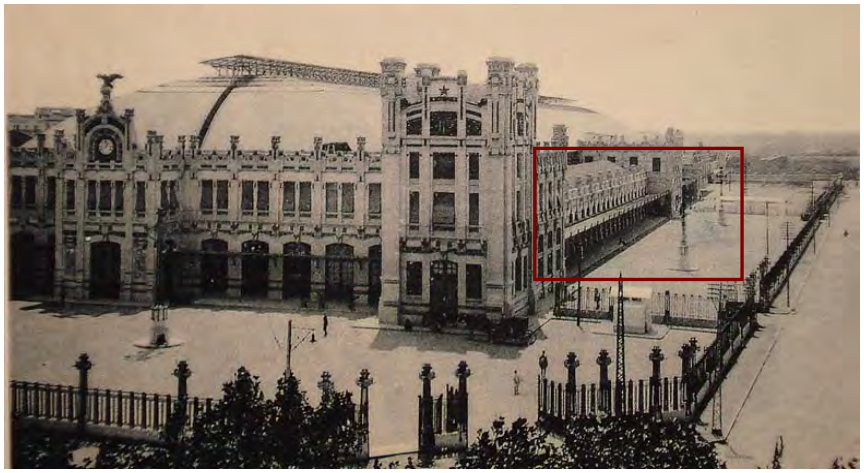


Fig. nº 552.- Vista antigua ed. de viajeros. Estación de Valencia. (FFE-2008).

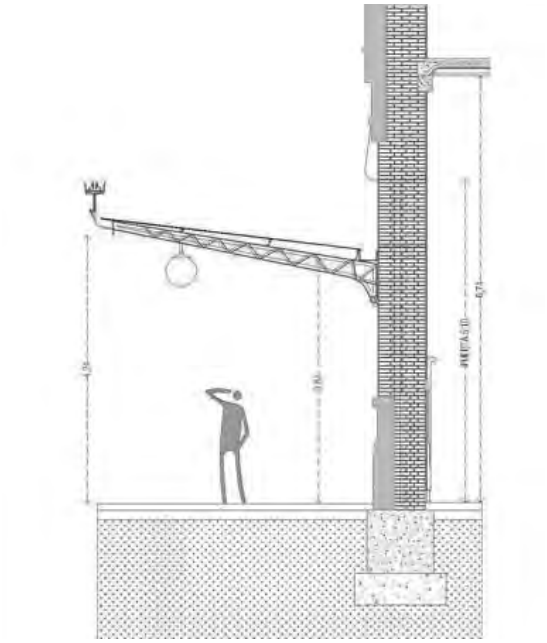


Fig. nº 553.- Sección con marquesina. Ed. de viajeros. Estación de Valencia. A. Propio (2011).

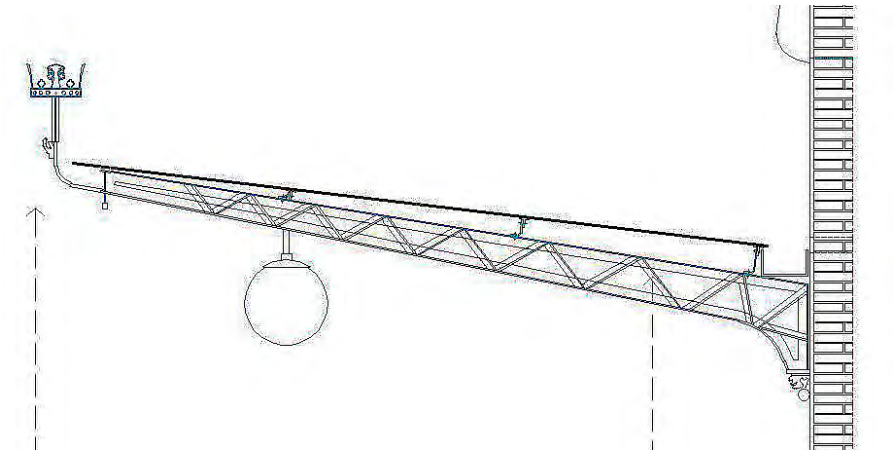


Fig. nº 554.- Detalle de marquesina. Ed. de viajeros. Estación de Valencia. A. Propio (2011).

Fig. nº 555 a 557.- Detalles de la marquesina de la fachada principal. Estación de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

Obsérvese la composición de la estructura de la marquesina ubicada en la fachada principal (figs. 553 a 559): cerchas trianguladas voladas compuestas a base de perfiles en L con decoración cerámica en los apoyos, correas transversales en I y perfiles en T para apoyo de las planchas rectangulares de vidrio armado (3) dispuestas con solapes a contraaguas y con pendiente hacia el interior donde se ubica el canalón metálico en forma de U. Finalmente el agua es conducida a sendas bajantes laterales también metálicas. Las uniones son roblonadas. Destacar el denteado que presentan los cordones superior, inferior y el lateral empotrado en el paramento vertical. Obsérvese el remate lateral (fig. 557): curvo y sin tocar el plano de fachada. Las planchas de vidrio se inclinan hacia el interior para reconducir el agua hasta el canalón. Una vez más, el conjunto vuelve a estar modulado y ajustado a la distancia entre las pilastras extremas existentes en el paramento de fachada. La decoración se reserva para el remate frontal de correas y perfiles. Se representan elementos heráldicos y vegetales en hierro. En los apoyos, se representan naranjas y hojas en cerámica esmaltada. El empotramiento al paramento vertical se realiza mediante roblones de gran tamaño (fig. 564).

Las lámparas son esféricas de vidrio opal como material constituyente.

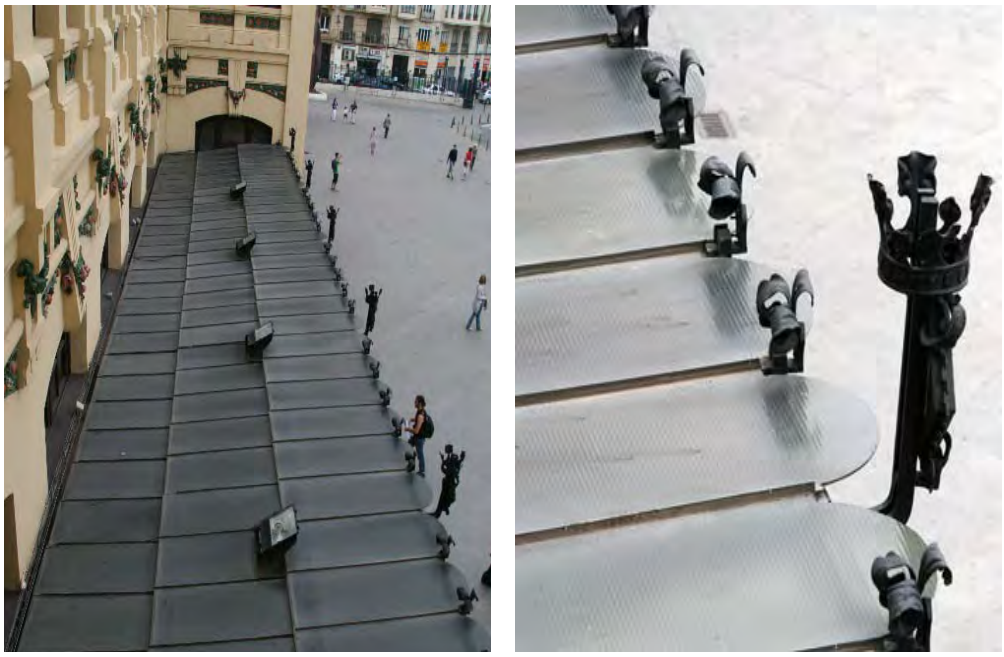


Fig. nº 558 y 559.- Vista cenital y detalle de cercha. Marquesina fachada principal. Estación de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

Sin embargo, el análisis de la marquesina de la calle Bailen (figs. 560 a 563) demuestra que no se trata de la original. En mi opinión, se trata de una actuación que recoge las directrices básicas del diseño original de esta marquesina y que se puede observar en la fachada principal aunque el resultado final difiere en gran medida del originariamente proyectado. Así, se disponen cerchas voladas aunque las triangulaciones se sustituyen por piezas curvas quizás pretendiendo emular el organicismo característico del modernismo pero que, como analizo en la presente tesis, no está presente en la estación.

Transversalmente se disponen correas tipo I y finalmente perfiles en T para apoyo de las placas de vidrio. Se prescinde del remate frontal curvo de las planchas de vidrio y tampoco se coloca la decoración de remate de perfiles en hierro. Sí se disponen las lámparas tipo bola de vidrio opal así como la decoración cerámica de apoyos.

Fig. nº 560 a 563.- Vistas y detalles de marquesina fachada calle Bailén. Estación de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

La manera de resolver el empotramiento de las marquesinas también difiere de una a otra de las marquesinas analizadas: en el caso de la fachada principal se resuelve mediante sendos roblones de gran tamaño a ambos lados de cada una de las cerchas. Para posibilitar la unión se disponen dos chapas soldadas a cada uno de los lados de la cercha (fig. 564). Sin embargo, en el caso de la marquesina ubicada en la fachada lateral derecha, las uniones se resuelven mediante tornillos. Este tipo de unión, impropio de la época, demuestra nuevamente que no se trata de la marquesina original (figs. 565 y 566).

Fig. nº 564 a 566.- Detalle piezas apoyo. Marquesina f.ppal y f. calle Bailén. E. de Valencia. (Archivo propio 2007-2011).

Otro detalle que distancia esta marquesina respecto de la original es la ejecución de los remates laterales. En esta ocasión la marquesina atesta contra el paramento de fachada interrumpiéndose sin más. Nada queda del remate curvo independiente de la fachada ni tampoco de la inclinación de las placas extremas de vidrio para reconducir el agua (fig. 561).

Acerca de las fachadas interiores (figs. 567 y 568), reseñar que se repite lo expuesto para las fachadas exteriores aunque aquí se muestra todavía una mayor austeridad respecto de la ornamentación. Este espacio está presidido por la gran estructura y cubiertas metálicas la cual se dispone exenta de cualquier decoración. (Destacar una apreciación importante: si bien Wagner manifiesta los elementos metálicos en zonas "nobles" (p.e. presidiendo alguno de los vestíbulos de las estaciones de metro vienesas), éstos aparecen decorados; Ribes no manifiesta los elementos metálicos en las zonas "nobles" (p.e. las columnas o vigas del vestíbulo que aparecen revestidas) pero, en la zona donde sí lo hace – espacio para andenes y vías – manifiesta los elementos metálicos en su naturaleza original sin disimulo ni ornamento, enseñando las uniones, las diferentes piezas, etc. Es decir, existe una importante diferencia de poética respecto de la estructura metálica entre ambos arquitectos que propicia resultados diferentes).

También el ventanal corrido protagoniza este espacio (ampliamente analizado en la parte del presente capítulo dedicada a espacio de andenes y vías, por lo que,

únicamente muestro las singularidades detectadas en esta fachada como son las farolas y los relojes (figs. 569 a 571). (el letrero “estacio del nord” no lo incluyo porque no es original).

Fig. nº 567.- Vista panorámica fachadas interiores. E. de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Fig. nº 568.- Vista panorámica fachadas interiores. E. de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Acerca del reloj, como no podía ser de otra manera tratándose de una estación, preside el eje de simetría de la fachada principal interior. En las fachadas exteriores también es el reloj el que preside el centro de la fachada principal.

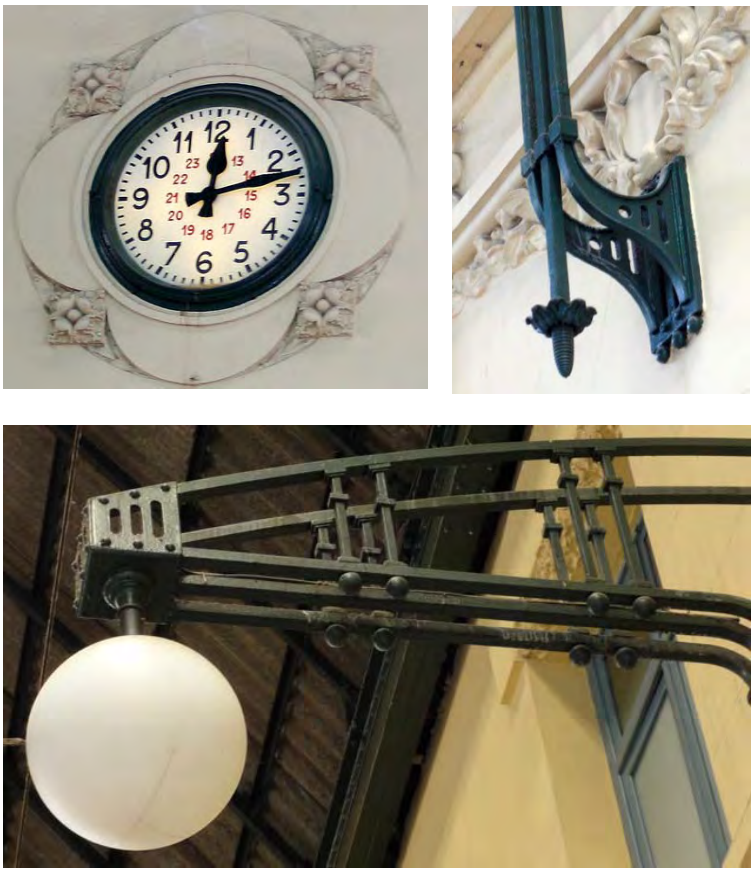


Fig. nº 569 a 571.- Detalles reloj y farola. F. interiores. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

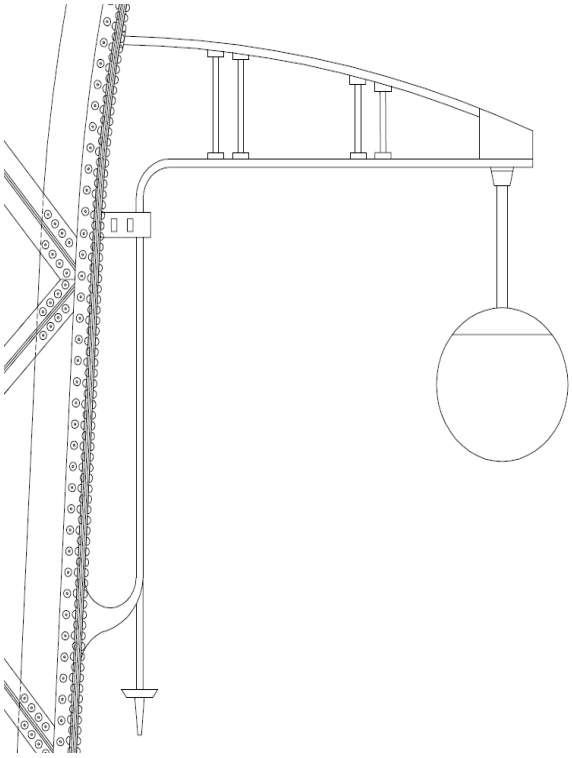


Fig. nº 572.- Alzado de farola. F. interiores. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Fig. nº 573.- Detalle unión farola a soporte. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Las farolas (figs. 570 a 572) se componen mediante el empleo de perfiles metálicos huecos con pintura de protección como acabado. Las uniones entre piezas se ejecutan soldadas o roblonadas. La unión a los paramentos verticales o a los soportes triangulados se realiza mediante roblones de gran tamaño y se realiza por tres zonas (figs. 573 a 575).

Fig. nº 574 y 575.- Detalle unión farola a paramento. E. de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

1.6.12. F10. Cubiertas del edificio de viajeros

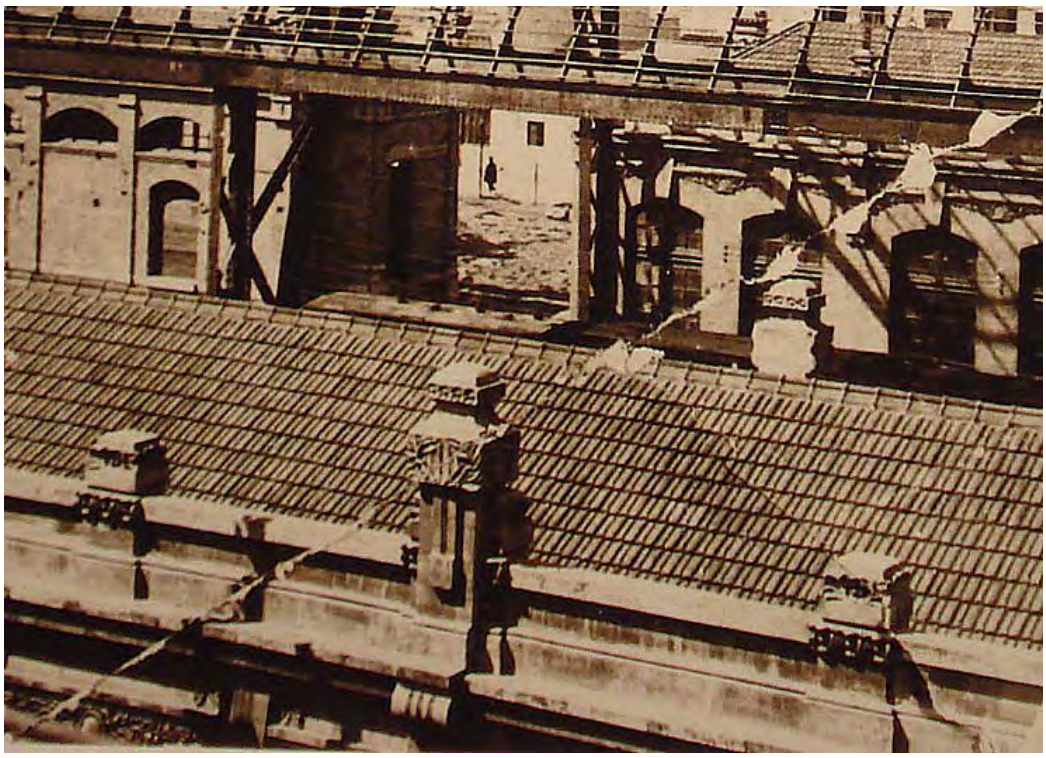


Fig. nº 576.- Vista cubierta plana ed. de viajeros. Estación de Valencia. Reg. Arq. SXX. C.V.

Fig. nº 577.- Vista de la cubierta inclinada de las alas laterales. Estación de Valencia. "Demetrio Ribes". I. Aguilar.

El edificio de viajeros cuenta con dos tipos de cubierta que permiten una vez más diferenciar los volúmenes correspondientes al cuerpo principal ubicado en la parte frontal y a los cuerpos laterales. Para el cuerpo principal se propone cubierta transitable plana con rasilla cerámica como material de acabado (incluidas las cubiertas de los torreones aunque éstas son no transitables) y para las alas laterales se proponen cubiertas inclinadas a cuatro aguas con teja marsellesa (de encaje) como material de revestimiento.

La materialidad de esta parte del edificio la sintetizo en la siguiente tabla:

TABLA DE MATERIALIDAD	
ZONA	**MATERIAL**
Cubierta transitable plana	Se considera hipotéticamente, cubierta a la catalana. Acabado: rasilla. Antepechos escalonados: piedra artificial decorada. (50 cm. de altura media estimada). División mediante cuarteles con ejecución de juntas.
Cubierta no transitable plana	Se considera hipotéticamente, cubierta a la catalana. Acabado rasilla. (Actualmente aplicada pintura impermeabilizante). Acroterios escalonados: piedra artificial decorada. (50 cm. de altura media estimada).
Tejados (*)	Cubierta inclinada a 4 aguas. Composición: Estructura metálica para formación de pendientes (cerchas trianguladas tipo Inglés. Uniones roblonadas). Correas metálicas transversales a la estructura ppal. para apoyo de los revoltones de ladrillo cerámico. Capa de mortero de regularización, rastreles de madera y teja marsellesa de acabado. Faldones tras acroterios escalonados. Piedra artificial decorada. (50 cm. de altura media estimada).
Intervenciones	Se observan reparaciones varias en cubierta plana y tejados (Última gran intervención: 1990). Eliminación de cuerpo creado sobre azotea c. ppal. (Posiblemente ejecutado en la reforma de 1977). Creación de lucernario de policarbonato en azotea cuerpo ppal.

(*) La composición de la cubierta inclinada se obtiene de las fotografías contenidas en el libro "La mirada de l´arquitecte". Destacar que, en la portada del citado libro aparece el intradós de la cubierta inclinada de uno de los almacenes de la Estación de Valencia cuya composición es idéntica a la de los tejados de las alas laterales del edificio de viajeros.

Acerca de la cubierta transitable plana (fig. 576 y 578), considero que se trata hipotéticamente de cubierta a la catalana dado que era un tipo de solución muy empleada en el área Mediterránea. También la excesiva inclinación que el análisis de fotografía antigua permite observar (sobre el 5%) sugiere esta tipología. Según J. Ferri *("Principios de construcción"),* para ejecutar esta cubierta se realizaba una estructura de albañilería la cual tenía tres tableros tomados con mortero de cal o bastardo y se utilizaba papel de estraza en lugar de la capa separadora. Para terminar se solaba con rasilla tomada con el mismo mortero (figs. 579 y 580).

Fig. nº 578.- Vista de la cubierta plana. Ed. de viajeros. E. de Valencia. (A. Propio 2011).

"En este tipo de azotea, era fundamental mantener la cohesión entre los tres tableros y evitar las grietas que se podían producir por asientos diferenciales o por movimientos térmicos. Se conseguía mediante la independencia que proporcionaba el papel de estraza que se colocaba entre los tableros y los tabiques conejeros y mediante la separación que proporcionaba el mimbel entre muros y tableros, permitiendo la libre dilatación de éstos".

J. Ferri. "Principios de construcción". P. 284

La construcción tradicional del mimbel (fig. 579) requiere la ejecución de tabicón de ladrillo hueco doble separado como mínimo 3 cm. del paramento, para recibir el tablero. Sobre éste se coloca un tabique, de 25 cm. de altura mínima, para colocación del rodapié tomado con mortero. Encima, a una distancia no menor de 3 cm., se coloca una visera encastrada sobre el paramento, la cual se puede apoyar en el tabique pero quedando independiente, alternando aberturas de 25 cm. de longitud y 3 cm. de altura.

Las intervenciones realizadas sobre esta cubierta, no permiten observar actualmente esta solución.

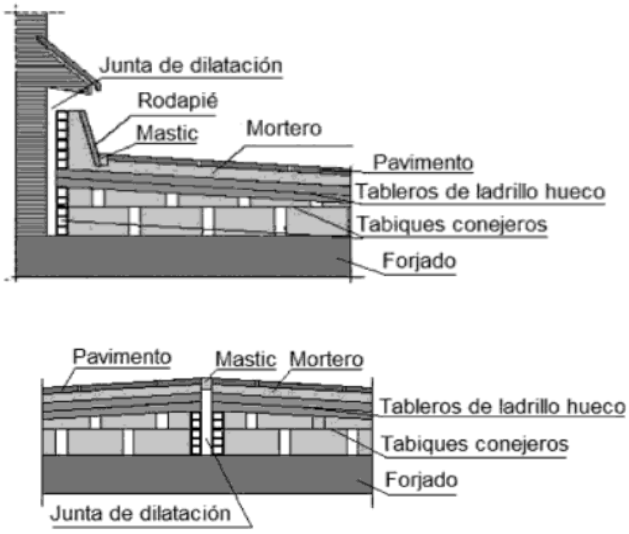


Fig. nº 579 y 580.- Detalles de encuentro con antepecho y junta de dilatación en cubierta a la catalana. "Principios de construcción". J. Ferri. P. 285.

En las limatesas (fig. 580) se ejecutaban juntas de dilatación disponiendo dos tabicones de ladrillo hueco paralelos, con una separación mínima de 3 cm., terminados con maestras de yeso para recibir a los tableros mediante la capa separadora. Sobre

éstos se colocaba el pavimento protegiendo la junta con una rasilla. En este caso, se colocó un material distinto para protección de las juntas (fig. 576).

La solución actual de las juntas no dispone de material de protección (recuadro fig. 581).

Fig. nº 581.- Vista de la cubierta plana. Ed. de viajeros. E. de Valencia. (A. Propio 2011).

En 1990 se intervino sobre las cubiertas. Al visitar la azotea del edificio de viajeros (figs. 578, 581 a 583) observo que apenas queda nada que sea original - ni siquiera los cuarteles - aunque sí se procedió a respetar el material de acabado. Por ello, no me extenderé sobre la misma.

No he podido acceder a los torreones pero se observa que el revestimiento actual es una pintura impermeabilizante. Respecto de la evacuación de aguas la misma se efectúa de manera puntual mediante sumideros. La evacuación de los torreones se realiza mediante una bajante dispuesta en una de las esquinas interiores, que evacua sobre la azotea del edificio.

Fig. nº 582 y 583.- Detalles de la azotea actual del edificio de viajeros. Estación de Valencia. (A. Propio 2011).

La rasilla actual (fig. 582) son piezas cuadradas, de composición tradicional, dispuestas a matajuntas. También se ha procedido a ejecutar una claraboya. Obsérvese la escasa protección que ofrecen, con la cubierta actual, los antepechos (figs. 583 y 584).

El encuentro con la gran bóveda metálica se realiza con la disposición de mimbel y de canalón corrido. En el encuentro de la parte frontal de la bóveda existe una pasarela metálica que tapa el citado canalón.

Indicar que es a través de esta azotea por donde se accede a la gran cubierta metálica y al lucernario de la misma.

Fig. nº 584 y 585.- Detalles de antepecho y de acceso. Azotea del edificio de viajeros. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

En los planos del proyecto original, la posición del acceso a la azotea es distinta a la existente en la actualidad (recuadro fig. 586). Es curiosa la disposición del hueco de acceso actual ya que el mismo interrumpe uno de los escudos dispuestos en el frontón del antepecho de remate curvo del torreón izquierdo (fig. 585). Tras el análisis realizado de las fachadas y la posición del ornamento y tras la comprobación del proyecto original éste no es el acceso original.

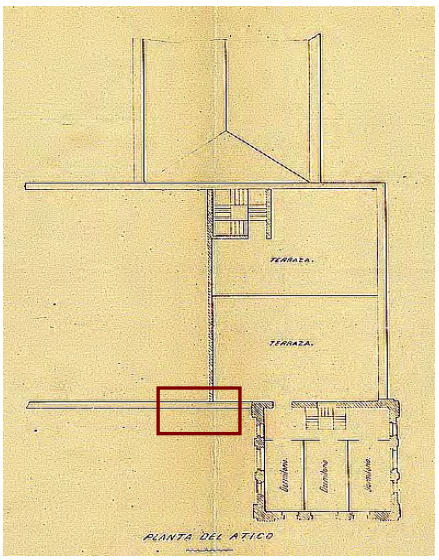


Fig. nº 586.- Planta de cubierta. Ed. de viajeros. Proyecto original de la Estación de Valencia. (FFE-2008).

Los tejados ejecutados en las alas laterales tampoco quedan definidos en los planos de proyecto (fig. 586). Únicamente el proyecto indica que se trata de una cubierta inclinada a cuatro aguas. Donde sí queda definida la secuencia constructiva de este elemento es en libro “La mirada de l´arquitecte” (figs. 587 a 590).

Fig. nº 587.- Estructura cubierta ala derecha ed. de viajeros. E. de Valencia. “La mirada de l´arquitecte”.

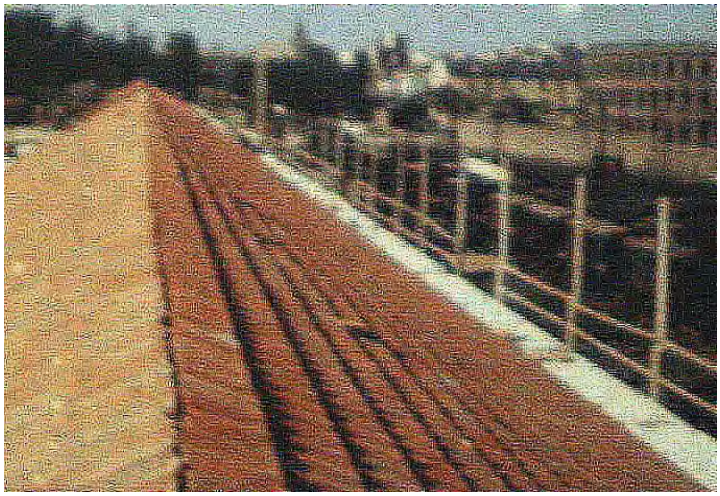
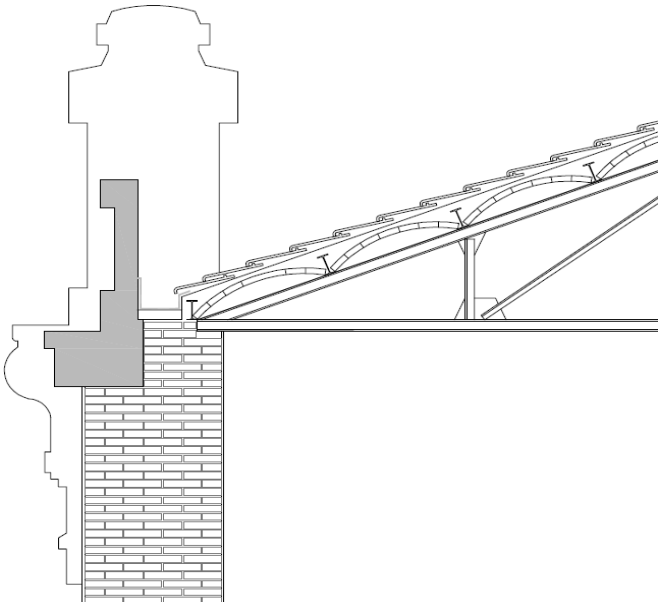


Fig. nº 588 a 590.- Secuencia constructiva cubierta ala derecha ed. de viajeros. E. de Valencia. "La mirada de l´arquitecte".

Así, se ejecuta tejado sobre estructura metálica compuesta por cuchillos estilo inglés. Las uniones se realizan acarteladas mediante roblones. Sobre la misma se colocan correas metálicas, perfiles tipo I o L, longitudinales a la nave y perpendiculares a la estructura principal, para apoyo de los revoltones cerámicos. Sobre los mismos se dispone de capa de mortero de regularización. Para sujeción de la teja marsellesa roja de acabado, se dispone rastrelado de madera. En la cumbrera así como en las limatesas y puntos singulares se emplean piezas especiales (caballetes, caballetes a tres aguas, final de limatesa, etc.). Señalar la ausencia de tejas de ventilación (no habitual en la época) (figs. 577, 591 y 592).

Fig. nº 591.- Vista actual del tejado del ala derecha. Ed. de viajeros. Estación de Valencia. (A. Propio 2011).

Fig. nº 592.- Detalle de teja. Ed. de viajeros. Estación de Valencia. (A. Propio 2011).



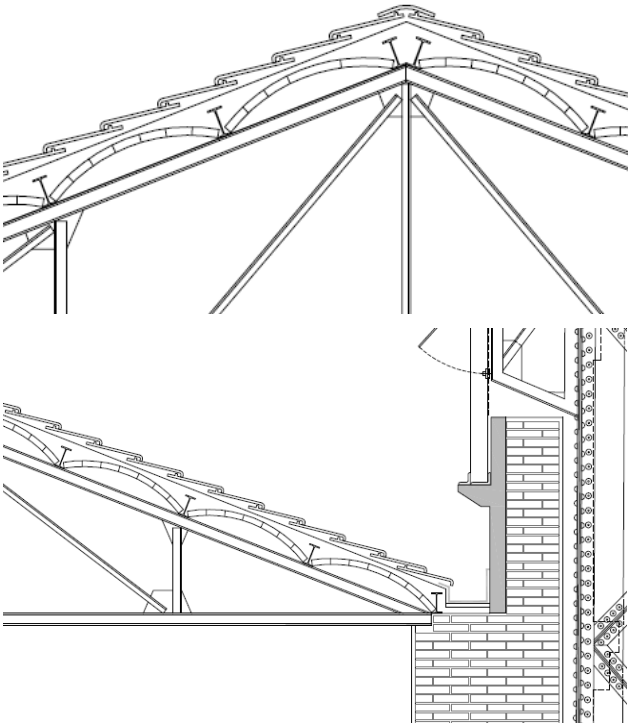


Fig. nº 593 a 595.- Detalles constructivos de tejado. Ed. de viajeros. Estación de Valencia. (A. Propio 2011).

El empleo de teja marsellesa o alicantina implica un aligeramiento de peso para la estructura de la cubierta ya que se emplea bastante menos número de tejas por m2 que si se emplease la tradicional teja árabe (del orden de la mitad aproximadamente). Algunos detalles constructivos del tejado original se muestran en las figuras nº 593 a 595.

Respecto del estado actual que presentan los tejados existentes en las alas laterales del edificio de viajeros, indicar que tras el análisis de las fotografías de la construcción de los mismos y de otras fotografías antiguas, es muy probable que un buen número de las tejas existentes en la actualidad, sean las originales. Si se ha procedido a sustituir íntegramente las piezas de caballete de cumbrera (figs. 577, 597 y 598). Destacar la presencia de patología (depósitos de suciedad, costra negra, moho, etc.) existente actualmente en el tejado (figs. 596 a 598).

Fig. nº 596 a 598.- Detalles de tejado. Alas laterales del edificio de viajeros. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

Fig. nº 599.- Detalle del encuentro de una de las cubiertas inclinadas con el ventanal lateral de la cubierta metálica. Alas laterales del edificio de viajeros. E. de Valencia. (A. Propio 2011).

El encuentro con los acroterios (figs. 593 y 598) se realiza mediante un canalón que evacua en las bajantes repartidas de manera homogénea. En el lateral coincidente con el ventanal corrido que cierra los laterales del espacio de andenes y vías, se dispone una pasarela metálica que permite la limpieza y reparación de este ventanal. Debajo de la misma se ubica el correspondiente canalón (figs. 595 y 599).

Fig. nº 600.- Imagen aérea de la Estación de Valencia. (A. Propio 2008).

Esta imagen (fig. 600) – tomada desde avión – permite observar los diferentes tipos de cubierta analizados.

A modo de anécdota para finalizar este apartado, la fotografía siguiente (fig. 601) resulta poco habitual porque estoy ubicada algo más alta que el águila que preside el edificio de viajeros. El objetivo emular la vista de la ciudad que desde ahí tiene el ave. Obsérvese cómo el eje de simetría de la avda. Marqués de Sotelo casi coincide con el águila y por tanto, con el eje de simetría de la fachada principal del edificio de viajeros. Ya expuse en el capítulo correspondiente de la presente tesis el planteamiento urbanístico de esta avenida con respecto al edificio de la estación. A modo de anécdota, obsérvese la escultura dispuesta en el remate del edificio "La unión y el Fénix Español" que parece que esté estableciendo diálogo con el águila de la estación.

Fig. nº 601.- Vista de la cubierta plana y de la ciudad desde la escalera de la gran cubierta metálica. Estación de Valencia. (A. Propio 2007-2011).

