

Document downloaded from:

<http://hdl.handle.net/10251/121835>

This paper must be cited as:

Martínez-Corral, A. (2018). Estudio arquitectónico comparativo entre estaciones históricas (1848-1929) y actuales españolas. Crónica de la silenciosa desaparición patrimonial. TsT. Transportes, servicios y telecomunicaciones. (36):76-107.  
<http://hdl.handle.net/10251/121835>



The final publication is available at

[http://www.tstrevista.com/sumarios/sum36/sumario\\_36\\_003\\_es.asp](http://www.tstrevista.com/sumarios/sum36/sumario_36_003_es.asp)

Copyright Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Additional Information

## **Estudio arquitectónico comparativo entre estaciones históricas (1848-1929) y actuales españolas. Crónica de la silenciosa desaparición patrimonial.**

Aurora M Martínez Corral. Dra. Arquitecta. Prof. Asociado. U. Politécnica de València. [aumarcor@csa.upv.es](mailto:aumarcor@csa.upv.es). 667386215

### **Resumen**

Un gran número de las principales estaciones históricas han sido reemplazadas por banales y asépticos edificios que justifican su existencia basándose en conceptos tales como utilidad, funcionalidad, seguridad y confort pero, sin embargo, valores materiales como la configuración espacial, los detalles constructivos y la materialidad entre otros, o, valores inmateriales como el espíritu del lugar, la memoria del trabajo o el recuerdo colectivo asociado, simplemente se eliminan sin más o se minusvaloran dejando a los antiguos edificios a merced de todo tipo de intervenciones sin que exista unificación mínima de criterios de intervención o de legislación aplicable, o, condenados a su paulatina degradación sin ningún tipo de movilización ciudadana, en la mayoría de los casos. La comunicación realiza un análisis crítico comparativo entre los edificios de viajeros de las estaciones históricas y los sustitutos de nueva construcción con el objetivo de determinar qué está ocurriendo realmente con el patrimonio de las estaciones y qué distancia existe entre las declaraciones y las actuaciones. Casos como las estaciones de Almería y León resultan paradigmáticos de la tendencia actual dispensada a las estaciones de ferrocarril. No sólo estamos perdiendo calidad arquitectónica con las nuevas construcciones sino que, lo que resulta más desolador es que estamos perdiendo parte de nuestra memoria reciente así como también parte de nuestros espacios públicos. Desaparición silenciosa consentida y desafección colectiva quizá nos lleven a la triste conclusión de que los edificios de viajeros aunque se les considere patrimoniales y aunque exista protección jurídica, están condenados a desaparecer o a perder la consideración patrimonial en pos de la especulación y el mercantilismo.

Palabras claves: estación, patrimonio industrial, ferrocarril, significado colectivo.

Códigos JEL: D29, D79, B1, Y80

### **Summary**

A large number of major historic stations have been replaced by banal buildings that justify their existence based on such concepts as utility, functionality or safety. However, material values such as spatial configuration, materiality, or immaterial values such as the spirit of the place or the memory of the work, are simply eliminated or devalued leaving the historic buildings at the mercy of all types of interventions without being a minimum unification of intervention criteria or applicable legislation. In the worst case, condemned to its gradual degradation without any type of citizen mobilization. The communication performs a comparative critical analysis between the historic stations and the new ones in order to determine what is actually happening with the heritage of the stations and how far there is between the declarations and the performances. Cases such as the Almería station or León are paradigmatic of the current trend dispensed to the railway stations. Not only are we losing architectural quality with the new constructions, but what is most devastating is that we are losing part of our recent memory as well as part of our public spaces. Disappointment silently consenting and collective disaffection may lead us to the sad conclusion that the historical stations, even if they are considered patrimonial and even if there is legal protection, are doomed to disappear or lose patrimonial consideration for speculation and mercantilism.

Key words: railway station, industrial heritage, railway, collective memory.

JEL Codes: D29, D79, B1, Y80

## Introducción

El estudio realizado parte de la selección de las principales estaciones de ferrocarril españolas basándose en los siguientes criterios: selección de las principales estaciones de ferrocarril históricas; de los principales nodos ferroviarios; de las estaciones de capitales de provincia y de las estaciones fronterizas. Se analiza la situación de aquellos edificios históricos que, o bien, dejan de prestar servicios ferroviarios, o bien, son ampliados para adaptarse a las nuevas necesidades. Se pretende concluir acerca de qué cambios se producen tanto respecto a variables extrínsecas como a variables intrínsecas al propio edificio las cuales se detallan en los apartados siguientes.

Previamente a detallar la selección realizada, es necesario matizar que cuando se refiere a “estación”, en realidad se está refiriendo al edificio de viajeros. Una estación es un conjunto de edificios de diferentes clases (almacenes, talleres, depósitos, etc.) donde el edificio de viajeros es uno más del conjunto que destaca por ser el de uso público y por ello el más conocido; el que es fachada urbana, el que ostenta la representatividad y por tanto, donde se concentran una serie de recursos arquitectónicos (composición, diversidad material, ornamento..) que no aparecen en el resto. Igualmente, cuando se refiere a estaciones históricas, se restringe al ámbito cronológico de las estaciones construidas entre 1848 y 1929. La selección de este periodo parte de las tres etapas por las que pasó la implantación de las estaciones en España: la primera, entre 1848 y 1868 donde básicamente se construían edificios provisionales y de la que no queda ningún ejemplo (P. Navascués, 2008), la segunda, entre 1868 y 1901, de crecimiento y expansión y donde los edificios van adquiriendo esa condición de símbolo de las compañías, empleando para ello, tanto recursos compositivos clásicos como alardes en el nuevo material: el acero. Y, finalmente, la tercera, entre 1901 y 1929. La fecha de 1929 se elige por tratarse del año donde se construyó la última gran cubierta metálica para el espacio de andenes y vías en la estación de Francia o Barcelona-Término, poniendo fin a la denominada “arquitectura del hierro”<sup>1</sup> en lo que a las estaciones se refiere. El ámbito geográfico es el nacional.

Otra precisión importante es que el objetivo del artículo no es presentar una sucesión de estudios de caso de cada una de las estaciones seleccionadas ya que ello resultaría inabarcable en este formato dada la complejidad, particularidad y detalles de cada uno de los casos seleccionados. Lo que se pretende, es generar una visión global del estado de la cuestión al respecto de la evolución del tratamiento de variables arquitectónicas dado a los nuevos edificios de viajeros respecto de los históricos, para crear una imagen de conjunto, como primera aproximación necesaria a estudios de caso más detallados objeto de otras investigaciones. Ello establece como premisa básica, la supresión de detalles, situaciones intermedias y circunstancias particulares cuya inclusión, para el objetivo definido, sólo supondría una innecesaria complicación. Empleando un símil arquitectónico, se trata de mostrar el necesario boceto inicial, no el proyecto de ejecución. Ambos necesarios pero con finalidades distintas.

Tras las cuestiones preliminares tratadas, resulta un trabajo arduo el de la selección. Principalmente la de las estaciones históricas, puesto que apenas existe protección jurídica de las mismas sin existir tampoco, una unicidad de criterios de catalogación y de

---

<sup>1</sup> Errónea definición si nos ceñimos estrictamente al material utilizado en las grandes bóvedas y estructuras que cubren el espacio de andenes y vías, ya que éste es acero y no hierro.

denominación de figuras de protección entre las diferentes comunidades autónomas (Bienes calificados en el País Vasco o Bienes culturales de interés nacional en Cataluña serían dos ejemplos de distinta denominación de BIC que ya complican de manera innecesaria la búsqueda) o entre los diferentes organismos implicados en su consideración o protección<sup>2</sup>. Del análisis de los inventarios de las diferentes comunidades autónomas o de los catálogos de los planes generales de las principales capitales de provincia resulta tan dispar el nivel de consideración que, finalmente, se han obviado los mismos para la selección del grupo de estudio puesto que la complejidad encontrada tanto respecto a denominación de bienes, como a grado de actualización de documentos, o detalle y contenido de fichas, complica innecesariamente el trabajo alejándolo del objetivo pretendido. Es de destacar el exhaustivo trabajo de catalogación realizado en Asturias<sup>3</sup>, comunidad pionera en cuestiones de patrimonio industrial, donde se incluyen un gran número de estaciones: 243 sobre un total de 1718 elementos inventariados y 138 sobre un total de 1007 elementos protegidos.

Por tanto, para el acotar el contenido del presente trabajo, se opta por incluir las estaciones históricas contenidas en el RGBIC, aquellas contenidas en el catálogo de mínimos de TICCIH España y las así consideradas por Adif. Ello arroja un total de 19 estaciones históricas.

El siguiente paso en la selección es la inclusión de las estaciones de los principales nodos ferroviarios, capitales de provincia y estaciones fronterizas. Para ello se emplean los datos de las principales estaciones de Adif<sup>4</sup>. Así, en este segundo paso, se obtiene un total de 74 estaciones, incluidas las 19 históricas.

Seguidamente, de entre las estaciones seleccionadas, se procede a la búsqueda de aquellas históricas que han sido sustituidas por otras, bien mediante la construcción de un nuevo edificio, bien mediante la ampliación del edificio existente para completar, ampliar o diversificar el servicio. La condición clave para poder realizar la comparativa que se pretende, es que exista, al menos parcialmente, el edificio histórico y que el nuevo edificio sea sustitución directa de aquel. Ello excluye casos complejos e interesantes como los de Zaragoza debido a que la nueva estación (Zaragoza-Delicias) sustituye a la estación de Zaragoza-El Portillo (antigua Zaragoza Santo Sepulcro) la cual no entra dentro del periodo estudiado ni se trata de una estación histórica<sup>5</sup> o el de Gijón por la misma razón<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> Sólo 11 estaciones están incluidas en el RGBIC. De ellas 7 están incoadas, en muchos casos desde hace más de 30 años, y sólo 4 están declaradas siendo la estación de Valencia Norte la primera estación española que consiguió la declaración de bien de interés cultural en 1983. (BOE 12-7-1983).

