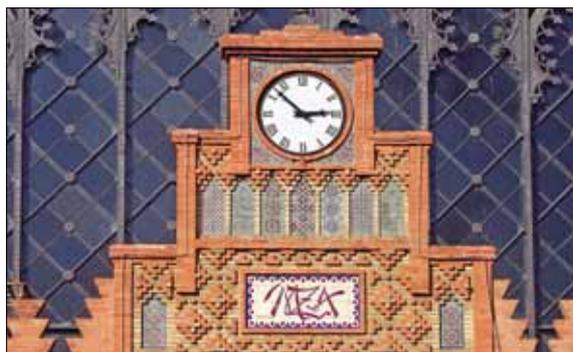


Revista del Ministerio de
FOMIENTO

Nº 553 • Julio-agosto 2006 • 6 €



ESTACIONES de FERROCARRIL en España





MINISTERIO
DE FOMENTO

Nº 553 ● Julio-agosto 2006

Edita:

Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento

Director de la Revista:

Antonio Recuero

Edición: Javier R. Ventosa

Confección: J. A. Laiz

Secretaría de redacción: Mercedes Cantero

Fotografía: José Caballero

Portada: Archivo Histórico del Museo del Ferrocarril y J. Caballero

Archivo fotográfico: Juan Santiso

Elaboración página web:

www.fomento.es/publicaciones.
Miguel Angel Calvo

Colaboran en este número:

Soledad Búrdalo, Luis Guijarro, M^ª del Carmen Heredia Campos, Macarena Herrera, Pepa Martín, M^ª del Mar Merino, Begoña Olabarrieta, José I. Rodríguez y Raquel Santos.

Administración: José Jesús García-Rojo Merlo

Suscripciones:

María Ullé. Tel.: 91 859 11 12
C./ Eduardo Costa, 21 - local 7
Minicentro El Bulevar
28250 Torrelozanes (Madrid)

Información de publicaciones del Ministerio de Fomento: (91) 597 64 49/78

Dirección:

Nuevos Ministerios. Paseo de la Castellana, 67.
28071 Madrid. Teléf. (91) 5 97 80 84.
Fax. (91) 5 97 84 70.
Redacción: Teléf. 5 97 72 64 / 65
E-mail: cpublic@fomento.es

Comité de redacción:

PRESIDENCIA:

Tomás Merola Macanás

Vicepresidente:

Ramón Lorenzo Martínez

Vocales:

José María Noguero Fernández,

Director de Relaciones Institucionales y Comunicación.

Mónica Corrales Rodríguez,
Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación.

Ángel Salazar Martínez,
Secretaría General de Infraestructuras.

Diego Gómez Sánchez,
Secretaría General de Transportes.

Ana Isabel Vázquez,

Subsecretaria.

Bárbara Trincado,

Dirección General de Aviación Civil.

Lucía Beloqui,

Director del Gabinete Técnico del Cedex.

Emilio Sidera Leal,

Dirección General de Transportes por Carretera.

Fernando M. Martínez-Cano,

Dirección General de la Marina Mercante.

Antonio Recuero Almazán,

Director de la revista.

Impresión, publicidad y distribución:

Tilde

Comunicación Corporativa S.L.

C./ Eduardo Costa, 21 - local 7

28250 Torrelozanes (Madrid)

Tel.: 91 859 11 12 - Fax: 91 859 24 02

Correo-e: sic@sicrd.com

Director de Producción:

Luis Puig

Publicidad:

Juan Carlos Abad

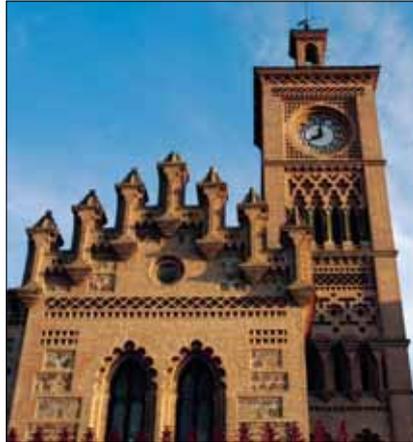
Tel.: 91 859 11 12 / 617 323 281

Dep. Legal: M-666-1958. ISSN: 1577-4589.

NIPO: 161-06-011-4

Esta publicación no se hace necesariamente solidaria con las opiniones expresadas en las colaboraciones firmadas

Esta revista se imprime en papel ecológico



Museo del Ferrocarril-FFE

SUMARIO

- 4 Las estaciones: práctica y poética
- 10 ANDALUCÍA. En busca del mar
- 28 ARAGÓN. Monumentos del pasado y del futuro
- 40 ASTURIAS. Bajo el impulso del carbón
- 52 CANTABRIA. Enclavadas en el verdor
- 62 CASTILLA-LA MANCHA. Estaciones de paso
- 80 CASTILLA Y LEÓN. Con el sello de Norte
- 96 CATALUÑA. Tradición y vanguardia
- 110 EXTREMADURA. Con acento regionalista
- 122 GALICIA. Tres grandes con luz propia
- 132 MADRID. Las cuatro estaciones
- 146 MURCIA. Entre dos puertos
- 156 NAVARRA. De la Ribera a la montaña
- 168 PAÍS VASCO. El sabor de la tradición
- 180 LA RIOJA. El cinturón de hierro
- 188 COM. VALENCIANA. Expresión de progreso
- 200 Bibliografía



Monumentales o modestas, pero con historia

Como la paulatina aparición de palacios, templos, mercados o plazas, la irrupción de las estaciones de tren ha significado mucho más que una mera efemérides en la vida de las ciudades. Mas si aquellos primeros espacios, concebidos ante todo como hitos jerárquicos, remiten al carácter cerrado e introspectivo de la ciudad, a la subordinación de las relaciones sociales a ritos o ceremonias pautadas en torno a los núcleos residenciales del poder (alcázar, cabildo, catedral, ...), la llegada del ferrocarril y su nueva morada, la estación, significan un vuelco radical en el desarrollo de las estructuras urbanas y de la misma ciudad, obligada ya necesariamente a abrirse al exterior, a proyectarse fuera de sí misma, un privilegio acaso sólo reservado hasta entonces a las ciudades con puerto fluvial o marítimo.

Inicialmente tímidas, las primeras estaciones se instalan en la periferia con una muy sencilla impedimenta: el embarcadero o andén, cubierto o con casilla anexa en el mejor de los casos para cobijar la espera del viajero, y algún hangar donde disponer el material rodante. Una entrada en escena demasiado discreta y que no hace justicia a las expectativas de progreso que aún sólo unos visionarios se atreven a aventurar para el ferrocarril, al que la todavía limitada potencia de las locomotoras y, sobre todo, los grandes requerimientos financieros y técnicos, parecen condenar a la corta distancia.

A la vuelta de poco más de medio siglo ese panorama será sin embargo bien distinto: los trenes pueden superar velocidades de 120 km/h.; cruzar países de punta a punta (incluso continentes: en 1883 el Orient Express une ya París y Estambul), y se ha probado con éxito una nueva fuerza motriz, la electricidad, que impulsa las primeras redes urbanas de metro.

Con el ferrocarril el hombre se siente al fin capaz de someter el espacio y el tiempo. También la naturaleza, el último de los grandes mitos románticos, cuya inexorable voracidad tornaba siempre inútil todo empeño humano de excederla. El ferrocarril es el futuro, y como tal exige el culto a nuevas deidades: el comercio, la industria, la minería, el capital... Las estaciones, en consecuencia, cobran el atributo de la suntuosidad. En Lucerna y luego Amberes, las terminales de viajeros son ya templo y palacio: soberbias cúpulas como las catedralicias de San Pedro o Florencia y pasillos

que emulan sin rubor el lujo ornamental de los salones de pasos perdidos versallescos, con profusión de mármoles y grandes espejos.

En nuestro país esas pretensiones monumentales llegarán más tardías, con la prosperidad de la segunda década del XX.

Las estaciones Término de Valencia, Barcelona o Canfranc serán los buques insignia de un patrimonio todavía hoy extenso (más de 670 estaciones) y que aún, desde sus edificios más humildes, será ya siempre parte de la historia del lugar. Sirvan las páginas que siguen como aproximación incondicional a él. ■

[ANTONIO RECUEO]



Las estaciones: práctica y poética

[MERCEDES LÓPEZ GARCÍA]*

La estación ha sido siempre el alma del ferrocarril, y para la ciudad la vida. Su presencia anunciaba el despertar a la modernidad, a las maravillas del progreso humano. Una de las principales transformaciones que tuvo lugar en el siglo XIX fue precisamente el transporte a través de los caminos de hierro: todo giraba alrededor del tren y su proyecto de dinamización. Su discurso era la modernidad, el progreso, la riqueza. Fue un proceso vivo y renovador, una lucha constante, para todos, de superación.

Así, las locomotoras, para tener mayor eficacia, fueron aumentando poco a poco su potencia, gracias a los avances técnicos. Los ingenieros se esforzaban por construir trazados sorteando terrenos cada vez más accidentados, allanando obstáculos con sus grandes obras de ingeniería tales como puentes, viaductos o túneles, y por último, la estación, por supuesto, también se fue perfeccionando, incorporando elementos según se lo iban requiriendo las necesidades.

Todas las ciudades escucharon el poderoso rugido tan estremecedor del tren con su máquina bulliciosa y cantarina agitando orgullosa su penacho blanco, y midiendo un tiempo cuyo ritmo parecía inalterable, tren que irrumpía escandaloso, buscando el cobijo de sus estaciones.

Templos del diseño –producto del trabajo conjunto de arquitectos e ingenieros–, las estaciones supieron construir su propia poética, elevando lo útil a la categoría de monumento: “Este nuevo monumento –decía Cesar Daly–, símbolo naciente de una sociedad que cifra su gloria y su honor en el trabajo, como los antepasados lo han cifrado en la destrucción y en la guerra, este monumento es la estación de los caminos de hierro”.

En esa creación tan singular que es la estación primaron criterios que la nueva cultura industrial imponía, como son la racionalidad, la economía y la lógica constructiva. Con ellos se fue definiendo un programa y una tipología completamente novedosos, participando básicamente de tres cualidades esenciales: urbana, arquitectónica y tecnológica, presentes en mayor o menor grado en nuestras estaciones.

La estación en el paisaje urbano

Comenzó instalándose, la mayoría de las veces, en las periferias de las ciudades, un edificio sencillo y solitario, un simple embarcadero, en gran parte de madera, que se colocaba a las puertas de la ciudad, en la que paulatinamente se quedaría atrapada por su potencial crecimiento, distorsionando al mismo tiempo la inicial composición urbana.

Frente a la rigidez de su trazado, tuvo que buscar distintas soluciones de composición y diseño urbanístico, con el difícil reto de ir articulando los dos espacios, el urbano y el ferroviario, cada uno de

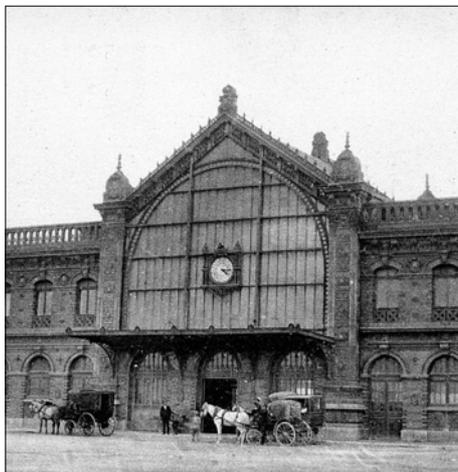
ellos obedeciendo a sus propias reglas. Barcelona, por ejemplo, mantuvo su monumental estación, la llamada de Francia, en el punto neurálgico de su paisaje urbano, el solar ferroviario más antiguo de España, adoptando para ello su peculiar y curvada configuración.

El ferrocarril, al incorporarse en la ciudad, deja su huella monumental e histórica –ya han pasado más de 150 años–, formando parte de su estructura urbana y paisajística, dejándonos ejemplos tan potentes como el que nos ofrece la estación de Valencia, compartiendo su protagonismo y su fuerza junto a ese gran coliseo que representa la vecina plaza de toros.

La estación como arquitectura de prestigio

Respecto al proyecto arquitectónico, la estación del XIX desarrolló una unidad formal característica, variable únicamente en función de la tipología, formada por la yuxtaposición de espacios singulares. Uno de los aspectos más importantes del diseño de las estaciones, digamos mejor del edificio de viajeros, fue la manera de presentarse y aparecer ante quienes la contemplaban, los usua-

Museo del Ferrocarril-FFE

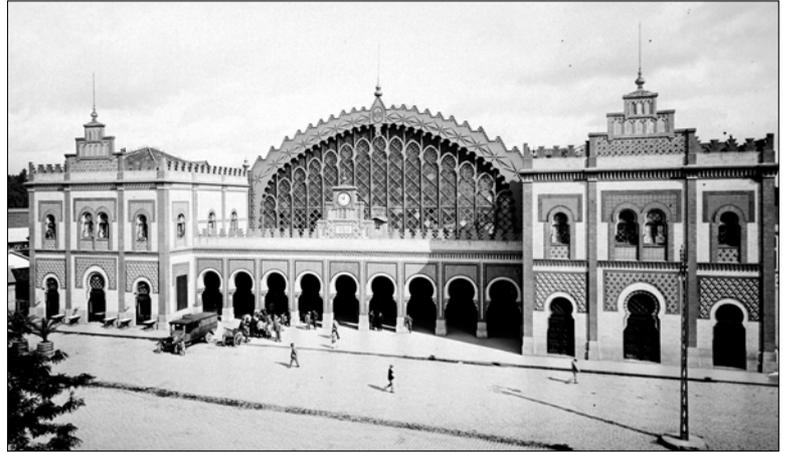


[Las estaciones fueron producto del trabajo de arquitectos e ingenieros. En la imagen, estación de Almería.

* Profesora de Estética de la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid. Es autora del libro “MZA. Historia de sus estaciones”, publicado por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.



Museo del Ferrocarril-FFE



rios, concentrando la esencia de su imagen en la fachada, inmersa en una cultura arquitectónica y expresada de forma dual, más palaciega y monumental hacia la ciudad y el patio de viajeros, más ferroviaria e innovadora del lado de la vía.

La geomorfología y la cultura urbana condicionaron siempre su diseño, que pugnaba por estudiar nuevos modelos creados con la fuerza y la vitalidad de la imaginación de ingenieros y arquitectos.

El lenguaje de la estación radicaba en la elocuencia de la conjunción de sus formas, comprometidas como decía Reynaud, con las reminiscencias del pasado, y con una composición marcadamente lineal muy característica, a la que la propia linealidad del tren en cierto modo obligaba. Una arquitectura de prestigio para unos edificios singulares en sus enclaves urbanos más importantes, pero también toda una colección de pequeñas estaciones de menor importancia, moduladas y jerarquizadas, tipos repetitivos con múltiples matices y variantes, según las diferentes compañías a las que pertenecían, que se diseminan por todo el territorio.

Durante un siglo aproximadamente, su arquitectura persigue una simbiosis con el lenguaje de la ciudad, viviendo la modernidad como una agresión que le conduce, en muchas ocasiones, al enmascaramiento de su identidad y funcionalidad, en claro contraste con soluciones más atrevidas que exhiben con orgullo la nueva estética, como hace la estación de Atocha.

Las principales estaciones se configuran a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, y en nuestro país, en la última década del XIX y primera del siguiente. Mencionemos, por ejemplo, Delicias (1880), Príncipe Pío (1882), León (1886), Valladolid (1891), Almería y Atocha (1893), Sevilla-Plaza de Armas (1898), y ya en el XX, Bilbao-Concordia de vía estrecha (1902), Barcelona-Norte (1903), Valencia (1917), Toledo (1919) o las más tardías de Canfranc (1928) y Jerez de la Frontera y Barcelona-Francia (1929).

Tras la Guerra Civil, la obra nueva fue escasa pues salvo alguna excepción, como por ejemplo Galicia, la red

ya estaba hecha. Los años 50-70 constituyen la época más mediocre de la arquitectura ferroviaria, que con una mayor preocupación por el coste económico, banalizará sus diseños abandonando los signos exteriores que más la identificaban sin mantener ninguna relación con el lugar. El resultado fueron edificios funcionalistas y sin inspiración. Ejemplo de ello son las estaciones de Orense, Vigo, Zamora, Santiago, Cáceres o Zaragoza, así como las del Directo Madrid-Burgos o del ferrocarril de vía estrecha Ferrol-Gijón. Soluciones más originales nos ofrecen las catalanas de Sants con vías en el subsuelo de Barcelona, o la de Girona, elevada sobre un viaducto. En Madrid, la estación de Chamartín, en 1975, supuso la llegada de otro color y aires renovadores para la arquitectura ferroviaria.

La estación, universo tecnológico

La estación representa ante todo una plataforma de un naciente universo tecnológico en constante evolución. Desde sus inicios, el ingeniero investiga en el uso de estructuras metálicas por razones funcionales, económicas y estéticas. El vapor exigía una gran escala en las cubiertas del espacio de andenes. El propio Perdonnet ya decía en 1856 que convenían los espacios grandes para absorber mejor el humo de las locomotoras.

La estación concentra en la fachada la esencia de su imagen ante el usuario.

Museo del Ferrocarril-FFE





Un nuevo material de hierro que no se aceptaba como material estético se impuso para cubrir esas grandes luces. “La humanidad debe crear una arquitectura totalmente nueva, nacida de su tiempo, precisamente en aquel momento en que los nuevos sistemas creados para la recién nacida industria sean empleados. La aplicación del hierro fundido permite y exige el empleo de muchas formas nuevas, como puede verse en las estaciones de ferrocarril, en los puentes colgantes y en las arcadas de los invernaderos”.

Para referirnos a algunos de los hitos más significativos del mundo de las grandes cubiertas metálicas en las estaciones tenemos que salirnos del marco español, muy tardío en sus creaciones definitivas, como hemos visto, y que no aporta ninguna novedad en este terreno.

Podemos reseñar como primer paso importante el que nos ofrece la estación londinense de Euston en 1837. Se trata de la primera estructura enteramente metálica, a base de perfiles laminados en forma de T y L, plegados manualmente en frío, que Charles Fox y Robert Stephenson realizaron para cubrir su nave de 12 metros de luz.

En Francia encontramos el segundo ejemplo destacable llevado a cabo ese mismo año por Camille Polonceau y su famosa cercha mixta que lleva su nombre, para el hangar del ferrocarril París-Versalles *rive gauche*. Con 8'40 metros de luz, era de madera excepto las partes traccionadas,

en las que utilizaba hierro forjado. Este tipo de cubierta, ya enteramente metálica, se extendió enseguida con gran éxito entre las estaciones, como aparece en una de nuestras primeras terminales, la de Alicante-Término de MZA, todavía hoy milagrosamente en servicio.

En la siguiente década, hacia 1849, cuando apenas habían comenzado los primeros pasos del ferrocarril en España (Barcelona-Mataró), el ferrocarril vuelve a dar un gran paso de la mano de un ingeniero irlandés, Richard Turner, en la estación de Lime Street de Liverpool. Consiguió aquí una cubierta de 47 metros de luz nunca antes vista, una “viga reticular en hoz” como él la llamaba, sustancialmente, un arco con una cuerda o tirante realzado para contrarrestar el empuje y un conjunto de barras diagonales para darle rigidez.

Pero, sin duda, la mayor aportación tuvo lugar en Londres en 1868, por obra del ingeniero Barlow, autor de la nave más espectacular y amplia del mundo para la estación de St. Pancras, con 75 metros de luz, 31 de altura y 213 de longitud,

llevando la imposta del arco al suelo y conectándose rígidamente por medio de sólidos anclajes, utilizando tirantes por debajo del suelo para atarla y contener el empuje. Eran también las primeras vigas laminadas en grandes secciones, de acero Bessemer, y las primeras grandes secciones estructurales fabricadas *in situ*.

Finalmente, otro hito singular destacable nos lo ofrece en 1888 la estación alemana de Francfort del Meno, obra del ingeniero Schwedler, que recurre a la división del espacio a cubrir, en tres naves de 56 metros de luz cada una, un sistema al que se acogerán muchas estaciones ante la magnitud que sus naves iban adquiriendo. No fue el caso de las estaciones españolas, con medidas modestas como Delicias (34 metros), Valencia (45 metros) o Atocha (48 metros de luz), cuyo interés, más que en el aspecto tecnológico de sus férreas naves, radica en la riqueza del lenguaje artístico plasmado en sus edificios, en las grandes y pequeñas estaciones.

La estación y la alta velocidad

Una nueva vida se fraguaba para el ferrocarril y, por tanto, para sus estaciones. Por un lado, renace el ferrocarril de viajeros que les lleva al corazón de la ciudad, y por otro, va a ver cumplidos sus sueños: ¡era capaz de volar!

En España, el Contrato-Programa de 1979 se preocupaba de la imagen de la empresa Renfe, es decir, de sus estaciones, desarrollando el concepto de servicio integral de Cercanías y enlazando



[La modernidad es un rasgo de las estaciones de todos los tiempos, ya sea de Sevilla-Santa Justa o de Canfranc.



las líneas con el metro; más adelante, el Plan de Modernización de Estaciones de 1986 supuso la mejora de 250 de sus 676 terminales, gracias a lo cual podemos hoy contemplar muchas de ellas. Al año siguiente, el Plan de Transporte Ferroviario (PTF) defendía abiertamente el AVE.

El ferrocarril, ante la competencia del transporte aéreo y del automóvil, había tenido que reaccionar, pues como decía Cambó, “el ferrocarril no se termina nunca, y su necesidad de transformación es constante, unas veces por causa de las guerras, otras por los adelantos tecnológicos que avanzan a ritmo vertiginoso. Su capacidad de adaptación es prodigiosa, preparándose para utilizar todas las formas de energía, y cuando parece que a pesar de los esfuerzos, el ferrocarril muere, un nuevo alieno le hace renacer, dándole una nueva vida”.

Con la llegada de la alta velocidad se incorporan nuevos conceptos a la estación: la intermodalidad y la conexión con otros sistemas de transporte, sin olvidar su multifuncionalidad, pues la estación ya no se limitará sólo a ser un centro de transporte, sino que también es un centro comercial.

La estación de los tiempos modernos, en los que la necesidad de movilidad parece infinita, ya no es diseñada por ingenieros y arquitectos de las compañías ferroviarias, como ocurría en el siglo XIX, sino que se proyectan como

otros edificios de la ciudad, a través de concursos públicos, insistiendo más en la estética que se desprende de sus modernas estructuras, en las que ya no se prodigan fachadas y muros en el sentido clásico sino formas estructurales y transparencias atrevidas, con una poética más subjetiva que cambia completamente la imagen social del tren y de la ciudad que le acoge.

Francia se puso a la cabeza del progreso ferroviario recurriendo en 1950 al uso de corriente alterna, logrando cinco años después, el primer récord mundial de velocidad, 331 km/h., con dos locomotoras eléctricas. Con ello alcanzó un prestigio para sus empresas ferroviarias y su tecnología que exportará con éxito por el mundo, entre otros casos, a nuestro país. La técnica TGV permitió a los franceses alcanzar en 1981 los 380km/h en la línea París-Lyon: velocidad y comodidad, algo que el tren desconocía.

1992 fue un año decisivo para la alta velocidad europea: Alemania, tras la unificación de los ferrocarriles del Este y el Oeste, la desarrolla con el nombre de ICE (Inter City Express). Ese mismo año llega el Eurostar a Bélgica, uniendo su capital y París con Londres, y empezaban las obras para construir la primera línea de alta velocidad, el tramo Bruselas-frontera francesa, que se pone en servicio en 1997; también se lanza el Thalys, un tren de alta velocidad capaz de circular con distintos tipos de electrificación entre París, Bruselas, Ámsterdam y Colonia, con lo que, junto al TGV, logra enlazarse con las principales ciudades europeas. En España, por su parte, asistimos a una experiencia relativamente temprana e innovadora con la inauguración del AVE en abril de 1992 para la Exposición Universal de Sevilla, y más de una década después se enlazará con el resto de Europa a través de Barcelona.

Nacieron para esta nueva tecnología nuevas estaciones, alejadas del centro de las ciudades en el caso francés, como el ejemplo de Satolas en Lyon, del español Santiago Calatrava, o inmersas en ellas, como la estación de Lehrter en Berlín, recién inaugurada. Pero también se renuevan las existentes para adaptarlas a la alta velocidad, como hacen las parisinas estaciones de l'Est y Montparnasse, la Central belga de Amberes o la terminal londinense de Waterloo, uniéndose provisionalmente al continente europeo gracias al túnel bajo el canal de la Mancha, hasta que se realice el proyecto de Norman Foster en St. Pancras.

Precisamente, el AVE nos ofrece las dos modalidades en sus dos primeras terminales, la de Madrid-Puerta de Atocha compartiendo escenografía con la vieja Atocha remodelada, y la nueva de Santa Justa en Sevilla, además de las intermedias de Ciudad Real, Puertollano y Córdoba, y el más reciente AVE Madrid-Barcelona, que se suma así a las estrategias de modernización de las estaciones y, por supuesto, de nuestro país. ■



[La innovación tecnológica ha aportado al ferrocarril estaciones tan avanzadas como Zaragoza-Delicias o Lime Street en Liverpool.



Andalucía



En busca del mar

[BEGOÑA OLABARRIETA]

[FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

El siglo XIX trae a España el progreso a bordo del ferrocarril que ya causaba furor en Gran Bretaña. Aires de modernidad y de apertura que Andalucía no sólo no ignoró, sino que incluso intentó liderar. El tiempo y el espacio se acortaron, y nuevas ideas llegaron también a bordo de las grandes máquinas de vapor. Con ellas se inicia la creación de una nueva red de infraestructuras en la que las estaciones de tren serán la enseña de las propuestas constructivas más vanguardistas.



Las estaciones de ferrocarril surgidas en Inglaterra, con la primera línea de transporte de viajeros entre Liverpool y Manchester, son rápidamente exportadas a aquellos países que como España tuvieron un desarrollo ferroviario más tardío. Fue ya en estas primeras estaciones inglesas en las que se configura la estructura de estos espacios que llegarán a convertirse en las catedrales del siglo XIX.

Básicamente, aunque con estilos arquitectónicos diferentes según su zona geográfica y momento de su construcción, las estaciones tienen siempre una estructura común compuesta por distintas zonas según los servicios que desempeñan: de viajeros, de control y regulación de tráfico, de mercancías, de tracción, de vía y de obras.

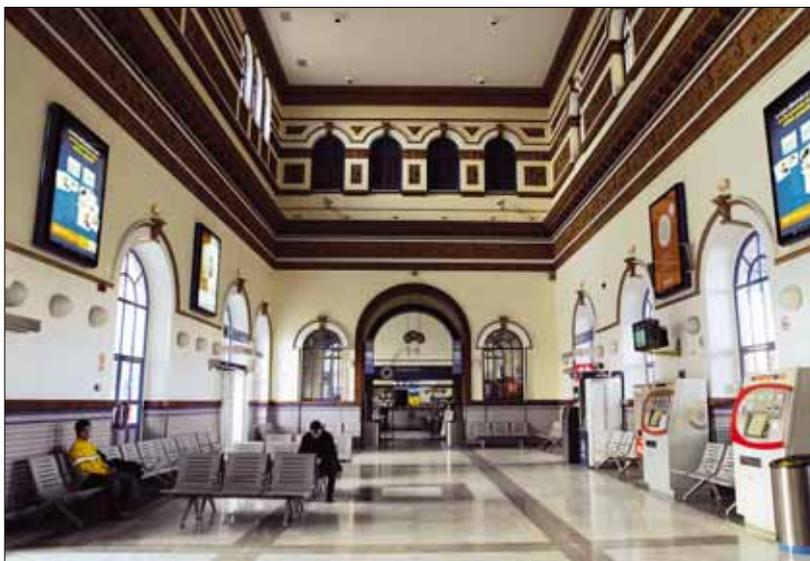
Pero lo que a nivel popular llamamos estación es básicamente el edificio de viajeros y el hangar; es decir, los espacios de salida y llegada de trenes, normalmente salvaguardados de la lluvia y las inclemencias del tiempo por marquesinas o estructuras metálicas. Son un ejemplo de la entrada en la edad contemporánea, con la industrialización y la mecanización penetrando la ideología, la ciencia, la economía y el pensamiento social.

Si por un lado la arquitectura civil y monumental guió la construcción de los edificios de viajeros, las nuevas tecnologías del siglo XIX –nuevas técnicas de construcción con hierro y nuevos materiales– sirvieron para los hangares con sus marquesinas y estructuras metálicas. La mezcla de la modernidad y el clasicismo da lugar en Andalucía a estaciones de ferrocarril que conjugan corrientes regionalistas –con azulejados y estilos neomudéjares– con eclecticismo –mezcla muchas veces desordenada de elementos clásicos y de vanguardia–.

Jerez, un proyecto pionero

Andalucía quiso ir a la cabeza de la llegada del ferrocarril. La primera iniciativa para construir una línea férrea en España fue la de Jerez de la Frontera–El Portal, en 1830, con el objetivo de llevar mercancías al río Guadalete. Este papel pionero en el desarrollo del ferrocarril, claramente determinado por las estrechas relaciones comerciales y de ideas de Jerez con Inglaterra, se vio frustrado por problemas financieros y falta de apoyos, y finalmente la línea Mataró-Barcelona le quitó su protagonismo en la historia.

Pero los jerezanos querían el ferrocarril, y en 1854 Jerez y el Puerto de Santa María quedaron unidos por unos escasos kilómetros de vías. Comenzaba así una idea de progreso con el objetivo de llegar al mar, por lo que años después la línea se extendería a Trocadero, acortando así distancias con el puerto de Cádiz.