1.6.13. F11. Urbanización del recinto

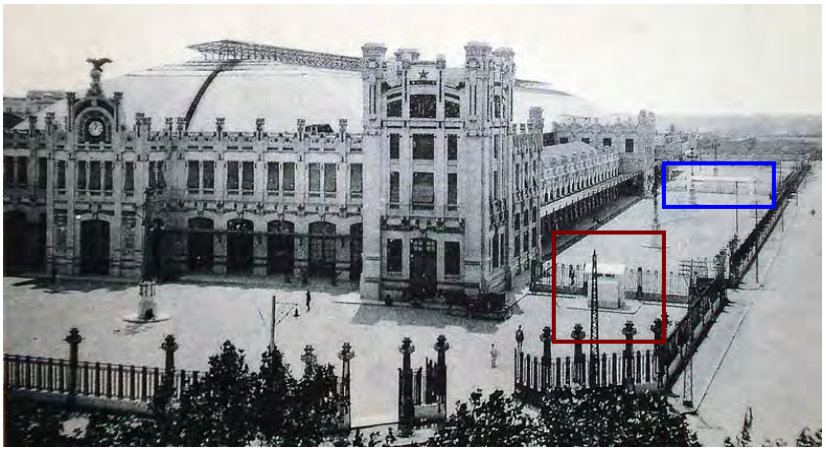


Fig. nº 602 y 603.- Vistas del espacio exterior original (Reg. de arquitectura del SXX C.V.) (Arquitectura y construcción. 1918. P. 67).

Como demuestra la observación de imágenes del estado original (figs. 602 y 603), este espacio ha sido profundamente transformado. Como detallo seguidamente, desde la verja hasta las farolas han sufrido importantes cambios. También el uso original ha sido desvirtuado.

La materialidad de este espacio queda recogida en la siguiente tabla:

TABLA DE MATERIALIDAD	
ZONA	**MATERIAL**
Solado	Acera (perimetral ed. viajeros): se desconoce su composición. Hipotéticamente solera de hormigón. Resto solado exterior: se desconoce su composición. Hipotéticamente: adoquinado. Actual: adoquines de basalto. Piezas prefabricadas de hgón.
Verja	Zócalo de hormigón armado revestido a base de trencadís de mármol blanco Macael y verja a base de perfiles de acero. Pintura de protección. Diseño estilo Secesión. Vallado de fábrica de ladrillo macizo apilastrado. Zócalo de piedra natural. Verja de mercancías: perfiles de hierro estirados, torsionados, curvados y planos. Diseño organicista.
Mobiliario urbano	Original: 5 farolas (2 en patio de llegadas, 2 en el patio de salidas y 1 en el patio de gran velocidad): base piedra artificial revestida con trencadís de mármol blanco. Mástil: perfiles huecos de acero. Pintura de protección. Lámparas originales: sombrerete metálico y bombilla. (Actualmente: globos de vidrio opal). Recinto de retretes (patio de salidas): Diseño minimalista. Fábricas revestidas a base de azulejo blanco sobre zócalo de trencadís. Cubierta curva a dos aguas revestida a base de trencadís. (este trencadís posiblemente fuese cerámico). Existía otra estancia de mayores dimensiones pero de idéntica construcción en el patio de llegadas. (posiblemente se tratase también de aseos).
Intervenciones	Demolición de retretes. (*) Demolición de verjas de separación entre los distintos patios. (*) Construcción de edificación exenta en el patio de gran velocidad. (*). Demolición parcial de la verja exterior recayente a la calle Xàtiva con motivo de las obras del metro. (Al menos 2 veces). 1990-1993. Modificación de lámparas en farolas exteriores. Se detectan al menos, las siguientes intervenciones en el patio de salidas (*): Creación de isla ajardinada entre las farolas. Disposición de fuente en la isla ajardinada. Disposición de zona verde junto a acceso de torreón izquierdo. Eliminación de acera perimetral a ed. de viajeros y creación de zona peatonal de amplias dimensiones. (al menos 1 recrecido eliminando una de las 2 calles). Creación de calle con aparcamiento en batería. Ubicación escultura *Charlotte von Stein* (A. Alfaro) en 1997.

(*) No he podido averiguar las fechas de estas intervenciones. Dichas intervenciones se constatan del análisis de fotografía antigua.

Respecto del solado original, podría tratarse, de manera hipotética, de adoquinado para la totalidad del espacio exterior excepto para las aceras, perimetrales al edificio y para acceso a las edificaciones auxiliares inicialmente construidas (p.e retretes. Recuadro rojo fig. 603 y fig. 604), que podrían haber sido ejecutadas mediante solera de hormigón.

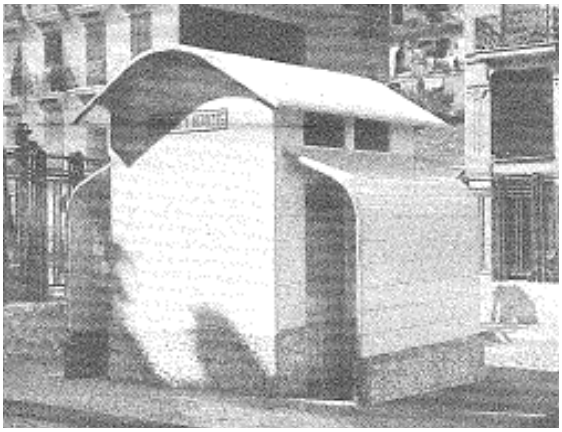


Fig. nº 604.- Vista del retrete que existía en el patio de salida. (Arquitectura y construcción. 1918. P. 73).

Sin embargo, el solado actual lo constituye adoquinado de basalto dispuesto en hileras y a matajuntas, tomado con mortero de cemento, y placas prefabricadas de hormigón de formato cuadrado para las zonas peatonales tomadas con el mismo material. El acabado de estas piezas es similar al arenado para hacerlo antideslizante. (figs. 605 a 608).

Fig. nº 605.- Vista del adoquinado actual de los carriles del patio de salidas. Estación de Valencia. (A. Propio 2007– 2011).

Fig. nº 606.- Vista del solado actual en la zona peatonal. Estación de Valencia. (A. Propio 2007– 2011).

Fig. nº 607 y 608.- Detalle solado actual en la zona peatonal y vista actual patio de salidas. Estación de Valencia. (A. Propio 2007– 2011).

Respecto al diseño de las farolas y verja, obsérvese las similitudes conceptuales de diseño y materialidad que éstas presentan con respecto a las existentes en el psiquiátrico de Steinhof de Viena, obra de O. Wagner. Indicar que las lámparas que aparecen en las farolas del psiquiátrico son similares a las existentes en origen en las farolas exteriores de la estación. También añadir, a modo de recordatorio acerca de las verjas, que similar diseño al empleado en la estación se repite en la vivienda unifamiliar de Eugenia Viñes, 95 (Valencia) (figs. 609 a 613).

Fig. nº 609 a 612.- Verjas y farolas del psiquiátrico de Steinhof (Viena) y de la Estación del Norte en Valencia. (A. Propio. 2007-2011).

Fig. nº 613.- Vallado vivienda unifamiliar. C/ Eugenia Viñes, 95 (Valencia). A propio (2010).

Así, la materialidad del vallado exterior principal (figs. 614 a 619) se compone a base de zócalo de hormigón armado con revestimiento a base de trencadís de mármol blanco Macael (mermas resultantes de la ejecución del solado dispuesto en el vestíbulo y en el café restaurante del edificio de viajeros). Dicho zócalo, de altura estimada de 80 cm., cuenta con pináculos para anclaje de la verja dispuesta en la parte superior.

Fig. nº 614.- Detalle de tramo de vallado. Estación de Valencia. (A. Propio 2007–2011).

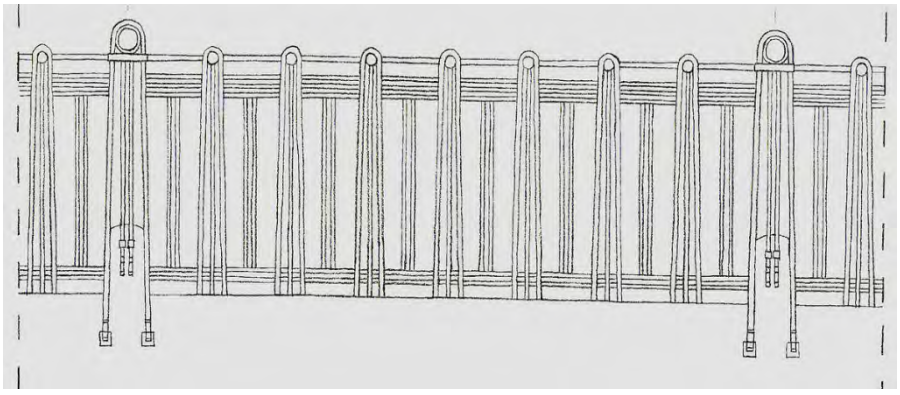


Fig. nº 615.- Croquis de tramo de vallado. Estación de Valencia. .R. Moreno Tomás (2005).

Fig. nº 616 y 617.- Detalles anclaje verja. Estación de Valencia. (A. Propio 2007–2011).

Acerca de la verja, de diseño estilo Secession, ésta se compone de perfiles de acero huecos revestidos con pintura anticorrosión. La sujeción de la misma se realiza mediante pernos empotrados. Destacar las uniones que se realizan en los pináculos: la distinta posición de los anclajes evita fisuraciones por incompatibilidad entre materiales distintos (figs. 615 a 617).

Sobre la composición de la misma, Ribes actúa de manera similar a las fachadas del edificio de viajeros: un plano base discurre por detrás resaltando sobre él los dos tipos de pináculos que diseña: los rematados en círculo de menor altura que discurren por toda la longitud de la verja y los rematados por pináculos, de mayor altura, que enfatizan los accesos y la fachada principal. Obsérvese que Ribes emplea números impares en los montantes del plano base (habitual en la composición de la estación). Este detalle no ha sido tenido en cuenta a la hora de las sucesivas reconstrucciones de la verja en la zona del acceso central recayente a la calle Xátiva.

Reseñar cómo la verja metálica se adapta a la forma del zócalo, procediendo Ribes a diseñarlo con sus característicos escalonamientos. Los pináculos diseñados para remarcar los accesos, disponen de 8 puntos de anclaje (4 por cada lado de la verja) y ésta se concibe como un elemento tridimensional en estos elementos recuperando así el espesor del zócalo y otorgando con ello mayor importancia y presencia a estos elementos y, por ende, al acceso. (figs. 618 y 619).

Fig. nº 618 y 619.- Detalles de pináculo de verja. Estación de Valencia. .(A. Propio 2007– 2011).

El vallado detallado discurre en todo el perímetro del patio de salidas, también por el patio de llegadas y por último, por el linde recayente a la calle Bailén del patio de alta velocidad (figs. 602 y 603). La mayor parte del resto del recinto se valla, originalmente, mediante fábrica apilastrada de ladrillo macizo con zócalo, hipotéticamente, de piedra natural, de, aproximadamente, 2,45 m. de altura (0,45 m. de zócalo y 2,00 m. de fábrica) con pilastras, de 0,50 m. de anchura, rematadas por pináculos a intervalos de 4,00 m. sobresalientes 0,70 m. sobre la valla (fig. 620).

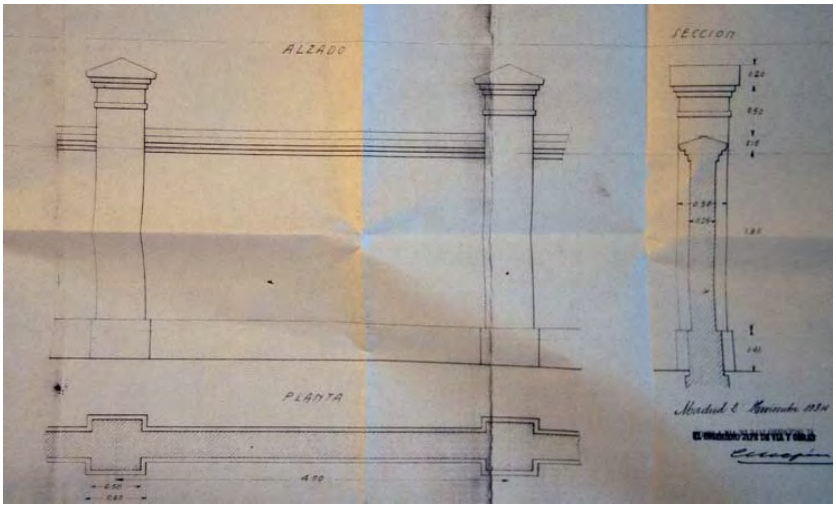


Fig. nº 620.- Alzado, planta y sección vallado opaco. Proyecto de la Estación de Valencia. (AGA-2008).

Por último, existía otro diseño de vallado para el acceso a la zona de mercancías, del cual se ha recuperado un tramo, y que nada tiene que ver con el proyectado para cierre de los patios del edificio de viajeros. El mismo se compone a base de perfiles de hierro de decoración más historiada, combinando perfiles tubulares con perfiles rectos, planos y también torsionados, estando los detalles trabajados con punzón y cincel, y con pintura como acabado. Destacar el diseño organicista que presentan los pináculos que flanquean el acceso (figs. 621 a 624). El diseño de este elemento presenta ciertas similitudes con el realizado para la barandilla que se dispuso en la pasarela de hormigón armado (pasarela de San Vicente de la Roqueta). (fig. 625).

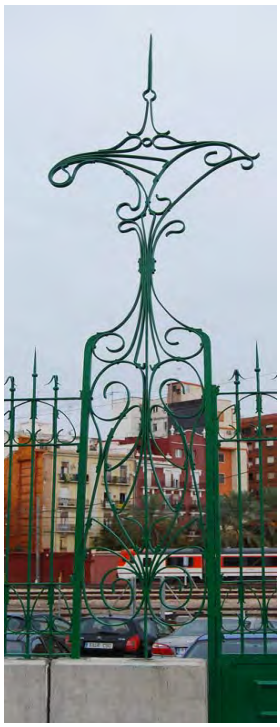


Fig. nº 621 a 624.- Detalle barandilla y puerta zona de mercancías. Estación de Valencia. (A. Propio 2011).

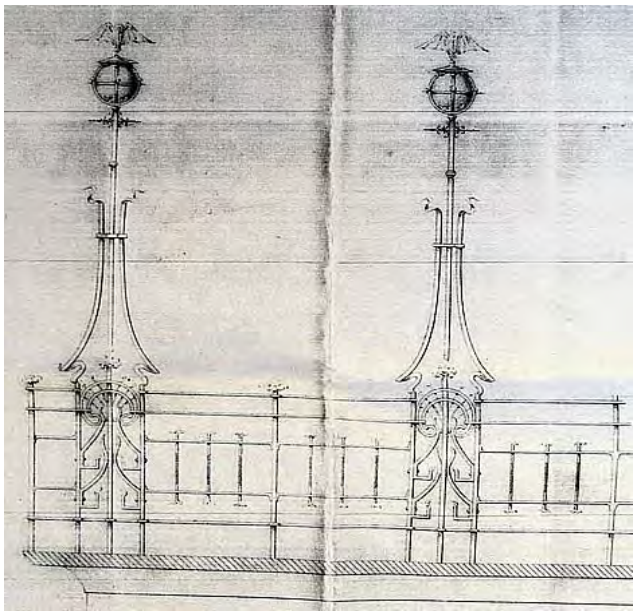


Fig. nº 625.- Detalle barandilla pasarela San Vicente de la Roqueta. Estación de Valencia. (AGA 2008).

Acerca de las farolas exteriores, existían cinco en origen de las que quedan tres. Dos en el patio de llegadas y una en el patio de salidas. Las mismas se componen de zócalo de piedra artificial revestido con trencadís de mármol blanco Macael tomado con mortero de cemento. El mástil se compone de perfiles huecos de acero con pintura de protección como acabado. Las uniones del mástil al basamento se ejecuta, de manera puntual por nueve puntos, empotradas mediante pernos. Esta solución evita roturas por diferente coeficiente de dilatación de los distintos materiales que se encuentran (figs. 626 a 631).

Fig. nº 626 y 627.- Detalle de trencadís de mármol y de fuste de farola exterior. Estación de Valencia. (A. Propio 2007– 2011).

Fig. nº 628 y 629.- Vistas de farola exterior. Estación de Valencia. (A. Propio 2007–2011).

Fig. nº 630 y 631.- Detalles anclajes mástil farola exterior. Estación de Valencia. (A. Propio 2007– 2011).

El cambio más sustancial que han sufrido estos elementos es la sustitución de las lámparas originales, compuestas por sombrerete metálico y bombilla, de diseño parecido a las que poseen las farolas exteriores del psiquiátrico Steinhof (fig. 611). Estos elementos han sido sustituidos por lámparas tipo globo de vidrio opal idénticas a las del vestíbulo (figs. 632 y 633).

Fig. nº 632 y 633.- Vista antigua patio de llegadas y detalle de farola exterior. Estación de Valencia. Reg. de arquitectura del S. XX. C.V.

Destacar la pretendida desmaterialización de estos elementos y la sinceridad constructiva que manifiestan, tal como acontece en las estaciones de metro en Viena, de Otto Wagner, analizadas en el correspondiente capítulo de la presente tesis. Toda su materialidad se compone a base de líneas (perfiles metálicos) que muestran de manera casi pedagógica la lógica constructiva del elemento. Es como si de nosotros mismos se mostrase el esqueleto permitiendo entender la transmisión de cargas, cual elemento estructural y en sentido gótico. Destacar que se trata de pioneros elementos de gran modernidad respecto del mobiliario urbano de la ciudad y que, como ya analizo en diversas ocasiones, Ribes les concede la misma importancia que al resto de componentes de la estación.

Acerca del recinto de retretes que existía en el patio de salidas (fig. 603 recuadro rojo y fig. 604), de diseño minimalista, se componía a base de fábrica de ladrillo revestida con azulejo esmaltado blanco sobre zócalo de trencadís cerámico hipotéticamente. La cubierta se proyecta a dos aguas con cumbrera curva y también se reviste con trencadís cerámico. Destacar la existencia de otra estancia, de similares características pero de mayores dimensiones, ubicada en el patio de llegadas (fig. 603 recuadro azul). Ninguna de estas estancias existe en la actualidad.

Por último, el mobiliario urbano actual de este espacio lo completa la escultura de Andreu Alfaro titulada, *Charlotte von Stein*, (amante de Goethe) instalada en 1997 aunque realizada en 1981, versando la temática de la misma sobre un homenaje del autor a Goethe. Así la misma no guarda ninguna relación con el mundo del ferrocarril ni tiene ninguna conexión con los elementos originales que configuraban este espacio (fig. 634).

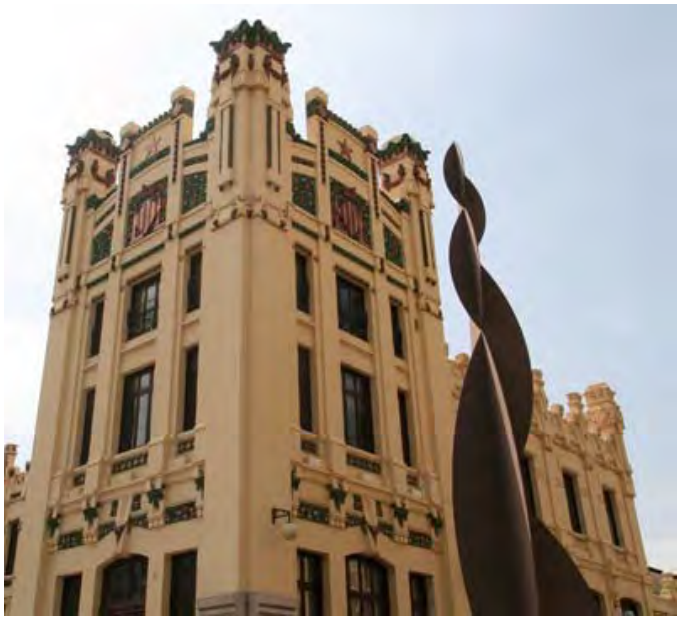
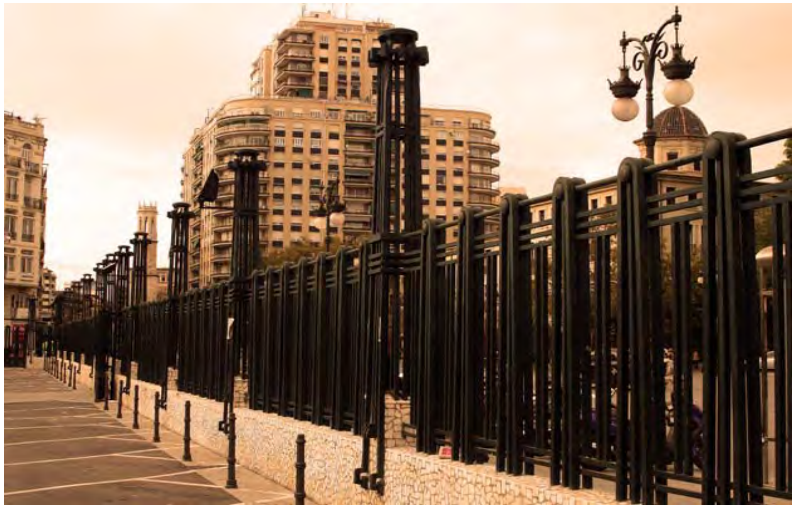


Fig. nº 634.- Detalle de escultura "Charlotte von Stein" (A. Alfaro). Estación de Valencia. (A. Propio 2007– 2011).

Así, únicamente las farolas y la verja (figs. 635 y 636) mantienen en gran medida el aspecto original y en ellas, Ribes muestra sin cortapisas el estilo Secession pretendiendo que el espacio urbano fuese acorde con la modernidad de los tiempos y que no había llegado a los edificios más emblemáticos de la ciudad.



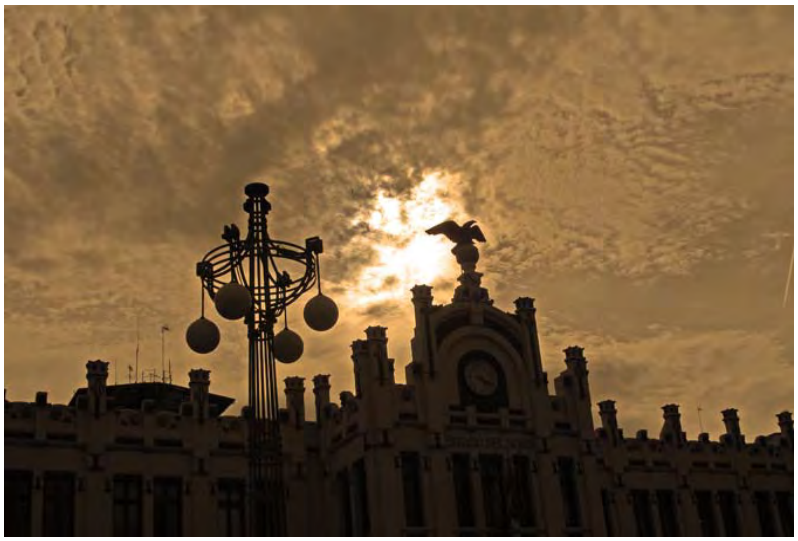
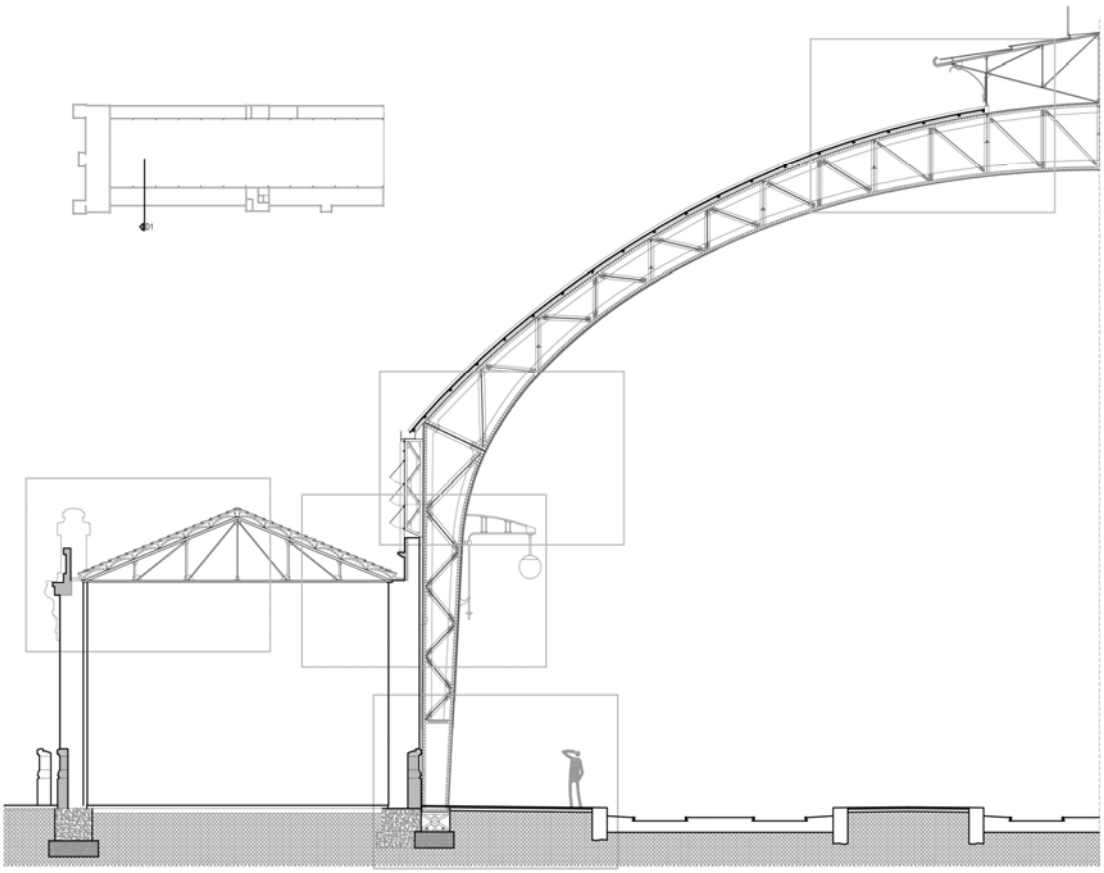
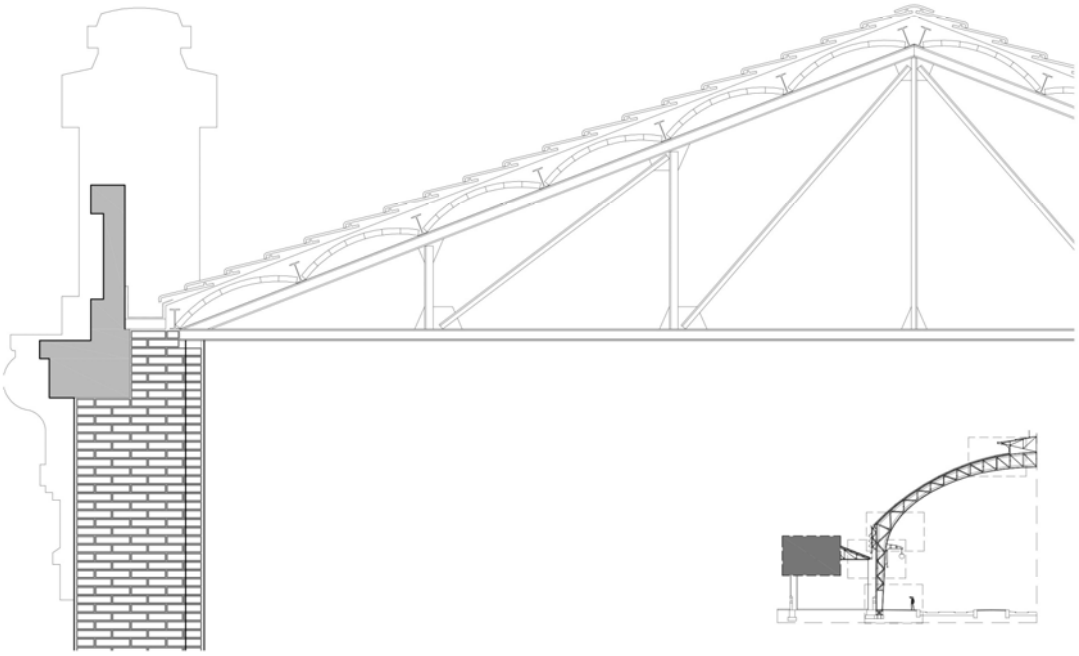
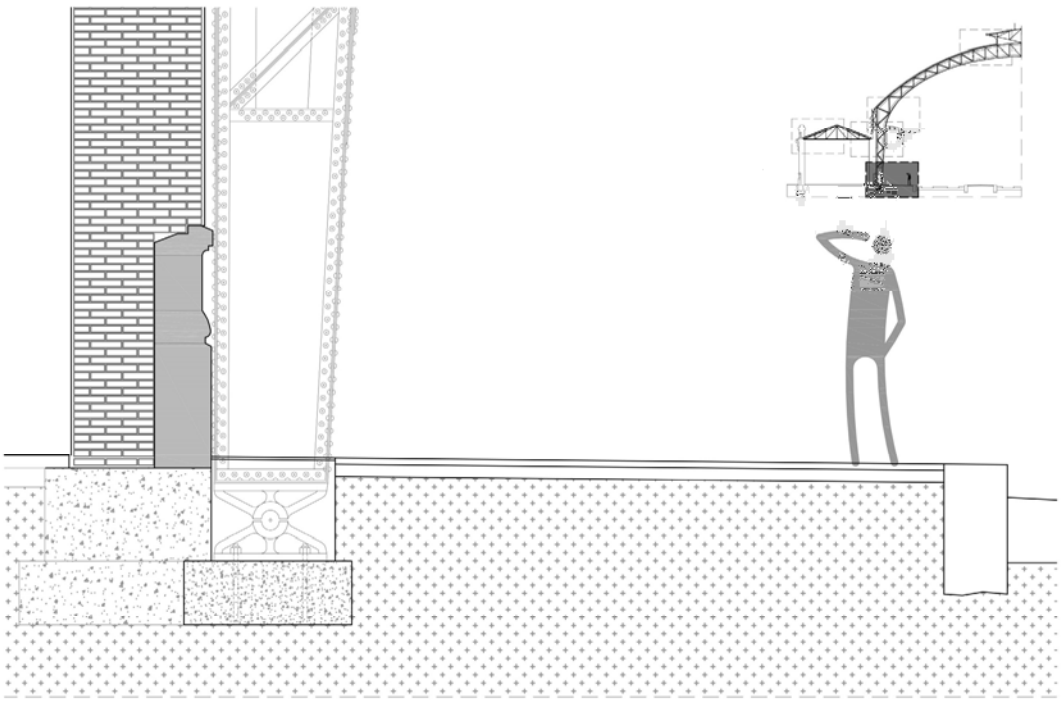


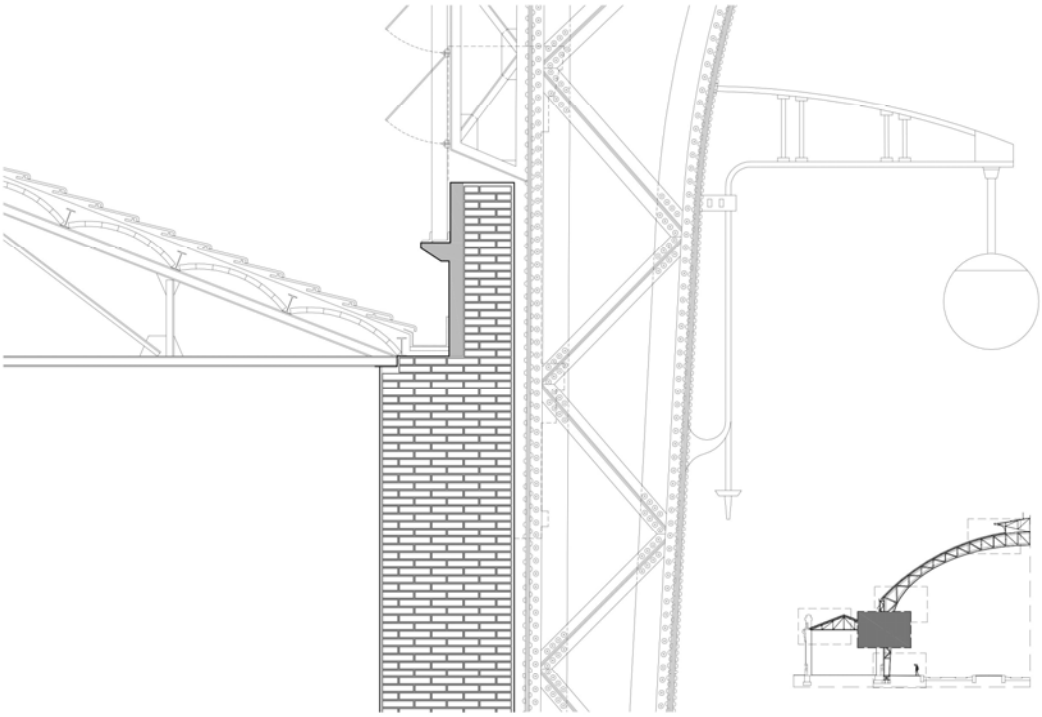
Fig. nº 635 y 636.- Detalles de verja y farola exterior. Estación de Valencia. (A. Propio 2007– 2011).