Por otro lado, el catálogo de mínimos de TICCIH, incluye otras 4 estaciones no incluidas en el registro anterior: E. Norte de Gijón, E. de Valladolid- Campo Grande y talleres ferroviarios, E. de Monfragüe y estación de Bilbao Concordia. En la primera selección se incluía también la estación de El Grao de Valencia.

Adif por su parte, sólo incluye 8 estaciones: de ellas las de Almería, Valencia-Norte, Toledo y Delicias ya las incluye el RGBIC. De las restantes 4, la de Valladolid la contempla el catálogo de TICCIH, por lo que las 3 nuevas incorporadas son las de Zamora, Barcelona-estación de Francia y Aranjuez.

<sup>3</sup> El patrimonio industrial de Asturias (1 fase). Análisis de los catálogos urbanísticos, registro de Bienes de Interés Cultural (BIC), Inventario de Patrimonio Cultural de Asturias (IPCA), y otros registros no determinantes de niveles de protección según la Ley 1/2001 de Patrimonio Cultural (IPHI y DOCOMOMO). Dirección General de Patrimonio Cultural.

<sup>4</sup> Mapa 2. Principales estaciones de Viajeros. Declaración Red Adif 2015. Estaciones incluidas en Web Adif.

<sup>5</sup> El caso de Zaragoza es especialmente complejo por el elevado número de estaciones que albergó. En la ciudad quedan las estaciones de Norte (Zaragoza Arrabal), construida en 1861 y por tanto considerada histórica y la antigua estación de Delicias, de la línea Zaragoza-Caminreal-Teruel-Valencia, construida en 1932 y por tanto, fuera del periodo de estudio. La primera se ha transformado en centro cívico y no cuenta con protección patrimonial mientras que la última mantiene uso ferroviario (puesto de mando de la LAV Madrid-Zaragoza-Barcelona de la nueva estación) y fue declarada Bien Catalogado en el BOA de 24/10/2002.

Así, presentadas en orden alfabético, la tabla 1 muestra el grupo objeto de estudio compuesto por 17 estaciones del total formado por las 74 antes mencionado.

Estación histórica	Nueva estación	Fecha construcción. E. Histórica- E. Nueva
Algeciras	Algeciras	1890-2011
Almería	Almería	1895-2001
Burgos	Burgos Rosa de Lima	1902-2008
Cádiz (Andaluces)	Cádiz	1905-2002
Castellón	Castellón	1862-2000
Córdoba (MZA)	Córdoba	1867-1994
Cuenca	Cuenca Fernando Zóbel	1883-2010
Guadalajara	Guadalajara Yebes	1859-2003
León	León	1863-2011
Lleida	Lleida Pirineus	1860-2003
Madrid Atocha	Madrid Atocha	1892-1992
Madrid Príncipe Pío	Madrid P. Pío	1882-2004/2007
Málaga (Andaluces)	Málaga María Zambrano	1865-2007
Segovia	Segovia Guiomar	1884-2007
Sevilla Plaza de Armas	Sevilla Santa Justa	1901-1992
Valencia Nord	Valencia Joaquín Sorolla	1917-2010
Vigo	Vigo Guíxar/Vigo Urzáiz	1878-2011/2011

Tabla 1. Estaciones seleccionadas. Nombre. Fecha construcción E. Histórica/E. Nueva. Elaboración propia.

### Características generales del grupo estudiado. Variables a considerar

El criterio básico de selección consiste en la pervivencia del edificio histórico junto con el de nueva construcción con el objetivo de comparar aquellas variables relativas al valor patrimonial extrínsecas (como nivel de protección o ubicación entre otras) e intrínsecas (composición y materialidad entre otras). Se pretende intentar valorar, aunque sea cualitativamente en este primer análisis, si los nuevos edificios de viajeros ostentan más o menos cualidades susceptibles de ser “patrimonializables” en un futuro o, por el contrario, las nuevas estaciones ya no se construyen con criterios de representatividad y calidad arquitectónica<sup>7</sup> como sí se hacía en los edificios históricos. En definitiva, no sólo el patrimonio ferroviario existente está poco y mal protegido sino puede que también, como pretende demostrar el estudio realizado, a pesar de todos los avances en el campo del patrimonio industrial y su protección, ya no se consideren a las nuevas estaciones de ferrocarril<sup>8</sup> como futuros edificios representativos a nivel de pervivencia patrimonial. A pesar incluso, de las grandes intervenciones, grandes presupuestos, arquitectos estrella y bombo mediático.

Así, aplicando el criterio detallado, se ha obtenido un grupo de 17 estaciones (tabla 1). Se trata de un grupo heterogéneo que incluye desde estaciones históricas relevantes, estaciones de poblaciones de distintos tamaños, localización y configuración urbana, y, estaciones terminales o de paso. No obstante, ello es irrelevante para el caso que nos ocupa ya que la comparativa de los edificios de viajeros se realiza entre el nuevo y el histórico dentro de cada población entre si.

<sup>6</sup> La antigua estación del Norte de Gijón, sede del museo del ferrocarril de Asturias, dejó de prestar servicios ferroviarios en la década de los 90 siendo sustituida por las estaciones de Jovellanos y Gijón Cercanías. Por tanto, tampoco puede incluirse en el caso en estudio puesto que la estación actual no sustituye a la histórica.

<sup>7</sup> Calidad arquitectónica quiere decir la aplicación de diseño de espacio urbano, criterios compositivos, proporciones, materiales duraderos y de calidad, detalles constructivos singulares, detalles espaciales singulares, diseño de huecos, diseño de elementos etc. Variables que se detallan a continuación en el texto.

<sup>8</sup> Recuérdese la matización realizada en la introducción acerca de la definición de estación y de edificio de viajeros.

Respecto al análisis de variables relativas al valor patrimonial, el primer paso consiste en el análisis de variables externas al edificio: nivel de protección, ubicación<sup>9</sup> de ambas estaciones y uso.

Un siguiente nivel, propiamente arquitectónico, se centrará en la materialidad, aspectos compositivos de fachadas y relación con el entorno, funcionalidad y calidad espacial de los edificios de viajeros comparando el antiguo edificio con su sustituto.

Por último, los valores inmateriales y fenomenológicos. La relación con el individuo y su memoria son esenciales. El papel que el factor humano tuvo en la construcción de las líneas férreas y sus equipamientos, así como la cantidad de importantes eventos históricos que tuvieron lugar en las estaciones, debe quedar presente. Más que la materialidad es la memoria asociada y el potencial evocador de lo que la construcción del ferrocarril, y sus estaciones supusieron lo que tiene verdadero interés histórico. Los restos de la estación de Gernika tras el bombardeo pretenden ser un ejemplo de ello (figura 1). En este caso, el resto material no es lo relevante sino la historia que cuentan estos restos y que queda en la memoria colectiva.

El análisis termina con una referencia a valores inmateriales presentes en los nuevos edificios tales como memoria del trabajo, del lugar o de algún acontecimiento relevante cuya huella sea necesario preservar. El valor social, además de los valores tecnológicos y arquitectónicos, proporciona un importante sentimiento de identidad y debe ser tenido en cuenta, según expone el valor número II de los valores contenidos en la Carta de Nizhny Tagil.<sup>10</sup>



Fig. 1. Estación de Gernika tras el bombardeo (26/4/1937). Historiastren

En definitiva, como ya apuntó Julián Sobrino (2010), se trata de ampliar el análisis no ciñéndose exclusivamente al análisis constructivo-material de los edificios de viajeros, a la adscripción a una o a otra tipología de estación o a la clasificación respecto de la ubicación de la misma. Se trata de incluir reflexiones acerca de los usos y reusos, de la pervivencia o no de valores inmateriales y de recuerdos colectivos, y de aquellos valores fenomenológicos y sociales en pos de acercar esta arquitectura al individuo. En pos de buscar el afecto colectivo como garantía de conservación (Carta de Atenas, 1931).

<sup>9</sup> El análisis de ubicación se realiza con respecto a la morfología actual de la ciudad.

<sup>10</sup> Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. (Moscú, 17 de julio de 2003). The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH).

No se pretende que parezca un análisis nostálgico, sino simplemente mostrar los cambios existentes, observar la evolución sufrida en el tratamiento de las estaciones y emplear ello para poner en valor a las antiguas estaciones porque se trata en definitiva, de poéticas y proyectos, espacios, texturas, materiales y técnicas constructivas, elementos y mobiliario, etc. que ya no existen en muchos casos y que son imposibles de reemplazar.

### Análisis de variables externas

Las siguientes tablas (tablas 2 y 3) recogen las 3 variables externas (nivel de protección, ubicación y uso) analizadas en el grupo seleccionado. Para intentar cuantificar los resultados se adopta el siguiente criterio. Respecto al nivel de protección, puntuarlo de 0 a 3, de forma que se otorgan cero puntos a las estaciones no protegidas, 1 pto. a las estaciones incluidas en el catálogo del Plan General, 2 ptos. a las estaciones incoadas BIC y 3 ptos. a las estaciones declaradas BIC. La aparición de sumandos (Sevilla P. de Armas, Valencia Nord y Vigo) indica aquellos casos donde existe protección redundante (local y nacional).