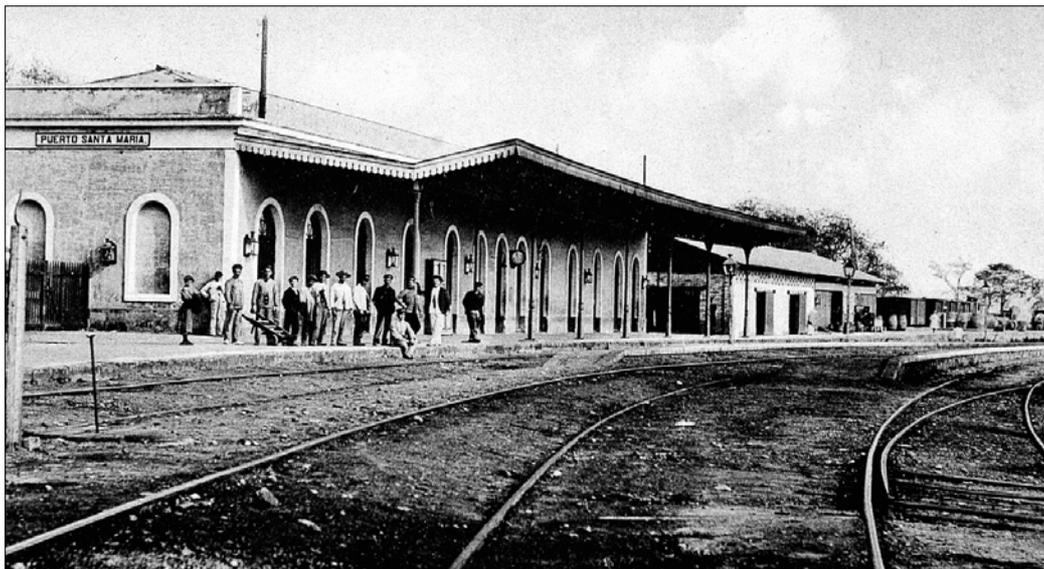


[Fachada principal, detalle de cerámica de Triana, vista lateral y vestíbulo de la estación de Jerez de la Frontera, ejemplo del regionalismo de los años 30.



Andalucía

[Edificio de viajeros de la estación de El Puerto de Santa María, que quedó conectada con Cádiz en 1854. Abajo, cubierta metálica de la estación de Cádiz, de 1890.



Museo del Ferrocarril-FFE

La primera estación de Jerez de la Frontera fue provisional. En aquellos primeros días del ferrocarril, barracones de madera, ladrillo y teja simple vinieron a cumplir las funciones de control de entrada y salida de viajeros, y de manejo de mercancías. Pero la producción vitivinícola de Jerez no paraba de crecer en la segunda mitad del XIX y era necesario adecuar las nuevas infraestructuras al movimiento comercial y al prestigio de la ciudad.

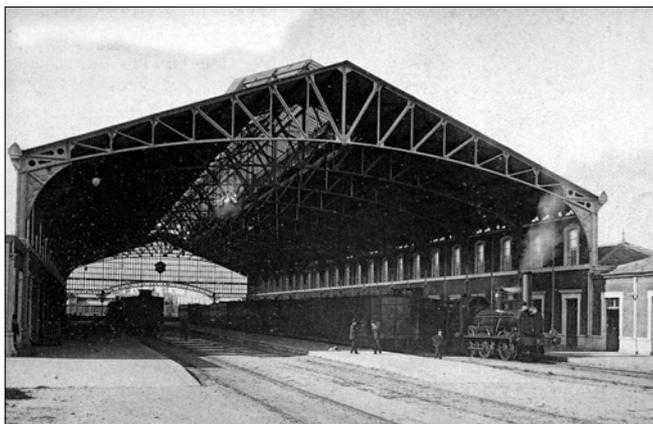
La primera iniciativa para construir una vía férrea en España surgió en Jerez en 1830, aunque no llegaría aquí hasta 1854

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, propietaria de la línea, encarga la construcción de la nueva estación al arquitecto León Beau, pionero en la idea de que los edificios debían conjugar su funcionalidad con la adaptación a su entorno urbano. Esta primera estación permanente de Jerez, de 1877, era un edificio de piedra y ladrillo de 103 metros de longitud, con 4 vías de servicio. Su fachada de cinco cuerpos, con los dos extremos y el lateral en doble planta dieron la elegancia y el porte que los jerezanos querían para su estación, pese a no ser el edificio regionalista que hoy vemos.

Momento de esplendor

Fue en el primer cuarto del siglo XX cuando el regionalismo tuvo su momento de esplendor y la remodelación de la estación de Jerez de la Frontera es su mejor ejemplo. La Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929 supuso una auténtica brisa renovadora que no se quedó sólo en la capital hispalense sino que, indudablemente, llegó a Jerez. A ello se une el aumento del tráfico en la estación jerezana en aquellos años, haciendo necesaria una ampliación que la Compañía de Ferrocarriles Andaluces encargará a Aníbal González, el arquitecto de la Expo del 29.

Museo del Ferrocarril-FFE



La estación de Jerez de la Frontera de González tiene una fachada de tres pórticos y cinco torres. Dos torres enmarcan la entrada principal, ésta con un pórtico clá-



[Andenes cubiertos de la estación de Cádiz, un ejemplo de la integración urbana del ferrocarril.

sico con tres arcos de medio punto, pilastras pareadas y remate con balaustrada, y sobre él, en el eje central, una torre de mayor altura.

La comparación con la estación de Plaza de España de Sevilla es inevitable, ya que combina la inspiración renacentista con el arte popular andaluz marcado por la utilización del ladrillo, el encajado blanco, las rejas y la cerámica.

En opinión de Gonzalo Garcival, el arquitecto “inventa el estilo sevillano”, que causó furor en la capital andaluza y su área de influencia. Para este autor, “era un estilo que no respondía a nin-

guna tradición especial, o sólo respondía a algún simple elemento ornamental de esta tradición, pero toda la zona se pobló de azulejos, rejas floridas y adornos esmaltados, que acabaron por ser tradicionales a fuerza de imponer su postizo pintoresquismo arquitectónico”.

En cualquier caso, nadie pone en duda que el estilo regionalista que representa la estación de Jerez de la Frontera es un claro ejemplo de cómo las estaciones andaluzas fueron pioneras en unirse a esta corriente que, según define Inmaculada Aguilar, profesora de Historia del Arte de la Universidad de Valencia, “es fruto de un pensamiento romántico propio del siglo XIX, en el que se busca la identidad nacional y la identidad regional a partir de sus costumbres, sus monumentos y sus artes aplicadas y artesanales; es decir, a partir de su propio carácter vernáculo”.

Algeciras: la estación del Morocco Express

La ciudad portuaria de Algeciras no contaba a mediados del siglo XIX con el ferrocarril, lo que, como señaló el propio Pascual Madoz, impedía su desarrollo geográfico y comercial al estar incomunicada con el interior de Andalucía.

Muchos fueron los proyectos que se realizaron y fue el de Carlos Lamoable, que propuso su paso por Bobadilla y así unir la línea a las procedentes de Madrid, Sevilla, Cádiz y Málaga el que consiguió al fin la llegada del tren a Algeciras, y con él la construcción de su estación. La explotación, siguiendo una larga tradición de influencia inglesa en la construcción de las estaciones y de las líneas ferroviarias en Andalucía, se la llevó la Algeciras-Gibraltar Railway Cia, creada por Luis Llomba, capitán de la marina mercante de Gibraltar.

Pero si algo hizo mundialmente conocida a la estación de Algeciras fue su condición de fin de trayecto del Express, que desde 1912 salía de París los lunes y miércoles, llegando a Algeciras, donde, en combinación con los vapores, sus viajeros continuaban el viaje hacia Tánger y Ceuta. Adinerados turistas entraban y salían de las dependencias de la estación de Algeciras, que, con la construcción de dos hoteles de lujo cerca de sus dependencias, llegó a convertirse en la meca del turismo y en paso obligado para los viajeros de principios del siglo XX.

Cádiz: limitada por el mar

La estación de Cádiz, por lo especial de su emplazamiento urbano, es un caso diferente en su impacto en el desarrollo de la ciudad, ya que las vías del ferrocarril debieron ir adaptándose a la lengua terrestre que conecta Puer-



[Arriba, actual estación de El Puerto de Santa María. Centro, estación de Pulpí (Almería). Abajo, estación del ferrocarril Huelva-Zafra en territorio andaluz.

sica. Los laterales del espacio interior son imitación de las basílicas paleocristianas, con ventanas acristalados en cada entrepaño y dos arquillos ciegos de donde cuelgan varios escudos heráldicos y un friso neohelénico que recorre las pilastras y cornisas.

ta Tierra. Así como el resto de estaciones tendieron a crecer y marcar el desarrollo urbanístico de la ciudad, en Cádiz el mar limitó su expansión.

Al igual que Málaga, la estación de Cádiz, de 1890, es un ejemplo de eclecticismo. En su condición de estación terminal tiene la misma forma de U, con dos pabellones paralelos a lo largo de las vías, uno que sirve de entrada y otro de salida de viajeros. En la fachada principal hay dos pabellones que flanquean la gran cubierta metálica.

Pero en la estación gaditana el eclecticismo es total. La libertad de formas y ornamentos es tal que se hace difícil una definición puramente clásica.



Museo del Ferrocarril-FFE

Y, por otro lado, fruto de la ampliación de 1901, se combina toda esta ornamentación con la gran estructura metálica y las marquesinas laterales, imitando a las malagueñas, con una armadura de 31 metros de luz, formada por cerchas tipo inglés con cordón.

Huelva: la llegada del neomodéjar

Fue la estación de Huelva-Término la primera en lanzarse a la corriente nacionalista-regionalista, con una construcción que más tarde influirá de forma definitiva en la estación de Plaza de Armas de Sevilla.

El lenguaje arquitectónico empleado en este caso por el ingeniero Jaime Font en 1881 es el neomodéjar, que años más tarde veremos en su máximo esplendor en la capital hispalense. Esta corriente estética y constructiva era ya considerada un estilo “nacio-



Museo del Ferrocarril-FFE

nal” después de haber sido utilizada por Lorenzo Álvarez Capra para la construcción del Pabellón Español de la Exposición Universal de Viena en 1873.

Aparte de sus connotaciones simbólicas y regionalistas, la arquitectura neomudéjar se adaptó perfectamente a las construcciones ferroviarias: su simplicidad y economía ofrecían múltiples variaciones y fachadas muy visuales, mientras que su racionalismo constructivo aportaba la funcionalidad necesaria para la estación.

Pese a lo temprano del proyecto presentado por Font, no será hasta 1888 cuando se inaugure la estación onubense. El terreno donde se levantó era salino y pantanoso, lo que, unido a obstáculos jurídicos y administrativos, retrasó la obra.

En su aspecto formal, la estación de Huelva-Término mantiene los parámetros y criterios que serán típicos: dos pabellones laterales de dos plantas unidos por un cuerpo central donde resalta la monumental puerta de entrada. El ladrillo, principal material de la obra, utiliza distintos aparejos imitando las formas mudéjares, creando tracerías, arcos y distintos motivos que se agrupan especialmente en la entrada, en los antepechos de vanos y en el remate de los pabellones extremos.

Córdoba, la primera en Andalucía

Si antes hemos mencionado a Jerez de la Frontera como la ciudad que albergó el primer proyecto de vía férrea en Andalucía, es Córdoba la ciudad andaluza que ocupa el primer puesto en la iniciativa de construir una estación permanente. Al igual que en el resto de ciudades, Córdoba dispuso de una estación temporal anterior. Se trataba de un edificio neoclasicista de planta única, con dos pabellones extremos y un vestíbulo en el centro, sin cubierta que protegiera a los viajeros de las inclemencias del tiempo, dada la bondad del clima en la ciudad califal.

Pero en 1865 el Ministerio de Fomento realiza varias peticiones a la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla, dueña de la línea, para que construyera una estación definitiva, más apropiada para las conexiones con Sevilla, Málaga y Manzanares. El proyecto de remodelación recibirá el



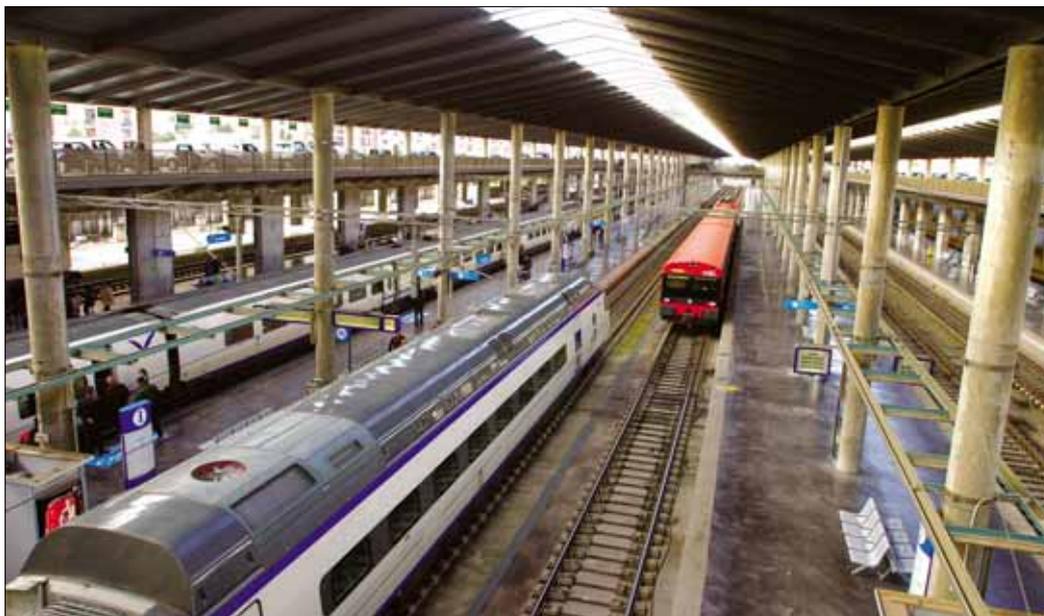
[La estación de Huelva-Término, proyectada en 1881, es un ejemplo del estilo neomudéjar. Abajo, edificio de viajeros de la antigua estación de Córdoba.



Museo del Ferrocarril-FFE



[Andenes de la estación del AVE en Córdoba. Debajo, depósitos de agua en la estación de Luque (Córdoba).



visto bueno en octubre de 1866.

Esta primera estación permanente es un buen ejemplo de lo que serán las estaciones-tipo de la segunda mitad del siglo XIX. Con disposición de estación de paso, se compone de un sólo edificio dispuesto paralelamente a los andenes y las vías; con tres pabellones en dos plantas, uno central más alto con un reloj decorado con motivos animales y vegetales, y dos laterales que cierran el patio de viajeros. Los arcos de medio punto y los adintelados se combinan, al igual que lo hacen la sillería y el zócalo.

La primera estación de Córdoba, que ya una vez en manos de la Compañía Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA) albergaría sin éxi-

to varios proyectos de remodelación, es un fiel representante de las construcciones eclécticas de la arquitectura ferroviaria.

En 1952, cuando la estación ya pertenecía a Renfe, se estudia una ampliación, proyecto que en el edificio de viajeros se limitó a reducir los elementos decorativos y molduras del XIX.

Este estilo ecléctico es el lenguaje más característico de la segunda mitad del XIX, en el que se construyen gran parte de las estaciones andaluzas. Además de Córdoba, este estilo define las estaciones de Almería, Cádiz, Málaga y la de San Bernardo en Sevilla. Para muchos críticos de aquel tiempo, el eclecticismo representaba el “no estilo”, la mezcla sin sentido del pasado, combinada con las nuevas formas de construir y los nuevos materiales. Sin duda, representaba una adaptación de la arquitectura a las necesidades de una sociedad industrializada en cambio y progresión.

La estación Córdoba Central se mantuvo hasta la llegada del AVE, cuando fue relevada por una moderna terminal ferroviaria situada a unos 600 metros de la anterior.

Málaga: un referente de modernidad

Málaga recibió el ferrocarril en el momento de auge de la dinámica industrial del siglo XIX, penetrando en la ciudad por los terrenos del norte del valle del Guadalhorce.

Desde su creación, la estación fue un referente de modernidad, al más puro estilo ecléctico, por la envergadura y amplitud de su estructura metálica que servirá de modelo para la construcción



[Fachada de la estación de Málaga a principios del siglo XX. Centro, llegada del tren a Antequera. Debajo, estación de Fuente de Piedra (Málaga).

La amplia cubierta metálica de la estación de Málaga marcó un hito de modernidad por su aspecto de ligereza



de otras estructuras similares en las décadas siguientes.

Ya en 1845 los empresarios malagueños querían una estación que uniera Córdoba con el puerto de Málaga para dar salida a los carbones de las minas de Bélmez y Espiel, pero las dificultades del terreno obligaron a esperar 20 años más a que la línea se pudiera hacer realidad.

Formalmente, la estación de Málaga es de término. Con una planta en U, tiene dos pabellones paralelos a ambos lados de la vía; con una fachada de viajeros con dos pabellones de doble altura y ornamentación acumulada en la puerta central, con balcón también situado en el centro y un reloj en el frontispicio.

Los dos pabellones de piedra y ladrillo se remataron con una balaustrada. Entre ellos hay una enorme marquesina con una cortina acristalada, hoy en día restaurada después de las sucesivas remodelaciones de la estación.

Pero fue su estructura metálica la que marcó el hito de modernidad que se aplicará después en otras estaciones, como la de Cádiz o Atocha en Madrid. La amplitud y envergadura de esta estructura viene determinada por una cubierta en la que las cerchas principales están distanciadas 8,50 metros y tienen 31 metros de luz –hoy conservada–, dando un aspecto de ligereza a las obras metálicas que será revolucionaria en su tiempo.

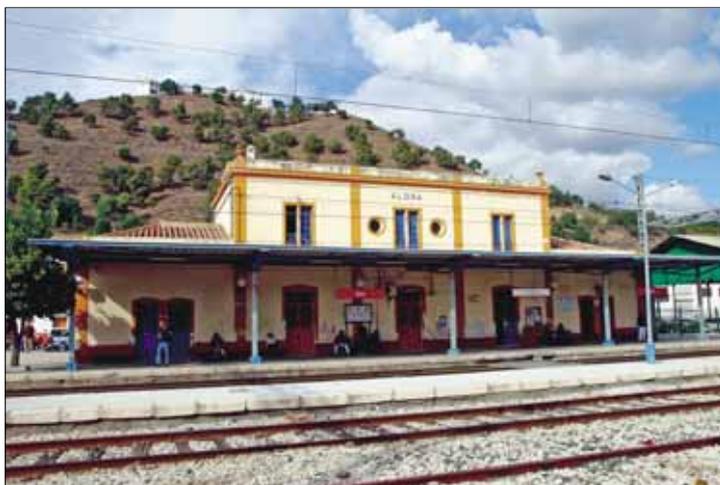
Como menciona Gonzalo Garcival en su libro *Estaciones de ferrocarril de España*, será en agosto de 1865 cuando se inaugure por fin la estación de Málaga, con un acto al que se le quiso dar todo el lujo y boato. Fue precisamente la inauguración la que dio pretexto a Antonio Cánovas del





Andalucía

[Fachada y andenes de la actual estación de Málaga, incluida en el proyecto Vialia. Debajo, estaciones de Álora y Bobadilla (Málaga).



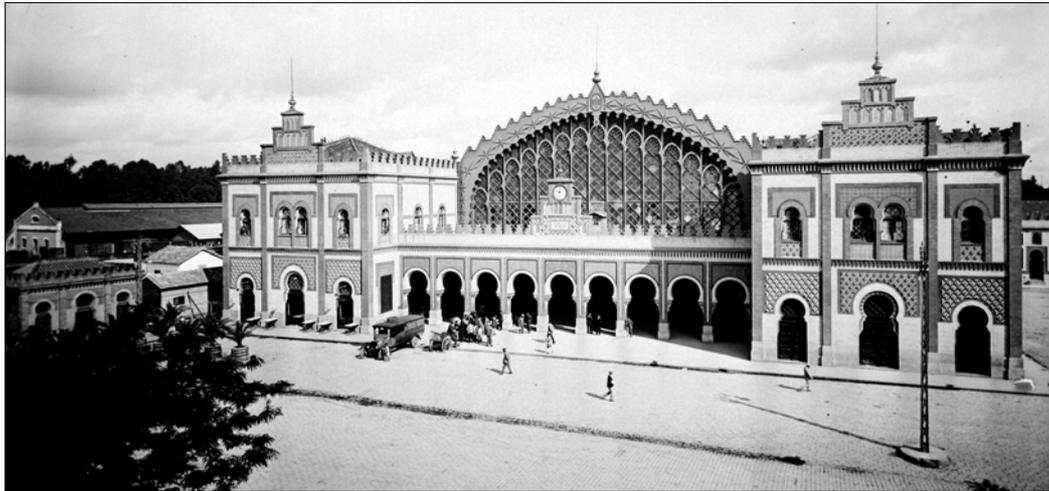
Castillo a dedicar un soneto a la reina Isabel II (que finalmente no acudiría a la apertura, delegando en el entonces ministro de Fomento) en el que explicaba a la soberana qué encontraría en su viaje a la ciudad: “Montes azules a la luz poniente,/ verde llano y angosto al mar vecino,/naves que buscan su fugaz camino,/ y el humo de las máquinas hirviente”.

Nuevos centros urbanos

Los nuevos aires constructivos de vanguardia inundaban Andalucía y proponían cambios. La llegada del ferrocarril a las ciudades y pueblos supuso ante todo una ruptura de los espacios urbanos tal como se habían planteado hasta ese momento. La dinamización económica que traen consigo las vías del tren se desarrolla más allá de los constreñidos muros de las antiguas ciudades en su necesidad de buscar espacios abiertos.

Por sí mismo, el ferrocarril ya necesitaba grandes espacios para sus infraestructuras (edificios de carga, almacenaje, muelles y, cómo no, p edificios de viajeros, auténticos emblemas del desarrollo de la época). Además, el tren y todo lo que movía a su alrededor generó un “efecto llamada” a la población, que empezó a poblar los llamados barrios de la estación generando, poco a poco, nuevos centros urbanos.

Enrique López Lara, profesor de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional de la Uni-



Museo del Ferrocarril FFE

[Fachada de la estación Plaza de Armas, de 1899. Tras su inclusión en el proyecto Vialía, hoy es un centro comercial, aunque mantiene intacta la fachada.

versidad de Sevilla, afirma que “las estaciones pasaron a convertirse, por sus efectos polarizadores e inductores, en elementos básicos de la estructura, del paisaje y de la percepción de las ciudades”. Raíles, hangares, muelles de carga y descarga, almacenes y edificios de viajeros toman un papel fundamental en la transformación urbanística de la ciudad, marcando no sólo la expansión del espacio urbano, sino también la plasmación de las nuevas ideas de modernidad en su arquitectura.

Pero el desarrollo de las líneas férreas en España y en Andalucía se hizo de manera descoordinada, con las compañías privadas en pugna por conseguir su capital. Esta falta de planificación tendrá su máximo exponente en ciudades como Huelva o Sevilla, que albergarán más de una estación de ferrocarril, marcando así su desarrollo urbano.

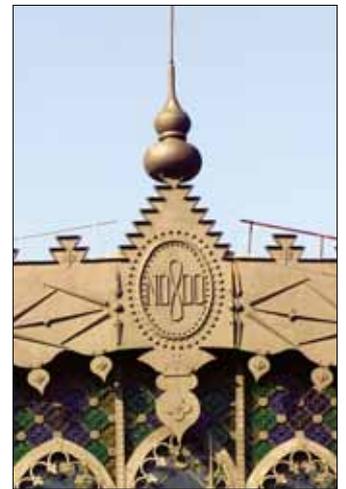
Sevilla: San Bernardo y Plaza de Armas

La capital andaluza ha llegado a tener hasta cinco estaciones. Las dos más relevantes desde un punto de vista histórico son las de San Bernardo (o de Cádiz) y la de Plaza de Armas (o de Córdoba); aunque hay otras tres, la de La Enramadilla (para la línea Sevilla-Alcalá de Guadaíra y Carmona), la de Triana-San Jerónimo (empalme de las antiguas compañías de MZA y Andaluces) y la de Santa Justa (que hoy alberga al AVE).

La llegada del tren a Sevilla en la última mitad del siglo XIX fue vista por un lado como un elemento dinamizador de una ciudad cuya función logística y de transporte de mercancías cobraba importancia por la existencia de su puerto fluvial. Sin embargo, la alternativa del ferrocarril al traslado de mercancías, aligerando así la carga de entrada y salida del puerto (en decadencia por problemas en su dragado desde el XVII), fue considerado como competencia para algunos intereses económicos, que vieron cómo el puerto de Cádiz podría salir beneficiado frente al de Sevilla. Estos intereses, unidos a la falta de coordinación y de planificación urbanística, llevaron a Sevilla a tener en un tiempo hasta tres estaciones en diez años.

Los dos proyectos para la construcción de los edificios definitivos de las estaciones se presentan al tiempo. El de la estación de Plaza de Armas (para la línea con la que MZA unía Córdoba con Sevilla) en 1889, y el de la de San Bernardo, para llegar a Cádiz, en el mismo año. Sin embargo, a partir de ese momento todo las separa, tanto en tiempos de ejecución, estilos arquitectónicos, concepto de utilidad y fisonomía, como en su protagonismo dentro de la ciudad.

La estación de Plaza de Armas fue la primera de las dos en estar acabada, en 1901. Su nombre le viene de su ubicación en el antiguo Campo de Marte, una ex-



[La falta de planificación hizo que ciudades como Sevilla tuvieran hasta tres estaciones de tren en diez años **]**



[Andenes cubiertos y tren AVE en la estación de Santa Justa (Sevilla), inaugurada en 1992.



planada utilizada para ejercicios militares y pabellón de fusilamiento cuando era necesario. La idea de la estación definitiva tardará más de una década en cuajar, desde que se encargó al ingeniero del Servicio Central de la Compañía, Sus, en 1889, hasta que el Ministerio de Fomento toma cartas en el asunto y ordena a la empresa terminar la obra en un plazo de 22 meses.

En ese momento el proyecto pasa a manos de otros dos ingenieros que serán los autores de la estación que hoy vemos, Santos Silva y López de Letona, que definen un edificio neomudéjar, con la tipología típica de las estaciones de término (dos pabellones paralelos a las vías y andenes unidos por un cuerpo de arquería donde surge la gran marquesina metálica). El neomudéjar está además presente en el trabajo de ladrillo combinado con cerámica y en la cerrajería artística.

La combinación de este estilo con las nuevas tecnologías constructivas y de materiales de la época se refleja en la cubierta de la gran nave, que está sostenida por una armadura con cerchas de tres articulaciones; un sistema absolutamente nuevo en aquellos años y que había sido presentado en 1889 en la Exposición Universal de París a través de la Galería de Máquinas, obra del arquitecto

Santa Justa: la nueva ciudad

Obra de los arquitectos Antonio Cruz y Antonio Ortiz, la estación sevillana de Santa Justa alza sus 12.000 m² de superficie sobre el prado del mismo nombre, contiguo a la avenida de Kansas City, en el viario principal de acceso a la ciudad desde el norte. El emplazamiento y las circunstancias de su construcción —la renovación urbana de la ciudad al hilo de la Exposición Universal de 1992, acoger una de las dos cabeceras de la primera línea de alta velocidad— no empañaron la claridad de ideas y buen hacer de los dos arquitectos, en cuyo proyecto final grandiosidad y sencillez, tradición y racionalidad conviven de manera tan sutil como armónica, hasta el punto de hacer de la estación uno de los referentes de estudio obligado para todos los proyectos que le han seguido en cualquier parte del

mundo. En su fachada, el edificio es apenas un leve relieve como horizonte marino, una gran cavidad asoportada cuya gran funcionalidad y dimensiones permiten que las operaciones y trasbordos del tránsito rodado se desarrollen con gran rapidez y comodidad. En el interior, tres espacios bien definidos reciben al viajero sin imponerle nocivas sensaciones de pérdida o extrañeza: un vestíbulo de alfisimos techos y envolvente luminosidad, donde todo se reconoce al primer vistazo —taquillas, cafeterías, tiendas—; unas rampas de bajada a andenes y, por último, la gran bóveda que los cubre, subdividida en tres con característicos arcos metálicos proyectados en espiral hacia el blanco infinito de todo viaje: la luz, primer y único objeto de culto de este gran templo de la modernidad.

Dutert y el ingeniero Contamin.

Para el diseño de su edificio de viajeros se copiaron estilos y motivos del patio de los Arrayanes de la Alhambra (para las arcadas del patio), de la mezquita de Córdoba (para la decoración de ladrillos y azulejos, estos últimos hechos en la Cartuja sevillana), y de la mezquita de Tánger (para el edificio de oficinas y burocrático).

La nave central de la estación tiene 105 metros de largo por 30 de ancho. La armadura metálica se divide en 10 tramos, ocho de los cuales están coronados por un lucernario cubierto de cristal y por una pasarela que hace visible toda la marquesina. En las cerchas también se reproducen motivos arabescos.

Esta espaciosa estación albergaba en el ala situada a la derecha de la nave –junto al andén de salida– las salas de espera, el telégrafo y las oficinas de la propia terminal. En la izquierda –junto al andén de llegada– se disponían el vestíbulo de equipajes, salida de viajeros y algo realmente novedoso en las estaciones españolas del momento: la consigna. Además, y en un alarde de espacio, prolongando este cuerpo había una cochera que podía albergar hasta 24 carruajes. Igualmente había estancias para la venta de billetes e incluso una fonda en la parte inferior donde vivían los empleados.

Menos gloriosa y visual parece la segunda estación histórica de Sevilla, la de San Bernardo, que desde su inicio enfrentó mayores problemas. Ya la primera estación provisional que unía Sevilla con Cádiz no fue bien recibida por los sevillanos al estar situada en el prado de San Sebastián, donde acababa de acotarse el Real de la Feria. En 1859 la estación hubo de llevarse a un extremo marginal de dicho campo para evitar el malestar popular.

Al igual que en el caso de la compañía MZA, con la construcción de la estación de Plaza de Armas la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces también recibe la presión del Ministerio de Fomento para levantar un edificio definitivo, y sería el director general de la compañía el encargado de presentar un primer proyecto en 1889. Sin embargo, unas arcas no tan saneadas como la de su competidora y problemas técnicos, entre ellos el exceso de agua a poca profundidad, ralentizaron la construcción, que no culminó hasta 1907.

Neoclasicismo sobrio

En este caso, la estación de San Bernardo es de paso. Su estructura es rectangular, de 100 metros de largo, con el centro más ancho que los laterales y con doble planta. Los cuerpos de unión son de una sola planta con una cubierta horizontal, mientras que los pabellones altos tienen tejados a cuatro aguas.

Frente al regionalismo apabullante de la estación de Plaza de Armas, ésta de San Bernardo es de un neoclásico escueto y casi sobrio, con materiales constructivos como la piedra caliza blanca en los zócalos, esquinas, cornisas y ventanas, combinada con el uso de ladrillo rojo.

El desarrollo de la marquesina metálica, de 100 metros de altura y 25 de luz, se basa en los pórticos doblemente articulados y en una cubierta a dos aguas con lucernario.