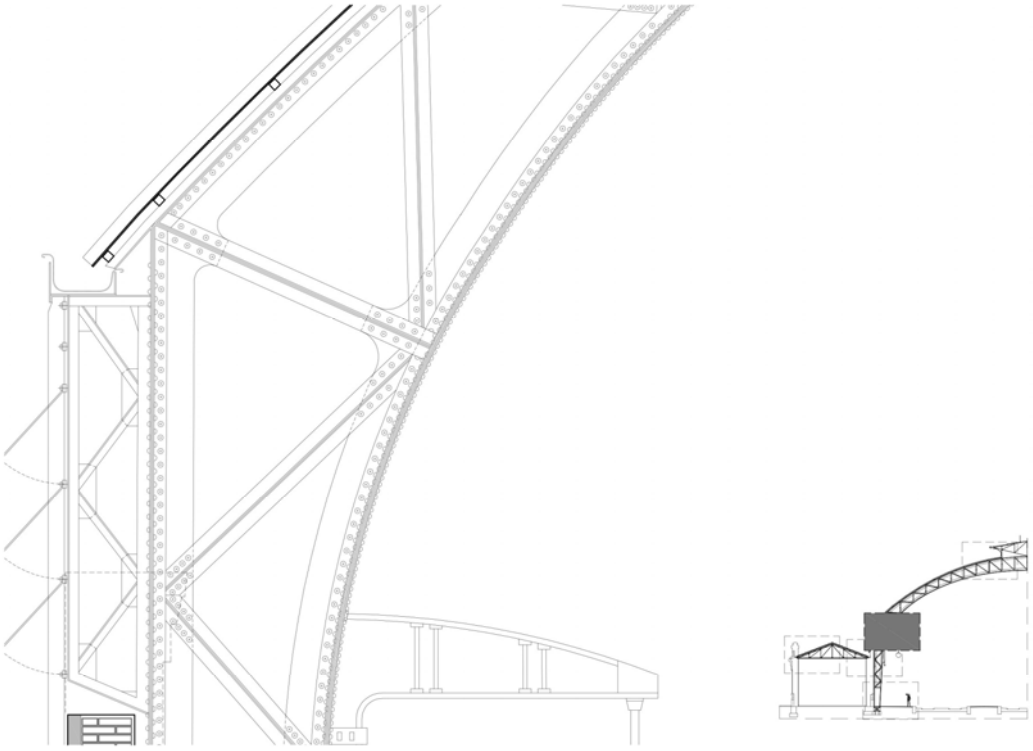
2. LA ESTACIÓN DIBUJADA. PLANOS Y DETALLES CONSTRUCTIVOS

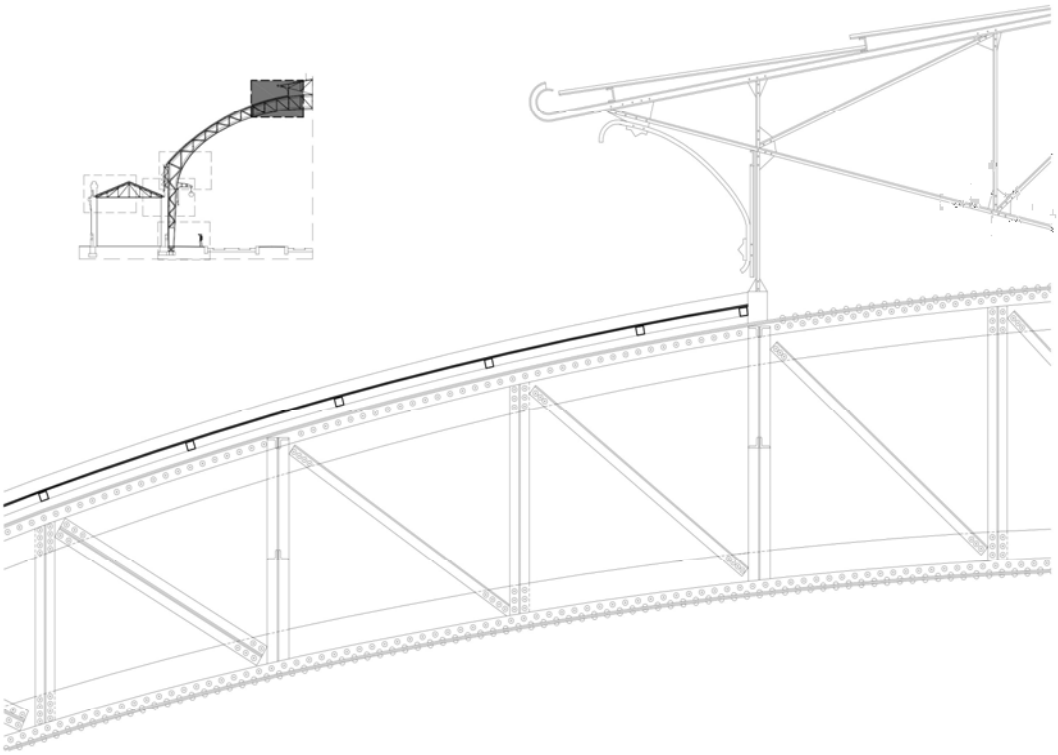


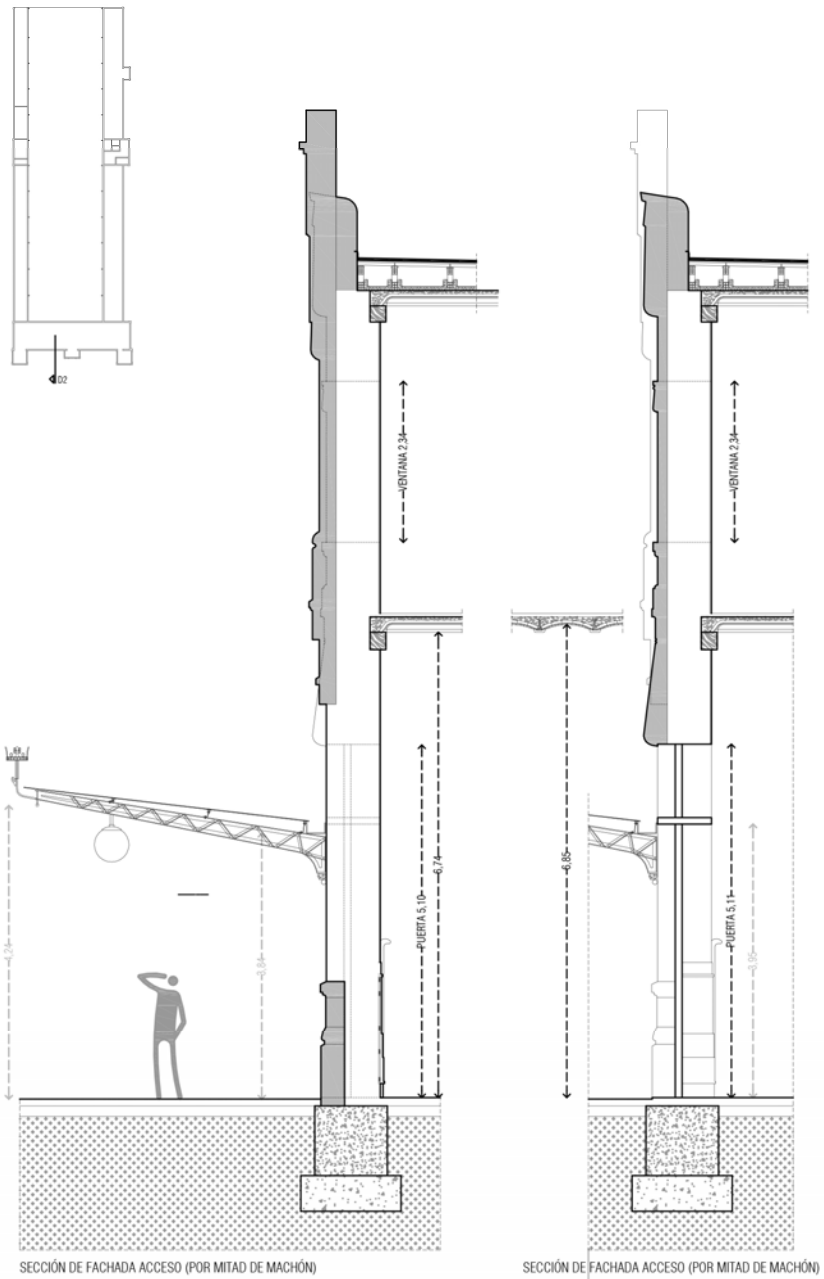


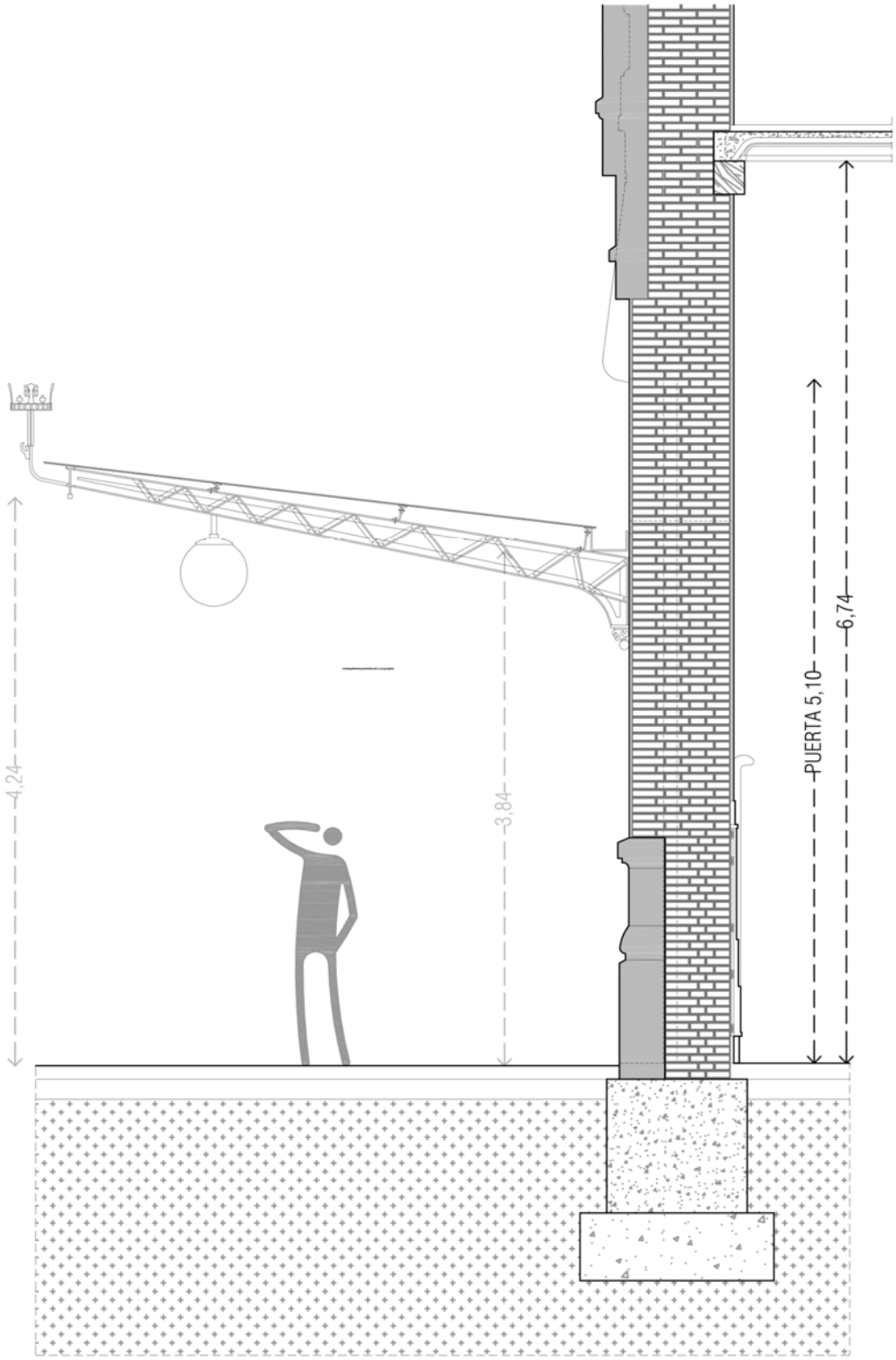


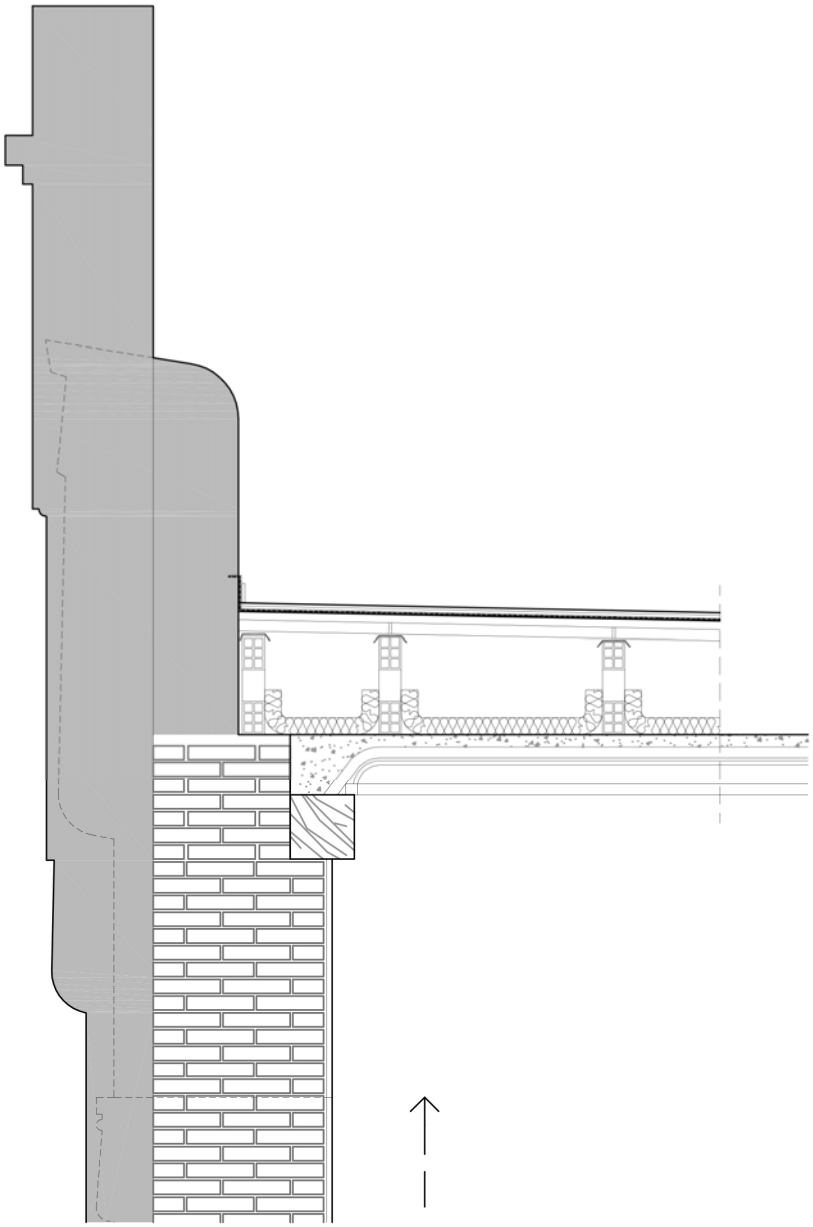


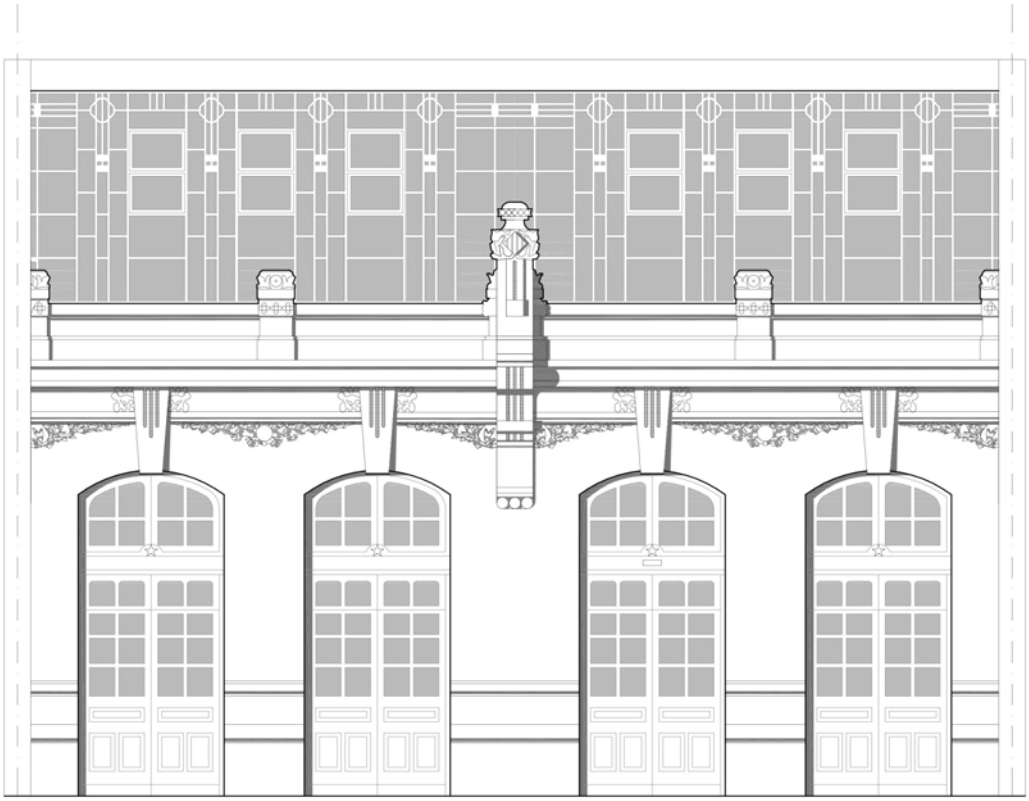




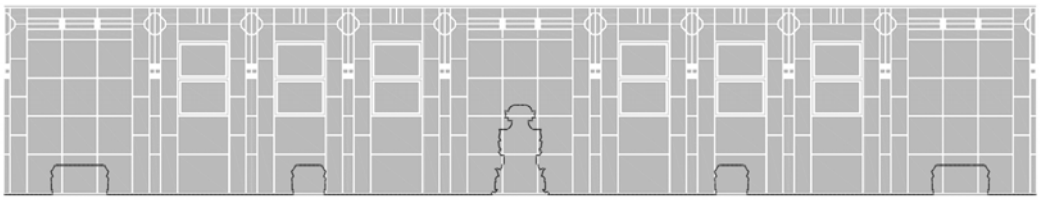

D2
VENTANA 2,34
PUERTA 5,10
6,74
SECCIÓN DE FACHADA ACCESO (POR MITAD DE MACHÓN)
VENTANA 2,34
6,85
PUERTA 5,11
SECCIÓN DE FACHADA ACCESO (POR MITAD DE MACHÓN)


4,24
3,84
PUERTA 5,10
6,74

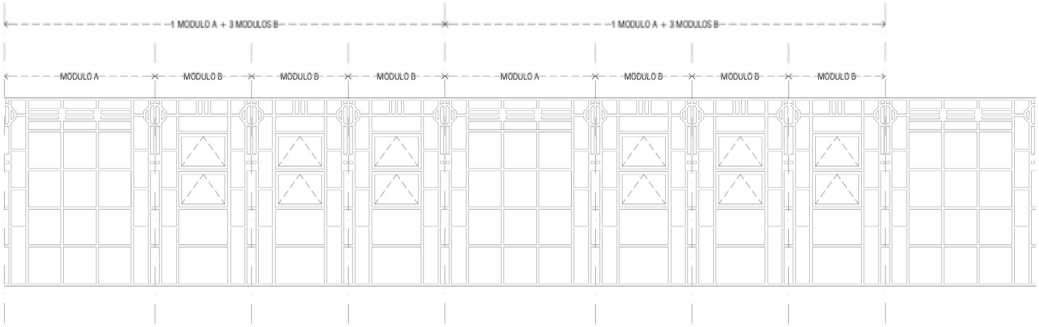




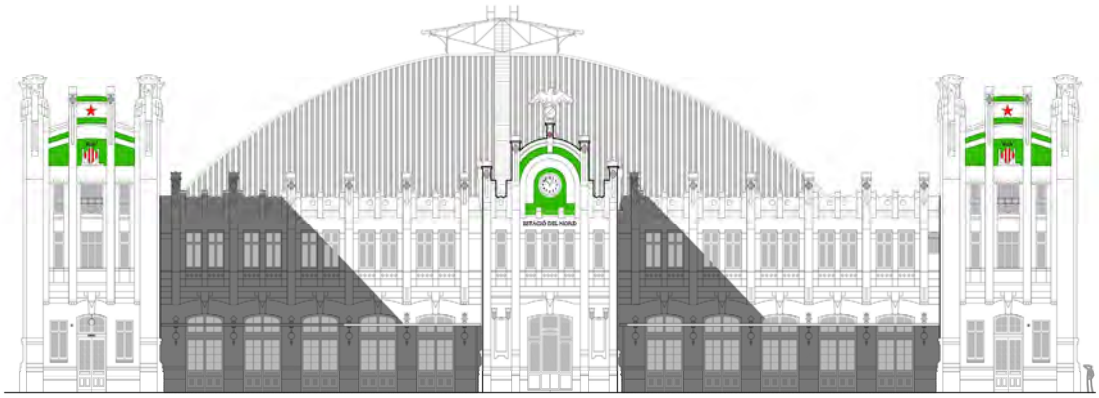
ALZADO HALL (MÓDULO TIPO)



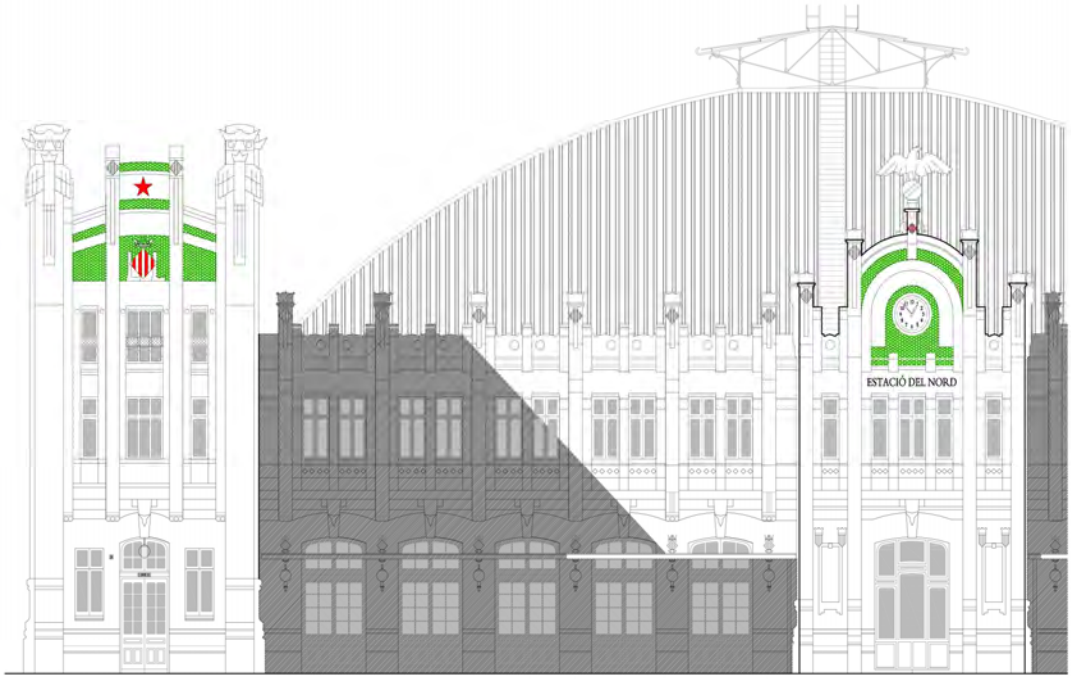
ALZADO CRISTALERA SUPERIOR



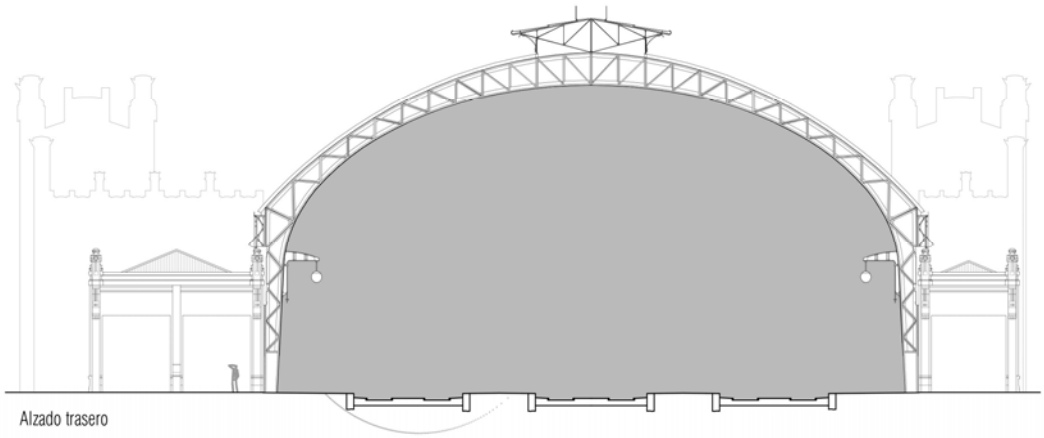
ALZADO CRISTALERA SUPERIOR (DESPIECE DE MÓDULOS)

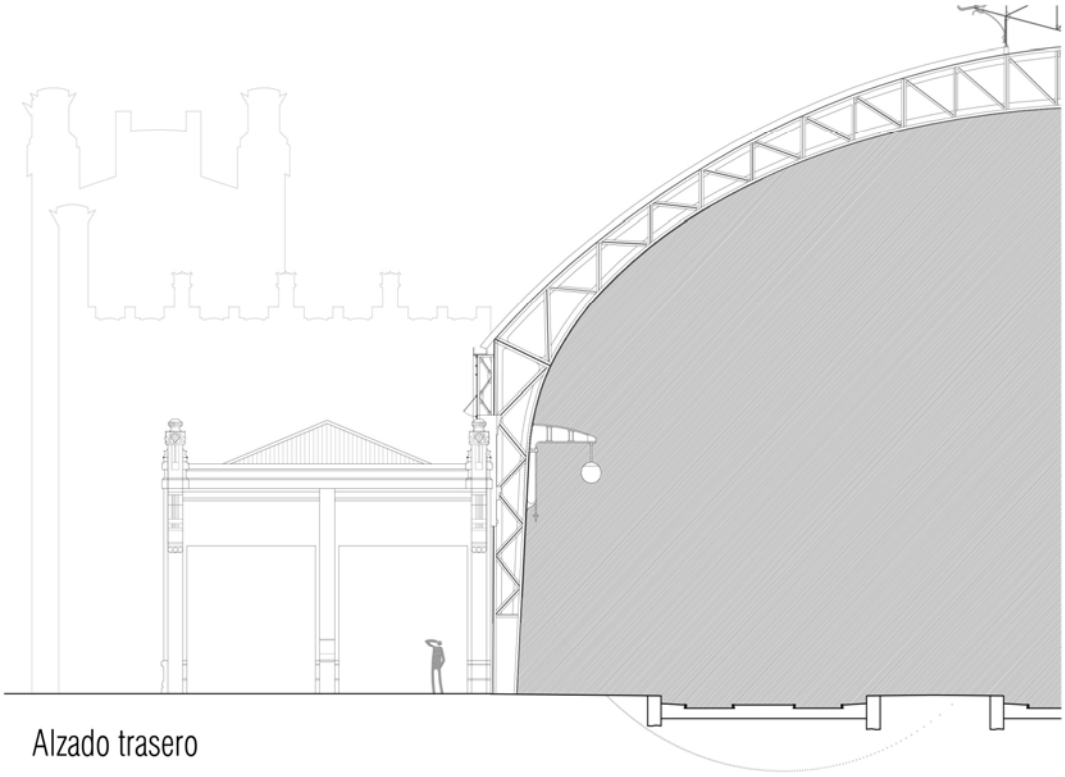


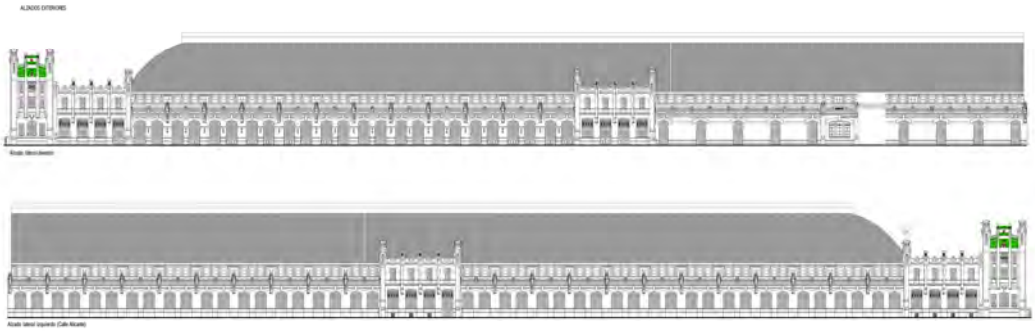
Alzado principal

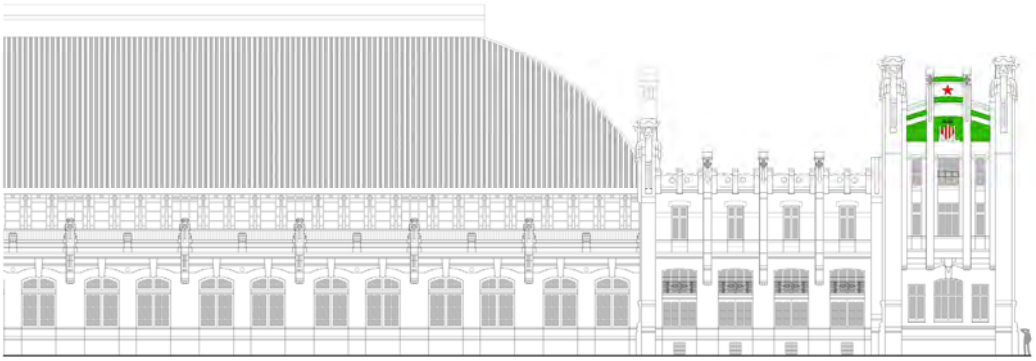


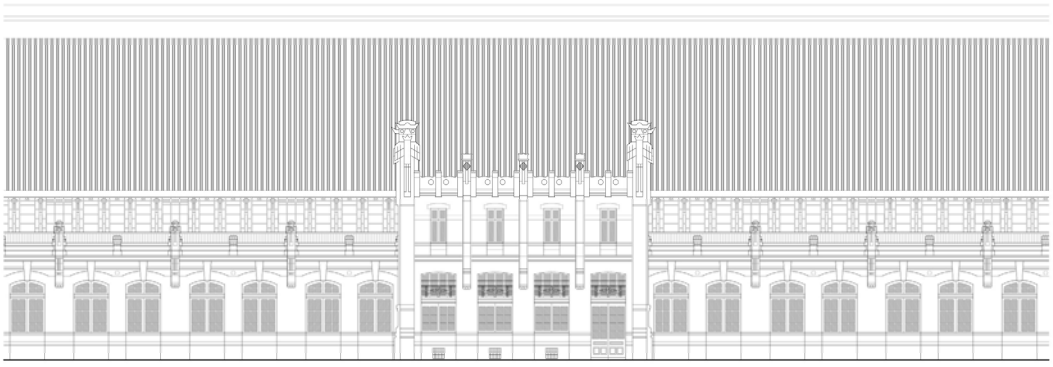
Alzado principal

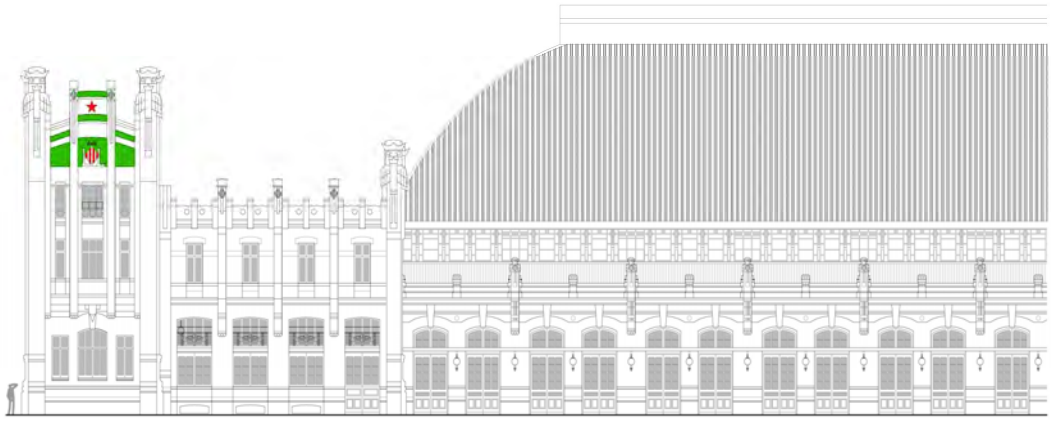

Alzado trasero


Alzado trasero

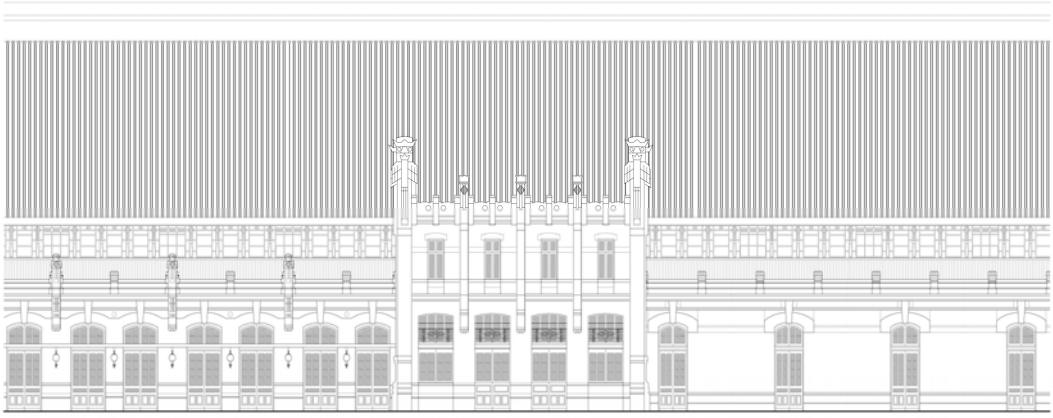








Alzado lateral derecho



3. LA NUEVA ESTACIÓN CENTRAL. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA PLANTEADA

3.1. INTRODUCCIÓN

Este breve capítulo lo redacto con la intención de demostrar, hipotéticamente puesto que nada de esta propuesta se ha llevado a cabo, qué papel y qué función le queda a la Estación de Ribes una vez deje de prestar los servicios para los que fue construida.

También el somero análisis realizado acerca de la propuesta actualmente existente no pretende más que ilustrar uno de los modos posibles de solucionar las necesidades actuales de transporte que se prevén para la ciudad de Valencia.

3.2. RESUMEN DE LA INTERVENCIÓN PROPUESTA

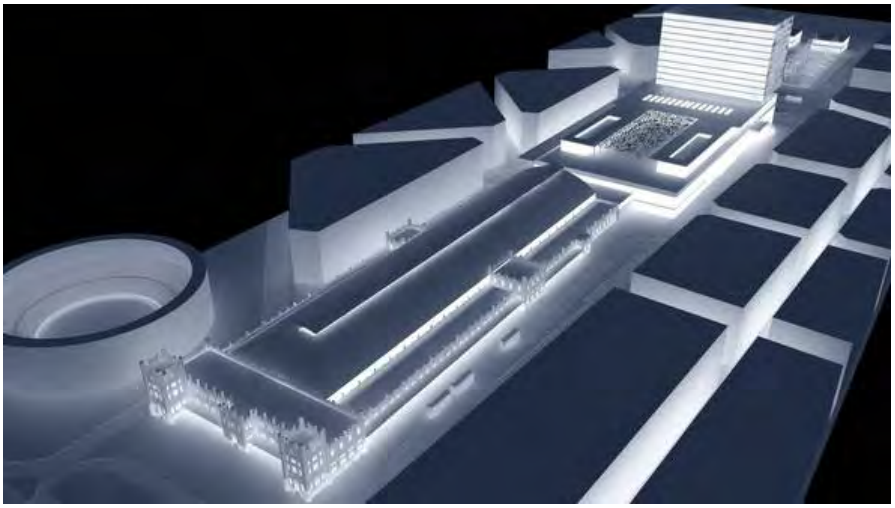


Fig. nº 1. Maqueta de la intervención. Archivo fotográfico periódico Las Provincias.

Tras haber escuchado a César Portela (Centro Cultural Bancaja. Jornada organizada por Tecnimed. abril de 2009) explicar su proyecto para la nueva estación central de Valencia (fig. 1), encuentro la predisposición precisa – tras estar inmersa en la contextualización y materialización de la estación de Ribes - poder emprender este capítulo de la tesis que versa sobre el futuro, quizá cercano, que respecto de infraestructuras ferroviarias nos llega a la ciudad.

Obviamente, dado que todavía se trata de una propuesta por acabar de perfilar únicamente recoge el presente capítulo una descripción funcional del proyecto presentado y una breve reflexión acerca del mismo y del papel al que se relega la estación de Ribes.

Así, la intervención que se propone, comprende varios frentes que son los siguientes:

.- Desmontajes y demoliciones.

.- Obras varias de ingeniería.

.- Conversión de la estación en pasante y ejecución de vías en la nueva estación.

.- Construcción del aparcamiento y del vestíbulo de la nueva estación.

.- Urbanización.

.- Rehabilitación bóveda estación del Norte.

.- Construcción de la torre destinada a usos varios (tipo oficinas, hotel. Sin definir).