Estación (antigua/nueva)		Nivel protección (antigua-nueva)		Ubicación (antigua-nueva)	
<b>Algeciras</b>	Algeciras	0	0	2	2
<b>Almería</b>	Almería	2 <sup>11</sup>	0	2	2
<b>Burgos</b>	Burgos Rosa de Lima	1	0	2	1
<b>Cádiz (Andaluces)</b>	Cádiz	1	0	2	2
<b>Castellón</b>	Castellón	1	0	2	1
<b>Córdoba (MZA)</b>	Córdoba	0	0	2	2
<b>Cuenca</b>	Cuenca Fernando Zóbel	0	0	2	1
<b>Guadalajara</b>	Guadalajara-Yebes	0	0	2	1
<b>León</b>	León	1 <sup>12</sup>	0	2	2
<b>Lleida</b>	Lleida Pirineus	1	0	2	3
<b>Madrid Atocha</b>	Madrid Atocha	2 <sup>13</sup>	0	3	3
<b>Madrid P. Pío</b>	Madrid P. Pío	2 <sup>14</sup>	0	2	3
<b>Málaga (Andaluces)</b>	Málaga María Zambrano	1 <sup>15</sup>	0	2	3
<b>Segovia</b>	Segovia Guiomar	2 <sup>16</sup>	0	2	1
<b>Sevilla P. de Armas</b>	Sevilla Santa Justa	4 (3+1) <sup>17</sup>	1	2	2
<b>Valencia Nord</b>	Valencia Joaquin Sorolla	4 (3+1) <sup>18</sup>	0	3	2
<b>Vigo</b>	Vigo Urzáiz Vigo Guíxar	3 (2+1) <sup>19</sup>	0	0	3

Tabla 2. Variables externas I. Elaboración propia.

<sup>11</sup> Estación Almería. Fecha incoación BIC 1/4/1985. (BOJA 17/4/1985). Resolución 15/7/2005 (BOE nº 160 6-7-2005).

<sup>12</sup> Ficha 11. Catálogo PGOU León. Aprob. Definitiva 28/4/2000. La protección 1 implica protección integral de elementos formales, estructurales y de configuración espacial. Incluye a la gran cubierta metálica en dicha protección.

<sup>13</sup> Estación Atocha. Fecha incoación BIC 4/6/1977.

<sup>14</sup> Estación PPío. Fecha incoación BIC 4/6/1977.

<sup>15</sup> Estación de Málaga. BOJA nº 63 (1/4/2005). Inscripción con carácter genérico en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.

<sup>16</sup> Estación Segovia. Fecha incoación BIC 26/11/1982.

<sup>17</sup> Estación Sevilla Plaza de armas. Declarada BIC 8/11/1990.

<sup>18</sup> Estación Norte Valencia: declarada BIC (RD 1925/83 BOE 12/7/1983). Incoación entorno protección DOGV nº 2079 (30/7/1993).

<sup>19</sup> Resolución 6/10/1990. DOG 23 de noviembre de 1990. (A.R.I.) - 51 - 0007023 - 00000.

Incluida en catálogo (Volumen II pag 236. Elemento ES-100. Grado A).

Acerca de la ubicación se sigue el mismo criterio: 0 puntos a estaciones “desmontadas” (caso de Vigo), 1 pto. a las estaciones alejadas, 2 ptos. a las estaciones periféricas y 3 ptos. a las estaciones céntricas o que heredan emplazamiento. Por tanto, mayor puntuación supone mayor nivel de protección o mejor ubicación.

Respecto a los usos (tabla 3), no se considera que haya usos “buenos o malos” per sé. Lo realmente destructivo es que la estación se quede sin uso o que el nuevo uso se implante sin respetar al antiguo edificio como se detalla más adelante. Por ello, sólo se otorgan 0 ptos. a las estaciones que se encuentran sin uso y 1 pto. a las que se encuentran en utilización.

Para el análisis de la protección jurídica existente en el grupo seleccionado, además de los registros nacionales, se han analizado los catálogos de bienes y espacios protegidos específicos de cada comunidad o población. Como se exponía en la introducción, a nivel general es necesario unificar los criterios así como actualizar los catálogos.

Así, con el máximo nivel de protección (estaciones declaradas BIC) sólo existen del grupo estudiado la de Valencia Nord y la de Sevilla Plaza de Armas. Ambas dos también incluidas en los respectivos catálogos de los planes generales. Una de las cuestiones que se pretenden dilucidar a este respecto es la distancia real existente entre los valores (lo que se dice proteger) y los hechos (cómo se protege).(Bachelar, 2012). En ambos casos, Valencia Nord, casi convertida en pseudo centro comercial, y con un gran número de intervenciones disonantes y Sevilla Plaza de Armas, convertida en centro comercial sin uso ferroviario, parecen mostrar mucha distancia entre valores y hechos.

El caso de Sevilla resulta singular además, porque ambas estaciones (Plaza de Armas y Santa Justa) están protegidas con el mismo nivel de protección, entendiéndose que se trata de un ejemplo a considerar respecto de la inclusión en los catálogos de elementos recientes. Poniendo en valor también edificios y técnicas contemporáneas. Se trata, además, de la única estación de ferrocarril que ostenta el premio nacional de arquitectura<sup>20</sup>.

También en Sevilla, mencionar la estación de San Bernardo (1902), popularmente conocida como estación de Cádiz, prácticamente en el olvido degradándose a merced del paso del tiempo como otro de tantos ejemplares de la arquitectura ferroviaria sobre los que, al menos, debería cumplirse con el deber de conservación.

Dos reflexiones resultan imprescindibles: por un lado la necesidad de revisión de catálogos puesto que la mayoría incluye un gran número de elementos imposibles de proteger y por otro lado, la necesidad de afrontar la forma de proteger estos elementos, en el sentido de optar por un mayor número de mínimas intervenciones de estricta conservación en lugar de por escasas actuaciones estelares.

Con el expediente iniciado desde décadas (BIC incoado), están las estaciones de Vigo (1990), Segovia (1982), Madrid Atocha (1977), Madrid Príncipe Pío (1977) (ambas

---

<sup>20</sup> La estación de Sevilla Santa Justa (A. Cruz. A. Ortiz arqtos. 1987-1991) fue uno de los hitos de la Expo'92. Premio Nacional de Arquitectura en 1993 (CSAE). Ficha Catálogo PGOU (2006) (CP-035). Los premios nacionales de arquitectura existen desde 1930. De 1936 a 1941 y de 1976 a 1986 no se convocaron y desde el año 2001 el premio se otorga a la obra de un arquitecto, no a un edificio concreto. (M. Fomento)

incoadas el mismo día) y Almería (1985). De este grupo es de destacar el caso de la estación de Vigo ya que estando incoado el expediente de declaración de bien de interés cultural (BIC) en la categoría de monumento además de encontrarse la citada estación incluida en el catálogo del PGOU<sup>21</sup>, la realidad física es que la citada estación que se dice proteger se encuentra “desmontada” existiendo las piedras que configuraban sus muros (quizá la totalidad de las fachadas o al menos la fachada principal) acopiadas a la intemperie en la estación de Redondela desde hace diecisete años (2000) (fig. 2). Tras la inspección visual de las piedras disponibles en el almacén y analizando fotos y planos originales, se puede proponer que el coste de la reconstrucción del edificio podría estar en el entorno de los dos millones y medio de euros (Colsa, 2009). Nada se sabe entonces sobre su futuro. Ello plantea la cuestión de qué sentido tiene esta actuación y cuál es la efectividad real de la protección jurídica.

Disparidad de criterios y falta de unicidad como primera dificultad añadida a la protección de este singular patrimonio.

Finalmente, 10 de las 17 estaciones objeto de estudio están incluidas en los respectivos catálogos. En el caso de Vigo, Valencia Nord y Sevilla Plaza de Armas existe además la incoación o la declaración de BIC pero esta “adicional” protección por el hecho de incluirse también en los catálogos no deviene en mejor conservación práctica: Vigo permanece reducida a un montón de piedras (fig. 3), en Valencia Nord se han realizado todo tipo de actuaciones mayores o menores y pocos espacios genuinos quedan y, por último, Sevilla plaza de Armas se ha transformado en centro comercial al uso como se exponía anteriormente (fig. 2). No se pretende con la inclusión de los análisis de los catálogos dar la impresión de que la protección deba recaer en el ámbito local ya que la compleja discusión sobre quién debe proteger queda fuera del ámbito del presente análisis, si no que lo que se pretende, es poner en relieve que el hecho de que un bien esté protegido a nivel nacional y luego también a nivel autonómico o local, no redunde en adicionales medidas de protección ni en nada especial en lo que a hechos se refiere.



Fig. 2. Estación de Sevilla Plaza de Armas. Estado actual. A. Propio (2018)

<sup>21</sup> Estación de Vigo. Expdte incoación BIC: Resolución 6/10/1990. DOG 23 de noviembre de 1990. Catálogo PGOU vigente: Volumen II pag 236. Elemento ES-100. Grado A

Pero esta falta de catalogación, especialmente relevante en el caso de la arquitectura del hierro, no es una cuestión nueva. De la importante arquitectura del hierro que existía en España, en los años 70 desaparecieron un gran número de obras sin que se hiciera gran cosa al respecto a pesar de la denuncia de personajes relevantes. (Navascués, 1980).

Por último respecto de la variable “nivel de protección”, el conjunto de elementos mostrado resulta representativo de la precariedad en que se encuentra este patrimonio debido principalmente a los factores que el Plan de identificación, protección y puesta en valor del patrimonio histórico cultural ferroviario<sup>22</sup> recoge: existencia de gran número de elementos, elementos en uso y en continua transformación, obsolescencia funcional lo que implica ausencia de rentabilidad económica, ubicaciones privilegiadas (posible objetivo para la especulación), ocupación de gran superficie de titularidad única, falta de protección legal, falta de sensibilización hacia este patrimonio tanto de las Administraciones como de la sociedad en general, dificultad de conservación íntegra y carencia y/o diversidad de criterios de actuación.



Fig. 3. Estado actual estación de Vigo. La voz de Galicia.

Respecto de la ubicación<sup>23</sup>, el interés reside no tanto en si la estación es “centrica-periférica-alejada” sino en la posición relativa de la nueva estación o de la ampliación con respecto de la antigua. Así, del grupo analizado se pueden establecer cuatro subgrupos en función de la solución adoptada:

- *Estaciones que heredan emplazamiento*: a este grupo pertenecen las estaciones de Vigo Urzáiz, Lleida Pirineus, Atocha, Príncipe Pío y Málaga María Zambrano.

