

LA ESTACIÓN DEL NORTE DE VALENCIA CUMPLE 100 AÑOS

La catedral de los tiempos modernos

JULIA SOLA LANDERO.

La mañana del 2 de agosto de 1907 comenzaban las obras para construir la estación del Norte de Valencia, uno de los edificios más deslumbrantes de la ciudad mediterránea. Diez años después –7 de agosto de 1917– entró en servicio la monumental terminal ferroviaria, que este año celebra su primer centenario y que nació con vocación de representar el poderío económico de su promotora, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Cuando comenzaron los trabajos corrían tiempos de bonanza. Valencia era una ciudad en plena expansión y la Compañía del Norte, que ya contaba con 3.670 kilómetros de vías férreas en toda España, disfrutaba de una economía boyante. Aquella prosperidad le permitió construir una estación monumental que fue el asombro de la sociedad valenciana por su belleza y sus extraordinarias dimensiones para la época: 15.476 m² de superficie y capacidad para acoger a 40.000 viajeros diarios. De hecho, la nueva terminal triplicaría la capacidad de la antigua estación y superó con creces a otras de capitales tan importantes como París o Viena. Aún hoy, es reconocida como una de las mejores estaciones ferroviarias de Europa.

El edificio –denominado por algunos como catedral de los tiempos modernos– es la obra cumbre del arquitecto valenciano Demetrio Ribes. Su singular estilo modernista es la traducción mediterránea de la escuela secesionista vienesa, de la que bebió Ribes; una manifestación de modernidad y progreso, caracterizada por la simbiosis de elementos ornamentales junto a materiales y técnicas industriales de nuevo cuño, como el uso del hormigón armado y el acero, que permitían una mayor luz y esbeltez estructural. Pero su mayor singularidad se encuentra en la exuberante y preciosista ornamentación que hacen del conjunto una obra de arte (fue declarada Monumento Histórico Artístico en 1961, Bien de Interés Cultural en 1983, a los que suma la con-

sideración de Estación Histórica por parte de Adif).

Valencia aplaudió con entusiasmo el edificio al ver reflejada el alma de la ciudad en la iconografía regionalista de sus mosaicos y pinturas. Omnipresente en techos, paredes, remates de las torres o enjutas de los arcos, aparecen paisajes (La Albufera), construcciones típicas (la barraca, el micalet) y abundancia de flores de azahar, rosas, naranjas, hojas verdes y guirnaldas, junto a mujeres vestidas con el traje regional valenciano o escenas costumbristas que evocan el colorido y las tradiciones de la ciudad mediterránea.

Urgente necesidad

Poner en marcha la nueva estación no fue tarea sencilla, pero era necesario sustituir más pronto que tarde la vieja terminal. En aquellos primeros años del siglo XX la actividad comercial e industrial de Valencia estaba creciendo con rapidez y las líneas férreas en su territorio iban sumando kilómetros. Para gestionarlas sólo funcionaba la estación de San Francisco, que desde 1852 daba servicio a la línea que unía el casco urbano con la zona portuaria de El Grao y Xàtiva, y que posteriormente continuaría hasta Almansa (1859) y Tarragona (1865). Se trataba de una estación con una capacidad muy limitada en un momento en que la ciudad de Valencia contaba con 130.000 habitantes. Proyectada por los ingenieros James Beatty y Domingo Cardenal, la vieja terminal se fue a levantar en pleno centro urbano de

Valencia, dentro del recinto amurallado, sobre los terrenos que habían ocupado los huertos y el cementerio del desaparecido convento de San Francisco, a unos 200 metros de la actual estación.

Aquella ubicación intramuros hizo que, para permitir el paso de los trenes a la estación, fuera preciso derribar la parte de la muralla medieval situada entre las puertas de Ruzafa y de San Vicente. El desafortunado emplazamiento, elegido cuando nadie imaginaba que la línea férrea valenciana formaría parte de un nudo de comunicaciones tan importante, hacía muy difícil ampliar la estación, que empezó a quedarse pequeña sólo cinco años después de su inauguración. De hecho, ya desde 1859 se realizaron varios proyectos de remodelación.

