

De la arquitectura a la prospectiva: las estaciones de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte en España (1856-1941)

DOI: 10.20396/labore.v13i0.8656048

Submetido 25 jul. 2019.

Aceito 18 set. 2019.

Publicado 05 out. 2019.

Aurora Martínez-Corral

<<https://orcid.org/0000-0001-8222-0864>>

Universitat Politècnica de València /Valencia [Comunidad Valenciana] España

Domingo Cuéllar

<<https://orcid.org/0000-0002-1720-8575>>

Grupo RENFE /Valencia [Comunidad Valenciana] España

RESUMEN

El presente trabajo realiza un análisis arquitectónico conjunto y comparado de los principales edificios de viajeros construidos por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1856-1941) desde la premisa de que perviva todo o al menos parte del edificio original o reformado por parte de la propia compañía. Así, el análisis realizado se estructura en los tres niveles fijados en la clásica tríada vitruviana: histórico-constructivo (firmitas), funcional (utilitas) y compositivo-estilístico (venustas). De las conclusiones extraídas se realiza una prospectiva sobre cómo se están protegiendo estos elementos, qué es lo que debemos proteger y cuál es la tendencia de usos en los mismos. En la base subyace la necesidad de establecer valores y definiciones claras y concretas sobre este patrimonio que permitan la unificación de criterios y la discusión sobre el patrimonio ferroviario para uso general, así como huir del catálogo o inventario estereotipado y estático extrapolado de otras arquitecturas y que, quizá, no se ajuste a la realidad de estos edificios.

PALABRAS CLAVE

Patrimonio ferroviario. Estaciones. Arquitectura. Construcción. Valores patrimoniales.

The stations of the Northern Company in Spain (1856-1941): from architecture to prospective

ABSTRACT

This work presents a comparative architectural analysis of the main passenger buildings of the Spanish Northern Company with the premise that all or at least part of the original building exists or has been reformed/expanded by this company. Thus, the analysis carried out is structured in three levels following the Vitruvian triad: historical-constructive (firmitas), functional (utilitas) and composition-stylistic (venustas). A forward-looking statement is made from the conclusions of how these elements are being protected, what we should protect and what is the trend of uses in them. Underlying the need to establish accurate, clear and concrete basic values and definitions of this heritage that allow for a unification of criteria and a discussion on railway heritage for general use as well as to flee from the catalogue or stereotypical and static inventory extrapolated from other architectures and may not conform to the reality of these buildings.

KEYWORD

Railway heritage. Railway stations. Architecture. Construction. Heritage values.

1. Introducción: objetivos, criterios de selección y metodología

El edificio de viajeros es sin lugar a duda el elemento más representativo del conjunto arquitectónico y logístico que conocemos como estación de ferrocarril. De ahí también que, a modo de sinécdoque, se confundan ambos términos y para referirnos al edificio de viajeros acabemos utilizando el término estación, más breve, sonoro y, como decimos, representativo. Pero hemos de tener en cuenta que la estación de ferrocarril es un espacio más amplio que incluye otros edificios e instalaciones ferroviarias de diversa índole¹.

La importancia de los edificios de viajeros, de las estaciones, según el uso que hemos explicado, reside en su carácter estratégico para el funcionamiento ferroviario, ya que en su interior se realizan las operaciones de regulación de la circulación, la venta de billetes a los pasajeros, la entrada y salida de estos, o la recepción y recogida de equipajes y otro tipo de mercancías, y por ello sus dimensiones fueron creciendo y adaptándose según se hacía más compleja la gestión ferroviaria y se multiplicaban los tráficos. Pero también fue el elemento en el que las compañías ferroviarias establecieron su sello y marca, como una identidad singular, como un inmueble distinto, a la vez elegante y funcional, que habría de convertirse también en un espacio de relación social².

El objetivo principal de este trabajo es realizar una aproximación al análisis arquitectónico del grupo estudiado, como es el caso de las estaciones principales de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (en adelante, Norte). Las variables que consideramos para un análisis individualizado de cada uno de los elementos se basan en el método de la restauración objetiva³ de los elementos descritos para, en base al mismo, plantear unas reflexiones prospectivas sobre el devenir de estos edificios de cara a su protección patrimonial.

Dicha aproximación se estructura, tras una breve presentación del contexto histórico de la compañía ferroviaria, en las tres partes propuestas por la clásica tríada Vitruviana, la *firmitas* (firmeza), que se corresponde con el análisis histórico-constructivo, la *utilitas* (utilidad), que se refiere a la tipología, función y uso a que está destinado, y, por último, la *venustas* (belleza), que tiene que ver con los aspectos compositivos y estilísticos.

En el caso del análisis constructivo, los dos elementos más característicos de estos edificios son las dos tipologías estructurales que conviven: por un lado, los muros de carga que configuran la parte clásica y representativa del edificio de viajeros y, por otro, las estructuras metálicas que constituyen las grandes cubiertas. Se trata de una interesante dicotomía de sistemas constructivos, que combina el sistema tradicional murario junto a las novedosas estructuras metálicas. Con respecto al análisis funcional se realiza un examen tipológico y funcional, donde interesa especialmente la evolución respecto a los usos del edificio principal, desde la función original hasta el abandono o al cambio de uso total por la desafectación del uso ferroviario. Por último, se analizan los aspectos claves de la composición y estilo de los edificios originales, así como ciertas consideraciones respecto a las ampliaciones y reformas en su caso.

En lo relativo a las fuentes de estudio, por un lado, está la documentación de proyectos de construcción o reforma ubicados en el Archivo General de la Administración (AGA) y en el Archivo Histórico Ferroviario (AHF). Además, se ha trabajado con la rica historiografía existente sobre el estudio de la arquitectura ferroviaria en España, además de otras referencias seminales sobre conceptos y metodología de estudio del patrimonio ferroviario e histórico en general. Finalmente, hay que reseñar que también se ha realizado un exhaustivo trabajo de campo para un análisis *in situ* de los inmuebles.

2. La compañía del Norte y sus estaciones

Las compañías comprendieron pronto el simbolismo de los edificios de viajeros y en aquellas ciudades más relevantes, como era el caso de las capitales de provincia, o en aquellos enclaves ferroviarios de mayor preeminencia, se construyeron estaciones de primera categoría o categoría especial, que conllevaba un proyecto específico y unas dimensiones que reflejaran la importancia del lugar. Además, por norma, había otras estaciones de menor rango (2ª, 3ª y 4ª categoría) que se correspondían a ciudades medianas, pueblos de menor entidad o pequeños apartaderos o apeaderos con escaso tráfico.

¹ Meeks, 1995.

² Sobrino, 2008.

³ González Moreno-Navarro, 1999.

La identidad corporativa que hemos insinuado en la arquitectura de las estaciones de ferrocarril es fácilmente reconocible a partir de la observación de los elementos que se repiten de unos modelos con otros, especialmente en el caso de las estaciones de menor entidad, mientras que para las estaciones principales se preparaban recursos arquitectónicos y elementos decorativos especiales que remarcaban la importancia del edificio mediante una mayor riqueza arquitectónica y constructiva.

Cada compañía, pues, ha dejado su sello o marca a través de la arquitectura de sus estaciones. En el caso español, existieron dos grandes compañías, Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (en adelante, Norte) y Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), que terminaron copando más del 60% de la red española; además, existió una compañía mediana, Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (15%), y luego una decena de pequeñas compañías que superaban escasamente el centenar de kilómetros en explotación⁴.