Esta simplicidad queda patente en la memoria del proyecto en la que se especifica que, en lo relativo a la ornamentación, “se ha procurado que, sin ser mezquina, se aleje de toda pretensión; que en este caso más que en cualquier otro, pugnaría con los preceptos del buen gusto, en atención al cual se le ha hecho consistir en la armonía y buena combinación de los materiales, desechando

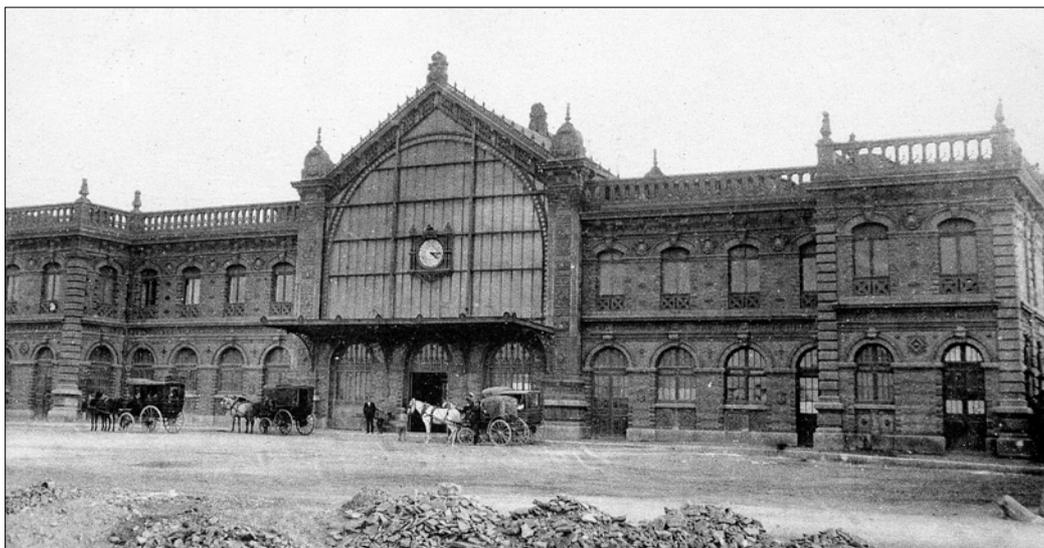
La estación Plaza de Armas copió estilos y motivos de la Alhambra y de las mezquitas de Córdoba y Tánger



La estación de Santa Justa fue una de las infraestructuras surgidas al calor de la Expo de Sevilla.



[Fachada de la antigua estación de Almería, una combinación armónica de ingeniería y arquitectura.



Museo del Ferrocarril-FFE

toda complicación de adornos que sólo (...) hacen más difícil y costosa la conservación del edificio, sin obtener por ello belleza, solidez, ni ventaja alguna para el público”.

Es como si la estación de San Bernardo se quisiera distanciar de la de Plaza de Armas eliminando todo lo superfluo, lo que no tenga utilidad ni funcionalidad. Así la estación es ecléctica, severa, con motivos renacentistas sobria en su ornamentación y elegante en su composición.

Almería: la última parada

El último ejemplo de eclecticismo en las estaciones andaluzas lo representa Almería, la última capital en vivir la llegada del ferrocarril en 1893 de la mano de la Compañía de los Caminos de Hierro y con la misma idea que había llenado toda Andalucía de vías férreas, el acceso al mar, en este caso de los minerales extraídos en Sierra Morena.

Años de solicitudes y de intentos habían quedado atrás, desde que el francés Gaibrun solicitara en la primera mitad del XIX la concesión de un ferrocarril a Cádiz con derivación a Almería desde Granada, hasta las recomendaciones de José Echegaray, Premio Nobel de Literatura e ingeniero de Caminos en la demarcación de Almería, de donde fue delegado del Ministerio de Fomento. Fue él quien defendió la ley de 1870 que daba luz verde a la necesidad de dotar de ferrocarril a la zona, que hasta entonces había quedado fuera de todos los planes de desarrollo ferroviario.

Si en las muchas de las estaciones andaluzas vemos la influencia inglesa, en Almería se aprecia

Vivir alrededor de la estación

La llegada del ferrocarril y sus estaciones, que jalonaban la geografía andaluza, tuvo un inmediato efecto de concentración de población, creando nuevos núcleos urbanos surgidos gracias a las oportunidades de mejora de vida, comercio e industrias que nacían parejas a las vías.

Así, a nivel regional se crearon nuevos núcleos de población en torno a las estaciones de Bobadilla, Espeluy, Moreda, Rosales en Tocina..., todas ellas puntos de cruces de líneas: nudos ferroviarios importantes en el trasiego de mercancías y bienes en los años del desarrollo del ferrocarril.

Igualmente alrededor de aquellas estaciones que se

construyeron alejadas de las ciudades surgen nuevos asentamientos, que acabarán marcando la expansión urbanística de las mismas, como es el caso de las estaciones de Linares-Baeza, Guadix, Huéneja, Fernán Núñez, Montoro, Huelma, Benaolán, Álora, Cártama, Fiñana y Gergal.

En Andalucía las grandes empresas ferroviarias, que pugnaron desde un principio por la explotación de las vías férreas, crearon las primeras estaciones no sólo en las grandes capitales, sino en lugares hasta entonces no habitados.

Poblados, aldeas o barrios ferroviarios constituyen un fenómeno de gran implantación conforme el ferrocarril

cierto afrancesamiento combinado con sus cerámicas de vivos colores, azules, rojos y verdes, y los ocres pintados en sus paredes rebordeadas por la estructura metálica con tonos grisáceos y verdosos. Todo ello, y como es habitual en la creación de las estaciones en Andalucía, con la incorporación de una estructura metálica en su fachada que integra los demás elementos del edificio.

Para Inmaculada Aguilar, la estación de Almería es un bello ejemplo de eclecticismo bien compuesto, con una composición que sigue una larga tradición de la arquitectura de las estaciones en Europa. El origen de esta tradición se encuentra en la antigua Gare de l'Est de París, obra de Duquesney (1847-1852), que se considera una obra modélica por la organización de su fachada y distribución general.

Obra de encargo

De hecho, y aunque existe un cierto debate sobre su autoría, parece que la Compañía de Hierro del Sur de España encargó la obra al arquitecto francés L. Fargue, que combinó perfectamente el hierro de la gran marquesina y de las grandes pilastras que la flanquean, con el ladrillo de los paramentos de los muros y con la sillería de zócalos, impostas, claves de los arcos, ménsulas, frisos, entablamento y cornisas.

Es en Almería donde, además, se ve claramente otro de los rasgos característicos de las estaciones de ferrocarril: la incorporación de los ingenieros al proceso constructivo de los edificios e infraestructuras. Ingeniería y arquitectura se combinan en este caso dando como resultado una imagen típica y coherente, la más definitoria de las estaciones de ferrocarril.



[*Motivos ferroviarios frente a la estación. Debajo, azulejos con la "A" de Almería entre las ventanas de la fachada principal.*

extiende y consolida su actividad, en los que la estación es su estandarte más emblemático. Estos edificios, acicalados con detalles y símbolos de las compañías propietarias del ferrocarril, solían tener en su planta superior o en las anexas algunas viviendas para los agentes directamente implicados en los servicios de circulación. Junto a ellos se levantaron edificios de oficinas, mantenimiento, almacenes, hangares,.... Vadollano, Bobadilla, Guadix o Moreda contaron con edificios de grandes proporciones hoy completamente arruinados. Junto a estas estaciones estaría el resto de los edificios que componían el uso común de los

poblados ferroviarios: escuelas, como la de Villanueva del Río y Minas construida por MZA en 1924, o las de Espeluy y Linares-Baeza. Economatos e incluso teatros para la diversión de los trabajadores de las empresas ferroviarias y sus familias se mezclaron con las viviendas que fueron surgiendo hasta crear nuevas localidades. Como describe Domingo Cuéllar, de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, "estos núcleos se constituyeron en referentes de modernidad para las poblaciones ya consolidadas del entorno" debido al constante trasiego de las mercancías y a la intensa vida social de las estaciones.



Andalucía

El objetivo de fomento minero y económico para el que se realizó la obra creó una estación a modo de instalación portuaria. De hecho, en los primeros años de su existencia se hablaba de “Almería-Puerto”, en la que el cargadero de mineral no desmerece al edificio de viajeros.

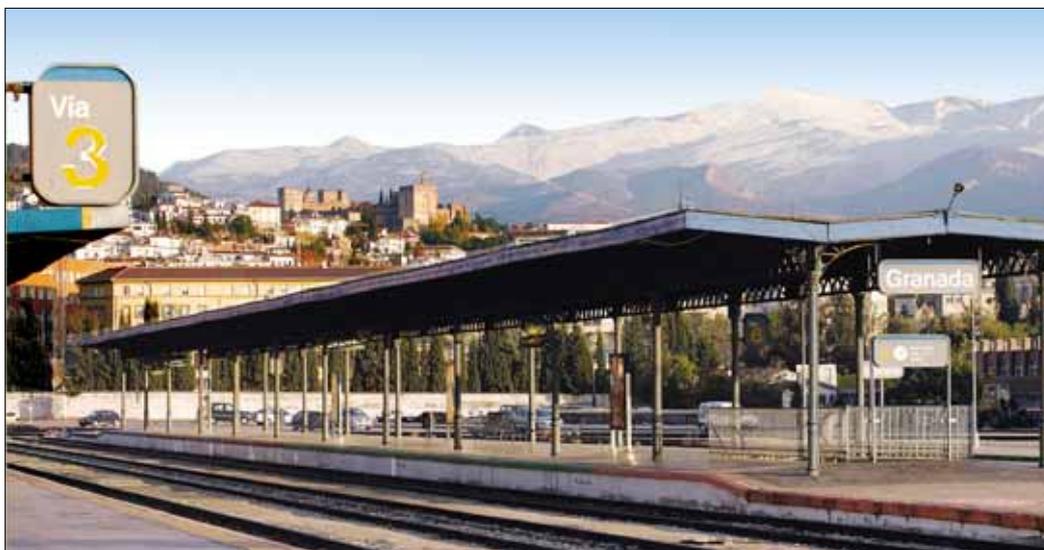
Con su fachada, de 54 metros, el cuerpo central está rematado por la marquesina metálica de forma piramidal y revestida de cristal sobre bastidores en los testeros de ambos extremos, de los andenes y del acceso desde la calle, cuyas tres puertas en arco de medio punto se cobijan con voladizo también acristalado. Encima, el reloj enmarcado en hierro trabajado.

Un buen ejemplo de los artesanos que colaboraron en la construcción de la estación almeriense se puede ver en los azulejos con la “A” (de Almería) escritos con el grafismo vasco en *txapela* que se repiten en la fachada principal, entre las ventanas de la segunda planta.

Granada y Jaén: el triunfo de la funcionalidad

Pero no todas las estaciones capitalinas de Andalucía tienen un pasado histórico y artístico tan rico como las de Sevilla, Jerez de la Frontera, Cádiz, Málaga, Córdoba, Huelva o Almería. Hay dos estaciones, la de Jaén y la de Granada, que parecen sacrificar sus ínfulas artísticas en beneficio de

[Andenes y marquesina de la estación de Granada, con la Alhambra y Sierra Nevada como telón de fondo.



Linares y sus estaciones

Linares, la que fuera durante muchos años la puerta por ferrocarril a Andalucía desde la Meseta, llegó a tener hasta siete estaciones de tren. Junto a su condición de lugar de paso, la modernización y explotación intensiva de la minería del plomo a mediados del siglo XIX, bajo el protectorado de la Hacienda pública, supusieron para la ciudad el ciclo expansivo más destacado de toda su historia moderna.

Con la explotación minera, animada por las nuevas facilidades de transporte de mercancías que suponía el tren, Linares se transforma. La que desde el siglo XVI había mantenido la estructura y funcionamiento social de una villa rural sufre un profundo cambio que afecta a la demografía, la cultura, el urbanismo... En los quince años comprendidos entre 1860 y 1875, cuando Alfonso XII le

concede el título de Ciudad, la población pasa de 12.342 a 36.630 habitantes.

La primera estación surge en Linares de la mano de la compañía Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), que proyectó unir la ciudad con la capital en 1874. Se crea la primera gran estación de la zona, Linares- Baeza, única en servicio hoy, y que fue conocida como estación de Baeza. Poco tiempo después, en 1879, y proyectada por los herederos del marqués de Salamanca, Linares asiste al nacimiento de otra estación, en los arrabales de la ciudad para el ramal que llegaba desde Vadollano, a menos de 10 kilómetros, y que se conoció como estación del Mediodía. Envuelta en aires de progreso y modernistas, la estación del Mediodía se verá remodelada y sustituida en 1928 por una nueva y flamante estación para la línea Madrid-

la funcionalidad.

“El viajero que llega a Granada y lo primero que descubre es una estación, como otras muchas que ha visto, sin la menor huella de nuestro carácter o de lo que él figura que debe ser nuestro carácter, piensa en el acto que está en un pueblo donde por casualidad se encuentra la Alhambra”, escribía en 1913 Ángel Ganivet en su selección de artículos *Granada la bella*.

La falta de “personalidad” de la estación de Granada llama aún más la atención por la proximidad a la Alhambra, y sobre todo si pensamos cómo ésta influyó arquitectónicamente en las estaciones neomudéjares fuera de territorio granadino.

Al igual que en la granadina, en la estación de Jaén prima lo funcional sobre lo ornamental, y es la severidad de formas, la correcta distribución y la economía de imágenes lo que la hace característica frente a la algarabía de colores y los derroches de modernidad constructiva de sus vecinas.

Jaén y Granada no son, sin embargo, excepciones, ya que este tipo de estaciones de ferrocarril básicamente funcionales son comunes a lo largo del trazado viario español, en los que el diseño se realizaba en despachos de ingenieros que ejecutaban proyectos según categorías y necesidades sin una sola licencia a la creación gratuita. ■



Zaragoza-Almería, que es conocida comúnmente como estación de Madrid.

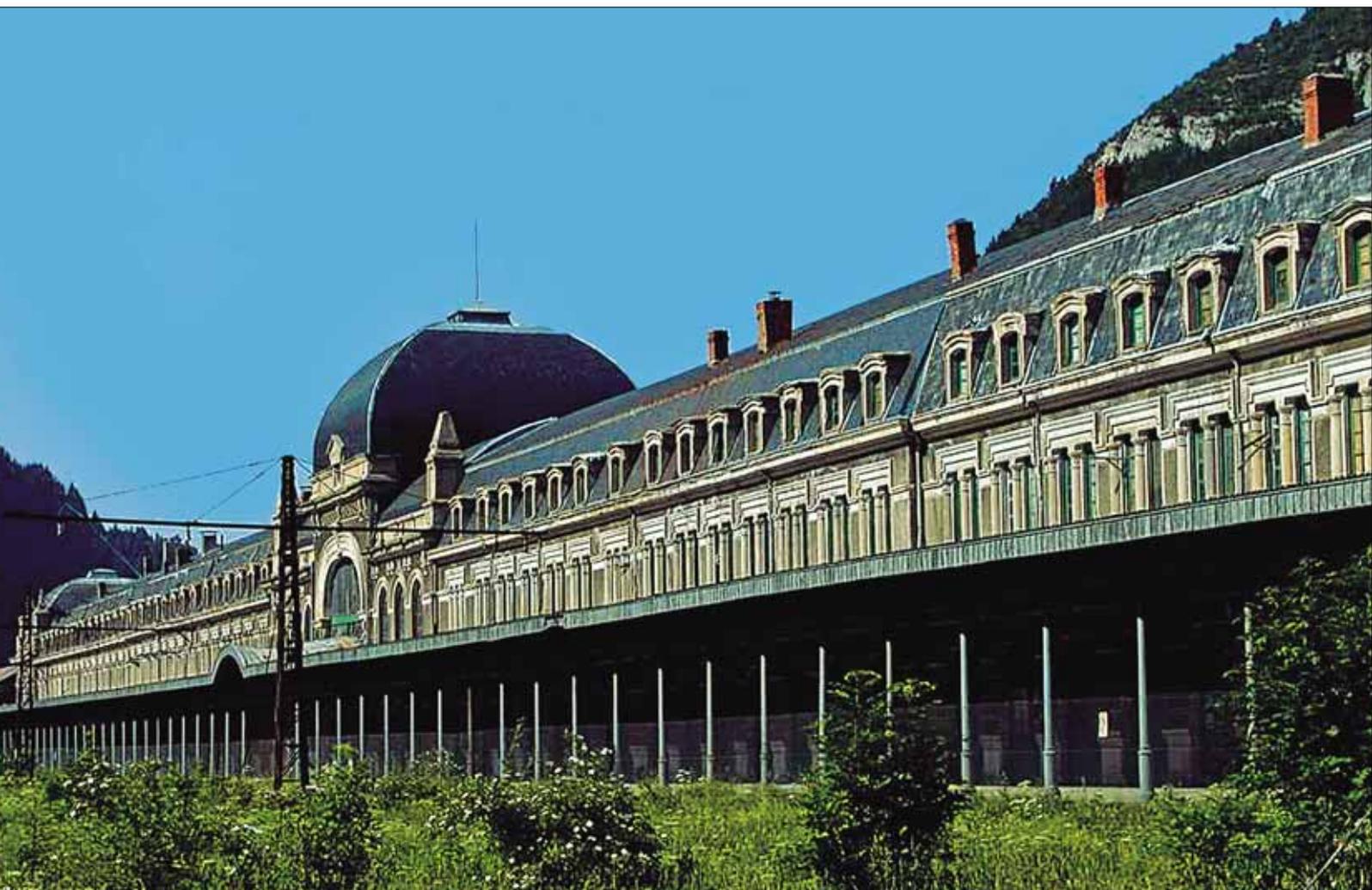
La nueva estación de Madrid se dejó llevar por las corrientes arquitectónicas más vanguardistas en aquel momento en Andalucía. De trazado rectangular, representa un vagón de ferrocarril invertido. Con fachada de piedra y ladrillo rojo de estilo ecléctico, pueden apreciarse, sin embargo, reminiscencias neomudéjares e innovaciones modernistas. La simbología de esta estación debemos enmarcarla dentro del historicismo local como máxima representante del dinamismo que alcanzó, desde entonces, el ferrocarril en Linares.

Pero unos años antes, en 1893, otra compañía ferroviaria, la de Andaluces, escoge también a Linares

como final de la línea que nacía en los caminos de Camporreal. Era la línea del Aceite que atravesaba Jaén, pasando por Espeluy. Para ella se levantó la estación de Linares-Zarzuella.

Pero el interés por la ciudad no había acabado allí. En 1899, la Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España escoge a Linares como punto de arranque de un ferrocarril de viajeros hacia Almería y Granada. Así, la estación de Linares-Baeza pasó a llamarse Baeza-Empalme. Pero los constructores, no contentos con este empalme y viendo que las demás empresas habían situado sus edificios en la misma ciudad, decidieron hacer lo mismo y en 1904 se inaugura el ramal a la estación de Linares-San José (más conocida como la estación de Almería).

[*Andén de la estación de Jaén. Debajo, fachada historicista del edificio de viajeros de Linares-Linarejos.*



Monumentos del pasado y del futuro

[RAQUEL SANTOS] [FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

Lo monumental y lo vanguardista. El esplendor del ayer y el reflejo del progreso del mañana. La historia de una obra majestuosa inaugurada a comienzos del siglo XIX y el porvenir de otra puntera puesta en servicio casi cien años después. Son las señas de identidad de las estaciones más emblemáticas de Aragón: la estación internacional de Canfranc (Huesca) y la estación de alta velocidad Zaragoza-Delicias, dos paradas de caminos ferroviarios con un devenir dispar pero un reflejo común, el esfuerzo por abrir nuevas comunicaciones para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.



[Página opuesta, la larquísima fachada de la estación internacional de Canfranc. Izquierda, andenes de Zaragoza-Delicias. Abajo, estación de Ojos Negros (Teruel).

Constancia y tesón. Son las dos cualidades básicas que demostraron los aragoneses desde mediados del siglo XIX para conseguir que un ferrocarril transpirenaico uniera España con Francia y les permitiera dar salida a su producción agraria. La reivindicación saltó a los titulares en 1853. A finales de ese año, diversos colectivos aragoneses dirigieron al Gobierno la primera petición de la línea. Fue a través del manifiesto *Los aragoneses a la nación española*, un texto en el que, además de explicar las razones de su aspiración, se reflejaba la conciencia histórica aragoneses sobre la necesidad de hallar salidas a Europa.

Pero la lucha no fue sencilla. Las reticencias de Francia para abrir una línea ferroviaria por el paso de Canfranc dados sus intereses por las alternativas transpirenaicas catalanas demoraron el proyecto durante décadas. En 1885, sin embargo, ambas naciones pactaron la construcción de la línea y de la estación internacional de ferrocarril, decisión refrendada por el Tratado Internacional de 1904.

Pero incluso firmada esa declaración de intenciones, las discrepancias no cesan. En 1890, el ingeniero J. Bellido propone como emplazamiento para la estación internacional el valle de Arañones.

Los franceses, sin embargo, preferían ubicarla en su terreno, en Forges d' Abel, lo que quedó descartado por las protestas de aragonesas.

En 1907 se toma la decisión definitiva. El emplazamiento sería Arañones y el proyecto estaría compuesto por cuatro actuaciones: el túnel de Somport (de 7.875 metros), la explanada, el nuevo poblado de Los Arañones y el edificio de la estación.

Los trabajos de la explanada comenzaron en 1915, el mismo año en el que se finalizó el túnel de Somport. Hubo que desviar y encauzar el río Aragón, mover toneladas de tierras, abrir alcantarilla-



Museo del Ferrocarril-FFE



[La estación de Canfranc, entre alturas pirenaicas de 3.000 metros, ha estado siempre condicionada por la dura climatología local. Abajo, foto histórica de la estación de Jaca.



dos para el desagüe de varios torrentes, acometer defensas contra aludes, plantar árboles y crear una red de caminos para los servicios forestales.

La tarea fue ardua pero, finalmente, se consiguió despejar una superficie de 1.200 metros de largo por 170 metros de ancho, lo suficiente para el edificio de viajeros y servicios, el muelle de trasbordo, las cocheras, los talleres, la rotonda para las máquinas, los dormitorios para los agentes de tracción, las playas de las vías y las instalaciones complementarias. Y en el centro de ese solar nació el edificio de la estación, una estación que los españoles quisieron que fuera monumental para enseñar al mundo el espíritu de modernidad de nuestro país.

Lo consiguieron. En 1909 el ingeniero francés Lax presentó un proyecto del edificio pero las compañías ferroviarias Midi Francés y Norte de España lo dejaron en el tintero hasta 1918, cuando optaron por la solución del español Guillermo Brockmann y el francés Le Cornec. El arquitecto español Ramírez de Dampierre realizó los planos del edificio para los viajeros y las obras comenzaron en 1921.

La estación internacional de Canfranc inició su gestación en 1885 pero no se inauguró hasta 1928

Escenario majestuoso

El planteamiento, en medio de montañas de más de 3.000 metros de altura, era majestuoso. La estación heredó los principios constructivos aparecidos tras la Primera Guerra Mundial, usando el hormigón armado para su estructura (la cimentación había comenzado en 1910) y la fusión del cristal, el acero y el hierro, típicos de la arquitectura de finales del siglo XIX.

El edificio se levantó, paralelamente a las vías, con dos caras: el lado francés y el lado español, rigurosamente idénticos. Consta de tres pisos, el último abuhardillado, y tejado de pizarra. Pero esta descripción se queda corta teniendo en cuenta que precisamente lo contrario, es decir, la longitud del edificio es lo que más destaca de este espacio ferroviario.

Calificado por muchos como un gran transatlántico, su eslora de 241 metros de longitud (y sólo 12,5 metros de anchura) a lo largo de los cuales se abren 75 puertas, abajo,



75 ventanas, en el primer piso, y 75 buhardillas, en el piso superior, dan una sensación de inmensidad sin parangón.

El pabellón principal en el que se ubicó el *hall* destaca sobre el resto del edificio por su cúpula de pizarra. Este cuerpo central, donde se encontraban las taquillas y donde resalta su gran puerta con esquinas redondeadas, combinaba grandes ventanales, pilastras de estilo clasicista y un trabajo en madera de gusto *déco* que creaban un espacio suntuoso.

Y es que el vestíbulo fue una hermosa obra de arquitectura. Ocupó un gran espacio de una altura equivalente a tres pisos del edificio. En el centro, una escalera con balaustradas de mármol llevaba al acceso subterráneo hacia los andenes. Unas ventanillas de madera ocupaban los espacios libres entre las dos grandes puertas de entrada y de acceso a los servicios de la estación, una preciosa carpintería que contrastaba con la decoración estucada blanca de las paredes. La luz se propagaba armoniosamente distribuida a través de las dos vidrieras de la fachada.

En los extremos del edificio se ubicaron dos pabellones con cúpulas de pizarra y una marquesina con pilares de hierro colado revistió toda la longitud de la fachada.

Ciudad fronteriza

Pero, a pesar de su belleza arquitectónica, Canfranc no olvidó nunca su condición de estación fronteriza. Disponía de servicios aduaneros, de una enorme sala destinada a los equipajes y de una enfermería para los controles sanitarios. Dado que la espera de los viajeros podía ser larga, se pensó para ellos todo tipo de servicios: zonas de restauración, entretenimiento y descanso. Había *buffet*, salas de espera, una taquilla para cambios de divisas, Correos para España y *La Poste* para Francia, así como un lujoso hotel.

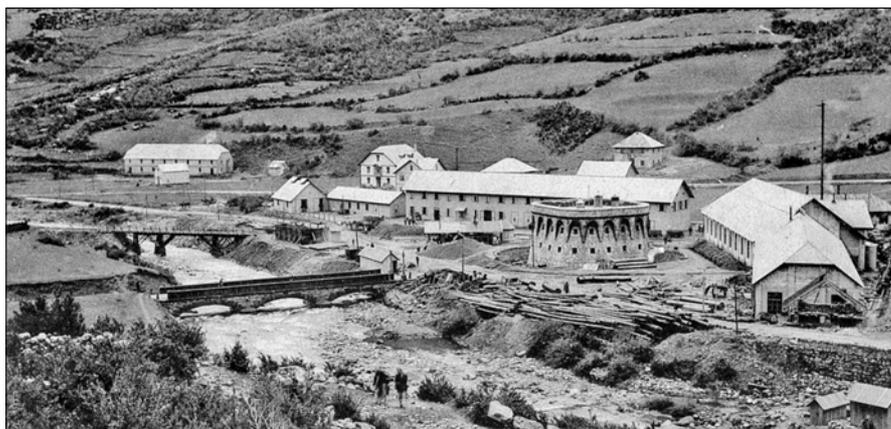
Las obras finalizaron en 1925 pero el sueño de los aragoneses culminó el 18 de julio de 1928. Fue el día de la inauguración de la estación, la puesta de largo de una emblemática obra a la que acudió el presidente francés, Gaston Doumergue, y el rey de España, Alfonso XIII.

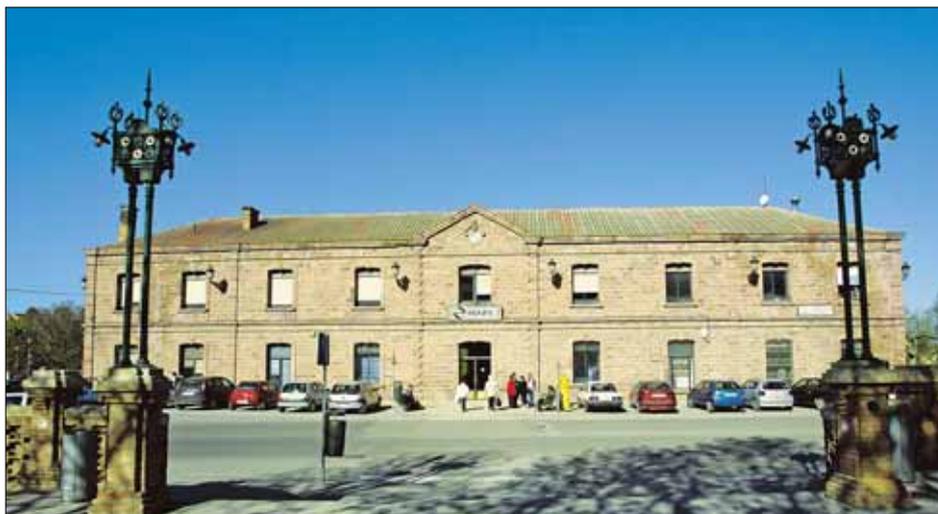
El devenir de la estación, sin embargo, no fue sencillo. A los pocos meses de su inauguración se desató la Gran Depresión mundial, disminuyendo los tráficos en toda Europa. En 1931, un grave incendio en el Hotel Internacional causó daños muy importantes. En 1936 se cerró a causa de la Guerra Civil, tapiando los militares el túnel de Somport.

A pesar de ello, los treinta años siguientes al fin de la contienda española dan cierto esplendor a Canfranc, que se nutre de las peregrinaciones a Lourdes, de los tráficos de mercancías y de la vi-



[Fachada del lado vías y vestíbulo de la estación intermodal de Huesca. Abajo, barracones en Canfranc durante la construcción del túnel de Somport.





sita de los deportistas de invierno que acuden a Jaca y Candanchú.

Pero pasadas esas tres décadas, un accidente frenó en seco la vida de la estación. El 27 de marzo de 1970, un mercancías francés descarriló en el puente de L'Estanguet, a cinco kilómetros de Bedous. El puente quedó destrozado y desde entonces se interrumpieron las comunicaciones internacionales. Fue la puntilla

[Fachada del lado ciudad del edificio de viajeros de la estación de Teruel. Abajo, andén cubierto de la estación de Huesca.

para una estación que, tras el cierre, sólo tuvo los ingresos que generaba la hidroeléctrica que, en sus orígenes, abasteció al poblado de Arañones.

En todo caso, el abandono se cebó con la estación. Las humedades, el vandalismo, las goteras y la naturaleza (en 1971 la estación quedó sepultada por un manto de nieve de 11 metros) fueron deteriorando con los años esta imponente parada ferroviaria de estilo modernista que algunos asemejan a los palacios franceses del siglo XIX.

Pero dicen que la esperanza es lo último que se pierde y la estación internacional de Canfranc, como el ave fénix, está llamada a resurgir de sus cenizas. Será gracias a un convenio firmado en 2005 entre el Ministerio de Fomento, ADIF y diversas instituciones aragonesas por el cual se asegura su rehabilitación. La estación acogerá un establecimiento hotelero de lujo, el lujo que devolverá el esplendor que siempre se mereció.