Todas las estaciones que componen este grupo excepto la de Vigo Urzáiz, mantienen parte o la totalidad del antiguo edificio de viajeros bien para uso ferroviario o para otro uso. Ampliamente documentadas están las actuaciones de Atocha y Príncipe Pío, por lo que no considero relevante para el objeto de la presente comunicación mayor incidencia en ellas.

<sup>22</sup> Documento redactado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en mayo de 2016 en cumplimiento de sus objetivos estatutarios.

<sup>23</sup> Véase el completo trabajo de Santos y Ganges, L. (2007): Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Polémica fue en el caso de Málaga, la retirada de la gran cubierta metálica con frente acristalado que unía los dos pabellones laterales que quedan.

Excepto en este primer grupo donde se hereda el emplazamiento, los restantes tres subgrupos tienen la característica común de que la nueva ubicación se va a alejar de la anterior. No obstante, para la mayor parte de los casos incluidos en estos subgrupos se eligen emplazamientos muy próximos o algo más alejados pero dentro del núcleo urbano sin que, en rasgos generales, se observe mejora ni para la ciudad ni para el uso ciudadano. Un trabajo pormenorizado en cada una de las ciudades afectadas sería determinar realmente si el traslado ha tenido como finalidad mejorar el trazado urbano y la vida de sus habitantes con mejores servicios y conexiones ferroviarias o, si obedece a cuestiones especulativas facilitadas por alguno de los factores antes mencionados (grandes y céntricas superficies propiedad de un único titular, obsolescencia y falta de rentabilidad, etc.)



Fig. 4. Antigua estación de León. Detalle de la cubierta. A. Propio (2013)

- *Estaciones muy próximas a las antiguas:* este grupo lo conforman las estaciones de León, Almería, Córdoba, Algeciras y Cádiz. Se observa disparidad en los nuevos usos seleccionados para los edificios antiguos con ausencia de uso en las estaciones de León y Almería. El abandono prolongado del uso o la mala elección del reuso es camino seguro de deterioro y desaparición. Tampoco los nuevos edificios de viajeros presentan un incremento reseñable de la superficie dedicada a usos ferroviarios sino, casi exclusivamente a uso comercial o terciario.

En el caso de León (fig. 4), la nueva estación se ubica a aproximadamente 100 m. de la antigua permitiendo la creación de la Avda. de Palencia la cual entronca con la Avda. Ordoño III y el centro. De esta forma se permite un acceso directo al centro desde el barrio periférico de la Sal así como la creación de otro punto de conexión con la Avda. Dr Fleming vial periférico a la ciudad. En el caso de Córdoba, el desplazamiento a aproximadamente 440 m., se justifica por la mejora urbanística que supone para la ciudad.

El caso de Almería resulta interesante porque el nuevo emplazamiento, a escasos 65 m., no modifica ningún aspecto urbanístico en la ciudad. Las vías continúan hasta la antigua estación y el edificio permanece sin uso alguno y escasamente mantenido a pesar también del expediente de incoación de BIC en la categoría de monumento desde 1985. El expediente continúa con la resolución de abrir periodo de información pública para la declaración de BIC en 2005<sup>24</sup>. No obstante, ni el edificio ni su entorno parecen estar mantenidos a la altura de lo que la declaración supone. El caso de Cádiz es similar dado que la nueva estación, también terminal, se ubica a escasos 20 m. de antigua. En este caso, la estación histórica estaba incluida en el plan de infraestructuras 2000-2007 para su rehabilitación. Tampoco se observa ningún cambio urbanístico en la ciudad.

La nueva estación de Algeciras se ubica a unos 200 m. de la antigua y pasa de ser pasante y tangencial a las vías a ser terminal y perpendicular a las mismas. Tampoco a priori, se observa ningún cambio significativo en la morfología de la ciudad.

- *Estaciones más alejadas pero dentro del núcleo urbano:* dentro de este grupo estarían las estaciones de Sevilla, Vigo Guixar, Castellón y Valencia.

En todos los casos excepto en el de Valencia, el alejamiento ha supuesto una liberación de céntricos terrenos aunque, sería un estudio pormenorizado en cada ciudad el que determinaría si ello ha redundado en un mejor funcionamiento de la ciudad y en una mejor calidad de vida para los ciudadanos. En Castellón, la barrera de las vías ha sido sustituida por un vial de circunvalación con dos carriles en cada sentido y los terrenos liberados han servido para viviendas de alto estándar y la construcción de un centro comercial. Ello plantea dudas sobre los verdaderos objetivos de estas actuaciones ya que aquellas estaciones que heredan emplazamiento o se ubican muy próximas a las antiguas, podrían indicar la no necesidad real de la obra y responder a una demanda inducida por intereses políticos o empresariales. Paradójico resulta el caso de Valencia donde la ubicación de la nueva estación de Joaquín Sorolla no soluciona ninguno de los graves problemas urbanísticos que existen desde la implantación de la estación del Norte. A pesar de la existencia de interesantes alternativas, no parece haber existido una reflexión seria acerca de la ubicación de la estación "provisional" y sólo la drástica solución del soterramiento de vías solucionará la tradicional brecha urbana.

- *Estaciones alejadas del núcleo urbano:* este grupo está conformado por las estaciones de Burgos, Segovia, Guadalajara y Cuenca. Ubicaciones en medio de la nada y falta de buenas conexiones con el centro de la ciudad restan efectividad al servicio de alta velocidad que prestan todas estas estaciones. En este sentido, el caso de Burgos es el más perjudicado ya que la antigua estación no mantiene el uso ferroviario por tanto, aunque ya ocupara una posición periférica, se ha perdido cercanía al centro lo que es un valor añadido al tren. No obstante, se ha ejecutado el bulevar que transcurre por el trazado de las antiguas vías incorporando alguno de los emblemáticos edificios ferroviarios que componían la antigua estación y conectando con la nueva estación<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> Estación de Almería. Expdte incoación BIC: Publicación BOJA 17/4/1985. Resolución BOE 15/6/2005 para abrir periodo de información pública en el expdte de declaración de BIC.

<sup>25</sup> Los conocidos arquitectos Herzog and De Meuron son los autores del proyecto (2006-2009) cuya realización se ha llevado a cabo entre los años 2008-2012.

De muy dudosa mejora ciudadana e interés general resulta el caso de Guadalajara-Yebes ubicada junto al campo de golf y al complejo Valdelúz pero absolutamente ajena a la ciudad.

Una primera conclusión global acerca del uso (tabla 3) es que la mayoría las antiguas estaciones se continúan utilizando, con o sin relación con usos ferroviarios. Ello pone en relieve el caso de Almería, sin uso actualmente, y el caso de Madrid Príncipe Pío donde muchos espacios de la antigua estación están, o abandonados, o sin uso, o ambas cosas. El caso de León pone de manifiesto la práctica habitual de abandonar el edificio sin conocer su uso futuro. Esta cuestión supone un serio agravante para la preservación del mismo ya que en muchos casos no se hacen ni mínimas operaciones de conservación hasta que no se conoce el futuro uso del edificio.

Siguiendo con el análisis de la variable uso, se destacan aquellas estaciones que han optado por el modelo “Tiendas de la estación” o modelo “Vialia”, que se trata de colaboraciones público-privadas con la construcción de espacios para cualquier uso terciario o comercial conjuntamente con los destinados a los servicios ferroviarios. También ofertan usos culturales aunque en los casos estudiados no se ha detectado ninguno. Ello supone, de partida, una merma importante para la futura consideración patrimonial de estas estaciones tanto en los aspectos materiales, como de uso del espacio, como de asociación de significados colectivos banales. La relación ferrocarril-centro comercial al uso parece completamente instaurada en el imaginario colectivo. Se imponen los “shopping centers” con reservado el derecho de admisión y la agorafobia parece completamente instaurada (Borja, 2000). La gestión privada de los aseos nos muestra claramente la pérdida del espacio público así como de usos básicos.

<b>Estación (antigua/nueva)</b>	<b>Uso ppal (antigua/nueva)</b>	<b>Modelo TE, Vialia (V) (nueva estación)</b>	<b>En explotación</b>
<b>Almería</b> Almería	0 1	NO	LOCALES DISP
<b>Algeciras</b> Algeciras	1 1	NO	NO
<b>Burgos</b> Burgos R. de Lima	1 1	NO DETALLA (SIMILAR V)	NO
<b>Cádiz</b> Cádiz	1 1	NO	NO
<b>Castellón</b> Castellón	1 1	NO	LOCALES DISP.
<b>Córdoba</b> Córdoba	1 1	SI (TE)	SI
<b>Cuenca</b> Cuenca F. Zóbel	1 1	NO	LOCALES DISP
<b>Guadalajara</b> Guadalajara Yebes	1 1	NO	NO
<b>León</b> León	0 1	NO	LOCALES DISP.
<b>Lleida</b> Lleida	1 1	NO	LOCALES DISP.
<b>Madrid Atocha</b> Madrid Atocha	1 1	SI (TE)	SI
<b>Madrid P. Pío</b> Madrid P. Pío	0/1 1	NO	SI
<b>Málaga</b> Málaga M. Zambrano	0/1 1	SI (V)	SI
<b>Segovia</b> Segovia Guiomar	1 1	NO	LOCALES DISP.
<b>Sevilla P. de Armas</b> Sevilla Santa Justa	1 1	SI (TE)	SI
<b>Valencia Nord</b> Valencia J. Sorolla	1 1	SI (TE)	SI
<b>Vigo</b> Vigo Urzáiz Vigo Guíxar	0 1	VG: NO. VU: SI (V)	NO

Tabla 3. Variables externas II. Elaboración propia. (TE: Modelo tiendas de la estación).

Dos consideraciones a tener en cuenta: de una parte, era habitual en las estaciones antiguas encontrar servicios comerciales de restauración por lo que, las estaciones que cuentan exclusivamente con ellos no se han considerado como uso comercial. De otra parte, la columna “en explotación” hace referencia a si mayoritariamente está en uso la

superficie destinada a locales o centros de negocio<sup>26</sup>. Lo que parece incuestionable en las nuevas estaciones es su construcción solidaria a los locales para el comercio además del modelo público-privado.

