

EDIFICIOS DE VIAJEROS DEL TRENET 1920-2003. DE FRANCISCO MORA A CALATRAVA

VIRGINIA GARCÍA ORTELLS

Cátedra Demetrio Ribes-UVEG-FGV

Abstract: The present narrow railroad infrastructure in the province of Valencia is the result of an emblematic communication network of almost 120 years old. A network that has been projected, built, modified, demolished or preserved during a long chronological period, where the prevailing tendencies and needs of a specific historic moment mark the different typologies of the buildings for travelers. The main objective of this article is to present the architectural projects of the buildings for travelers since 1920 to the present time. From Francisco de Mora – with the classicist and functional model of the oldest railroad breaking – to the technological stations of the 21st century.

Key words: Industrial Architecture / Transport / Railroad

Resumen: La actual infraestructura del ferrocarril de vía estrecha en la provincia de Valencia es el resultado de una emblemática red de comunicaciones de casi 120 años de antigüedad. Red que se ha proyectado, construido, modificado, derribado o conservado durante un largo periodo cronológico, donde las tendencias y necesidades de un determinado momento histórico marcan las diferentes tipologías de los edificios de viajeros. El objetivo principal de este artículo es presentar los proyectos arquitectónicos de los edificios de viajeros desde 1920 hasta la actualidad; desde Francisco Mora – con la ruptura del modelo clasicista y funcional de los primeros tiempos del ferrocarril– hasta las estaciones tecnológicas del siglo XXI.

Palabras clave: Estación de Ferrocarril / Ferrocarril Económico / Sociedad Valenciana de Tranvías / Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia / Pont de Fusta / Marxalenes / Carlet / Campamento de Paterna / Francisco Mora Berenguer / Alejandro Barber / José Verdú / Joaquín M^o Belda / D.J. Pérez Sanmillán / Justo Vilar David / Vicente Valls Gadea / Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

El corte clasicista

Las primeras estaciones que se construyeron para el ferrocarril de vía estrecha valenciano siguieron las mismas tendencias arquitectónicas empleadas en el resto de estaciones coetáneas.¹ La funcionalidad, economía y estandarización condicionaron estas construcciones, donde el clasicismo fue implantado como estilo a seguir por su proporcionalidad y sencillez.

A esta primera etapa de corte clasicista –ampliamente estudiada y difundida por la profesora Inmaculada Aguilar Civera–² pertenece el proyecto del *Ferrocarril Económico de Valencia a Llíria*, redactado en 1887 por Alejandro Barber para la Sociedad Valenciana de Tranvías. Líneas de ferrocarril donde comenzarán a proyectarse los edificios de una forma estandarizada y por categorías, siendo el modelo referencial el edificio de viajeros de la estación de Valencia, en el barrio de Marxalenes.³

El concepto de estandarización será desarrollado con

una mayor rigurosidad tres años más tarde, cuando José Verdú, como jefe de vía y obras, redactó el proyecto del *Ferrocarril Económico de El Grao de Valencia a Bétera por Moncada con ramal a Rafelbuñol*, estableciendo a lo largo de las líneas una marcada y notable identidad. La molduración y el arco de medio punto serán los elementos clave de estructuración de los edificios, correspondiendo, según su categoría, a cada uno de los modelos tipos proyectados.

Para estas líneas –donde se desarrollaron estaciones de 3^a clase, 2^a clase, apeaderos, casillas de guarda y retretes– se construyó una nueva Estación Central de Valencia (también llamada de Pont de Fusta o de Santa Mónica), convirtiéndose en la estación principal de la SVT. El lenguaje clasicista sigue latente en este proyecto de Joaquín M^o Belda (1892), sin embargo, se percibe una novedosa ruptura de la severidad anterior, mediante el juego volumétrico de su fachada y modelos secesionistas de su exquisita marquesina.⁴

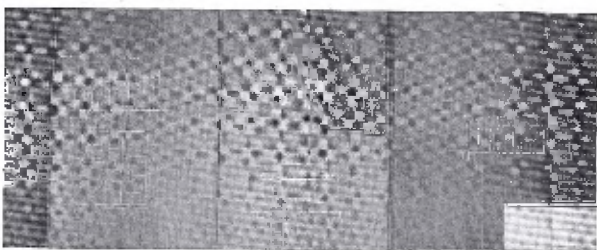
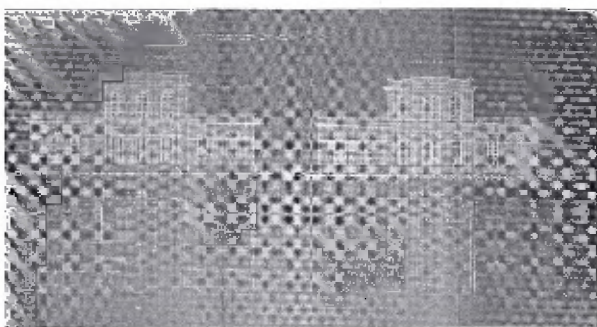
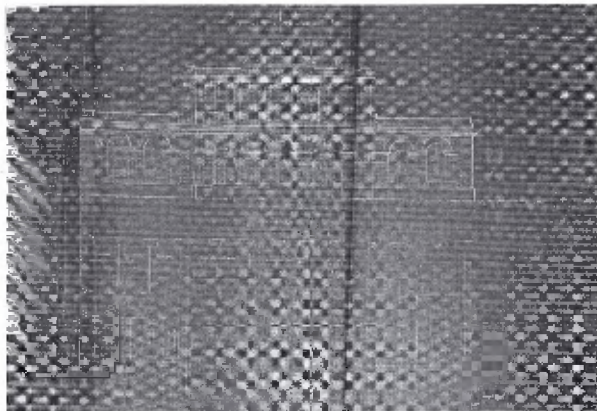
El uso estandarizado de los modelos tipológicos, lle-

¹ Valladolid, Irún, Madrid-Delicias, Zaragoza... Y, por supuesto, valencianas, como la Estación de Cuenca o Utiel (1883), Estación de Valencia y Aragón (1888) o la Estación Central de Aragón (1901).

² Pionera en el estudio histórico y artístico de la arquitectura ferroviaria valenciana y a la que agradezco su ayuda incondicional que me ha ofrecido en cuanto a la supervisión y asesoramiento.

³ Aguilar Civera, Inmaculada, *Historia de las estaciones: Arquitectura ferroviaria valenciana*. Diputación Provincial de Valencia, Valencia, 1984, pp. 71-73.

⁴ Aguilar, 1984, pp. 73-78.