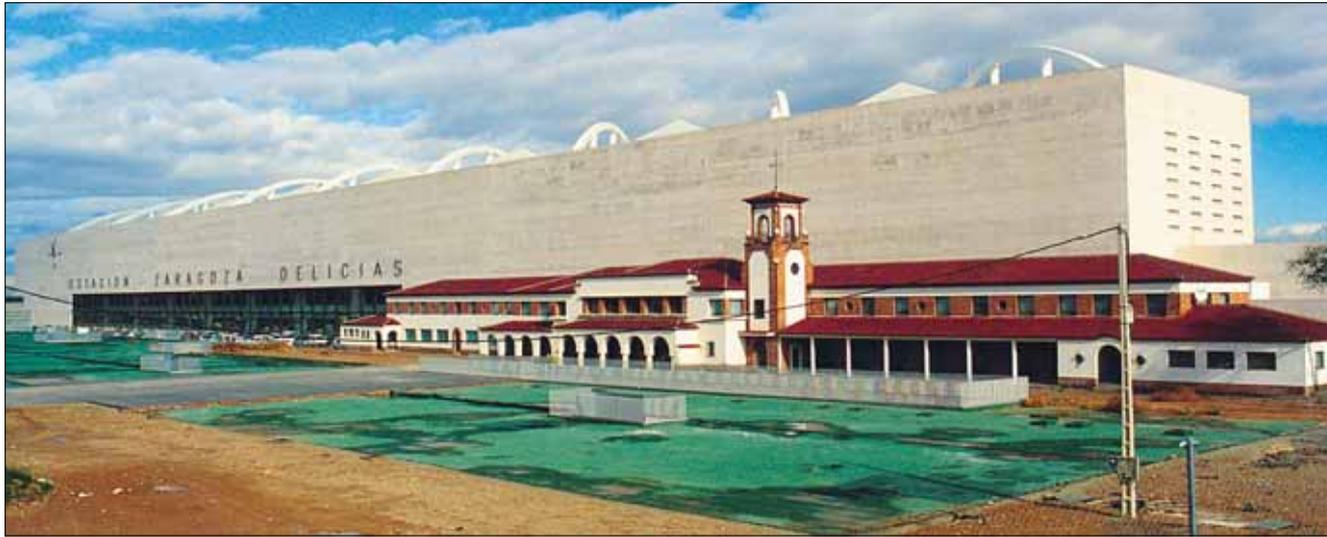
Itinerario perfecto

Enlazando con la línea de Canfranc y como parte del trayecto entre Teruel y Zaragoza, en 1933 se inauguró un tramo singular entre Caminreal y Zaragoza, el denominado "El Caminreal", que por su bello conjunto de estaciones, la comodidad que ofrecían sus coches y la carencia de pasos a nivel fue considerado en esa época como el más perfecto de España, por lo que se merece un sitio en la historia. Este tramo del Ferrocarril Central de Aragón, clausurado en 1985, tiene la singularidad de que sus estaciones llevan la firma de dos arquitectos de talla: Secundino de Zuazo proyectó la mayoría, cada una de diferente forma y tamaño aunque todas de marcada horizontalidad y del estilo vernáculo aragonés; Luis Gutiérrez Soto firmó las estaciones de cabecera, **Caminreal** y Delicias, ambas de factura cercana al racionalismo y aún en pie. La de Caminreal (Teruel), cercana a otra estación de principios del siglo XX, es un conjunto de encantadoras formas integrado por un edificio de dos plantas con soportales de arcos encajados y franjas de muro blanco y ladrillo rojizo, que destaca por su bello campanario de planta cuadrada y tres alturas. Su declaración como Bien de Interés Cultural está en estudio.

A esta estación llegó el tren casi tres décadas después de que lo hiciera a la capital provincial, cuya primera estación data de 1901 como parte de la línea del Ferrocarril Central de Aragón entre Sagunto y Calatayud. La actual estación de **Teruel** es un caserón de dos alturas de piedra rosácea muy austeramente labrada que apenas destaca por un reloj en el frontón central de la fachada, así co-



Museo del Ferrocarril-FEE



mo una marquesina sin pretensiones y un viejo reloj bifronte en el lado de las vías. La estación, con escaso tráfico, fue remodelada a principios de los años 90.

Otra estación provincial, la de **Huesca**, encarna una mayor modernidad que la anterior dado que la alta velocidad llegó hasta aquí a finales de 2003, con la conexión directa a Zaragoza. Para hacer frente a este reto, la antigua estación fue remodelada, integrando en la misma la de ferrocarril y autobuses, para convertirse en una estación intermodal. También se modificó su playa de vías para acoger dos vías de ancho internacional. El pequeño edificio de viajeros, funcional y austero, alberga en su parte superior un aparthotel con 54 habitaciones.

Estación del AVE de Zaragoza-Delicias

Pero si la Comunidad de Aragón presume ahora de algo es de la nueva estación de alta velocidad de la capital autonómica, una de las punteras de nuestro país, reflejo, como la de Canfranc en aquel momento, de la modernidad y el progreso, en este caso, del siglo XXI.

Es la estación del AVE Zaragoza-Delicias, una parada concebida como un ingente espacio luminoso, cúbico y con un singular efecto de tridimensionalidad proyectada por los arquitectos José María Valero, Carlos Ferrater (Premio Nacional de Arquitectura) y Félix Arranz.



La juventud de esta estación, inaugurada el 11 de octubre de 2003, tiene su explicación. La determinación del Gobierno de crear la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa impuso la construcción de una nueva estación para la capital aragonesa que compatibilizara el tráfico ferroviario de ancho nacional con el de ancho internacional de la línea del AVE.

Se decidió, entonces, situarla en los terrenos de la antigua estación de Las Delicias, abandonando El Portillo, uno de los emplazamientos donde se ubicaban las hasta cinco estaciones que ha llegado a tener Zaragoza. Y éstas, aunque breve, merecen un recuerdo.

La de Zaragoza-Arrabal se inauguró el 16 de septiembre de 1861, día en el que Zaragoza quedó unida por ferrocarril con Barcelona, vía Lérida y al mismo tiempo que se terminaban las obras de la línea Zaragoza-Pamplona. Cerró su servicio de viajeros en 1972 y tras perder su histórica marquesina la dedicaron a facturación de mercancías en vagón completo.

A la calle de Miguel Servet, por su parte, llegaba la línea del Bajo Aragón, concedida a León Capa en 1859. Esta estación fue una de las primeras que se construyó en nuestro país y por ella discurrieron los primeros trenes directos de Zaragoza a Barcelona, hasta que se construyó el empal-

[La inmensa mole de Zaragoza-Delicias contrasta con la esbelta fachada de la estación proyectada por Gutiérrez Soto en 1933.



Museo del Ferrocarril-FFE

[Arriba, el hormigón blanco es el protagonista de la estación de Zaragoza-Delicias. Debajo, antigua estación de MZA en Zaragoza.

me con la estación de MZA. Cerró en 1961.

Junto a las anteriores, Gonzalo Garcival en su libro *Estaciones de ferrocarril* recuerda la de Cariñena (1885-1940), situada frente a Campo Sepulcro y que tuvo un enlace con la red de tranvías urbanos para el transporte de mercancías.

La de Zaragoza-El Portillo, de 1971, se construyó sobre la que fue la estación de MZA o de Campo Sepulcro desde 1895. Premio Nacional de Arquitectura en su momento, como curiosidad, se recuerda que esta parada tuvo las primeras escaleras mecánicas instaladas en una estación de ferrocarril. Con esas escaleras se salvaba la altura del vestíbulo general respecto a los andenes, algo con lo que se evitaba el efecto barrera de las vías sobre la trama urbana. Gonzalo Garcival lo explica así: “Esta disposición fue factible gracias al trazado en zanja que adoptaron los enlaces ferroviarios en la Zaragoza de finales del siglo XIX, por sobrenombre la caja del tren, soterrada en sucesivas fases durante el decenio de 1960 para tender una ronda urbana de circulación rápida”.

La estación de Delicias fue construida en los años treinta por la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón. Se ubicó lejos del centro de la ciudad, en un meandro del Ebro, un emplazamiento que posibilitaba la conexión con las demás líneas de largo recorrido y posibles ampliaciones futuras. Su autor, Luis Gutiérrez Soto, proyectó aquí una réplica a mayor escala que la de Caminreal, en el mismo estilo racionalista inspirado en la arquitectura tradicional aragonesa.

Y en este último emplazamiento es, precisamente, donde se levanta ahora la estación del AVE de Zaragoza-Delicias, una estación intermodal en la que se integran tanto servicios de largo recorrido (AVE y ancho ibérico) como de Cercanías y Regionales y que está proyectada para absorber a cuatro millones de viajeros al año.

El edificio, en sí, es un gran complejo de cerca de 188.000 m² articulado por diferentes sectores que, con funciones diferentes, conforman un espacio principal en torno al conjunto de andenes. Este gran espacio interior está cubierto con una imponente estructura metálica formada por nueve arcos que sustentan una gran superficie plegada en formas triangulares, generadoras de unos lucernarios que permiten la entrada de luz natural al interior del gran espacio diáfano de la estación.

En planta, la estación tiene forma de paralelogramo, con un lado mayor de cerca de 500 metros y otro menor de 110. Con esta disposición, los andenes se encuentran situados paralelamente al lado mayor y en los extremos se hallan los vestíbulos de llegadas y salidas.

Salidas y Llegadas independientes

Y es que su configuración sigue las pautas de los esquemas aeroportuarios, con vestíbulo de salidas y llegadas diferentes, algo que permite un flujo más rápido y cómodo para los viajeros y que aumenta la capacidad de la estación.

El vestíbulo de Salidas se beneficia del efecto volumétrico de la fachada Este, un efecto conseguido por cinco elementos a modo de grandes cubos de hormigón blanco que avanzan sobre el volumen conjunto de la estación. El desplazamiento consecutivo de esos elementos se realiza sobre una estructura liviana compuesta por muros de hormigón blanco situados en sentido transversal a la fachada. Jun-

La estación de Zaragoza-Delicias ha sido proyectada para absorber 4 millones de viajeros al año



[*Fachada de Zaragoza-El Portillo. Fue la primera estación española en contar con escaleras mecánicas.*

to a cada uno de los cinco volúmenes que componen esta fachada se han dispuesto unos grandes voladizos que a modo de marquesinas protegen de las inclemencias del tiempo la subida y bajada de pasajeros y equipajes.

Además, el acristalamiento del perímetro de los locales comerciales de la estación y la situación de las pantallas estructurales perpendiculares a la fachada permiten visualizar el volumen de hormigón blanco apoyado sobre el cristal, dando sensación de ligereza.

La zona destinada a espera de viajeros en este vestíbulo está junto a la zona comercial. En ella, hay doble filas de asientos y se han colocado las máquinas expendedoras de billetes. La zona central, por su parte, se dispone en paralelo a la fachada y en ella resaltan cinco módulos que a modo de cajas de dos plantas están unidas entre sí por pasarelas acristaladas en el ámbito de la planta primera. En ellas están los paneles informativos orientados hacia las entradas del vestíbulo de Salidas.

El de Llegadas, por su parte, repite la disposición dentada de la fachada y las rampas mecánicas que acceden desde las vías y escaleras desembarcan junto a zonas de espera. Delimitando este vestíbulo con la fachada Oeste, se sitúa además un bloque de oficinas que se desarrolla en cuatro plantas de altura sobre el nivel del vestíbulo.

En cuanto a los materiales, el uso del hormigón blanco, calificado por algunos arquitectos como el mármol del siglo XXI, dispensa a todo el edificio una sensación monumental, de espacio limpio y luminoso. Junto a él, se ha empleado en todas las fachadas el acero para la cubierta y los arcos que la sustentan y los vestíbulos se acabaron con alabastro.

Una estación galardonada

Si hay algo que no puede rebatirse a la estación de Zaragoza-Delicias es que impresiona. Y no sólo por sus dimensiones interiores (desde el suelo a al techo hay 30 metros de altura) sino también por la sensación de inmensidad que transmite. La ausencia de pilares que sujeten la cubierta y sus 40.000 m² de techo formado por una malla triangular que, a modo de ajedrez, va alternando la luz y la sombra hace sentir a los viajeros una amplitud y una luminosidad que les deja manejarse a sus anchas en la terminal.

Y todo ello no sólo ha obtenido el reconocimiento merecido dentro de nuestras fronteras. El 14 de septiembre de 2005,

Federico de Dinamarca entregó en la Real Academia de Arquitectura y las Artes de Copenhague los premios Brunel-

2005 de arquitectura y diseño ferroviario a nueve proyectos, entre los que se encontraba la estación aragonesa.

El jurado otorgó este galardón a Zaragoza-Delicias en reconocimiento a un proyecto que combina su gran tamaño con la integración funcional, destacando que "las composiciones arquitectónicas han sido agrupadas de una manera muy convincente, produciendo una unidad entre la forma y las funciones de la construcción".

"La estación de Zaragoza da una sensación de modernidad fantástica e inspiradora. Se nota la influencia de la luz nórdica combinada con la sencillez española", aseguró en su momento el arquitecto y catedrático danés Peder Duelund Mortensen.



Aragón

Pero no todo son vestíbulos. La estación de Zaragoza-Delicias cuenta con diez vías, de las cuales cinco son de ancho internacional y cinco de ancho ibérico. Los andenes, de 400 metros de longitud, comienzan desde la vía 0 en dirección sur-norte y están nominados en orden alfabético.

La espina dorsal de la estación la constituye, sin embargo, el *transfer*, un paso transversal, nexo de unión de los diferentes andenes, que permite distribuir los flujos de viajeros desde el aparcamiento sur, bajo los andenes, al aparcamiento norte y a las dársenas de los autobuses. Se trata de un espacio amplio y luminoso convertido en un foco de atracción para el público que llega en automóvil.

Los aparcamientos sur y norte ocupan también un espacio importante. El Sur, con 1.449 plazas, se

configura en dos zonas, una primera más pequeña junto a la estación de Gutiérrez Soto que se puede aislar del resto y que está destinado a vehículo de servicio de la estación; y otra que se articula en cuatro filas dobles de estacionamiento en batería y una sencilla. El aparcamiento Norte, con 351 plazas, de forma rectangular, se ubica bajo el cuerpo de edificación norte que alberga los hoteles.

Y es que el complejo de la estación intermodal de Zaragoza-



[Acceso a la estación de Calatayud, cubierto por una amplia marquesina.

Delicias incluye también espacios hoteleros, de ocio y culturales y de negocios. En concreto, puede tener cabida en él un hotel de tres estrellas (con hasta 163 habitaciones) y otro de cuatro estrellas (de hasta 118 habitaciones). No sólo eso. La estación también está preparada para acoger un centro de negocios y un gimnasio.

Por su parte, el Museo del Ferrocarril quedará alojado en el edificio de la antigua estación de Delicias de Gutiérrez Soto, que constituye la cubierta del aparcamiento público de coches. Este espacio cultural pretende ser el punto de encuentro al que puedan acudir viajeros o curiosos para recordar la historia del tren en nuestro país. La idea es que en él se expongan máquinas y vagones de diferentes épocas que sirvan para dar testimonio de algunos de los vehículos que han recorrido

La rehabilitación de Canfranc

La recuperación de la estación internacional de Canfranc ya tiene billete de salida. En octubre de 2005 el Ministerio de Fomento, ADIF, la Diputación General de Aragón, el Ayuntamiento, el consorcio urbanístico Canfranc 2000 y la empresa pública Suelo y Vivienda de Aragón firmaron un convenio que permitirá la rehabilitación, la gestión integral y el desarrollo urbanístico de los terrenos, edificios e instalaciones de este complejo ferroviario.

La operación establece una serie de compromisos a cada parte. ADIF será la encargada de delimitar los terrenos

necesarios para garantizar el sistema ferroviario de la zona y desafectará el resto para su rehabilitación y desarrollo urbanístico. Estas actuaciones supondrán que el sistema ferroviario se trasladará al paseo de los Melancólicos, donde se construirá una nueva estación más pequeña que la histórica, la playa de vías, un parking y servicios complementarios.

ADIF traspasará los terrenos que no le sean necesarios, al consorcio urbanístico Canfranc 2000 y cederá gratuitamente la propiedad de la estación internacional al Gobierno aragonés.

los caminos de acero de España, esos caminos por los que ahora vuelan algunos de los trenes que llegan, pasan o parten de Zaragoza-Delicias. Esta estación es, en palabras de uno de sus diseñadores, José María Valero, “una obra ferroviaria pensada para durar, al estilo de las grandes estaciones europeas que tienen, muchas de ellas, más de cien años”.

Estación de Calatayud

Como parte de la línea del AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, la estación de Calatayud también es de nueva planta. Para la integración de las nuevas vías de alta velocidad se proyectó un edificio de estación nuevo en el lado opuesto al existente hasta entonces, un edificio que sirve a los tránsitos de ambos recorridos.

Así, la edificación principal, que destaca sobre el resto, consiste en una construcción que acoge la salida de viajeros desde el paso inferior y la llegada de éstos desde la ciudad. Para ello se levantaron dos alturas: la planta baja, compuesta por una amplia marquesina de acceso que da paso al vestíbulo de la estación; una sala de espera acristalada, aseos autolimpiables y sala de control de acceso.

Una escalera posibilita la subida a la primera planta que, sobre la marquesina, alberga el puesto de control de la estación de alta velocidad, un almacén, un distribuidor, aseos y el cuarto de telemando. En total, el edificio de acceso a la estación tiene una superficie de 300 metros cuadrados.

En cuanto a los andenes de espera, la estación cuenta con tres. El denominado A (de Renfe) no ha cambiado; el B, de 7,20 metros y una superficie de 2.534 m²; y el nuevo andén C, de 6 metros de ancho y 2.700 metros de superficie. Una marquesina cubre parte del ancho de los andenes y se sustenta gracias a dos apoyos laterales. Este elemento se alterna con unas casetas de vidrio climatizadas, pensadas para proteger a los viajeros de las inclemencias del tiempo.

Los aparcamientos, por su parte, ocupan casi 5.700 m², de los cuales se han construido 3.792 con una capacidad de 170 plazas y el resto se ha dejado como reserva para una futura ampliación. Y es que el corredor de alta velocidad en el que se integra esta estación aún puede dar mucho más de sí a medida que los ciudadanos comprueben con la experiencia las ventajas del ferrocarril que vuela. En Aragón, los viajeros tienen un nido puntero del siglo XXI en Zaragoza-Delicias. En Canfranc, una joya arquitectónica que levantará el vuelo. ■



[Arriba, nuevo andén C de Calatayud, cubierto por una marquesina de hormigón. Izquierda, puertas de acceso al vestíbulo.



La empresa pública Suelo y Vivienda de Aragón se hará cargo de licitar todas las obras. Contratará la ordenación del entorno de la estación y redactará los instrumentos de planeamiento urbanístico; promoverá la aprobación del Plan Parcial de la zona, encargará y contratará la redacción del proyecto urbanístico de los terrenos y elaborará el proyecto de la futura estación. Esta sociedad financiará todas las actuaciones con la recalificación y enajenación de los suelos. El Ayuntamiento de Canfranc se ha comprometido a

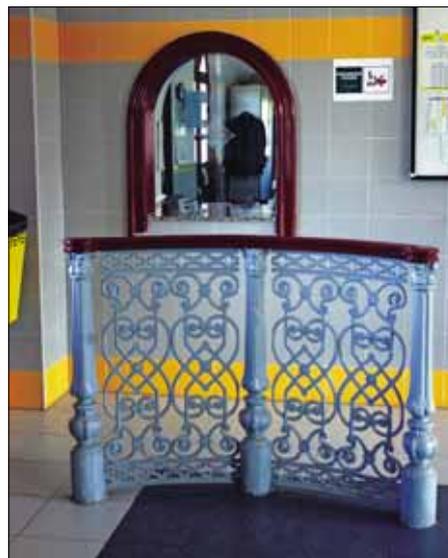
agilizar los trámites de su competencia, sobre todo la modificación del Plan General de Ordenación Urbana, y a ceder gratuitamente las licencias para la ejecución de todas las obras. El Ministerio de Fomento ayudará a la rehabilitación de la estación con 1,8 millones de euros, procedentes del 1% Cultural. Será una inyección económica para un proyecto que sacará del olvido a esta majestuosa terminal ferroviaria que se convertirá en un establecimiento hotelero de lujo con diseño del arquitecto Pérez Latorre.



Bajo el impulso del carbón

[SOLEDAD BÚRDALO]
[FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

Asturias tiene una intensa y dilatada relación con el tren, nacida a impulsos de su producción minera. El carbón fue el combustible de un desarrollo ferroviario que ha dejado, como etapas de su historia, un rico y variado patrimonio arquitectónico de singulares estaciones.



Asturias apostó tempranamente por el ferrocarril. El 25 de agosto del año 1852, la reina madre María Cristina de Borbón inauguraba el tramo de Gijón a Pinzales del Ferrocarril de Langreo. El evento, celebrado con la tradicional pompa que distingue las aperturas ferroviarias de primera hora, sería inmortalizado por el pintor Jenaro Pérez de Villamil en su conocido óleo *La llegada del tren a Gijón*. El carácter pionero de esta infraestructura se evidencia al tener en cuenta que en ese año sólo había tres líneas funcionando en España, las de Barcelona-Mataró, Madrid-Aranjuez y Valencia-Grao. El del Langreo fue, pues, el cuarto ferrocarril español de servicio público.

La minería necesitaba un medio de transporte eficaz para acarrear y conducir grandes volúmenes de carbón desde las cuencas mineras del interior a los puertos del Cantábrico. Y ahí estaba el tren. El Langreo, que en 1856 llegaba a Sama, en la cuenca hullera del Nalón, supuso el disparo de salida. En poco tiempo, los caminos de hierro atravesaron valles, cruzaron ríos y horadaron montañas para dar salida a una producción minera en crecimiento. En 1884, tras casi dos décadas de dificultades, se completaba la línea León-Gijón, que puso en comunicación directa al Principado con la Meseta, a través de la mítica rampa de Pajares. Y antes de acabar el siglo comenzará la fiebre de la construcción de los ferrocarriles de vía métrica, que sembrará de raíles y traviesas los valles mineros, transformando la fisonomía de un paisaje predominantemente rural.

Fruto de esa relación de Asturias con el tren es el variado conjunto de estaciones ferroviarias que atesora la región, cuyo protagonismo a lo largo de los últimos 150 años ha sido determinante en la historia urbana de muchas de sus ciudades. Algunas, como la estación del Norte en Oviedo, mantienen su esplendor. Otras, como la terminal modernista del Vasco-Asturiano en Oviedo, derribada en 1989, desaparecieron. Y la del Norte de Gijón ha dado paso a un museo del ferrocarril. Un legado que, aún careciendo de esas terminales de relumbrón que sorprenden al viajero por sus alardes ingenieriles o sus ínfulas arquitectónicas, ofrece su potente carga histórica.

Fruto de esa relación de Asturias con el tren es el variado conjunto de estaciones ferroviarias que atesora la región, cuyo protagonismo a lo largo de los últimos 150 años ha sido determinante en la historia urbana de muchas de sus ciudades. Algunas, como la estación del Norte en Oviedo, mantienen su esplendor. Otras, como la terminal modernista del Vasco-Asturiano en Oviedo, derribada en 1989, desaparecieron. Y la del Norte de Gijón ha dado paso a un museo del ferrocarril. Un legado que, aún careciendo de esas terminales de relumbrón que sorprenden al viajero por sus alardes ingenieriles o sus ínfulas arquitectónicas, ofrece su potente carga histórica.

Estaciones modestas, sobrias y estandarizadas

La vocación minera de la mayoría de las líneas que conformaron en su origen la red ferroviaria asturiana explica en buena medida la modestia de sus edificios de viajeros, que tuvieron incluso menos relevancia que otras instalaciones, como los muelles o los sistemas de carga y descarga de mineral implantados en los embarcaderos. Sin olvidar que la mayoría de estos edificios fueron realizadas por ingenieros formados en un lenguaje industrial basado en la economía de medios, que tiene en la sobriedad decorativa, la simetría, la regularidad y la repetición de modelos sus señas de identidad.



Museo del Ferrocarril-FFE

[Página opuesta, la pintoresca estación de La Cobertoria y despacho de billetes en Posada. Junto a estas líneas, actual estación de Gijón y el edificio del siglo XIX.



[**Vestíbulo de la estación de Cercanías de Gijón.** Debajo, estación del Norte de Gijón, actual sede del Museo del Ferrocarril de Asturias.

de Hierro del Norte de España, Ferrocarril de Langreo, Ferrocarril Vasco-Asturiano, Ferrocarriles Económicos de Asturias, Ferrocarril de Carreño y Ferrocarril del Cantábrico.

Las estaciones de Gijón

De la mano del ferrocarril de Langreo, Gijón fue la primera población asturiana en incorporar a su paisaje la moderna silueta de una estación, símbolo de los cambios y del progreso del siglo XIX. Corría el año 1852. La instalación, una de las más antiguas de España, se emplazó en un solar abandonado y semipantano, con buen acceso a la dársena local, conocido como el Humedal. El edificio de viajeros, una nave compuesta de semisótano y dos pisos, compartía espacio con dependencias de la compañía minera, de ahí que se le conociera como “La Gerencia”. De composición neoclásica, sus fachadas longitudinales, paralelas a las vías y simétricas entre sí, presentaban un pórtico central enmarcado entre pabellones y coronado por un frontón triangular que alojaba el reloj. Una doble escalinata realzaba el acceso a esta parte central, formalizada con una triple arcada que marcaba la entrada al vestíbulo. Cuenta Mercedes López (*La vía estrecha en Asturias*) que tenía los entrepaños revocados y pintados de color azul claro, lo que daba al edificio un aspecto “alegre y llamativo que debía contrastar enormemente con el humo de las locomotoras y la negritud del material que transportaban”.

Con el paso de los años, el aumento del tráfico de viajeros obligó a construir, antes de finalizar el siglo, un nuevo edificio al otro lado de la vía. La obra, de corte clasicista, contaba con una sola planta recorrida por una sucesión de puertas y ventanas en arquerías de medio punto, que albergaba todos los servicios necesarios de atención al viajero. Completaba la instalación una marquesina metálica a doble vertiente y lucernario central para evacuar humos. Esta terminal, cuya apertura culminaba “el gran pensamiento de poner los carbones de los mejores criaderos de Asturias a la lengua del agua”, según *La Gaceta de Madrid*, desapareció en 1963, víctima de un incendio.

Dos décadas después de su estreno con el tren, el panorama ferroviario gijonés se anima con la incorporación en 1884 de una nueva terminal, la estación del Nor-

Pero más allá de consideraciones estéticas, estos enclaves ferroviarios están cargados de referencias históricas, culturales y simbólicas, como testigos de esa Asturias del desarrollo industrial que tuvo en el tren su gran aliado. Un legado que destaca también por su gran variedad tipológica, como variadas fueron las compañías que lo erigieron. Cabe recordar que a principios del siglo XX, cuando el desarrollo de las líneas férreas alcanzó su apogeo, operaban en Asturias hasta seis empresas: Caminos





[Foto histórica de la estación de Trubia, del antiguo ferrocarril Vasco-Asturiano. Debajo, locomotora del Museo del Ferrocarril de Asturias.

te, perteneciente a la línea León-Gijón. La nueva obra, cuya apertura coincide con la inauguración del tramo Gijón-Pola de Lena, fue proyectada, como el resto de las estaciones de la línea, por Melitón Martín, ingeniero jefe de la Compañía de los Ferrocarriles del Noroeste –concesionaria entonces de la infraestructura antes de su paso definitivo a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, en 1885–.

El edificio de viajeros, actual sede del Museo del Ferrocarril de Asturias, es un prisma rectangular paralelo a la vía, de 70 metros de fachada por 10 de fondo, dotado de dos plantas. Zócalos, pilastras, cornisas y un animado juego de vanos con arcos de medio punto, escarzanos y adintelados, componen la imagen de esta muestra de arquitectura ecléctica de influencia francesa, que exhibe un contraste cromático entre el ladrillo visto de los muros y la sillería caliza aplicada en líneas de imposta, recercados, etc.

El historiador José María Flores, especialista en el patrimonio ferroviario asturiano, sitúa a la estación del Norte de Gijón como un ejemplo temprano de un nuevo periodo constructivo en el universo ferroviario, que progresivamente abandona la austeridad de los primeros años, y en el que “las consideraciones económicas se ven solapadas por el deseo de dotar al edificio con un carácter representativo para la propia empresa” (*Asturias y el ferrocarril*).

En la década de los cincuenta del siglo pasado se levantó una tercera estación, construida por la Compañía del Ferrocarril de Carreño -de vía estrecha– en terrenos adyacentes a la del Norte. El inmueble, de modestas proporciones, se trasladó en 1968 a los terrenos liberados por el incendio del edificio del ferrocarril de Langreo.

Gijón, que contó con tres estaciones distintas, dispone desde 1990 de dos terminales para largo recorrido y Cercanías

Por ello no ha de extrañar que la búsqueda de una estación común que centralizase todos los servicios ferroviarios y liberase la trama urbana de las servidumbres del excesivo número de vías haya sido una constante durante décadas entre los gijoneses. Tras numerosas tentativas, en 1983 se firma un convenio entre el Ayuntamiento y el Ministerio de Obras Públicas por el cual este último se compromete a construir una estación de Cercanías de Renfe y FEVE en los terrenos ocupados por las antiguas instalaciones del ferrocarril de Langreo; y una estación de largo recorrido de Renfe sobre la misma línea de acceso al anterior. El proceso culminó con la inauguración en 1990 de las nuevas estaciones de viajeros. Para el edificio de Cercanías se optó por una disposición perpendicular a las vías y con forma de T, con planta baja y un piso. La parte derecha co-



[Fachada principal y posterior de la estación conjunta de Oviedo. Debajo, murales de azulejo utilizados como soporte publicitario



responde a Renfe y la izquierda a FEVE, alojando la central la sala de espera, taquillas y locales comerciales. La estación de largo recorrido, por su parte, está formada por un edificio de planta y un piso localizado a la derecha de la línea León-Gijón, a 700 metros de la de Cercanías.

Edificación de piedra en Oviedo

No menos intensa ha sido la relación de Oviedo con el tren. Tal fue el peso que el ferrocarril tuvo en su día en la ciudad y en su historia urbana que la apertura de su principal arteria, la calle Uría, se debió a

la necesidad de acercar el casco urbano a la estación del Norte, hoy estación conjunta de Renfe y FEVE. Como enclave estratégico, la terminal ovetense de la línea León-Gijón fue escenario de violentos combates durante la Revolución del 34 primero y la Guerra Civil después, que dañaron gravemente las instalaciones. Acabada la contienda, y dentro del plan de reconstrucción de los ferrocarriles, la estación de la “ciudad mártir” ocupa un lugar preferente. El nuevo recinto ferroviario, reconstruido con arreglo al modelo original que existía previo a su destrucción, se abre al público en 1946.

