

Patrimonio del ferrocarril
Estación de Valencia Nord

El orgullo del modernismo

EN EL MES DE AGOSTO DE 1917 ENTRABA EN FUNCIONAMIENTO LA ESTACIÓN TÉRMINO DE VALENCIA QUE HA LLEGADO HASTA NUESTROS DÍAS Y QUE ESTÁ CONSIDERADA COMO UNA OBRA MAESTRA DEL MODERNISMO ARQUITECTÓNICO. UN SIGLO DESPUÉS DE LA COLOCACIÓN DE SU PRIMERA PIEDRA, SE PREPARA PARA TENER COMO COMPAÑERA A LA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD.

por M. G. Blázquez



La estación de Valencia siempre tuvo, sobre las demás, un aliciente especial para los viajeros. Pocos lugares tienen la facultad de abrir las puertas de la ciudad al visitante de una manera tan sorprendente como aquí. La moda de convertir los edificios en el propio emblema de la empresa a la que pertenecen o en transformarlos en la estampa más característica del progreso de una ciudad no es algo de la arquitectura de hoy. Hace cien años, muchas compañías mostraban su propia esencia en las fachadas de sus sedes, consiguiendo que la arquitectura del edificio hablara por sí misma. La estación del Norte (Nord en valenciano, también conocida como Valencia Término) se pensó para que fuera una de las construcciones más significativas de una ciudad en plena transformación urbanística y que planificaba sus ensanches más allá del corsé de sus antiguas murallas.

Con un inmueble sorprendente y lleno de detalles tan hermosos como contradictorios, en Valencia, la Compañía de Caminos de Hierro del Norte, propietaria de la línea del ferrocarril, dejó un símbolo que compitió desde el principio en atractivo con la monumentalidad de sus edificios religiosos, como la Catedral y su torre del Miguelete (Micalet), o civiles, como La Lonja de la Seda o de los Mercaderes -obra maestra del gótico civil valenciano- o el Mercado Central, que se construyó en la misma época que la estación.

El proyecto de este edificio dejaba atrás definitivamente el concepto meramente industrial de las estaciones de tren; se convertía en un icono de identidad ciudadana y conseguía una dualidad visible entre los edificios para los viajeros y la gran bóveda que daría cobijo a los andenes. De hecho, ambas partes están perfectamente diferenciadas y se levantaron de manera independiente.

ACIERTO DE DEMETRIO RIBES

No fue fácil arrancar el levantamiento del edificio que iba a sustituir a la primera estación central valenciana, construida a mediados del siglo XIX en estilo neoclásico. Desde que se aprobó su creación, se acumularon varios proyectos y el que finalmente se ejecutó se transformó en varias ocasiones. La alineación con el cercano edificio del Ayuntamiento y la proximidad de la monumental plaza de toros contribuyeron a que el resultado fuera un complejo relativamente estrecho y muy profundo. Aunque se contemplaron diferentes soluciones, la que acabó plasmándose fue el típico diseño en U de las estaciones término:

Los muros de la estación están repletos de relieves policromados. Llama la atención, sobre todo, la sucesión de racimos de naranjas

con edificios frontal y laterales, para salidas y llegadas de viajeros y servicios auxiliares, y un espacio central de acogida para las seis vías y sus respectivos andenes.

La obra de la estación del Norte se llevó a cabo con todas las ideas arquitectónicas que logró plasmar Demetrio Ribes, un experimentado y, sin embargo, joven arquitecto que trabajó para la misma compañía ferroviaria en el entorno de la estación de Príncipe Pío de Madrid, en los edificios auxiliares gemelos situados en el Paseo del Rey y en la antigua cochera semicircular para locomotoras de la misma estación, como le adjudica Inmaculada Aguilar en su libro *Historia*



de las estaciones: arquitectura ferroviaria en Valencia.

ESTACIÓN MODERNISTA

El modernismo era una corriente renovadora o rupturista que estaba impregnando muchas de las creaciones artísticas del momento. La arquitectura no permanecía ajena y un ejemplo incuestionable es la estación valenciana. El diseño de la fachada principal marca una horizontalidad que se rompe con las tres torres que sobresalen en altura. Como en todo el edificio, aquí se mezclan los sentimientos que quiso transmitir Ribes con los que se hacía una verdadera fusión de elementos artísticos que contrastaban en-

tre sí. Las líneas del historicismo y clasicismo tradicionales se mezclaban con las aportaciones de la identidad más local, en la que no faltan las representaciones folclóricas o las alusiones a la economía de la época, centrada especialmente en la huerta y en los frutales, sobre todo naranjos.

Siguiendo las ideas de los movimientos *Art & Crafts* que tanto influyeron en la arquitectura, todo el inmueble está repleto de elementos decorativos donde los artesanos lograron una calidad extraordinaria, recuperando así su posición en las Bellas Artes. Todos estos detalles decorativos repartidos por fachada, vestíbulo, cafetería o salón para pa-

sajeros de primera, convertían el edificio en una página literaria. De alguna manera, las barandillas, las vidrieras, los globos luminaria, los relojes, las taquillas, los picaportes, los artesonados, la escalera, la verja, la azulejería o hasta los remates almenados de la fachada de la estación estaban salpicados de poesía.

EXPECTACIÓN POR LA BÓVEDA

La construcción de la gran bóveda que cubre el área de los andenes de la estación de Valencia supuso una sorpresa, no exenta de polémica, para los valencianos. La utilización del hierro rompía con el empleo de materiales considerados más nobles, como la piedra de las fachadas.

CURIOSIDADES

ANUNCIO DE ALTA VELOCIDAD

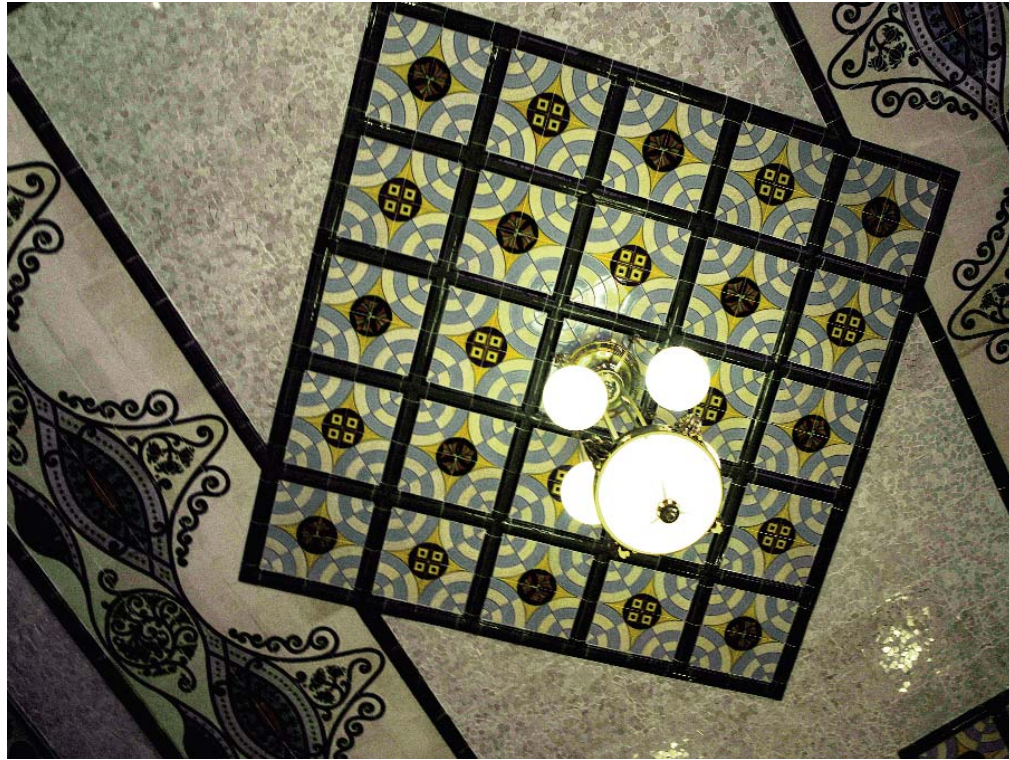
»» **Entre los remates** almenados de la fachada, en el centro del edificio, resalta la bola del mundo, sobre la que descansa un águila, símbolo de la velocidad. Un detalle imperecedero que parecía presentir la llegada de la alta velocidad a la capital del Turia.



PATRIMONIO

»» **La estación de Valencia es Patrimonio Histórico Artístico** desde el año 1983. Se alejaron así los peligros de transformación o demolición, amenazas de los años 70 del siglo pasado. Sufrió deterioros importantes durante los bombardeos de la Guerra Civil y las riadas de 1957.





La creativa y rica producción ceramista de la región no fue ajena al éxito. Los azulejos alegóricos de la cafetería son obra del ceramista Gregorio Muñoz Dueñas

Pero la grandiosidad de una bóveda que nada tenía que envidiar a las de las grandes estaciones de tren europeas acabó conformando incluso a los más críticos.

Las ideas del ingeniero Enrique Grasset y del arquitecto Demetrio Ribes quedaron patentes en esta cubierta que pesa 700 toneladas y que se armó en diferentes fases, según llegaban las piezas desde la fábrica de Madrid. Una innovadora grúa sobre un puente móvil se utilizó para colocar en su lugar los 12 arcos elípticos sobre los que descansa la cubierta,

fabricados en hierro roblonado y asentados en tierra por medio de pilastras independientes de la fábrica de los edificios laterales y frontal.

La ventilación del espacio central de la estación –de 45 m de luz y 22 de altura– mejoró la experiencia de otras estaciones, sometidas a las altas temperaturas un buen número de meses. Un gran lucernario sobreelevado se abre a lo largo de toda la estructura, permitiendo la evacuación de humos. Además, una sucesión de ventanales practicables en la parte alta de los edificios laterales –accionables eléctricamente– aportaban una ventilación cruzada que ayudaba a regular la temperatura y humedad del interior. ●



LA ESTACIÓN DEL FUTURO

► Si la estación de Valencia ha cumplido cien años sin apenas cambios desde que se empezó a levantar, tiene otros cien años por delante con las nuevas estructuras arquitectónicas que se le adosarán con la Estación Central que acogerá la alta velocidad. La nueva estación, con proyecto del arquitecto César Portela, se levantará al final de los andenes actuales. La vieja estación no transformará su estructura, aunque desaparecerán las vías bajo su bóveda y el interior será el gran vestíbulo de entrada a los nuevos tiempos. Parte de la verja renacentista desaparecida para dotar de paso al cerramiento perimetral será repuesta en el lavado de cara inevitable para hacer una sola estación vanguardista con dos edificios separados por un siglo de antigüedad, pero el más antiguo no perderá su importancia en la historia de la ciudad porque ya nació moderno.