1. Proyecto para viajeros, casillas de guardia y retretes (sección 1ª Trozo 1º) Valencia-Torrent. D.J. Pérez Sanmillán, 1893. AFGV. Estaciones de 1ª, 2ª y 3ª clase.

vado a sus máximas consecuencias, puede ser observado en las estaciones construidas por la Sociedad de Carbones Minerales de Dos Aguas y Ferrocarril del Grao a Valencia y Turís para la línea de Valencia a Villanueva de Castellón. La rápida construcción de las líneas férreas de la zona Norte (Llíria, Bétera, Rafelbuñol y Grao) contrasta con los veinte años de duración de la zona Sur (Valencia-Villanueva de Castellón), años en los que, pese al paso del tiempo y cambio de siglo, se utilizaron los mismos modelos de estación, correspondiendo a una clara e invariable sistematización.

La primera sección del trazado era de Valencia a Torrent y fue el ingeniero director D.J. Pérez Sanmillán

quien en febrero de 1893 redactó el *Proyecto para viajeros, casillas de guardia y retretes*⁵ (sección 1ª Trozo 1º). Las concesiones originarias del trayecto y destino sufrieron diversas modificaciones, pero lo que nos interesa en esta ocasión es que el ferrocarril llegó a Villanueva de Castellón en 1917, es decir, veinte años después de la redacción del primer proyecto. Sin embargo, el ingeniero don Justo Vilar David, quien redactó el *Proyecto de replanteo de la sección de Alberique a Villanueva de Castellón*⁶ en 1913, utilizó los mismos modelos de estación. Lo mismo sucedería en la *línea Valencia a Nazaret* que esta Sociedad inauguró en 1912 para su conexión con el puerto. De este modo, las estaciones término de Villanueva de Castellón (1917) y Nazaret (1912) serían un modelo de 2ª clase, al igual, por ejemplo, que la proyectada en Torrent en 1893.

Los edificios de viajeros de este proyecto, quizá menos conocido, también se organizaron en 1ª, 2ª y 3ª clase, teniendo como referencia los modelos ya construidos en las otras líneas e intentando mejorarlos, para no caer en los mismos errores que, en la práctica, se habían ido demostrando. El carácter predominante es el de solidez y economía, siendo el material empleado el ladrillo perfilado, por ser un material barato, resistente y aplicable a la ornamentación tanto de los arcos, como de las cornisas, pilastras, jambas o archivoltas.

La única estación de 1ª clase sería la Estación de Valencia⁷ (antigua estación de Jesús), con planta baja y principal. El resto serían de 2ª clase, como la de Torrent o Villanueva de Castellón (también de doble altura pero de menores dimensiones y distinta distribución), de 3ª clase (como la de Carlet, de una sola planta y rematada por un frontón triangular) y las casillas de guardia y retretes.

En general, la distribución de las dependencias de las estaciones de este primer periodo estaba muy cuidada y estudiada, sobre todo en cuanto a las comunicaciones del interior con el exterior. En la planta baja del cuerpo central siempre se desarrollaba un amplio vestíbulo, por el que se accedía a las dos diferentes salas de espera, una para 1ª y 2ª clase y otra para 3ª (normalmente en un lateral). Los despachos de billetes, el de equipajes, telégrafo y el despacho del jefe de estación se desarrollaban alrededor de vestíbulo central. Las dependencias más laterales solían ser las destinadas al personal de vía, como los almacenes o la lampistería. Las estaciones provistas de pisos superiores, los destinaban a viviendas y estancias de uso interno del personal ferroviario.

Las estaciones Carlet y Campamento de Paterna: Francisco Mora

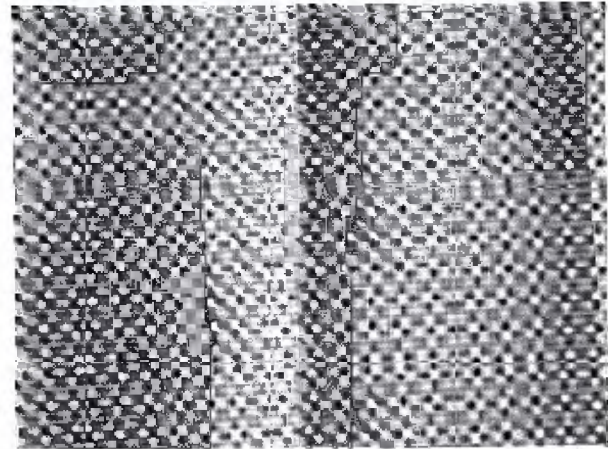
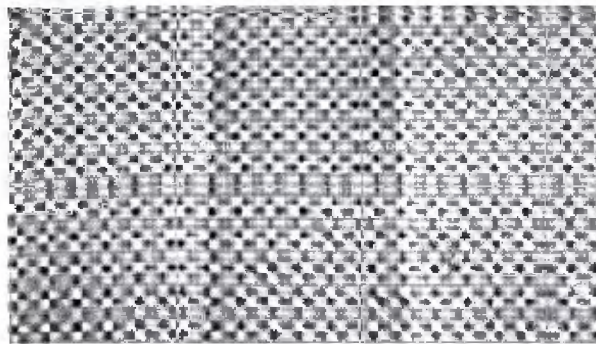
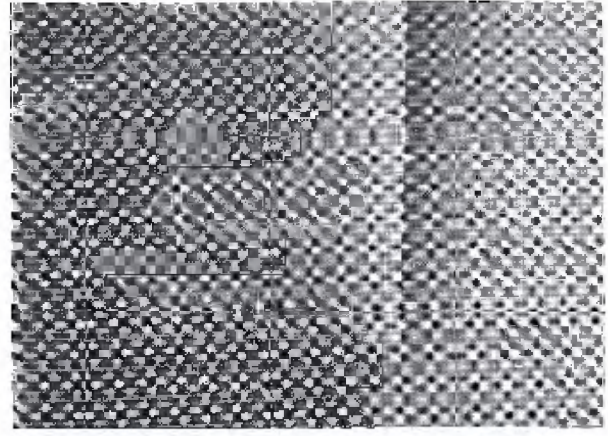
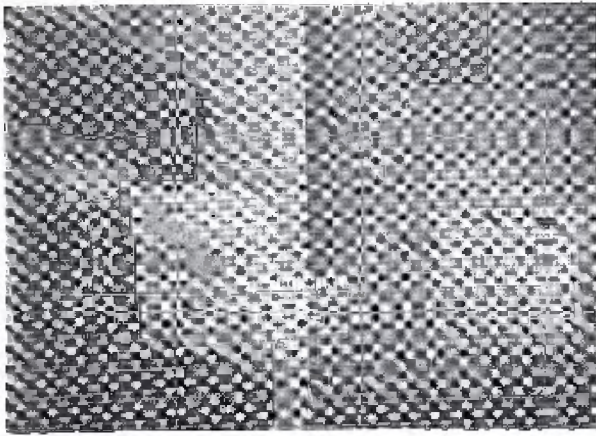
La renovación y ruptura del sistema modular vino a partir de 1917 de mano de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, sociedad que surge de la fusión de la SVT y la CGTV,⁸ acordando en 1924 la cx-

⁵ AFGV leg. 2/2.1/035/01.

⁶ AFGV leg. 2/2.1/019/01.