La obra, una sólida edificación de piedra, de acusada horizontalidad, ofrece un cuerpo central con tres pisos flanqueado por dos alas de menor altura, con el piso inferior recorrido en toda su longitud por pórticos de arcos de medio punto. Destacan el reloj de grandes proporciones que preside la fachada principal y los grandes aleros volados superpuestos, de madera de castaño, que dan al conjunto un aire de gran casona o palacio civil, en sintonía con la estética tradicionalista del momento.

Pero sin duda la estación más atractiva de Oviedo, y uno de los exponentes más singulares de la arquitectura ferroviaria asturiana, era la terminal del ferrocarril Vasco-Asturiano, derribada en 1989 debido a su lamentable estado de conserva-



ción. Esta joya del modernismo asturiano, realizada según el proyecto del ingeniero Francisco Durán, se inauguró en 1906, eligiéndose para su emplazamiento un amplio solar cercano al teatro Campoamor. Una de las singularidades de esta instalación era su disposición para adaptarse a las dificultades topográficas del terreno, que presentaba un desnivel de 16 metros entre la portada principal a la calle Jovellanos y los andenes. El acceso se realizaba por medio de una doble escalera de llegada y salida que comunicaba el vestíbulo con la sala de espera.

Componían la fachada dos cuerpos diferentes, el correspondiente a la portada del edificio de viajeros y otro al bloque de albergaba las oficinas de la compañía. El primero adoptaba la forma de un arco del triunfo con triple arcada. El reloj se alojaba en un tímpano acristalado, sobre el que lucía el anagrama de la compañía, formado por sus iniciales, V y A, entrelazadas. Por su parte, el bloque de oficinas adoptaba la forma de un cubo de dos pisos y semisótano, con tejado a cuatro vertientes rematado por un lucernario. Una airosa marquesina acristalada de estética *art nouveau*, que se curva en forma de bóveda para adaptarse al arco principal, protegía de las inclemencias del tiempo los accesos al edificio de viajeros y al bloque de oficinas.



[*Fachada principal de la estación de Grado, reformada en los años 40 del siglo pasado.*

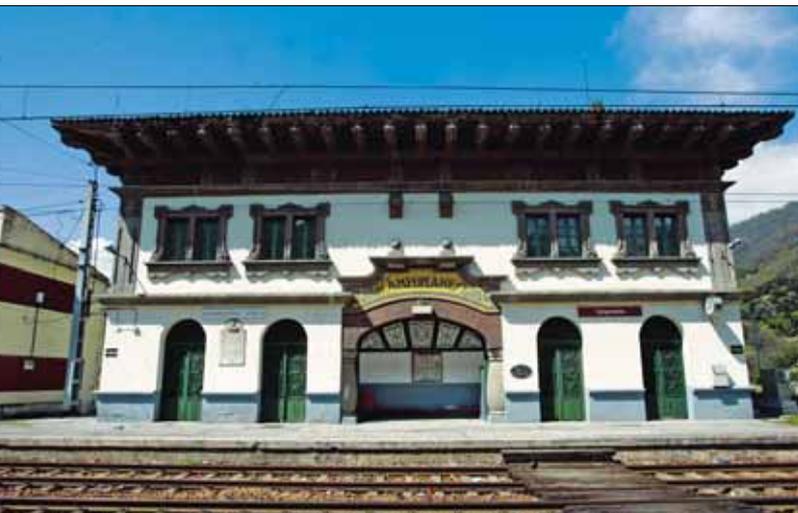
Hierro y cristal

Particularmente atractivas eran las fachadas a los andenes de salida y entrada, un logrado ambiente en el que ingeniería y arquitectura se daban la mano, con el hierro y el cristal como protagonistas. La marquesina, realizada en madera, con planchas de cinc en la parte externa, se apoyaba por un lado en pilastras toscanas adosadas en los muros, y por otro en hermosas columnas de fundición con artísticos capiteles de estética modernista. Otro de sus elementos vistosos eran las espectaculares pasarelas de viajeros y mercancías que sobrevolaban las vías para salvar las distancias entre

Nuevos usos, nuevas actividades

Aunque muchas vías han dejado de crujir, las estaciones de tren están lejos de desaparecer. Afortunadamente, son ya muchos los ejemplos de antiguas estaciones fuera de servicio que han tomado nuevos usos vinculados con actividades sociales y culturales. En Asturias se suceden los casos de reutilización de esta herencia patrimonial. El viejo enclave de La Manjoja, del centenario ferrocarril de vía estrecha Vasco-Asturiano, acoge desde 2001 un aula de la naturaleza en la que se desarrollan proyectos de educación medioambiental. Y la antigua estación del Norte de Mieres, de la línea de vía ancha León-Gijón, ha abierto sus centenarias instalaciones a un centro de formación ocupacional en el que se imparten talleres para jóvenes.

Por su parte, la estación de La Cobertoria, en el concejo de Lena, alberga un centro de interpretación del prerrománico que complementa la visita del cercano templo de Santa Cristina. Y en Gijón, la estación del Norte se ha reciclado en un museo del ferrocarril. La adaptación a los nuevos usos incluyó, además de la rehabilitación del edificio principal, la construcción de un nuevo edificio paralelo, uniendo ambos mediante una marquesina. El museo, que abrió en 1998, se ha convertido en un referente para el conocimiento de la historia del ferrocarril en Asturias. Además de exhibir una de las colecciones de locomotoras de vapor y objetos ferroviarios más importantes de España, ofrece un recorrido histórico y cultural por el mundo del ferrocarril en la región.



[Arriba, la estación de Campomanes, de los años 20, en la línea de Gijón a León. Debajo, estación de Trubia, del antiguo ferrocarril Vasco-Asturiano. Derecha, aseos de La Cobertoria.

bano, pasando de una estructura circundante a otra tangente en la que la línea básica del trazado se unifica para los dos anchos de vía, constituyendo una única estación de vías paralelas Renfe-FEVE.

Una de las obras más destacadas de la actuación, culminada en 1999, es la cubierta del tinglado ferroviario de la estación del Norte, con una plataforma sostenida sobre una estructura de malla de acero y soportada por grandes pilares, diseñada por el ingeniero Leonardo Fernández Troyano. Esta cubierta de 38.000 m² de superficie y una longitud de 700 metros, denominada “La Losa”, ha pasado a convertirse en uno de los paseos más generosos de la ciudad, urbanizado con fuentes, farolas, espacios ajardinados, etc.

Patrimonio arquitectónico variado: las otras estaciones

Como ya se apuntó con anterioridad, la diversidad de compañías ferroviarias que conformaron en su origen la tupida red asturiana ha dado lugar a un patrimonio arquitectónico rico y variado. Uno de los conjuntos más atractivos lo proporciona el antiguo ferrocarril Vasco-Asturiano, cuyos enclaves gestiona FEVE. Impulsada por capitales vascos y asturianos, la construcción de esta infraestructura, como tantas otras en la región, se desarrolló a impulsos de la actividad minera e industrial. Se trataba de dar salida marítima a la hulla de las cuencas de los ríos Caudal y Aller, y asegurar con ello el suministro regular de combustible a las siderurgias vascas. Integraban el “Vasco” di-

los andenes, resueltas a base de entramados metálicos y ventanales acristalados.

En su interior, los espacios públicos (vestíbulo, cantina, salas de espera...) exhibían trabajos de ebanistería *art nouveau*, zócalos cerámicos de colores, suelos de baldosín hidráulico, además de murales de azulejo, utilizados como soporte publicitario, con anuncios de productos y firmas comerciales. Parte de estas piezas lucen hoy en el vestíbulo de la nueva terminal conjunta de la capital del Principado.

Oviedo llegó a contar con una tercera estación, de la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias. El edificio, reconstruido en los años cincuenta del siglo pasado, supuso la incorporación de un nuevo lenguaje arquitectónico, en línea con los postulados del movimiento moderno, que se expresaba mediante el recurso a los vanos adintelados, la techumbre plana y el ladrillo visto. De planta rectangular muy alargada, destacaba en uno de sus extremos la presencia de un bloque sobresaliente a modo de torre, que servía de soporte a un reloj de grandes proporciones.

Con tres estaciones dispersas por su trama urbana, la capital del Principado puso en marcha, a comienzos de los años 90, un ambicioso programa de integración del ferrocarril en la ciudad, conocido como “Cinturón Verde”. El objetivo de la operación era eliminar el trazado ferroviario en la ciudad, ese “cinturón de hierro” que separaba barrios y había convertido sus lindes en zonas degradadas. La operación consistió en la modificación de la relación de las vías con el núcleo ur-

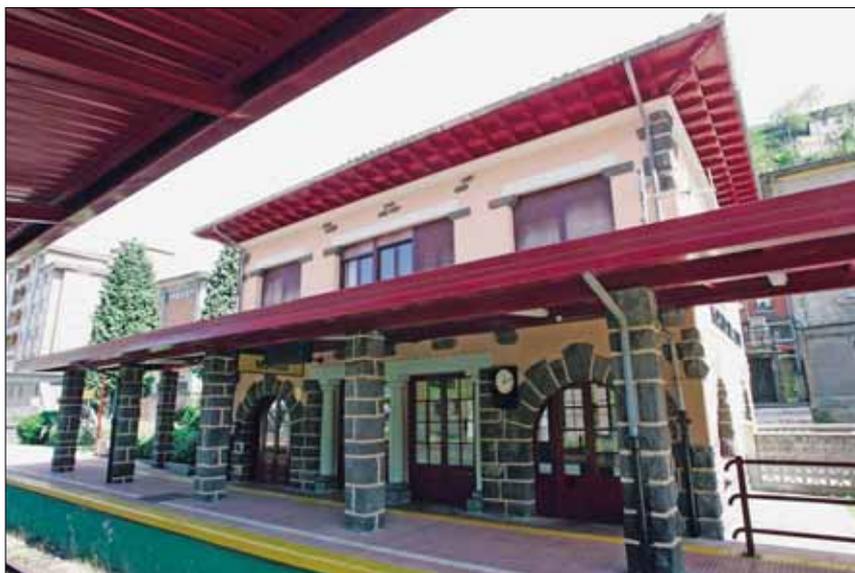


versos ramales: de Oviedo a San Esteban de Pravia, inaugurado en 1904, de Fuso de la Reina a Figaredo (1906), de Figaredo a Ujo (1908) y de Ujo a Collanzo (1934).

Sus estaciones fueron en su día muy similares, construidas bajo el signo de la estandarización. El ingeniero de la compañía Valentín Gorbeña fue el responsable de su diseño, tomando como referencia los edificios ya construidos por él mismo para la línea Santander-Bilbao, clasificándolas en distintas categorías. Sin embargo, las reformas para atender los incrementos de tráficos alteraron las trazas originales, dando lugar a uno de los conjuntos de mayor variedad de la red asturiana.

Algunos de los enclaves siguen conservando su fisonomía original: sencillas edificaciones compuestas por un bloque rectangular paralelo a las vías, con planta baja, piso y bajocubierta habitable, con tejado a dos vertientes. La estación de **Trubia** es un buen ejemplo de esta tipología, con su óculo bajo el ángulo de la cubierta, y en la que destacan los trabajos de carpintería que exhiben los aleros y hastiales de la cubierta.

En otros casos, las reformas confirieron a los edificios la apariencia del tradicional caserío vasco, con sus grandes aleros protectores y la cubierta perpendicular a las vías. Las estaciones de **Vega** y



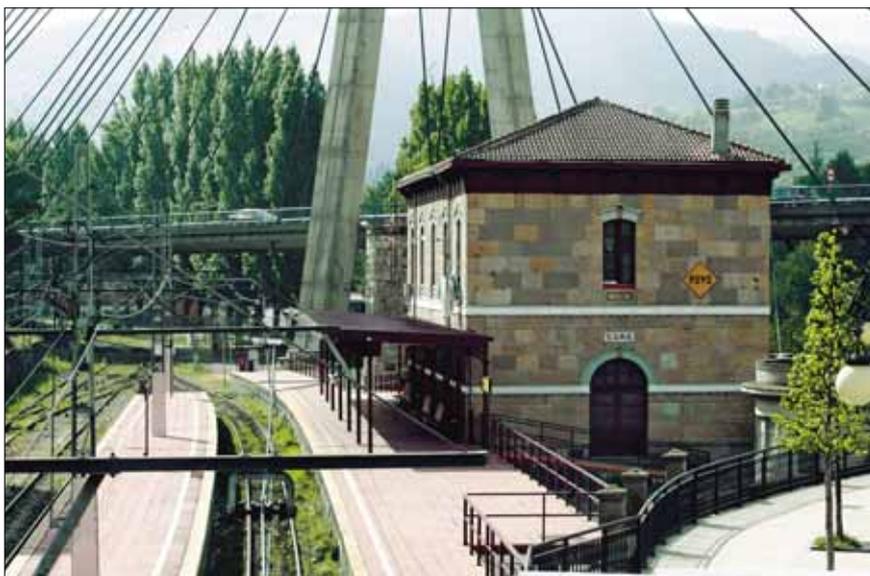
Las estaciones del "Vasco-Asturiano", de tipo estandarizado, son hoy el conjunto más variado de Asturias

Sandiche responden a este estilo. La de Sandiche, cuya reforma proyecta en 1927 el arquitecto asturiano Enrique Rodríguez Bustelo, es una de las estaciones más hermosas de Asturias y un modelo de integración en su entorno. Como igualmente lo es la estación de **Peñamiel**, otra muestra del modelo de chalé alpino o caserío vasco, realizada a finales de los años veinte por José Avelino Díaz Omaña.

En estaciones como la de **Grado**, la reforma –en los años cuarenta– fue de mayor alcance. Al edificio existente se le adosaron dos cuerpos laterales que se rematan a modo de torretas, sobreelevándose el ático central mediante casetones. El resultado es un edificio de tres plantas, forrado de piedra dispuesta en losetas, con marquesina de hormigón sobre el andén. Su imagen está más cercana a la construcción ferroviaria tradicional de los años veinte que a la arquitectura popular anterior.

Otro ejemplo singular lo aporta la estación de **Fuso de la Reina**, ampliada en 1947 por Enrique Rodríguez Bustelo. Ubicada en el triángulo formado por el ramal de unión entre dos líneas, el edificio, de tres pisos, presenta una peculiar planta triangular, con un vértice redondeado orienta-

Fachada del lado vías y andén cubierto de la estación de Moreda, en el ramal de Ujo a Collanzo.



[Estaciones de Sama, de 1907, (arriba) y de Posada (debajo).

mortero de la planta baja. De mayor empaque es la terminal de **Sama**, edificación de 1907 de factura tradicional, realizada con muros de piedra sillería, vanos en arcos de medio punto y escarzanos, y cubierta a cuatro aguas. Su autoría se atribuye al arquitecto asturiano Manuel del Busto.

Algo posteriores son las estaciones de **Bendición, Tuilla, La Felguera, El Entrego** y **Sotronguio**, construidas entre 1915 y 1932 por el ingeniero Ignacio Fernández de la Somera. Constituyen el grupo más homogéneo y que mejor identifica la imagen de la antigua compañía, con rasgos comunes: el bloque rectangular paralelo a la vía y cubierta a dos aguas que aparece resaltada en los hastiales de las fachadas laterales mediante molduras de cemento hidráulico, predominio de arcos escarzanos, severidad visual...

La línea de León a Gijón, por su parte, aporta algunos de los lugares más señalados de la arquitectura ferroviaria en Asturias: **Pajares, La Cobertoria** y **Campomanes**, pintoresco conjunto edificado en los años veinte. La necesidad de alojar a los numerosos técnicos desplazados para llevar a cabo una obra de tal envergadura, unido a las duras condiciones climáticas de la zona, explican la magnitud de estos enclaves, cuyas dimensiones sobrepasan con mucho las necesidades funcionales de la línea.

do al rompiente de vías. Una atrevida marquesina de hormigón en voladizo, que rodea la totalidad del inmueble, realza la personalidad de una estación cuya estética se aproxima al lenguaje racionalista.

Por último, destacan las estaciones levantadas en los años treinta en el ramal de Ujo a Collanzo (**Moreda, Piñares, Cabañaquinta, Collanzo**), en las que se emplea un lenguaje formal indefinido, con mezcla de elementos regionalistas y racionalistas. Los edificios, de mayores proporciones y aire residencial, incorporan cubiertas a cuatro vertientes que acentúan su apariencia de un cuadrado, además de marquesinas.

Etapa fundacional

Particular interés ofrecen algunas de los enclaves del histórico ferrocarril de Langreo, como la vieja estación de **Pinzales**, una de las pocas que sobrevive de la etapa fundacional (1852), y de las más antiguas de las que se conservan en España. El edificio es un sencillo bloque rectangular paralelo a la vía, con los habituales dos pisos. Su única concesión decorativa son los almohadillados simulados en





Museo del Ferrocarril-FFE



Con una fisonomía que recuerda a la arquitectura tradicional montañesa, con tejados a cuatro vertientes y amplios aleros taraceados, en su acabado se dan cita elementos historicistas y regionalistas, en una combinación con resultados estéticos de gran vistosidad.

Por su parte, la estación de **Avilés**, construida en 1890, es un ejemplo del eclecticismo de tradición francesa practicado en esos años por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte en sus estaciones más relevantes, con frontones curvos, óculos, pilastras, espacios abuhardillados, etc. La fachada al andén se protege con una marquesina, soportada por seis columnas de fundición unidas entre sí por vigas de celosía, con motivos decorativos geométricos tanto en la base como en los capiteles. ■

[Antigua estación de Mieres y edificio de viajeros actual.

Estación intermodal de Gijón

Gijón está inmersa en un proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad que supondrá la reforma urbanística de mayor envergadura acometida en la villa de Jovellanos. La intervención plantea la supresión de la barrera ferroviaria en el entorno de las estaciones de El Humedal y Jovellanos. Una barrera que se había acentuado con el crecimiento del barrio de Moreda, la creación de las playas de Poniente y El Arbequal, y la mejora del frente costero entre el puerto deportivo y los astilleros. Pieza clave de la intervención, que definirá el Gijón del siglo XXI, será la nueva estación intermodal de Moreda. Con un diseño arquitectónico aún por perfilar, la futura estación se materializará en un edificio en superficie de 400 metros de línea que acogerá los servicios de Renfe, FEVE y autobuses. El proyecto para urbanizar el espacio liberado por el soterramiento de la playa de vías —192.000 m²— fue adjudicado al estudio de arquitectura Jerónimo Junquera y Asociados, ganador del concurso

internacional de ideas convocado por Gijón Norte, sociedad encargada del plan de levantamiento de la barrera ferroviaria. La propuesta se basa en una nueva organización del tráfico y la urbanización del terreno libre de vías. En relación al tráfico, la principal aportación es una vía-parque de tres kilómetros, que enlazará las diferentes escalas de la intervención y el nuevo paisaje de la ciudad. La actuación urbanística del suelo liberado, por su parte, incluye el remate de la vía-parque con la plaza del Humedal, un nuevo espacio público cubierto con bloques residenciales de cuatro alturas, unidos por una sobrecubierta de cristal con bajos comerciales, jardines y pequeñas plazas. Como remate de borde a este bulevar acristalado, se levantará una torre-campanile de 28 plantas. En el cuerpo central se concentrará la edificación en seis torres —cinco de pisos y una para hotel— de altura variable, para liberar la mayor superficie posible de suelo público.



Cantabria



Enclavadas en el verdor

[M^a DEL CARMEN HEREDIA CAMPOS]

[FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

Cantabria, que desde tiempos tempranos buscó su enlace con el centro de la Península enviando a sus hijos para abrir su ruta norte-sur con la vía romana Pisoraca y por el camino real borbónico por la divisoria que establece en sus montañas el río Besaya, fue de las primeras en establecer conexión mediante el nuevo elemento de comunicación que se introducía en el siglo XIX en forma de gran caldera con ruedas y chimenea, deslizándose y bufando sobre finos raíles de hierro: el ferrocarril.



Fue la cuarta línea española concedida tras las de Cuba, Mataró y Aranjuez. Tuvo la suerte de encontrarse entre los puertos comercialmente activos, elemento decisivo a la hora de diseñar la red ferroviaria con punto de partida en Madrid y configuración radial. Los tres lugares elegidos para comunicarse con los puertos debían pasar por Zaragoza para el este, Córdoba para el sur y Valladolid para el norte y noroeste, de la que derivaría la línea a Santander.

Cuatro fueron las líneas que recorrieron Cantabria en los mejores tiempos de su ferrocarril: la línea Alar-Santander, de ancho estatal, que venía de Valladolid y Palencia, y dos líneas de vía estrecha muy activas: el ferrocarril de la Costa, entre Santander y Oviedo, y el ferrocarril de Astillero a Ontaneda hacia el sur-este, que, a su vez, daba origen a un ramal desde Astillero a Bilbao.

Tipología de las estaciones cántabras

Con la consolidación del ferrocarril español, las estaciones debían ajustarse a una normativa sobre distribución y ornamentación que no permitía grandes diferencias de unas regiones a otras. Sin embargo, cuando se construyeron las primeras líneas y sus estaciones, todavía a falta de una normativa estricta, las compañías rivalizaban en la construcción y decoración de sus estaciones para dar una imagen de poder, tanto de la población donde se ubicaban como de la propia compañía, ya que el ferrocarril era un negocio casi privado y sus ingresos y financiación dependían del número de viajeros y mercancías trasladadas.

La tipología de las estaciones cántabras varía de unas líneas a otras, pero muchas de ellas comparten su marcado carácter montañoso, con construcciones de una, dos o, a veces, tres plantas, pero todo el edificio a la misma altura, es decir, rara vez presentan un edificio con un cuerpo central más alto que los laterales, que era otro de los tipos de estaciones adoptados por las grandes compañías. Están pintadas en color claro para el fondo y sobre éste resaltan los recercados de ventanas

y puertas con bandas decorativas lisas pintadas en otro color. Presentan cornisas muy sobresalientes, marquesinas amplias, en su mayoría de fundición, soportadas por finas columnas de hierro y ángulos forjados. Gran parte de las estaciones tiene de una a varias chimeneas y todas ellas ostentan un cartel identificativo de dimensiones suficientes como para ser leído desde la distancia, aunque no están unificados, ya que unos son de cerámica y otros están tallados en relieve, y muchas de ellas conservan su antiguo reloj.

Otras instalaciones de las estaciones, dependiendo de su importancia, que aún se conservan eran



Museo del Ferrocarril-FFE

[*Página opuesta, estación de Santander, de 1947. Arriba, antigua estación del Norte de Santander. Debajo, la modernista estación de Santander Costa, erigida en 1904 y demolida en 1936.*



Museo del Ferrocarril-FFE



Edificio de viajeros de FEVE en Mataporquera.

edificio principal para el jefe de estación, aunque en el caso de estaciones alejadas o de cierta importancia se construían viviendas que podían llegar a formar importantes poblados en torno a la estación, con todos los servicios necesarios para la vida cotidiana de los empleados.

Línea Alar del Rey-Santander

La primera línea provincial fue la de Alar del Rey a Santander, que formaba parte del “Ferrocarril del Norte” procedente de Valladolid y Palencia, nacido para dar salida al mar al trigo de Tierra de Campos. Los trigos y harinas llegaban por el Canal de Castilla hasta Alar, donde se acumulaban a la espera de su penoso transporte en carretas y recuas de mulas hasta el puerto de Santander. Para agilizar este complicado camino, la Compañía del Canal de Castilla decidió construir un ferrocarril a través de la cordillera cántabrica. El marqués de Remisa, socio de la compañía, obtuvo en 1845 la autorización para construir una línea entre Alar del Rey y Santander, y encargó el proyecto al ingeniero Juan Rafo. Pero a la muerte del marqués en 1849, sin que se hubieran iniciado las obras, la autorización fue a parar a la Empresa del Ferrocarril de Isabel Segunda de Alar del Rey a Santander, que asumió el proyecto de Rafo. Pese las presiones de diversa índole, se conservó el trazado original y las obras se dividieron en tres secciones para sortear los tramos más escarpados del terreno. El primer tramo, entre Alar y Reinosa, fue inaugurado por Isabel II en 1857, y la línea se terminó en 1866 con la entrada en servicio del complicado tramo entre Bárcena y Santander. Dos años después, tras la proclamación de la I República, se eliminó el nombre de Isabel II de la compañía tras su incautación por el Estado, aunque con el rey Amadeo se refundó y pasó a denominarse Nueva Compañía del Ferrocarril de Alar a Santander, con la que estuvo tres años más para pasar a pertenecer a la Compañía de Caminos de Hierro del Norte en 1874, hasta su integración en Renfe en 1941.

En 1861, la línea ya contaba con sus principales estaciones, que, al concluir su construcción, sumaban veintiuna. Se erigieron en los verdes valles a una distancia mínima de 3 kilómetros y máxima de 11,50

km, y contaban con amplias instalaciones para dar acogida a viajeros y mercancías e, incluso, vagones para caballos; muchas de ellas tenían depósito de agua. Eran tiempos en que la importancia de las líneas, construidas en su mayoría por particulares que tenían que recuperar sus inversiones, debía demostrarse por la presentación y el cuidado de sus estaciones como signo de fortaleza de la empresa ferroviaria. Lo curio-



Las estaciones cántabras presentan edificios de rasgos sencillos, casi siempre de la misma altura



Museo del Ferrocarril FEVE



so de esta línea es que en su primera estación santanderina se iba a cruzar con otra importante línea transversal, aunque muy diferente por su cometido e incluso por su ancho de vías, que, viniendo de Castilla, se dirigía a la ría de Bilbao.

Haciendo el recorrido de sur a norte por las estaciones de la línea Alar-Santander, encontramos la primera en **Mataporquera**, consolidada como nudo ferroviario a finales del siglo XIX al pasar por ella el ferrocarril hullero de La Robla en su camino de León a Bilbao. Tiene la estación, por tanto, dos hermosos edificios de viajeros, uno de Renfe y otro de FEVE, sin el estilo de las estaciones cántabras, más cercanas al estilo castellano. Ambos edificios, muy llamativos, tienen un cuerpo principal más alto y dos cuerpos laterales más bajos. El gran edificio de FEVE, de tres tejados de tejas a tres y cuatro aguas, está pintado en rosa con bandas decorativas en rojo, incluso en la amplia marquesina metálica, lo que da al edificio un toque oriental. El edificio de Renfe, rehabilitado en 2002, con la misma composición de cuerpo central más dos laterales aunque todo él más bajo, está pintado de ocre, con cuatro chimeneas que sobresalen en su tejado de tejas a cuatro aguas. La fachada, sin decoración en sus huecos salvo la pintura de los vanos en blanco, se complementa con una amplia marquesina de hierro sujeta por columnas de fundición muy finas. En esta estación se pueden contemplar todos los elementos de una estación importante: cocheras, muelles, báscula para trenes hulleros, puente giratorio y depósito de locomotoras. En los terrenos anexos a la estación estaba el edificio-vivienda de FEVE, rehabilitado en 2005 para transformarlo en un museo del ferrocarril de Cantabria.

Superada Mataporquera, la línea asciende hasta la estación de **Pozazal**, en el punto más alto de la línea desde que salió de Palencia, y desde ella empieza a descender por el valle del Ebro. Esta estación, aunque abandonada, tiene un edificio de viajeros único en su traza, ya que está más elevado que las vías y para entrar en él tiene adosada una escalera exterior doble unida por el rellano que le da un aspecto elegante a pesar de lo poco cuidado que está su aspecto exterior. La siguiente estación es **Reinosa**. Cuenta con una amplia playa de vías y su edificio de viajeros tiene un cuerpo central de dos plantas flanqueado por dos cuerpos menores a ambos lados. En el frontón que forma su tejado a dos aguas en la fachada principal presenta una claraboya pintada de gris, como las puertas y ventanas. Una amplia marquesina complementa al edificio.

Tras Reinosa, el trayecto continúa por bellos parajes verdes hasta llegar a las estaciones de **Lantueno Santiurde** y **Pesquera**, ambas rehabilitadas con una marquesina de cristal. Estas dos esta-

[Fachada de la estación de Reinosa y una escena histórica de la misma estación. Debajo, edificio de viajeros de Torrelavega.





Cantabria



[Estaciones de San Vicente de la Barquera (arriba) y Maliaño (debajo), ambas de FEVE.

glo XX gracias a la apertura del “camino harinero” y a la implantación de industrias y minerías. Hoy día es una estación rehabilitada con marquesina de cristal, como otras de esta línea.

La línea férrea entra más adelante en un tramo con profusión de estaciones: **Zurita**, donde no para el tren; **Vioño**, en servicio en mayo de 2003 dentro la expansión de la línea Santander-Reinosa, con una pequeña marquesina de cemento y accesos y rampas a la vía al estar situada sobre un terraplén de 6 metros de altura; **Renedo**, antiguo punto de acceso a los balnearios de Puente Viesgo y Ontaneda hasta que se cerró la línea Astillero-Ontaneda; **Guarnizo**, como la anterior, rehabilitada con marquesina de cristal; Boo, en desuso aunque rehabilitada como escuela taller, desde donde se divisa la bahía de Santander. Ya en la bahía se ubica la estación de **Maliaño**, de gran importancia pasada, lo que dio lugar a diversas ampliaciones y a la construcción de un nuevo edificio de viajeros, con almacén adosado, en los años 50 del siglo XX. También se le añadió una marquesina de 20 metros de largo y 3 de vuelo. La siguiente estación, **Murieras**, es de nueva creación. Instalada en un nudo ferroviario a tan sólo 7 kilómetros de Santander, donde confluyen las líneas Alar-Santander y Astillero-Bilbao, apenas es un apeadero de amplios andenes con una marquesina acristalada. Poco después se cruza la línea de FEVE del Cantábrico y se entra en Santander.

Las estaciones de la capital

La estación de Santander ha pasado por importantes avatares hasta llegar a su situación actual y hoy día está construida en la “plaza de las Estaciones”, denominación que recibe por estar allí ubicadas las dos estaciones de ferrocarril, de vía estrecha y ancho normal, más la estación de autobuses.