No es objeto de la presente tesis realizar una descripción minuciosa de todos y cada uno de los trabajos que componen cada una de las fases descritas ya que me dedicaré en exclusiva al análisis del edificio de viajeros de la nueva estación, pero debe entenderse que se trata de una compleja y amplia intervención que va a permitir crear una estación y un servicio ferroviario inédito respecto de la tradición ferroviaria de la ciudad.

A modo de inciso, recordar las palabras de I. Aguilar referentes a la implantación de la antigua estación de Valencia (antigua Pl. San Francisco) respecto a que, a su juicio, falló la previsión y la confianza respecto a las posibilidades de desarrollo del ferrocarril en la ciudad:

"(..) Realmente la capacidad de la estación no fue suficiente desde los primeros años de su funcionamiento.

Pero no fue un error de planteamiento, sino más bien de previsión; nunca llegaron a pensar los promotores de este ferrocarril y constructores de la propia estación, que la estación de Valencia llegaría a ser un centro de comunicaciones de gran importancia (…)."

I. Aguilar: "Historia de las estaciones: Arquitectura ferroviaria en Valencia" p. 56.

Como exponía en el capítulo correspondiente de la presente tesis, siguiendo la estela de L. Santos y Ganges al respecto, según mi análisis tampoco hubo ningún planteamiento urbanístico detrás de la elección del emplazamiento de la estación respecto a las consecuencias para el resto de la ciudad (efecto barrera, degradación, congestión, etc.). Así, recordar ambas cuestiones quisiera que fuese el telón de fondo que subyace acerca de la nueva estación como referentes a tener muy en cuenta.

Como relata C. Ribalaygua, junto a la implantación de la infraestructura deben coexistir 3 tipos de medidas: medidas de planificación (integración urbana, valoración y solución a los posibles efectos negativos, mejoras de accesibilidad local y territorial etc.); medidas de gestión (adecuada gestión de flujos, accesibilidad, frecuencias, intermodalidad, desarrollo del suelo alrededor de la estación, etc.) y medidas de promoción e imagen urbana (marketing urbano, promoción turística, promoción cultural etc.). Esta serie de medidas deben estar detrás del proyecto de la nueva estación central de Valencia para que ésta funcione y mejore el funcionamiento de la ciudad. Las experiencias previas que nos va a permitir la estación provisional deben tenerse en cuenta de cara a la futura estación central (perfil de visitantes, establecer experiencias pilotos respecto a nuevos negocios, estudiar las necesidades de los nuevos visitantes, serían algunas variables a tener en cuenta).

Retomando el hilo acerca de las fases de la intervención a realizar, de manera breve relataré en qué consiste cada una de las fases mencionadas aunque el objetivo del presente capítulo es analizar – en la medida de lo posible - el nuevo proyecto, analizar la manera como se integra a la estación de Ribes en el nuevo complejo ferroviario y finalmente disertar sobre si la misma consigue solucionar los históricos problemas urbanísticos que la llegada del haz de vías causaron en la ciudad y que no se habían conseguido solucionar.

En el texto titulado "Red Arterial Ferroviaria de Valencia. Nueva Estación Central" (2008), C. Portela – A. Barrionuevo y J. Molino establecen los principios de actuación respecto del patrimonio preexistente en toda el área de actuación que son los siguientes:

- Conservar los valores arqueológicos, arquitectónicos, ingenieriles, paisajísticos y medioambientales existentes.

.- Recuperar y Restaurar valores de todo tipo existentes en otras épocas y hoy desaparecidos, dañados o desvirtuados.

.- Introducir nuevos valores, como consecuencia de los nuevos usos y funciones previstas, haciéndolo de manera tal que sean complementarios, compatibles y enriquecedores de los ya existentes.

La concreción de estos objetivos así como el cómo se lleven a cabo los mismos es una de mis inquietudes ya relatada a lo largo de la presente tesis al abordar el tema de la rehabilitación de las estaciones. El tiempo revelará este secreto, aunque al menos existe una declaración de principios.

3.3. LA CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN. BREVE DESCRIPCIÓN DE FASES

La fase I que he denominado “desmontaje y demoliciones” incluye el desmontaje de las cuatro naves dedicadas a muelle de mercancías (indicar que, actualmente sólo existen dos de estas cuatro naves), también proyectadas por Ribes y que se ubican en la playa de vías para ser trasladadas a su ubicación definitiva así como la demolición del resto de instalaciones secundarias existentes. También se pretende integrar en el nuevo parque central el centro de tracción así como los almacenes gemelos (uno de ellos ya rehabilitado por J.P. Igualada y descrito en el correspondiente capítulo de la presente tesis).

Así, excepto los edificios descritos y el edificio de viajeros con su gran cubierta de la estación de Ribes junto con la verja y las farolas existentes en el espacio público recayente a la calle Xàtiva, el resto será desmantelado permitiendo así la liberación del espacio que el nuevo complejo ferroviario necesita.

Precisar que los trabajos a realizar respecto de la ampliación y enterramiento de las vías es una tarea compleja ya que debe tenerse en cuenta que, entre otras cosas, manejamos dos tipos de vías: las de ancho ibérico y las de ancho internacional que son las que se emplean para los trenes de alta velocidad (AVE).

La intervención en este sentido respecto del edificio de viajeros de la estación de Ribes es sumamente delicada ya que deben realizarse obras de mejora del terreno sobre el que apoya para permitir el paso de la tuneladora ya que una de las fundamentales aportaciones del nuevo proyecto es que va a convertir a la estación en pasante en lugar de terminal como venía siendo hasta ahora. Estos trabajos forman parte de la fase II denominada “Obras varias de ingeniería”. Por tanto, la imagen del lugar donde terminan kilómetros de vías así como los parachoques diseñados por Ribes (actualmente no conservados), ya pasan al baúl de los recuerdos y ahora, en sentido metafórico, desde la gran bóveda observaremos el paso rápido de los trenes en uno u otro sentido.

Tal como figura en los planos del proyecto de la nueva estación, el túnel pasante se realiza a la cota -22.00 m. y realmente debajo de la gran bóveda – sin tocar el edificio de viajeros y por debajo de los túneles del metro - se está produciendo un giro aproximado de 90 m. con el fin de tomar dirección hacia la calle Xátiva.

Por otro lado y también formando parte de la fase II, tras la desviación del haz de vías que permita el paso de la tuneladora sin afectar al servicio de la estación con la construcción de la estación provisional para ancho internacional (el ancho ibérico seguirá llegando a la estación de Ribes) se realizarán los oportunos trabajos de ingeniería para, entre otras cosas, realizar los pasos superiores que permitan el normal funcionamiento del tráfico de vehículos.

Indicar que la estación provisional para ancho internacional se ubica en la parte norte de la actual playa de vías, quedando alejada de la antigua terminal aproximadamente 500 m.

La fase II consiste asimismo en la ejecución del cajón estructural de la nueva estación que tiene una longitud que va desde el final de la bóveda de Ribes hasta prácticamente la mitad del espacio que comprende la playa de vías existente en la actualidad. En profundidad este cajón llegará hasta la cota pisable de -22.00 m.. Esta fase comprende también la ejecución de los acabados e instalaciones de los niveles -22.00 m. a -8.00 m. Dicho cajón se ejecuta a la izquierda de las vías de ancho ibérico sin afectar por tanto, al tráfico de estos trenes que llegarán hasta la estación del Norte.

Por último, la fase II comprende también la ejecución de una entrada provisional para el personal que dé acceso al nivel situado a -14.00 m. de la nueva estación; la misma estará situada a continuación de ala oeste del edificio de Ribes recayendo a la calle Bailén. Esta fase concluye con la terminación del eje pasante.

La fase III, una vez ha llegado la tuneladora a la nueva estación, comprende los trabajos de ejecución de las nuevas vías de ancho ibérico dentro del cajón de la nueva estación que han de conectar con el citado eje convirtiendo así, de facto, la estación en pasante. La misma fase comprende también trabajos varios para reconducir el tráfico de vehículos y así poder eliminar los viaductos provisionales.

La fase IV comprende los trabajos de ingeniería precisos (pantallas, losas) para construir el aparcamiento subterráneo situado en el lado este de la nueva estación. También se incluyen en esta fase operaciones varias para el reconducir el tráfico de vehículos en superficie.

Por último esta fase comprende la ejecución de la estructura e instalaciones del nuevo vestíbulo hasta la cota +13.00 m.. y la entrada en servicio de este nivel.

La fase V abarca las operaciones de urbanización en superficie que discurren desde el espacio urbano creado por Ribes y que antecede al antiguo edificio de viajeros – que vuelve a ser recuperado para uso peatonal- hasta donde aproximadamente hoy se ubica la estación provisional pasando por las isletas que se crearán para cruzar el tramo de carriles que finalmente servirán de unión de las grandes vías, para llegar al tramo de alameda que conectará con el prometido Parque Central. Observo una cuestión relevante en estos primeros planos de la propuesta: se continúa enfatizando la creación de grandes vías para automóviles. Es decir, según la sección de vial que se observa parece que se sigue potenciando el uso del vehículo privado.

Hace medio siglo, la urbanista Jane Jacobs (1961) ofrecía un claro diagnóstico de las consecuencias de intentar vincular la movilidad urbana al automóvil privado:

“Es normal que se impute a los automóviles la responsabilidad de todos los males de las ciudades y de todas las dificultades y obstáculos que han de salvar los planes de urbanización. Pero los destructivos efectos de los automóviles son más un síntoma que una causa de nuestra incompetencia por lo que a la urbanización de las ciudades se refiere. Por supuesto que los planificadores son totalmente incapaces de hacer compatibles el coche y la ciudad a un mismo tiempo. Las necesidades de los automóviles son muy simples. Son más fácilmente aceptadas y satisfechas que las muy complejas necesidades de las ciudades; un número creciente de urbanistas y proyectistas creen que si consiguiesen al menos solucionar los problemas de tráfico habrían resuelto simultáneamente el problema más grave con el que se enfrentan las ciudades. “

Jane Jacobs. Muerte y vida de las grandes ciudades americanas. P. 122.

Según I. Velázquez, hay que conocer y decidir qué tipo de ciudad queremos para poder definir los modos de transporte que convienen al modelo de ciudad deseado. Intentar solucionar los problemas del tráfico favoreciendo los modos más incompatibles con la ciudad lleva a sacrificar en aras de la fluidez de la circulación la esencia de la ciudad: habitabilidad, condiciones para la vida saludable, convivencialidad e intercambio de información. El planeamiento urbano es un elemento fundamental para hacer realidad el cambio hacia la movilidad sostenible. La realidad actual de la ciudad de Valencia no sigue estas pautas donde todavía persiste

la idea de favorecer al vehículo privado a pesar de los problemas de congestión, de insalubridad, ruido, pérdida de calidad de vida etc. que ello nos está generando.

La fase VI comprende la rehabilitación de la gran cubierta metálica de la estación de Ribes – deteriorada por el uso, el paso del tiempo y las diversas intervenciones realizadas como he analizado en el capítulo correspondiente - y la intención principal del arquitecto es devolverle al menos su color original. No se si se empleará un formato similar al original (colocado al bies) en el material de revestimiento de la cubierta ni si se repondrá la manera original en la que la luz se introducía en este espacio.

La última de las fases que comprende este magno proyecto es la fase VII que abarca la construcción del edificio híbrido de 70 m. de altura cuyos usos todavía no están concretados.

3.4. LA NUEVA ESTACIÓN. DESCRIPCIÓN FUNCIONAL DEL PROYECTO

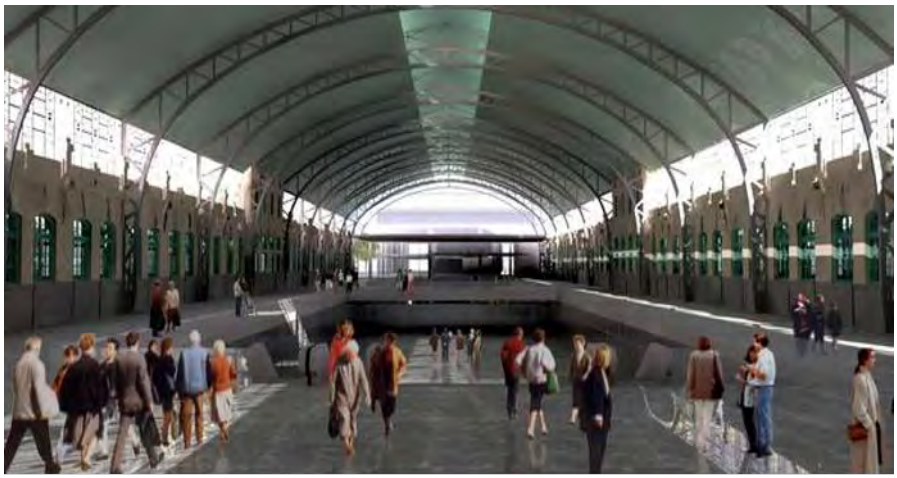


Fig. nº 2 y 3. Antigua estación y vestíbulo de la nueva. Archivo fotográfico periódico Las Provincias.

Antes de analizar el proyecto para la nueva estación central quisiera referirme a las dos imágenes que abren este capítulo (figs. 2 y 3) porque muestran el espacio que se pretende habilitar bajo la gran bóveda, “la plaza más singular de la ciudad” en palabras del arquitecto y parte del vestíbulo de la nueva estación ya que permiten observar que, aunque con lenguaje diferente, la nueva estación capta la esencia del espacio creado por Ribes para la llegada de los trenes: la diafanidad y la luz.

Me referiré con detalle a las plantas de la estación sin entrar en detalle con las plantas de la torre ya que entiendo que ello excede el ámbito de la presente tesis.

Así, sin más dilación, la nueva estación se configura en 6 niveles siendo 5 de ellos, excepto el nivel de acceso, soterrados a las diferentes cotas:

.- Nivel 1. Cota +-0.00 m. Acceso.

.- Nivel 2. Cota -4.50 m. Aparcamiento.

.- Nivel 3. Cota -8.50 m. Andenes y vías Alta Velocidad. Estación término. Conexión con metro.

.- Nivel 4. Cota -11.50 m. Aparcamiento.

.- Nivel 5. Cota -14.50 m. Aparcamiento.

.- Nivel 6. Cota -22.00 m. Andenes y vías Cercanías. Estación pasante.

Con el reto que se propone su autor de llevar la luz natural a todos estos niveles, de manera que uno pueda intuir la salida sin necesidad de mirar la señalización.

3.4.1. Nivel 1. Cota +-0.00 m. Acceso

Respecto del programa de la cota +-0.00 m. no dispongo de dicha planta, por lo que intentaré deducir su configuración y funcionamiento a partir de las imágenes y secciones que se me han facilitado.

Indicar que en esta cota se produce la transición entre la estación de Ribes y la nueva y entiendo que acceder desde el espacio creado por Ribes hacia la nueva estación va a constituir una singular experiencia que imagino así:

Accederemos por la magnífica plaza recuperada para los peatones recayente a la calle Xàtiva contemplando la magnífica verja, las farolas secesionistas y la fachada con su particular homenaje a la naranja y sus maravillosos mosaicos de escenas típicas valencianas; entraremos en el magnífico vestíbulo donde destaca el color, la sabia combinación de materiales, la luz y diafanidad y el buen hacer de la artesanía local; dejaremos la actual oficina de información a la derecha con su espectacular decoración a base de cerámica que recrea de nuevo escenas de paisajes y costumbres locales y donde uno puede pasar perfectamente una tarde contemplándolas. Traspasamos el umbral modernista con tintes regionalistas para entrar en el espacio cubierto por la gran cubierta –también rehabilitada - donde destaca el protagonismo del hierro al desnudo, la sinceridad estructural, la diafanidad y la luz ahora convertida en una gran plaza cubierta cuyos andenes y vías han sido sustituidos por un gran hueco al que parten y llegan escaleras mecánicas que permiten acceder al nivel inmediatamente inferior donde no llegan los trenes por lo que sigue formando parte de este gran espacio público de uso exclusivamente peatonal que nos va a permitir un nuevo punto de vista de la singular bóveda de Ribes. Avanzando por sendos pasos laterales llegaremos al cuerpo de transición –formado por acero y cristal-que nos da paso al imponente vestíbulo de la nueva estación, de techo plano pero gran altura, también constituido por acero y cristal y donde vuelven a ser protagonistas la diafanidad y la luz: mismos conceptos materializados con lenguajes distintos acordes con los tiempos. De este espacio, también perforado para llevar la luz a todos los rincones, parten y llegan numerosas escaleras y cintas transportadoras que permiten el acceso directo a los dos niveles desde el que salen y entran los diferentes trenes y a los niveles que permiten acceder al metro y al gran aparcamiento que también forma parte del conjunto.

Una de las cuestiones fundamentales será resolver la concatenación de espacios que sí se propone en el proyecto y que deberá integrar en el conjunto a la antigua estación de modo que continúe siendo un espacio vivo.

Así, básicamente la planta situada a la cota +-0.00 m. se destina a albergar el gran vestíbulo de acceso y la conexión con la estación de Ribes.

3.4.2. Nivel 2. Cota -4.50 m. Aparcamiento

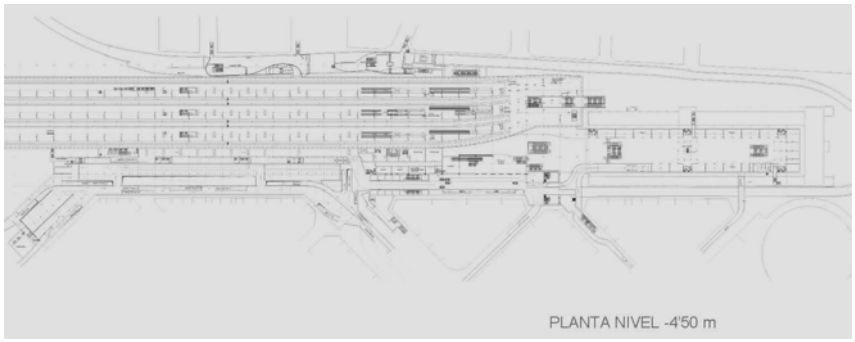


Fig. nº 4. Planta nivel -4.50 m. Cortesía de Tecnimed.

En el vacío creado en el espacio que ocupaban los andenes y vías en la estación del Norte, se han habilitado sendas escaleras en cada extremo que permiten conectar con la nueva estación también a la cota -4.50 m. y así permitir igualmente el acceso a los trenes (fig. 4).

También en el perímetro de este hueco y a la cota descrita se han ubicado una serie de estancias – entre ellas varias destinadas a aseos - cuyo uso se desconoce pero que podría tratarse de una galería comercial vinculada a este gran espacio público.

Ya en la nueva estación, nos encontramos que a este nivel se produce principalmente el acceso al aparcamiento existiendo también algunas estancias cuyo uso se desconoce. Al parecer también a esta cota se produce el acceso a los taxis. En la parte donde se ubican las vías y andenes, existe en este nivel, un gran hueco a que permite iluminar naturalmente este espacio. También aparecen en este nivel diversos núcleos de comunicación y aseos así como las diferentes rampas que permitirán el acceso a los andenes y vías. También se produce en este nivel la conexión con los seis núcleos de acceso (3 a cada lado) al aparcamiento proyectados desde las calles adyacentes.

3.4.3. Nivel 3. Cota -8.50 m. Alta velocidad – conexión con metro. Estación término

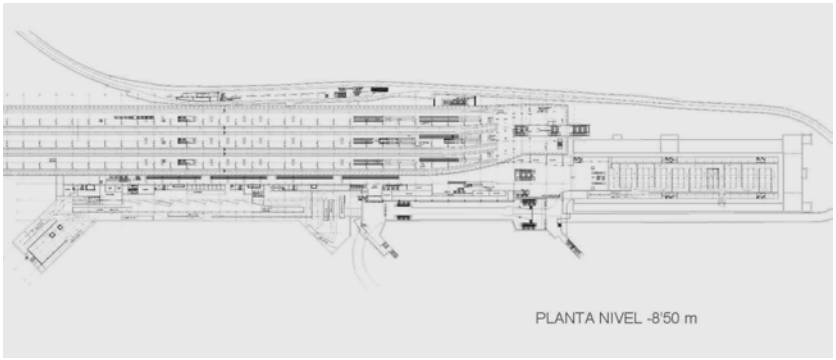


Fig. nº 5. Planta nivel -8.50 m. Cortesía de Tecnimed.

Ya a esta cota (fig. 5), pero iluminado de manera natural, se produce el acceso al primer nivel de vías – de ancho europeo – por donde se accede a los trenes de alta velocidad para cuyo funcionamiento, la nueva estación vuelve a ser estación término ya que las seis vías proyectadas finalizan aquí su recorrido. Serán los trenes de ancho ibérico (cercanías, p.e.) dispuestos en el nivel más inferior, los que continuarán a las estaciones previstas de Aragón y Los Naranjos.

El esquema empleado en la configuración de vías y andenes es de dos vías simples en los extremos y dos haces de vías dobles en el centro quedando tres andenes de gran longitud (400 m.) entre los diferentes haces de vías.

También se produce en esta planta el acceso al metro (líneas 3 y 5) por ambos laterales. Es decir que, también desde las bocas de metro situadas en la calles Bailén y calle de Alicante podremos acceder a la estación.

Por otro lado, indicar que existe a este nivel otra planta de aparcamiento y en él continúan y arrancan diversos núcleos de comunicación y rampas que permiten conectar con el nivel situado a -22.00 m. donde se sitúa el embarque y llegada de los trenes de ancho ibérico.

Para terminar, respecto del edificio de la antigua estación, indicar que a este nivel se proyecta planta de aparcamiento en el espacio central (enterrado por debajo de la bóveda).

3.4.4. Niveles 4 y 5. Cotas -11.50 y -14.50 m. Aparcamiento

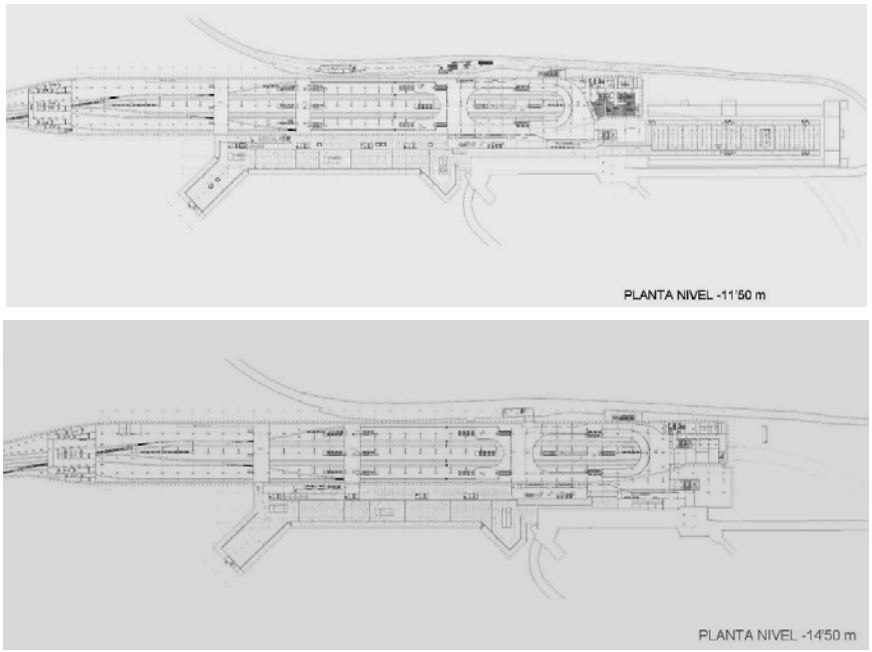


Fig. nº 6 y 7. Plantas niveles -11.50 m. y -14.50 m. Cortesía de Tecnimed.

En el nivel -11.50 m. (fig. 6) existe principalmente servicio de aparcamiento que abarca hasta el espacio central de la estación de Ribes. Por otro lado, ya en la nueva estación, existe en el ángulo superior derecha, una zona destinada a servicios propios de la estación aunque se desconoce su uso concreto.

En el nivel -14.50 m. (fig. 7) continúa existiendo aparcamiento pero el mismo ya no llega al espacio central de la antigua estación. También existen pasarelas que cruzan el gran espacio central en distintos puntos desde las que se divisan los andenes y vías situados a la cota -22.00 m. y que permiten acceder a los diferentes núcleos de comunicación y rampas de manera que se pueda acceder al último nivel de vías desde diversas longitudes del andén y así diversificar los accesos evitando masificaciones.

Parece que, también en este nivel y en el extremo sur de la nueva estación, se proyecte un cuerpo donde se alberguen aseos y otros servicios propios de la estación.

3.4.5. Nivel 6. Cota -22.00 m. Andenes y vías cercanías. Estación pasante

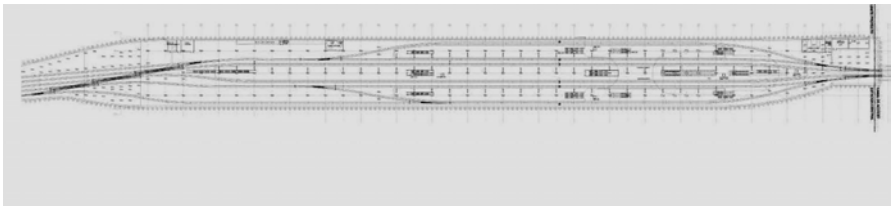


Fig. nº 8. Plantas nivel -22.00 m. Cortesía de Tecnimed.

Finalmente a esta cota (fig. 8) se ubican los andenes y vías de ancho ibérico que corresponden a los trenes de cercanías entre otros. Al igual que ocurría con la distribución del AVE, se proyectan 4 haces de vías: 2 sencillos en los extremos y 2 dobles en la zona central dejando tres amplios andenes para acceso y llegada (240 m. de longitud los laterales y 400 m. el central) y a los que finalmente llegan los diferentes núcleos de comunicación y rampas. El viajero a esta cota no tendrá sensación de enclaustramiento ya que divisará las plataformas existentes en el nivel inmediatamente superior encontrándose el plano de techo (suelo de las vías y andenes del AVE) en torno a -9.00 m., es decir 13 metros por encima. También en esta estación se proyecta la ejecución de dos vías de ancho internacional también pasantes en previsión de la continuación del TAV hasta Castellón y Barcelona.

Por último reseñar que es en este nivel donde se realiza el túnel que convierte definitivamente en estación pasante a la estación de Valencia y el trazado del mismo realiza un ángulo de casi 90 grados que transcurre por debajo de la antigua estación, para coger la calle Játiva y desembocar en la Gran Vía Marqués del Turia. La continuación de este túnel nos llevará a las estaciones de Aragón y de Los Naranjos pudiendo así coger cualquier tren de cercanías – tanto con destinos a Castellón como a Gandía – sin tener que acudir a la estación central como ocurre hasta ahora.

Es decir, en definitiva se plantea el enterramiento de las vías como solución definitiva a la fractura existente en la ciudad que, deseo no sea sustituida por las nuevas autopista interurbanas que existen en algunas ciudades; se plantea una estación donde uno de los objetivos importantes es la concatenación e integración del espacio de la antigua estación de Ribes con la actual; funcionalmente se estructura en niveles para evitar que se entrecrucen los usos y flujos de usuarios distintos (planteamiento habitual en las estaciones intermodales como expone en su tesis doctoral J. P. Viladrich); se proyectan numerosas entradas de luz natural en todos los niveles de la estación evitando así el problema psicológico y de rechazo que provoca la excesiva profundidad sin acceso al exterior; y se proyecta en definitiva una ambiciosa estación respecto a la intermodalidad ya que se plantean conexiones con metro, taxi, cercanías, regionales y vehículo privado. Deberá existir pues, una gestión acorde inexistente actualmente que revalorice estas vías de intermodalidad.

Por último, acerca de la materialidad de la nueva estación se propone el empleo de “genuinos materiales tratando de sacarles el máximo partido y buscando nuevas expresiones de los mismos”. Desconozco qué materiales se propone emplear pero según las fotografías en ·3D parece que el vidrio, el metal, el hormigón y el color blanco son los protagonistas.

3.5. REFLEXIONES ACERCA DE LA INTERVENCIÓN. EL PAPEL OTORGADO A LA ESTACIÓN DE RIBES

Según exponen C. Bellet, A. Casellas y M.P. Alonso, en los nuevos territorios servidos por la alta velocidad ferroviaria suelen levantarse un sinfín de expectativas de dinamización económica y social, pero en muchos de los casos estás no se cumplen, aunque se constata el hecho de que la infraestructura aporta ventajas comparativas importantes respecto a aquellos otros lugares que no cuentan con ella siempre y cuando se actue en diferentes aspectos para conseguirlo.

Diversos autores coinciden en el hecho de que para que el TAV se convierta en un elemento dinamizador, debe existir un proyecto sólido de ciudad y territorio con una serie de estrategias dirigidas a encajar el tren en ese proyecto. Como he relatado en distintos capítulos de la presente tesis, ninguna de estas cuestiones se han dado para la implantación del ferrocarril ni para su desarrollo. El TAV produce los mismos efectos espaciales que ya introdujeron sus predecesores (ferrocarril, avión): notoriedad de la ciudad, extensión de mercados y polarización espacial.

Incido pues en las tres medidas que deben tenerse en cuenta: planificación, gestión y promoción, y lo hago pues tras lo estudiado acerca de la implantación del ferrocarril en la ciudad, las políticas de transporte público y la falta de concienciación acerca de crear espacios urbanos sostenibles y de calidad, me hacen dudar acerca del éxito del TAV en la ciudad.

Considero que la ciudad es privilegiada por tamaño y recursos disponiendo de un importante puerto y de aeropuerto, este último quizá infrautilizado. La implantación del AVE y las posibilidades de intermodalidad que la nueva estación propone deben facilitar de manera prioritaria, unas conexiones de calidad (trenes, horarios, frecuencia de paso, duración del trayecto) entre el centro y el puerto y el aeropuerto. Las posibilidades de expansión de la ciudad y los efectos dinamizadores de la implantación de la alta velocidad crecerán de manera exponencial con la disposición de metros lanzadera que conecte adecuadamente estas instalaciones.

Aunque no ha habido debate acerca del emplazamiento de la nueva estación, como indica C. Ribalaygua, la sociedad suele preferir estaciones céntricas ya que la ubicación periférica debe solucionar como problema principal la conexión de calidad con el centro de la ciudad.

La ubicación céntrica puede propiciar sinergias con el núcleo urbano posibilitando amplios procesos de reestructuración urbana. En el caso de Valencia y dado que los efectos y cambios que introduce la alta velocidad son paulatinos requiriendo por tanto, análisis, acciones y estrategias de manera continuada, la existencia de la estación provisional casi en el mismo emplazamiento de la que será la estación definitiva, posibilita el estudio y análisis de estos cambios y la adaptación del entorno y de la ciudad a ellos antes de la construcción de la estación definitiva. Actualmente el entorno es desolador: no hay actividades atractivas próximas, no hay una zona comercial apropiada, no hay un recorrido sugerente que traslade al centro de la ciudad o a las playas, no hay una oferta cultural potente etc. situación que quizá sea consecuencia de lo reciente de la llegada de la alta velocidad.

Así, de momento la alta velocidad ha llegado a Valencia casi del mismo modo a como en 1992 llegó, por primera vez en España, a las ciudades andaluzas. En ellas se implantó con apenas medidas de planificación y teniendo que resolver sobre la marcha las cuestiones que iban surgiendo. El proceso consistió en implementar primero la infraestructura básica y posteriormente responder a las transformaciones urbanísticas que ésta iba requiriendo. Obviamente se trata de un modo de actuar ya superado en España que no debería ser el utilizado para la llegada del AVE a Valencia.

Según diversos autores (Casellas, Bellet y Alonso) el éxito de la alta velocidad para los núcleos urbanos va ligado a resolver los siguientes factores:

.- Intermodalidad. Debe posibilitarse el mayor grado de relación y posibilidad de intercambio entre los diferentes modos de transporte. La conectividad de la estación de Valencia debe estar planificada de antemano.

.- Integración en la trama urbana. Para el caso de Valencia, considero que la concatenación y la creación de pequeños nuevos espacios exteriores es un acierto para conseguir que esta integración sea realmente efectiva.

.- Desarrollo de actividades económicas diversas en función de la demanda y respondiendo a las nuevas necesidades.

.- Consolidación de una oferta universitaria de calidad. La nueva estación de Valencia con la conexión directa con los campus de la ciudad es un potencial que debe tratarse en consonancia.

.- Creación de parques empresariales, de espacios de congresos y oferta hotelera variada y de calidad.

.- Utilización de la cultura como estrategia de dinamización territorial.

.- Búsqueda de nuevas formas organizativas capaces de movilizar y articular los agentes sociales a escala metropolitana.

Otros factores complementarios a los descritos que sugieren diferentes autores van por la vía de la recuperación del espacio urbano por parte de los ciudadanos en detrimento del automóvil. No tiene sentido el empleo del coche en centros históricos, de calles angostas e irregulares trazados. En Valencia tenemos un buen ejemplo de ello. Proponer un eje peatonal desde la estación de Ribes hasta las torres de Serrano, con diversidad de oferta comercial y cultural sería una interesante y revitalizadora propuesta para la ciudad.

Debemos revertir pues la tendencia que J.L. Hernandez Marco, expone acerca de la fortísima motorización valenciana acontecida a lo largo del siglo XX. En 1999 el ferrocarril representa el 6.6% de los transportes de mercancías cuando había llegado a suponer el 70% a principios del siglo. Con el transporte de viajeros la tendencia es similar. Debemos entender pues el transporte no como un sector más de la economía (teorías anglosajonas) sino como las teorías contrarias a la expuesta, lo entienden: como un importante input de la organización social, política y económica.

En esta línea, A. Plumed propone una serie de criterios objetivos de sostenibilidad para la ciudad de Zaragoza que serían extrapolables a nuestra ciudad:

.- Peatonalización paulatina del casco antiguo.

.- Limitación de vehículos con acceso al centro de la ciudad.

.- Carriles bus.

.- Carriles bici.

.- Reorganización semafórica.

.- Reestructuración del resto de arterias principales de la ciudad.

En este sentido, todo queda por hacer en Valencia. Quisiera incluir las reflexiones de J. Feliu Torrent ya que las considero muy adecuadas para nuestra problemática particular:

"La fragilidad del contexto urbano que el TAV genera es debida a la falta de correctos procesos de gobernanza interna y externa (…). Para que exista desarrollo local el TAV debe entenderse como un recurso endógeno de la ciudad. Es necesario que los agentes locales lo entiendan como una forma de potenciar sus propios recursos."

J. Feliu Torrent. La organización de los actores en el desarrollo territorial.

El tren de alta velocidad en la ciudad intermedia. Investigaciones geográficas, nº 43 (2007). PP. 97-120.

J. Galindo y J. Sabaté se plantean cómo generar un centro turístico que dé sentido a una estación funcional sin generar un espacio masificado y cómo minimizar el empleo del vehículo propio. Para ello, vuelven a considerar fundamental la adecuada gestión de los medios de transporte público así como concentrando los usos turísticos en una serie de nodos interconectados. Por otro lado, también consideran fundamentales la mejora de la calidad de la escena urbana (inversión en pavimentación, mobiliario urbano, iluminación, arbolado, señalización, etc.) creando espacios atractivos y con calidad para el ciudadano. Para lograrlo, consideran estos autores una serie de factores a incluir en la lista que he generado:

.- Integración de políticas y medidas. La creación de iniciativas que diseñen condiciones para una movilidad sostenible procedentes de las diversas instituciones suponen el único modo de revertir las actuales políticas de tráfico y de modificar la percepción cultural tan interiorizada respecto del vehículo privado y del uso del transporte público.