⁷ Conjunto formado por tres cuerpos o crujías en sentido del eje de la vía. La fachada saliente del cuerpo central, de 14,30 m de largo por 13,5 de ancho, también mostraba como remate un antepecho señalando las tres entradas principales. Los dos cuerpos laterales medían 8 metros de largo por 11 de ancho.

⁸ Compagnie Générale des Tramways de Valence, La Lyonesa.



2. Proyecto de la Nueva Estación de Carlet. Francisco Mora Berenguer, 1924. Fachadas principal, posterior, laterales, planta baja y planta de piso alto. AFGV.

plotación conjunta del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turís y Minas de Dos Aguas.

Esta renovación puede ser advertida en la construcción de dos nuevas estaciones, haciendo desaparecer el edificio anterior: la de Carlet (situada en la línea de Villanueva de Castellón) y la de Campamento de Paterna.

La antigua estación de Carlet correspondía al modelo de 3ª clase del proyecto original, pero fue necesaria su demolición debido a que su techumbre se había deteriorado de tal manera que amenazaba de ruina al edificio. Tal y como se indica en su memoria "... se proyecta construir un edificio de nueva planta cuyo aspecto contribuya al ornato del pueblo; ... dando de este modo satisfacción al pueblo de Carlet que tanto se preocupa por su progreso y embellecimiento y que tan reiteradas veces tenía solicitada de la Compañía la reforma en cuestión".⁹

Y para tal fin, en 1924, se le encarga el proyecto a Francisco Mora Berenguer (1875-1961), arquitecto nacido en Sagunto y formado en Barcelona, ciudad en la que se relaciona con Manuel Peris, Buenaventura Cornill y frecuenta el taller de Gaudí. Fue nombrado en 1901 arquitecto municipal del Ensanche de Valencia, realizando numerosos proyectos para casas particulares, pero también son conocidísimas sus obras públi-

cas, como el proyecto de la fachada del Ayuntamiento de Valencia (1905) o el Mercado de Colón de esta misma ciudad (1913).

Realmente la estación de Carlet es el reflejo tardío de la situación que, en el plano arquitectónico, estaba experimentando Valencia durante el primer cuarto del siglo XX. Se trataba de un problema de definición de estilo ya que, citando las palabras de Inmaculada Aguilar, "... ambos edificios, de gran singularidad, reflejan la tendencia de la arquitectura de la época, un eclecticismo tardío con rasgos modernistas mezclados con algunos elementos típicos del regionalismo, todavía en boga en aquellos años".

Para encontrar el posible origen de estos edificios nos debemos remontar a manifestaciones regionalistas que tenían ya lugar a mediados del siglo XIX en las Exposiciones, como el Pabellón Árabe realizado por Francisco Jareño en 1857 para la Exposición de Agricultura en Madrid. En las celebraciones de la Exposición Universal de París tenemos varios ejemplos, como el de 1867, cuando Jerónimo de la Gandara hace referencias al palacio renacentista de Monterrey o en 1878 cuando Agustín Ortiz de Villajos realiza un Muestrario de Arquitectura Musulmana bajo los criterios nacionalistas de los comisarios. Incluso en Chicago, en la Ex-

⁹ AFGV leg. 2/2.1/052/04.



3. Nueva Estación de Carlet, construida en 1925. AFGV.

posición Universal Colombina (1898), se realiza un pabellón neogótico imitando la Lonja de Valencia.

A principios del siglo xx se refleja la clara necesidad de afirmación nacionalista¹⁰ en el Pabellón de España de la Exposición Universal de París de 1900, utilizando como fuentes de inspiración los variados estilos regionales. Se trataba, en definitiva, de un rechazo a lo exótico, a lo ajeno a nuestras fronteras, donde se tildará de antipatriótica toda arquitectura que no manifieste la referencia de un pasado. Debate entre lo tradicional y la modernidad que ya se planteó en el V Congreso Nacional de Arquitectos celebrado en Bilbao en 1909 (año en el que tiene lugar también la Exposición Regional Valenciana), siendo el tema principal del VI Congreso, celebrado en San Sebastián en 1915. Las instituciones serán las encargadas de fomentar, de una manera algo incoherente, esta tendencia en el resto de España, existiendo variedades muy diversas según las zonas y los arquitectos.

Concretamente, Francisco Mora fue uno de los introductores del Modernismo en Valencia, aunque va evolucionando a lo largo de su etapa profesional. Con la estación de Carlet rompe radicalmente con la simetría y el sistema modular, característica del modernismo, planteando un edificio asimétrico de tres cuerpos claramente diferenciados.

La fachada principal desarrolla una arquería de arcos de medio punto en la planta baja, para albergar tanto el cuerpo central del edificio como la torre lateral. El mirador central de la planta superior es una arcada de cuatro ventanas en arcos carpaneles, rematada con una techumbre a dos aguas. Adosado a éste, una torre de planta cuadrangular que muestra en sus tres lados exentos ventanas geminadas con columnas de orden dórico, balaustrada y un remate en geometría escalonada acorde con el coronamiento de la parte superior. Detalles que recuerdan a los proyectos que este mismo arquitecto

realizó para las casas Noguera y Suay¹¹ (Valencia 1909), inspirados a su vez en el diseño realizado por L. Domènech i Montaner para el nº 35 del Pasco de Gracia (Barcelona) en 1908. En el otro extremo, un cuerpo de una sola planta, con entrada y ventanas en arcos rebajados y desarrollando en su parte superior una terraza con balaustrada por donde se accede mediante entradas geminadas también en arcos rebajados. La fachada posterior posee una distinta distribución, pero también aparecen los elementos anteriormente descritos.