Norte, como su nombre indica, se ubicó en la mitad septentrional de la península ibérica, con una red que superó los 3.800 km y que tenía, como veremos, estaciones en las principales ciudades españolas (Figura 1). Hay que puntualizar que la compañía Norte nació en 1856 a partir de una iniciativa financiera francesa, en concreto los hermanos Péreire, los mismos propietarios de la red de Midi en Francia, con cuya arquitectura se podrían establecer claras similitudes. Sin embargo, la red nació modesta, a partir de la línea principal de Madrid a Irún, y luego progresivamente fue ampliando su influencia, bien mediante la adquisición de nuevas concesiones o bien mediante la absorción de otras compañías de menor entidad que habían empezado la explotación en los primeros años, entre las que se pueden citar la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, la del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza y Pamplona, la Compañía de Alar a Santander o la Compañía de Asturias-Galicia-León. A finales del siglo XIX, se puede considerar que Norte ya había desarrollado toda su estrategia expansionista y había superado los 3.500 km de red, que solo se modificarían en los años venideros con ligeros retoques, que prepararían el camino a la nacionalización de la red que se produjo, como en el caso de todo el ferrocarril español de vía ancha, en 1941 con la constitución de la empresa pública Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

Así pues, en sus poco más de 80 años de vida, la compañía Norte había llevado a cabo una intensa labor constructiva, de reformas y ampliaciones que darían lugar a un cuantioso patrimonio arquitectónico que pasaría a formar parte de RENFE. En concreto, se construyeron un total de 30 edificios que estaban clasificados como de primera categoría o especial, si bien una decena han sido demolidos y sustituidos por inmuebles más modernos⁵.

El devenir de estos edificios es pues muy variado, y el interés de la pervivencia de todo o parte del edificio de viajeros original, ampliado o modificado por la propia compañía, es fundamental ya que no sólo nos permite ver materiales y técnicas constructivas prácticamente desaparecidas en muchos casos, sino que nos permite comprobar qué valores materiales, formales o de uso prevalecen y cuáles fueron la base de la protección patrimonial en los casos en los que existe. No indagamos en este texto por su intrínseca complejidad en los valores simbólicos-significativos⁶, fundamentales para la consideración patrimonial, así como para cualquier intervención arquitectónica, aunque no desdeñamos su importancia. Asumimos así el criterio de que todo monumento tiene tres dimensiones esenciales: la documental, la arquitectónica y la significativa, teniendo presente que la autenticidad no es la pervivencia de lo original sino la capacidad de la materia de preservar esos valores esenciales⁷. En este sentido, nuestro análisis se queda en una aproximación conjunta a la dimensión arquitectónica.

Los edificios de viajeros, competencia de los ingenieros, nacen con la vocación de servir exclusivamente a unas determinadas funciones, sin antecedentes, sin reglas compositivas y con criterios de máxima economía.

⁴ Para un resumen del sistema ferroviario español, Cuéllar, 2007. Para mayor profundización, dos referencias ya clásicas, Artola, 1978 y Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio, & Vidal Olivares, 1998.

⁵ Las estaciones que sí mantienen su arquitectura histórica (20), aunque como veremos no necesariamente su uso, son: Barcelona-Norte, Burgos-Norte, Canfranc, Castellón-Norte, Gijón-Norte, León-Norte, Lérida, Lugo, Madrid-Príncipe Pío, Medina del Campo, Miranda-Norte, Miranda-Tudela, Palencia, San Sebastián, Segovia, Valencia-Nord, Valladolid-Campo Grande, Venta de Baños, Vitoria y Zaragoza-Arrabal. Mientras que las que han sido reemplazadas (10) por edificios más modernos son: A Coruña, Ávila, Bilbao-Abando, Huesca, Irún, Logroño, Oviedo, Pamplona, Santander y Tarragona. De aquellas, solo 4 están incluidas con la categoría de monumento en el Registro General de Bienes de Interés Cultural (RGBIC) de España, dos, declaradas, Valencia-Norte (1983) y Canfranc (2002), y dos incoadas, Madrid-Príncipe Pío (1977) y Segovia (1982).

⁶ Ballart, 1997

⁷ González Moreno-Navarro, 1999, p. 12



Figura 1. Mapa de la parte septentrional de la península ibérica con las principales estaciones de la compañía Norte, su uso y su situación patrimonial. Fuente: elaboración propia.

De hecho, su construcción era responsabilidad de los ingenieros y sólo las grandes compañías cuando los edificios de viajeros debían ostentar la imagen de la compañía, contrataron arquitectos para exclusivamente la cuestión estética y de ornato. Así resultan edificios peculiares porque es posible observar en ellos esa dicotomía entre el modo de hacer del ingeniero, con grandes cubiertas de andenes y vías, y el del arquitecto, para quienes el vestíbulo y la fachada principal son los elementos más relevantes de la estación. De los casos estudiados, la estación de Valencia-Norte es la que mejor manifiesta esta dualidad, con el buen hacer conjunto entre el arquitecto Demetrio Ribes y el ingeniero Enrique Grasset⁸.

Si bien, no sería hasta comienzos del siglo XX cuando la presencia del arquitecto en la construcción de estaciones comenzó a ser más usual y las grandes compañías contratan a arquitectos para responder a las cuestiones de ornato, monumentalidad y representatividad⁹. Norte también participó en esta tendencia y, aunque predomina la presencia de arquitectos franceses, destaca la incorporación de Demetrio Ribes, arquitecto de la compañía entre 1902 y 1921 (fallecimiento), ya que cambió la imagen de la compañía aportando lenguajes nuevos y signos de modernidad. La estación de Valencia Norte supone un claro ejemplo del cambio de tendencia.

Una peculiaridad de las principales estaciones de Norte es que, excepto algunas estaciones sencillas, como Miranda de Ebro-Norte, o aquellas en las que sólo se reforma el edificio heredado, que sería el caso de Lugo o Zaragoza-Arrabal, la imagen urbana del edificio de viajeros venía impuesta por el estilo emblema de la compañía que era una versión suavizada del estilo que conocemos como Segundo Imperio. Este estuvo en boga entre 1852 y 1870 y tiene como singularidades compositivas la simetría, el cuerpo central coincidente con el eje de simetría, los cuerpos laterales, y los cuerpos de remate sobresalientes del resto de la fachada, la presencia de buhardillas y cubiertas con mansardas, la tendencia hacia la horizontalidad, con prominentes cornisas y profusión de molduras en el recercado de huecos. Es frecuente también una disposición rítmica con seriación de huecos de diseño predefinido normalmente rectangular o rematado con arcos de medio punto o rebajados, con empleo de pilastras, y un uso singular de combinación de piedra y ladrillo rojo con pizarra en las cubiertas como materiales característicos. Existe un escaso empleo de frontones y se enfatiza intencionadamente el acceso y la perspectiva de la fachada principal mediante patio de acceso. En el fondo no deja de ser un historicismo ecléctico¹⁰.

Esta imagen de marca y afrancesamiento característico está manifiesto en las estaciones de la línea troncal de Madrid a Irún¹¹, la que conecta la capital del Estado con la red francesa y París, existiendo un claro

⁸ Sobre la estación de Valencia, véase Martínez-Corral, 2017. Sobre la figura del arquitecto Demetrio Ribes, Aguilar Civera, 2004.

⁹ Aguilar Civera, 1988, p. 193.

¹⁰ Martínez de Carvajal, 1987.

¹¹ Aguilar Civera, 1988, p. 215.

simbolismo en la aplicación de este estilo. Esta tendencia es superada por el arquitecto franquicia de la compañía entre 1902 y 1921, Demetrio Ribes, con la construcción de la estación de Valencia-Norte (1906-1917) y la ampliación de Barcelona-Norte (1911-1914). También se observa esta línea de cambio de estilo en pequeñas reformas realizadas en las estaciones de Palencia o León donde aparecen algunos detalles decorativos de corte modernista. Finalmente, en Canfranc, la última gran estación construida por Norte (1929), en colaboración con la compañía del Midi francés, y con el indudable impulso de los dos gobiernos, interesados en esos años en la apertura de la conexión ferroviaria por el Pirineo central, se observa un cierto distanciamiento de ese estilo del Segundo Imperio, pero es sobre todo en cuestiones constructivas, de las que hablaremos a continuación, donde la diferencia con el resto de casos a estudio es sustancial derivada de los avances en las técnicas constructivas.

3. Análisis histórico-constructivo

Los edificios de viajeros analizados se corresponden, como hemos indicado, con estaciones de cabecera o principales de las líneas, por lo que aparece una mayor variedad material, presencia de ornamentación y mejor factura, dado que ostentaban la representatividad de la compañía. De analizarse la totalidad de los edificios que componen una estación, podría observarse la diferencia entre estos edificios representativos y otros meramente funcionales donde se busca principalmente funcionalidad y economía y ello se muestra en los materiales utilizados, en la ausencia de ornamentación y en una menor finura en la ejecución.