Se trataba de una terminal en fondo de saco con salida hacia el sur. Una disposición que, si para las vías procedentes de Xàtiva y La Encina era un escenario óptimo, para el resto de las líneas férreas, como la procedente de Tarragona, era pésimo. Por otra parte, las vías del tren atravesaban la calle Xàtiva, lo que obligaba al corte constante del tráfico. Y a estas dificultades se añadieron las que aportaron la nueva línea procedente de Buñol, abierta en 1883, y el nuevo ferrocarril a Liria, puesto en servicio en 1897.

Así las cosas, se hacía urgente sustituir la vieja estación por otra capaz de gestionar el creciente tráfico ferroviario, y se imponía la necesidad de mejorar los es-

pacios ferroviarios en la trama urbana y eliminar en lo posible su papel de barrera. El primer paso fue buscar terrenos donde poder levantar la nueva estación, proyecto que concentró los deseos de progreso y modernidad de la ciudad. Fue un proceso complicado que obligó a sortear algunos pleitos derivados de las propuestas de expropiaciones de terrenos y durante el cual se bajaron distintas ubicaciones que provocaron agrios debates entre los partidarios de que se instalara junto al centro neurálgico de la ciudad y los que preferían situarla en un lugar más alejado. Tanto es así, que incluso el diario *Pueblo*, cuando el 8 de agosto de 1917 dio la noticia de la entrada en servicio de la estación, aprovechó para recordar que “sin perjuicio de elogios”, el mejor emplazamiento hubiera sido “en el vértice de la Gran Vía, en lugar de instalarla pegada a la plaza de toros”. Por el camino, la Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT) que gestionaba el ferrocarril valenciano, y que en su día llegó a ser una de las sociedades ferroviarias más rentables de España, fue adquirida por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que prosiguió con el proceso iniciado por AVT.

La ubicación elegida fueron los terrenos situados extramuros de la calle Xàtiva, y el vacío que dejaría la demolición de la antigua daría lugar a la ampliación de la plaza del Ayuntamiento, y al nacimiento de lo que sería el centro comercial y administrativo de la ciudad. Resuelto el espinoso asunto de la obtención de los terrenos hubo que sortear otra dificultad, dado que durante las obras los trenes no podían dejar de circular. Y como el haz de vías coincidía con el cuerpo central de la nueva estación, los trenes atravesarían la fachada principal a través de dos grandes vanos que después serían las puertas de acceso al vestíbulo. Peculiar situación que hizo que la estación del Norte fuera la primera en ver pasar los trenes antes de estrenarse.

.\ Todas las artes

Además de la mejora funcional del tráfico ferroviario, Ribes se propuso crear un espacio arquitectónico en el que estuvieran presentes todas las artes aplicadas formando un todo armonioso. Desde las fachadas —donde aplicó una variada carta de colores—, a los paramentos, techos, vidrieras, mobiliario, lámparas o la cerrajería. El diario *Pueblo*, en la reseña publicada el día de la inauguración, alababa la utilización de las artes aplicadas “combinando los metales, la cerámica y la madera y los mármoles de forma que en ninguna parte se encuentran disonancias”.

La ornamentación se aplica mediante paños cerámicos y piezas de piedra artificial esmaltadas que recubren muros y resaltan pilastras, arcos y elementos verticales, enfatizando la estructura constructiva y aumentando en

Adif restaurará la estación

Desde que la llegada del AVE supuso la construcción de la nueva estación Joaquín Sorolla, la estación del Norte concentra el tráfico de cercanías, pero el edificio también atrae a miles de visitantes y se ha convertido en un icono de la ciudad. Para conmemorar el primer centenario de esta singular estación, Adif ha programado un amplio repertorio de actividades conmemorativas, compuesto por conciertos de música clásica y tradicional valenciana, exposiciones de indumentaria regional, muestras de fotografía y modelismo ferroviario, entre otras.

Por otra parte, el próximo año Adif invertirá 6,5 millones de euros en trabajos en restauración, conservación y mejora de diversos elementos e instalaciones. Los trabajos incluyen la rehabilitación de la cubierta central y de los cuerpos laterales del edificio, y la mejora de evacuación de aguas pluviales y canalizaciones. Se realizará un tratamiento de las fachadas frontales y laterales, y de los sistemas de iluminación y climatización, y se adecuarán y repararán las marquesinas en los andenes adyacentes al cuerpo central.