.- Prioridad a los modos de transporte no motorizados o menos insostenibles. Disponer el foco de actuación de los intereses de los ciudadanos. La comodidad o el respeto a la accesibilidad de todos los ciudadanos y especialmente de aquellos más conscientes con respecto al uso equitativo de la ciudad. Los proyectos destinados a grupos vulnerables como los niños o los mayores, los aspectos de comodidad, accesibilidad, información o facilidad de uso han sido elementos determinantes en el cambio de políticas. Incitar el uso de los modos menos insostenibles, y valorar a aquellos que los utilizan debería ser objeto de visibilidad pública.

En definitiva, he relatado esta breve síntesis de la problemática que rodea la llegada del AVE y la implantación de las estaciones intermodales porque la mayor o menor resolución de los diferentes factores detallados y el mayor o menor grado de desarrollo de las medidas básicas indicadas, va ligado al futuro de la estación de Ribes. Independientemente de la respuesta arquitectónica que la nueva estación plantee – la cual no puedo analizar porque no se ha llevado a cabo – e independientemente de cómo se proceda a la rehabilitación del edificio de viajeros, el espacio de andenes y vías y el espacio exterior recayente a la calle Xàtiva, lo cual son aspectos importantes pero que ya se analizarán cuando se ejecuten, considero que mantener vivo el entorno y potenciarlo supera los intereses estéticos o arquitectónicos ya que de ello depende la no momificación o incluso la infrautilización de los espacios que nos quedan de la antigua estación. He de decir que la tendencia actual no es alentadora, la sucesiva desviación de funciones hacia la estación provisional sin reemplazamiento de estos usos está provocando que la estación se despoje de gente. Espero que sea sólo consecuencia de la provisionalidad y que esta tendencia revierta con adecuadas políticas culminando con la creación de la nueva estación.

Considero tras lo expuesto que ninguna conclusión puedo extraer ya que de momento nada definitivo se ha realizado y la estación provisional así como el AVE no han hecho nada más que empezar.

Así, dejo para futuras líneas de investigación el análisis arquitectónico y la respuesta urbana tanto de la estación central de Valencia como de las nuevas estaciones intermodales que se están llevando a cabo a lo largo de nuestra geografía.

CONCLUSIONES

Respecto al contexto político, económico, social y cultural:

1.- Señalar a modo de conclusión general que, en la construcción de la estación de Ribes para Valencia confluyeron una serie de factores favorables que la hicieron posible de la manera tan magistral a como se hizo. Pienso que en pocos, por no decir en ninguno de los edificios de similares características y destinados a uso público que se han construido posteriormente en la ciudad, han confluido tantos factores favorables como ocurrió en la estación.

2.- El primero de estos factores fue la toma de poder y de control de la ciudad por parte de la burguesía de carácter mercantil y capitalista. Lo señalo por dos cuestiones: primera porque se apropiaron del suelo y del poder y segunda porque veían en el ferrocarril un claro negocio. Sin duda resulta fundamental la figura del Sr. Campo ya que fue el promotor de la estación emplazada en la antigua plaza de San Francisco y antecesora de la de Ribes.

3.- Junto con el factor indicado, resulta fundamental también la operación desamortizadora por la generación de espacio libre que propició. Ya he analizado a lo largo del presente capítulo, que pocos espacios existían intramuros para emplazar una estación, por la gran superficie que ésta necesita. Uno de ellos era el convento de San Francisco que fue el que alojó la antecesora a la de Ribes. No creo por tanto que hubiese ningún estudio urbanístico, en una época donde la única ley al respecto que había era la de las alineaciones, que justificase su emplazamiento, ni que se pensase en la ruptura que la gran playa de vías supone para la ciudad. Creo que la estación se implantó allí por dos motivos: uno, porque la nueva clase dominante tenía que crear su propio centro representativo y simbólico de poder - no valía el antiguo centro de la ciudad pero era necesario para la mentalidad de la época que este nuevo centro estuviese intramuros- y para configurarlo contribuía sin duda la ubicación de una estación de ferrocarril; y dos, enlazando con las condiciones explicadas del posible emplazamiento, porque el solar que ocupó era de los pocos espacios disponibles posibles para implantar las instalaciones de la estación aun a sabiendas que resultaba insuficiente para la misma.

Este emplazamiento de la estación, insuficiente como ya he analizado desde sus orígenes, propició la adquisición de terrenos próximos para ir albergando las diferentes instalaciones que componen el conjunto de la estación. De ese modo, cuando la estación fue absorbida por Norte y devino absolutamente imprescindible la construcción de una nueva estación, estos terrenos permitieron poder emplazar la estación de Ribes en su ubicación actual a pesar de que, urbanísticamente, con el ensanche en marcha, ello suponía una fuerte ruptura en la trama urbana que ha marcado la ciudad desde entonces. Es decir, reiterar que en ningún caso – ni para el emplazamiento de la antigua estación ni para la ubicación de la nueva- existió un estudio o planteamiento urbanístico que tuviese en cuenta las características y el desarrollo urbano de la ciudad.

4.- El último de estos factores que denominaría “antecedentes favorables”, es el espectacular crecimiento demográfico que aconteció en la ciudad. Ello, por un lado, contribuyó a ver el ferrocarril como negocio y por otro contribuyó a aumentar los efectivos de mano de obra y a alcanzar un alto grado de desarrollo y cualificación en la artesanía local. El nivel alcanzado por la artesanía local permitió la intervención de gran variedad de artistas en la decoración de la estación con magníficos resultados. De hecho, la gran mayoría de los artesanos y artistas intervinientes eran valencianos.

5.- Los otros factores que considero “coincidencias favorables” ocurren ya durante la gestación de la nueva estación. El primero de ellos es las grandes perspectivas económicas que había para la ciudad y la gran bonanza económica que aconteció durante el periodo de proyecto y construcción de la estación. Llegaron a propiciar

sucesos tan importantes como la construcción de la estación, la demolición del barrio de pescadores, la construcción de edificios emblemáticos en el nuevo centro de la ciudad y en el ensanche, e incluso la celebración de una exposición regional con tanto éxito que paso a ser nacional al año siguiente. A esta bonanza económica que alcanzó su zénit al poco de inaugurarse la estación le siguió una gran crisis, por lo que dudo que tuviéramos la estación que tenemos de haberse demorado su construcción unos años. Destacar que la estación emana en la variedad de oficios y materiales, en el colorido y la alegría y en la riqueza decorativa, ese espíritu de prosperidad y riqueza que acontecía.

6.- Otro factor determinante fue la coincidencia de la estación con el auge por el que atravesaban las compañías ferroviarias y en particular por Norte para la que estos años fueron los mejores a lo largo de su historia. Eso junto con la experiencia adquirida en la construcción de estaciones respecto de su poder simbólico, propició que no se escatimara en medios puesto que las perspectivas eran optimistas y además la estación debía representar el poder y prestigio de la compañía en una ciudad por entonces próspera y en auge. He de destacar que, en aquellos años, la dirección de la compañía estaba a cargo de D. Félix Boix, primer director español de la compañía (1908-1931 con dimisión entre enero de 1919 y julio de 1920) y ello considero que posibilitó el cambio de imagen de las estaciones. (Hasta entonces tanto la dirección administrativa como la técnica habían estado en manos francesas).

7.- Considero muy importante que fuese Demetrio Ribes el arquitecto responsable de la nueva estación (por aquel entonces arquitecto de la Compañía Norte) porque, aparte de su poética y manera de entender la arquitectura (sobre lo que ya me extiendo en otros capítulos de la presente tesis), supo integrar en su proyecto todas las cuestiones favorables que los diferentes factores analizados aportaban. Por un lado, aprovechó la riqueza artesanal y permitió colaborar en su proyecto a artistas y artesanos locales de los diferentes oficios; por otro, supo dar a la ciudad y en particular a la nueva clase dominante, la imagen de prestigio que requería haciendo un guiño a la tradición vernácula con entre otras cosas la decoración a base de naranjas -cuna de esta nueva burguesía - para facilitar su aceptación aunque sin renunciar a los nuevos lenguajes. De igual modo, proyectó una estación que respondía a los anhelos de la compañía no sólo en imagen sino también en alardes técnicos, colaborando con el ingeniero E. Grasset y colocándola al nivel de las mejores de Europa; todo esto superando además las tendencias pasticheras de la arquitectura de la época, sin renunciar a sus principios e introduciendo materiales novedosos que, a pesar de la resistencia inicial, finalmente fueron aceptados por la sociedad de la época.

Respecto a la elección del emplazamiento:

8.- Acerca de las reformas urbanas de la ciudad considero que en ningún caso se ha realizado un planeamiento urbanístico que se adelantara a los acontecimientos y que tuviese visión de futuro y ello se refleja claramente en la configuración actual de la ciudad. Estas reformas fueron lentas y destinadas en gran medida a satisfacer los anhelos de la clase dominante que, tanto en las actuaciones de reforma interior como en el ensanche, estaban dirigidos en gran medida hacía la especulación. También han condicionado mucho, a mi juicio, las actuaciones urbanísticas tanto la ambigua y escasa legislación existente como el excesivo respeto por la propiedad privada.

9.- Del estudio de las diferentes propuestas de ensanche se traduce una escasa visión de futuro y, lo que es más grave, que ninguna de ellas contó con suficientes argumentos y apoyos para resolver problemas cruciales que han marcado para siempre la configuración urbana de la ciudad. A mi juicio es muy significativo que cuando se produjo la propuesta de Vicente Sala (para trasladar la estación al cruce entre dos grandes vías perimetrales al primer ensanche), pesase más la distancia al centro que cualquier otro motivo, a pesar de que la ciudad ya conocía lo que era estar separada por altos y opacos muros, en un ambiente insalubre y sufriendo el que la importante playa de vías llegase hasta el mismo corazón de la ciudad. De haberse

llevado a cabo esta opción, urbanísticamente, creo que la ciudad hubiese ganado mucho; ya que eliminaba la gran barrera que suponen las instalaciones ferroviarias al menos en el entorno inmediato al centro de la ciudad.

10.- Acerca de la ubicación de la estación de Ribes, he de indicar que la misma es debida a que su antecesora se ubicó en el centro cuando todavía existían las murallas y la ciudad se concebía intramuros, aprovechando los solares del huerto del convento de San Francisco, desamortizado. Ya he demostrado que las necesidades de ubicar una estación céntrica para garantizar las comunicaciones con el puerto, así como las características del promotor de la misma (influyente personaje y miembro de la nueva burguesía dominante) ante la disponibilidad de una posible ubicación intramuros (de manera que la estación actuase de catalizador para la creación de un nuevo centro cívico símbolo de la nueva clase dominante) bastaron para decidir esta ubicación; aún a sabiendas de que el solar era insuficiente para albergar todas las instalaciones que comprende el conjunto de la estación, desde inicios. Es decir, la nueva estación de Ribes únicamente heredó emplazamiento sin mediar ningún tipo de evolución o visión de futuro en los planteamientos que decidieron su ubicación. Urbanísticamente ha condicionado la trama urbana y el crecimiento de la ciudad hasta nuestros días. Como consecuencia de ello, la manera de solventar el problema es la más drástica de las posibles: el enterramiento de las vías.

11.- Lo cierto es que debido a la estrechez del primitivo solar, fue necesario adquirir terrenos próximos para ir desplazando las diferentes instalaciones ferroviarias en unos años en los que, aunque era patente la necesidad de ensanche, del que todavía nada se había llevado a cabo; con lo que no debieron resultar caros los solares adquiridos para la necesaria ampliación y que, años más tarde, albergarían las estación de Ribes. Es decir resulta crucial para la implantación actual de la estación el hecho de que el solar fuera insuficiente desde origen. De haber sido un solar suficiente, con los antecedentes de litigios ganados a favor de la compañía, a pesar de ser un suculento solar en pleno centro cívico, los hechos hubieran sido muy diferentes y quizá tampoco existiría la estación de Ribes.

En definitiva, sumadas a los condicionantes de carácter político, social, económico y cultural, la falta de planeamiento urbanístico y la estrechez del solar, son otras variables que, de manera fortuita, también propiciaron la construcción de la nueva estación.

Respecto a la génesis del ferrocarril en la Comunidad Valenciana y acerca de la historia de la compañía Norte:

12.- Me ha resultado apasionante introducirme en el estudio de la compañía porque he entendido la complejidad que tuvo la implantación del ferrocarril, las dificultades de todo tipo que atravesaron, las importantes inversiones de dinero que hubieron, las crisis y agonías que sufrieron estando a un tris de llegar a la bancarrota, el riesgo que determinados personajes corrieron, la importancia que éstos tuvieron ya que el Estado hubiera sido imposible que llevara a cabo tamaña empresa. Se trata sin ninguna duda, de la gran inversión del XIX. Sin lugar a dudas, también constituyen una de las grandes empresas de la historia de España. Por otro lado, hay que tener en cuenta el poco interés que mostró el partido moderado al respecto de los ferrocarriles y las dificultades financieras debido a la inexistencia de un sistema tributario para la subvención de la construcción de las líneas. Ello, constituye una variable más que colabora a valorar la gesta de la implantación del ferrocarril y, en consecuencia, de la construcción de las estaciones con valores arquitectónicos no meramente funcionales y económicos.

13.- Este asunto de la implantación del ferrocarril lo considero una obra de tal magnitud que me parece imposible hoy en día, a pesar de todos los avances, llevar a cabo en menos de un siglo, trabajo similar. ¿Y a qué me lleva esta reflexión respecto al objeto de la presente tesis? Pues a revalorizar todavía más las estaciones y en

particular la estación de Ribes ya que, como detallo en el capítulo, la mayor parte de las obras necesarias para el establecimiento del ferrocarril –refiriéndome ya concretamente a la compañía Norte, y entre ellas como no, la construcción de la estaciones, fueron llevadas a cabo con recursos propios de la compañía con lo cual construir una estación como la de Valencia, con la riqueza de materiales y alardes técnicos en el empleo de nuevos materiales, supone a mi juicio un esfuerzo digno de tener en cuenta. En definitiva, es de valorar el interés de la compañía por la arquitectura de las estaciones viendo en ésta el recurso para mostrar la imagen pretendida de la compañía.

14.- Considero muy importante la figura del Marqués de Campo ya que constituye, a mi entender, una pieza clave para la construcción de la Estación de Ribes. La historia revela que se trataba de una persona emprendedora, con grandes capacidades negociadoras y con visión de futuro lo cual le hizo dedicarse, en cuerpo y alma, al negocio del ferrocarril. Independientemente de sus motivos personales y de los importantes beneficios que pudo obtener, la cuestión es que adquirió y construyó la línea “del Grao a Játiva”; promovió la antigua estación de San Francisco, antecesora a la de Ribes; constituyó la más rentable línea ferroviaria que ha existido - la del corredor del Mediterráneo - y gracias a ello, consiguió que las grandes compañías se la disputasen a su muerte, pasando finalmente a Norte junto con todas sus instalaciones. Considero que de no haber conseguido el Marqués que la línea A.V.T. fuese importante, ninguna de las grandes compañías se la hubiesen disputado y ninguna hubiera otorgado a la Estación de Valencia la calificación de estación de primera categoría entendiendo por ello, que mereciera la construcción de una gran estación como la de Ribes.

15.- Además de lo reseñado en el párrafo anterior, se da la coincidencia temporal de que el proyecto y construcción de la estación de Ribes coexistió con el periodo de mayor prosperidad de la compañía Norte a lo largo de toda su historia. Y esta fase forma parte de la denominada tercera etapa de la compañía, es decir, cuando ya contaba con la experiencia suficiente como para valorar las estaciones aparte de por su funcionalidad, que ello siempre ha estado ligado a las construcciones ferroviarias, por su valor simbólico lo cual permitió que Ribes contara con los recursos económicos suficientes para poder llevar a cabo la Estación de Valencia. De haber coincidido la necesidad de una nueva estación para Valencia con cualquiera de los otros periodos de la compañía, probablemente no tendríamos la estación que tenemos. Otro signo que evidencia la importancia que otorgaron las compañías a los edificios de viajeros es el hecho de contratar arquitectos para su proyecto y construcción, como es el caso de Ribes.

Del análisis efectuado sobre su obra extraigo las siguientes conclusiones:

16.- Observo un poso clásico en la composición de las fachadas siempre de armónicas y equilibradas proporciones. En la línea de actuación de O. Wagner.

17.- Preferencia por la composición tripartita tanto respecto a la composición general del edificio (cuerpo base – desarrollo – remate) como a la de algunas zonas de las fachadas. También abunda la utilización de hueco tripartito. (cuerpos laterales Estación de Valencia y de Barcelona, miradores Ed. En llop, 6, p.e.). Detecto diversas formas de materializar esta composición tripartita a lo largo de sus obras algunas más simples y otras más historiadas. En definitiva, libertad compositiva sin renuncia a los principios clásicos.

18.- Eso sí, diviso ciertos avances compositivos encaminados hacia el racionalismo. Por citar algunos, estos se observan en la rotura de la simetría contundente (simetría entendida como especular) (posición acceso fachada principal almacenes Ferrer p.e.); en la colocación de elementos ornamentales (pilastras, almohadillados, etc.) que enfatizan el final lateral del edificio (laterales ed. Calle Adressadors p.e.); en la

ausencia de cuerpo de remate, etc; serían algunas de las principales características que manifiestan la evolución del arquitecto y la superación de los corsés que suponen los estilos academicistas y la tradición.

19.- Introduce en la Compañía Norte un nuevo estilo casi diametralmente opuesto al estilo segundo imperio francés, con incursión además de ornamento importado de gran actualidad en la época (secesión vienesa).

20.- Se observa un sello estilístico propio en la mayoría de las obras analizadas independiente de la función (excepto los proyectos derivados de concursos y el asilo de la marquesa de San Joaquín. También el edificio de la calle Gran Vía Marqués del Turia 62 se aleja de este postulado (aunque quizá para su ejecución ya había fallecido Ribes y hubiese modificaciones de proyecto no constatadas documentalmente). Esta cuestión, a mi juicio, muestra el carácter progresista y avanzado a su tiempo del arquitecto, manifestando en la obra arquitectónica ideas de igualdad, ausencia de jerarquías, seriación, entre otras. Características todas ellas propias de épocas posteriores. La divergencia que suponen respecto de cuestiones de estilo, los proyectos del Palacio de la Feria Muestrario y de la Casa de Correos de Castellón pueden deberse a exigencias de concurso y a que se trata de proyectos realizados en colaboración con otros arquitectos; el goticismo "tan falto de convicción" (I. Aguilar) posiblemente impuesto o, al menos, "sugerido" por tratarse de un edificio eclesiástico podría ser intencionado para mostrar lo anacrónico del estilo tratándose de una obra coetánea a los almacenes E. Ferrer.

21.- Destacar la maestría del arquitecto en aunar ornamento importado de máxima actualidad (en años de búsqueda del estilo nacional y repudia a lo foráneo) con elementos regionales, progreso tecnológico y composición clásica, en proporciones ideales de modo que nada parece añadido o extraño. (P.e. Fachada principal A. Ernesto Ferrer. Fachada principal Estación Barcelona-Vilanova).

22- Resaltar las evidentes similitudes existentes entre los edificios gemelos de Príncipe Pío y el edificio de viajeros de la Estación de Valencia tanto a nivel estilístico y compositivo como de materialidad constructiva. (Empleo de materiales similares y técnicas constructivas). La adaptación al lugar se materializa exclusivamente mediante el ornamento que representa escenas costumbristas. Destacar las palabras de V. Pérez Escolano: "Motivos relativos a la prosperidad de la ciudad". El uso del color – casi exclusivo en la Estación de Valencia – también es una herramienta diferenciadora.

23.- Variedad y repetición en las distintas obras estudiadas en tipologías de vanos empleadas. Preferencia por el hueco rectangular de clara componente vertical. También emplea abundantemente este mismo hueco pero con dintel en arco rebajado (plantas bajas Estación de Valencia, estación de Barcelona, muelles de mercancías E. Valencia, p.e.). En algunas ocasiones también emplea vanos divididos en tres partes con dintel único curvo que los agrupa (ed. Gran Vía, 1. Remate torreones estación Barcelona- Vilanova. Pabellón de mensajería estación del Norte, p.e.). Sólo en una de las fachadas del edificio sito en G. Vía 1 aparece una composición con cuatro huecos que abarcan dos plantas y se rematan superiormente en arco rebajado único. (Ed. de dudosa autoría de Ribes). Sólo en dos ocasiones aparecen huecos de este tipo pero con alfeizar curvo (Interior E. Barcelona. Ed. Calle Adressadors.). La mayor simplificación del hueco la consigue en los Almacenes Ernesto Ferrer y en la vivienda de Eugenia Viñes. El empleo de arcos rampantes en fachadas únicamente aparece en la nave para el centro de rodaje y los huecos pareados son un recurso empleado en esta misma nave y en la fachada principal de la Estación de Valencia casi exclusivamente. El óculo lo emplea como hueco exclusivamente en los almacenes gemelos de la Estación de Valencia. Como motivo decorativo (óculo ciego) lo emplea en uno de los pabellones de la carretera del Pardo y en el remate del edificio de Gran Vía nº 1. El hueco rectangular con estrechamiento de la parte superior es otro signo característico (Ed. Correos Castellón, Interior vestíbulo E. Barcelona-Vilanova, remate almacenes E. Ferrer).

24.- Gusto por los hastiales, antepechos y terminaciones escalonadas que emplea con profusión a lo largo de sus obras. En gran parte de las obras analizadas aparecen los antepechos escalonados en diversas variantes, que rematan la edificación. Incluso en los edificios industriales, siendo un buen ejemplo el hastial del almacén de la calle Maderas. También aparece este escalonamiento en los petos de cubierta de las fachadas laterales del centro de rodaje dignificando esta construcción. El caso más llamativo son los pretiles del edificio de G. Vía cuyo excesivo tamaño, forma (curva) y decoración constituyen una excepción dentro de la obra del arquitecto. Como aplicación en otros elementos destacar los escalonamientos de los paneles de madera que recorren el vestíbulo de la estación.

25.- Constatar también los devaneos eclecticistas que aparecen en algunas de sus obras. Constituyen, a mi modo de ver, obras atípicas y son: la casa de correos de Castellón (col. Con J. Dicenta), el palacio feria muestrario de Valencia (Col. J. Goerlich) y el asilo de la marquesa de San Joaquín de manera muy contundente empleando estilos historicistas del momento, y los edificios de Gran Vía (nº 1 y 62) (atribuido a F. Almenar y última obra del arquitecto respectivamente) donde el repertorio ornamental dista de la simplicidad y contención que muestran otras obras.

26.- En la vertiente contraria, destacar primeramente la tendencia a la seriación, a la simplificación y a la expresión del módulo y, en segundo lugar, la manifestación de los nuevos materiales y de la sinceridad estructural que se observa – en mayor o menor grado – en algunas de sus obras. Son los denominados “halos prerracionalistas” que describen algunos autores. Desde la fachada principal de los almacenes E. Ferrer donde muestra en fachada las líneas estructurales principales, pasando por los almacenes y talleres de la Estación de Valencia y por el edificio de viajeros como ejemplos de lo primero; hasta la expresión de los nuevos materiales en la fachada principal y en el vestíbulo de la estación de Barcelona, pasando por la losa volada y el detalle del apoyo de las columnas del porche de la vivienda sita en Eugenia Viñes como ejemplos de lo segundo.

27.- El repertorio ornamental también es característico. Emplea exclusivamente motivos vegetales y geométricos siempre superpuestos – a modo de piel – en lugares y proporciones compositivamente determinados. El lenguaje secesionista es evidente en muchas de sus obras: círculos tangentes; triplete de bandas suspendidas; cadenas vegetales colgantes, guirnaldas, masas vegetales, círculos envueltos en vegetación, composiciones geométricas de farolas, verjas, barandillas y cerrajería, entre otros.

La disposición habitual se centra en el entorno de huecos y en mostrar las líneas estructurales principales como frentes de forjado o cornisas. Se ayuda frecuentemente de fajas, óvolos, modillones, etc. que recorren horizontalmente las fachadas o enfatizan puntos singulares.

El mayor muestrario ornamental aparece en la Estación de Valencia y en la ampliación de la de Barcelona pero, en mayor o menor grado, lo hace en el resto de las obras, exceptuando el chalet de Eugenia Viñes y los almacenes E. Ferrer completamente carentes de todo ornamento superpuesto.

Otros recursos de carácter ornamental pero quizá con un trasfondo de sinceridad o pedagogía constructiva muy empleados son los dinteles y claves de huecos evidenciados de diferentes modos (a veces “en negativo”, como en los huecos interiores del vestíbulo de la estación de Barcelona o en los huecos recayentes a los andenes de la Estación de Valencia).

28.- El cuidado en el diseño y la ejecución de todos los elementos que componen cada obra es otro signo de identidad de Ribes y otro nexo de unión entre sus obras. (Parachoques, verjas, farolas, luminarias, marquesinas, mobiliario, carpintería de la Estación de Valencia, son algunos ejemplos). Desde los elementos principales a los más insignificantes. El proyecto es un todo: un conjunto único y armónico de todos y cada uno de sus componentes. Consigue transmitir de este modo una lectura unitaria de cada proyecto. También consigue revalorizar y poner en situación de igualdad los

diferentes oficios intervinientes. Destacar, por ejemplo, el exquisito diseño de las puertas de acceso al edificio de Gran Vía, 1 o la carpintería interior de la estación de Barcelona.

29.- En definitiva, no muestra Ribes un modo de hacer que establezca distinciones entre una actuación y otra. La lectura es contínua a lo largo de las diferentes obras observando evoluciones, ritmos y manifestaciones diversas a medida que transcurre el tiempo y aumenta la experiencia pero independiente de criterios de funcionalidad, empaque o importancia de la obra. (Las excepciones reseñadas creo haber aventurado razonablemente a qué pueden deberse). Con un repertorio de motivos y rasgos concreto y determinado, procede a combinarlos de diversas formas; del mismo modo a los juegos de paneles que existen con el modulor de Le Corbusier. Se trata de una evolución personal que unifica el conjunto de su obra y permite atisbar qué podría haber llegado a hacer este arquitecto de no haber fallecido tempranamente.

Y, al final del análisis observo que la más grande e importante obra de su carrera que es la Estación Valenciana no difiere compositiva ni estilísticamente del resto de sus obras. Existe una mayor cantidad de ornamento, de variedad de materiales y se aplica color como recurso extraordinario pero muestra el mismo carácter y sensación de unidad y armonía que las viviendas sociales de la calle Manuel Arnau o que los almacenes y talleres de la estación.

Relativas al estudio comparativo con la obra de O. Wagner –especialmente con respecto al metro de Viena- e investigación del alcance de la influencia Secessionista:

30.- Tras analizar la obra de Wagner, tanto lo proyectado, lo construido como sus textos, concluyo que Demetrio Ribes conocía la obra de este arquitecto más allá de su incursión en el movimiento Secession. A lo largo de la comparativa reflejada, detecto conceptos y detalles que hablan de una comunión ideológica entre ambos que es lo que determina que haya tantas similitudes, al margen del resultado final, entre ciertas obras de Wagner y la Estación de Valencia. Esa comunión poética se percibe al vivir sus obras. No es posible modificar ninguna de las partes de las mismas sin arruinar el conjunto y esto es una cuestión que no se ha tenido en cuenta en el caso concreto de las diferentes intervenciones realizadas en la Estación de Valencia aunque debo decir que, en las últimas realizadas, se observa un mayor cuidado. Este interés por todos y cada uno de los detalles que componen la obra provoca esto.

31.- En definitiva, las analogías más relevantes que deduzco entre el modo de hacer de ambos arquitectos, tras el análisis realizado son las siguientes:

.- Criterios compositivos clásicos y claridad compositiva en las fachadas con primacía del hueco sobre el macizo. Claridad funcional que se manifiesta en adecuadas distribuciones de los diferentes espacios y programas.

.- Repetición seriada del vano, de tintes racionalistas, con tendencia a la verticalidad y simplificación de sus componentes incluidas las carpinterías.

.- Decoración superpuesta a modo de piel sin distorsionar las líneas compositivas principales. Planificada de antemano. Temática vegetal y geométrica.

.- Amplios accesos y enfatización de los mismos mediante recursos diversos parecidos entre ambos.

.- Búsqueda de unidad formal y armonía estética del conjunto.

.- Empleo de nuevos materiales de manera clara y rotunda. En el caso de Wagner de una manera más atrevida enfatizando su presencia. En el caso de Ribes, fuera de los espacios de la estación considerados adscritos a la tradición arquitectónica o de manera muy sutil en éstos. Ambos arquitectos en definitiva, exhiben sin tabúes los

nuevos materiales en aquellas instalaciones o espacios desvinculados de la tradición arquitectónica manifestando claramente la tendencia a la superación de ésta.

.- Sinceridad constructiva y lectura clara de la transmisión de esfuerzos en el empleo de estructuras y elementos metálicos.

.- Colaboración con otros artistas sin que la aportación de éstos distorsione la imagen de conjunto. Equilibrio entre las partes. Coordinación total de la obra.

.- Diseño y cuidado de todos y cada uno de los detalles que componen el edificio. Misma importancia concedida.

.- Letreros, farolas y accesorios de factura similar.

.- Magistral empleo de los materiales y de sus combinaciones, juntas, encuentros, etc. con criterios de durabilidad y funcionalidad.

.- Motivos decorativos al estilo secession en su variante más geométrica. Ejempleos en cerrajería, tipo de letra, barandillas o farolas.

.- Combinación de elementos clásicos con elementos innovadores no sólo sin distorsionar la imagen de conjunto, sino enriqueciéndola y generando obras únicas y personales. En la Estación de Valencia: imagen del vestíbulo de acceso en contraposición a la imagen del espacio de los andenes. Decoración regionalista junto a decoración geométrica tipo secession en fachada principal. (p.e.)

.- Empleo de sutiles recursos compositivos con diversas finalidades, por ejemplo, el empleo de la “simetría asimétrica” en el caso de Wagner para enfatización del acceso o la ubicación el emblema de la compañía y el reloj, para la misma finalidad, en la Estación de Valencia. También la ejecución de los diferentes detalles constructivos manifiesta detalles de gran sutileza.

.- Utilización adecuada del color. Ambos arquitectos aplican soluciones con equilibradas policromías tanto en fachadas como en otros elementos.

32.- Así, tras lo expuesto y analizado, alcanzo una de las principales conclusiones de esta tesis: el empleo de decoración Secessionista en la Estación de Valencia no es más que uno de los rasgos comunes (descritos en el párrafo anterior) que comparten estos dos grandes arquitectos y que se evidencia en sus obras de manera más o menos sutil como he mostrado a lo largo del capítulo. En modo alguno puede permitirse, según se desprende de lo analizado, etiquetar la Estación de Valencia como Secessionista o modernista simplemente por el uso de un tipo de decoración característica. Esta obra es mucho más que esto, del mismo modo que el Secessionismo lo es. Recoge el modo de hacer y el espíritu de uno de los grandes arquitectos del momento y esto, en definitiva, es trasladar a la arquitectura de nuestro país un “modus operandi” y una ideología progresistas y actuales en un momento en el que existía un fuerte debate sobre los estilos y el modo de hacer arquitectura que estaba a años luz de lo que plantea la obra de Wagner y la de Ribes. En una época donde la tónica dominante entre los arquitectos eran los pastiches historicistas en mayor o menor medida. Abría tempranamente nuevas puertas permitiendo la entrada de aire freso y marcaba nuevos caminos para quien los quisiera seguir. Esto entre otras cuestiones, simboliza la Estación de Valencia, con el mérito añadido de saber hacer valorar la obra por la sociedad y la clase dominante.

Acerca del análisis comparativo realizado entre las principales estaciones de la compañía en España, y en relación con la Estación de Valencia, concluyo lo siguiente:

33.- Pocas estaciones de Norte fueron construidas con carácter vanguardista. Incluso en aquellas renovadas o construidas de nuevo por necesidades del servicio, prevalece la arquitectura de corte tradicional o regionalista. Contrasta este espíritu –sobre todo en las realizadas en torno a 1920- con la tendencia futurista, expresionista, Sant Elia,

etc. donde la estación era el lugar de la imaginación revolucionaria. Nada tienen que ver las estaciones estudiadas con las de Helsinki (1910), Stoccarda (1912) y Cincinnati (1929) construidas con carácter de vanguardia. No manifiestan las estaciones analizadas la arquitectura propia de su tiempo. Parece como si la nueva tipología tuviera la necesidad de recurrir a la vestimenta clásica para integrarse en la sociedad, y esta tendencia no es superada con la renovación de las estaciones. Destacar que la imagen arquitectónica de la compañía estaba actualizada en sus orígenes con la arquitectura dominante en París pero que, la prácticamente nula evolución estilística acontecida, hace que la ésta quede totalmente desfasada a primeros del siglo XX. Son únicamente las pinceladas modernistas de Ribes, los reflejos Secessionistas, los que aportan algo de actualización a la misma. (P.e. estación de Palencia, Barcelona-Vilanova y Valencia). La evolución arquitectónica y estilística desde los comienzos de P.Pío en 1879 hasta Burgos en 1902 en incluso hasta los proyectos no realizados en P.Pío en 1902-1907 había sido nula. Prácticamente todo era estilo Segundo Imperio francés con mayor o menor introducción de elementos eclécticos. Esta era, en definitiva, la imagen de la compañía completamente al margen de cualquiera de las tendencias del momento que, tras haber pasado por el eclecticismo, historicismos y nacionalismos o regionalismos, se encontraba en pleno auge del movimiento modernista. (El modernismo era el movimiento “de moda” a primeros del siglo XX y Ribes supo encajarlo sin recurrir al pastiche). Este hecho, en mi opinión, revaloriza aun más la figura de Ribes como arquitecto que se preocupa de estar al día y entiende que la arquitectura y los lenguajes de vanguardia también deben estar presente en las estaciones de ferrocarril. Debo añadir que es Ribes quien acaba con la imagen corporativista de la compañía superando estas cuestiones de estilo y buscando personalizar cada una de sus obras.

34.- En definitiva pues, la Estación de Valencia supone una ruptura total con la imagen y lenguaje de la compañía actualizándose a los lenguajes más actuales y suponiendo un hito en los edificios públicos de la ciudad. Esta tendencia se mantendrá en la compañía –en las pocas obras que se construyen o actualizan en este periodo (Barcelona-Vilanova, Palencia, Vich) hasta el fallecimiento de Ribes (1921). Ello revaloriza, en comparación con las principales estaciones de la compañía, la estación Valenciana y la figura del arquitecto. Destacar que, posteriormente a la desaparición de Ribes, se construyó la estación de Canfranc (1925) (construida en colaboración con el Midi Francés) en un lenguaje completamente arcaico que vuelve a retomar el estilo segundo imperio tan característico de la compañía. ¿Qué hubiese pasado de haber estado Ribes?. En definitiva, a la pregunta que a comienzos del capítulo me hacía acerca de los rasgos del estilo segundo imperio presentes en la Estación de Valencia y tras el análisis realizado, nada de este estilo está presente en la estación valenciana manifestando así, un giro copernicano en la imagen de la compañía.

35.- El cambio de lenguaje y el modo de hacer de Ribes (siempre actualizado, ocupado en el diseño de todos y cada uno de los detalles, etc. ya expuesto en otros capítulos de la presente tesis) supone un cambio radical para la compañía ya que, empezando por la Estación de Valencia, en sus posteriores obras introduce sutiles cambios en pos de la modernidad y de la integración de las estaciones en el panorama arquitectónico del momento en Europa. (P.e.: fachada principal de la estación de Barcelona Nord, presidida por la gran marquesina).