Como indicábamos en la introducción, constructivamente son dos los elementos que singularizan estos edificios: muros de carga y estructuras metálicas vistas. En los elementos estudiados sólo 5 edificios de viajeros presentan fábricas vistas mientras los 14 restantes presentan fábricas revestidas (Figura 2), aunque el análisis del proyecto original de la estación de San Sebastián o las fotografías antiguas de la estación Madrid-Príncipe Pío parecen sugerir que, inicialmente, estos edificios se ejecutaron con fábrica vista, si bien en la actualidad se encuentran revestidas. Sobre las cubiertas (Figura 3), casi la mitad cuentan con marquesinas simples o dobles y la tipología de las cubiertas es, en esencia Polonceau, aunque como veremos se introducen algunas diferencias entre unos casos u otros. En este sentido, el caso de Valencia resulta singular porque el primer proyecto presentaba marquesinas para cubierta de los andenes. Sin embargo, la aportación de E. Grasset fue fundamental para la gran cubierta que finalmente se hizo.

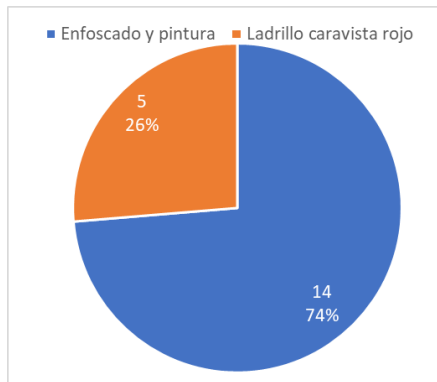


Figura 2. Aplicación de fábricas vistas o revestidas en los edificios de viajeros estudiados. Fuente: elaboración propia.

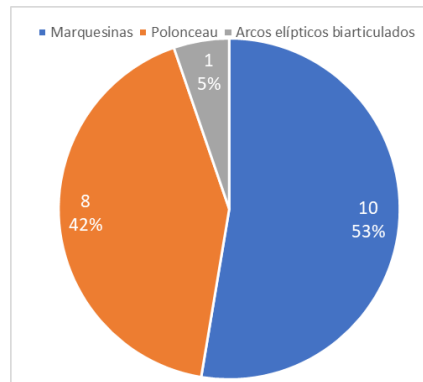


Figura 3. Tipos de cubiertas utilizadas en los edificios de viajeros estudiados. Fuente: elaboración propia.

Respecto a los muros de carga, exceptuando el caso de Canfranc que expondremos aparte por presentar materialidad y sistema constructivo diferente al resto, se constituyen a base de ladrillo cerámico macizo o perforado, para fábricas no vistas o incluso huecos para trasdosados interiores como el caso de Canfranc; distinguiendo tanto en materias primas, tipos, características dimensionales y aparejos. La altura media de los edificios es de dos plantas, aunque es usual que el vestíbulo se realice a doble altura. Así, para las fábricas no vistas se empleaban los denominados ladrillos ordinarios con más presencia de arenas en la composición, peores arcillas y por tanto color más amarillento mientras que para las fábricas vistas se empleaba el denominado ladrillo fino, color rojizo, constituido fundamentalmente por arcillas escogidas de buena calidad y menor proporción de arena fina¹².

¹² Matallana, 1848 describe los diferentes tipos de ladrillo: fino, el compuesto de arcilla pura y que es a propósito para obras descubiertas y para moldar; y ladrillo ordinario, el que tiene arena y es más poroso que el fino siendo la cantidad de arena que se le suele echar de una cuarta parte.

Mientras que, en los ladrillos ordinarios, al ser empleados para fábricas revestidas era frecuente la presencia de heterogeneidades, caliches o imperfecciones, para las fábricas vistas ocurría todo lo contrario. No es la excelente calidad de materias primas y ejecución encontrada en la edificación de uso residencial¹³, pero sí se observa en estos edificios una mayor calidad que en los considerados industriales propiamente.

El tipo de ladrillo empleado en las fábricas vistas era de fabricación industrial, prensado, de dimensiones modulares¹⁴ con rebajes en las tablas con el nombre de la compañía, como ocurre en Valladolid-Campo Grande (Figura 4), así se observa coordinación dimensional, aristas vivas, superficies suaves, uniformidad de color y bastante buena ejecución con alienación de tendeles y llagas. Sólo el caso de Medina del Campo ejecuta juntas a hueso disponiendo el mortero en el rebaje interno del ladrillo, pero la ejecución no es fina comparada con las fábricas a hueso de edificios residenciales ya que el grosor de la junta es prácticamente de medio centímetro y sobresale el mortero en numerosas ocasiones (Figura 5).

El aparejo más empleado es “a la española” o con los ladrillos dispuestos a tizón. El espesor medio es de 50-60 cm y en todos los casos las fábricas se asientan sobre zócalos de sillería a base de piedra natural resistente mecánicamente y poco porosa como granitos o areniscas silíceas para evitar patología por humedades de capilaridad, así como para evitar otras patologías derivadas del contacto con el terreno.



Figura 4. Paramento estación de Medina del Campo. Fuente: fotografía de los autores.



Figura 5. Paramento estación de Medina del Campo. Fuente: fotografía de los autores.

El aspecto plástico de las fábricas, jugando con el rehundido o resaltado de piezas, o el tipo de juntas se trabaja poco dejando estas cuestiones a las molduras y recercados de huecos realizados con piedra natural generalmente¹⁵ superpuestos a los muros, pero no a una factura singular de la fábrica de ladrillo. Lo mismo ocurre con el cromatismo, siendo en todos los casos fábricas monocolor. Esta forma de trabajar las fábricas de ladrillo se coloca en las antípodas de estaciones de otras compañías como Almería (de Sur de España)¹⁶ o Toledo (de MZA), donde se realizan decoraciones y cromatismos con las propias piezas cerámicas y la propia fábrica asume parte de la decoración. En las estaciones de Norte, sin embargo, en ningún caso el ladrillo asume la decoración prevaleciendo la función estructural para menoscabo de la función ornamental, tendencia clara a principios del XX en los edificios de ladrillo visto¹⁷.

¹³ Esteban, Camino Olea, & Pérez, 2014.

¹⁴ Las dimensiones respectivas de soga, tizón y grueso, ya en la época de construcción de nuestras estaciones basadas en el sistema métrico decimal (RD 14 de febrero de 1879 estableciendo la definitiva obligatoriedad del sistema métrico decimal) variaban de una a otra zona de España. Oscilaban entre 21 y 28 cm. las primeras, entre 12 a 15 las segundas siguiendo la regla de modulación de dos tizones más junta igual a la soga o la regla del largo igual a dos veces el ancho, y entre 3 a 8 cm. las terceras. Al existir coordinación dimensional ya podemos hablar de aparejo y no simple trabazón, Rodríguez Sánchez, 2006. El "aparejo" constituye una técnica combinatoria, que hace que el proceso de adición sea sustituido por una serie de leyes lógicas que dan a los muros, contruidos con ellas, unas características formales propias y resistentes precisas, Adell Argilés, 1992, p. 8.

¹⁵ En construcciones más modestas, las impostas, almohadillados de esquina etc. podían resolverse con piezas prefabricadas. Verdejo, López, & Mocholí, 2018. En las estaciones a estudio, por tratarse de estaciones de categoría especial, primera categoría o ser las más representativas de la línea, estos elementos se resolvían generalmente con piedra natural lo cual dota de mayor categoría respondiendo también con la materialidad a esa imagen urbana que debían ostentar.

¹⁶ Véase el estudio sobre este edificio, Cuéllar & Martínez-Corral, 2018.

¹⁷ Camino Olea, 2007.