La sala de los Mosaicos —antigua cafetería de la estación— fue restaurada y mejorada, también por Adif, en 2008, tras estar más de veinte años cerrada. Con los minuciosos trabajos de restauración de los elementos de su ornamentación, que se prolongaron durante cuatro años, se recuperaron los antiguos colores y brillantez de mosaicos y trencadís, y del valioso artesanado.

sentido ascendente, de forma que la planta baja resulta ser la más austera. De la ornamentación se encargaron artistas de Valencia, como el pintor y ceramista Gregorio Muñoz Dueñas, que decoró la antigua cantina, Lluís Bru o José Mongrell, que firmó los cartones de dos paneles de la fachada, realizados en mosaico veneciano en los talleres de Madrid de Maumejean Hermanos.

Demetrio Ribes, inspirado en la escuela de Viena, creó un espacio armonioso en el que concurren todas las artes aplicadas

El vestíbulo principal de la estación conserva su ornamentación original: mosaicos y trencadís, zócalos de maderas trabajadas, exquisitas taquillas de venta de billetes y las dos columnas centrales con su decoración a base de capiteles cerámicos y lámparas que aportan una nota brillante y suntuosa. Tras esa dependencia principal, es la antigua cantina, conocida como “sala de Mosaicos” la que más admiración despierta. Restaurada en 2008 por Adif, es una pieza maestra cuyo exuberante tratamiento decorativo se ha equiparado a la Oficina Cen-

tral de Correos de Viena, proyectada por Otto Wagner, uno de los fundadores de la escuela secesionista de Viena. Sus paredes y techos están tapizados por mosaicos firmados por Muñoz Dueñas y cocidos en la antigua fábrica de lozas La Ceramo de Benicalap, en cuyos legendarios hornos también se cocieron las piezas que ornamentaron las cúpulas del ayuntamiento de Valencia, el mercado de Colón, el mercado Central y otros edificios modernistas de la ciudad.

La estación se diseñó para dos usos independientes: uno destinado a trenes de mercancías y otro a viajeros, que a su vez se organizaría en gran distancia y cercanías, y entre llegada y salida de viajeros. Su planta tiene forma de “U” compuesta por un cuerpo central y dos laterales que protegen la playa de vías. El cuerpo principal, con 76 metros de fachada y 26 de profundidad, está formado por una torre central de dos plantas y dos laterales de tres. El lateral que da a la calle Bailén se destinó a la llegada de pasajeros y albergaba la consigna de equipajes y diversas dependencias auxiliares. El que da a la calle Alicante acogía una elegante sala de espera de viajeros de primera clase —ahora se diría sala VIP— y varias oficinas y despachos.

Su estructura está coronada por una audaz cubierta metálica formada por grandes arcos elípticos articulados sobre rótulas asentadas en tierra, con 196 metros

Un arquitecto comprometido

Demetrio Ribes (Valencia 1875-1921) estuvo vinculado desde muy pronto con la Compañía de Caminos de Hierro del Norte, de la que su padre era maestro de obras. Trabajó como arquitecto facultativo de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España durante toda su vida profesional y es autor del proyecto para los edificios gemelos destinados a oficinas y almacén de la estación Príncipe Pío de Madrid. Fue en 1906 cuando recibió el encargo para redactar el proyecto de la estación de Valencia Nord, proyecto al que se dedicó en cuerpo y alma, diseñando desde zócalos y carpinterías hasta barandillas o picaportes; se preocupó hasta de los más mínimos detalles del edificio, que concibió como una delicada obra de arte en la que todos los componentes debían estar en armonía. Por eso se ha comparado a Ribes con el meticuloso director de orquesta que controla y dirige cada nota para que no haya una sola disonancia en la sinfonía.

Ribes admiraba la obra del cofundador de la escuela de Viena, Otto Wagner, quien realizó, entre 1894 y 1904, 36 estaciones de ferrocarril en Viena y alrededores, y 40 kilómetros de líneas ferroviarias, puentes y viaductos, y también a otros arquitectos de la misma escuela como Josef Hoffmann o Joseph Maria Olbrich. Le deslumbraron los principios compositivos que proponía el secesionismo, con estructuras claras y ordenadas enriquecidas con ornamentaciones a base de mármoles, vidrieras, azulejos, aplicaciones

de metal, ornamentos florales, estucos coloridos o dorados. Tanto, que no sólo los incorporó a sus obras, sino que los defendió públicamente en varios congresos de arquitectura y a través de artículos en revistas especializadas.