36.- La bóveda metálica de la Estación de Valencia constituye un hito dentro de la compañía Norte ya que es la única de sus principales estaciones proyectada exclusivamente con la variante Dion. El resto de éstas presentan sistemas o variantes Polonceau en las estaciones más importantes y marquesinas – más o menos decoradas – para cubierta de andenes en el resto. Recordar, no obstante, que su construcción se debe a las aportaciones de E. Grasset ya que en el proyecto original de Ribes, sencillas marquesinas voladas para protección de los viajeros, era lo que se proponía.

37.- Respecto del empleo del material metálico hay un significativo avance en la Estación de Valencia. Constituye el único ejemplo de los estudiados junto con la cubierta de la ampliación de la estación de Barcelona-Vilanova - también obra de RIbes – donde se presenta el material en su estado natural, con sus uniones y características vistas, sin necesidad de adornarlo (recuérdense los capiteles de Canfranc, o de Medina del Campo, p.e.).

38.- También la cubierta metálica de la estación valenciana es la única que presenta un avance respecto a su construcción manifestando una cierta voluntad integradora con respecto al edificio de viajeros: es la única de las estaciones estudiadas que soluciona el testero con la anexión de la bóveda en rincón de claustro. En el resto de las estaciones analizadas donde existe esta gran cubierta, la misma queda constituida por bóvedas de cañón que, simplemente, se interrumpen en su encuentro con el edificio de viajeros en las tipologías de forma de "U" o que se cortan sin más terminación cuando procede, en las tipologías de edificio único con cubierta adosada a uno de sus lados.

39.- Tipológicamente y respecto de la distribución y funcionalidad de las estaciones, no existe ningún avance en las estaciones estudiadas. Se trata de un tema suficientemente analizado por los tratadistas y respaldado por el uso de entonces. Ninguno de los diferentes proyectistas manifiesta ninguna evolución en este campo: se mantienen similares proporciones, anchos de crujía, distribuciones interiores con la única distinción de que se trate de estaciones de 1er, 2º o 3er orden.

40.- Muchas de las estaciones estudiadas han sufrido cambios de uso (Barcelona-Nord), brutales reformas (Valencia), abandono (Canfranc), añadiduras a modo de prótesis incompatibles (Palencia) o han sido total o parcialmente demolidas – incluso atravesadas por sus cimientos (P. Pío) - . Todo ello muestra una total insensibilidad hacia el edificio ferroviario. Esto me hace concluir que, tampoco hoy en día, se han conseguido valorar en conjunto estos edificios. La desgarradora intervención sufrida en el interior del ala derecha de la Estación de Valencia es una buena muestra de ello. Qué pena que no podamos apreciar el aplacado de la antigua cantina (hoy anodina sala de información), copia de lo realizado por Wagner para el edificio de correos de Viena, o el diseño de los parachoques realizado por Ribes entre otros. Me cuestiono entonces: más allá del fetichismo, ¿Quién valora la arquitectura de estas ya viejas estaciones? ¿Cuánta cantidad de riqueza artística deben manifestar estos edificios para ser valorados? ¿Por qué no miramos hacia ejemplos acertados de intervención como por ejemplo la rehabilitación del metro de Viena?

41.- Respecto de la materialidad y avances constructivos, poco avance muestran estas estaciones. La conjunción piedra-ladrillo es el rasgo más representativo y una vez más, es la mano de Ribes la que aporta materiales novedosos como el empleo del hormigón armado en fachada. También en las estaciones de Ribes se prescinde del ladrillo y la piedra como materiales principales de acabado dando paso a los enfoscados y detalles en hormigón.

42.- También la variedad de materiales así como la riqueza artesanal encuentran en la estación de Ribes su máximo exponente. La mayoría de las estaciones estudiadas (excepto el vestíbulo de la estación de Valladolid, la estación de Canfranc y quizá alguna más) son bastante austeras en materialidad y en capital artesanal.

43.- Respecto del empleo del color en fachada, debo indicar que también la Estación de Valencia es la única que presenta una amplia y variada carta de colores. El color como recurso compositivo es, a mi juicio, otra novedosa aportación de Ribes en el diseño de las estaciones.

44.- Destacar que tenemos en Valencia un ejemplo de arquitectura ferroviaria que constituye un hito en diferentes cuestiones –tal como manifiesto en estas conclusiones y en otras de los diferentes capítulos - . Es decir, nuestra estación tiene un valor que va mucho más allá de su propia materialización. Como concluía en otro capítulo, supone una manifestación de modernidad y progreso en un país retrasado en

planteamientos arquitectónicos. Es el exhaustivo análisis comparativo realizado el que me permite atribuirle estas propiedades. Confío y deseo que la intervención a realizar en la zona (parque central – nueva estación) sepa otorgarle el valor que se merece.

Sobre el análisis de materialidad y construcción existente en el edificio de viajeros, mis conclusiones son:

45.- Los sistemas constructivos y los materiales empleados no son en su mayoría novedosos (sólo el hormigón lo es), sin embargo, la manera de combinarlos sí constituye una novedad. Cada una de las estancias que componen el edificio muestra piezas singulares, distintas combinaciones de materiales y colores, formas y formatos adaptados a la escala y a las dimensiones de la estancia a materializar. La mayoría de las piezas (zócalos, barandillas, carpinterías, mamparas, etc.) están diseñadas ex profeso para el lugar que van a ocupar. Son, por tanto, piezas únicas. (Obsérvese que este modo de hacer está muy relacionado con el modernismo).

46.- Empleo de materiales locales y nacionales – excepto parte de las maderas (sólo queda original como madera exótica, los paneles de caoba de Cuba existentes en la antigua sala de espera de 1ª clase) – en la construcción de la estación. Utilización asimismo de sistemas constructivos y materiales corrientes (morteros, adhesivos, p.e.). Introducción de materiales novedosos: en concreto el hormigón armado se emplea en diversas aplicaciones poco corrientes para el momento y respecto de la tradición constructiva local (p.e. zanca de escalera).

47.- Los fabricantes, artesanos y artistas que participaron en la construcción de la estación son también locales o nacionales. Permite demostrar el grado de maestría y buen hacer del momento en la ciudad.

48.- Diversidad de materiales y cuidadosa ejecución del total de la obra (juntas, encuentros entre materiales, formatos, combinación cromática, etc.). Constatación de magistral ejecución, - rigurosa y constante dirección de obra por parte del arquitecto - , a pesar de la escueta documentación acerca de la construcción que figura en proyecto. (Obsérvese, p.e., el capítulo dedicado a la elaboración de planos y detalles). Entiendo que la construcción de esta obra debió conllevar gran complejidad debido a que la misma se llevó a cabo por contratas parciales. (Obsérvese la tabla de fabricantes originales contenida en la ficha 0). En la medida de lo posible que he podido estudiar lo original de esta obra, su ejecución y estado actual considero que Ribes conocía perfectamente las características, limitaciones e incompatibilidades de los materiales que empleaba y que los diferentes profesionales que intervinieron en su ejecución, eran buenos profesionales. Ello conlleva a revalorizar la obra no sólo por las cuestiones estilísticas o de riqueza ornamental, sino por sus características constructivas. Así, considero que este tipo de análisis material-constructivo debe realizarse previamente a cualquier intervención en el patrimonio ya que, aparte de sacar a relucir el modo de hacer del autor, posibilita caminos de actuación y soluciones acordes con la obra original.

49.- En línea de lo concluido en el párrafo anterior y tras la investigación llevada a cabo respecto de los aspectos constructivos, la patología que existe actualmente en algunos de los materiales es debida, en la mayor parte de los casos, a los nuevos usos y al modo de vida actuales. No son debidas a una mala ejecución, a incompatibilidades o a una mala elección de materiales.

50.- La exquisitez y variedad de materiales existentes en la Estación se deben, a mi entender, a tres factores coincidentes en el momento histórico de la construcción de ésta: El primero de ellos, al cambio de director de la compañía Norte que pasó a cargo del español D. Félix Boix lo que permitió mayor protagonismo a Demetrio Ribes como arquitecto de la compañía. (Hasta entonces todo habían sido directores franceses y arquitectos franceses (Ouliac y Armagnac) responsables de la característica imagen de la compañía analizada en el correspondiente capítulo de la presente tesis). El

segundo, a la personalidad y poética de Demetrio Ribes: constante puesta al día, viajes frecuentes, preocupación teórica por la arquitectura e interés por los nuevos materiales y sistemas constructivos; ello queda plasmado en la Estación de Valencia. Finalmente, el tercero de los factores mencionados hace referencia al buen momento artesanal y de oficios que existía en la ciudad de Valencia. Indicar, en este sentido que, la revalorización de las artes aplicadas es otra influencia típica del modernismo y también por esto puede denominarse modernista a la Estación.

51.- Al analizar de manera minuciosa la construcción y los materiales, vuelvo a detectar la influencia clara de Otto Wagner. Como ya he analizando con detalle en la comparativa con la obra de Wagner para el metro de Viena las analogías y diferencias que, a mi modo de ver, confluyen en ambas obras, no me voy a volver a extender aquí sobre lo mismo. Únicamente, a modo de recordatorio, resaltar los aspectos más relevantes:

.- Esquemas compositivos y de distribución tradicionales como base de diseño.

.- Empleo de nuevos lenguajes y de nuevos materiales.

.- Agrupación de elementos decorativos en lugares concretos -previamente elegidos y estudiados para no distorsionar la composición ni la lectura del edificio.

.- Existencia de elementos decorativos prácticamente idénticos a los empleados en el secesionismo vienés y en las obras de Wagner (Barandillas, farolas exteriores similares a las del psiquiátrico de Steinhof). Destacar asimismo el empleo de decoración suspendida.

.- Cuidado sobre todos y cada uno de los elementos que componen el edificio; desde los más importantes hasta los secundarios. Evidente armonía y unificación del conjunto. Impresionante capacidad creadora del arquitecto que diseña todos y cada uno de los elementos: desde la fachada hasta el parachoques que luego empleó también en la estación de Barcelona-Vilanova.

.- Variedad y maestría en el empleo de los materiales de construcción, al modo de Wagner, apareciendo materiales como el hormigón, la madera, la cerámica, la piedra, los conglomerantes, el bronce, el acero, etc. en combinaciones nunca repetidas.

52- Una vez analizada profundamente la estación desde la materialidad y construcción y, enlazando con distintas conclusiones de otros capítulos, puedo corroborar que se trata de una “obra de arte total” como definen algunos autores a las obras modernistas, en el sentido de que no sólo las diversas manifestaciones artísticas presentes (mosaicos, pinturas) son obras de arte sino también los más insignificantes detalles constructivos por su cuidado diseño y su ejemplar ejecución (anclajes de verja y farolas, remates de zócalos, detalles de cerrajería, dinteles, etc.) que se diseñan en consonancia con la riqueza artística del espacio.

53.- La sinceridad constructiva es patente en la ejecución de la obra, también hay numerosos guiños a la modernidad. P.e.: vigas de gran luz en el vestíbulo y esbeltas dimensiones aunque revestidas, indican que son elementos metálicos; columnas exentas circulares como insinuación y reivindicación de la planta libre; esquinas que manifiestan la composición del volumen mediante encuentros ortogonales de planos.

54.- La enumeración de las pérdidas irreparables del edificio no sólo por su intrínseca riqueza artística sino por los cambios de espacialidad que su ausencia produce en las diferentes estancias de la estación es otra conclusión relevante ya que éstas son numerosas y significativas y demuestran el grado de sensibilidad con el que se ha actuado sobre el edificio. Las mismas son:

.- Puertas de acceso a cafetería-restaurante y cantina.

.- Marquesinas de consumos y mensajerías. (Patio de llegadas y patio de gran velocidad. Actualmente existe una reposición de marquesina en lo que era el patio de llegadas).

.- Zona acristalada central y cubierta de lucernario de la bóveda metálica que cubre el espacio de andenes y vías. (Actualmente, a pesar de la entrada de luz dispuesta en el testero, la presencia de luz es mucho menor a la que era en origen).

.- Antiguo restaurante. (Sin acceso público actualmente.

.- Antigua cantina (actual sala de información. Espacio rehabilitado sin trazas originales).

.- Antigua zona de equipajes y consigna. (Actual zona de venta de billetes de medio y largo recorrido). (Espacio rehabilitado sin trazas originales).

.- Retretes exteriores.

.-Sala de espera de 1ª clase. (La materialidad actual no está en armonía con lo original de lo que únicamente queda el zócalo de madera).

.- Solados originales de vestíbulo, cafetería, zona de andenes, patios exteriores.

.- Color original de fachada (blanco).

.- Ala derecha. (Actual galería comercial, cuyas características constructivas no son acordes con el edificio general).

.- Despachos de 1ª planta.

Es decir, gran parte del edificio ha sido modificada de manera irreparable. Ya se ha producido una toma de conciencia con respecto a la manera de actuar y ello se observa en la restauración de la cafetería. Ahora bien, como avisa Carlos Sambricio (CAH 20th. Madrid, junio de 2011): *"tenemos la tendencia terrible de momificar las ciudades, habiendo un excesivo respeto a la historia causado todo ello porque no tenemos una opinión formada sobre cómo acometer estas obras".* Carlos Sambricio exponía esta hipótesis tratando el tema de cómo actuar en las obras de la arquitectura moderna, pero estas palabras son extrapolables a cómo actuar en nuestras estaciones ya que se trata de una tipología que presenta una problemática similar a las obras del movimiento moderno (falta de historia, falta de apreciación social, entre otras). Para el caso que nos ocupa, debe existir un planteamiento claro de cara al nuevo uso de las estancias rehabilitadas así como para el futuro uso de la estación una vez entre en servicio la nueva estación central. *Fluvio Irace (CAH 20th. Madrid, junio de 2011), planteó esta reflexión al respecto: "Falta criterio compartido para reconocer el valor de la obra. (..). Nuestro patrimonio es un proyecto que cambia con nosotros. No es una cosa fija. Debemos ver la restauración como una oportunidad de replantearnos la arquitectura".*

55.- Todas estas cuestiones considero, en la línea de Fluvio Irace que, a la hora de intervenir en el patrimonio, no nos podemos limitar a congelar lo que ya existe. Cada acto de conservación implica una transformación y una adaptación a los usos actuales. Las estaciones fueron espacios creados para ser vividos y el acto de rehabilitar no puede suponer el embalsamamiento. Son necesarios por tanto, debates previos con sociólogos e historiadores además de arquitectos para no perder la señal de identidad que une el edificio con la sociedad. En ningún caso debe entenderse que la nostalgia del pasado es negativa: necesitamos del conocimiento de la memoria y necesitamos de un conocimiento profundo de la documentación existente sobre un determinado edificio para poder intervenir en él. Esto es una de las cuestiones realizadas en este trabajo que quizá sirvan para plantear un protocolo de actuación claro a la hora de actuar sobre nuestras estaciones.

56.- Falta de rigor y sensibilidad en general, en las obras de restauración, tanto en las catalogadas como de mayor importancia como en las de menor, siendo el acceso al torreón izquierdo y su núcleo de escaleras el espacio mejor conservado (también el menos intervenido) del edificio de viajeros. De los espacios intervenidos, se observan cambios relevantes en la materialidad que distorsionan la percepción del espacio. (P.e.: solado vestíbulo y cafetería, material de cubierta de andenes y vías, eliminación

de marquesinas, modificación de la cantidad y lugar de entrada de luz cenital en espacio de andenes y vías). Como intervenciones menores pero altamente discordantes con el modo de hacer original destacaría la reposición de piezas en zócalos de fachada; el modo de sustituir la marquesina del patio de llegadas; la reposición de piezas de vidrio de las mamparas del núcleo de escaleras; los cambios de solado del espacio exterior y del espacio de andenes y vías; el cambio de color de las fachadas, el cambio de lámparas en las farolas exteriores etc.). Como contrapunto a esta percepción, destacar la actitud cuidadosa pero con criterio claro de Dª Magdalena Monraval a la hora de intervenir en la antigua cafetería.

57.- Presencia de patología, con el consiguiente deterioro del edificio, detectada en distintas zonas del edificio (zócalos pétreos de fachada, fábricas, solados, materiales de revestimiento). No se observa que se esté llevando a cabo ningún tipo de actuación en este sentido, que palie el paso del tiempo, a pesar de tratarse de un edificio declarado Monumento Histórico Artístico de carácter nacional hace casi 30 años (25/5/1983).

Obviamente, del capítulo realizado a la nueva estación central no considero procedente redactar conclusiones puesto que la misma no se ha llevado a cabo y por tanto, nada de lo que pudiese exponer pasaría de ser simples hipótesis.

FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

Tras el trabajo realizado y las conclusiones alcanzadas, las futuras líneas de investigación que observo son las siguientes:

1.- Catalogación exhaustiva de las estaciones de ferrocarril históricas existentes en España comprendiendo cuestiones compositivas, de estilo y sobretodo de materialidad. Arduo trabajo pero que puede propiciar tanto una toma de conciencia definitiva sobre la necesidad de conservar el patrimonio ferroviario como clarificar asuntos constructivos aparentemente triviales pero de gran importancia respecto de la integridad de la obra. Considero fundamental la elaboración de una base de datos de detalles constructivos realizados "in situ" que sirvan de guía para posibles actuaciones de rehabilitación o de reparación. Del mismo modo, delimitar formatos de piezas, materiales posibles, tipo de juntas y acabados también debe formar parte de dicho compendio.

2.- Otra posible línea de investigación que no descarto para un futuro próximo, es indagar cuántas estaciones quedan originarias de las líneas que llegó a explotar la Compañía Norte, cuáles son sus características constructivas y en qué estado se encuentran. Resultaría seguro muy ilustrativo de las diferentes fases por las que atravesó la compañía y permitiría ubicar la estación de Ribes entre las estaciones de la compañía comprendiendo así qué cambios supuso en la manera de entender la arquitectura dentro de la compañía. Por otro lado, este futuro trabajo puede desvelar reveladoras conclusiones acerca del abandono de ciertas estaciones y su impacto en las localidades a las que servía. También el análisis de los cambios sufridos en los modelos industriales empleados en las estaciones sería otra cuestión relevante a investigar.

3.- Dada la problemática actual respecto de la creación del corredor mediterráneo, el análisis de las estaciones de la compañía A.V.T. como predecesora de éste así como su impacto en las regiones por las que atravesaba y, también, las consecuencias de la falta de explotación de este tramo (abandono de estaciones, desvío de líneas, etc.) puede arrojar luz acerca de la viabilidad de la tan solicitada línea por el mediterráneo.

4.- Estudio crítico-comparativo de las intervenciones realizadas en el patrimonio ferroviario. Planteamiento de posibles vías de actuación.

5.- Análisis de actuaciones de rehabilitación en el patrimonio ferroviario en Europa. Búsqueda y extrapolación de soluciones.

6.- Concretando para nuestro patrimonio ferroviario, el estudio y catalogación de las estaciones y edificaciones que comprendieron la "vía churra" (antiguo ferrocarril Central de Aragón, convertido parcialmente en vía verde) sería una interesante vía de investigación respecto de la conformación y materialidad de este conjunto de estaciones.

6.- Tras el análisis del complejo ferroviario de la Estación del Norte en Valencia, encuentro fundamental analizar y detallar aquellos edificios que, sin tratarse de edificios de viajeros, es decir, talleres, naves, etc. presentan singularidades arquitectónicas y soluciones constructivas que deben compilarse como parte de nuestra arquitectura.

7.- Análisis pormenorizado de patología existente en la estación de Valencia (ed. de viajeros y edificaciones a conservar del complejo ferroviario). Propuesta de intervención sobre las mismas.

BIBLIOGRAFÍA

CAP. CONTEXTO POLÍTICO

AA.VV. (2007): *"Dos siglos de industrialización en la comunidad valenciana"*

Colegio Oficial de Ingenieros Superiores Industriales de la Comunidad Valenciana. Ruzafa Show Ediciones.

AA.VV. (1987): *"Guía de la artesanía de valencia."* Ed. Dirección General de la pequeña y mediana industria y Conselleria D´Industria, Comerç i Turisme de la C.V..

AA.VV. (2002): *"Historia de la ciudad II. Territorio, sociedad y patrimonio. Una visión arquitectónica de la historia de la ciudad de Valencia"* Ed. CTAV-Ajuntament de València-Universitat de València.

AA.VV. (2008): *"Historia de la ciudad V. Tradición y progreso".* Ed. CTAV-Ajuntament de València-Universitat de València.

AA.VV. (1981): *"Historia del país valenciano. VI. Época contemporánea"*

Dirigido por: Pedro Ruiz Torres. Cursa Editorial. Editorial Planeta, S.A.

AA.VV. (2009): *"La ciudad de Valencia. Historia, Geografía y Arte"* . Eds. Universitat de València.

AA.VV. (1985): *"Valencia" .* Publicaciones de la Fundación Juan March. Ediciones Moguer.

AGUILAR CIVERA, I. (1990): *"El orden industrial en la ciudad: Valencia en la segunda mitad del S.XIX"*. Ed. Diputació de València.

ALDANA FERNÁNDEZ, S. (2006): *"Valencia. La ciudad amurallada".*

Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura.

ALMELÁ Y VIVES, F. (1964): *"Valencia a comienzos del siglo XX".* Ed. Mariosa.

ALMELÁ Y VIVES, F. (1979): *"Valencia y su reino".* Ed. Mariosa.

AZAGRA ROS, J. (1993): *"Propiedad inmueble y crecimiento urbano: valencia 1800-1931"* Editorial Síntesis, S.A.

AZAGRA ROS, J. (2007): *"Actividad y territorio: un siglo de cambios" .* Ed. Fundación BBVA.

DE LA CALLE, R. (2010): *"El contexto artístico-cultural valenciano en torno a la exposición regional de 1909".* Ciclo de conferencias. Ed. Real Academia de Bellas Artes de San Carlos.

FUSTER, J. (1962): *"El país valenciano".* Ed Destino.

HIGUERAS, E. (2009): *"El reto de la ciudad habitable y sostenible"*. Ed. DAPP, Publicaciones Jurídicas, S.L.

HUGUET CHANZÁ, J. (1996): *"Valencia en 1888".* Ed. Ajuntament de València.

PEÑÍN IBÁÑEZ, A. (1978): *"Valencia 1874-1959. Ciudad. Arquitectura y Arquitectos"* ETSA-UPV. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona.

SALOM COSTA, J. - MARTÍNEZ RODA, F. (1990): *"Historia contemporánea de la comunidad valenciana".* Fundación Universitaria San Pablo CEU. Artes Gráficas Soler, S.A..

SANCHÍS GUARNER, M. (1972): *"La ciutat de València. Sintesi d´história i de geografia urbana"*. Ed. Cercle de Belles Arts. Albatros Edicions (1976). Ajuntament de Valencia (1981).

TEIXIDOR DE OTTO, Mª J. - HERNÁNDEZ SORIANO, T. (2000): *"La fábrica de tabacos de valencia. Evolución de un sistema productivo (1887-1950)."* Universitat de Valencia. Fundación Tabacalera.

VEGAS LÓPEZ-MANZANARES, F. (2003): *"La arquitectura de la exposición regional valenciana de 1909. Y de la exposición Nacional de 1910.".* Ediciones Generales de la Construcción.

CAP. CONTEXTO URBANO

AA. VV. (1998): *"Arquitectura y ciudad en España de 1845 a 1898".* Actas de las I jornadas de Arquitectura Histórica y Urbanismo. Cádiz, 3, 4 y 5 de junio de 1998.

Coord. Y edición: Mª Dolores Antigüedad del Castillo-Olivares y Juan Ramón Cirici Narváez.

Ed.: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz y Departamento de Historia del Arte de la Universidad Nacional de Educación a Distancia.

AA.VV. (1984): *"El ensanche de la ciudad de Valencia de 1884*"

Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia. Centro de Servicios e Informes. Artes Gráficas Soler, S.A.

AA.VV. (2000): *"Historia de la ciudad I. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia"* Ed. CTAV-ICARO.

AA.VV. (2002): *"Historia de la ciudad II. Territorio, sociedad y patrimonio. Una visión arquitectónica de la historia de la ciudad de Valencia"* Ed. CTAV-Ajuntament de València-Universitat de València.

AA.VV. (2004): *"Historia de la ciudad III. Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia".* Ed. CTAV-Ajuntament de València-Universitat de València.

AA.VV. (2005): *"Historia de la ciudad IV. Memoria Urbana".* Ed. CTAV-Ajuntament de València-Universitat de València.

AA.VV. (2008): *"Historia de la ciudad V. Tradición y progreso".* Ed. CTAV-Ajuntament de València-Universitat de València.

AA.VV. (1981): *"Historia del país valenciano. VI. Época contemporánea"*

Dirigido por: Pedro Ruiz Torres. Cursa Editorial. Editorial Planeta, S.A.

AA.VV. (2003): *"Pensar València".* Taller XXI d´Urbanisme.

Ed: Fernando Gaja i Díaz. Renaixença i futur. Monografies de la universitat politècnica de València sobre ciència, tecnologia i art.

AA. VV (1988): *"I Congrés d´historia de la ciutat de València. En trànsit a gran ciutat".* Valencia.

AA. VV (1985): *"Actas II simposio urbanismo e historia urbana en el mundo hispano".* Madrid.

AA. VV (1988): *"Seminario sobre ferrocarril, urbanismo y territorio".* Col. Documentos 3. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

AA. VV (2004): *"Integración del ferrocarril en el medio urbano".* Col. Documentos. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

AGUILAR CIVERA, I. (2003): *"El territorio como proyecto: transportes, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana"*. Ed. Generalitat Valenciana.

AGUILAR CIVERA, I. (2009): *"El ingeniero industrial Vicente Pichó. Una visión renovadora de la ciudad".* Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV. Consellería d´Infraestructures i Transports.

ALDANA FERNÁNDEZ, S. (2006): *"Valencia. La ciudad amurallada".*

Generalitat Valenciana. Consell Valencià de Cultura.

ARISTI BIURRUN, J. (1988*): "Recuperación ciudadana del espacio ferroviario (I) y (II)". Madrid,* Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

DE SOLÀ MORALES, M. (2008): *"De cosas urbanas"*. Ed. Gustavo Gili, S.A.

GIEDION, S. (1978): *"Espacio, tiempo, arquitectura. El futuro de una nueva tradición".* Ed. Científico- Médica.

GIEDION, S. (2009): *"Espacio, tiempo, arquitectura. Origen y desarrollo de una nueva tradición".* Ed. Reverté, S.A.

GONZÁLEZ FRAILE, E. (1998): *"La estación de ferrocarril: ilustración de la razón y razón urbana".* I Congreso internacional 150 años de historia ferroviaria (Alicante). Ed. FFE.

HERRERO COLÁS, A. (1997): "*Valencia: un modelo no cuestionado. El fantasma de la reforma interior"* ap. Historia Urbana nº 4. Eds. Alfons el Magnànim, Institució Valenciana d´Estudis i Investigació-UPV.

HIGUERAS, E. (2009): *"El reto de la ciudad habitable y sostenible"*. Ed. DAPP, Publicaciones Jurídicas, S.L.

HILBERSEIMER, L. (1979): *"La arquitectura de la gran ciudad".* Versión Castellana: Pedro Madrigal Devesa. Ed. Gustavo Gili, S.A.*.*

LLOPIS ALONSO, A. (1998): *"Uniformidad urbanística frente a singularidad arquitectónica"*. Ap. El modernismo en la Comunidad Valenciana. Eds. Diputació de València-Generalitat Valenciana.

LLOPIS ALONSO, A. – PERDIGÓN FERNÁNDEZ, L. – TABERNER PASTOR, F. (2004): *"Cartografía histórica de la ciudad de Valencia, volumen 1 (1608 – 1929)"*. Faximil Edicions Digitals.

LLOPIS ALONSO, A. – PERDIGÓN FERNÁNDEZ, L. (2010): *"Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608 – 1944)"*. Ed. U.P.V.

LLOPIS ALONSO, A. – PERDIGÓN FERNÁNDEZ, L. (2005): *"Representar la ciudad: Valencia entre 1563 y 1929"*. Ed. Universitat de València.

MUMFORD, L. (1966): *"La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas".* Ediciones Infinito. Buenos Aires.

MUMFORD, L (2006): *"Técnica y civilización".* Alianza Editorial.

MUÑOZ, F. (2008): *"Urbanalización".* Ed. Gustavo Gili, S.L.

PEÑÍN IBÁÑEZ, A. (1978): *"Valencia 1874-1959. Ciudad. Arquitectura y Arquitectos"* ETSA-UPV. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona.

PIÑÓN, J.L. (1988): *"Los orígenes de la valencia moderna. Notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX".* Edicions Alfons El Magnànim. Institució Valenciana D´Estudis i Investigació. Col.legi Oficial D´Arquitectes de la Comunitat Valenciana.

SERRA DESFILIS, A. (1990): *"Arquitectura y ciudad: el monumentalismo del nuevo centro urbano en la ciudad de Valencia (1900-1936)"*. Saitabi, XL.

SERRA DESFILIS, A. (1992): *"La arquitectura regionalista en la ciudad de Valencia (1900-1936)"*. VIII congreso español de historia del arte. Vol. I, Cáceres.

TABERNER PASTOR, F. (2005): *"La historia de la ciudad a través de la cartografía".* Ap. Historia de la ciudad IV. Memoria urbana. Eds. CTAV-Ajuntament de València-Universitat de València.

TABERNER PASTOR, F. (1987): *"Valencia entre el ensanche y la reforma interior"*

Ed: Institució Alfons el Magnànim. Col. Arquitectura y urbanismo, 2

TEIXIDOR DE OTTO, Mª J. (1982): *"València, la construcció d´una ciutat".* Col. Politécnica 2. Institució Alfons el Magnànim.

CAP. HISTORIA COMPAÑÍA NORTE

AA.VV. (1940): *"Compañía de los caminos de hierro del Norte de España (1858-1939). Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance*". Tomo I.

AA.VV. (2007): *"Dos siglos de industrialización en la comunidad valenciana"*

Colegio Oficial de Ingenieros Superiores Industriales de la Comunidad Valenciana. Ruzafa Show Ediciones.

AA.VV.(2004)*: "Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas. La costera."*

Coord.: Inmaculada Aguilar. Generalitat Valenciana. Consellería D´Infraestructures i Transports. La imprenta, Comunicación Gráfica, S.L.

AA.VV. (1981): *"Historia del país valenciano. VI. Época contemporánea"*

Dirigido por: Pedro Ruiz Torres. Cursa Editorial. Editorial Planeta, S.A.

AA.VV. (1994): *"Integración del ferrocarril en el medio urbano. Seminario"*

Ed. MOPTMA. Generalitat Valenciana. Consellería d´Obres públiques, Urbanisme i Transports. Fundación de los ferrocarriles españoles.

AA.VV. (1999): *"Siglo y medio del ferrocarril en españa 1848-1998. Economía, industria y sociedad".* Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Ed. Miguel Muñoz Rubio. Jesús Sanz Fernández. Javier Vidal Olivares.

AGUILAR CIVERA, I. (2005): "*Caminos de hierro, estaciones, puentes, viaductos y locomotoras".* Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Comunidad Valenciana. Vol. III.

AGUILAR CIVERA, I. – VIDAL OLIVARES, J. (2002): *"150 años de ferrocarril en la comunidad valenciana 1852 – 2002".* 1ed.: Valencia Conselleria d´Obres Públiques, Urbanisme i Transports.

AGUILAR CIVERA, I. (2003): *"El territorio como proyecto: transportes, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana"*. Ed. Generalitat Valenciana.

AGUILAR CIVERA, I. (1990): *"El orden industrial en la ciudad: Valencia en la segunda mitad del S.XIX"*. Ed. Diputació de València.

AGUILAR CIVERA, I. (2006): *"Estaciones y ferrocarriles valencianos".* Serie Minor. Ed. Generalitat Valenciana. Consellería d´Obres públiques, Urbanisme i Transports. Consell Valencià de cultura.

AGUILAR CIVERA, I. (2009): *"El ingeniero industrial Vicente Pichó. Una visión renovadora de la ciudad".* Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV. Consellería d´Infraestructures i Transports.

AGUILAR CIVERA, I. (1984): *"Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en valencia"*

Ed. Diputación Provincial de Valencia.

AGUILAR CIVERA, I. (1988): *"La estación de ferrocarril puerta de la ciudad. Tomo I"*

Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura, Educació i Ciencia.

AGUILAR CIVERA, I. (1988): "*La estación de ferrocarril puerta de la ciudad. Tomo II"*

Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura, Educació i Ciencia.

AGUILAR, I. – SUABA, M. – LLORENTE, T. – QUEROL, V. (2001): *"Trens, estacions i tramvies del país Valencià".* Ed. Excma. Diputació de València.

ALZOLA Y MINONDO, P. (2001): *"Historia de las obras públicas en españa".*

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner, S.A.

ANÓNIMO: *"Estatutos. Compañía de los caminos de hierro del norte de españa".* Ed. Compañía de los caminos de hierro del Norte (Madrid).

ANÓNIMO: *"Estatutos vigentes y proyecto de modificación."* Ed. Compañía de los caminos de hierro del Norte (Madrid).

ANÓNIMO (1920): *"Guía de la compañía de los caminos de hierro del Norte de España".* Ed. Paul Cousseau (Madrid).

ANÓNIMO (1929): *"Guía descriptiva de los caminos de hierro del Norte de España: verano de 1929"*. Ed. Compañía de los caminos de hierro del Norte (Madrid).

ANÓNIMO (1932): *"Guía descriptiva de los caminos de hierro del Norte de España: invierno de 1931-32"*. Ed. Compañía de los caminos de hierro del Norte (Madrid).

ANÓNIMO: "*Mapa de los ferrocarriles españoles: antiguas compañías".*

ANÓNIMO: "*Cuadro de distancias kilométricas desde las estaciones extremas a las demás de cada línea respectiva, y desde cada estación a sus inmediatas anterior y posterior, y catálogo por orden alfabético de todas las estaciones".*

ANÓNIMO (1930): *"Compañía de los caminos de hierro del Norte de España: itinerarios descriptivos de su red"*. Ed. Compañía de los caminos de hierro del Norte (Madrid).

CAYÓN GARCÍA, F. – GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, R. – MUÑOZ RUBIO, M. (1998): *"El camino del tren. 150 años de infraestructura ferroviaria*". Ed. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

DE ALZOLA Y MINONDO, P. (2000): *"El arte industrial en España*". Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ed. Castalia, S.A.

DE ECHENIQUE, F. (1864): *"Breve reseña de los caminos de hierro y guía de los de España".* Imprenta y Litografía de Agustín Peiró (1864).

DEL ÁLAMO ANDRÉS, M. (1999): *"Constructores ferroviarios valencianos*". 7 i mig editorial de poesía, s.l.

DERRY, T.K. – WILLIAMS, T.I.. (2002): *"Historia de la tecnología. Vol. 2. Desde 1750 hasta 1900 (I)".* Siglo veintiuno de españa editores, s.a.

GIMÉNEZ CHORNET, V. (1999): *"Ferrocarriles y tranvías".* Estudios Universitarios. Institució Alfons el magnànim.

de Valencia". Ed. F.U.L.T.U.V.

LLOPIS, IGNACIO J. (2001): *"Aproximación a la historia del transporte colectivo de la ciudad*

RODRÍGUEZ CUNILL, I. (2004): "*El ferrocarril en la ciudad. Arquitectura del siglo XIX. Arquitectura del último tercio de siglo".*

TOMÁS ABAD BALBOA, T. - CHÍAS NAVARRO, P. (1993): *"La estación del Norte en Valencia. La unión de todas las artes.".* RENFE y Lunwerg Editores, S.A.