Como hemos indicado, excepciones al caso típico de Norte lo constituyen estaciones como Valencia-Norte, la ampliación de Barcelona-Norte o Canfranc, sin embargo, el edificio original de Madrid-Príncipe Pío, aunque los muros se resuelven con fábrica revestida, normalmente con enfoscado de mortero de cal y pintura, el acabado busca el color rojo clásico del ladrillo visto contrastando con las molduras y recercados revestidas en colores claros buscando esa combinación de color reconocible en la compañía. Es decir, también a través de la materialidad se pretende esa imagen unitaria de la compañía.

El buen estado de las fábricas, transcurrido un siglo desde su ejecución, con poco mantenimiento y con condiciones climáticas adversas denota a priori una buena calidad de los materiales, así como una cuidadosa ejecución.

Contrastando con las características estructurales del edificio de viajeros, para cubierta de andenes y vías, estaban las grandes cubiertas metálicas diseñadas para solucionar cuestiones funcionales tales como la necesidad de espacios diáfanos cubiertos, pero con ventilación suficiente respecto a los humos de las locomotoras. Se trata de soluciones ingenieriles que se irán perfeccionando para alcanzar mayores luces y mayor altura libre, como se puede observar a partir de la estación de Medina del Campo (1896), obra de Vicente Sala, donde utiliza en su marquesina de 32 m de luz el sistema Polonceau, y se continua con el caso de Madrid-Príncipe Pío (1881), realizada con una variante avanzada del sistema Polonceau por el ingeniero francés Mercier, que alcanza los 40 m de luz, y termina en la estación de Valencia-Norte (1907), de Enrique Grasset, con variante De Dion curva de 45 m de luz y arcos articulados en base, como ejemplos significativos de la evolución en este aspecto¹⁸.

Estas grandes bóvedas o cubiertas a dos aguas, cuyos referentes se extraían de las Exposiciones Universales, tienen un gran valor no sólo por sus características intrínsecas o por la novedad tecnológica y respecto al uso de los nuevos materiales, sino también por el hecho de que, a partir de 1930, dejaron de construirse, de manera definitiva, debido a su alto coste de construcción y mantenimiento, sustituyéndose por sencillas marquesinas que se limitaban a proteger al viajero en el andén de las inclemencias climáticas. Uno de los últimos ejemplos de este tipo lo constituye la estación de Barcelona-Estación de Francia inaugurada en 1929 por la compañía MZA. Por tanto, estamos ante soluciones técnicas que constituyen patrimonio en sí mismas, además de tratarse de elementos únicos.

Para el caso a estudio la tipología empleada fue el sistema Polonceau, presente en 8 de los 9 casos donde se proyectan grandes cubiertas. Se trataba de la tipología más utilizada hasta la exposición universal de París en 1878 donde se presentó la tipología De Dion. Sólo la estación de Valencia-Norte presenta una variante de la tipología Dion mediante arcos elípticos biarticulados en el arranque añadiendo además la solución de esquina en bóveda de rincón de claustro para minimizar el impacto visual de la gran cubierta en el espacio urbano (Figura 6 y Figura 7). Los diez casos restantes presentan marquesinas simples o dobles.

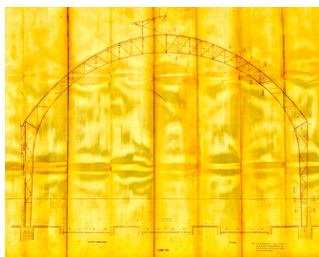


Figura 6. Sección plano original cubierta Valencia. Fuente: AHF, I-0046-001.

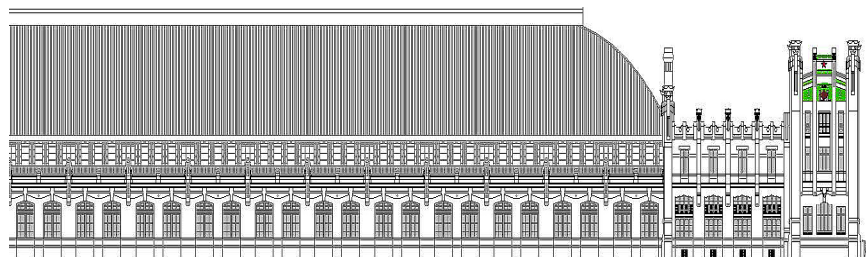


Figura 7. Alzado lateral de la estación de Valencia con la cubierta. Fuente: (Martínez-Corral, 2017).

La tipología Polonceau, empleada por primera vez en España en la construcción de los muelles de mercancías de la estación de Delicias en 1879¹⁹, dispone de tirante inferior y puede ser simple, como ocurre en Valladolid-Campo Grande, Medina del Campo y San Sebastián, compuesta o peraltada mientras que la De Dion, además de dotar de mayor rigidez, porque constituye un único elemento hasta la cimentación, ya que no

¹⁸ Los dos sistemas toman el nombre de sus creadores, los ingenieros franceses Antoine Rémy Polonceau (1778-1847) y Earl Henri De Dion (1828 – 1878). Un amplio detalle al respecto, así como del vocabulario específico, técnicas y tipos de cubiertas metálicas en Ger y Lóbez, 1898. Acerca de la cubierta Dion, véase Giedion, 2009, p. 280. El caso más espectacular de esta cubierta es el de la sala de máquinas de la exposición universal de París de 1889, obra de Dutert y Cottancin con 115 m. de luz compuesta por arcos Tudor triarticulados en los arranques y en la clave. Cirić, 1945, pp. 23-24.

¹⁹ María Soledad Camino Olea, Esteban Rodríguez, & Sáez Pérez, 2003, p. 324.

existe cercha y columnas sino que es todo un único elemento solidariamente unido a la cimentación, permite eliminar los tirantes inferiores ganando mayor altura libre. A pesar de que se tenía constancia de las virtudes descritas de la tipología De Dion, Norte siguió empleando la tipología Polonceau en sus edificios empleando una variante De Dion sólo para la estación de Valencia. En los tres casos descritos y también en la cubierta de Madrid-Príncipe Pío, aunque es Polonceau simple, los pares y correas son vigas en celosía.

En los casos analizados resulta curiosa la estructura de la cubierta de León por tratarse de una variante Polonceau ya que todos los vanos entre los montantes aparecen con cruces de rigidización (Figura 8). El caso de San Sebastián es característico porque permite observar cómo la novedosa tipología estructural a base de elementos metálicos se destina únicamente al espacio de andenes y vías, mientras que para la cubierta del edificio de viajeros se sigue empleando la tradicional cubierta de madera (Figura 9).



Figura 8. Cubierto de la estación de León. Fuente: fotografía de los autores.

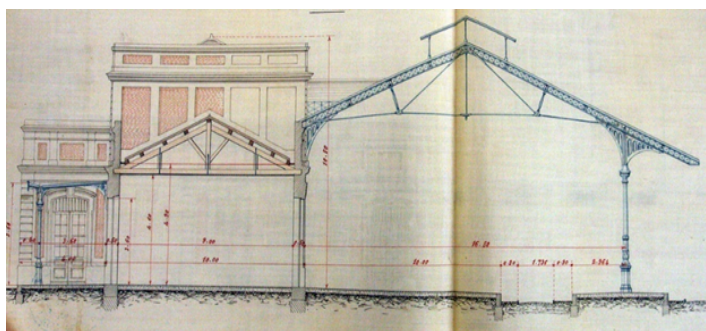


Figura 9. Sección de la cubierta de la estación de San Sebastián. Fuente: AHF, M-0001-011.

De los casos con cubierta analizados, únicamente la estación de Valencia-Norte elimina toda decoración sobre los elementos metálicos. En el resto de los casos, las cerchas Polonceau se apoyan en ménsulas decoradas (Figura 10) y columnas de fundición y éstas se rematan con capiteles más o menos decorados por elementos colados de fundición gris²⁰.

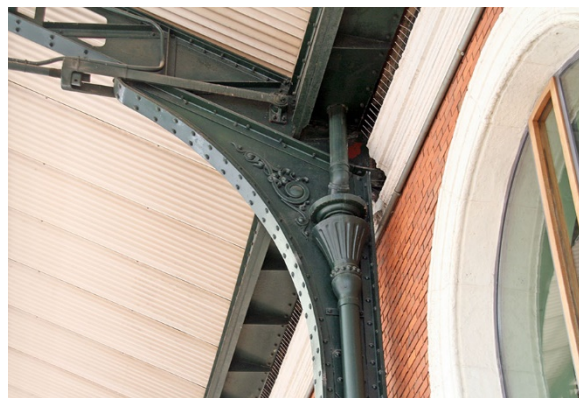


Figura 10. Ménsula decorada en la estación de Valladolid-Campo Grande. Fuente: fotografía de los autores.