La primera estación data de 1858, proyectada por Cayetano González de la Vega para la línea Alar del Rey a Santander. Pero en 1873, perteneciendo ya la línea a la Compañía del Norte, se cons-

ciones abandonaron en los años 60 el traslado de forjas artesanales del hierro de sus ferrerías, adaptando las fábricas a la elaboración de harinas que enviaban a América, sobre todo, desde sus estaciones de ferrocarril. Las siguientes estaciones por el recorrido que discurre junto al río Besaya son **Montabliz**, entre dos túneles dominando enormes montañas donde hoy no para el tren, y **Bárcena**, de las pocas de esta línea con parada. Situada al lado del Besaya, se ha rehabilitado recientemente con una marquesina de cristal. **Pujayo**, de nueva construcción, y **Molledo Portolín** son las siguientes estaciones, tras las que el tren se dirige a la estación de **Sta. Cruz de Iguña**, antigua, y a **Arenas de Iguña**, de nueva planta.

Continúa el trazado hasta la antigua estación de **Las Fraguas**, rehabilitada y con una marquesina moderna de cristal. Tras varias curvas, túneles y puentes sobre el Besaya se alcanza **Corrales de Buelna**, donde aún para el tren de viajeros, que fue un punto clave en la línea al ser un importante centro ganadero e industrial. El trayecto lleva desde allí hasta Caldas de Besaya, Viérnoles y Torrelavega.

La estación de **Torrelavega**, de estilo montañés y clasicista, obra de Javier González Riancho, tuvo mucha importancia al estar enclavada en esta industrial ciudad, que alcanzó su apogeo económico a principios del si-

truyó otro edificio, proyectado por el ingeniero de la compañía Eduardo Grasset, con una marquesina de hierro fabricada en los talleres Eiffel, que supuso el fin de la anterior. Por otra parte, las autoridades decidieron en 1902 construir una estación única para las líneas costeras de vía estrecha, agrupándolas en un mismo edificio, próximo a la playa, de un estilo acorde con el nivel económico de la ciudad y con el ornato que se quería dar a una estación que atraía turismo de calidad. En 1904 se aprobó el



proyecto elaborado por el arquitecto Severino Achúcarro, autor de la estación de Bilbao-Concordia, para esta estación **Santander-Costa** y se construyó un llamativo edificio modernista acristalado con una torrecilla piramidal en el centro coronada por un pináculo. Las fachadas se diseñaron en ladrillo y hormigón. La primera reforma consistió en adosar a la fachada un gran vestíbulo, para el que el Ayuntamiento había cedido terreno. El reloj se situó bajo la cornisa de esta fachada. Esta estación estuvo abierta 30 años. En 1936, en aras de la funcionalidad, esta magnífica estación del Ferrocarril de la Costa, llamada “la bombonera”, que llegó a tener un movimiento anual de dos millones de viajeros, fue demolida.

[*Vestíbulo principal de la estación de Santander*

Con el fin de la contienda civil se quiso abordar la reconstrucción de las estaciones de Santander, con la intención de crear una gran estación unificada. En 1941, tras el gran incendio que afectó a toda la ciudad, se aprobó un proyecto firmado por el arquitecto Luis Gutierrez Soto y el ingeniero Carlos Fernández Casado, que fue objetado por los administradores de vía estrecha por

Un proyecto fallido: el ferrocarril Santander-Mediterráneo

Este ferrocarril no-nato lo proyectó el ingeniero de Caminos José Aguinaga Keller en 1912, y aunque se construyeron algunas estaciones fue una línea que ni siquiera llegó a ver instaladas sus vías, ya que había sido diseñada de vía estrecha, lo que dificultaba su conexión con la vía ancha que unía Castilla con Valencia. Sin embargo, de la “vía férrea del Pas” quedan dos testigos de excepción, como son el túnel de la Engaña, de 7 kilómetros, y la estación de Yera, que, aunque abandonada, intenta mantenerse en pie esperando su restauración como Observatorio Atlántico del Paisaje. Enclavada en la Vega del Pas, está construida sobre un muro de sustentación de 32 arcos y muy próxima al túnel de la Engaña y a las tres viviendas abandonadas de los directivos de la empresa Portolés, constructora del túnel, el más largo de España entre 1941 y 1959. Estos edificios acogerán el centro de interpretación del Ferrocarril Santander-Mediterráneo, mientras que el barracón de obreros se restaurará para albergar de estudiantes e investigadores.

“la riqueza de los materiales empleados [...], que no corresponden a las necesidades utilitarias ferroviarias precisamente, sino a fines de carácter decorativo y monumental para satisfacer los deseos del Excelentísimo Ayuntamiento”. No obstante, al año siguiente se iniciaron las obras para construir una estación única, de líneas simples y limpias, que se inauguró en 1947, para dar acogida a las llegadas y partidas de los trenes de Renfe y FEVE.

La actual estación de **Santander** está formada por dos grandes pabellones laterales intercomunicados entre sí por la planta baja de un edificio-torre cuadrangular de seis pisos –para viviendas de los empleados de Renfe–, correspondientes a la explotación de trenes de vía ancha y vía estrecha. Esta parte se terminó en 1943. Por debajo de la torre central discurrían las vías de derivación de los tinglados de Puerto Chi-



Cantabria

co, que se levantaron en 1989 para resolver el peligro e incomodidad que suponían para el tráfico urbano. En 1991 se decide modernizar la estación en el ala de Renfe, ya que FEVE había hecho lo propio con el cuerpo que le correspondía e, incluso, había incorporado una escultura de hierro forjado del artista Fernando Arroyo denominada *Monumento al ferroviario*.

El ferrocarril de la Costa: Santander-Oviedo

La Ley de Ferrocarriles de 1877 posibilitó e impulsó la construcción de ferrocarriles de vía estrecha, o “económicos”, tras constatar que los de vía estatal no producían los resultados económicos esperados, para los que podían obtener ayuda financiera de las instituciones estatales o locales. En general, eran líneas transversales o prolongaciones de otras líneas ya construidas.

La línea del litoral cantábrico estuvo a punto de quedar fuera de los planes ferroviarios de la época. Cuando en 1865 se nombra una comisión de personalidades para decidir el número de líneas y su clasificación, que debían formar la red española, Cantabria no parece encajar en sus planes de vías de primer orden, o de ancho normal. “No puede menos –dice la comisión– de ser desechada, no sólo atendiendo al escaso movimiento que podrían contar en la mayor parte de su longitud, sino muy principalmente á las dificultades de ejecución que ofrecería, que son tan grandes, que en algún informe técnico se llega á expresar que el trazado es casi imposible en un considerable trayecto.” y “(...) al poco tráfico que puede prometerse el camino, en atención al insignificante cambio de productos que en esa zona se verifica”. A estas dificultades se oponía un buen y barato comercio marítimo de cabotaje. Sin embargo, los defensores del ferrocarril cántabro abogaban por la construcción de un tren de vía ancha costero, más costoso, un objetivo que no lograron, decantándose finalmente por el de vía estrecha. Ahí radica la gran originalidad del ferrocarril cántabro: sus trenes de vía estrecha están más adaptados a las características orográficas y económicas de las zonas que servían, lo que hubiera hecho muy costoso el tendido de vía ancha. Para construir esta línea obtuvo la concesión la Compañía del Ferrocarril del Cantábrico, que operaba hasta Llanes.

Estaciones mineras

Una mención especial merecen una docena de ferrocarriles cántabros que transportaron mineral de hierro y zinc hacia los muelles de la costa y tuvieron sus estaciones mineras: *Dícido*, que unía los yacimientos de hierro de Mioño con un embarcadero en Dícido; *Saltacaballo*, donde el Ferrocarril de Minas de Setares unía las minas de Setares con el embarcadero de Saltacaballo; *El Piquillo*, desde las minas de Rebombal al embarcadero de El Piquillo; el Ferrocarril de Onconera, que enlazaba las minas de Cabárceno (hoy parque natural) con Solía y Astillero; el Ferrocarril de las Heras a las minas de Penagos; el Ferrocarril de San Salvador a las minas de Peña Cabarga; el Ferrocarril de Minas Camargo, que enlazaba la mina Paulina con la factoría de Nueva Montaña Quijano; el Ferrocarril de Minas de Reocín al embarcadero de Hinojedo, en el río Besaya, con un ramal de la costa al lavadero; y el Ferrocarril de Cartes a Mercadal. Entre todas estas estaciones destacaba la impresionante estación minera de Castro Urdiales, que transportaba el mineral de las minas de Alen y de las minas de Traslaviña en Vizcaya.

[Edificio de viajeros de Cabezón de la Sal, exponente de la línea Santander-Oviedo.

tades se oponía un buen y barato comercio marítimo de cabotaje. Sin embargo, los defensores del ferrocarril cántabro abogaban por la construcción de un tren de vía ancha costero, más costoso, un objetivo que no lograron, decantándose finalmente por el de vía estrecha. Ahí radica la gran originalidad del ferrocarril cántabro: sus trenes de vía estrecha están más adaptados a las características orográficas y económicas de las zonas que servían, lo que hubiera hecho muy costoso el tendido de vía ancha. Para construir esta línea obtuvo la concesión la Compañía del Ferrocarril del Cantábrico, que operaba hasta Llanes.

La construcción de la línea Santander-Oviedo se prolongó durante bastantes años debido a dificultades técnicas. Se proyectó con 79 km. desde de Santander a la frontera con Asturias y con otros 137 km desde allí a Oviedo. En enero de 1895 se abrió el tramo Santander-Cabezón de la Sal y diez años después se inauguró el tramo Cabezón de la Sal-Llanes. Desde Santander, el tren llega a la estación de Santa Cruz de Bezana, se desvía a Torrelavega –cuya estación pertenecía a la Compañía del Norte, que construyó un ramal de enlace con la línea del Cantábrico para realizar el tras-



bordo de mercancías—, y continúa por Barreda, Cabezón de la Sal, San Vicente de la Barquera, Pesués y Unquera, donde termina la línea santanderina para pasar a la asturiana.

Son estaciones bien cuidadas ya que deben su vida al turismo. Pintadas en ocre con los resaltes de las ventanas en blanco, algunas tienen bellas marquesinas de hierro forjado, como la de Pesués o Cabezón. Suelen tener chimenea y el cartel está tallado en relieve bajo el ángulo formado por su tejado a dos aguas. **San Vicente de la Barquera** y **Pesués** tienen una traza muy similar; **Cabezón de la Sal** es de mayores dimensiones y con una amplia playa de vías, pero todas son estaciones antiguas de dos plantas y amplia marquesina en la que se conserva, en el caso de Pesués y de Cabezón de la Sal, su sujeción con ángulos de hierro forjado.

Ferrocarril económico Astillero a Ontaneda

Esta línea es la eterna añorada desde que se cerró. Nació como un ramal del ferrocarril Santander-Bilbao conectado en la estación de Astillero, aunque los trenes no finalizaban en Astillero sino que llegaban hasta Santander, fruto de un acuerdo con la compañía que explotaba el ferrocarril Santander-Solares. La concesión se otorgó el 19 de abril de 1898 y se inauguró en 1902, con una longitud de 34,8 km y ancho de vía de un metro, para tráfico local de mercancías y viajeros. Transportaba mercancías y mineral de las comarcas que atravesaba y daba servicio a los numerosos visitantes de balnearios, muy del gusto de la burguesía de la época, como Puente Viesgo, Ontaneda y Alceda, aunque a este último no llegaba el tren.

Esta línea contaba con estaciones cada dos o tres kilómetros. Se clausuró por tramos hasta su cierre total en 1978 debido a que sus instalaciones perdieron competitividad ante la falta de inversiones. En 1973 se cerró el tramo La Cueva (La Penilla)-Ontaneda y en 1978 el tramo La Cueva-Astillero. Ahí acabó la vida de la línea, aunque junto a ella discurre una “vía verde” paralela a la línea Astillero-Ontaneda. Sus estaciones más importantes eran Ontaneda y Puente Viesgo, de primera, y Astillero de segunda. El resto era de tercera. Sin embargo, la que más billetes vendía a mediados del siglo XX era la estación de Sarón, mientras La Penilla era la que tenía más tráfico de mercancías.

Las estaciones, de norte a sur, eran las siguientes: **Astillero**, de 1902, a 7,5 kilómetros de Santander, que tomó su nombre de su industria de construcción naval, era una estación con configuración en isla, con las dos fachadas principales rodeadas por las vías. Poseía un gran edificio de

[*Fachada y andén cubierto de la estación de Astillero, de la línea de Astillero a Ontaneda. Debajo, apeadero de La Concha, de la misma línea.*





Cantabria



viajeros de dos plantas con una amplia marquesina en forma de uve, sobresaliente cornisa y varias chimeneas en su tejado; **Liaño**; **La Concha** (apeadero), a 16,5 km. de Santander y 20 metros sobre el nivel del mar, que servía a 399 habitantes; **Obregón**, igualmente apeadero; **Sarón**; **La Cueva (La Penilla)**, apeadero con el mayor tráfico de pasajeros y mercancías de la línea; **Castañeda**, también apeadero, y **Puente Viesgo**. Esta última, de 1ª clase, se ha integrado en un importante conjunto turístico. Es una estación rectangular de dos plantas pintada en color claro, resaltando marcos de ventanas y puertas, que ha sido restaurada para alojar el Museo de Prehistoria de Puente Viesgo, al que se entra tras pasar por una gran marquesina, que recorre todo el edificio, soportada por ángulos de hierro forjado. En el ángulo que forma su tejado a dos aguas presenta el cartel identificativo de la estación, en relieve, y en la entrada, un gran reloj.



A Puente Viesgo le sucedían la estación de **El Soto Iruz**, los apeaderos de **Santiurde de Toranzo** y **San Vicente de Toranzo**, y, finalmente, **Ontaneda**, estación de primera, fin de la línea y lugar de palacios y casonas, que ha sido declarado conjunto histórico-monumental.

El ferrocarril de la costa este: hacia Bilbao

Esta línea de vía estrecha, hoy en día no especialmente llamativa, tuvo otro trazado anterior y muchas más estaciones de las que tiene actualmente. Entre ellas destaca la de **Castro Urdiales**, un impresionante edificio-palacio de estilo ecléctico de gran belleza compuesto por dos altas torres unidas por un edificio central, más bajo, de cuatro plantas y profusa decoración en vanos, barandas y escaleras del edificio principal, así como en los dos

pequeños edificios adosados a ambos lados de éste.

Entre las estaciones que sobreviven en la línea actual figura la de **Liérganes**, edificio rectangular de tres plantas, remodelado recientemente, con tejado a dos aguas y amplia cornisa recorriendo todo el perímetro e interrumpido en su fachada principal con la colocación de un llamativo piñón de dimensiones considerables. La pintura, de fondo rosa y decoración de los huecos en rojo, le otorga un acento montañés muy agradable a la vista. En contraste con ella por el tamaño y características se encuentra la estación de **Limpias** que le sigue, al ser de las pocas que muestran la piedra vista. Es una estación de base pequeña aunque alta, de dos plantas, a la que no le falta su marquesina en voladizo atirantada. Se amplió con nuevas vías en 1920 ante la necesidad de atender al gran flujo de peregrinos que acudía al santuario de Limpias. ■

[De arriba abajo, estaciones de Puente Viesgo, Limpias y foto histórica de Limpias. Derecha, estación de Marrón-Ampuero.

Museo del Ferrocarril-FFE



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Centro virtual de publicaciones

Librería virtual y descarga de publicaciones oficiales

Revista del Ministerio de **Fomento**



www.fomento.gob.es





Estaciones de paso

[MACARENA HERRERA LORENZO] [FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

Disposición sencilla, funcionalidad deliberada y ausencia de alardes estéticos son rasgos que retratan las estaciones ferroviarias en servicio de Castilla-La Mancha, una región cuya situación geográfica ha condicionado desde el siglo XIX hasta hoy el carácter de paso de sus estaciones desde Madrid a la periferia. Toledo, única estación término de viajeros de la región, sobresale como gran hito arquitectónico ferroviario por encima de un conjunto de estaciones muy variadas que iniciaron la historia del tren en España y que ahora se suman a la modernidad con las terminales del AVE.

La red ferroviaria castellano-manchega, iniciada a mitad del XIX, estaba prácticamente configurada hacia 1880, y desde sus inicios siguió el modelo radial originado en Madrid. Como consecuencia de ello y de su situación geográfica, la región fue desde el principio un lugar de paso para la mayor parte de los ejes ferroviarios entre el centro y la periferia. Y por el mismo motivo, este territorio es el origen de varios ramales que, desde aquellos ejes, conectaban a la red con otras regiones, propiciando nudos de comunicaciones (Alcázar de San Juan, Manzanares, Chinchilla, Ciudad Real). Otro rasgo es la falta de conexiones transversales entre núcleos regionales, disfunción mantenida hasta hoy, en que Castilla-La Mancha presume de ser la autonomía con más estaciones del AVE (Ciudad Real, Puertollano, Guadalajara y Toledo).

La primera línea regional fue la que, como continuación de la línea Madrid-Aranjuez, se construyó entre Aranjuez y Almansa, pero el origen de toda la red está en la Ley de Ferrocarriles de 1855, que dejó la construcción de líneas en manos privadas. La mayoría de las concesiones fueron a parar a empresarios que a su vez las transfirieron a una sociedad nueva, la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Se puede decir que la formación de la red regional coincide con el nacimiento y evolución de MZA, que inició su expansión con nuevas líneas hacia el sur y el levante peninsular entre 1858 y 1865 y la completó hacia 1900 con la absorción de líneas de pequeñas compañías. A principios del siglo XX, sólo la línea Madrid-Cáceres escapaba al control de MZA. El intervencionismo estatal de los años 20 abrió una etapa de renovación que cristalizaría, tras la Guerra Civil, en la estatalización con Renfe. La actual red castellano-manchega es heredera de esta evolución, como lo es el hecho de que este territorio, en plena era del AVE, siga siendo tierra de paso para el tren.

[*Página opuesta, andén de la enclada estación de Valdepeñas. Arriba, vista lateral de la estación neomudéjar de Toledo.*



Evolución de las estaciones

Como parte de esta red, las estaciones castellano-manchegas se distribuyeron desde muy temprano por las cinco provincias de la región, comenzando por Toledo, Ciudad Real y Albacete, con rasgos muy definidos. Eran estaciones construidas por distintas compañías en periodos diferentes, por lo que su estilo era variado, y la mayoría eran de segundo orden, lo que hacía que su arquitectura no fuera un factor importante. En su emplazamiento, muchas veces en lugares inadecuados o demasiado lejos del núcleo urbano, primó más el interés del trazado y de las compañías



[Estación de Villaluenga-Yuncler (Toledo), característica de la línea a Lisboa por Toledo y Cáceres.



que el de las poblaciones, y apenas se encuentran ejemplos de estaciones (Talavera, Valdepeñas) que cumplan la función de puerta entrada a la ciudad. Los rasgos que aúnan a estas estaciones son su sencillez, su funcionalidad y su disposición lateral a la vía.

MZA extendió desde el principio el modelo de estandarización de estructuras, lo que reducía costes para la compañía. Esta política pobló las líneas de un modelo de estación compuesto por un edificio rectangular de fachada simétrica de uno o dos pisos que acogía el vestíbulo, pequeño y remarcado con el adelantamiento de la fachada donde destacaba el nombre de la estación y el reloj, y las salas de espera, con las viviendas de empleados en el piso superior. Arcos de medio punto, sillería en esquinales y entrada señalada por una saliente del paramento central eran otros rasgos de MZA. Junto al edificio de viajeros, dependiendo de la categoría de la estación, se construyeron muelles de mercancías en serie, aseos independientes (hasta los años 30), cantinas y, desde 1892, casetas de enclavamiento. Adobe, piedra y ladrillo fueron los materiales más empleados, con el hierro como principal elemento para las escasas marquesinas de la región. A partir de 1870, una vez comprobada la importancia del ferrocarril para la industria y el comercio, proliferaron bodegas, almacenes y fábricas junto a varias estaciones (Valdepeñas, Alcázar de San Juan, Manzanares, Puertollano, Villacañas, Calzada de Calatrava...), para los que se crearon apartaderos, y surgieron barrios de la estación y poblados ferroviarios.

Aunque hubo estaciones que se reformaron al poco de su apertura, cuando proliferaban todavía los edificios provisionales, el panorama se mantuvo inalterable durante décadas, con la excepción de la nueva estación de Toledo, inaugurada en 1919. Al final de los años 20, con el au-



[La formación de la red ferroviaria en la región coincide con el desarrollo de la compañía MZA **]**

ge del ferrocarril, apareció la necesidad de ampliar y modernizar las instalaciones ferroviarias, y los arquitectos tomaron el protagonismo en el diseño de estaciones. Desde mediados de esta década, bajo una política desarrollista, surgieron nuevas líneas, se rehabilitaron estaciones, se erigieron muelles y marquesinas y se levantaron viviendas para el personal ferroviario. Se construyeron nuevos edificios de viajeros (Tembleque, Quero) y hubo grandes reformas y ampliacio-

nes (Valdepeñas, Manzanares, Tomelloso). Se abandonó la planta rectangular y aparecieron diversos planos de fachadas con piezas salientes (Sigüenza y estaciones de la línea Cuenca-Utiel), renegando de la monotonía arquitectónica existente.

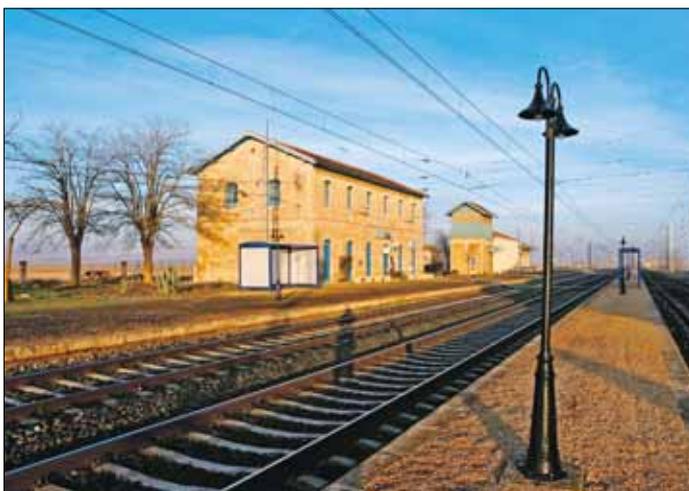
Una nueva fase de renovación llegaría con Renfe en los años 40, buscando adecuar las instalaciones a los nuevos tiempos. También en los años 60, con el Plan Decenal de Modernización de Renfe, hubo rehabilitaciones y se construyó alguna estación nueva, como la de Albacete en 1967, una exigencia del avance urbanístico. A finales de los años 80, con la alta velocidad, se erigieron nuevas estaciones en Ciudad Real y Puertollano, que son expresión de una nueva identidad de estación basada en una estricta funcionalidad y pulcritud arquitectónica, lejos del espíritu artístico de Toledo o Sigüenza. Esta modernidad convive hoy con la sencilla realidad de los caserones con aspecto de casa particular, que constituyen la mayor parte de las estaciones de la región.

El estado de conservación de este patrimonio industrial es muy variado, con estaciones abandonadas y otras en estado de languidez. Sólo las estaciones de las capitales de provincia y las de mayor movimiento de viajeros o mercancías reciben periódicamente tratamientos de mantenimiento o mejoras.

Toledo, una joya entre una variedad

La red toledana es producto de la estructura radial con origen en Madrid, por lo que sus líneas cruzan la provincia desde el norte en dirección al sur de la Península. Curiosamente, la capital, Toledo, única estación término de viajeros de la región, no es el núcleo de esta red. Su formación se inició a partir de la línea Madrid-Aranjuez con su prolongación a Almansa, lo que hizo de Tembleque la primera estación regional (1853); y continuó con la línea Castillejo-Toledo (1858). Entre 1879 y 1885 entraron en servicio las líneas Madrid-Ciudad Real (1879), Lisboa por Cáceres (1881) y Aranjuez-Cuenca (1885). Casi todas son obra de MZA o de compañías absorbidas. Otras líneas de vía estrecha verían luego la luz, pero ninguna llegaría al nuevo milenio, y con ellas cerraron una docena de estaciones. A fines de los 80 se clausuró la línea a Ciudad Real para construir el AVE a Sevilla y en 2005 llegó a Toledo la alta velocidad.

La variedad de tipologías y materiales distingue a las estaciones toledanas. Y es que, al contrario que en otros lugares, MZA no monopolizó aquí la construcción de líneas, ejecutada por compañías diversas luego absorbidas. Un vistazo a las estaciones en servicio confirma esta tendencia y demuestra que nada tienen en común los edificios de la línea a Valencia vía Alcázar con los de la línea a Extremadura o incluso con la gran estación de Toledo. Las primeras, con **Tembleque**, **Huerta de Valdecarábanos** o **Quero** como exponentes de estaciones de segunda generación, son caserones rectangulares de dos pisos y tejado a dos aguas, muy homogéneos, a base de piedra talla-



[Arriba, edificio primitivo de Tembleque (Toledo), que acogió la primera estación de la región. Debajo, el edificio actual.



Castilla-La Mancha



[Edificio de viajeros de Talavera de la Reina y detalle cerámico con el escudo de la ciudad. Debajo, fachada de la estación de Torrijos.



da. Las segundas, como **Illescas**, **Erustes**, **Villaluenga-Yuncler** (protegidas por ley), **Bargas** o **Montearagón**, son más pequeños, con cuerpo central de dos pisos y laterales de uno, arcos de medio punto y fachadas simétricas de muros de piedra.

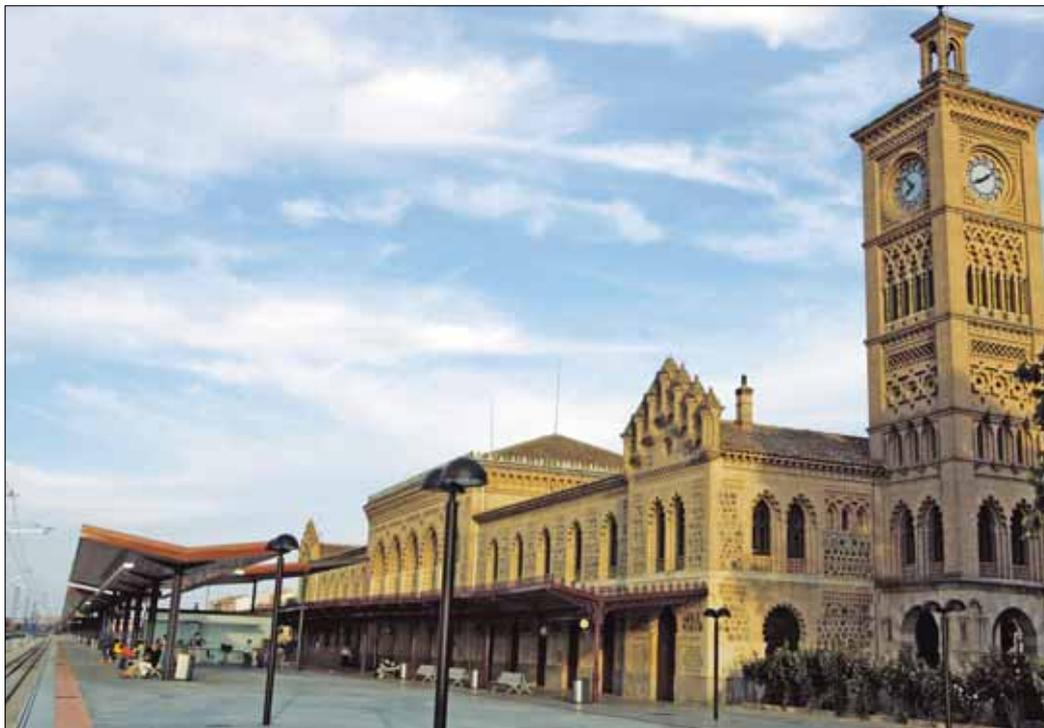
Las excepciones al estilo de esta línea las conforman dos estaciones de 1876-77. **Talavera de la Reina** presenta un edificio amplio de dos plantas y ático en el cuerpo central y alas laterales alargadas, a base de ladrillo visto y piedra de sillar con decoración de cerámica en fachadas y ojos de buey en el lado ciudad. Se incendió parcialmente en 1926. **Torrijos** es un edificio de influencia francesa de dos plantas más ático, de composición simétrica con huecos con arcos de medio punto y ojos de buey, a base de piedra berroqueña, con molduras lisas sobre los paramentos enfoscados y pintados, que está amparado por la Ley de Patrimonio autonómica. También difiere **Calera y Chozas**, con mampostería y muros encalados, igualmente protegida por ley.

Pero si alguna estación sobresale por su excepcionalidad en la provincia y en toda la comunidad autónoma es la de **Toledo**, joya del patrimonio arquitectónico de Castilla-La Mancha y una de las estaciones más interesantes de España. La actual estación reemplazó al edificio ramplón, austero y sin alardes estructurales diseñado por Eusebio Page que durante más de seis décadas, entre 1857 y 1919, estuvo en servicio en la línea Castillejo-Toledo. Fue precisamente la escasa representatividad de esta estación lo que decidió a MZA a construir una terminal ferroviaria verdaderamente emblemática, quizá bajo la influencia de un supuesto comentario del rey Alfonso XIII sobre el carácter inadecuado de la vieja estación para una ciudad monumental como Toledo.

MZA adquirió unos terrenos en 1912 junto a la vieja estación y encargó el proyecto a su arquitecto Narciso Clavería y al ingeniero Ramón Peironcely. Ambos firmaron un imponente edificio de estilo neomudéjar, inaugurado en 1919, que estuvo durante años en el centro del

[La estación de Toledo, de 1919, es la principal joya del patrimonio ferroviario de Castilla-La Mancha **]**

Fachada del lado vías de la estación de Toledo, con su bella torre minarete. Debajo, una espectacular vidriera del interior.



debate entre los partidarios de estaciones con un carácter industrial y quienes se decantan por un carácter más artístico para este tipo de construcciones. Lo cierto es que esta estación, construida en el mismo estilo que otras tan destacadas de MZA como las de Sevilla-Plaza de Armas y Huelva, ha figurado en exposiciones internacionales sobre estaciones como la única muestra española.