La estación Príncipe Pío, cuyo uso ferroviario es de cercanías, no figura entre las estaciones de Adif. El espacio bajo la gran cubierta y las dependencias de la planta baja del antiguo edificio de viajeros de Norte se convirtió, en la década del 2000, en espacio comercial dejando el resto del edificio sin uso. De igual modo, la ampliación de 1926, de estilo inspirado en la estación Central de Chicago, se ha empleado ocasionalmente para eventos artísticos pero sin rehabilitar el edificio. Actualmente se ha instalado una gran carpa en el patio de acceso para actividades artísticas y lúdicas<sup>27</sup>, resultado de estudios de tendencia de mercado exclusivamente obviando todo lo relacionado con la arquitectura y construcción de la estación, pasado industrial y productivo, memoria del trabajo y uso ferroviario entre otros.

Nuevamente el tópico de estación histórica entendida como “fachada estética” y “gran contenedor”. Subyace además, en este tipo de operaciones, la pérdida de espacios públicos lo que supone una pérdida irrecuperable para el conjunto de la ciudadanía.

Del grupo estudiado se observa con éxito<sup>28</sup> de funcionamiento del uso comercial las estaciones de Valencia Joaquín Sorolla (fig. 5), Atocha, Córdoba, Málaga María Zambrano y Sevilla Santa Justa. Destaca el caso de la estación de Málaga María Zambrano donde existe un hotel vinculado al complejo de la estación. En el lado opuesto parecen estar las estaciones de Vigo Urzáiz y Burgos Rosa de Lima con un gran número de espacios disponibles o el caso extremo de Guadalajara Yebes cuyos dos únicos espacios comerciales continúan sin ocuparse. El caso de Vigo posiblemente sea debido a su reciente puesta en funcionamiento (2015). El caso de Burgos (inaugurada en 2008) posiblemente no sólo al menor tráfico, sino a la ubicación alejada de la ciudad.



Fig. 5. Estación Joaquín Sorolla (Valencia). A. Propio (2016)

<sup>26</sup> Esta información se obtiene de la página oficial de Adif donde figuran los planos de las estaciones y las zonas destinadas a locales indicando en ellos cuáles están disponibles o no. También figura un listado de locales disponibles en cada una de las estaciones donde existen. La fiabilidad del análisis de “en explotación” depende pues de lo actualizada que esté o no la información citada.

<sup>27</sup> Proyecto “Gran teatro Bankia Príncipe Pío” ya en funcionamiento. Vease [www.laestacion.com](http://www.laestacion.com).

<sup>28</sup> El éxito comercial o no se ha determinado tras el estudio de los planos de Adif de las nuevas estaciones en base al porcentaje de espacios comerciales ocupados o libres.

El reuso no ferroviario en las antiguas estaciones está causando apósitos extraños en los antiguos edificios así como insensibles intervenciones. También descontextualización, pérdida de referencias, desafección y alienación del significado colectivo son consecuencias más graves que conllevan a la desprotección patrimonial. El caso de la antigua estación de Córdoba (fig. 6), reconvertida en sede de la Radio Televisión Andaluza<sup>29</sup> y restaurante, supone un claro ejemplo, no porque el nuevo uso sea mejor o peor que otros, sino por la pérdida de referencias respecto del uso original y por las intervenciones arquitectónicas realizadas. (P.e. la zona de restaurante ha sido tratada con la imagen de la franquicia de turno obviando cuestiones de unidad estilística, compositiva o material).



Fig. 6. Estado actual antigua estación de Córdoba. A. Propio (2017)

Pero la falta de uso es aún peor, nada se sostiene sin uso. Por ello, tres reflexiones claves deben hacerse a priori: cuál es y cómo se determina la obsolescencia real de las antiguas estaciones, ya que ésta tiene mucho de juicio de valor así como de intereses creados y, en caso de que la misma esté realmente justificada (no exclusivamente por intereses de rentabilidad o especulativos dado que se trata de espacios y servicios públicos), cuál es el mejor uso sin pérdida de significado que el edificio antiguo puede adoptar de forma que siga manteniendo asimismo su carácter público.

### **Análisis de variables arquitectónicas**

Respecto de la materialidad<sup>30</sup>, los edificios de viajeros de las antiguas estaciones estaban básicamente contruidos con materiales y técnicas tradicionales: piedra natural para zócalos, refuerzos de esquinas, recercados de huecos, entablamentos y puntos singulares y, o bien, ladrillo visto (característico el ladrillo rojo de norte colocado con junta abierta) o bien, muros de mampostería vistos o revestidos. Posteriormente se añadía mayor o menor ornamento empleando ladrillo esmaltado, refuerzos metálicos (p.e. estación de Almería) elementos pétreos, rosetones, diseños de carácter regionalista o internacional (p.e. estilo

<sup>29</sup> La antigua estación, propiedad municipal, fue cedida en el año 2000 para este fin. La inauguración de la nueva sede de televisión se produjo en enero de 2003.

<sup>30</sup> Parte del análisis de materialidad del grupo estudiado, procede de mi tesis doctoral. Martínez-Corral (2017): 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. Fundación Ferrocarriles Españoles.

secesión en estación de Valencia-Norte) o detalles singulares (escudos, letras, etc.) y mayor o menor color (especialmente colorista del grupo estudiado resulta la estación de Valencia Nord). Había diferencias también derivadas de la región donde se ubicaba la estación, adaptándose estas características constructivas básicas al modo de hacer local. Destacaba la presencia de los diferentes oficios y la combinación de materiales. La innovación constructivo-material se daba en las grandes cubiertas metálicas, muchas de ellas importadas de talleres franceses o belgas donde sí se repetía, en muchos casos, un patrón de diseño y construcción. Primaba en definitiva la poética de estar construyendo un edificio simbólico y singular.

La materialidad de las nuevas estaciones, con excepciones como Sevilla Santa Justa, se caracteriza por el empleo de volúmenes prismáticos, materiales planos, tamaños y formas estandarizados y ausencia total de detalles singulares. Así, se reducen los tiempos de construcción y se facilita la ejecución. El poder expresivo de la materia se obvia. La profundidad, la opacidad, el peso, la pátina y el envejecimiento de los materiales no tendrá cabida en estas construcciones con características de provisionalidad.

El ornamento ha desaparecido. El relieve, la textura también se ha perdido. Las sombras que arroja la traba del ladrillo en Sevilla Plaza de Armas (fig. 7), las texturas de Almería o el color de Valencia Nord tampoco tienen cabida en las estaciones actuales. De igual modo hemos perdido la singularidad de las cubiertas, con excepción de las singulares bóvedas elípticas presentes en la estación de Sevilla Santa Justa, recurriendo en muchos casos a convencionales cubiertas planas de chapa. En muchos casos, los materiales empleados (policarbonato en Valencia Joaquín Sorolla, vidrios en Cádiz o vidrio coloreado en Vigo Guixar, paneles sandwich en Lleida, chapa en León o Almería) son reutilizables. En nada se diferencian éstos de los utilizados en cualquier centro comercial, centro de ocio o multicine. Las nuevas estaciones ya no se construyen con características diferenciales de materialidad. No suponen una novedad, son consideradas meramente utilitarias y los materiales, así como la ausencia de detalles constructivos singulares, responden a ello. La excepción la constituyen aquellas sobre las que se pretende crear el icono, por diferentes razones, recurriendo entonces al arquitecto estrella, al bombo mediático y a grandes presupuestos.

Las estaciones actuales no se conciben como edificios singulares excepto las actuaciones donde se recurre al icono. En los casos estudiados, sólo la estación de Sevilla Santa Justa ostentaría esta distinción. Los casos de Valencia y Vigo se han quedado sin ejecutar.

Se trata pues, tras analizada la materialidad, de edificios ajenos al lugar. Reubicables y reutilizables. Funcionalismo, ausencia de decoración o de artificio. Las nuevas estaciones comparten con las estaciones construidas en la primera etapa cronológica tratada, que su construcción vuelve a basarse en criterios de economía y funcionalidad principalmente.

Compositivamente tampoco existen estilos ni referencias al lugar o a vivencias comunes: neohistoricismos, estilo múdejar, y regionalismos eran los protagonistas en la composición de las fachadas de las estaciones históricas. El carácter regionalista en las estaciones siempre ha estado ligado a las estaciones. Su connotación como puerta de la ciudad le ha permitido ser signo de identidad para el viajero que entra en la ciudad, adelantando ciertas imágenes de la arquitectura local (I. Aguilar, 2005). El énfasis del acceso, seguidamente tratado, así como la presencia del reloj como motivo principal de la

composición sería la característica compositiva principal observada. Por lo demás, la composición es libre y quizá caprichosa y aleatoria en algunos casos.

Básicamente, los materiales más distintivos se ubican en la fachada principal como ocurría en las estaciones históricas. Sólo en algunos casos se observa la presencia de materiales “nobles” como la madera (accesos León) o la piedra natural (Segovia Guiomar) y raro es encontrarse combinaciones de más de un material junto al vidrio. También se mantiene la premisa compositiva de enfatizar el acceso bien mediante grandes vuelos (Joaquín Sorolla, Málaga), bien mediante cambios drásticos de materialidad (combinar el carácter másico del hormigón con la ligereza del vidrio es uno de los recursos observados. Burgos Rosa de Lima o Castellón). En el caso de Málaga, la gran marquesina volada que sirve de conexión con la nueva estación, flanquea los cuerpos laterales que quedan de la antigua estación, enfatiza el acceso y recrea el lugar que ocupaba la antigua cubierta con cerchas tipo Polonceau y gran frente acristalado desmontada y acopiada en los almacenes municipales<sup>31</sup>.