En la estación de Madrid-Príncipe Pío se observa que la decoración se reduce a mínimos, desapareciendo las ménsulas decoradas en los extremos, reduciendo al mínimo la decoración de las columnas y donde simplemente se decoran las ménsulas de las columnas intermedias con sencillos círculos. La totalidad de las cubiertas analizadas se ejecutan mediante palastro, roblones y tirantes a base de perfiles tubulares, como en Valladolid-Campo Grande, Medina del Campo y San Sebastián. Se trata de un sistema que fue posteriormente abandonado por las piezas laminadas, que requieren menos mano de obra y eliminan el roblonado. En este sentido, también se trata de sistemas y técnicas constructivas que ya no existen actualmente y por ello deben ser preservadas.

Por último, la estación de Canfranc presenta una estructura diferente al resto conformada a base de pórticos de hormigón armado para el edificio de viajeros y marquesinas dobles sobre columnas con capiteles decorados. Por tanto, la ausencia de muro de carga hace que el cerramiento se constituya mediante fábrica de ladrillo hueco (Figura 11) quedando embebida la estructura (Figura 12), revestida al exterior con enfoscado a base de mortero de cemento y al interior con enlucido de yeso, pintura y abundantes decoraciones de escayola superpuestas.

4. Análisis funcional: tipología y uso

Acerca de la tipología, podemos distinguir cuatro tipos diferentes (Figura 13). En primer lugar, el más sencillo y también el más frecuente, con un edificio longitudinal ubicado a un lado de las vías (I) y que aparece hasta en once de los casos, como Burgos-Norte, Gijón-Norte, Medina del Campo o Zaragoza-Arrabal. En segundo lugar, estaría el caso de dos edificios longitudinales a ambos lados de las vías (II), que se da en Miranda de Ebro-Norte, Vitoria y Canfranc. En tercer lugar, está la forma característica en U de

²⁰ De los dos tipos de fundición que salen del alto horno, la fundición blanca es más resistente a compresión y más dura pero la gris es más fluida y se contrae poco al enfriar adaptándose perfectamente a los moldes siendo también menos quebradiza. Ger y Lóbez, 1898, p. 77.

las estaciones término, y esto aparece en cuatro casos, Barcelona-Norte, Palencia, Valencia-Norte y Valladolid-Campo Grande. Por último, encontramos un cuarto modelo con el caso de Madrid-Príncipe Pío, que tras la ampliación de 1929 terminó adoptando la forma de L.



Figura 11. Detalle de fábrica en la estación de Canfranc.
Fuente: fotografía de los autores.



Figura 12. Detalle construcción en la estación de Canfranc. Fuente: fotografía de los autores.

En todos los casos, por tratarse de estaciones de 1ª categoría o categoría especial, cuentan con todos los servicios ferroviarios (salas de espera, equipajes, despachos, vivienda, etc.) y los edificios presentan mayores o menores dimensiones dependiendo del número de estancias y servicios pero en todos los casos, la distribución funcional se repite: zona central para vestíbulo, siendo la estancia principal de mayores dimensiones y por la que se accede a otras estancias y resto de servicios ubicados a ambos lados del vestíbulo, con acceso doble generalmente desde los andenes y desde el exterior. El protagonismo de esta estancia se evidencia tanto en las plantas, como en los alzados y secciones, que generalmente cuenta con mayor altura o incluso se diseña a doble altura, como en la materialidad y ornato. La disposición del resto de estancias, volcadas generalmente a sendas fachadas longitudinales, propicia que la composición de estas sea idéntica diferenciándose en cuestiones de ornato y en la disposición de marquesinas, letreros o materiales especiales para la identificación clara del acceso.

Respecto a los usos, Capel²¹ utiliza el concepto de reutilización adaptativa en el sentido de adaptar el edificio a los nuevos usos refiriendo el autor que era una cuestión habitual tanto respecto al reuso de edificios industriales como de edificios del patrimonio histórico-artístico tradicional. Por tanto, de entrada, debemos considerar el reuso como algo normal y a priori positivo.

Plantea Capel varios supuestos en lo que al trato recibido por los edificios industriales se refiere: derribo total y por tanto eliminación de cualquier elemento material e inmaterial. En nuestro caso, constituyen este grupo las estaciones demolidas citadas en la introducción. Derribo prácticamente total dejando algún hito que ocupe poco suelo: en los casos estudiados no ha ocurrido siendo habitual que prevalezca el edificio de viajeros o edificios singulares como las rotondas de locomotoras u otros, pero al completo y vaciado interior con mantenimiento de las fachadas o, al menos, de la fachada principal: son los casos de la estación de Burgos y de Madrid-Príncipe Pío.

En lo que se refiere a los nuevos usos (Figura 14), la estación de Burgos-Norte, Gijón-Norte, Zaragoza-Arrabal, Castellón-Norte, Barcelona-Norte o la de Canfranc se han reconvertido completamente a otros usos ajenos a lo ferroviario. Excepto la de Canfranc, en obras para convertirse en hotel de lujo privado, las restantes mantienen un uso público, quedando únicamente pendiente de asignación de uso la estación de León. Como ejemplo de uso mixto se situaría la estación madrileña de Príncipe Pío, ya que además de ser intercambiador de transporte urbano se ha implantado en su interior una amplia oferta comercial, si bien los edificios históricos, el de 1881 y el de 1926, se mantienen todavía sin uso establecido y en una preocupante

²¹ Capel, 1996.

situación de abandono. Este sería un caso claro de fachadismo donde se mantienen las fachadas por existir la incoación de protección patrimonial, mediante la incoación de declaración de Bien de Interés Cultural (BIC), pero sin una justificación de reuso.

Las once estaciones restantes de Norte que hemos estudiado mantienen el uso ferroviario, aunque en el caso de Valencia-Norte se mantiene uso ferroviario de cercanías y regionales junto a uso comercial ya que se ha llevado el servicio de alta velocidad a la cercana nueva estación “provisional” (desde 2010) de Joaquín Sorolla. El gráfico analizado permite concluir que la tendencia es clara: se mantiene en uso ferroviario en la mayoría de los casos, pero cuando se elimina el uso original se tiende a la reutilización de estos espacios.

Así, tras observar que estos espacios admiten tanto el mantenimiento del uso original como el cambio de uso a una gran variedad de posibilidades (usos culturales, hoteleros, comerciales, oficinas, mixtos, etc.) lo que va en detrimento de la consideración patrimonial no es tanto el cambio de uso como la intervención arquitectónica. Algunas de las intervenciones arquitectónicas para adaptación a los nuevos usos han sido respetuosas con las proporciones, espacios, características constructivas, etc., en definitiva, con el carácter del edificio, como sería el caso de la estación de Gijón-Norte convertida en museo del ferrocarril, con un proyecto de 1996 de los arquitectos E. Perea y M. Hernández Sande, que terminó siendo premiado por el colegio de arquitectos de Asturias. En otros casos sólo se ha respetado el contenedor desapareciendo toda la materialidad y espacialidad interior como ocurre en Burgos o Zaragoza Arrabal²², y finalmente la estación de Barcelona-Norte supone un claro ejemplo derivado de interpretar que un espacio diáfano y amplio como el de andenes y vías bajo las grandes cubiertas apto para cualquier nuevo uso y a su vez para cualquier intervención arquitectónica con cambios de materialidad, añadidos y fraccionamiento espacial.