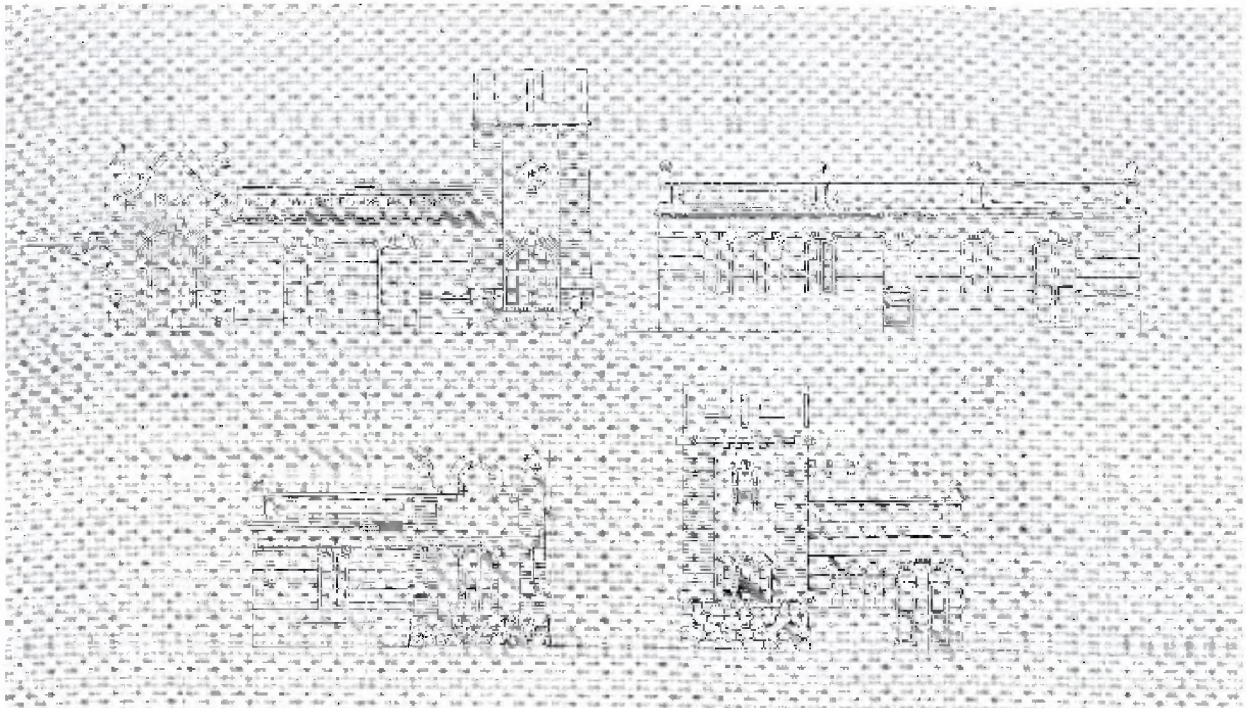
En planta baja seguirán existiendo las diferentes dependencias necesarias para el uso ferroviario: un gran vestíbulo, sala de espera, despachos y almacenes. El telégrafo estará en el ala correspondiente a la torre y las viviendas y dormitorios en la planta superior. Una novedad a destacar en cuanto al periodo anterior es que existirá una única sala de espera, sin diferenciar las clases.

1928 es la fecha indicada en la azulejería de la nueva estación de Campamento de Paterna, proyectada en sustitución del antiguo apeadero que daba servicio al campamento militar de dicha localidad. Los planos que posee Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana carecen de la firma del arquitecto, pero podríamos aventurarnos a decir que, por la cercanía en fechas y semejanzas de estilo, podría tratarse del mismo autor.

De un solo piso, excepto la torre que tiene un acceso superior, la estación se estructura de manera muy semejante a la anterior, con detalles en ladrillo y azulejería. En esta ocasión el remate de la torre es almenado (como la construcción definitiva de la Casa Noguera). El cuerpo lateral opuesto finaliza en un gran frontón parabólico en ladrillo que cierra en volutas jónicas y se flanquea mediante dos esferas sobre pedestales. Su tímpano encierra en azulejería la fecha de la construcción. Este motivo recuerda a la fachada trasera del recientemente restaurado Mercado de Colón, realizado

¹⁰ Muchas son las figuras defensoras de esta tendencia, pudiendo citar, entre otros, a Vicente Lampérez (1861-1923), en Madrid, o Leonardo Rucabado (1876-1918) que se dedica al estudio del estilo vasco montañés.

¹¹ Proyectos que posteriormente modificaría.



4. Proyecto de Estación de Campamento de Paterna. F. Mora? 1928. AFGV.

por F. Mora entre 1913 y 1916. Una marquesina en hierro se desarrollaba en uno de los laterales.

En planta ha desaparecido el vestíbulo, entrando directamente a la única sala de espera. Todas las dependencias del personal ferroviario (despacho de billetes, del jefe de estación, comedor, dormitorios, cocina...), pese a encontrarse en la misma planta baja, poseen entrada independiente.

Mora cuida mucho los detalles y complementos arquitectónicos, incorporando elementos cerámicos y celosía en ladrillo para la composición de la fachada. Se trata de una nueva imagen para una nueva Compañía que sabe utilizar la arquitectura como elemento propagandístico tanto en las líneas de la zona norte como en la del sur. En realidad, ambas edificaciones son utilizadas por la CTFV para proporcionarse una nueva imagen, sabiendo utilizar adecuadamente los usos y detalles arquitectónicos para tal fin: monumentalidad, colorido, modernidad, identificación regional, señalización del nombre de las estaciones... Incluso el anagrama de la propia Compañía aparece sobre fondo blanco en uno de los laterales de la torre de Campamento de Paterna.

Se podría afirmar que en estos edificios existe cierta mezcla de tradición y modernidad, utilizando diferentes registros para ofrecer una visión arquitectónica renovadora. No es casual, por ejemplo, el parecido referencial que estos edificios tienen con el proyecto realizado por Antonio Palacios en 1919 para el Ayuntamiento de Porriño (en Pontevedra) o la Central Hidroeléctrica de Tambre (Noia, La Coruña, c. 1924), del mismo autor.

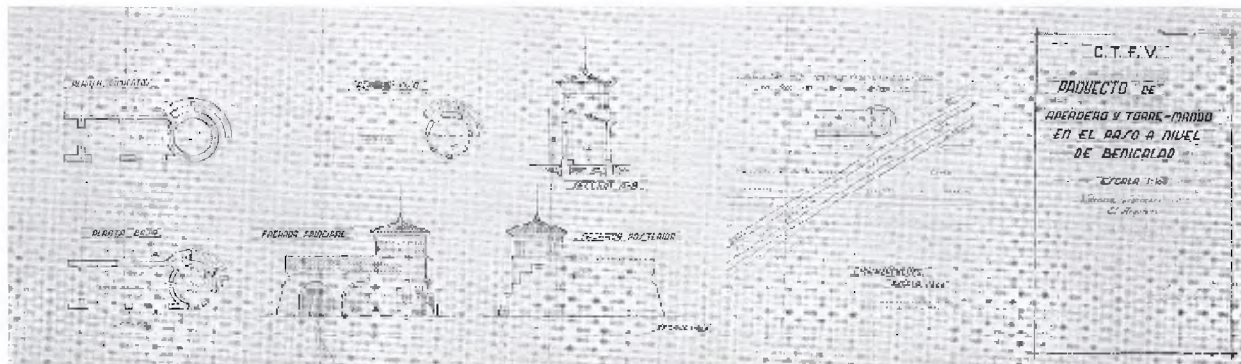
El nuevo tradicionalismo de postguerra. Las construcciones populares

Un nuevo modelo de estación lo encontramos en las construidas durante los años cuarenta. Etapa de posguerra, donde las diferentes provincias españolas intentan la reconstrucción tras los duros destrozos de la Guerra Civil (1936-1939). El organismo estatal encargado de esta reconstrucción será la Dirección General de Regiones Devastadas (1938), controlando las obras mediante unas normas generales que imponen a cada uno de los arquitectos regionales.