WISEMAN, J. (2009): *"Trenes y tranvías en el este de España".* Colección Raíl. Ediciones Trea.

CAP. DEMETRIO RIBES. ANÁLISIS DE SU OBRA

AA.VV. (2001): *"Arquitectura del siglo XX en Valencia*". Eds. Institució Alfons el Magnànim-Diputació de València.

AA.VV. (1983): "*Catálogo monumental de la ciudad de Valencia*". Ed. Caja de Ahorros de Valencia.

AA.VV. (1983): "*Catálogo de monumentos y conjuntos de la Comunidad Valenciana.*". Tomo II. Ed. Conselleria de cultura, educació i ciència.

AA.VV. (1996 Y 2001): "*Conocer Valencia a través de su arquitetctura"*. Ed. COACV-Ajuntament de València.

AA.VV. (1992): *"Dibujar Valencia III. Estación del Norte".*

Departamento de expresión gráfica arquitectónica. E.T.S. de arquitectura de Valencia. Universidad politécnica de Valencia.

AA.VV. (1997): *"El modernismo en la comunidad valenciana".* Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura, Educació i Ciencia. Consorci de museos de la CV. Diputació de València.

AA.VV. (1987): *"Guía de la artesanía de valencia."* Ed. Dirección General de la pequeña y mediana industria y Conselleria D´Industria, Comerç i Turisme de la C.V..

AA.VV. (2007): *"Guia de arquitectura de Valencia"* Ed. CTAV-IVE.

AA.VV. (2000): *"Historia de la ciudad I. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia"* Ed. CTAV-ICARO.

AA.VV. (2007): *"La mirada de l´arquitecte. Demetrio ribes i la seua càmera estereoscòpica."* Vicerectorat de Cultura i la Càtedra Demetrio Ribes UVEG-FGV.

AA.VV. (1996): *"Conocer Valencia a través de su arquitectura".* Ed: Excmo. Ayuntamiento de Valencia.

AA.VV. (2002): *"Registro de arquitectura del S. XX. Comunidad valenciana"*

Ed: UPV-COACV-IVE-COPUT.

AGUILAR CIVERA, I. (1980): *"Demetri Ribes"*. Ed. Tres i quatre.

AGUILAR CIVERA, I. (2004): *"Demetrio Ribes. Arquitecto 1875 – 1921".*

Ed. Generalitat Valenciana. Consellería d´Obres públiques, Urbanisme i Transports.

ALDANA FERNÁNDEZ, S. (1970): *"Arquitectura modernista en Valencia".* Ed. Goya.

ANÓNIMO: *"Actas del III congreso nacional de arquitectos de Madrid, abril de 1904"..*

ANÓNIMO: *"Boletín oficial del VI Congreso Internacional de arquitectos".*

ANÓNIMO (1889): *"Congreso Nacional de Arquitectos. Sesiones y documentos".*

BASSEGODA, J. (1986): "Arquitectura del siglo XIX: del modernismo a 1936 y de 1940 a 1980". Hra. De la arquitectura española. Vól. 5. Ed. Exclusivas de ediciones.

BENÉVOLO, L. (1974): "Historia de la arquitectura moderna". Ed. Gustavo Gili.

BENITO GOERLICH, D. (1983): *"La arquitectura del eclecticismo en valencia. Vertientes de la arquitectura valenciana entre 1875 y 1925."* Exmo. Ayuntamiento de Valencia. Delegación Municipal de Cultura.

BENITO GOERLICH, D. – JARQUE, F. (1992): *"Arquitectura modernista valenciana".*

BOHIGAS, O. (1983): "*Reseña y catálogo de arquitectura modernista".* Ed. Lumen.

COLLINS, P. (2001): *"Los ideales de la arquitectura moderna; su evolución (1750 – 1950)."* Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona.

CURTIS, W. (1986): *"La arquitectura moderna. Desde 1900".* Ed: Coop. De arquitectos Jordi Capell. Colegio de arquitectos de Catalunya.

DALCO, F. – TAFURI, M. (1978): *"Arquitectura contemporánea"*. Ed. Aguilar.

DE SOLÀ MORALES, I. (2004): *"Eclecticismo y vanguardia y otros escritos"*. Ed. Gustavo Gili, S.A.

DÍAZ MANTECA, E. (et al.) (1986): *"Estudis Castellonencs".* Ed. Diputación Provincial de Castellón.

DOMINGUEZ BARBERÁ, M.(1963): *"Guia de Valencia".* Ed. Noguer.

FERNÁNDEZ-FLOREZ, D. (1988): *"La arquitectura ecléctica urbana de la Valencia de finales del siglo XIX (1875-1900)".* Tesis doctoral inédita. ETSAV-UPV.

GIMÉNEZ, E. – LLORENS, T. (1968): "*La renovació modernista a València"*. Ed. Serra D´Or.

HERNANDO, J. (2004): *"Arquitectura en España 1770-1900"*. Ed. Cátedra (Grupo Anaya, S.A.) (1989, 2004).

HONOUR, H. (1982): *"Neoclasicismo" .* Xarait Ediciones.

ISAC, A. (1987): *"Eclecticismo y pensamiento arquitectónico en España. Discursos, revistas, congreso, 1846-1919."* Granada.

LLOPIS ALONSO, A. (1998): *"Uniformidad urbanística frente a singularidad arquitectónica"*. Ap. El modernismo en la Comunidad Valenciana. Eds. Diputació de València-Generalitat Valenciana.

MESTRE MARTÍ, M. (2007): *"La arquitectura del modernismo valenciano en relación con el jugendstil vienés. 1898-1918. Paralelismos y conexiones."* Tesis doctoral inédita. TUW-ETS:UPV.

MESTRE MARTÍ, M. (2011): *"Viena en l´arquitectura modernista en Valencia: influències de l´arquitectura del Jugendstil vienés en el modernisme de València."* UPV.

NAVASCUÉS PALACIO, P. (1973): *"Arquitectura y arquitectos madrileños del siglo XIX"*. Instituto de estudios madrileños C.S.I.C..

PEÑÍN IBÁÑEZ, A. (1978): *"Valencia 1874-1959. Ciudad. Arquitectura y Arquitectos"* ETSA-UPV. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona.

PÉREZ ROJAS, J. *"Regionalismo y neobarroco en la arquitectura valenciana. 1909-1936."*

SCHMUTZLER, R. (2007): *"El modernismo"*. Ed. Alianza Forma.

SERRA DESFILIS, A. (1996): *"Eclecticismo tardío y art déco en la ciudad de Valencia (1926-1936)"*. Ed. Ayuntamiento de Valencia.

SIMÓ TEROL, T. (1971): *"La arquitectura modernista en valencia. Resumen de la tesis doctoral".* Ed. Vicente Taroncher. Ed. Obra social y cultural. Bancaixa.

SIMÓ TEROL, T. (1976): *"La renovación de la arquitectura valenciana (1850-1910).* Primer congreso de historia del país Valenciano. Vol. III.

SIMONNET, C. (2009): *"Hormigón: historia de un material"*

Trad: Cristina García y Mª Josefa Marcos. Rev. Científica: Jon Begiristain Mitxelena. Ed. Nerea.

TORREÑO CALATAYUD, M. (1999): *"Modernisme valencià".* Ed. L´Eixam edicions, S.L.

VEGA Y MARCH, M. (1918*): "Arquitectura y construcción. 1917. Resumen anual de arquitectura, bellas artes, ingeniería, decoración e industrias constructivas, así en España como en el extranjero".* Ed: Thomas. Mallorca, 291. Barcelona.

CAP. COMPARATIVA CON LA OBRA DE WAGNER

AA.VV. (2006): *"Architecture in Austria in the 20th and the 21st century".* AZW. Basel. Birkhauser.

AA.VV. (1997): *"El modernismo en la comunidad valenciana".* Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura, Educació i Ciencia. Consorci de museos de la CV. Diputació de València.

AA.VV. (1987): *"Guía de la artesanía de valencia."* Ed. Dirección General de la pequeña y mediana industria y Conselleria D´Industria, Comerç i Turisme de la C.V..

AA.VV. (2007): *"La mirada de l´arquitecte. Demetrio ribes i la seua càmera estereoscòpica."* Vicerectorat de Cultura i la Càtedra Demetrio Ribes UVEG-FGV.

AA.VV. (2000): *"Viena. Colección callejeros del mundo" .* Guías azules de España, s.a. Ediciones Gaesa.

AA.VV. (1993): *"Viena. Guia azul".* Guías azules de España, s.a. Ediciones Gaesa.

AGUILAR CIVERA, I. (1980): *"Arquitectura industrial: concepto, método y fuentes"*. Ed. Museu d´etnologia de la diputació de València.

AGUILAR CIVERA, I. (1980): *"Demetri Ribes"*. Ed. Tres i quatre.

AGUILAR CIVERA, I. (2004): *"Demetrio Ribes. Arquitecto 1875 – 1921".*

Ed. Generalitat Valenciana. Consellería d´Obres públiques, Urbanisme i Transports.

ALDANA FERNÁNDEZ, S. (1970): *"Arquitectura modernista en Valencia".* Ed. Goya.

ARACIL, A. – RODRÍGUEZ, D. (1982): *"El siglo XX. Entre la muerte del arte y el arte moderno*". Ed. Istmo.

ARGÁN, G.C. (1991): *"El arte moderno. Del iluminismo a los movimientos contemporáneos".* Ed. Akal. Arte y estética.

BEDNORZ, A. – TOMAN, R. – ZUQMANN, G. (2000): "Viena: arte y arquitectura".

Ed: Köneman, coop.

BENITO GOERLICH, D. – JARQUE, F. (1992): *"Arquitectura modernista valenciana".*

BERNABEI, G. (1985): *"Otto Wagner".* Ed. Gustavo Gili.

BOHIGAS, O. (1983): "*Reseña y catálogo de arquitectura modernista".* Ed. Lumen.

BORRÀS, M.LL. – PRATS VALLÈS, J. (1971): "*Domènech i Montaner. Arquitecto del modernismo*". Ed. Polígrafa, S.A.

BRIHUEGA, J. (1979): *"Manifiestos, proclamas, panfletos y textos: las vanguardias artísticas en España: 1910-1031"*. Ed. Cátedra.

BUENO, M.J. (1987): *"Arquitectura y nacionalismo. (Pabellones Españoles en las exposiciones universales del siglo XIX)*". Ed. Universidad de Málaga. Colegio de arquitectos de Málaga.

COLLINS, P. (2001): *"Los ideales de la arquitectura moderna; su evolución (1750 – 1950)."* Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona.

CURTIS, W. (1986): *"La arquitectura moderna. Desde 1900".* Ed: Coop. De arquitectos Jordi Capell. Colegio de arquitectos de Catalunya.

DALCO, F. – TAFURI, M. (1978): *"Arquitectura contemporánea"*. Ed. Aguilar.

DE LA CALLE, R. (2010): *"El contexto artístico-cultural valenciano en torno a la exposición regional de 1909".* Ciclo de conferencias. Ed. Real Academia de Bellas Artes de San Carlos.

DE SOLÀ MORALES, I. (2004): *"Eclecticismo y vanguardia y otros escritos"*. Ed. Gustavo Gili, S.A.

DOMINGUEZ BARBERÁ, M.(1963): *"Guia de Valencia".* Ed. Noguer.

ERAN, F. (2003): *"Ideas que han configurado edificios".* Ed. Gustavo Gili, S.L.. Barcelona.

KLICZKOWSKI, H. (2002): *"Otto Wagner".* Loft Publications.

KLICZKOWSKI, H. (2003): *"Otto Wagner, Gustav Klimt".* Loft Publications.

KRAFT, V. (1966): "*El círculo de Viena*".Taurus ediciones S.A.

MESTRE MARTÍ, M. (2007): *"La arquitectura del modernismo valenciano en relación con el jugendstil vienés. 1898-1918. Paralelismos y conexiones."* Tesis doctoral inédita. TUW-ETS:UPV.

MESTRE MARTÍ, M. (2011): *"Viena en l´arquitectura modernista en Valencia: influències de l´arquitectura del Jugendstil vienés en el modernisme de València."* UPV.

NAVASCUÉS PALACIO, P. (1973): *"Arquitectura y arquitectos madrileños del siglo XIX"*. Instituto de estudios madrileños C.S.I.C..

PEÑÍN IBÁÑEZ, A. (1978): *"Valencia 1874-1959. Ciudad. Arquitectura y Arquitectos"* ETSA-UPV. Ed. Gustavo Gili, S.A. Barcelona.

PIZZA, A. - PLÁ, M. (2002): *"Viena-Berlin. Teoria, arte y arquitectura entre los siglos XIX y XX".* Edicions UPC.

QUEROL, J. (2003): *"24 ciudades. Confidencias de un arquitecto".* Viena Ediciones.

SALOM COSTA, J. - MARTÍNEZ RODA, F. (1990): *"Historia contemporánea de la comunidad valenciana".* Fundación Universitaria San Pablo CEU. Artes Gráficas Soler, S.A..

SARNITZ, A. (2005): "*Otto Wagner 1841-1918: precursor de la arquitectura moderna*".

Ed. Taschen

SCHMUTZLER, R. (2007): *"El modernismo"*. Ed. Alianza Forma.

SCHORSKE, C. E. (1981): *"Viena fin-de-siècle. Política y cultura".* Editorial Gustavo Gili, S.A..

WAGNER, O. (1980): *"Architettura moderna e altri scritti".* Ed. Zanichelli.

WAGNER, O. (1987): *"Schizzi, progetti e realizzazioni".* Ed. Jaca Book.

WAGNER, O. (1993): *"Otto Wagner. La arquitectura de nuestro tiempo"*

Trad. Jordi Siguán. El Croquis editorial.

YARWOOD, D. (1994): *"La arquitectura en europa. Los siglos XIX y XX."*

CAP. COMPARATIVA ESTACIONES NORTE

AA.VV. (2006): "*Estaciones de ferrocarril en España*". Ed. Ministerio de fomento (Madrid). Número monográfico de la revista del Ministerio de fomento nº 553, julio-agosto de 2006.

AA.VV. (2005): "*Canfranc el mito*". Pirineum editorial.

AA.VV. (1992): *"Dibujar Valencia III. Estación del Norte".*

Departamento de expresión gráfica arquitectónica. E.T.S. de arquitectura de Valencia. Universidad politécnica de Valencia.

AA.VV. (2007): *"Dos siglos de industrialización en la comunidad valenciana"*

Colegio Oficial de Ingenieros Superiores Industriales de la Comunidad Valenciana. Ruzafa Show Ediciones.

AA.VV.(2004)*: "Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas. La costera."*

Coord.: Inmaculada Aguilar. Generalitat Valenciana. Consellería D´Infraestructures i Transports. La imprenta, Comunicación Gráfica, S.L.

AA.VV. (2007): *"La mirada de l´arquitecte. Demetrio ribes i la seua càmera estereoscòpica."* Vicerectorat de Cultura i la Càtedra Demetrio Ribes UVEG-FGV.

AA. VV. (1978-1980): *"Estaciones de Madrid: Atocha, Chamartín, Las Peñuelas y Norte".*

AGUILAR CIVERA, I. (1987): "*Las estaciones de ferrocarril en España: tipología y evolución. La compañía de los caminos de hierro del Norte".* Tesis doctoral inédita. Universitat de València.

AA.VV. (1981): *"All stations: a journey through 150 years of railway history".* Ed: Thames and Hudson (London).

AA. VV. (1992): "*Transport stations: Estaciones de transporte".* Ed. Atrium (Barcelona).

AA. VV. (1980): *"El mundo de las estaciones: la arquitectura de las estaciones en España"*. Ed. Ministerio de cultura (Madrid).

AA. VV. (1981): *"Trens i stacions: exposició al born i a l´estació de França: del 31 de gener a l´1 de març de 1981".* Ed. Generalitat de Catalunya (Barcelona).

AA. VV (1992): "*La estación centro de servicios".* Ed. Renfe (Madrid).

AGUILAR CIVERA, I. (2005): "*Caminos de hierro, estaciones, puentes, viaductos y locomotoras".* Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Comunidad Valenciana. Vol. III.

AA. VV. (1991): "*Arquitectura del transporte".* Seminario. FFE- Gobierno del Pais Vasco. Ed. Gobierno Vasco (Vitoria).

AA. VV (1999): "*Arquitectura e industria modernas, 1900-1965":* Actas, segundo seminario Docomomo Ibérico, Sevilla del 11 al 13 de noviembre. Ed. Docomomo Ibérico (Barcelona).

AGUILAR CIVERA, I. (1980): *"Arquitectura industrial: concepto, método y fuentes"*. Ed. Museu d´etnologia de la diputació de València.

AGUILAR CIVERA, I. – VIDAL OLIVARES, J. (2002): *"150 años de ferrocarril en la comunidad valenciana 1852 – 2002".* 1ed.: Valencia Conselleria d´Obres Públiques, Urbanisme i Transports.

AGUILAR CIVERA, I. (2003): *"El territorio como proyecto: transportes, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana"*. Ed. Generalitat Valenciana.

AGUILAR CIVERA, I. (1990): *"El orden industrial en la ciudad: Valencia en la segunda mitad del S.XIX"*. Ed. Diputació de València.

AGUILAR CIVERA, I. (2006): *"Estaciones y ferrocarriles valencianos".* Serie Minor. Ed. Generalitat Valenciana. Consellería d´Obres públiques, Urbanisme i Transports. Consell Valencià de cultura.

AGUILAR CIVERA, I. (1980): *"Demetri Ribes"*. Ed. Tres i quatre.

AGUILAR CIVERA, I. (2004): *"Demetrio Ribes. Arquitecto 1875 – 1921".*

Ed. Generalitat Valenciana. Consellería d´Obres públiques, Urbanisme i Transports.

AGUILAR CIVERA, I. (2009): *"El ingeniero industrial Vicente Pichó. Una visión renovadora de la ciudad".* Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV. Consellería d´Infraestructures i Transports.

AGUILAR CIVERA, I. (1984): *"Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en valencia"*

Ed. Diputación Provincial de Valencia.

AGUILAR CIVERA, I. (1988): *"La estación de ferrocarril puerta de la ciudad. Tomo I"*

Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura, Educació i Ciencia.

AGUILAR CIVERA, I. (1988): "*La estación de ferrocarril puerta de la ciudad. Tomo II"*

Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura, Educació i Ciencia.

AGUILAR CIVERA, I. - NAVASCUÉS PALACIO, P. (1980): *"Historia de una estación: Valencia."* El mundo de las estaciones.

AGUILAR CIVERA, I. - NAVASCUÉS PALACIO, P. - HUMANES BUSTAMANTE, A. Y OTROS (1980): *"Las estaciones ferroviarias de madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad."*

AGUILAR, I. – SUABA, M. – LLORENTE, T. – QUEROL, V. (2001): *"Trens, estacions i tramvies del país Valencià".* Ed. Excma. Diputació de València.

ALZOLA Y MINONDO, P. (2001): *"Historia de las obras públicas en españa".*

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner, S.A.

ANÓNIMO: *"Estación de Ávila*".

ANÓNIMO: *"Líneas de Játiva a Alcoy, Carcagente a Denia, Utiel a Valencia y Lérida a Reus y Tarragona, Y ramal de Valencia: planos esquemáticos de las estaciones*".

ANÓNIMO: *"Estación de Bilbao: nueva estación de mercancías: plano de emplazamiento".*

ANÓNIMO (1997*): "Estaciones: cuatro propuestas plásticas".* Ed. Renfe.

ARENAL GUTIERREZ, N. (1998): *"Materiales y construcción en la arquitectura ferroviaria del corredor del Duero. Línea de FFCC Valladolid-ariza, tramo Valladolid (Km. 0,558) – Aranda de Duero (Km. 98,683)".* Ed. Universidade A Coruña – Sociedad Española de Historia de la construcción – CEHOPU – CEDEX – Instituto Juan de la Cierva. II Congreso Nacional de historia de la construcción.

ASENSIO CERVER, F. (1996): *"La arquitectura de aeropuertos y estaciones".* Arco Editorial, S.A.

CAYÓN GARCÍA, F. – GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, R. – MUÑOZ RUBIO, M. (1998): *"El camino del tren. 150 años de infraestructura ferroviaria*". Ed. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

CARRETERO PÉREZ, A. ET AL. (1998): *"Cursos sobre el patrimonio histórico 3. Actas de los IX cursos monográficos sobre el patrimonio histórico. (Reinosa. julio-agosto 1998).* Ed: Jose Manuel Iglesias Gil.

CARDELLACH, F. (2007): *"Las formas artísticas en la arquitectura técnica: tratado de ingeniería estética"*. Ed: Colegio Oficial de aparejadores y arquitectos técnicos de Vizcaya.

COL. GUSTAVO REDER. *"Mapa de los ferrocarriles de España y esquemas de situación de estaciones y salidas por carretera."*

COL. GUSTAVO REDER. *"Notas y artículos de revista sobre estaciones ferroviarias de Estados Unidos (Grand Terminal en Nueva York y Mount Royal Station en Baltimore), Francia (París Austerlitz), Inglaterra (Euston), España (Valencia, Santander, Oviedo, Bilbao y Sevilla) y Alemania (Berlin, Hildesheim, Leipzig, Hanover, Hainholz y Rendsburg).""*

DE ALZOLA Y MINONDO, P. (2000): *"El arte industrial en España*". Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ed. Castalia, S.A.

HERCE INÉS, J.A. (1998): *"Apuntes sobre arquitectura industrial y ferroviaria en Castilla-La Mancha 1850-1936".* Ed. Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha (Guadalajara).

GARCÍVAL, G. (2000): *"Estaciones de ferrocarril en España".* (parte de obra completa. Vól. 5) Ed. Espasa-Calvé.

GONZÁLEZ FRAILE, E. (1995): *"Las arquitecturas del ferrocarril: estación de Valladolid"*. Ed: Universidad de Valladolid. Col. Tesis doctorales.

GONZÁLEZ ROMERO, J.F. (2003): *"La estación del ferrocarril vasco-asturiano en Oviedo y la desaparición de un entorno modernista"*. 4º Congreso de Historia ferroviaria (Gijón). Ed. FFE (Madrid).

GONZÁLEZ ROMERO, J.F. – MUÑOZ DUARTE, PELAYO (2004): *"La minería del carbón y la arquitectura industrial de Asturias"*.Ed. Fundación de Nuevas tecnologías y culturas.

LÓPEZ GARCÍA, M. (1986): *"MZA. Historia de sus estaciones"*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Ediciones Turner, S.A.

LLOPIS ALONSO, A. (1998): *"Uniformidad urbanística frente a singularidad arquitectónica"*. Ap. El modernismo en la Comunidad Valenciana. Eds. Diputació de València-Generalitat Valenciana.

MUGURUZA, P. (1925): *"Proyecto de estación de ferrocarril para Barcelona".* Ed. Arquitectura Española (Madrid). Núm. 9 de enero-marzo de 1925.

MUSEO DEL FFCC DE ASTURIAS (2008): *"Estaciones de Asturias: arquitectura y patrimonio ferroviario."*

NAVASCUÉS PALACIO, P. (2008): "*Arquitectura e ingeniería del hierro en España, 1815-1936*". Ediciones El Viso, S.a. (Madrid).

OLAIZOLA ELORDI, J. (2007): *"El ferrocarril de Bilbao a San Sebastián: 125 años de ferrocarril en Durango"*. Ed. Euskotren, s.l.

PRUNEDA, J.A. – BARRÓN DE ANGOITI, I. (2005): *"Estaciones Europeas".* Ed. Lunwerg, s.l..

RODRÍGUEZ CUNILL, I. (2004): "*El ferrocarril en la ciudad. Arquitectura del siglo XIX. Arquitectura del último tercio de siglo".*

TARTARINI, JORGE D. (2005): *"Arquitectura ferroviaria"*. Ed. Colihue, S.R.L. B. Aires.

SOBRINO, J. (1996): *"La arquitectura industrial en españa, 1830-1990".* Cuadernos Arte Cátedra.

SHEPPARD, CH. (2000): *"Railway stations: masterpieces of architecture".* Ed. Smithmark (N.Y.).

SOLOMON, B. (1999): *"Railroad stations".* Ed. Metrobooks (N.Y.)

CAP. LA ESTACIÓN DEL NORTE

AA.VV. (1983): "*Catálogo monumental de la ciudad de Valencia*". Ed. Caja de Ahorros de Valencia.

AA.VV. (1983): "*Catálogo de monumentos y conjuntos de la Comunidad Valenciana.*". Tomo II. Ed. Conselleria de cultura, educació i ciència.

AA.VV. (2005): *"Cien elementos del paisaje valenciano: las obras públicas".* Generalitat Valenciana.

AA.VV. (1992): *"Dibujar Valencia III. Estación del Norte".*

Departamento de expresión gráfica arquitectónica. E.T.S. de arquitectura de Valencia. Universidad politécnica de Valencia.

AA.VV. (1987): *"Guía de la artesanía de valencia."* Ed. Dirección General de la pequeña y mediana industria y Conselleria D´Industria, Comerç i Turisme de la C.V..

AA.VV. (2007): *"La mirada de l´arquitecte. Demetrio ribes i la seua càmera estereoscòpica."* Vicerectorat de Cultura i la Càtedra Demetrio Ribes UVEG-FGV.

AA.VV. (2002): *"Registro de arquitectura del S. XX. Comunidad valenciana"*

Ed: UPV-COACV-IVE-COPUT.

AA.VV (2005): *"Selección de tratados españoles de arquitectura y construcción S. XVI a S. XX"* (recurso electrónico). Edita: Instituto Juan de Herrera.

AA.VV (2008): *"Aprendiendo a construir la arquitectura"*. Ed. UPV (Valencia).

AA.VV (1977): *"Construcción"*. H. Blume (Madrid).

AA.VV (2003): *"Fachadas y cubiertas"*. Munilla-Lería (Madrid).

AGUILAR CIVERA, I. (2005): "*Caminos de hierro, estaciones, puentes, viaductos y locomotoras".* Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Comunidad Valenciana. Vol. III.

AGUILAR CIVERA, I. (1980): *"Arquitectura industrial: concepto, método y fuentes"*. Ed. Museu d´etnologia de la diputació de València.

AGUILAR CIVERA, I. (2006): *"Estaciones y ferrocarriles valencianos".* Serie Minor. Ed. Generalitat Valenciana. Consellería d´Obres públiques, Urbanisme i Transports. Consell Valencià de cultura.

AGUILAR CIVERA, I. (1980): *"Demetri Ribes"*. Ed. Tres i quatre.

AGUILAR CIVERA, I. (2004): *"Demetrio Ribes. Arquitecto 1875 – 1921".*

Ed. Generalitat Valenciana. Consellería d´Obres públiques, Urbanisme i Transports.

AGUILAR CIVERA, I. (1984): *"Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en valencia"*

Ed. Diputación Provincial de Valencia.

AGUILAR CIVERA, I. (1987): "*Las estaciones de ferrocarril en España: tipología y evolución. La compañía de los caminos de hierro del Norte".* Tesis doctoral inédita. Universitat de València.

AGUILAR CIVERA, I. (1988): *"La estación de ferrocarril puerta de la ciudad. Tomo I"*

Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura, Educació i Ciencia.

AGUILAR CIVERA, I. (1988): "*La estación de ferrocarril puerta de la ciudad. Tomo II"*

Ed. Generalitat Valenciana. Consellería de Cultura, Educació i Ciencia.

AGUILAR CIVERA, I. – GARCÍA ORTELLS, V. (2008): *"Ingenieros y artífices en la obra pública de la Comunidad Valenciana: de la ilustración a los albores de la modernidad".* Ed. Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV.

AGUILAR CIVERA, I. - NAVASCUÉS PALACIO, P. (1980): *"Historia de una estación: Valencia."* El mundo de las estaciones.

AGUILAR, I. – SUABA, M. – LLORENTE, T. – QUEROL, V. (2001): *"Trens, estacions i tramvies del país Valencià".* Ed. Excma. Diputació de València.

ANÓNIMO: *"Actas del III congreso nacional de arquitectos de Madrid, abril de 1904"..*

ANÓNIMO: *"Boletín oficial del VI Congreso Internacional de arquitectos".*

ANÓNIMO (1889): *"Congreso Nacional de Arquitectos. Sesiones y documentos".*

ANÓNIMO: *"La estación de Valencia. 1º concurso fotográfico".* Ed. Renfe.

ANÓNIMO: *"La estación de Valencia. 2º concurso fotográfico".* Ed. Renfe.

ANÓNIMO: *"La estación de Valencia. 3º concurso fotográfico".* Ed. Renfe.

ANÓNIMO: *"La estación de Valencia. 4º concurso fotográfico".* Ed. Renfe.

ASENSIO CERVER, F. (1996): *"La arquitectura de aeropuertos y estaciones".* Arco Editorial, S.A.

ANÓNIMO (1987): *"Valencia: estación del Norte".* Ed. Renfe. Audiovisual.

BASEGODA, S. (1925): "*Tratado práctico de construcción moderna"*. Feliu y Susanna (Barcelona).

BAUD, G. (1973): *"Tecnología de la construcción"*. Ed. Blume (Barcelona).

BELLUZZI, O. (1971): *"Ciencia de la construcción"*. Ed. Aguilar (Madrid).

BIELZA, J.M. (1996): *"Revestimientos continuos".* Fundación Escuela de la Edificación.

CARRETERO PÉREZ, A. ET AL. (1998): *"Cursos sobre el patrimonio histórico 3. Actas de los IX cursos monográficos sobre el patrimonio histórico. (Reinosa. julio-agosto 1998).* Ed: Jose Manuel Iglesias Gil.

DE ALZOLA Y MINONDO, P. (2000): *"El arte industrial en España*". Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ed. Castalia, S.A.

DEL ÁLAMO ANDRÉS, M. (1999): "*Constructores ferroviarios valencianos*". 7 i mig editorial de poesía, s.l.

EICHLER, F. (1975): *"Patología de la construcción. Detalles constructivos".* Blume (Barcelona).

ESSELBORN, C. (1952): *"Tratado general de construcción"*. Vol. I y II. Ed. Gustavo Gili (B. Aires).

FERRI CORTÉS, J. (2001): *"Apunte de iniciación a la construcción".* Ed. Club Universitario.

FERRI CORTÉS, J. (2002): *"Construcción II".* Ed. Club Universitario.

FERRI CORTÉS, J. (2010): *"Principios de construcción".* Ed. Club Universitario.

FERRI CORTÉS, J. Y OTROS (2011): *"Fundamentos de construcción".* Ed. Club Universitario.

ERICK, O. (1971): *"Tratado de edificación"*. Ed. Gustavo Gili (Barcelona).

GARCÍA ORTELLS, V. (2003): *"Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana: sus edificios de viajeros en la provincia de Valencia".* Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

KIDDER, F. E. (1967): *"Manual del arquitecto y del constructor"*. Uteha (México).

LÁZARO BAYARRI, J.A. (1973): "El posible derribo de la estación del Norte". Ed: Valencia-Atracción.

LÓPEZ GARCÍA, M. (1986): *"MZA. Historia de sus estaciones"*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Ediciones Turner, S.A.

LLOPIS ALONSO, A. (1998): *"Uniformidad urbanística frente a singularidad arquitectónica"*. Ap. El modernismo en la Comunidad Valenciana. Eds. Diputació de València-Generalitat Valenciana.

MAÑÁ, F. (2001): *"El gros de l´obra: uns apunts de construcció".* Ed. UPC (Barcelona).

MESTRE MARTÍ, M. (2007): *"La arquitectura del modernismo valenciano en relación con el jugendstil vienés. 1898-1918. Paralelismos y conexiones."* Tesis doctoral inédita. TUW-ETS:UPV.

MESTRE MARTÍ, M. (2011): *"Viena en l´arquitectura modernista en Valencia: influències de l´arquitectura del Jugendstil vienés en el modernisme de València."* UPV.

MORITZ, K. (1969): *"Manual de cubiertas planas en la construcción"*. Ed. Blume (Madrid).

NOVO DE MIGUEL, L. (1960): *"Tratado de construcción"*. Bosch (Barcelona).

PARICIO ANSUÁTEGUI, I. (2000): *"La fachada de ladrillo"*. Ed. Bisagra.

PARICIO ANSUÁTEGUI, I. (2000): *"Construcciones para iniciar un siglo"*. Ed. Bisagra.

PARICIO ANSUÁTEGUI, I. (2009): *"La construcción de la arquitectura. 1. Las técnicas"*. Instituto de Tecnología de la Construcción de Cataluña.

PARICIO ANSUÁTEGUI, I. (2009): *"La construcción de la arquitectura. 2. Los elementos"*. Instituto de Tecnología de la Construcción de Cataluña.

PARICIO ANSUÁTEGUI, I. (2009): *"La construcción de la arquitectura. 3. La composición, la estructura"*. Instituto de Tecnología de la Construcción de Cataluña.

PARICIO ANSUÁTEGUI, I. (2009): *"Vocabulario de arquitectura y construcción"*. Ed. Bisagra.

PARICIO, I. – AVELLANEDA, J. (2000): *"Los revestimientos de piedra"*. Ed. Bisagra.

PUERTA, A. (1997): *"Revestimientos cerámicos".* Fundación Escuela de la Edificación.

PUNTOS, R. (1982): *"Tratado práctico de cubiertas".* Editores Técnicos Asociados (1982).

ROBLES TARDÍO, ROCÍO (2007): *"Episodios de la abstracción del arte a ritmo de tren. El papel del ferrocarril en la formulación del arte moderno. Del vapor a la electricidad y al vocabulario artístico de la abstracción".* Tesis Doctoral. Universidad Complutense de Madrid.

SIMÓ TEROL, T. (1971): *"La arquitectura modernista en valencia. Resumen de la tesis doctoral".* Ed. Vicente Taroncher. Ed. Obra social y cultural. Bancaixa.

SIMÓ TEROL, T. (1969): *"Apuntes sobre la cerámica en el país valenciano durante la época modernista". Revista de arquitectura, nº 131, pp. 70-72.*

SCHINDLER, R. (1944): *"Tratado moderno de construcción de edificios".* José Monteso (Barcelona).

SCHMITT, H. (1970): *"Tratado de construcción".* Ed. Gustavo Gili (Barcelona).

SMITH, R. C. (1967): *"Principios y sistemas en las grandes construcciones"*. Ed. Gustavo Gili (Barcelona).

SOBRINO, J. (1996): *"La arquitectura industrial en españa, 1830-1990".* Cuadernos Arte Cátedra.

TARTARINI, JORGE D. (2005): *"Arquitectura ferroviaria"*. Ed. Colihue, S.R.L. B. Aires.

TEJELA, J. – ARTEAGA, M.I. (2010): *"Acabados exteriores e interiores"*. Tornapunta Ediciones, S.L.

TOMÁS ABAD BALBOA, T. - CHÍAS NAVARRO, P. (1993): *"La estación del Norte en Valencia. La unión de todas las artes.".* RENFE y Lunwerg Editores, S.A.

VEGA Y MARCH, M. (1918*): "Arquitectura y construcción. 1917. Resumen anual de arquitectura, bellas artes, ingeniería, decoración e industrias constructivas, así en España como en el extranjero".* Ed: Thomas. Mallorca, 291. Barcelona.

VILLANUEVA, L. DE (1983): *"Introducción a la construcción".* Escuela Técnica Superior de Arquitectura (Madrid).

ZIGNOLI, V. (1978): *"Construcciones metálicas"*. Dossat (Barcelona).

CAP. LA NUEVA ESTACIÓN

AA.VV. (2009): Jornada acerca de la llegada del AVE a Valencia. Centro Cultural Bancaja. Jornada organizada por Tecnimed. abril de 2009.