El edificio de viajeros es un conjunto simétrico rectangular formado por un pabellón central de una planta con dos cuerpos laterales adosados de dos pisos. Junto a uno de los laterales se alza imponente una torre-minarete de cinco cuerpos, típica de las iglesias mudéjares toledanas, con un reloj a cuatro esferas, todo ello coronado por un tejadillo a cuatro aguas con tejas vidriadas. El pabellón central, de mayor altura, ofrece en el lado ciudad una fachada con cinco puertas bajo cinco grandes arcos de herradura apuntados y recercados por otros lobulados, que enmarcan unas enormes vidrieras decoradas, además de cuatro óculos y una cornisa rematada por pequeñas almenas de estilo neomudéjar, así como un tejado a cuatro aguas. Los dos cuerpos laterales, más bajos, ofrecen cinco huecos en planta baja semejantes a los del cuerpo central y otros cinco superiores formados por arcos de herradura. Toda la fachada exhibe un enorme trabajo de franjas de ladrillo en variados aparejos, resultando así de riquísima decoración. En el lado de las vías, el edificio se completa con una marquesina metálica a dos aguas sobre columnas de fundición que cubre todo el andén. Junto a las vías, el pabellón de urinarios, el muelle de la pescadería (enclavamientos) y un transformador de electricidad construidos en el mismo estilo neomudéjar que el edificio principal.



Si el exterior es espectacular, la estación exhibe en su amplio vestíbulo interior su otro gran tesoro: un completo escaparate de las artes decorativas a base de rejerías, yeserías, artesonados, vidrieras, cerámicas, mobiliario, lámparas, detalles de cantería..., extraordinariamente conjugados para decorar todos los elementos al modo mudéjar. Esta explosión

decorativa fue realizada por artistas locales, encabezados por Juan Bautista Lázaro, Ángel Pedraza y Julio Pascual, que siguieron el estilo de los alarifes hispano-musulmanes.

Aunque este soberbio empleo de materiales y técnicas en el vestíbulo, y en su salón de honor (actual capilla), puede resultar sobrecargado y ostentoso, de hecho acaba realzando el conjunto de la estación, que constituye un ejemplo único del rico legado patrimonial de la arquitectura ferroviaria. No es de extrañar que sea la única estación de la región que goza de una doble protección, tanto de las leyes de patrimonio estatales como autonómicas. A finales de 2005, este monumento ferroviario se ha sumado a la lista de estaciones castellano-manchegas con parada del AVE.



Castilla-La Mancha

[La estación de Sigüenza destaca por su vistosa heterodoxia. Debajo, conjunto de la estación de Humanes de Mohernando, protegido por ley.



Guadalajara, el influjo de la cercanía de Madrid

La red alcarreña se completó hacia 1860 como parte de la línea Madrid-Zaragoza, de MZA, y dispuso a lo largo de este recorrido en sentido nordeste de una decena de estaciones de segunda y de tercera, con Guadalajara y Sigüenza como principales. Este esquema se ha mantenido hasta la llegada de la alta velocidad a la provincia.

Guadalajara, como capital, ha sido hasta ahora la principal estación alcarreña. Dada su cercanía a Madrid y su escasa población, destacó desde sus comienzos más como centro de reparación de locomotoras que como emisora o receptora de tráfico, por lo que fue catalogada como estación de tránsito de segunda clase. Sus orígenes se remontan a 1854, fecha de los primeros proyectos, pero será el ingeniero Ramón Ugarte quien firme en 1858 el proyecto definitivo. La estación se concluyó a inicios de 1859, quedando emplazada al otro lado del río Henares.

El conjunto del edificio de viajeros, abrigos y aseos de la estación original, con una acusada unidad y elementos clasicistas, responde al prototipo de MZA para las estaciones de segunda clase. El edificio principal, de 44 x 10 metros, con disposición lateral a la vía, un cuerpo principal y dos alas, con cubierta a dos aguas y marquesina, se compone de dos alturas: la inferior para salas de espera, taquillas y equipajes, y la superior para viviendas de empleados. Unas pilastras clásicas rematadas por capiteles dóricos y corintios eran el principal ornamento del edificio, que destaca hoy por un entramado metálico, a modo de pórtico, adosado al cuerpo

central de la fachada urbana. Su configuración actual, con fachada de 9 huecos en el cuerpo principal y 2 en las alas, no coincide con la original, lo que indica que las sucesivas reformas, como la de 1925, han creado un edificio muy distinto del primitivo. Otros elementos de la estación eran las cocheras y el taller de reparaciones –hoy desaparecidas–, así como muelles, cantina, cobertizos y viviendas. Como estructuras peculiares destacan los refugios, pequeños abrigos a mitad de camino entre edificio y marquesina, frente al edificio principal y al otro lado de la vía, de 9 a 15 metros de largo por 3 o 4 metros de an-



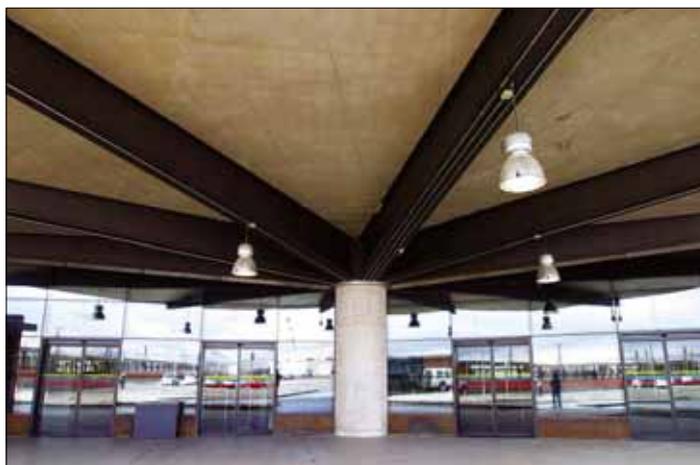
cho, que guarecían a los viajeros. Guadalajara sirvió de ensayo para estos refugios, que MZA quiso extender al resto de la línea.

La estación actual ha perdido importancia con la línea de alta velocidad Madrid-Lleida, cuya primera parada en sentido noreste es **Guadalajara-Yebes**. Emplazada a 15 km de la ciudad, este complejo ferroviario, inaugurado en octubre de 2003, dispone de un edificio principal de dos alturas (2.100 m²) y andenes cubiertos de 420 m con dos vías generales para alta velocidad. El funcional edificio de viajeros ofrece dos rasgos distintivos: una visera circular sobre la entrada sustentada sobre una columna de la que parten las vigas de soporte en configuración radial y una torre cilíndrica grisácea coronada por un reloj.

Sigüenza ha sido, por su población y su activo comercio, la segunda estación alcarreña. El edificio primitivo, con un cuerpo central y dos laterales de una altura, con medidas estándar (28 x 9,70 metros) de MZA, en cuyo entorno se construyeron en 1922 un muelle y cobertizos, quedó destruido durante la Guerra Civil. El arquitecto Luis Gutiérrez Soto, autor de las estaciones de Zaragoza y Caminreal, ganó en 1938 el concurso para la nueva estación, aunque su proyecto difiere mucho del edificio actual, construido en la posguerra. La actual estación, al final de una gran avenida arbolada, es un conjunto vistoso con fachadas inspiradas en el siglo XVIII, típicas de la arquitectura tradicionalista de posguerra, que no desmerece del entorno monumental de la ciudad del Doncel. El edificio principal, de dos alturas, muestra en ambas fachadas un cuerpo principal con salientes y entrantes que, al ofrecer gran profusión de tamaños y huecos, evitan la rigidez del esquema rectangular de su planta. Es una obra de mampostería enlucida, con ventanas pareadas en el cuerpo central y otras tres simétricas en los laterales, con vanos en la zona superior central y el escudo de la ciudad en piedra. En su interior, el vestíbulo es un amplio espacio de doble altura. La fachada de andenes incluye una torre de fábrica –que alberga los enclavamientos– que apenas sobresale del conjunto, y andenes cubiertos, con una galería soportada sobre pilares con cubierta a una agua y marquesina de 2,5 m de ancho.

A lo largo de la línea Madrid-Zaragoza hay repartidas otras estaciones y apeaderos de la misma época. Siempre de la mano de MZA, el tren llegó a **Jadraque** en 1860 y un año después a **Baides**, entonces dotada con un depósito de máquinas. Estos viejos caserones han dado paso a nuevos edificios funcionales y estandarizados, de una altura, sin relevancia arquitectónica. Como **Azuqueca de Henares**, **Espinosa de Henares** o **Matillas**. Distinto es el caso de **Yunquera de Henares**, de estilo tradicionalista, y sobre todo de **Humanes de Moherando**, un conjunto probablemente firmado por Ramón Ugarte hacia 1850, compuesto por edificio principal con marquesina metálica central, casillas de cambio de agujas y complejo de barreras con almacenes, todo ello construido con sillarejo bien tallado, ladrillo y estructura de hierro. Destaca el edificio del jefe de estación, cuadrado, con patio anterior a la puerta de entrada y múltiples ventanas y balcones, todo ello cuajado de decoración exuberante y gusto modernista de fin de si-

MZA ensayó en la estación de Guadalajara la instalación de refugios, estructuras para guarecer al viajero



Arriba, andenes de la estación de Guadalajara. Debajo, acceso principal a la estación de Guadalajara-Yebes.



Castilla-La Mancha



glo, lo que le ha valido la protección de la Ley de Patrimonio Histórico autonómica.

Estas estaciones menores, salvo la de Azuqueca por su inclusión en las Cercanías de Madrid y la de Humanes por su estatus especial, han pasado su época de esplendor y ahora, con la reducción de trenes en la línea hacia Zaragoza, están en declive, cada vez con menos pasajeros y menos mantenimiento, lo que las condena a un progresivo deterioro de sus instalaciones, cuando no a su abandono.

[*Andén cubierto (arriba) y muelle de mercancías (debajo) de la estación común de Cuenca, de 1931.*

Cuenca, del modelo MZA a la línea a Utiel

La formación de la red ferroviaria en Cuenca, compuesta por una única línea que atraviesa la provincia de oeste a este, fue lenta, debido en parte a las dificultades del trazado, y se realizó en dos periodos, cada uno de los cuales corresponde a un tramo diferente. El tramo Aranjuez-Cuenca, iniciado por la Compañía para el Ferrocarril de Aranjuez a Cuenca y finalizado por MZA, culminó en 1885 con la llegada del tren a la capital. En una segunda etapa, iniciada con el Plan de Urgente Construcción del Gobierno de Primo de Rivera, de 1926, se prolongó la línea hasta Utiel (Valencia) como paso previo para extenderla hasta Valencia y las líneas de Levante, objetivo alcanzado en 1947. Este hecho ha configurado estaciones muy diferentes en ambos tramos.

Una decena de estaciones jalonan el recorrido entre Aranjuez y Cuenca, construido entre 1885 y 1889. Desde la óptica arquitectónica, son uno de los mejores ejemplos de la política de estandarización de MZA. Las estaciones fueron clasificadas en distintos órdenes, y a cada orden correspondió un tipo de edificio de viajeros, de muelles y de urinarios, con dimensiones en función de la importancia de la estación. Así, a la estación principal, la de Cuenca, correspondió el edificio de mayores dimensiones (52 metros de largo por 10 de ancho) y los muelles más grandes. En orden descendente, luego vendrían las estaciones de Tarancón y Huete (con edificios de 32 x 10 m con patio de viajeros y muelles de 20 x 8 m), las de Paredes, Caracenilla, Cuevas y Chillarón (edificios de 14,20 x 8,2 m) y, por último, las de Vellisca, Castillejo del Romeral y Villar del Saz Navalón (11,9 x 5,9 m y muelles de 10 x 6 m). Se trataba, por tanto, de una línea totalmente serializada.

En este tramo destacó por su importancia **Tarancón**, población con activo comercio cuya estación constaba de un notable edificio de dos plantas e instalaciones que hablan de su importancia ferroviaria (cochera de máquinas y de carruajes, muelles cubiertos y descubiertos, patio de mercancías, cantina, báscula, etc.), aunque su actual edificio es más modesto. **Huete** no brilla por su edificio, aunque sí por dos estructuras anexas, el muelle cubierto y los retretes, que, por su singularidad, están protegidas.

En su calidad de capital, **Cuenca** fue y sigue siendo la estación principal de la línea. Enclavada en el casco urbano, la estación alberga un extenso edificio de viajeros con un cuerpo principal de dos alturas y alas de tres pisos, dotado de una singular y tardía marquesina me-





[Carboneras de Guadazaón es un exponente de las estaciones de Secundino de Zuazo en la línea Cuenca-Utiel. Debajo, estación de Tarancón.

tálica de 15 m de ancho, y varias construcciones anexas. Estos elementos se construyeron a raíz del proyecto de estación común de 1931, que no sólo varió el edificio principal de 1885 —éste tenía un cuerpo central elevado sobre la parte principal del vestíbulo—, sino que aportó una serie de edificios que realzaron la importancia de la estación. Construidos con materiales económicos, zócalos de mampostería, muros de hormigón con enfoscado y cercos de ladrillo para los huecos, entre ellos figuran cochera de carruajes, cocherón de locomotoras, talleres de locomotoras y de material móvil, almacenes, cinco muelles, dormitorios y viviendas. Varias de estas instalaciones, que han llegado hasta nuestros días, llevan el sello de la estandarización de MZA. La estación sufrió una ulterior remodelación en 1947.



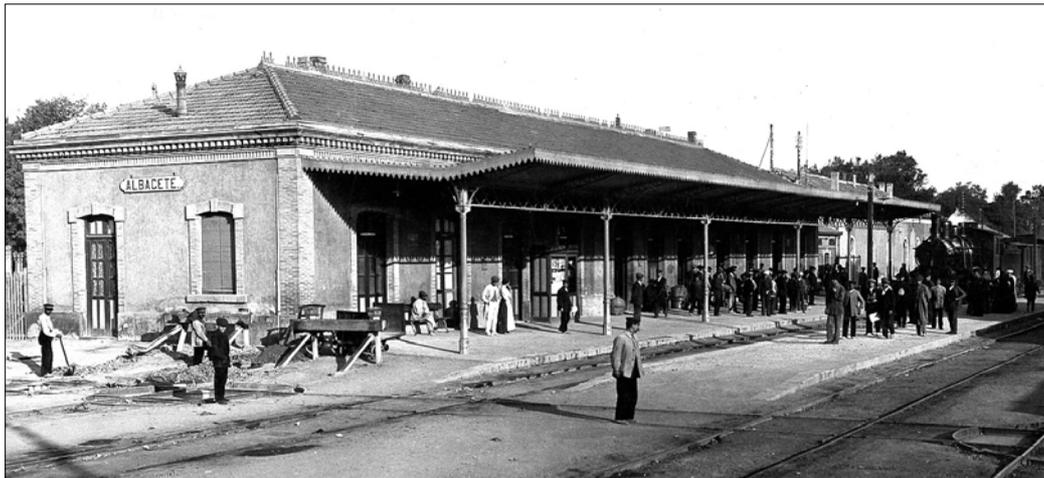
Las estaciones de la línea a Utiel conforman un conjunto unitario firmado por el arquitecto vasco Secundino de Zuazo entre 1921 y 1924 que, por su singularidad, merecen atención especial. Se trata de media docena de edificios de parecidas características e idéntica configuración volumétrica, con leves diferencias en la disposición de huecos y la ornamentación de fachadas. Tienen dos plantas, con un torreón de una planta más a uno de los extremos, y una *bow-window* bajo ésta, que juega un papel importante en el entorno rural donde se levantan. En su base se añaden un mirador saliente de tres lados que avanza sobre el andén. Los edificios, de gran sencillez y austeridad decorativa, se levantaron con materiales tradicionales, mampostería, ladrillo visto y teja cerámica. Su estilo se enmarca en la arquitectura tradicional, aunque adaptada al progreso que representaba el ferrocarril. **Carboneras de Guadazaón** (protegida por ley) y **La Gamedosa** son los principales exponentes de estas singulares estaciones, algunas operativas y otras en ruinas.

[La única línea de Cuenca, construida en dos periodos distintos, posee estaciones de estilos muy diferentes]



Castilla-La Mancha

[Edificio primitivo de Albacete, cuarta capital española con ferrocarril. Debajo, vidriera de la fachada actual de Albacete.



Museo del Ferrocarril FFE

Albacete, pionera en el tendido ferroviario

Por su importancia como tierra de paso hacia las costas levantinas, esta provincia fue una de las pioneras en el tendido ferroviario. De hecho, a la ciudad de Albacete le cabe el honor de ser la cuarta capital española en contar con ferrocarril, lo que se produjo en 1855 con MZA. La línea que desde Aranjuez conduciría a Alicante en dirección a la costa terminó su construcción en esta provincia con su llegada a Almansa (1857) y Caudete (1858). La segunda línea provincial, entre Chinchilla de Montearagón y Cartagena, iniciada por otra compañía y concluida por MZA, llegó primero a Agramón (1864) y luego a Las Minas (1865), enlazando aquí con la vía tendida desde Cartage-

na.

En los primeros años, las estaciones de Albacete responden a modelos homogéneos diseñados en función de la categoría y especialización de cada estación en el conjunto de la línea. Era, como en otras líneas de MZA, una arquitectura estandarizada que respondía a un criterio de economía de empresa. Este principio se prolongó durante décadas, aunque desde muy temprano las estaciones realizaron reformas para mejorar sus condiciones de explotación, como Albacete (1858) y Villarrobledo (1866), donde se levantaron viviendas ferroviarias, muelles cubiertos y fondas. La excepción a la regla de la estandarización se dio en Almansa,



La tipología dominante

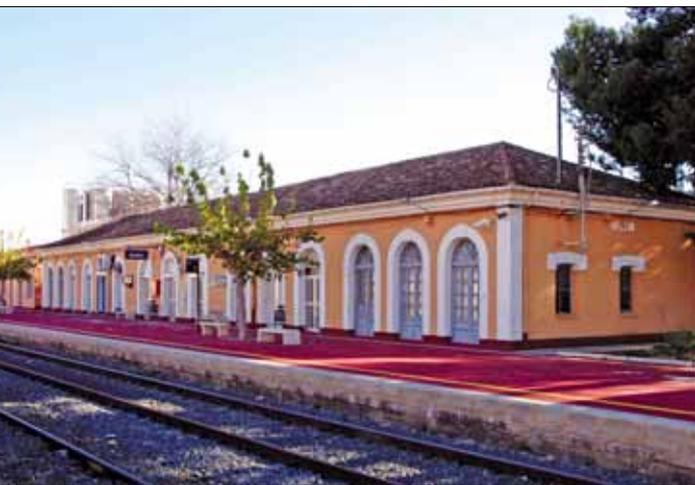
Más del 80% de las estaciones de ferrocarril de Castilla-La Mancha, las situadas en el campo o en pequeñas poblaciones, responde a una misma tipología. Atendiendo a sus distintos elementos, esta tipología podría resumirse de la siguiente forma:

- **Planta.** Son edificios del tipo caserón rectangular aislado, con apariencia de casa particular, de una o dos plantas, la primera para viajeros y la segunda para empleados. Tienen disposición lateral a la vía.
- **Fachada.** De composición simétrica y distribución regular de huecos, puerta de acceso central y arcos de medio punto. En ocasiones tienen fondos enfoscados y blanqueados o en tonos pastel.

➤ **Cubierta.** A cuatro aguas en el caso de edificios de dos alturas y a dos aguas en las de una planta. La cresta se adorna con estructuras de latón, hierro o cerámica.

➤ **Materiales.** Paramentos de piedra y uso del ladrillo para recercar los elementos constructivos y como decoración. En ocasiones se utiliza roca de granito, mampostería ordinaria, adobes o mortero de ceniza y cal.

➤ **Marquesina.** La gran mayoría carece de ellas. Allí donde hay, están sustentadas por pilastras de hierro lisas y situadas a lo largo del edificio en el lado vía.



que entre 1859 y 1864 fue cabecera de la línea a Valencia del Ferrocarril de Almansa, Valencia y Tarragona (AVT) –luego absorbida por Norte–, además de formar parte de la línea de MZA. Cada compañía construyó aquí sus propias instalaciones por duplicado, aunque compartieron el edificio de viajeros –hoy desaparecido–, de gran singularidad aunque con ciertas contradicciones.

Albacete, con un edificio de viajeros alargado y de una sola planta dotado de marquesina metálica, se configuró desde el inicio como el punto principal de una línea cuyas estaciones se especializaron en el transporte de vino (Villarrobledo y otras), maderas (La Roda, Agramón y Minas) y minerales (Minateda, Minas, Tobarra, Hellín y Agramón). En gran parte de ellas se instalaron en su entorno a partir de 1870 empresas e industrias, que querían aprovechar el ferrocarril para transportar sus productos, como ocurrió en Albacete, Tobarra, Hellín, La Roda, Chinchilla o La Gineta. En torno a otras (Chinchilla y Agramón) se consolidaron poblados o aldeas ferroviarias.

Entre 1880 y 1920 se acometió en la provincia una renovación de estaciones, hasta entonces modestos edificios, de una planta, con carencias importantes. Así, Albacete amplió en 1900 su edificio de viajeros –ahora dotado de fachada neoclásica–, se construyeron viviendas para el personal y un depósito de máquinas. En Chinchilla, importante nudo ferroviario afectado en 1900 por un incendio, se instalaron cocheras, muelles y viviendas ferroviarias. En Agramón, Minas, Hellín, Almansa y Villarrobledo también se levantaron viviendas ferroviarias, en un ejemplo de la política social de MZA.

El Estatuto Ferroviario de 1924 sentó las bases para renovar las infraestructuras en toda España, lo que aquí se aprovechó para remozar estaciones y construir edificios de nueva planta. De esta época datan edificios como los de **Villarrobledo**, **La Roda**, **Minaya** y **La Gineta**, que han llegado así hasta nuestros días. Los dos primeros responden al mismo modelo, un único cuerpo rectangular de dimensiones similares, con dos alturas y nueve huecos en la fachada, de ladrillo, con marquesina metálica. Los edificios de **Minaya** y **La Gineta** también comparten una tipología similar, pero éstos tienen un trabajo mayor del ladrillo, empleado en franjas horizontales en todos los edificios: viajeros, aseos y guardaguas.

Esta variedad tipológica es más propia de la línea Alcázar de San Juan-Chinchilla, la principal de la provincia, mientras que la otra línea de Albacete, entre Chinchilla y Cartagena, presenta estaciones de una planta con desarrollo longitudinal creciente (la estación de **Hellín** tiene una longitud de 43 metros) en las que resalta el cuerpo central. Suelen presentar huecos con arcos de medio punto señalando, con la posición del reloj, el eje simétrico del edificio. El nudo donde se unen ambas líneas, **Chinchilla**, tuvo importancia pasada, como reflejan su viejo edificio de viajeros –un rectángulo con un cuerpo superior más pequeño, con huecos recercados en blanco y mam-

[Edificios de viajeros de Hellín (izquierda) y Caudete. Debajo, el robusto edificio de viajeros de Minaya.





Castilla-La Mancha



Museo del Ferrocarril-FFE



[La vieja estación de Ciudad Real y fachada de la estación Ciudad Real Central, por donde pasa el AVE.

postería revocada con tonos rosados— sus instalaciones —muelle de mercancías cubierto, viviendas de empleados en hilera, etc.— y la aldea que creció a su alrededor, aunque esa realidad ha dado paso a una nueva estación muy humilde, reducida a regular la bifurcación de la línea.

La última gran actuación en las estaciones de la provincia se produjo en **Albacete** en 1967, cuando se construyó una nueva estación unos 450 metros al noroeste de la antigua, dotada de tres dobles vías, para permitir la expansión de la ciudad. Este complejo incluye un edificio de pasajeros de dos alturas que destaca por una marquesina sobre la que descansa una gran vidriera multicolor. La inclusión de Albacete en el proyecto Vialia propiciará una nueva terminal, de unos 12.000 m², que, dentro de una estructura de cristal, albergará las instalaciones de alta velocidad y una oferta de ocio, rasgos de las llamadas “estaciones comerciales”.

Ciudad Real, del nudo de Alcázar al AVE

La formación de la red ferroviaria en Ciudad Real arrancó en 1854 con la línea Aranjuez-Almansa, una obra que supuso la construcción de la estación de Alcázar de San Juan, primera de la

Estaciones de vía estrecha

En la última década del siglo XIX comenzaron a desarrollarse en la región varias líneas de vía estrecha para atender las necesidades de las cuencas mineras o de las vegas hortofrutícolas. Todas ellas dejaron de existir por problemas de rentabilidad, lo que provocó el abandono de las estaciones. A continuación se relacionan las principales líneas y sus estaciones.

➤ **Valdepeñas-Puertollano.** El Trenillo de la Calzada se inauguró en 1893 entre Valdepeñas y Calzada de Calatrava y se extendió en 1903 hasta Puertollano. Fue clausurado en 1963. A lo largo de sus 76 km. había diez estaciones o apeaderos [Valdepeñas, La Gredera, Moral de Calatrava, Montachuelos, Granátula de Calatrava, Calzada de Calatrava, Hernán Muñoz -Aldea del Rey-, Miró, La Zarza, Argamasilla de Calatrava y Puertollano], de las que nueve tenían edificios para viajeros. Salvo el caso de Valdepeñas, eran sencillos caserones rectangulares de uno o dos pisos, de piedra de cantería o ladrillo. Casi todas las estaciones

tenían muelles y seis de ellas poseían retretes independientes. Moral de Calatrava era la única con cantina. Sólo se conservan los edificios de Hernán Muñoz [en muy mal estado] y Granátula de Calatrava.

➤ **Puertollano-Peñarroja.** Línea carbonera abierta en 1895 por la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroja para dar salida a la producción mineral a ambos lados de Sierra Morena. Fue clausurada en 1970. Había siete estaciones en territorio de Ciudad Real del tipo caserón rectangular [Puertollano, Ojailén, Cabezarrubias, Brazatorfas-Alcudia, Fuencaliente-Escorial, El Horcajo y La Garganta]. Sólo se mantienen en pie las de Cabezarrubias, Brazatorfas-Alcudia y La Garganta.

➤ **Madrid-Almorox.** El ferrocarril del Alberche se abrió en 1901 para transportar productos agrícolas y materiales de construcción. Poseía tres estaciones en suelo toledano, Méntrida, Alamín y Almorox. Esta última, la estación término, era un edificio de ladrillo visto de relativa entidad



provincia. Esta localidad se convirtió desde el inicio en un nudo clave de comunicaciones ferroviarias, ya que, además de servir de paso para la línea a Levante, de allí arrancarían las líneas que prolongarían la ruta desde Madrid hacia el sur y el suroeste. En 1861 se inauguró la línea de MZA hasta Manzanares y Ciudad Real, y cinco años después se abrirían las líneas Manzanares-Córdoba y Ciudad Real-Badajoz, ésta construida por la Compañía del Ferrocarril Ciudad Real a Badajoz, absorbida por MZA. Hacia 1880 quedó completada la red provincial con las líneas Madrid-Ciudad Real, Ciudad Real-Badajoz, Valdepeñas-Puertollano y Puertollano-San Quintín y Puertollano-Peñarroya, así como las de vía estrecha de la cuenca minera de Puertollano. Este esquema se mantuvo con pocas variaciones durante buena parte del siglo XX.

La llegada de la alta velocidad en 1992 convirtió a la línea Madrid-Sevilla en la principal de esta provincia, desde entonces la única de España con dos estaciones del AVE (Ciudad Real y Puertollano) hasta que Zaragoza compartió esa distinción. Esta infraestructura, realizada a costa del desmantelamiento del tramo Parla-Ciudad Real de la línea Madrid-Badajoz, convive ahora con una red convencional que mantiene su extensión y que sirve tanto a largas distancias como a trenes regionales, aunque su número de estaciones se ha reducido en más de una veintena.

[*Pabellón de acceso (izquierda) y complejo en isla de la estación de Alcázar de San Juan.*

para el tamaño de la población. Fue demolido hace algunos años. El tramo castellano se cerró en 1965.

➤ **Puertollano- San Quintín.** Línea de 25 km construida en 1903 para transportar el plomo de la mina San Quintín. Tenía cuatro estaciones: Almodóvar del Campo, Villazaide, El Collado y San Quintín. Se cerró en 1956.

➤ **Ferrocarriles mineros de Albacete.** La línea del azufre, construida en 1904 por la empresa Coto Minero de Hellín, transportó este mineral desde la cuenca minera hasta la estación de Las Minas de MZA, también dedicada al transporte de madera. En Minas se construyó una vía de apartadero, un palenque y un muelle de trasbordo. Estuvo en servicio hasta 1936. Hubo otra línea minera entre las minas de La Celia y Minateda.

➤ **Villacañas-Quintanar de la Orden.** Inaugurada en 1908, esta línea toledana de 25 km de longitud se

transformó en 1929 al ancho ibérico y subsistió hasta principios de los años 90. Poseía cuatro estaciones: Villacañas-Prado, Villa de Don Fadrique, Puebla de Almoradiel y Quintanar de la Orden.

➤ **Madrid-Alocén.** El ferrocarril del Tajuña fue un tren de vocación agrícola inaugurado en 1921 por la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón. A lo largo de sus 70 km a través del sur de Guadalajara se construyeron diez estaciones entre 1916 y 1921 [Mondéjar, Pozo de Almoquera, Yebra, San Rafael, Almonacid, Saqatón-Bolarque, Anguix, Ruñón, Sacedón y Alocén]. Con el cierre de la línea en 1953, sus estaciones fueron abandonadas y ahora están en ruinas. La de Alocén duerme hoy bajo las aguas del embalse de Entrepeñas; la de Mondéjar tuvo más suerte y aún se conserva en el casco urbano, ahora destinada a fines sociales.



Castilla-La Mancha

[Daimiel y Manzanares son exponentes de estaciones típicas en Castilla-La Mancha. Debajo, fachada de la estación del AVE en Puertollano.



que, tras sucesivas reformas, conforma el actual pabellón de ingreso, de tres cuerpos de ladrillo visto rojizo con azulejería en la fachada, con vestíbulo, taquillas, oficinas y locales comerciales. Frente a él, un complejo matriz en isla, aislado por las vías y al que se accede por un paso subterráneo, con una serie de edificios alineados, entre ellos el principal (con sala de espera, facturación y recogida de equipajes, correos, policía, puesto de mando, etc.), el café-fonda (una joya decorativa, con un impresionante zócalo de azulejos de 1873 que refleja mil pasajes del Quijote) y los urinarios. Este complejo, remozado a principios de los años 80 del siglo XX, está cubierto por marquesinas formadas por columnas y piezas de fundición que son una réplica de las instaladas por MZA en 1861. El pabellón de acceso y el complejo matriz están protegidos por ley. Esta estación, de la que ya han desaparecido los talleres de reparación, continúa siendo hoy en día la de más número de viajeros de toda la comunidad, tanto de términos como transeúntes.