Su doble formación —era doctor en Ciencias Físico-Matemáticas y en Arquitectura—, le permitió moverse con soltura entre el mundo de la arquitectura y la ingeniería. A ello se debe la asombrosa cubierta de la estación de Valencia, que recoge la tradición inaugurada en las exposiciones universales de 1855 y 1867, con la que se aventura a lograr luces más amplias y a introducir novedades en el sistema de ventilación. Para desarrollar nuevos materiales, fundó en 1917 la empresa Construcciones Coloma y Ribes, especializada en obras de hormigón armado, siendo reconocido como uno de los grandes pioneros en introducir este material en la arquitectura.

Su obra es mayoritariamente de carácter industrial: fábricas, dependencias ferroviarias, oficinas, muelles y almacenes, pero también se dedicó a la arquitectura de carácter público, como la Casa de Correos y Telégrafos de Castellón, la plaza de toros de Xàtiva o el asilo de la marquesa de San Joaquín, convertido hoy en el Instituto de Bachillerato San Vicente Ferrer de Valencia; realizó proyectos de viviendas privadas tanto en el ensanche como en la ciudad vieja de Valencia, y fue el autor de la reforma del antiguo barrio de pescadores, entre otros proyectos.

de longitud y 45 metros de luz transversal, y con una altura de 24 metros. Obra de Enrique Grasset y Echevarría, uno de los principales ingenieros de la Compañía del Norte, fue fabricada en Madrid, trasladada por partes a Valencia y ensamblada directamente sobre la estación. Como novedad y para despejar el ambiente interior de la estación de los humos y vapores de las locomotoras, se instaló un gran lucernario superior y se colocaron lateralmente grandes ventanales practicables mediante un sistema eléctrico. De Enrique Grasset es también la marquesina, una gran estructura metálica única que vuela sobre mínimos apoyos.

.\ Tiempos difíciles

Durante la construcción del edificio, la situación económica y social fue cambiando. La euforia de los primeros años del siglo XX dio paso a las dificultades económicas y la agitación social derivadas de la Primera Guerra Mundial. Subía el precio del pan, escaseaba la comida y faltaban materiales de construcción, carbón y queroseno. La crisis de la industria provocó el aumento del paro, y en el sector ferroviario se dispararon los precios del servicio. La Compañía del Norte no fue ajena a los problemas económicos y despidió a una treintena de trabajadores, lo que se traduciría en una serie de huelgas que se habrían de repetir hasta finales de 1917.

En aquel clima de desesperanza, la anhelada estación se inauguró sin pena ni gloria. Si cuando empe-

zaron las obras, según informaba el diario *Las Provincias*, hubo un acto solemne y festivo en el que se vieron “confraternizando, unidos en patriótica aspiración, a representantes del gobierno, de la iglesia, del ejército, de la industria, del comercio, de las artes, de la ciencia y de los partidos populares en todos sus matices; todos inspirados en el bien de Valencia, todos unidos para asistir a una de las mejoras que reclamaba la ciudad”, en su puesta en servicio no hubo ni acto oficial ni celebraciones. *Pueblo* daba cuenta de ello el 8 de agosto de 1917: “Esta noche pasada, al dar las doce, ha comenzado a prestarse el servicio de viajeros en la nueva estación del Norte”. Alabanzas a la nueva estación y consejos a los viajeros, pero ninguna referencia a las celebraciones que cabría esperar. *Las Provincias*, que tuvo palabras elogiosas para la Compañía del Norte, “que no ha regateado gasto ni sacrificio alguno para que nuestra ciudad pueda enorgullirse de tener la mejor de España”, también informó de la ausencia de acto inaugural: “Carente de solemnidad, se inauguraba el 7 de agosto la nueva estación de los ferrocarriles del Norte. Su apertura estaba prevista para antes, pero la huelga ferroviaria y la agitación social y política de la ciudad y el país, han obligado a posponerla”.

Paradójicamente, y para simbolizar la pujanza económica de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, un águila de bronce –potencia y velocidad– sosteniendo entre sus garras la bola del mundo, coronaba la fachada. ■