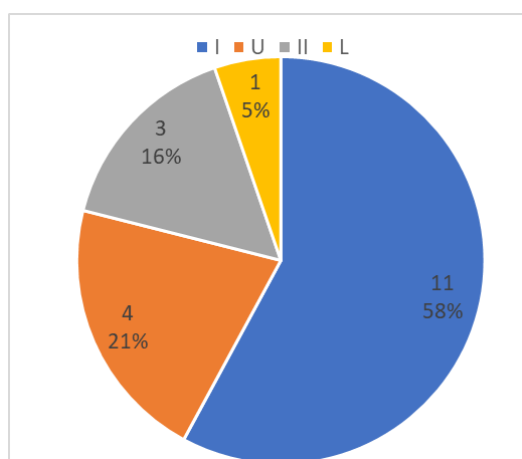


Figura 13. Tipología de los edificios de viajeros estudiados. Fuente: elaboración propia.

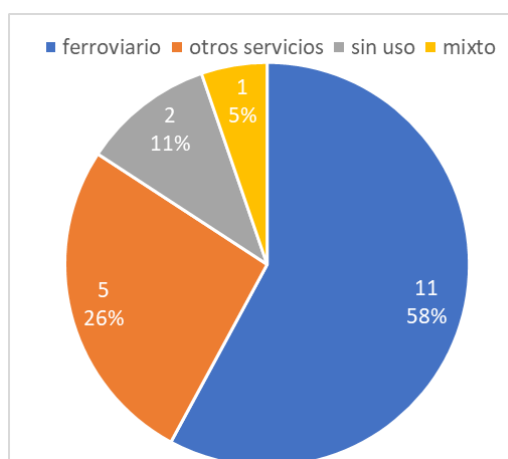


Figura 14. Usos actuales de los edificios de viajeros estudiados. Fuente: elaboración propia.

Otro aspecto por considerar es que cuando se ha producido la sustitución del edificio de viajeros histórico por el nuevo (Castellón, Burgos o León), no se destina generalmente una mayor superficie a usos ferroviarios, una mejor accesibilidad para los usuarios (respecto a posiciones céntricas) o una mejor disposición de estos, sino que, las mayores dimensiones de los edificios se deben a la dotación de nuevas áreas comerciales²³. Es decir, en todos los casos, los nuevos edificios de viajeros sólo se conciben como soluciones mixtas: uso ferroviario y uso comercial.

5. Análisis compositivo y estilístico

La fachada principal es, compositiva y estilísticamente, el elemento más destacado de estos edificios. Como exponíamos anteriormente, la composición de las fachadas viene determinada por la distribución funcional interior y el carácter estructural de los muros determina la proporción entre macizos y huecos distinguiendo de manera clara, tanto el acceso como los pabellones de remate. Así mismo, el grosor del muro produce mayor o menor juego de sombras añadiendo o restando efectos volumétricos. La superposición de molduras

²² En el caso de Burgos, en 2017 ha sido inaugurado un centro municipal de ocio infantil y juvenil denominado La Estación, mientras que, en Zaragoza, la antigua estación de Arrabal se ha convertido desde 2004 en un centro cívico del barrio y como centro de día para personas de la tercera edad.

²³ Se analizan de forma comparada las superficies, disposición y funcionalidad de las plantas de los edificios de viajeros históricos con las plantas de los nuevos edificios disponibles en www.adif.es, sin haya sido posible acceder a los proyectos hasta el momento.

en la mayoría de los casos es la que proporciona estas sombras tanto en las fábricas vistas como en las revestidas. Casos especiales serían Canfranc donde la secuencia de huecos, las molduras y el rehundido de las juntas del enfoscado, proporcionan numerosos efectos volumétricos o Valencia-Norte donde se busca la descomposición de la fábrica en una teórica retícula estructural virtualmente manifestada en fachada mediante la secuencia de pilastras y la descomposición de las esquinas provocando además interesantes efectos lumínicos. En este caso, además del juego luces-sombras subyace una intención de modernidad hasta entonces desconocida en las estaciones de Norte que es la de pretender mostrar en la fachada principal la separación entre estructura y cerramiento hasta entonces indisolublemente unida en los muros de carga. Este caso, en las estaciones estudiadas, sólo ocurre en la estación de Canfranc, pero, sin embargo, se oculta retrocediendo respecto del camino hacia la modernidad que Ribes había empezado a transitar. En este sentido, subyace mayor modernidad en la estación del Norte que en ninguna de las estaciones analizadas, incluso posteriores.

Respecto al estilo, es evidente la uniformidad estilística entre Madrid-Príncipe Pío (sin la ampliación), Valladolid, Medina del Campo, Burgos y Palencia donde el clasicismo afrancesado es muy evidente. Huecos rematados en arcos de medio punto en planta baja y rectangulares en planta alta, enfatización del acceso con presencia de dobles alturas, cambio de proporción de huecos o materialidad, cornisas y entablamentos marcados mediante molduras de piedra, refuerzos de esquina y zócalos pétreos, buhardillas o presencia de cubiertas mansardas serían los rasgos más evidentes. También Canfranc supone estilísticamente un retroceso ya que tanto la estación de Valencia-Norte como la ampliación de Barcelona-Norte incorporan lenguajes modernistas en la versión secesionista inéditos que, a la muerte de Ribes, la compañía decide abandonar volviendo al clasicismo afrancesado presente en Canfranc.

Acerca de la composición del edificio, en todos los casos se trata de elementos simétricos, con composición tripartita y en los casos más singulares pueden distinguirse el cuerpo central, los cuerpos laterales y los cuerpos de remate. En los casos más sencillos, como Lugo o Castellón, apenas se distingue el cuerpo central de los laterales y no existen cuerpos de remate.

Se observa también que no se tienen en cuenta a priori conceptos como el de escala urbana, ya que como ocurre en un silo o en una factoría, el edificio de viajeros se erige como un hito en el paisaje, del que el mejor ejemplo es la estación de Medina del Campo, respecto de la ciudad que, en un gran número de casos, crecerá en torno a ella; así como tampoco se tiene en cuenta la relación armónica entre las partes y el todo, puesto que a pesar de tratarse de edificios con directrices compositivas muy definidas cambian su escala global por la adición y sustracción de módulos, y por el incremento y eliminación de plantas según, exclusivamente, las necesidades funcionales objetivas dando como resultado una relación partes-todo única en cada caso estudiado. Sólo se observa un recurso de monumentalidad vinculado con la escala y las proporciones definido desde la concepción del edificio en la presencia de los grandes vanos ubicados en el cuerpo central para enfatización del acceso en las estaciones estudiadas de mayor categoría o en las dimensiones y altura de los vestíbulos. Sería el caso de las estaciones de Medina del Campo, Valladolid-Campo Grande y Canfranc entre otras.

Por su parte, Gijón-Norte y Lugo son dos estaciones donde su morfología, proporciones y estilo responde a un diseño previo de tipos de estaciones (de 1ª a 4ª categoría y apartaderos en este caso) reflejando la necesidad común de crear una fachada urbana aplicando el estilo clásico (con su simetría, ornamento, proporciones relativas, etc.) y donde la escala urbana y la unidad partes y todo es resultado exclusivamente de la categoría a la que pertenece la estación.

Un caso característico en este sentido lo ostenta también la estación de Canfranc donde la longitud del edificio internacional resulta imponente, aunque conceptualmente sea igual al resto: su longitud es resultado de satisfacer, por simple adición de estancias y con repetición del módulo, un complejo programa funcional. Como resultado, un edificio de peculiares proporciones que, compite e impacta con las majestuosas montañas que le circundan. Se trata pues, de un edificio de proporciones “propias” como ocurría con los monumentos de la antigüedad que se erigían ajenos en proporciones y escala a las construcciones circundantes²⁴.

Como analizábamos anteriormente, 9 de las 19 estaciones, ya que la cubierta de Zaragoza-Arrabal fue demolida, cuentan con grandes cubiertas para la zona de andenes y vías aunque, excepto la estación de Barcelona-Norte, ninguna de ellas manifiesta en la fachada principal la grandiosa cubierta con lo que no se distinguen, ni respecto de la escala urbana ni respecto de la escala arquitectónica, de otras de las estaciones

²⁴ Reflexión inspirada de la novena conversación en: Viollet-Le-Duc, 2007.

del grupo que cuentan con sencillas marquesinas para cubrir los andenes y vías. Es decir, para la compañía Norte resultaba impropio mostrar el aspecto ingenieril del acero y vidrio a la fachada urbana y, en los casos donde se hacía, no se mostraban sin ser decorados.