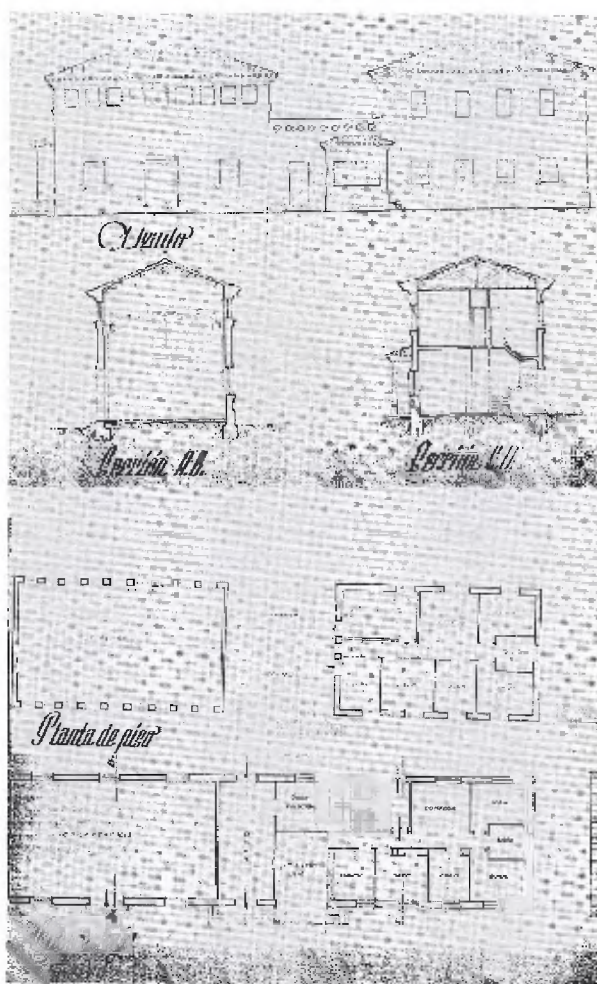
Estas normas despiertan de nuevo ese clasicismo regionalista de principios de siglo, con la incorporación de elementos típicos regionales y el empleo de materiales tradicionales. Tendencia que se extiende al resto de proyectos y construcciones coetáneos. Este estilo arquitectónico variará pues según las regiones, incorporando cada una de ellas sus elementos más tradicionales, populares o de folklore, ideológicos y de añoranza campesina.

Y esto es lo que realiza precisamente la CTFV cuando, tras la Guerra Civil, intenta reconstruir, mejorar y ampliar sus instalaciones. En unas ocasiones serán antiguas dependencias que necesitarán ser ampliadas por necesidades del sector, como el caso de Benicalap, y en otras será la realización de nuevos servicios, como en el apeadero de Seminario, realizado en 1948 por el ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Santiago Castro Cardús.

Con ciertas variaciones y licencias, las intenciones de este carácter popular se explican claramente en la



5. Proyecto de apeadero y torre de mando de Benicalap. Vicente Valls Gadea, 1942. AFGV.



6. Proyecto de Ampliación de la Estación de la Cañada. Antonio Navarro Reverter, 1946. AFGV.

memoria del Proyecto de Torre-Mando y Apeadero de Benicalap (Valencia) que realiza Vicente Valls Gadea en 1942: "...hemos intentado darle al conjunto un ca-

rácter de arquitectura popular, muy en armonía con el carácter de la huerta en que se emplaza, huyendo de la arquitectura realizada a último del siglo pasado en edificios de ferrocarriles, que tan poco armoniza con nuestro clima mediterráneo".¹² Construcción en la que ningún elemento fue realizado en hierro, empleándose la madera en todos los entramados horizontales y la fábrica de ladrillo en los muros.

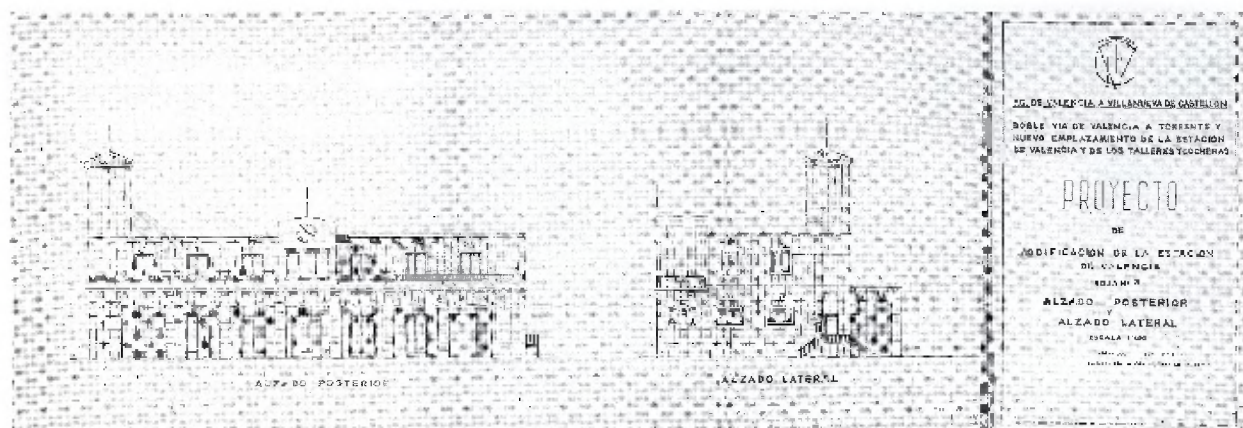
Se tratará de una arquitectura mucho más simplificada, funcional, donde las marquesinas se han sustituido por porches en forma de arcadas de medio punto. Simplificación que también se manifiesta en planta, ya que han desaparecido todas aquellas dependencias que anteriormente aparecían. Ahora los viajeros se resguardarán en los soportales y la única estancia para el ferroviario será el despacho de billetes situado en una torre de planta circular que caracteriza esta tipología, aunque en ocasiones se ve suprimida como en la Estación de Carolinas (1944).

Funcionalidad y modernidad. El protagonismo del hormigón armado en los apeaderos

Sin embargo, no todas las actuaciones arquitectónicas de la década de los años cuarenta se nutrieron de este carácter historicista. Hubo una fuerte reacción por parte de nuevas promociones de arquitectos que pudieron observar las modernas actuaciones que se estaban realizando en el resto del mundo, nutriéndose de las nuevas tendencias gestadas en Madrid y Barcelona. Inquietudes que dirigieron sus investigaciones hacia corrientes extranjeras como la Bauhaus alemana y el ideario de Le Corbusier.

Se abrieron nuevos focos creadores diferenciados: el GATCPAC (o Grupo Este en Barcelona, 1929), el GATEPAC (Zaragoza, 1930), aunque también estaba el Grupo Centro (Madrid), Grupo Norte... Todos ellos grupos de arquitectos que, aunque con estilos diferentes, poseían un ideario común: utilizar el racionalismo como lenguaje arquitectónico, organizando el espacio de una manera económica y limpia, con líneas depuradas. Concretamente fueron arquitectos como Albert,

¹² AFGV leg. 2/2.1/074.