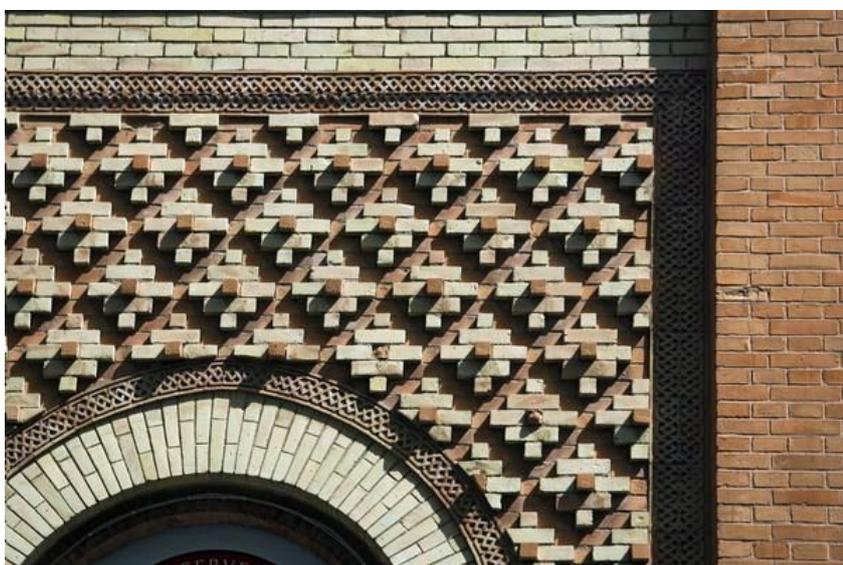


Fig. 7. Detalle fachada ladrillo. Estación de Sevilla Plaza de Armas. IAPH.

En los casos más sencillos, se opta simplemente por el gran letrero de diseño unificado, monolito con el logotipo de Adif o sencillas marquesinas (Algunos ejemplos serían la nueva estación de Algeciras, posiblemente la de construcción más sencilla dentro del grupo estudiado y la única construida con materiales y acabados convencionales (fábrica de ladrillo enfoscado y pintado como acabados de fachada), y la estación de Vigo Guízar cuya novedad reside en el énfasis del acceso con paramento de hormigón visto donde figura grabado el nombre de la estación).

Del grupo estudiado, las estaciones que iban a ser definitivas de Vigo Urzáiz y Valencia Joaquín Sorolla estaban proyectadas por arquitectos reconocidos (Thom Mayne<sup>32</sup> para Vigo y César Portela<sup>33</sup> para Valencia) y la estación definitiva estaba llamada a ser un nuevo icono para la ciudad especialmente desde el punto de vista de la arquitectura de la imagen puesto que se trataba sobretodo de fotogénicos proyectos llamados a ser “obras

<sup>31</sup> Base de datos del Patrimonio Inmueble de Andalucía. Código: 01290670052.

<sup>32</sup> Premio Pritzker en 2005.

<sup>33</sup> César Portela fue galardonado con el premio nacional de arquitectura en 1999.

estrella” de las administraciones de turno. Los tres casos han fracasado y en su lugar se ha ejecutado una obra más modesta con reminiscencias al proyecto de Mayne en el caso de Vigo –p. e. el empleo de soportes inclinados en zona de andenes y vías-, y dos estaciones “provisionales” para los casos de Valencia y Gijón que nada tienen que ver con los proyectos originales.

Sí se observa en el grupo estudiado la tendencia a que el diseño de las nuevas estaciones sea competencia de los arquitectos. Así como las antiguas estaciones eran obra de ingenieros y sólo las grandes compañías como Norte o MZA contaban en su plantilla con arquitectos para, sobretudo, cuestiones de composición de fachada y ornamento principalmente en el edificio de viajeros, las nuevas estaciones –los edificios de viajeros– son diseñados por arquitectos y en muchos casos, por arquitectos de renombre. De este modo, del grupo estudiado, además de las de Vigo Urzáiz y Valencia Joaquín Sorolla, las estaciones de Córdoba (G. y A. Rebollo, J. Benítez y J.M. Asensio), Málaga María Zambrano (SMP Arquitectos), Sevilla Santa Justa (Cruz y Ortiz) y Cuenca Fernando Zóbel<sup>34</sup> también son obra de arquitectos más o menos reconocidos.

De igual modo, en los casos de Córdoba, Burgos Rosa de Lima o Valencia Joaquín Sorolla, la construcción de la nueva estación está ligada a una gran intervención urbana como es la ordenación de la zona liberada de vías en Córdoba (Plaza de las tres culturas y Avdas de América y Libertad) dejando la antigua estación como pieza principal del bulevar central creado; el bulevar de Herzog and De Meuron en Burgos y el parque central en Valencia<sup>35</sup>.

En los casos de ampliaciones o nuevas estaciones junto a las estaciones históricas se observa la actuación por contraste. No se busca reflejar líneas compositivas, peculiaridades o materiales presentes en las estaciones históricas sino lo contrario. Los casos de Almería, Lleida o Cádiz suponen claros ejemplos. El caso de Almería lo considero especialmente flagrante ya que la nueva intervención se realiza completamente ajena a la antigua estación a pesar de tratarse de un ejemplar único y, nada de lo nuevo construido, ni emplazamiento, ni volumetría, ni materiales contribuye a destacar a la estación antigua, más bien ocurre al contrario: la estación queda infravalorada dejando el parking como su entorno y quedando como pieza emblemática de una pseudo rotonda. El caso de Lleida Pirineus permite distinguir claramente el edificio histórico de la ampliación tanto mediante la composición como mediante la materialidad.

Respecto de la integración con el entorno, los casos de Segovia Guiomar, Cuenca Fernando Zóbel (fig. 8), Guadalajara y Burgos Rosa de Lima suponen casos extremos. Se trata de artefactos en medio de la nada. ¿Quién selecciona estos emplazamientos y porqué? Es evidente que no van a favorecer al conjunto de la ciudadanía si no se establecen buenas conexiones con el centro de las respectivas ciudades.

---

<sup>34</sup> Premio Brunel 2011 (accesit en la categoría de estaciones). Premios convocados por el grupo Watford fundado en 1963 por destacados arquitectos, diseñadores y otros profesionales del sector ferroviario. La estación de Sevilla Santa Justa recibió el galardón en 1992 (website Adif).

<sup>35</sup> El parque central de Valencia se encuentra actualmente en ejecución aunque con sustanciales modificaciones respecto al proyecto aprobado ya que no se procede, al menos de momento, al soterramiento de las vías

Acerca de estos casos también, arquitectónicamente no existe ningún entorno en el que integrarse, por lo que la estación no tiene limitaciones de esa índole en su diseño. Sin embargo, se observa que esta tendencia de obviar el entorno, obviar la respuesta a la ciudad, es generalizada. La mayoría de las estaciones estudiadas siguen siendo artefactos sin ninguna relación con su entorno cercano. Aquella necesidad de protagonizar la nueva ciudad burguesa con edificios monumentales de fachada noble como fondo de perspectiva ya no parece tener cabida actualmente. Un claro ejemplo a este respecto lo constituyen las estaciones de Valencia Nord y Valencia Joaquín Sorolla. Una excepción: la estación de Córdoba.



Fig. 8. Estación de Cuenca Fernando Zóbel. Adif.

Respecto de la funcionalidad, las estaciones históricas estaban dimensionadas y distribuidas en función de su categoría (de 1ª a 4ª categoría). Así, el número de dependencias y funciones estaba determinado por esta calificación. También la volumetría guardaba relación con la categoría de la estación y era habitual reservar las estaciones en forma de “U” para estaciones de 1ª categoría (o categoría especial a veces denominada), estaciones término de ciudades importantes (p.e. Estación de Valencia Nord o Sevilla Plaza de Armas). El resto, al igual que ocurre con la mayoría de las nuevas estaciones (excepto aquellas que nacen con la premisa de convertirse en iconos o como obra singular de arquitectos estrella) se configuran en volúmenes prismáticos generalmente alargados, modulados muchas veces según la longitud de los trenes, para que las diferentes estancias tengan salida directa a las vías y al vestíbulo y/o a la calle. El vestíbulo, también llamado “sala de los pasos perdidos”, era la pieza en torno a la que giraba la distribución de la planta principal de los edificios de viajeros. En las nuevas estaciones estos volúmenes prismáticos son ajenos a las dimensiones de los vehículos ferroviarios o a la relación de estancias. Normalmente constan de un inmenso vestíbulo, continuando como pieza central de la distribución, pero ya no recaen a él principalmente los servicios de la estación sino que lo hacen los comercios allí instalados. Resulta difícil distinguir cualquier centro comercial de cualquier estación en cualquier lugar.

Tampoco pesan hoy en día muchas de aquellas consideraciones básicas para el diseño funcional en las que se basaban las estaciones históricas (separar llegadas de salidas, establecer los servicios de la estación en función de dar un mejor servicio al viajero, ubicar el servicio de viajeros lo más próximo al centro, establecer distintos niveles de vías, etc. (Rahola, S., 1916)).

Finalmente, el diseño de las diferentes dependencias, tratadas con mayor o menor lujo dependiendo de la categoría de la estación y teniendo como finalidad última el confort del viajero, tales como “despacho de billetes”, “mostradores para equipajes”, “mensajería”, “salas de espera de distinta categoría”, “fonda” o “cantina de la estación”, etc. ha desaparecido. Aquellos lugares genuinos, propios de la estación, con mobiliarios específicamente diseñados tampoco existen. (P.e. las máquinas expendedoras de billetes de las antiguas estaciones importantes que dejaban de funcionar cuando, por causa de la humedad, los billetes se hinchaban o las cantinas sustituidas por franquicias al uso de imagen comercial estereotipada).

### **Variables fenomenológicas y de percepción**

Una de las más peculiares características de las estaciones antiguas era la transición de espacios: del espacio del vestíbulo a escala humana, ricamente decorado generalmente o con presencia de elementos singulares que, en definitiva, dignificaban al viajero y también, a la singular experiencia del viaje en ferrocarril, al espacio pensado para las nuevas máquinas, impresionantes bóvedas o cubiertas (mal llamadas marquesinas) de acero y cristal símbolo del progreso y de la revolución industrial.