Como señalábamos, sólo la ampliación de la estación de Barcelona-Norte²⁵ evidencia en la fachada principal del edificio de viajeros la gran bóveda metálica modificando tanto la escala arquitectónica del edificio como la escala urbana y su relación con la ciudad circundante (Figura 15). Se trata de un caso aislado dentro de las estaciones de Norte y su manifestación supone una novedad puesto que se trata de mostrar sin cortapisas el acero y el vidrio, aunque, como indicábamos, con cierta decoración. Materiales no considerados entonces como nobles para ser utilizados en las fachadas principales de los edificios representativos. Por otro lado, supone un avance respecto de la composición y proporciones de la fachada principal integrando, en cierta medida, la escala “humana” –la pequeña escala– presente en el edificio de viajeros y la escala “del tren” –la gran escala– configuradora de las grandes bóvedas destinadas a andenes y vías. Espacios habitualmente unidos con una simple unión lateral, sin transiciones ni artificios.



Figura 15. Fotografía de fachada principal estación Barcelona Nord. Fuente: fotografía de los autores.

6. Prospectiva

Acercas de cómo se están protegiendo estos edificios, podemos distinguir varios casos: en primer lugar, la incoación o declaración de bien de interés cultural, o la inclusión en catálogos municipales o inventarios autonómicos no otorga, en la práctica según los casos estudiados, ninguna garantía sobre una mejor conservación puesto que, a priori, no existen definiciones básicas ni criterios claros unificados sobre cómo intervenir. Un caso paradigmático sería la estación de Valencia donde todo el interior del ala derecha fue demolido para convertirse en galería comercial con una actuación arquitectónica completamente ajena al resto del edificio²⁶.

En segundo lugar, cuando se protege, la volumetría exterior de los edificios de viajeros o la fachada principal son las partes que en todos los casos se deciden proteger (Burgos, Canfranc, Zaragoza-Arrabal o Castellón) lo que implica una concepción clásica y arcaica respecto de lo que debe ser la protección patrimonial y ajena completamente a los criterios expuestos anteriormente sobre analizar exhaustivamente, de manera interdisciplinaria y contextualizada para descubrir el carácter del edificio. En este sentido, el análisis realizado nos ha permitido descubrir que, aunque algunos de los ejemplares son bastante similares, (Valladolid, Burgos, Segovia o Medina del Campo) al analizarlos en detalle, se descubren peculiaridades propias, como la ejecución de las fábricas o la forma de disponer la piedra natural más presente en algunos casos que en otros, por lo que no consideramos apropiados para la conservación patrimonial ni la lista de elementos ni la clasificación por puntos ya que produce una generalización y una discriminación de elementos que tiende a prevalecer por la estaticidad de los inventarios o registros. Así, aunque debe existir un inventario conjunto, en todos los casos, de manera individualizada debería haber “un libro del edificio” que contuviese un exhaustivo

²⁵ Realizada entre 1906-1910 por el arquitecto, ya citado, Demetrio Ribes.

²⁶ En Martínez-Corral, 2017 pueden verse los espacios, elementos y materiales desaparecidos de la estación de Valencia Norte, muchos de ellos después de la declaración BIC.

análisis histórico con la relación de documentos de archivo, así como el análisis arquitectónico y unas conclusiones con las singularidades constructivas y materiales más relevantes que pudieran encaminar cualquier intervención. Al respecto de éstas, siempre deben ser del tipo conservación preventiva y nunca prevalecer el sello de autor.

La clasificación realizada por J. Calduch²⁷ podría ser de aplicación a la hora de analizar e inventariar estos edificios. En la misma línea a como ocurre con importantes obras del Movimiento Moderno, los edificios de viajeros analizados sufren las tres principales características que manifiestan su declive: deterioro físico, obsolescencia para los usos originales y ruina de su significado social y cultural; con la peculiaridad de que a algunos de estos edificios sí se le reconoce oficialmente su calidad artística y monumental pero no se actúa en consecuencia, como se observa en los casos de Valencia-Norte o Canfranc.

Así, respecto del inventario único sobre estaciones ferroviarias comentado, previamente es imprescindible establecer unos mínimos y básicos valores y criterios para la consideración patrimonial y saber qué elementos incluir. Este inventario único nos permitiría una visión de conjunto conociendo número de elementos, estado de estos, etc. Lo que podría posibilitar criterios realistas de intervención que, en muchos casos, deberían ser simplemente operaciones de mantenimiento. Cualquier actuación estelar sobre un elemento seleccionado en base a criterios ajenos a lo patrimonial va en detrimento del resto porque la disposición económica es muy limitada. Como argumenta J. Till²⁸, genialidad y autonomía como principios que rigen el hacer arquitectónico, sólo conducen a la marginalidad de la arquitectura.

Acercas de la cuestión planteada sobre qué es lo que se debe proteger en aquellos elementos considerados patrimoniales, el estereotipo de protección de fachadas o volúmenes de edificios de viajeros no sirve, hemos analizado casos donde lo singular es la ejecución de las fábricas o las soluciones técnicas o los materiales empleados, entre otros. Por ello, cada caso debe ser cuidadosamente analizado de manera individualizada y motivar lo que se determine clave a proteger.

Finalmente, sobre la tendencia de usos, el análisis realizado demuestra que estos edificios o siguen en uso ferroviario o se reutilizan en la mayor parte de los casos. De hecho, la estación de León es el único caso que actualmente no cuenta con uso, pero sí se prevé su reutilización. Así, el concepto de reutilización adaptativa en el caso a estudio debería tener en cuenta la componente patrimonial. Si tras un análisis particular y pormenorizado de las estaciones ferroviarias con unos criterios claros predefinidos sobre qué valores ostentan la consideración patrimonial, algunos ejemplares son así considerados, el reuso, así como todas las obras necesarias para su puesta en marcha, debe respetar esa consideración patrimonial que, a su vez, debe estar claramente expuesta en la correspondiente ficha o libro del edificio. Indudablemente un uso acorde al carácter del edificio junto con una intervención arquitectónica mínima coherente y justificada es la mejor garantía de conservación más allá del reconocimiento o las declaraciones oficiales.

7. Conclusiones

Respecto a la “firmitas”, podemos concluir que no existen alardes estructurales ni soluciones constructivas novedosas en ninguno de los edificios de viajeros excepto en Canfranc al ser constituida la estructura por pórticos de hormigón armado constituyendo el único ejemplar de Norte. Las fábricas de ladrillo presentan en los casos vistos, uno de los aparejos más sencillos que es el de tizón o a la española en casi todos los casos y en todos los casos, no se realizan decoraciones mediante la traba del ladrillo. Es decir, las fábricas vistas o revestidas, son planas y la decoración se realiza mediante molduras, almohadillados, como el caso de Canfranc, o decoración superpuesta, como se puede apreciar en Valencia-Norte²⁹. Respecto a la tipología estructural empleada mayoritariamente se observan muros perimetrales de carga y pies derechos o muros transversales de arriostamiento, según los casos.

Los elementos constructivos más singulares los constituyen las cubiertas metálicas. Conceptualmente, suponen un cambio sustancial: independencia entre cierre y estructura, así como todas las nuevas posibilidades que otorga el uso del acero como material estructural respecto a las fábricas. Casos como el de León, con su cubierta recién restaurada, son ejemplares únicos, pero tanto esta tipología de cubiertas, ya desaparecida, como la técnica y los detalles constructivos de estos elementos sí merecen ser conservados: las uniones

²⁷ Calduch, 2009.

²⁸ Till, 2011.

²⁹ Beleña, 2007 permite analizar detalladamente la construcción de la estación valenciana.

roblonadas, el trabajo con el palastro, las fundiciones decoradas, etc., son elementos que ya no se construyen por lo que todos ellos, constituyen ejemplares únicos.

Sobre la materialidad, debemos ser conscientes que también desaparecen soluciones técnicas³⁰ y materiales, como el caso de la madera de Caoba en la estación de Valencia-Norte, una clase de madera poco empleada tradicionalmente en chapas³¹ y que actualmente está protegida³². Es decir, la consideración patrimonial debe contemplar también estas cuestiones elaborando un catálogo de las soluciones técnicas más singulares existentes en este patrimonio junto con unos criterios básicos para su mantenimiento. Las decisiones sobre la conservación deben tomarse a partir del conocimiento de la historia de la arquitectura y de las técnicas. Conservar significa siempre conservar con conocimiento y con sentido y, como es conocido en el ámbito de la restauración arquitectónica, en un edificio no sólo lo original primitivo es lo importante. Lo importante es ser capaces de descubrir el carácter del edificio y mantenerlo³³.

Es frecuente también en las estaciones históricas que el grado de trabajo artesanal sea muy elevado, así como la combinación entre diversos materiales. La estación de Valencia-Norte supone un buen ejemplo en este sentido donde, aparte de lo descrito, la modulación –concepto novedoso en la época de construcción de la estación (1906-1917)– gobierna todos los espacios determinando formatos y tamaños de piezas. Las combinaciones cromáticas también están diseñadas con armonía y sutileza creando, en definitiva, espacios que el arquitecto diseña no sólo para la función sino para la contemplación. Por ello, cualquier cambio material debe ser cuidadosamente analizado conjuntamente al resto de elementos de la estancia donde se integra.

Acercas de la “utilitas” podemos concluir que el reúso no sólo no es malo, sino que es necesario para la pervivencia del edificio. Lo que es imprescindible es que la intervención arquitectónica sepa mantener el carácter del edificio y para ello es necesario un exhaustivo estudio previo contextualizado e interdisciplinar. En todos los casos analizados, el uso ferroviario es el que mejor ayuda a la preservación del edificio histórico, pero no *per se* sino porque la intervención arquitectónica ha sido mínima.

Por último, respecto a la “venustas”, son elementos singulares, pero no por el estilo o la composición sino porque supusieron una nueva tipología. Por ello, el mantenimiento sólo de las fachadas carece de sentido ya que no es donde reside la singularidad de estos edificios. La singularidad reside en la combinación de escalas entre el edificio de viajeros y las grandes cubiertas; en la combinación material y las diferentes técnicas constructivas que conviven en estos edificios.

Seguimos sin tener definidos los criterios de conservación y eso es peligroso tanto por derruir elementos irrecuperables como por extender de manera poco realista el concepto de patrimonio industrial a todo elemento. En este sentido, la reutilización con criterio más allá del estrictamente económico, puede ser una vía de salvar nuestras estaciones y desde luego, este camino debemos seguir porque los casos de momificación sólo conllevan a la pérdida de significación y al desapego con la ciudadanía.

8. Referencias

- Adell Argilés, J. M. A. (1992). La arquitectura de ladrillos del siglo XIX: Racionalidad y modernidad. *Informes de la Construcción*, 44(421), 5-15. doi: 10.3989/ic.1992.v44.i421.1309
- Aguilar Civera, I. (1988). *La estación de ferrocarril, puerta de la ciudad*. (Vols. 1–2). Valencia: Universitat de València.
- Aguilar Civera, I. (2004). *Demetrio Ribes, arquitecto (1875-1921)*. Valencia: Consellería d'Infraestructures i Transports.
- Artola, M. (Ed.). (1978). *Los ferrocarriles en España 1844-1943 [Texto impreso]*. Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España.
- Ballart, J. (1997). *El patrimonio histórico y arqueológico: Valor y uso* (1ª). Barcelona: Ariel.
- Barberot, E. (1927). *Tratado Práctico de Edificación. Traducido de la 5ª ed. Francesa, 2ª ed.*

³⁰ Capel, 1996.

³¹ Barberot, 1927 p. 660.

³² Madera incluida en el apéndice II del convenio CITES, por tanto, bajo control estricto para su comercio.

³³ González Moreno-Navarro, 1999.

- Beleña, S. M. (2007). La Mirada de l'Arquitecte: Demetrio Ribes i la seua càmera estereoscòpica (Catálogo exposición). Valencia Ed. Universitat de València-EG, 2007, mayo-septiembre 2007. 310p., ISBN: 978-84-370-6745-2. Ars longa: cuadernos de arte, (16), 245-247.
- Calduch, J. (2009). El declive de la arquitectura moderna: Deterioro, obsolescencia, ruina. *PALAPA. Revista de investigación científica en arquitectura*, IV (2), 29-43.
- Camino Olea, M. S. C. (2007). La construcción de fachadas de ladrillo prensado «al descubierto» en Valladolid. *Revista electrónica ReCoPaR*, (4), 33-46.
- Capel, H. (1996). La rehabilitación y el uso del patrimonio industrial. *Documents d'anàlisi geogràfica*, (29), 19-50.
- Cirici, A. (1945). Visión retrospectiva de la arquitectura en hierro. *Cuadernos de arquitectura*, (4), 16-26-26.
- Comín, F., Martín Aceña, P., Muñoz Rubio, M., & Vidal Olivares, J. (1998). *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*.
- Cuéllar, D. (2007). El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo. *Working Papers in Economic History from Universidad Autónoma de Madrid (Spain), Department of Economic Analysis (Economic Theory and Economic History)*, (2007/03).
- Cuéllar, D., & Martínez-Corral, A. (2018). History, architecture, and heritage in the railway station of Almería (1892-2017). *Labor e Engenho*, 12(3), 306-330. doi: 10.20396/labore. V 12i3.8652840
- Esteban, M. A. R., Camino Olea, M. S. C., & Pérez, M. P. S. (2014). El ladrillo en la arquitectura ecléctica y modernista de la ciudad de Zamora: Análisis de los tipos, los aparejos y la ejecución de los muros. *Informes de la construcción*, 66(535), 10.
- Ger y Lóbez, F. (1898). *Tratado de construcción civil*. (Vols. 1-2).
- Giedion, S. (2009). *Espacio, tiempo y arquitectura (Edición definitiva)*.
- González Moreno-Navarro, A. (1999). *La restauración objetiva (método SCCM de restauración monumental)*.
- María Soledad Camino Olea, Esteban Rodríguez, M. A., & Sáez Pérez, M. P. (2003). Técnica de construcción en hierro (ss. XIX-XX): El sistema Polonceau. Construcciones singulares de Valladolid. En *Actas IX Congreso Nacional y I Congreso Internacional Hispanoamericano de Historia de la Construcción*. Madrid: Instituto Juan de Herrera.
- Martínez de Carvajal, Á. I. (1987). *Eclecticismo y pensamiento arquitectónico en España. Discursos, Revistas, Congresos (1846-1919)*. Universidad de Granada, Granada.
- Martínez-Corral, A. (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*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Matallana, M. (1848). *Vocabulario de Arquitectura Civil*.
- Meeks, C. L. V. (1995). *The Railroad Station. An Architectural History*. (1a. ed., 1956). New York: Dover Publications, Inc.
- Rodríguez Sánchez, A. (2006). Evolución de las dimensiones de los ladrillos y su coordinación desde la adopción del metro como unidad de medida. *RECOPAR. Red temática de conservación, restauración y rehabilitación del patrimonio arquitectónico*, (4), 56.
- Sobrino, J. (2008). La arquitectura ferroviaria en Andalucía. Patrimonio ferroviario y líneas de investigación. En *150 años de ferrocarril en Andalucía: Un balance. Vol. II* (pp. 823-885). Sevilla: Junta de Andalucía.
- Till, J. (2011). Is doing architecture doing research? *IV Jornadas Internacionales Sobre Investigación En Arquitectura y Urbanismo: Valencia 1,2,3 junio 2011*.
- Verdejo, P., López, G., & Mocholí, G. (2018). Caminos frustrados hacia la prefabricación arquitectónica. Estudio del sistema murario en las construcciones asociadas a la línea ferroviaria Teruel-Alcañiz. *Informes de la Construcción*, 70(550), 259. doi: 10.3989/id.59141
- Viollet-le-Duc, E. E., Marión, F. J., & Pla, M. (2007). Conversaciones sobre arquitectura. Consejo General de la Arquitectura Técnica de España.