7. Proyecto de modificación de la Estación de Valencia, Estación de Jesús 1963. AFGV.

Rieta, Borso, Artal, Pedrós, Testor y Viedma los que introdujeron el movimiento moderno en Valencia.

La Guerra Civil, como ya hemos indicado, frenó las inquietudes de estos grupos. La CTFV no utilizó esta tendencia para sus construcciones ferroviarias de los años 30, pero sí que lo hizo posteriormente, concretamente en los apeaderos realizados en los cincuenta; apeaderos para dar nuevos servicios a las líneas de Valencia, como los de Montesol, Alquerías (1956), San Lorenzo o Cantarcría.

Se trataba de construcciones de pequeñas dimensiones, que albergaban únicamente el despacho de billetes o cambio de agujas. El hormigón armado, como material protagonista, alcanza en estas piezas esas líneas depuradas, sin decoraciones, limpias y ligeras, que distan mucho de las anteriores construcciones. La losa que se extiende como techumbre rompe la verticalidad de las líneas, sustituyendo a las marquesinas y arcadas anteriores.

Así pues, cierto reflejo encontramos entre estas construcciones ferroviarias con la taquilla de las piscinas de Las Arenas realizada por Luis Gutiérrez Soto en 1933 (Valencia) o con las "Casas Baratas" de la Compañía de Edificaciones cerca de la Av. del Puerto (Valencia). Fuera de Valencia podemos observar las similitudes entre los voladizos de los balcones que José Luis Sert realizó en 1930-31 en el edificio de viviendas de la calle Muntaner (Barcelona) con el apeadero de San Lorenzo (Valencia).

De esta época es el *Proyecto de Ampliación de la estación de la Cañada*, redactado en 1946 por Antonio Navarro Reverter, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que en 1943 había redactado el *Proyecto de Enlace del ferrocarril de Villanueva de Castellón con el de Carcagente a Denia*.¹³ En la memoria se indica que en 1923 se construyó un modesto edificio en La Cañada que sirviera de apeadero y estación de transformación eléctrica para alimentar la línea férrea. Pero alrededor de este apeadero comenzaron a construirse

casas y chalets, generando un importante núcleo de población veraniega. Por esta razón, en 1946 fue necesario mejorar y ampliar aquellas estaciones primigenias para poder satisfacer las exigencias de los viajeros. La reforma proyectada consistió en utilizar la mayor parte de la planta de la subestación, elevando su cubierta para instalar un puente grúa que simplificara las operaciones de montaje y reparación de máquinas eléctricas. Adosado a este edificio se construiría otro de idénticas dimensiones, para configurar un edificio formado por dos pabellones simétricos y un núcleo central de unión.

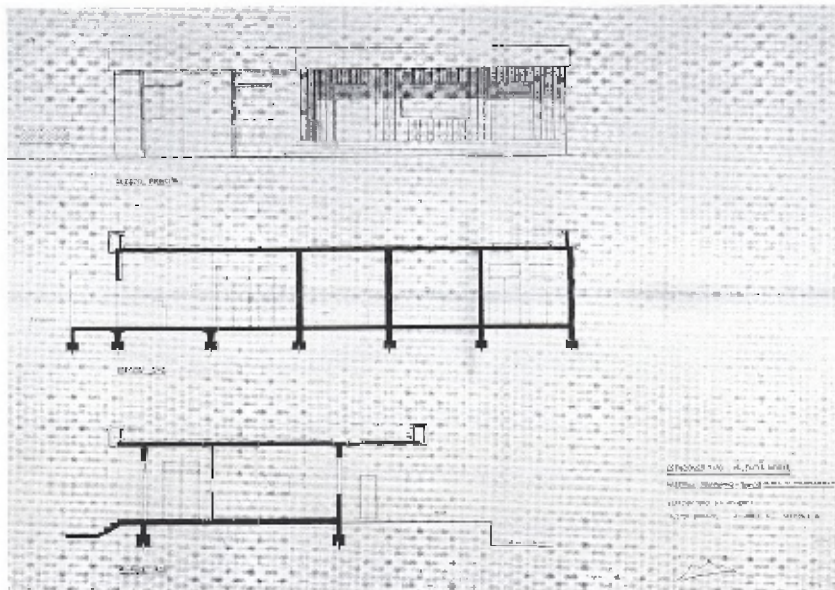
La fachada, ordenadamente alineada con vanos adintelados, recuerda a los palacios renacentistas, sobre todo por la disposición de los huecos del piso superior a modo de logia, evocando un cierto carácter monumental y nacionalista.

La construcción fue realizada con cimentación de hormigón de cemento en masa, de la que arrancaron los muros y pilares de ladrillo macizo recibido con mortero también de cemento. Las vigas y viguetas, de hormigón armado, sostenían las bovedillas sobre las que apoyaba el pavimento de baldosa hidráulica y la cubierta se proyectó de teja de baldosa cocida. Las fachadas se revocaron con mortero de cemento portland.

El pabellón correspondiente a la subestación únicamente posee una estancia en planta baja, mientras que en la nueva construcción se proyectaron las viviendas para dos empleados, una en la planta baja y otra en el piso superior, con entradas independientes. Según la memoria del proyecto, "Entre los dos cuerpos principales se dispondrá el vestíbulo para el público, el despacho del jefe de estación con la taquilla para la venta de billetes, y un cuarto-almacén para la pequeña mercancía de gran velocidad. El departamento destinado al Jefe de estación, se prevé algo adelantado con respecto al resto de la fachada principal, con el fin que desde el interior del mismo se puedan inspeccionar los servicios de la estación y maniobrar las palancas de señales y de agujas, hoy situadas en el andén".¹⁴ Se trata de una

¹³ AFGV leg. 2/2.1/014/01 y 2/2.1/014/02. Este proyecto nunca llegó a realizarse: García, Virginia, "El siglo XX: Nuevas propuestas ante nuevas necesidades", en Aguilar Civera, Inmaculada (coord.), *Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas. La Ribera Alta*. COPUT. Valencia, 2003.

¹⁴ AFGV leg. 2/2.1/074/01.



8. Proyecto de estaciones tipo Valencia-Norte. Manuel Torres Gutiérrez, 1981. AFGV.

planta muy peculiar, tanto por su distribución (dos edificios simétricos unidos por un vestíbulo central) como por sus usos (subestación eléctrica, edificio de viajeros y dos viviendas para el personal ferroviario). Composición simétrica que únicamente será empleada, como veremos, cincuenta años más tarde, con el nuevo edificio de la Estación del Empalme (1998).

En 1943 Vicente Valls Gadea¹⁵ redactó el *Proyecto de Nueva estación en Valencia*¹⁶ para la línea de Villanueva de Castellón (también llamada estación de Jesús); proyecto aprobado en 1946 pero que no llegó a realizarse. Ya en la década de los cincuenta se le encargó a Santiago Castro Cardús¹⁷ el proyecto de “Doble vía de Valencia a Torrente y nuevo emplazamiento de la Estación de Valencia y de los Talleres y Cocheras”, aprobándose en 1954 como consecuencia directa de la electrificación de la línea del Ferrocarril de Valencia a Villanueva de Castellón. Dicho proyecto comprendía el derribo de la ya comentada Estación de Jesús y la construcción de un edificio en el nuevo emplazamiento. Sin embargo, el edificio no se construyó hasta 1963, fecha en que se redacta el proyecto de “Modificación de la Estación de Valencia”,¹⁸ modificándolo ligeramente.

Según indica la memoria “...la fachada de mayor longitud, da al edificio un aspecto más elegante”. En ella se tuvieron muy en cuenta las marcadas y depuradas líneas rectas del racionalismo. Las paredes del edificio se levantaron con fábrica de ladrillo sobre cimientos de hormigón hidráulico, ornamentada con apliques de piedra artificial y articulando la planta baja, la principal y la torre del reloj.

En planta baja se distribuyeron las estancias de via-

jeros y de facturación, potenciando este servicio “por ser este el de mayor volumen e importancia y el único que seguramente se desarrollará en lo sucesivo”.¹⁹ El piso principal se destinó para viviendas.

La década de los 80: nuevos modelos de estaciones-tipo

En 1964 EFE, como organismo público, se hizo cargo de las líneas de ferrocarril que habían pertenecido a la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, hasta que un año más tarde se creó FEVE que, con subvenciones de carácter estatal, se dedicó al mantenimiento y mejora de una serie de líneas que se consideraban imprescindibles para el transporte público valenciano.

Siguiendo estas directrices, FEVE realizó reformas interiores en las estaciones, reparando fachadas, mejorando accesos y atendiendo a un público cuyas necesidades habían ido cambiando. Hasta 1981 no se construyó ninguna nueva estación, fecha en la que se redacta el Proyecto de “Estaciones tipo Valencia-Norte”²⁰ por el arquitecto D. Manuel Torres Gutiérrez. En la memoria se nos indica que el proyecto se realiza “Con motivo de la modernización de la Zona Norte...”. Nuevos edificios construidos en sustitución de los que antiguamente se localizaban en las estaciones de Paterna, Seminario y Canterería, nuevos modelos de un mismo estilo arquitectónico.

Se proyectaron tres modelos: estación-tipo con vivienda, estación tipo-sin vivienda y apeadero. Son edi-

¹⁵ Mismo arquitecto del proyecto para el apeadero de Benicalap.

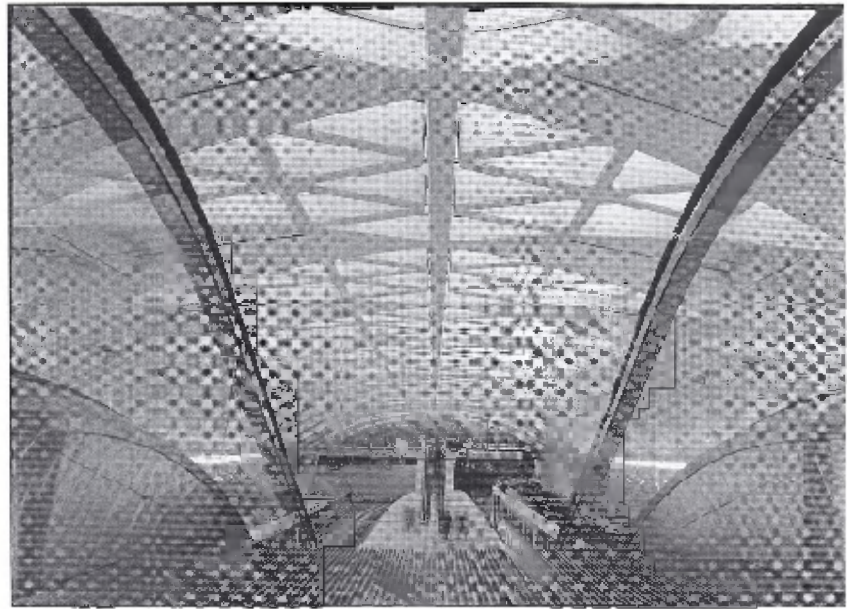
¹⁶ AFGV leg. 2/2.1/041/04.

¹⁷ Ingeniero que también realizó el proyecto del apeadero de Seminario.

¹⁸ AFGV leg. 2/2.1/048/02.

¹⁹ Proyecto de Doble vía de Valencia a Torrente y nuevo emplazamiento de la estación de Valencia y de los Talleres y Cocheras, 1950, AFGV leg. 2/2.1/044/01.

²⁰ AFGV leg. 2/2.1/103/02.



9. Estación de Alameda, Metro Valencia. AFGV.

ficios de una sola planta, de largas líneas horizontales, realizados en hormigón armado y elementos prefabricados. Sobresale la coronación de antepecho en cubierta, a modo de marquesina, con estructura metálica y remate de hormigón prefabricado como el resto del edificio. En planta, destaca la amplia sala de espera, frente a las pequeñas estancias dedicadas al personal ferroviario.

Estaciones para el siglo XXI

Funcionalidad, tecnología y diseño

A partir de 1986 Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana se hace cargo, como empresa pública, de la red de ferrocarriles de vía estrecha de la Comunidad Valenciana.

Se pintan, restauran y adecuan las antiguas estaciones, conservando su valor histórico pero añadiéndose los accesos y mejoras necesarios para las personas con menor movilidad; aunque también se producen pérdidas patrimoniales como el derribo de la antigua estación del Grao o la desaparición de los apeaderos de los años 50.

En 1988 se inaugura el Metro de Valencia, atravesando la ciudad con diferentes líneas y estaciones subterráneas. Este momento supone la plena unión entre la tradición y el progreso tecnológico, realizándose un importante cambio en cuanto a la concepción e idea de "Estación". Red subterránea que se ha ido ampliando, como la línea 5 (Palmaret-Alameda y Alameda-Avinguda) o el tramo recientemente inaugurado Aragón-Ayora.

Han sido numerosas las estaciones inauguradas desde 1988 hasta la actualidad, sobre todo subterráneas. Las líneas generales de definición de las estaciones, de la mencionada línea 5 por ejemplo, corresponden a una misma idea de limpieza formal. Ángel Fernández-Aller Ruiz y Amador Candel Romero constan como autor y director, respectivamente, del *Proyecto constructivo de*

*la arquitectura y equipamiento de estaciones, instalaciones y superestructura de las líneas 3 y 5 del Metro de Valencia. Tramos Palmaret-Alameda y Alameda-Avinguda*²¹ (1993). En todas ellas está patente la búsqueda de la percepción por el usuario de todos los elementos que constituyen el conjunto de la estación, evitando la compartimentación al máximo.

La infraestructura de las estaciones permite la creación de espacios de grandes dimensiones, siendo la base del orden arquitectónico. Cada elemento tiene un tratamiento especial (el techo, paramentos verticales, horizontales, entradas de metro, ascensores, taquillas, miradores, asientos...). Elementos que, a su vez, unifican el espacio dentro de su diversidad, mediante dos aspectos formales: textura y color, dándole especial importancia a la luz como agente integrador.

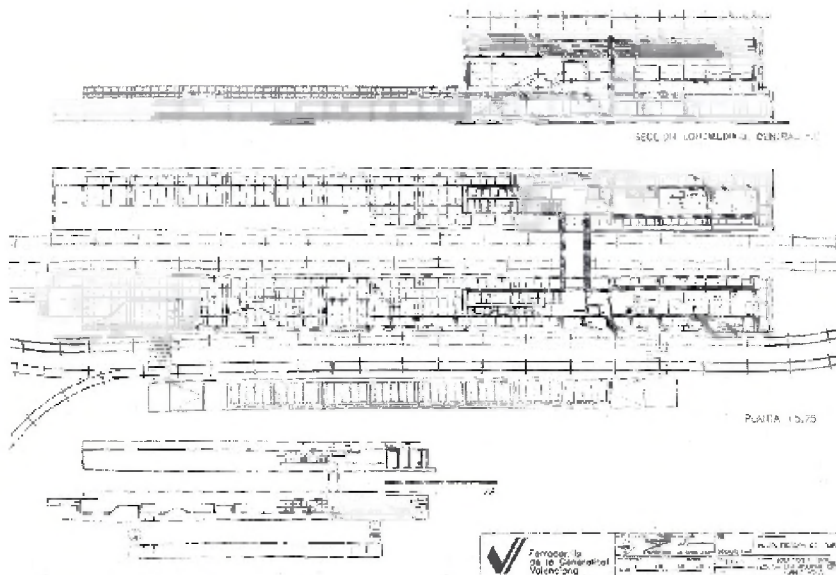
Con los últimos avances tecnológicos, el hormigón, el granito, el acero inoxidable, el aluminio, la chapa de acero esmaltada, las placas de vidrio y los remates metálicos se configuran elementos como, por ejemplo, las bocas de entrada. Éstas están realizadas con un diseño que tiende a la búsqueda del valor simbólico que estos edículos forman con el paisaje urbano. Sus marquesinas están inspiradas en su idea formal, según la memoria del proyecto, en las realizaciones de Héctor Guimard para el Metro de París.

El techo es uno de los elementos de mayor protagonismo, pues atiende a una expresividad estructural con la reproducción simbólica de un tablero de vigas y bovedillas en clara similitud con el magnífico ejemplo de la estación de RENFE en Valencia. Los nervios, realizados con perfiles de acero laminados, sobre los que apoya la bovedilla conformadas con placas curvadas de aluminio.

Otro elemento a destacar son los miradores sobre los andenes, realizados con la idea de comunicar visualmente los espacios de vestíbulo y andenes.

Sin embargo, el espacio final obtenido no es tipifica-

²¹ FGV, Estudios y Proyectos 277-18.



10. Proyecto de la Estación de Empalme. M. Sánchez Robles Beltran (autor), Francisco García Sigüenza (director). FGV.

ble, sino diferente para cada estación, pues cada una de ellas tiene singularidades propias. Como la estación de Alameda, proyecto diseñado por el arquitecto valenciano Santiago Calatrava Valls, aunando arquitectura e ingeniería, con la valoración escultórica y expresivamente orgánica que caracteriza su obra, dando lugar a un mosaico tecnológico que recuerda formalmente a las obras de Gaudí o Mailland.

Pero también han sido realizados importantes proyectos de estaciones de superficie, como la nueva estación de Villanueva de Castellón (construida con la inauguración del nuevo trazado de la línea en 1990) o el proyecto de la *Nueva Estación del Empalme* (1998) inaugurada en 2001, siendo el autor M. Sánchez-Robles Beltrán y el director Francisco García Sigüenza.

Precisamente esta estación del Empalme es el primer modelo intermodal del ferrocarril de vía estrecha valenciano. Se proyectó la construcción de una nueva estación para potenciar el punto de intercambio singular para este nudo ferroviario. Centro que constituye el principal punto de dispersión y trasbordo entre la bifurcación de la línea 1, el trazado tranviario (inaugurado en 1994) y la correspondencia con la red de autobuses servida por las empresas EMT y CVT.

Se trata de la construcción de un nuevo edificio con dependencias en planta baja y alta, con una parte del mismo formando pórtico sobre las vías del ferrocarril. Esta disposición permite su utilización como pasarela entre andenes, con escaleras mecánicas de subida, ascensores y escaleras fijas. La estación está equipada de una zona de aparcamientos y dársenas de autobús.

La memoria del proyecto nos informa que la construcción está compuesta por dos edificaciones prismáticas, estrechas y alargadas, situadas en sus respectivos andenes y unidas por una pasarela cerrada y cubierta. En proyección horizontal tiene la forma de la letra hache mayúscula. Prácticamente la mitad de cada una de las edificaciones está destinada a resolver la conexión entre el andén y la pasarela, mientras que el resto se destina a satisfacer todo el programa funcional de uso general por parte del público y el personal ferroviario, de servicio y locales de mantenimiento.

Como remate de las edificaciones se extiende una celosía aplanada horizontal para unificar la imagen de lo que en realidad son dos edificaciones independientes y, por otro lado, para conseguir un efecto umbráculo de luz tamizada. En la fachada, una celosía a modo de loggia se prolonga bajo una potente cornisa que provoca referencias a la arquitectura clásica, serenando el conjunto.

De este modo, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana se ha servido de las antiguas líneas del Trenet para la creación de un innovador sistema de transporte, que debe aunar la tradición con la más moderna tecnología, para proporcionar unos servicios adecuados al nuevo público del siglo XXI respetando al máximo su historia y el valor patrimonial de las antiguas construcciones.

Siglas empleadas

AFGV: Arxiu de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.
FGV: Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Bibliografía

- Aguilar Civera, Inmaculada. *Historia de las estaciones: Arquitectura Ferroviaria Valenciana*. Diputación Provincial de Valencia, Valencia, 1984.
- Aguilar Civera, Inmaculada; Vidal Olivares, Javier (ed.). *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana 1852-2002*. COPUT, Valencia, 2002.
- Aguilar Civera, Inmaculada. *El Territorio como proyecto. Transporte, obras públicas y ordenación territorial en la Historia de la Comunidad Valenciana*. COPUT, Valencia, 2003.
- Aguilar Civera, Inmaculada; García Ortells, Virginia. *Espai Ferroviari Marxaletes: el Trenet a València*. Ajuntament de València (en prensa).
- García, Virginia. "El siglo XX: Nuevas propuestas ante nuevas necesidades". En Aguilar Civera, Inmaculada (ed.). *Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas. La Ribera Alta*. COPUT, Valencia, 2003.
- Urrutia Núñez, A. *Arquitectura Española. Siglo XX*. Cátedra, Madrid, 1997.