Eran las estaciones históricas espacios inspiradores para artistas pero también para cualquier viajero que podía deleitarse mientras esperaba su tren, contemplando la multitud de manifestaciones artísticas con las que cuentan las antiguas estaciones (p.e. Las estaciones de Valencia, Almería o Sevilla Plaza de Armas).

Contraste absoluto en estos aspectos de tránsito espacial y contemplativos con las nuevas estaciones: En los nuevos edificios el espacio es único, de escala colosal, agobiante -“El exceso de espacio nos asfixia mucho más que su escasez” (Bachelar, 1988)<sup>36</sup>- sin referencia al individuo ni a sus proporciones. Se han convertido en espacios inhóspitos donde además no hay nada que contemplar, no existen las manifestaciones artísticas. Lo único que puede hacerse en los tiempos de espera es consumir en las numerosas y anodinas tiendas existentes. La estandarización del espacio también ha promovido la desaparición de la experiencia de lugar.

Otra característica de los nuevos espacios es que se configuran cerrados, prácticamente sin huecos más allá que las estrictamente necesarias puertas de acceso perdiendo la riqueza arquitectónica que una buena distribución, diseño y proporción de huecos puede ofrecer. Posiblemente, los estrictos criterios de seguridad (con la pérdida de libertad asociada) así como la intención de focalizarse en el consumo que los comercios interiores ofrecen pueden ser los responsables de este hermetismo y de la pérdida de interés por la composición e imagen de las fachadas.

Tampoco se observa ningún elemento evocativo en las nuevas estaciones que sugiera a las antiguas o bien a algún evento importante para la memoria colectiva. Las estaciones de Vigo Urzáiz, o León sustituyen a sus antecesoras casi en el mismo lugar sin existir nada que mínimamente las recuerde o evoque vicencias o acontecimientos singulares en ellas vividos. Por tanto la pérdida de referencias es una rasgo objetivo común a las nuevas estaciones. Se trata recintos de tránsito, “no lugares” (M. Augé) o “espacios basura” (R.

---

<sup>36</sup> Recoge la cita de Jules Supervielle, *Gravitations*, p.19. Bachelar, G. : *La poética del espacio*, p. 260.

Koolhaas) resultado del capitalismo globalizado (aeropuertos, hipermercados, malls, etc. serían otros ejemplos).



Fig. 9. Estación de ferrocarril momentos antes de salir un tren. Lienzo (1862). Padró y Pedret, Tomás. ©Museo Nacional del Prado.

También la incomodidad es un rasgo característicos. Ni las proporciones son agradables, ni la iluminación, ni los asientos generalmente escasos e incómodos. Estaciones concebidas como lugares estrictamente de paso. ¿Qué recuerdos serán capaces de provocarnos? Sólo aquellas obras que se hallan en un diálogo vital y respetuoso con su pasado poseen la capacidad mental de sobrevivir al paso del tiempo y estimular a sus espectadores, oyentes, lectores y habitantes del futuro (J. Pallasmaa).

Por último, a diferencia de lo que muestra el cuadro (fig. 9) tampoco es posible la concentración libre de individuos en las nuevas estaciones, ni tan siquiera los recorridos son libres. Estrictos mecanismos de control amparados en una falsa sensación de seguridad, son otra de las características comunes de estos nuevos espacios.

## Conclusiones

“Intención paradójica” (E. T. Hall, 1989) podría resumir el estado de protección patrimonial de las estaciones: que las palabras y los hechos no sean lo mismo. Es imposible que la misma sea efectiva si no se empieza por tener criterios unificados respecto de las definiciones básicas; de los elementos a proteger y cómo protegerlos; facilidad de acceso y transparencia en la consulta de expedientes y proyectos; así como catálogos actualizados y realistas como premisas básicas. Del mismo modo, las incoaciones que existen desde hace décadas en muchos deben resolverse con las declaraciones. Sino, todo queda en intención pero no en hechos.

Para poner en valor el patrimonio que configuran las estaciones es necesario ir más allá de los edificios de viajeros y sus fachadas. La innovación tecnología y social que supusieron, además de las inéditas construcciones y detalles, los eventos de los que fueron testigos, la colosal memoria de trabajo asociada en su construcción y la huella que, todavía existe en la memoria colectiva son cuestiones a tener en cuenta. Paralelamente a como ocurre con

la arquitectura moderna, se desconoce la arquitectura de las estaciones y el valor que ésta pueda tener. Además de no haber transcurrido suficiente tiempo para ello y tratarse de edificios de uso cotidiano, tampoco se ha fomentado su protección efectiva. Se ha instaurado el expolio y la brutalidad en las actuaciones de intervención sobre las estaciones históricas en el mejor de los casos cuando, si ha habido suerte, no han sido demolidas y las nuevas estaciones ya no representan aquellos valores que las predecesoras mostraban. Elaborar un catálogo de estaciones con exhaustiva documentación de valores materiales e inmateriales sería otra premisa básica.

Respecto a la ubicación, la mayoría de las nuevas estaciones (13 de los 17 casos analizados) se disponen más alejadas que sus antecesoras. En algunos casos aboslutamente alejadas y desconectadas del núcleo urbano. Sólo en algunos casos, aparentemente, su reubicación ha supuesto una mejora puntual para la morfología de la ciudad. Sin embargo, casos como el de Almería resultan flagrantes ya que no sólo el singular edificio histórico permanece prácticamente abandonado sino que la nueva estación ni mejora el espacio urbano ni establece ningún tipo de diálogo con el edificio antiguo que colaborase a su puesta en valor. Respecto a la mejora respecto de la relación individuo-ferrocarril sostenemos que ningún alejamiento supone una mejora si no existe una intermodalidad real en el sentido de buenos servicios y combinaciones y buenas frecuencias. Ni siquiera estelares actuaciones en las que el alejamiento pudiera suponer un importante cambio urbanístico para la ciudad (p.e. Valencia) se han llevado a cabo, por lo que, el traslado de la estación tampoco se justifica. Un riguroso estudio en cada una de las ciudades afectadas, debería determinar si no han pesado estrictamente criterios especulativos en estas decisiones. De igual modo, el recurrir al arquitecto estrella que diseña la estación (p.e. Vigo Urzáiz) es una estrategia para facilitar la recalificación más que una preocupación sobre la arquitectura de las nuevas terminales o su relación con el entorno.

Igualmente, las nuevas estaciones se disponen como artefactos en el territorio. Integrar el edificio de viajeros con la ciudad, en aquellos casos donde la nueva estación continúa manteniendo una ubicación céntrica o al menos en la periferia del núcleo urbano ya no es una premisa del proyecto. El condicionante de la representatividad, de mostrar a la nueva ciudad burguesa el carácter de los edificios públicos; la aplicación de criterios compositivos y el ornamento en la fachada principal fundamentalmente, mostrándose a la ciudad como símbolo del poder de la nueva arquitectura civil resulta prescindible. La nueva estación es un artefacto que nada tiene que ver con su entorno ni respecto a volumetría, materialidad ni composición. Tampoco se distingue de cualquier centro comercial privado perdiendo también así lo público, representatividad. En las nuevas estaciones es todo anodino, homogéneo, sin características de permanencia.

La tendencia de, como ocurre en María Zambrano, convertir la ciudad en conjuntos de enclaves, además de perder espacios heterogéneos, de uso colectivo y por tanto perder el concepto de ciudad tradicional, debilita la ciudadanía en su conjunto. El espacio público está, en definitiva, desapareciendo y las nuevas estaciones también contribuyen a ello. No se valora la integración ni la relación con el entorno ni tampoco se fomenta la diversidad y mezcla de usos colectivos. Nueva ciudad-museo donde solo sobrevivirán las reliquias de la historia y las trazas de la arqueología industrial siempre que el espacio genere plusvalía. (F. Alba, 2013).

Respecto a los usos, el uso comercial es indiscutible. La cesión de espacios públicos – incluso los aseos- para gestión privada está a la orden del día. Está presente en todas las estaciones nuevas y también en las antiguas supervivientes. No se concibe la construcción de una nueva estación sin que vaya unida al uso comercial. Lo que es más grave es que esta pérdida irreversible de espacios públicos para transformarlos en espacios comerciales se ve con normalidad. Igualmente, el cambio de significado colectivo de las estaciones resulta dramático para su futura consideración y protección: de espacios únicos a espacios mercantilistas. El valor patrimonial se difumina desapareciendo por tanto, el objeto a proteger.

¿Por qué dejan de utilizarse estaciones históricas como León o Almería? La obsolescencia tiene mucho de juicio de valor y de intereses creados. Tampoco está claro el reuso y cualquier nuevo uso se considera posible. La mayoría de los reusos no son culturales. Sólo las estaciones de Burgos (convertida en centro de ocio juvenil) o la de Castellón (transformada en centro de lectura) supondrían usos culturales. Es decir, la concepción de ciudad como “negocio” (Borja, J. 2011) también se traslada al modelo de nueva estación revalorizando así el modelo funcional de las estaciones antiguas que quedan en funcionamiento como modelo en serio peligro de extinción.

La reflexión sobre el reuso es de gran calado y no se le presta atención suficiente. Las estaciones no son contenedores ni meros soportes publicitarios (fig. 10). El nuevo uso debe respetar y evocar los valores originales así como la memoria asociada. El materialismo que reflejan las nuevas estaciones resulta vergonzoso. No hay ética ni poética alguna, sino ley del mercado. (F. Alba, 2013).

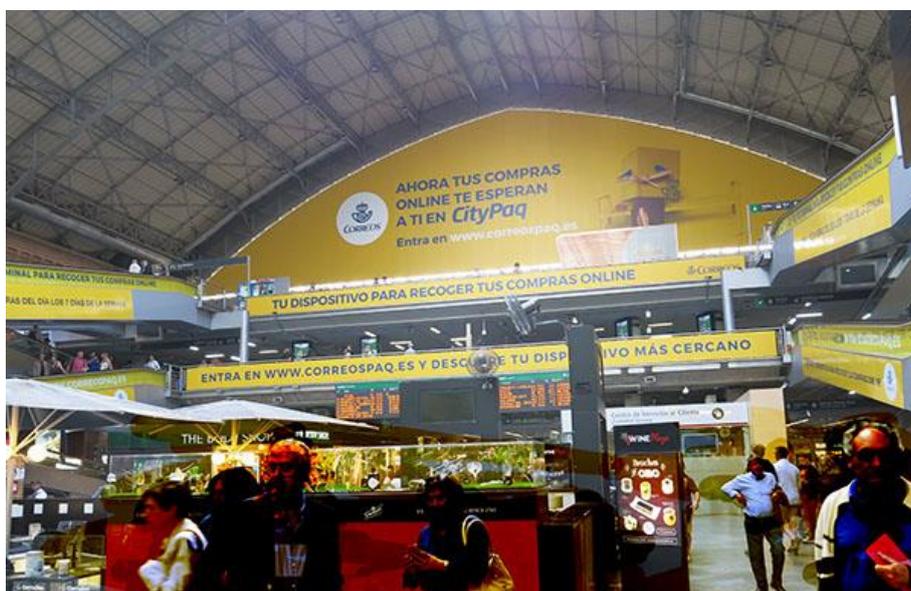


Fig. 10. Estación de Atocha como soporte publicitario. A. Propio (2016).

Respecto de cuestiones arquitectónicas, las nuevas estaciones, en general (en el caso de estudio, la excepción es Sevilla Santa Justa)(fig. 11) ya no se conciben como espacios singulares ni simbólicos. Se trata de espacios convencionales capaces de albergar cualquier uso. Ya no representan en sí mismos nada, considerándose prescindible cualquier cuestión formal, compositiva –como mucho se enfatiza el acceso-, de imagen de la ciudad o de relación con el entorno. De simbólicas puertas de la ciudad a simples puertas de paso que ya no son consideradas como signos de identidad.



Fig. 11. Estación de Sevilla Santa Justa. A. Propio (2018).

Tampoco importa la materialidad, ni las texturas, relieves, efectos luz-sombra, detalles singulares, combinaciones de materiales y también se ha perdido la singularidad de las cubiertas. Las nuevas estaciones, excepto aquellas que se conciben como futuros iconos proyectadas por arquitectos estrella como estrategia mediática y políticamente correcta para liberar gran cantidad de suelo en ubicación privilegiada, son volúmenes prismáticos con cubiertas planas en la mayoría de los casos. Deriva constructiva en definitiva encaminada hacia ese estilo mecánico e inhóspito que no permite distinguir unos edificios de otros. Vacuidad arquitectónica como reflejo de la vacuidad de nuestro espíritu colectivo (Wittgenstein, 1995).

Características de provisionalidad y mimesis con los espacios comerciales al uso reflejan en definitiva las nuevas estaciones. Poca riqueza material y formatos convencionales. No importa el envejecimiento ni la pátina. La obsolescencia programada también rige la vida de estas nuevas construcciones que, por cuestiones de rentabilidad económica, no pueden durar más de la cuenta ni mucho menos convertirse en un patrimonio que haya que proteger. Nunca alcanzarán ni siquiera ese pintoresco grado de deterioro que, a nivel general, causa cierta nostalgia y admiración. Involución en definitiva, hacia el tratamiento de las estaciones tratadas con apenas alguna mirada estética pero obviando absolutamente cualquier mirada ética.

Tampoco aquellas nuevas estaciones construidas junto a las antiguas muestran sensibilidad hacia éstas. Casos como Almería o Cadiz parecen ignorar los edificios históricos. Ni siquiera se mantienen referencias a la volumetría, materiales o líneas compositivas.

En aspectos funcionales, tampoco en los casos estudiados se observa que prime el cumplimiento de aquellos relacionados con el uso ferroviario. Excesiva flexibilidad espacial condicionada por el uso comercial o terciario.

Finalmente, aquellas piezas de mobiliario o máquinas singulares propias del uso ferroviario han desaparecido. Por tanto, resulta imprescindible proteger aquellas que aún sobreviven porque representan ejemplares únicos de modos de trabajo ya desaparecidos.

Respecto de cuestiones fenomenológicas las nuevas estaciones ya no son espacios inspiradores ni identificables para el viajero. Son espacios inhóspitos, con muchas características de los “no lugares” (M. Augé, 1993) o “espacios basura” (R. Koolhaas, 2007). Tampoco existe esa interesante transición espacial entre el hall y el espacio de andenes y vías. Todo es un anodino continuo espacial desproporcionado, hermético, ajeno al entorno, controlado y poseído por cartelería comercial. Ya no existe la experiencia de lugar. Tampoco se desea que exista. Son espacios controlados donde ni es libre el acceso, ni el tránsito ni el uso del espacio.

Tampoco el mobiliario (por supuesto, antivandálico) es cómodo y siempre es escaso. La estación ya no es un lugar de reunión o de espera agradable. Es un simple lugar de paso.

Así, finalmente todas estas apreciaciones modifican el significado colectivo así como producen desafección ciudadana perdiendo entonces interés la protección (fig. 12). Los casos estudiados muestran que la tendencia es a que desaparezca la connotación patrimonial de las estaciones de ferrocarril. Por ello, resulta fundamental proteger con hechos los escasos ejemplares que van quedando.



Fig. 12. Gráfico evolución conservación estaciones. Elaboración propia.

Otra pérdida especialmente grave es la pérdida continua de espacio público. Las estaciones son otra muestra de ello. La siguiente cita recoge muy bien el sentir al respecto:

“Valorizar, defender y exigir el espacio público como la dimensión esencial de la ciudad, impedir que se especialice, sea excluyente o separador, reivindicar su calidad formal y material, promover la publicación y la polivalencia de espacios abiertos o cerrados susceptibles de usos colectivos diversos (equipamientos públicos y privados, campus o parques adscritos a usos específicos), conquistar espacios vacantes para usos efímeros o como espacios de transición entre lo público y lo privado. Un gobierno democrático de la ciudad debería proclamar la prioridad de la calle como espacio público.” (Borja, J., 2011)

Plantea dicha cita la cuestión de si queda algún espacio íntegramente público y de que la arquitectura es un marco para la vida. Es decir, que el objetivo último, también de aplicación para las nuevas estaciones, es el individuo.

Por último, el análisis realizado refleja el olvido en la construcción de las nuevas estaciones que la arquitectura, para ser arquitectura y no mera construcción, debe sublimar algo.

J. Pallasmaa (2010), recoge el mensaje de Alvar Aalto en su discurso a los arquitectos suecos en 1957 que, a modo de conclusión final, evidencia una poética situada a años luz de la que rige estas nuevas construcciones y que se reivindica como línea a seguir porque en definitiva, toda construcción debe dignificar la calidad de vida y las nuevas estaciones no lo están haciendo:

“La idea del paraíso: Igual que ocurre en la poesía, la arquitectura logra una belleza que deleita y conmueve cuando sus preocupaciones son otras, como el deseo de precisión, la veracidad, la simplicidad y, por encima de todo, la experiencia de la vida y de ser humano entre otros seres humanos. Todo edificio valioso abre una ventana a la esencia de la condición humana y, sobre todo, a un mundo mejor e idealizado. También la arquitectura tiene una segunda intención (...) la idea de crear un paraíso. Es el único significado de nuestras casas (...) deseamos construir un paraíso terrenal para los hombres.” (Alvar Aalto, 1957).

## Bibliografía

Boletín Oficial del Estado (BOE).  
Registro General de Bienes de Interés Cultural (RGBIC)  
PGOU de las ciudades analizadas.  
Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE).  
TICCIH España.  
Adif.  
Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (IAPH).

- Aguilar Civera, I. (2005). Estaciones históricas en Andalucía. *PH: boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 13(55), 66-73.
- Augé, M. (1993). Los no lugares: espacios del anonimato. Gedisa.
- Fernández Alba, A. (2013). Tensiones urbanas, patrimonio y simulacro arquitectónico.
- Bachelard, G. (2012). *La poética del espacio*. Fondo de cultura económica de España, S.L.
- Borja, J (2000): Ciudadanía y espacio público. Revista foro; Bogotá, nº 40. Pp. 67-80.
- Borja, J. (2011). ¿Un cambio de ciclo o un cambio de época? Siete líneas para la reflexión y la acción. *Urban*, (1), 83-90.
- Colsa LLoreda, A. (2009): La antigua estación de FFCC de Vigo. Revista CICCOP Galicia. *Via 18* nº 12. Pp 29-33.
- Hall, E. T. (1989). *El lenguaje silencioso*. Alianza Editorial.
- Koolhaas, R. (2007). *Espacio basura*. Gustavo Gili.
- Lalana, J.L. (2012). Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural. Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid
- Martínez-Corral, Aurora M. (2017). 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. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Navascués, P. (1980): Arquitectura del hierro en España. Revista CAU, nº 65.
- Navascués, P. (2008): *Arquitectura e ingeniería del hierro en España*. Ediciones El Viso.
- Pallasmaa, J., & Fuentes, A. (2010). *Una arquitectura de la humildad*. Fundación Caja de Arquitectos.
- Rahola, S. (1918). *Tratado de ferrocarriles* (Vol. IV). Sucesores de Rivadeneyra (S.A.).
- Sobrino Simal, J. (2008). La arquitectura ferroviaria en Andalucía: Patrimonio Ferroviario y líneas de investigación. *150 Años del ferrocarril en Andalucía: un balance*, 823-888.
- Simal, J. S. (2010). Ver y hacer ver: modernidad y arquitectura industrial en España. *Areas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, (29), 31-37.
- Wittgenstein, L. (1995). *Aforismos, cultura y valor*. Espasa Calpe.