AA.VV. (2008): *"Historia de la ciudad V. Tradición y progreso".* Ed. CTAV-Ajuntament de València-Universitat de València.

AA.VV. (2000): *Les oportunitats del Tren d'Alta Velocitat a Lleida*. Pagés Editors, Lérida.

AA.VV. (1994): *"Integración del ferrocarril en el medio urbano. Seminario"*

Ed. MOPTMA. Generalitat Valenciana. Consellería d´Obres públiques, Urbanisme i Transports. Fundación de los ferrocarriles españoles.

AA. VV. (1994-1995): *"Gares et quartieres de gares".* Ed. Rev. Archicree (Paris). 2 Vol.

AA. VV. (1990): *"Estudio TAV´89 Comunidad Valenciana: estudio sobre viabilidad y conveniencia de la conexión de Valencia y Alicante en la red europea de alta velocidad".* Ed. Cámara de comercio de Valencia. (2 volúmenes).

AGUILAR CIVERA, I. (2003): *"El territorio como proyecto: transportes, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana"*. Ed. Generalitat Valenciana.

AGUILAR CIVERA, I. (1994): *"Museo del transporte y del territorio de la comunidad Valenciana: proyecto museológico"*. Generalitat Valenciana. (CD).

ALONSO, M. P. y BELLET, C. (2009): *«El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. Un*

nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milenio». Scripta Nova. Revista Electrónica

de Geografía y Ciencias sociales. Barcelona. Vol. XIII, núm. 281.

APARICIO, A. (2004): *«Salud y Medio Ambiente Urbano».* Ministerio de Fomento, informe.

APARICIO MOURELO, A. (2010): *«El confuso papel del ferrocarril en el sistema de transporte español»*. Revista de obras públicas nº 3514.

ASENSIO CERVER, F. (1996): *"La arquitectura de aeropuertos y estaciones".* Arco Editorial, S.A.

BELLET SANFELIU, C. - CASELLAS, A. - ALONSO LOGROÑO, M.P. (2010): «*Infraestructuras de transporte y territorio: los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España».* Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles.

BELLET SANFELIU, C. - CASELLAS, A. - ALONSO LOGROÑO, M.P. (2010):*«La integración del ferrocarril de alta velocidad en el medio urbano. El caso de Segovia-Guiomar».* Anales de geografía de la Universidad Complutense. Vol. 30, nº 1. pp. 11-28.

CASTRILLO ROMÓN, M.A. – GONZÁLEZ-ARAGÓN CASTELLANOS, J. (Coord.) (2006): *"Planificación territorial y urbana: investigaciones recientes en Mexico y España".* Col. Arquitectura y urbanismo, 58. Ed. Universidad de Valladolid.

DELGADO VIÑAS, C. (2010): *«Entre el puerto y la estación. La influencia de las infraestructuras de transporte en la morfología de las ciudades portuarias españolas (1848-1936)»*. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales. Barcelona. Vol. XIV, núm. 330.

DUTHILLEUL, J.M. (1992): *"Une ligne, des gares".* Ed. Revue generale des chemins de fer. (París). Col. FFE. Integración del ferrocarril en la ciudad.

ECONOMÍA ARAGONESA, 19 (2002): *Volumen dedicado a la Jornada sobre El impacto socioeconómico del AVE en Zaragoza*. Vol II.

FELIU TORRENT, J. (2007): *«La organización de los actores en el desarrollo territorial. El tren de alta velocidad en la ciudad intermedia».* Investigaciones Geográficas, nº 43. pp. 97-120. Universitat de Girona.

GALINDO GONZÁLEZ, J. y SABATÉ BEL, J. (2010): *«Estudio de ideas y propuestas para la ordenación del ámbito central del POTLA».* Universitat Politécnica de Catalunya.

HERNÁNDEZ MARCO, J.L. (2009): *Factores económicos e institucionales en la intermodalidad de los transportes entre Valencia y su Grao (1852-2000).* Congreso de historia ferroviaria. Palma. octubre de 2009. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

LLOPIS, IGNACIO J. (2001): *"Aproximación a la historia del transporte colectivo de la ciudad de Valencia"*. Ed. F.U.L.T.U.V.

MIRALLES I GARCIA, J.L. (2006): *"L´estació intermodal de l´ave a l´aeroport de manises: una alternativa millor" .* Edicions Brosquil.

PALAU VILADRICH, J. (2003): *La Sagrera, un barri en transformació. L´oportunitat de la nova estació de l´A.V.E..* Tesis doctoral inédita, Universitat Politècnica de Catalunya.

PLUMED GÓMEZ, A. (2005): *Zaragoza horizonte 2008: hacia la consolidación de proyectos urbanísticos a gran escala y propuesta de conectividad en transporte público.* Tesis doctoral inédita, Universitat Politècnica de Catalunya.

PORTELA, C. - BARRIONUEVO, A. - MOLINO, J. (2008): *Red arterial ferroviaria de Valencia. Nueva estación central.* Valencia Parque Central, Valencia.

RIBALAYGUA, C. (2004): «Evolución de las estrategias de incorporación de la alta

velocidad ferroviaria y sus efectos urbanísticos en ciudades medias francesas.

Aplicación a los casos españoles».Tesis doctoral inédita, Universidad Politécnica de Madrid.

RIBALAYGUA, C. (2005): *«Nuevas estaciones periféricas de alta velocidad ferroviaria:*

estrategias para su incorporación a las ciudades españolas». Cuadernos de Ingeniería y

Territorio, n.º 5. Universidad de Castilla- La Mancha, Ciudad Real, 2007.

RIBALAYGUA, C. (2005): *«Alta velocidad ferroviaria y ciudad: estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas»*. Cuadernos de investigación urbanística.

RIFKIN, J. (2010): *«La civilización empática».* El País, Traducción de CUELLAR MENEZO. Artículo de opinión 13-6-2010.

RODRÍGUEZ RUIZ, D. – ÁLVAREZ SALA, D. – PORTELA, C. (2004*): "César Portela, arquitecto".* Andalucía, consejería de obras públicas y transportes.

SANTOS GANGES, L. (2007): *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario*

en las ciudades medias españolas. Fundación de los Ferrocarriles Españoles,

Madrid.

VELÁZQUEZ, I. (2010): *«Análisis de las experiencias y conclusiones».* Movilidad sostenible y espacio urbano. Universidad Politécnica de Madrid.

REVISTAS

A & V. MONOGRAFÍAS DE ARQUITECTURA Y VIVIENDA.

MONTANER, J.M. *"La búsqueda de una arquitectura nacional"* P. 60.

NAVASCUÉS PALACIO, P. *"Regionalismo y Arquitectura en España (1900-1930)".* Nº 3, 1985.

ARCHIVO DE ARTE VALENCIANO.

BENITO GOERLICH, D. *"Los mercados modernistas de Valencia".* Valencia: Real Academia de Bellas Artes de San Carlos. 1982. Pp. 88-91.

ARQUITECTOS.

"Defensa del patrimonio arquitectónico y el poder". Año III. Nº 11. Nov-Dic. 1977. Pp. 17-20.

"Fichas históricas de Valencia". Año III. Nº 11. Nov-Dic. 1977. Pp. 36-39.

ARQUITECTURA. Órgano Oficial de la Sociedad Central de Arquitectos

GARCÍA MERCADAL, F. *"Desde Viena: la nueva arquitectura".* Nº. 54. octubre 1923. Pp. 335-337.

ARQUITECTURAS BIS.

MONEO, R. *"Arquitectura del siglo XIX en Madrid, Valencia y Mallorca."* mayo, 1974.

BOHIGAS, O.. *"El modernismo y la arquitectura española del siglo XIX".* mayo, 1974. P. 13.

ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN. Consultados desde 1905 hasta 1918. A destacar:

CABELLO Y LAPIEDRA, L. Mª. "*VIII Congreso Internacional de arquitectos en Viena*" . Nº 190. mayo 1908.

CABELLO Y LAPIEDRA, Luis Mª., "*VIIIº Congreso Internacional de Arquitectos."* Nº 194. Sept 1908. Pp. 274-278.

CABELLO Y LAPIEDRA, Luis Mª., *"VIIIº Congreso Internacional de Arquitectos."* Nº. 195. Oct 1908. Pp. 301-307.

CABELLO Y LAPIEDRA, Luis Mª., *"VIIIº Congreso Internacional de Arquitectos."* Nº. 196. Nov 1908. Pp. 370-373.

"Estación de Valencia". Anuario de la construcción para 1919. Pp. 66-77.

LAMPEREZ Y ROMEA, V. *"La arquitectura española contemporánea. Tradicionalismo y exostismo."* 1911. Pp. 194-199.

MARTORELL, J. *"La arquitectura moderna (y II)"* Tomo XII. Año 1908.

MARTORELL, J. *"La arquitectura moderna. I. La estética. II. Sus obras. (Conclusión)"*. enero 1908. Pp. 268-274.

REPULLÉS VARGAS, E. M. *"La arquitectura en España en 1903, 1904*. *Arquitectura Extranjera".* enero 1906. Pp. 19-29.

RIBES, D. *"La tradición en la arquitectura".* 1918. Pp. 21 a 28.

RIBES, D. *"Orientaciones para el resurgimiento de una Arquitectura Nacional".* Pp.21-25

SALVADOR Y CARRERAS, A. *"Los dos Ottos".* Nº 190*.* 1908.

SELLÉS Y BARÓ, S. *„"El modernismo y la verdad en el arte."* Tomo XIX. Año 1910. Pp.2-13.

"VII Congreso Internacional de Arquitectos". Nº 171. octubre 1906. Año X.

"VII Congreso Internacional de Arquitectos en Londres". Nº 173. Dic. 1906. Año X.P. 300.

TERREROS, L. S. de los. *"El estilo moderno de arquitectura en España" .* 1906

VEGA y MARCH, M. *"V Congreso Nacional de Arquitectos"* Tomo XII. Año 1908.

ARQUITECTURA Y ORDEN: ENSAYOS SOBRE TIPOLOGÍAS ARQUITECTÓNICAS.

GONZÁLEZ FRAILE, E*. "Las primeras estaciones de ferrocarril: su tipología".* 1988.

CERCHA.

FRENTE A FRENTE. *"Vieja magia, moderna impersonalidad".* Nº 7 junio de 1991. pp. 22-34.

CUADERNOS DE ARQUITECTURA.

CIRILI PELLICER, A. *"Visión retrospectiva de la arquitectura en hierro".* Nº 4. 1945.

CIRILI PELLICER, A. *"Gestación y tendencias del diseño industrial".* Nº 38. 1959.

DOMÉNECH ROURA, P. *"A propósito de Viollet Le Duc (1814-1879)".* Nº 4. 1945.

GONZÁLEZ ROVIRA DE VILLAR, M. *"La enseñanza de la arquitectura en España".* Nº 6. 1946.

"Interiores modernistas". Nº 38. 1959.

LLONGUERÁS GALI, B*. "Arquitectura interior y mueblaje"*. Nº 3. 1945.

RÀFOLS, J.F. *"Arquitectura de las tres primeras décadas del XX".* Nº 1. 1944.

CUADERNOS PRO ARTE.

AGUILAR CIVERA, I. *"Demetrio Ribes, 1875-1921".* Nº 11. 1977. P.50-69.

CAU. CONSTRUCCIÓN. ARQUITECTURA Y URBANISMO.

"Arquitectura en peligro". Nº 33. 1975. p. 29.

"Manifiesto en defensa del Patrimonio Artístico". Nº 33. 1975. p. 30.

"Otras obras en peligro: Pais Valenciá: Atarazanas del Grao, Estación del Norte, Viviendas en plaza de Cánovas del Castillo, Viviendas en calle de Cirilo Amorós, Casa Roglá". Nº 33. 1975. Pp. 90-95.

EL CONSTRUCTOR.

"La estación de caminos de hierro del norte en Valencia". Nº 1. 5-7-1916. Año I, Pp. 10-11. *"Edificio para los servicios de Correos y Telégrafos en Castellón de la Plana".* Nº. 21. 15-5-1917. Pp. 1-2.

IDEAS ESTÉTICAS.

NAVASCUÉS PALACIO, P. *"El problema del Eclecticismo en la arquitectura española del siglo XIX",* Nº 114. 1971.

INGENIERÍA CIVIL.

AA. VV. *"La arquitectura en la ampliación de la red del Metro de Madrid 2003-2007".* Nº 148 Oct-Dic. 2007.Pp.5-21.

ZAMORANO MARTÍN, C. – ROMO URROZ, E.. *"Desarrolllo de la red ferroviaria española: pensar en el ferrocarril, pensar en red"*. Nº 141 Ene-Mar. 2006.Pp. 7-17.

L´AVENÇ.

TEDDE DE LORCA, P. *"Els ferrocarrils a Espanya: apunts per a una historiografía".* Nº 180 abril de 1994. pp. 70-75.

AGUILAR CIVERA, I.*"L´estació i l´empresa ferroviaria".* Nº 180 abril de 1994. pp. 70-75.

LA CONSTRUCCIÓN MODERNA. Consultados desde 1905 hasta 1918. A destacar:

"La nueva estación del Norte". Nº 12. 30-6-1918. Año XVI. Pp. 90-93.

"La estación de caminos de hierro del Norte en Valencia". Nº 15. 15-8-1916. Año XIV. Pp. 116-117.

REPULLÉS, E.M. *"La arquitectura en España en 1903",* 1904.Pp.16-17.

SAINZ DE LOS TERREROS, L. *"El estilo moderno de arquitectura en España"*, 1906.

RUCABADO, L. - GONZÁLEZ, A. *"Orientaciones para el resurgimiento de una Arquitectura Nacional"*. 1916.Pp. 125-128; Pp. 139-144; Pp. 155-160; Pp. 175-176.

RIBES MARCO, D. *"Orientaciones para el resurgimiento de una arquitectura nacional".* 1918. Pp. 21-28.

LA RENAIXENSA.

DOMÈNECH I MONTANER, L., *"En busca de una arquitectura nacional"* .28-2-1878.

LARS: CULTURA Y CIUDAD.

PÉREZ, C.. *"Patrimonio. (Una crónica de sucesos)".* Nº 9 septiembre de 2007. Pp. 26-31.

QUADERNS.

"El metropolitano de Viena". 1970 (2º y 3º trimestre). P. 87.

"Irreflexiva destrucción de las obras de un sistema de transporte con características urbanas grandiosas. El metro de Viena". 1970 (2º y 3º trimestre). P. 97

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

AA.VV. *"Estación de Valencia".* 1857, nº 5, tomo I (3). P. 25.

AA.VV. *"Ferrocarril del Norte".* 1856, nº 4, tomo I (9). Pp. 105-106.

AA.VV. *"Ferrocarriles españoles".* 1857, nº 5, tomo I (89). Pp. 92-94.

AA.VV. *"Ferrocarriles burgaleses: línea Segovia-Aranda-Burgos".* 1907, nº 55, tomo II (1640). Pp. 83-85.

AA.VV. *"Ferrocarriles españoles".* 1857, nº 5, tomo I (3). Pp. 32-33.

AA.VV. *"Ferrocarril de Bilbao a Portugalete. Estación de Bilbao".* 1897, nº 44, tomo I (1125). Pp. 385-386.

AA.VV. *"Ferrocarril de Bilbao a Portugalete. Estación de Portugalete".* 1897, nº 44, tomo II (1157). Pp. 569-570.

AA.VV. *"Ferrocarril de Bilbao a Portugalete. Estación del desierto".* 1898, nº 45, tomo I (1176). P. 227.

AA.VV. *"Estaciones de tercer orden".* 1859, nº 7, tomo I (12). P. 142.

BALLESTEROS, M. *"Nueva estación del ferrocarril del Norte en Valencia".* 1907, nº 55, tomo I (1638). Pp. 112-116.

CASTELLÓN ORTEGA, F. *"Estaciones de clasificación en la Compañía del Norte".* 1925, nº 73, tomo I (2421). Pp. 43-44.

CASTELLÓN ORTEGA, F. *"Estaciones de clasificación en la Compañía del Norte"*. 1925, nº 73, tomo I (2422). Pp. 57-61.

CASTELLÓN ORTEGA, F. *"Estaciones de clasificación en la Compañía del Norte".* 1925, nº 73, tomo I (2423). Pp. 82-86.

ESPINAL IBARGOITIA, B. *"Ferrocarril del norte: estación de Irún"*. 1883, nº 31, tomo I (13). Pp. 204-207.

MONTERDE, A. *"Ferrocarriles españoles".* 1857, nº 5, tomo I (22). P. 262.

TORINO, J. *"Estación Internacional del Ferrocarril de Canfranc".* 1907, nº 55, tomo I (1639). P. 156.

TORRES QUEVEDO, L. – PEÑA FUSTES, J.M.. *"Desarrollo del ferrocarril en España".* 2003,

Nº 150, tomo I (3438). Pp. 95-103.

WAIS SAN MARTÍN, F*. "Ferrocarriles madrileños".* 1945, nº 93, tomo I (2757). Pp. 32-36.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"Estaciones pequeñas de ferrocarril".* 1928, nº 76, tomo I (2507). Pp. 289-291.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"Acerca de ferrocarriles".* 1930, nº 78, tomo I (2559). Pp. 460-464.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"Las estaciones de Madrid".* 1941, nº 89, tomo I (2720). Pp. 501-510.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"Planes de ferrocarriles".* 1943, nº 91, tomo I (2738). Pp. 243-247.

WAIS SAN MARTÍN, F*. "Ferrocarriles madrileños".* 1945, nº 93, tomo I (2757). Pp. 32-36.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"La situación de los ferrocarriles europeos. Dificultades, causas, remedios posibles"*. 1951, nº 99, tomo I (2833). Pp. 206-210.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"El ferrocarril y los ingenieros de caminos, a lo largo de un siglo".* Número especial del centenario. 1953, nº 101, tomo I (2857). Pp. 89-99.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"La evolución de nuestros ferrocarriles (en el centenario de una década)"*. 1959, nº 107, tomo I (2931). Pp. 415-422.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"Eduardo Maristany y Gisbert, Marqués de Argentera"*. 1960, nº 108, tomo I (2947). Pp. 815-819.

WAIS SAN MARTÍN, F*. "Nuestros ferrocarriles frente al mercado común europeo".* 1962, nº 110, tomo I (2967). Pp. 455-458.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"Don Félix Boix y Merino".* 1962, nº 110, tomo I (2972). Pp. 858-862.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"Centenario de la terminación del ferrocarril del norte".* 1964, nº 112, tomo I (2994). Pp. 1099-1103.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"Centenario de ferrocarriles en 1965".* 1965, nº 113, tomo I (3005). Pp. 751-755.

WAIS SAN MARTÍN, F*. "Los enlaces ferroviarios. (Algo de su historia)".* 1967, nº 115, tomo I (3032). Pp. 1257-1266.

WAIS SAN MARTÍN, F*. "Panorama de los ferrrocarriles de hace un siglo".* 1968, nº 115, tomo I (3041). Pp. 647-654.

WAIS SAN MARTÍN, F*. "El ferrocarril y los orígenes del capitalismo español".* 1973, nº 120, tomo I (3096). Pp. 269-272.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"El ferrocarril cumple ciento cincuenta años".* 1975, nº 122, tomo I (3124). Pp. 583-588.

WAIS SAN MARTÍN, F. *"El museo del ferrocarril español".* 1976, nº 123, tomo I (3132). Pp. 411-414.

REVISTA DEL CONSEJO SUPERIOR DE LOS COLEGIOS DE ARQUITECTOS DE ESPAÑA.

AGUILAR CIVERA, I. *"El ferrocarril en Valencia. Historia y tipología de las estaciones."*Nº 57. 1982. Pp. 20-31.

REVISTA DEL MINISTERIO DE FOMENTO.

RUIZ BARRACHINA, E. (2003): *"Del vapor al Euromed: 150 años del ferrocarril en la comunidad valenciana"*. Nº 523, noviembre de 2003. Pp: 48-55.

REVISTA ILUSTRADA DE BANCA, FERROCARRILES, INDUSTRIA Y SEGUROS. Consultado periodo entre 1905 y 1918. A destacar:

"Nueva estación en Valencia". 25-9-1916. P. 437.

REVISTA TRENES HOY

AA.VV. (1991) *"Vitoria Gasteiz remodela sus instalaciones"*. Pp. *26-30.*

AA.VV. (1991) "*Estaciones de la comunidad valenciana"*. Pp. 42-50.

PRUNEDA ARGOTA, J.A. (1987) *"Estaciones del país vasco".* agosto-septiembre. Pp. 40-49.

PERIÓDICOS.

Consultado el periodo 1904-1918. Hemeroteca Municipal de Valencia.

CORRESPONDENCIA DE VALENCIA.

DIARIO DE VALENCIA (1911-1918).

EL PUEBLO.

LEVANTE

LAS PROVINCIAS

VOZ DE VALENCIA.

ARCHIVO DOCUMENTAL. EXPEDIENTES CONSULTADOS (FFE - AGAAH - AHM)

FFE (Fundación de los Ferrocarriles Españoles). (Signatura-Título).

B - 0122 – 001. Expediente relativo a la marquesina de la estación de Madrid - Príncipe Pío en la línea de Madrid a Irún.

C - 0442 – 003. Medina del Campo.

C - 0445 – 001. Medina del Campo.

I - 0009 – 025. Proyecto de instalaciones en la estación de Zaragoza - Delicias y enlaces con las Compañías del Norte y MZA, Sección 3ª, trozo 4º de la línea.

I - 0134 – 001. Proyectos de estación de empalme de Pamplona entre las compañías del Norte, Ferrocarril de Pamplona a Plazaola y Compañía El Irati.

I - 0058 – 011. Estación de Lérida: proyecto de instalación de depósito de combustibles líquidos en la estación norte de Lérida.

I - 0042 – 007. Proyecto de pabellón para servicio de correos en la estación de Valencia – Norte.

I - 0044 – 008. Proyecto de nueva estación de Valencia: Trazado de las nuevas vías para El Grao y Tarragona.

I - 0086 – 006. Nueva estación de Valencia en la línea de Almansa a Valencia y Tarragona.

I - 0201 – 012. Expediente de modificación de obras y nuevas edificaciones en la estación de Valencia y término.

I - 0015 – 012. Proyecto de ensanche del muelle cubierto (lado de los cuarteles) de la estación de Valencia.

I - 0031 – 006. Proyecto de variante en la extremidad de la estación del Grao de Valencia.

I - 0031 – 007. Proyecto de estación del Grao de Valencia.

I - 0042 – 006. Proyecto de ampliación de instalaciones para servicio de mercancías en la nueva estación de Valencia – Norte.

I - 0043 – 001. Estación de Valencia: parcelas sobrantes en km. 1 al 7, año 1908 a 1912.

I - 0043 – 002. Estación de Valencia: proyecto de pasarela de cemento armado en el camino de San Vicente de la Roqueta.

I - 0044 – 009. Estación de Valencia: Proyecto de modificación del edificio de viajeros.

I - 0044 – 010. Estación de Valencia: Proyecto de muelles de mercancías.

I - 0044 – 011. Estación de Valencia: Proyecto de pabellón para servicio de correos.

I - 0046 – 001. Estación de Valencia: Proyecto de nueva distribución del edificio de viajeros y marquesina.

I - 0046 – 003. Estación de Valencia: Proyecto de fábrica de compresión de gas para el alumbrado de los coches.

I - 0086 – 006. Nueva estación de Valencia en la línea de Almansa a Valencia y Tarragona.

I - 0086 – 011. Traslado de la estación de Valencia.

I - 0115 – 008. Proyecto de hall en la estación de Valencia en la línea de Calatayud al Grao de Valencia.

I - 0116 – 001. Proyecto de construcción de la estación de Valencia, en la línea de Calatayud al Grao de Valencia, y proyecto posterior de modificación de dicha estación.

I - 0134 – 003. Proyecto de nuevas oficinas de la estación de Valencia.

I - 0134 – 004. Línea de Almansa al Grao: proyecto de cochera para 45 carruajes en la estación de Valencia.

I - 0147 – 012. Expediente sobre obras a ejecutar en la estación de Valencia con motivo de la

nueva estación.

I - 0201 – 006. Devolución del plano de la estación de Valencia, aprobado por R.O. de 7 de octubre de 1864 de la Compañía Almansa a Valencia y Tarragona.

I - 0201 – 007. Proyecto de un nuevo edificio en la estación de Valencia de la Compañía Almansa a Valencia y Tarragona.

I - 0201 – 012. Expediente de modificación de obras y nuevas edificaciones en la estación de Valencia y término.

I - 0201 – 013. Proyecto de estación de Valencia del ferrocarril de Játiva al Grao, Compañía de Almansa a Valencia y Tarragona.

I - 0201 – 021. Minutas y borradores sobre el proyecto de nueva estación de Valencia.

I - 0204 – 006. Expediente sobre la instalación de estación y talleres en Valencia, Sagunto y Comcud.

I - 0204 – 008. Expediente de proyectos de parachoques en la estación de Valencia.

I - 0209 – 003. Expedientes de proyectos de planta baja, marquesina y parachoques en la estación de Valencia.

I - 0215 – 009. Expediente sobre proyecto de ensanche de la estación de Valencia en la línea de Calatayud al Grao de Valencia.

I - 0218 - 013 Desde: 27/12/1917 Hasta: 5/9/1922 Serie Doc.: División Inspectora de FFCC. 4ª Zona Asunto: Expediente sobre la reclamación del Ayuntamiento de Valencia por las obras del ensanche de la estación de Valencia.

I - 0218 – 031. Expediente de autorización del proyecto de construcción de un muelle cubierto en la estación de Valencia.

I - 0220 – 008. Proyecto de construcción de un edificio de viajeros, retretes y muelles

cubiertos en la estación de Valencia.

I - 0220 – 021. Construcción de varios talleres y cocheras en la estación de Valencia, en la línea de Calatayud al Grao de Valencia.

I - 0047 – 013. Proyecto de modificaciones de la estación de Tarragona.

I - 0096 – 003. Línea de Zaragoza a Alsasua: Plano de la estación de Pamplona.

I - 0092 – 006. Estación de Valencia: proyecto de nuevo apartadero sobre la vía de la plataforma.

I - 0096 – 005. Línea de Almansa a Valencia: proyectos de obras en las estaciones de Fuente la Higuera y Valencia.

I - 0096 – 006. Línea de Almansa a Valencia: proyectos de obras.

I - 0096 – 008. Proyectos de obras en la estación de Valencia de la línea de Almansa a Valencia.

I - 0096 – 009. Estación de Valencia: proyectos de cocheras y almacenes.

I - 0097 – 005. Línea de Valencia al Grao: proyectos de obras.

I - 0047 – 013. Proyecto de modificaciones de la estación de Tarragona.

I - 0172 – 004. Expediente sobre modificación del emplazamiento de la estación del Grao.

I - 0148 – 023. Expediente sobre enlace de la línea de Utiel con las vías de la nueva estación de Valencia.

I - 0148 – 024. Expediente sobre solicitud del Ayuntamieto de Valencia de derribo de la estación de Valencia.

I - 0188 – 032. Proyecto de reglamento de patios de la nueva estación de Valencia, en la línea de Játiva al Grao de Valencia.

I - 0189 – 001. Proyecto de enclavamientos y consigna en la estación de Valencia, en la línea de La Encina a Valencia.

M - 0001 – 013. Proyecto de ensanche y modificaciones del edificio de viajeros de la estación de San Sebastián.

M - 0001 – 001. Proyecto definitivo (no realizado) del edificio de viajeros de la estación de Príncipe Pío.

M - 0001 – 002. Proyecto de modificación en los muelles construidos en la estación de Madrid -Príncipe Pío.

M - 0001 – 005. Proyecto de reformas en las instalaciones de vías y edificios de la estación de Príncipe Pío.

M - 0001 – 006. Proyecto de reformas en las instalaciones de vías y edificios de la estación de Príncipe Pío.

M - 0001 – 007. Proyecto de reformas e intalaciones de las vías y edificios de la estación de Príncipe Pío.

M - 0001 – 008. Ampliación y reforma del edificio de viajeros de la estación de Príncipe Pío.

M - 0001 – 010. Proyecto de la estación de San Sebastián.

M - 0001 – 012. Proyecto de modificación de instalaciones en la estación de San Sebastián.

M - 0001 – 013. Proyecto de ensanche y modificaciones del edificio de viajeros de la estación de San Sebastián.

M - 0001 – 014. Planos de la estación Medina del Campo.

M - 0001 – 015. Proyecto de la estación de Medina del Campo.

M - 0001 – 017. Reconstrucción del edificio de viajeros de la estación de Burgos.

M - 0005 – 013. Proyecto de la estación de Bilbao - Abando de la línea de Castillejo a Bilbao.

M - 0005 – 014. Proyecto de edificios de la estación de Bilbao - Abando de la línea de Castillejo a Bilbao.

M - 0005 – 015. Modificaciones de tejado del edificio de viajeros de la estación de Bilbao - Abando en la línea de Castillejo a Bilbao.

M - 0007 – 006. Expediente promoviendo la modificación de la planta baja de la estación de Pamplona de la línea de Zaragoza a Barcelona, resolviéndose favorablemente.

N - 0001 – 001. Expedientes relativos a la estación de Valladolid en la línea de Madrid a Irún.

N - 0002 – 001. Expedientes relativos a la estación de Valladolid en la línea de Madrid a Irún.

RIEG-0202.-

S - 0084 – 114. Conclusiones de la Asamblea de transportes de Tarragona e incluye plano de la estación común de esta ciudad.

U - 0028 – 006. Plano de la estación de León.

V - 0042 – 007. Ampliación de Barcelona-Norte o Barcelona - Villanueva de la Compañía del Norte.

V - 0735 – 005. Circular sobre la forma de presentar proyectos de estación, por la División de los Ferrocarriles del Norte.

V - 0042 – 007. Ampliación de Barcelona-Norte o Barcelona - Villanueva de la Compañía del Norte.

V - 0233 – 002. Edificios de las estaciones de La Granada, Tarragona, Vendrell, Gelida, Barcelona Sants, Vilafranca y Martorell.

V - 0046 – 001. Correspondencia y proyectos sobre la estación de Tarragona, común con la Compañía del Norte.

V - 0047 – 001. Reforma de la estación de de Tarragona, común con la Compañía del Norte.

VA - 0035 – 001. Planos de Barcelona y de la estación de Barcelona – Norte.

VA - 0042 – 001. Proyecto de rectificación de vías y estaciones de la Compañía del Norte en Barcelona.

VA - 0153 – 007. Proyecto de la estación de Barcelona Norte.

VA - 0175 – 008. Planos de reformas en las estaciones de Barcelona Norte y Barcelona número 2.

VA - 0185 – 001. Planos generales del proyecto de la estación de Barcelona – Vilanova.

VA - 0293 – 005. Planos de la línea de Palencia a Roa.

VA - 0174 – 002. Planos de la aduana de la estación de Irún.

VA - 0219 – 001. Pliegos de condiciones generales sobre contratos, construcción de obras de fábrica y túneles de la compañía TBF, construcciones metálicas en líneas francesas y suizas, sobre obras en estaciones de Port Bou, Logroño, Barcelona - Término, Gerona y Llansá.

VA - 0186 – 002. Planos de la estación de Barcelona – Norte.

VA - 0197 – 001. Plano de una estación para la línea del ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona.

VA - 0197 – 002. Planos de la estación de Tarragona y obras realizadas en dicha estación.

VA - 0114 – 007. Planos de proyectos y reformas en la estación de Tarragona.

VA - 0114 – 006. Plano y perfil longitudinal de la reforma de la estación de Tarragona.

VA - 0114 – 004. Propuesta de la Compañía del Norte a la Compañía MZA de la redacción de un proyecto para una estación común en Tarragona.

W - 0078 – 011. Construcción de la estación de Zaragoza.

VA - 0042 – 001. Proyecto de rectificación de vías y estaciones de la Compañía del Norte en Barcelona.

VA - 0035 – 001. Planos de Barcelona y de la estación de Barcelona – Norte.

VA - 0153 – 007. Proyecto de la estación de Barcelona Norte.

VA - 0175 – 008. Planos de reformas en las estaciones de Barcelona Norte y Barcelona número 2.

VA - 0185 - 001 Planos generales del proyecto de la estación de Barcelona – Vilanova.

W - 0111 – 002. Planos de la estación de Segovia en la línea de Villalba a Segovia y Medina del Campo.

W - 0050 – 006. Proyecto para la reforma de vías y aumento de las instalaciones de viajeros en la estación de Príncipe Pío, aprobado por la Compañía del Norte el 29 de septiembre de 1911.

W - 0142 – 001. Proyecto de ferrocarril de Logroño a Pamplona.

W - 0076 – 004. Petición de los vecinos del Ensanche de Valencia al Director General de la Compañía del Norte, solicitando el traslado de la estación de ferrocarril.

W - 0078 – 011. Construcción de la estación de Zaragoza.

AGAAH (Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares).

(Signatura-Título).

24/10906. – Hoja 1. Plano de emplazamiento con arreglo al proyecto aprobado. (1907).

24/10906. – Hoja 2. Plano de emplazamiento modificado. (1907).

24/10906. – Hoja 5. Plano de conjunto nueva estación. (1907).

24/10906. – Seccción transversal vestíbulo. (1907).

24/10906. – Seccción transversal del edificio de viajeros y alzado. (1907).

25/7026.- Proyecto vigas de hierro para diferentes luces. (1881).

24/3796.- Proyecto de nueva estación en Valencia. Planta, alzado, secciones y detalles. (1906).

24/09441.- Estación de Valencia. Proyecto de una pasarela de cemento armado en el camino de San Vicente de la Roqueta. (1917).

24/10093.- Proyecto ampliación instalaciones de mercancías de Valencia. (1934).

24/10776.- Proyecto de variación del trazado desde el origen al punto km. 1808. Plano general. (1909).

24/9746.- Valencia. Proyecto de traslado y construcción de la estación. (1904).

24/8796.- Proyecto de una nueva estación en Valencia. Muelles de mercancías. (1906).

(Signaturas).

25/28803 – 24/09371 – 24/10699 – 24/12629 – 25/07126 – 25/28801 – 24/08957 – 24/08796 – 25/28804 – 24/09746 – 25/28918 – 25/28917 – 24/13089 – 24/10334 – 24/11995 – 24/09441 – 24/09953 – 24/08881 – 25/07026 – 25/07025 – 24/18518 - 24/18517 – 24/12735 – 24/09371

AHM (Archivo Histórico Municipal de Valencia).

Consultados exp. Fomento-Policía Urbana. Años 1905-1921.

Consultados exp. Sección Ensanche. Años 1905-1921.

ARXIU DEL REGNE DE VALENCIA.

Consulta del arxiu gremial (SXX).

Consulta de mapes i planols.

VARIOS

VÍDEOS

"La Viena de la Secession". Col. Ciudades del Arte nº 11. Ediciones Dolmen, S.L.

"Valencia parque central". Valencia y el ferrocarril. Video de presentación y documental.

PÁGINAS WEB ESPECIALIZADAS

www. adif.es - www. ffe.es - www. amigosdelferrocarril.es - www. afraharo.com
www. agrupament.net - www. afevi.org - www. aafbilbao.org - www. aafg.es
www. aafmadrid.com - www. tranvia.org - www. avaf.es - www. cimaf.org
www. fcaf.cat - www. acafcantabria.es - www. azaft.org - www. ptferroviaria.es
Grupo de trabajo ferroviario de Asturias. - www. museos.gijon.es
www. museodeltransporte.com - www. museodelferrocarril.org - www. euskotren.es
www. docutren.com - www. cehfe.es - www. seitt.es - www. ets-rfv.es
www. todotrenes.com – www. ferropedia.es

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES