

ESTACIÓN DEL
NORTE, VALENCIA.
HISTORIA DE UNA
ESTACIÓN

DEMETRIO RIBES

Paloma Mínguez Mateo

Grado en H^a del Arte

Profesor: Adrià Besó

3º

INTRODUCCIÓN

El trabajo que a continuación voy a realizar es de la Estación del Nord de Valencia. Es uno de los monumentos más importantes de la ciudad y pertenece a nuestro patrimonio artístico de la comunidad.

He decidido hacerlo porque es un edificio muy transitado todos los días por miles de personas y muchas veces no se aprecia realmente el edificio que es.

Yo soy una de las personas que pasa bastante tiempo en ese lugar, y con mis esperas para coger el tren me fui fijando detalladamente en su decoración geométrica y en sus diversas cualidades que tiene ese edificio y cómo se une a la modernidad con diferentes estancias nuevas que se van realizando con el paso de los años.

Es importante saber que esta estación del norte se realizó para sustituir a la antigua estación de ferrocarril de Valencia. Los arquitectos de la primera estación son James Betty y Domingo Cardenal y la estación actual del nord, pertenece a Demetrio Ribes. Para hablar de la actual es necesario hablar de la anterior, ya que en este trabajo, su finalidad es conocer cómo ha cambiado, porqué y su valor patrimonial.

Es un edificio modernista en que se ve claramente la diferencia entre el hangar y la zona de viajeros.

La fachada principal está decorada con elementos cerámicos, motivos vegetales y temas típicos de la agricultura valenciana.

En las marquesinas tiene el escudo de la ciudad que sirve como remate y acompañan a otros símbolos de la ciudad.

En el interior de la estación, se puede ver la decoración también con motivos vegetales y típicos de la ciudad. En algunas partes de la estación se conservan restos y estancias antiguas que conviven con las tiendas y las remodelaciones nuevas que se han ido realizando.

Es una gran obra de ingeniería, y la primera estación de ferrocarril de Valencia fue la tercera de España tras las de Madrid y Barcelona, lo que indica la gran expansión que estaba teniendo la ciudad en ese momento y también fue muy importante para acercar las diferentes ciudades.

HISTORIA DE UNA ESTACIÓN

La época de las grandes reformas urbanísticas de Valencia, tiene un claro punto de partida con el derribo de las murallas en 1865. El proyecto de nuevo *Paseo de Isabel II*,



Ilustración 1: antigua estación de Valencia

redactado por Antonio Sancho, provocaron el inicio del derribo de las murallas medievales y esto cambió los movimientos urbanos de la ciudad.

Una de las zonas más afectadas es la zona sur, en la que se había ubicado la primera estación de ferrocarril valenciana. Su autor es el ingeniero James Beatty, realizó un monumental edificio de viajeros de corte clasicista, propio de una gran estación y de una estación urbana. Estaba situada en la calle Sagrario de San Francisco. Una de las primeras intervenciones que se realizaron, fue la apertura de un portal en un tramo de la muralla para el acceso del ferrocarril a la nueva estación.

Esta parte sur de la ciudad, existían dos puertas de entrada a la ciudad, la de Ruzafa y la de San Agustín, ambas puertas se correspondían con las principales vías de acceso a la ciudad; estas dos vías confluían en el Mercado y la plaza de la Reina y configuran el eje longitudinal de la ciudad. Esta zona, desde mediados del siglo XIX, será importante ya que de aquí va surgiendo lo que podríamos denominar el nuevo centro cívico e irá evolucionando y delimitándose a medida que vayan realizándose las grandes reformas de la ciudad.

La estación como centro de nuevas actividades productivas adquirirá un poder de atracción y de gravedad en esta zona urbana.

Con el paso de los años, la explotación de la estación aumenta, también se incrementa el número de viajeros y de mercancías.

Las instalaciones se van quedando pequeñas para las actividades que se realizan en ella.

Para entender el porque de la ubicación de la estación en el centro de la ciudad, hay que

echar una mirada atrás y ver como era la mentalidad de aquella época, y porque en vez de apartarse del centro y evitar molestias a la ciudad, humos, degradación del entorno que se produce por el ferrocarril, que no hay que olvidar que el ferrocarril es uno de los inventos más revolucionarios del siglo XIX; es también una creación típica burguesa y aunque no tenga en estos primeros años una masiva utilización.

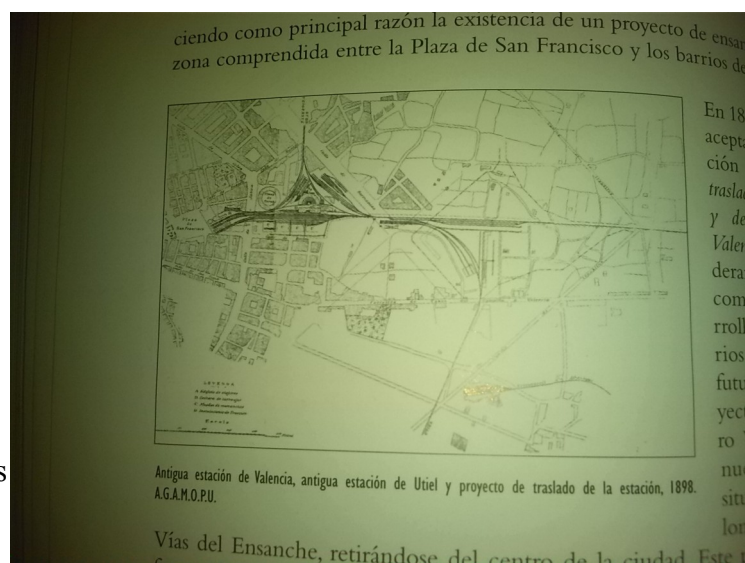
La antigua estación de Valencia, se ubicaba en la calle Sagrario de San Francisco, crea un nuevo centro cívico de la ciudad.

La visión de James Beatty era clara y precisa haciendo mención a los aspectos urbanísticos en su elaborada Memoria: 1, la proximidad de la estación al centro de la ciudad; 2, las circunstancias locales de solares y edificios desafectados por la desamortización; 3, el apoyo de la estación de Grao para los servicios de mercancías y de tracción; 4, su posibilidad de ampliación. Domingo Cardenal, era el encargado de la obra y apoyaba esta teoría de Beatty.

La estación del Grao era la encargada de los servicios de mercancías convirtiendo a la estación de Valencia en una estación puramente urbana dedicada al servicio de los viajeros. Pero esto no se pudo mantener mucho tiempo por la ampliación de líneas, primero Xátiva en 1854, luego Almansa y su enlace con la llamada línea del Mediterráneo en 1859 y por último la que unía con Tarragona en 1867.

El proceso de ampliación de esta estación es paralelo. En 1858 se pidió un préstamo a la compañía MZA, en la que pasa a optar a la compra de la Sociedad del Grao de Valencia a Almansa, pero nunca se llevaron a cabo.

Por ello, fue en 1859 cuando se inicia en la antigua estación un periodo de proyectos de remodelación y de ampliación que no acabará hasta el definitivo traslado de la estación. En este año, con la ampliación de diferentes líneas, se derribaron más metros de muralla y la puerta de acceso a la ciudad fue mayor.



Durante años, los procesos de remodelación serán constantes, hay que tener en cuenta la disposición

de la playa de vías y la dirección de las líneas. Años después, se ubicaron las cocheras, los muelles y los almacenes de la antigua estación, conformando , de nuevo, los primeros espacios del hoy llamado Parque Central.

Mientras tanto, en la ciudad se realizan remodelaciones y se redacta el primer proyecto de Ensanche de la ciudad, en 1859. En 1884 se inician las primeras obras del ensanche que fue aprobado definitivamente en 1887. En 1891 se derriba el convento de San Francisco, adquiriendo el solar del ayuntamiento y una sucesión de acontecimientos, puede que fueran los causantes de que no se pudiera hacer la ampliación definitiva, como dijo Domingo Cardenal, “tomar el convento de San Francisco y la fábrica de azulejos para dar al embarcadero todo el desahogo que pudiese necesitar”. Por esta razón, y a raíz de esto, alrededor de 1984, se pueden encontrar las primeras noticias sobre la necesidad de un traslado de la estación.

En el año 1891, en mayo, se firma un contrato de cesión de la compañía A. V. T. a favor de la compañía de los Caminos de Hierro del Norte. A partir de esto, Norte se hace cargo de todas las líneas.

En 1894 se empezó a hablar del traslado de la estación, pero no es hasta 1898 cuando la compañía del norte acepta finalmente la proposición y se presenta el *Proyecto de traslación de Valencia y de construcción definitiva de Valencia*, es un proyecto de Vicente Sala, pero al final no se llevó a cabo, aunque sí se utilizó su ubicación para desarrollar la actual estación.

En los años posteriores, se presentan una serie de proyectos, junto con el anterior, y se van utilizando la ubicación, pero el proyecto definitivo que se acepta es el presentado por arquitecto Demetrio Ribes y el ingeniero E. Grasset.

La estación tendrá forma de U, con un servicio de viajeros a la llegada en el pabellón central o de cabeza y el servicio de salida en el lateral de la calle Bailén.

Para poder realizar bien la estación, hay que modificar el entorno urbano, que sufre cambios, pero se llega a un acuerdo en 1909 con el ayuntamiento y la compañía del Norte.

La ubicación de la estación es importante porque era de fácil acceso, estaba unida con el centro de la ciudad y su eje comercial y administrativo.

De norte a sur la ciudad se encuentra comunicada por el Trenet y por el ferrocarril, es algo muy importante para el avance de la ciudad.

El proyecto de la estación se dilató unos 12 años y el arquitecto trabajó minuciosamente tanto la parte constructiva como la decorativa.

Es la obra más monumental y representativa del arquitecto de su etapa modernista, siendo a su vez ejemplar del movimiento secesionista. Junto al valor arquitectónico, la estación asume, en la actualidad, el valor simbólico de ser uno de los monumentos más representativos de la ciudad.

La obra de Ribes, está conectada e influida por la arquitectura vienesa de fin de siglo y por uno de sus arquitectos más representativos, Otto Wagner.

Esta estación emplea un lenguaje nuevo, más espontáneo, flexible y rompe esquemas tradicionales, que se libera de la imitación, tiene en cuenta las nuevas técnicas y los nuevos modos de construir, que dignifica el concepto de arte total.

Por otra parte, coincide con la escuela austriaca en que esa renovación no implica que no se sigan los tradicionales esquemas compositivos, la planimetría simétrica, la articulación de volúmenes y la dislocación de los elementos decorativos. La renovación del lenguaje es completa: los elementos arquitectónicos clásicos cobran mayor libertad, con composiciones tripartidas, remarcados por revestimientos cerámicos y por elementos decorativos como coronas de laurel, emblemas de la compañía; una decoración plana, cromática, elegante y de exquisito diseño. En su interior nos encontramos con paneles cerámicos de corte regionalista que enseñan al viajero las características del paisaje valenciano y de las tradiciones del lugar. Las artes aplicadas se incorporan a la arquitectura con gran delicadeza, fruto de un esmerado diseño, paneles cerámicos, zócalos de madera, detalles de cerrajería artística, etc. cubren las distintas piezas y elementos de la estación, enriqueciendo la monumentalidad con que ha sido tratada la propia arquitectura. En todos estos aspectos, la estación del norte es un verdadero ejemplo de la arquitectura secesionista de España.

La construcción de la estación sigue un largo proceso evolutivo de proyectos de reformas, de modificaciones, de nuevas instalaciones, en el que lentamente se transforma la distribución, se regulariza la composición, se cambian algunos elementos constructivos, se eligen materiales, se diseña de detalle decorativo, se busca al artesano capaz de llevarlo a cabo, se contrata al industrial de la cantera valenciana. Es un proceso minucioso que nos indica la ingente labor de Demetrio Ribes como director de la obra.

Una vez aprobado definitivamente el emplazamiento de la nueva estación, se pusieron inmediatamente en marcha los estudios para la nueva estación. Estos fueron realizados por el ingeniero Javier Sanz y Demetrio Ribes, presentando el proyecto del edificio de viajeros de 3 de agosto de 1906. Tres meses antes, J. Sanz había presentado el proyecto de muelles de mercancías, pues la nueva estación iba a ser empleada donde se encontraban las antiguas instalaciones de la primitiva estación; de ahí la necesidad de construir los nuevos con el fin de iniciar cuanto antes las

obras del nuevo edificio de viajeros. Hay que indicar que toda la obra se realizó sin interrumpieron el tráfico y la explotación de la línea.

Por lo que respecta a los motivos decorativos, hay que decir que hay tres: motivos regionalistas, motivos emblemáticos y motivos extraídos del repertorio de la secesion vienesa. Los tres participan del movimiento modernista.

Los motivos regionalistas aparecen tanto en el interior como en el exterior del edificio. La fachada tiene numerosas aplicaciones de cerámica de relieve, la flor de azahar, la hoja de naranjo, la rosa, son los



motivos más repetidos, que cubren superficies completas en los remates de las torres, en las enjutas de los arcos. También están realizadas en relieve las guirnaldas de flores, motivo claramente inspirado en las coronas de laurel de la escuela vienesa. El color de la fachada, verde, naranja, rosa..., adquiere gran protagonismo y la naranja es su símbolo. Es el reflejo del gran auge que experimenta la comunidad valenciana con la exportación de este cítrico; es pues el símbolo más adecuado del momento económico que vivía aquellos años la ciudad.

Está formada la gran cubierta central por grandes arcos articulados sobre rótulas asentadas en tierra. Son estos arcos elípticos y acaban en la parte inferior en dos líneas inclinadas tangentes a la elipse. Estos arcos soportan unas correas muy ligeras que sostienen el resto de la cubierta. Dado el clima de Valencia, se ha procurado una ventilación eficaz, y con este objeto, además del

gran lucernario superior, el cual sirve también para escape de humos, hay lateralmente grandes ventanales que se abren y se cierran por grupos eléctricamente, cosa que proporcionan gran ventilación al espacio cubierto.

Esta gran armadura metálica, fue, una de las grandes modificaciones que se realizaron del primer proyecto, que estaba planteada con una sencillez y austeridad absoluta, en total discordancia con la envergadura en que se planteaba el edificio.

La Estación del Norte, por su belleza arquitectónica, por el interés iconográfico de su decoración y por su capacidad para reunir todas las artes al servicio de una funcionalidad concreta, la convierten no solo en la más importante de las estaciones valencianas, sino también en una de las más atractivas obras de la arquitectura industrial española.



BIBLIOGRAFÍA

www.laestaciondetren.net

<http://www.arteylibertad.org>

Ribes, Demetrio. Arquitecto 1875-1921. Ed, Cátedra, Inmaculada Aguilar.