Si Alcázar es la estación más antigua de la provincia, **Ciudad Real Central** es la más moderna, ya que se inauguró en 1992 para el AVE Madrid-Sevilla. Conforman un pulcro y moderno complejo a las afueras de la ciudad. De tres alturas, su seña de identidad es la marquesina metálica que, apoyada en dos columnas, cubre la entrada en chiflón, así como su enorme vestíbulo, cubierto por un lucernario alargado en forma de pirámide. Se construyó sobre la estación de MZA que durante 125 años dio servicio a la ciudad, que a partir de

Alcázar de San Juan, principal nudo ferroviario de la región, es un ejemplo de estación con disposición en isla

1879 contó con una segunda terminal, la estación nueva, aún en pie, del directo Madrid-Ciudad Real. La estación de MZA, de segunda clase, fue proyectada en 1863 para reemplazar al edificio provisional y terminada en 1880, con sus muelles y urinarios independientes. El edificio original, rectangular de dos plantas, superficie de 450 m² y fachadas de ladrillo visto con cu-

Alcázar de San Juan

no sólo fue la primera estación provincial, sino que desde sus orígenes asumió un papel relevante como centro de arranque de las líneas a Andalucía y Extremadura. Esta importancia aconsejó ya en 1863 ampliar el edificio de viajeros provisional (un rectángulo de 42x10 m, de una planta), alargando su longitud para ampliar las salas de espera e instalar un café-fonda, además de una marquesina en la fachada del pueblo. En 1889 se elevó en doble planta, siguiendo una traza neoclásica y elegante, y se construyeron aseos independientes. Este edificio, que cierra la avenida de acceso a la estación, es el



biertas de pizarra, se fue adaptando a las necesidades del ferrocarril con sucesivas modificaciones, entre ellas la ampliación de 1884, que alargó el edificio, creó viviendas para el personal ferroviario y nuevos muelles. Las cocheras se derribaron en 1944.

Puertollano, epicentro de la cuenca hullera, también construyó en 1992 una nueva estación del AVE para reemplazar a la antigua. Ésta, fechada en 1864, era el centro neurálgico de las líneas hacia las minas, por lo que su tinglado ferroviario incluía una gran terminal de carga dotado de muelles, lavadero central y demás instalaciones industriales, hasta donde llegaban líneas con cuatro anchos de vía diferentes. La estación moderna no guarda relación con la vieja. Su rasgo más acusado es su fachada, con dos enormes columnas de ladrillo visto que enmarcan la entrada a la estación, en una composición rectilínea y austera sin concesión al detalle.

Otras estaciones destacadas son Valdepeñas y Manzanares, del último tercio del XIX y renovadas en el primer cuarto del XX, que incorporaron bodegas y fábricas en sus alrededores, especialmente la primera. **Valdepeñas** se compone de un edificio rectangular de dos plantas al que se añadieron en 1917 dos cuerpos laterales de una planta, que sobresale por su doble marquesina a lo largo de todo el edificio según diseño de MZA: cerchas de hierro laminado sobre columnas de hierro fundido en los andenes y sustentada sobre ménsulas con perfiles de hierro en el lado ciudad. **Manzanares**, con un pabellón de acceso enfrentado a otro en isla como en Alcázar de San Juan, luce sendos edificios de una sola planta, alargados, con recercado azul de ventanas, puertas y esquinas en contraste con el blanco dominante. Este rasgo colorista se repite en otras estaciones provinciales como **Daimiel** —ésta con una marquesina metálica protegida por ley—, **Guadálmez-Pedroches**, **Venta de Cárdenas** o **Cañada de Calatrava**.

El recorrido por Ciudad Real no puede concluir sin una mención a la estación de **Río Zancara**, cerca de Tomelloso, construida en 1929, un prototipo de MZA similar a la de Minaya (Albacete), de estilo historicista, con parte de sus instalaciones bajo protección de la Ley de Patrimonio Histórico. El edificio de viajeros es una construcción maciza de dos plantas a base de muros fragmentados de ladrillo, con tejado a dos aguas coronado por crestería de cerámica y un molino metálico en un extremo, que impresiona por el concienzudo trabajo en el ladrillo visto de las fachadas, un estilo que comparten el edificio de urinarios y la torreta de señales. ■



[Arriba, fachada del lado ciudad de Valdepeñas. Izquierda, la artística fonda de Alcázar de San Juan.



Castilla y León



Con el sello de Norte

[LUIS GUIJARRO] [FOTOS: M. D. CORDERO]

Las principales estaciones de ferrocarril de Castilla y León buscaron desde el principio ser incluidas en los grandes itinerarios de los caminos de hierro que comenzaron a tenderse en la segunda mitad del siglo XIX. Desde monumentos arquitectónicas hasta apeaderos provisionales, esta región sorprende al mundo ferroviario por las joyas del pasado que aún se conservan, la mayoría con el sello afrancesado de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, y por la extrema modernidad que el siglo XXI otorgará a algunas.



La historia de las estaciones de Castilla y León está muy vinculada a una compañía, la de los Caminos de Hierro del Norte de España, o Compañía del Norte, nacida en 1858, que trazó la red ferroviaria original de esta región y que, con su política de absorción de líneas, que abarcó hasta Cataluña y el Cantábrico, se convirtió en la primera gran sociedad ferroviaria española. Esta compañía trazó en Castilla y León un red de estructura arborescente, con dos grandes líneas troncales en dirección al norte (Madrid-Irún, una concesión obtenida en 1856 e inaugurada en 1864, y la línea Venta de Baños-Palencia-León, de 1863) a los que se sumaron los ramales de Palencia-Santander (1866), Medina-Zamora, Astorga-Plasencia (1896), Palencia-Miranda de Ebro y Ávila-Salamanca. Esta configuración propició la aparición de importantes nudos (Medina, Venta de Baños y Miranda de Ebro) y dejó a varias capitales apartadas de los ejes principales (Segovia, Soria, Salamanca o Zamora), convirtiendo a esta región en una zona de paso desde el centro peninsular hacia el Cantábrico.

De capital mayoritariamente francés y representada por los hermanos Peréire, propietarios de Chemins de Fer du Nord en Francia, esta compañía se encargó de levantar las principales estaciones de la región. La presencia de ingenieros galos en este proceso tuvo como consecuencia que buena parte de las estaciones castellano-leonesas, como Burgos, Valladolid o Medina del Campo, tuvieran una inequívoca inspiración arquitectónica francesa.

Razones diversas han condicionado la ubicación de las estaciones de esta región. Alguna se impuso a otra en la pugna por recibir los trenes de Madrid (Ávila y Segovia); otras estaban en el trazado principal hacia el norte (Valladolid, Medina del Campo, Burgos); otras más surgieron de la nada para imponerse a la propia capital de provincia (Venta de Baños y Palencia); y casi todas se encuentran en un trazado repleto de ciudades monumentales. A continuación damos un repaso por provincias a las principales estaciones de la región.

Ávila, ganadora en el XIX

Ávila y Segovia pugnaron desde mediados del siglo XIX por el trazado del ferrocarril Madrid-Irún, alzándose la primera como ganadora y erigiéndose, por tanto, como primera capital castellana que atravesaría el tren en su camino hacia Francia. La estación de Ávila, que daría servicio a esta línea, fue aprobada entre 1862 y 1863, con edificio de viajeros y cochera de locomotoras, encargándose de su construcción el ingeniero francés M. Rivon. No surgió como una estación con carácter provisional, ni tampoco tenía el estilo afrancesado de las estaciones de la citada línea, sino que desde un principio se proyecta y construye como un edificio definitivo.

La estación, cuyo emplazamiento estuvo marcado por la orografía local, se situó al margen del casco urbano, por lo que a mediados del siglo XX hubo que conectarla con la ciudad por medio de una avenida. El edificio de viajeros tenía una superficie de 271,50 m² repartidos en dos plantas. En la parte baja se disponía un vestíbulo con despacho de billetes, registro de equipajes y salas de espera pa-



[Página opuesta, la deslumbrante estación de Zamora y edificio de viajeros de Quintanas de Gormaz (Soria). En esta página, edificio de viajeros y marquesina de Medina del Campo. Debajo, vestíbulo de la estación de Ávila.]



Castilla y León

[Fachada del lado ciudad de la estación de Segovia, de 1926.



ra primera, segunda y tercera clase. Los ángulos del edificio y los cuadros de puertas y ventanas se proyectaron de piedra de sillería granítica para darle un carácter más sólido y elegante a sus dos fachadas. El conjunto del edificio presentaba, en opinión del ingeniero de la compañía, un aspecto arquitectónico en armonía con la importancia de la ciudad. Otro ingeniero francés de la Compañía del Norte, Avillumer, amplió este edificio dos decenios más tarde.

Con el crecimiento del tráfico, la implantación de la doble vía y la electrificación y el empalme de líneas como la de Ávila-Salamanca, la estación registró varias modificaciones, hasta que en 1955 Renfe decide construir un nuevo edificio de viajeros y mejorar las instalaciones de la estación, que abrirá en 1958. Gonzalo Garcival afirma que la fachada principal de la estación “recuerda bastante al parador de Gredos. Por dentro, el vestíbulo está decorado con una pintura mural, de intención “castellanista”, y con un artesonado de madera, de ruralizante afán, que no evoca el tradicionalismo de los pabellones regionales de la Feria del Campo madrileña”. Los planes de reestructuración y acondicionamiento de Renfe han dejado la estación muy remozada y puesta al día.

Segovia, de la derrota al AVE

Derrotada en la pugna con Ávila de mediados del XIX y condenada a cierta marginalidad ferroviaria, ya que fue la última provincia castellano-leonesa en tener contacto por ferrocarril con Madrid, Segovia ha emergido en el siglo XXI como lugar de paso del futuro AVE a Valladolid y como la primera ciudad castellano-leonesa en contar con una nueva estación para la alta velocidad.

La estación original de Segovia fue proyectada por el ingeniero Miguel Muruve y Galán para la línea Segovia-Medina del Campo, luego absorbida por la Compañía del Norte. Como proyectista del ferrocarril Barcelona-Granollers, Munuve imitó el modelo de estación de primera clase de la línea catalana a la hora de construir la de Segovia. Se trata, pues, del mismo modelo, salvo algunas diferencias formales, como la reducción del cuerpo superior del inmueble.

En abierto contraste con la monumentalidad de la ciudad a la que sirve, la estación segoviana, enclavada en el casco urbano, carece de pretenciosidad y es de una modestia casi deliberada, por lo que ha quedado encuadrada entre las estaciones de tipo menor. Del viejo caserón construido en 1884 se pasó, tras la ampliación realizada en 1926, a un edificio de viajeros compuesto por un cuerpo principal alargado de dos alturas, de ladrillo visto, recorrido por puertas y ventanas en forma de arcos de medio punto, sin mayores concesiones al detalle. La marquesina metálica que cubre el andén data de principios de siglo. Segovia vivió como un desagravio la llegada del primer tren desde Madrid en 1888, y su estación quedó desde entonces incorporada como una más entre las de provincia.

De esta modesta realidad, Segovia está a punto de dar el salto a la modernidad ferroviaria con

Segovia, última capital castellana ligada por el tren a Madrid, será la primera ciudad de la línea AVE a Valladolid

la construcción de la nueva estación pasante para la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid, que comunicará la capital con la ciudad del Alcázar en 22 minutos. La futura estación, emplazada a tres kilómetros de la ciudad, se encuentra en sus últimas fases de construcción, con su inauguración prevista en 2007. La estación incluirá un nuevo edificio de viajeros con dos andenes de 420 metros de longitud, un gran aparcamiento, un edificio técnico y un centro de explotación de la línea. El edificio principal tendrá una superficie de 8.000 m² en forma de “edificio puente” sobre las vías aprovechando las diferencias de cota existentes en el terreno respecto a la plataforma. Algunos piensan que con esta estación se ha hecho justicia con Segovia.

Valladolid, ciudad ferroviaria

Como núcleo urbano de importancia en la región, Valladolid fue desde el principio señalada como ciudad de paso de la línea Madrid-Irún. Los hermanos Peréire, representantes de la Compañía del Norte, apostaron por llevar el tren a esta ciudad en sintonía con los comerciantes harineros, interesados en dar salida a sus productos hasta el Cantábrico a través de la línea Alar del Rey-Santander. De hecho, la ciudad se convirtió en el cuartel general de la compañía para la construcción de la línea Madrid-Irún, y en ella se instalaron importantes instalaciones (los talleres generales y los almacenes de la Compañía del Norte), lo que hizo de Valladolid el primer gran centro ferroviario de la región.

El proyecto preveía una estación de primera categoría con servicio de viajeros y de mercancías, muelles, cochera y depósito de locomotoras. Aunque la estación estaba destinada a ubicarse en las huertas de los Capuchinos y de la Merced, finalmente se emplazó en la zona de Campo Grande, donde en 1864 se construyó un pequeño edificio provisional, de una sola planta cubierta y piso asfaltado, muy incómodo para los viajeros.

En el último tercio del siglo XIX la ciudad comienza a asumir su importancia como enclave ferroviario, pasando a ser la mejor comunicada de la mitad norte. A la línea Madrid-Irún se sumaron otras dos, Valladolid-Medina de Rioseco (1884) y Valladolid-Ariza (1895), que implicarían la construcción de dos estaciones menores, San Bartolomé y La Esperanza. La primera fue cabecera de la



Arriba, andén de la estación de Segovia en los años 40. Debajo, fachada de Valladolid-Campo Grande.



Museo del Ferrocarril-FFE



Castilla y León



[Arriba, la grandiosa marquesina de hierro de Valladolid-Campo Grande. Debajo, fachada de la estación de Medina del Campo.

vación que el resto, con ocho pilastras toscanas pareadas que dan lugar a tres soberbias puertas de arco con montantes de cristal, sobre las que corre la correspondiente cornisa de correctas líneas. En su centro destaca el frontón que corona exteriormente el edificio, donde se observa el escudo de armas de la ciudad, flanqueado por las estatuas de la Industria y la Agricultura. Una grandiosa marquesina de hierro cubría los andenes.

Con el paso del tiempo, Campo Grande ha ido ganando en operatividad con las sucesivas modernizaciones, la última de las cuales coincidió con el centenario de la estación, en 1995. Esta actuación ha implicado una reordenación de espacios, incrementando en un 100% la superficie dedicada a los clientes y ofreciendo una mayor comodidad y calidad a los cerca de dos millones de personas que visitan anualmente la estación. Se inauguró un nuevo centro de viajes, se construyeron nuevas taquillas, cafetería y restaurante, se creó un área comercial y se restauró el vestíbulo. El recinto se ha habilitado como punto de referencia para actividades comerciales, sociales y culturales.

La última página de Campo Grande se está escribiendo estos días. Y es que la llegada de la alta velocidad a Valladolid, prevista para finales de 2007, propiciará la reforma de la red arterial ferroviaria de la ciudad, una actuación que implicará el soterramiento de las vías, una nueva variante para mercancías y el traslado de los talleres centrales de reparaciones fuera del núcleo urbano. Todo ello liberará una gran cantidad de terrenos, que serán destinados a usos comerciales, viviendas y espacios para el disfrute ciudadano. El AVE llegará al principio a la actual estación, pero en una segunda fase se construirá a su lado una nueva terminal soterrada, con las vías a una cota de -8,5 metros.

Medina del Campo, vieja dama castellana

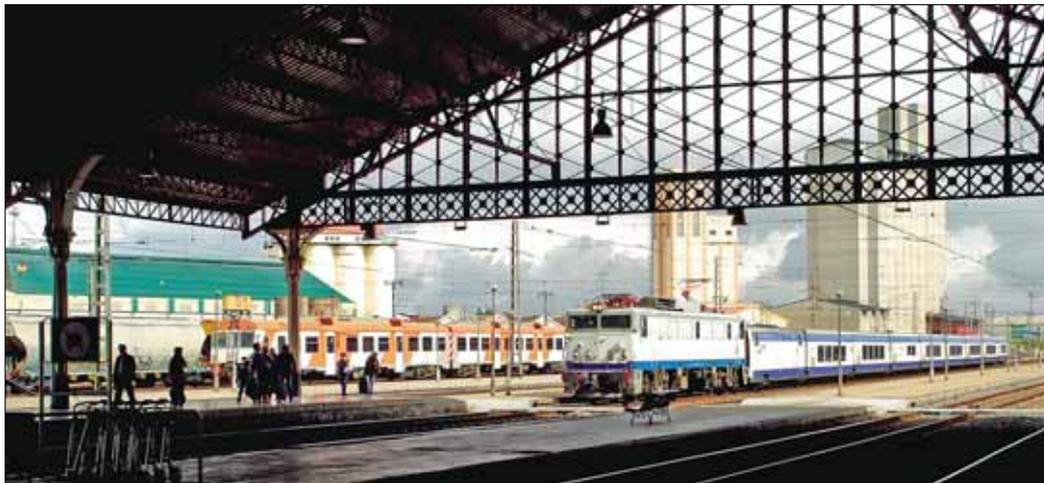
Importante cruce de caminos de la mitad norte de España, Medina del Campo se sumó pronto a la era del tren de la mano, cómo no, de la Compañía del Norte. Su primitiva estación, de 1860, constaba de edificio de viajeros,

Museo del Ferrocarril-FEE



dos muelles de mercancías y una cochera para locomotoras. Sin embargo, la confluencia de numerosos ramales ferroviarios en Medina y el intenso tráfico que esto provocaba dejó pronto pequeñas estas instalaciones. En pocos años surgió la necesidad de construir un edificio de mayor capacidad.

En 1896 se encargó a Vicente Sala, uno de los mejores ingenieros de la compa-



[Vista del andén cubierto por la grandiosa marquesina metálica de Medina del Campo.

ña, el diseño de una monumental estación definitiva. Su inauguración, en 1902, colocó a Medina del Campo en el conjunto de ciudades que, por la importancia del tráfico que atendía, disponía de una estación de primer orden. Su elemento más significativo es el edificio de viajeros, de grandes dimensiones (102x12'5 metros) y un esquema compositivo ortogonal y simétrico, siguiendo el modelo francés de la época, basado en el eclecticismo de tipo clasicista. Consta de un cuerpo central unido a dos pabellones o “martillos” en los testeros mediante cuerpos laterales de altura inferior. La fachada presenta tres grandes puertas de arcos peraltados, con claves muy desarrolladas, entre pilastras corintias de gran monumentalidad; en un pequeño cuerpo de remate de frontón curvo, se alza el escudo de armas de Medina. Dos pabellones anexos, donde se instalan las dependencias ferroviarias, conectan con los “martillos” laterales.

Otro elemento significativo de la estación es la grandiosa marquesina (102x35 metros y 356 toneladas de peso) a dos aguas adosada al edificio principal. Construida en hierro fundido y cristal, todos los elementos y piezas responden a un cuidado ejercicio de cálculo de la estructura sustentada, en el que no se han olvidado los aspectos ornamentales, tanto en los capiteles de las columnas, los cuerpos mensulados y los broches de remate.

La estación se completa con las instalaciones propias de su categoría: grandes muelles de transbordo, local y de ganado (hecho *ex profeso* para el activo mercado local), cochera de carruajes, depósito de máquinas, taller de reparación y aseos. Todo el conjunto ocupaba 18 hectáreas de superficie.

Con los años, la estación de Medina del Campo ha registrado remozamientos, operaciones de maquillaje y reformas puntuales, lo que no ha impedido que, como dice Garcival, conserve “su imagen de vieja dama castellana, un tanto, como se veía, al gusto francés”.

La estación se completa con las instalaciones propias de su categoría: grandes muelles de transbordo, local y de ganado (hecho *ex profeso* para el activo mercado local), cochera de carruajes, depósito de máquinas, taller de reparación y aseos. Todo el conjunto ocupaba 18 hectáreas de superficie.

Palencia, en plena trama urbana

La elección de Venta de Baños como lugar de paso de la línea Madrid-Irún en lugar de hacerlo llegar hasta la capital provincial, cuestión que pretendía ahorrar costes de construcción a la Compañía del Norte, hizo que Palencia tuviera una importancia ferroviaria secundaria en la provincia, siempre dependiente de ese despoblado elegido al sur de la ciudad donde confluían varias líneas. “Le ha gustado poco a Palencia, más bien le ha disgustado, la importancia que iba tomando Venta de Baños, que por cierto se la restaba a la capital”, escribe el cronista José Pérez Llorente.

El ferrocarril llegó a Palencia en 1859, contorneando la ciudad por el lado opuesto al río Carrión, frente al centro histórico de la

[Cuerpo central de la fachada principal de la estación de Palencia.



Valladolid y Medina del Campo conservan notables marquesinas metálicas de principios del siglo XX



Castilla y León

Museo del Ferrocarril FFE



ciudad, donde se estableció la primera estación. Era la estación del Norte, también conocida como estación de Alar, un edificio pequeño que sirvió al tramo Palencia-Alar del Rey. En 1875, con la puesta en marcha del tramo Palencia-León, de la línea a La Coruña, se construyó una segunda estación, la del Noroeste, actual estación del Norte, de notables dimensiones, situada a continuación de la primera. Ambas conformaron desde entonces un espacio de dos kilómetros de largo y 30 hectáreas de extensión.

[*Imagen histórica de la fachada de la estación de Palencia. Debajo, estación de Venta de Baños.*

El cronista José Pérez Lorente lo cuenta así: “Vinieron unos hombres de lejos y sin que los palentinos se dieran cuenta, le colocaron una estación de ferrocarril. Después, los mismos señores de fuera, franceses por más señas, hicieron que Palencia fuera cabeza de línea, cuando lo que a ellos les debían haber concedido tenía que haber sido el tramo Venta de Baños-León”. Y continúa: “Poco más tarde vino un señor de fuera, el marqués de Guadalmina. Y cuando los palentinos tuvieron que dar el do de pecho, el ferrocarril de Palencia a Guardo, que hubiera supuesto el desarrollo de la provincia, no supo dar la nota y solamente quedaron las lamentaciones a destiempo”. Efectivamente, la línea Palencia-Guardo, cuyo ancho de vía estuvo en discusión, quedó en nada para Palencia, y la que pudo ser cuarta estación de la ciudad –hubo una tercera, la de los ferrocarriles de Castilla para el tramo hasta Villalón de Campos, ubicada en terrenos donde vivía el jefe de estación del Norte– nunca se levantó.

Con el paso del tiempo, la estación ha ido quedando en posiciones cada vez más centrales dentro de la ciudad, que hasta entonces había crecido entre el río por un flanco y las vías por el opuesto. Es a partir de la década de los años 20 del siglo pasado cuando el crecimiento urbano, con el nuevo barrio del Otero, supera por primera vez la línea del ferrocarril. Este proceso, típico en la mayoría de ciudades con instalaciones ferroviarias, se ha ido agudizando con los años y ha llegado hasta nuestros días. Actualmente, Palencia es una de las ciudades de Castilla y León, y hasta de España, donde más evidente se hace el efecto barrera del trazado ferroviario. La solución para superar este problema pasa por un soterramiento de las vías a lo largo del trazado urbano, lo que irá acompañado de la construcción de una nueva estación intermodal.

Venta de Baños, capricho de los franceses

Como una etapa más en las líneas de Valladolid a Irún y de Alar del Rey a Baños de la Compañía del Norte, esta localidad palentina se sumó en 1860 al progreso que implicaba el tren con una estación provisional que se emplazó en los terrenos donde había una venta y una antigua parada de diligencias, en torno a la cual fue creciendo una población entonces inexistente. Se comenta que el nombre de la estación –que surge de la unión de los nombres de la venta originaria y de la población de Baños de Cerrato– obedece a un capricho de los franceses, constructores de esta línea. Lo cierto es que, con el paso del tiempo, este enclave ferroviario fue ganando importancia como nudo de enlace entre Madrid y el norte y noroeste peninsular, adquiriendo rele-





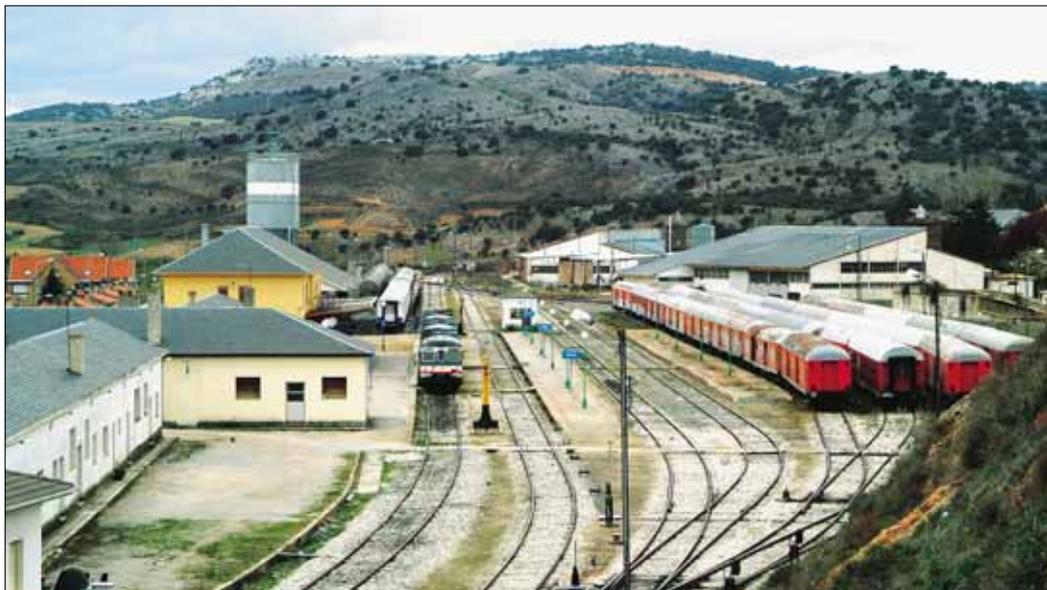
vancia en las funciones de clasificación, maquinaria y correspondencia.

Las sucesivas reformas de la estación han ido borrando los restos originales de la misma. Todas las líneas confluyentes en Venta de Baños llegaron a tener sus respectivos edificios. Es cierto que los distintos proyectos de modernización no la dotaron de una gran cubierta. Además, según Garcival, “en 1991 se abrió el *by-pass* que une los dos extremos superiores de la Y que dibuja este complejo ferroviario; al unirse Palencia y Magaz, se evitaba el antes forzoso paso de los trenes por Venta de Baños y, en consecuencia, la estación perdió tráfico”.

“Con lo del *by-pass*, Venta de Baños está

ahora menos menesterosa; también más aséptica, con esa pasarela como de área de servicio en autopista de peaje. Mudado el paisaje, disperso el paisanaje, manriqueñamente esfumado todo aquello, pasaron al anticuario los monjes de la cercana Trapa subiendo a la estación con un carro de mulas cargado de paquetes de sus renombrados chocolates, que facturaban por tren a toda España”.

[Arriba, edificio de la estación de Venta de Baños. Debajo, vista general de la estación de Soria-Cañuelo.



Soria: dos estaciones, un destino

La estación de Soria es una de las más elevadas de España, no por sus muros sino por su altitud, ya que está a más de mil metros sobre el nivel del mar. Ha actuado como un centro común de tres líneas, Santander-Mediterráneo, Soria-Castejón y Torralba-Soria, aunque ahora sólo sirve a la última.

Soria tardó en entroncar con la red ferroviaria, ya que no fue hasta 1892 cuando quedó enlazada, en Torralba del Moral, con el eje Madrid-Zaragoza. Las primeras instalaciones de la estación se situaron en el pago de San Francisco, aunque su edificio de viajeros no estuvo concluido hasta 1904. Soria-San Francisco, una modesta estación término que sufrió la precariedad del emplazamiento geográfico de la ciudad y su alejamiento de las principales vías férreas hacia el norte, fue muy frecuentada por Antonio Machado, quien tomaba allí la tartana, la popular “Pajarilla”, hasta la fonda donde se alojó. La estación se demolió en 1967, cuando Renfe cedió los terrenos al Ayuntamiento.

El proyecto de la línea Santander-Mediterráneo, con parada en Soria, provocó en 1929 la construcción de una nueva estación, que se levantó en el sitio del Cañuelo, sobre una ladera alejada del núcleo urbano —el trayecto hasta el centro urbano se realizaba en coches de caballos— y a un kiló-



Castilla y León



Arriba, tren detenido en la estación de Soria-Cañuelo. Junto a estas líneas, estación de Almazán-Villa.

Historia en Almazán

Por algo más de tres euros, ida y vuelta, se puede tomar un pequeño tren de dos vagones que sale de la estación El Cañuelo en dirección a Almazán. En esta villa de antigua importancia funcionaron dos estaciones de tren: Almazán-Villa y La Dehesa. En la primera, acondicionada para turismo rural, destacan dos mosaicos de cerámica de Talavera a ambos lados de la puerta principal, uno con el rostro de Antonio Machado junto a un tren y otro con una poesía del poeta universal, en homenaje a quien en sus escritos universalizó a Soria. La segunda estación, ahora en desuso, tiene en las cercanías una escuela-taller destinada a la restauración de vagones donde actualmente se rehabilita el vagón que sirvió para la reunión que Franco y Hitler mantuvieron en Hendaya en 1941. Sin duda, el viaje desde Soria a Almazán es un trayecto que permite ver dos estaciones singulares empapadas de historia.

metro de la estación de San Francisco. Esta circunstancia demoraba los transbordos de pasajeros de una estación a otra. A partir de 1950, Renfe reforzó la vida de Cañuelo, con la apertura de talleres de carpintería (explotaciones forestales) y de material rodante, a la vez que replanteaba radicalmente los edificios públicos. Los años 50 y 60 del siglo pasado son los de mayor lustre de la estación, que fue elegida en 1959 como decorado para la película *Doctor Zhivago*.

Soria, es, según Garcival, “una muestra algo más contemporánea de la austeridad, esa negación de la exuberancia que caracteriza a las estaciones del campo soriano. Inmueble de dos plantas con marquesina de hierro abrigando el andén; un conjunto ‘sin danzas ni canciones’, si nos fuera permitido extravenar a la arquitectura la expresión de Machado. Funcional y suficiente, con sucesivas transformaciones en el interior, ya entrado el decenio de 1990: vestíbulo ampliado, con mármol rojo en las paredes y mármol blanco en el piso, aseos mejorados, cafetería –adiós a la institución secular de la cantina– al mayor confort de la clientela, rotulación e iluminación regeneradas...”.

Otra estación de interés en la provincia de Soria es **Torralba del Moral**, de 1959, inmensa para el tráfico que puede generar esa localidad, con cuatro torres de tres pisos en cada esquina y una arcada en la planta baja. La de **Medinaceli** sigue el mismo estilo que las de Gualdalajara de la línea Madrid-Zaragoza.

León, suntuosidad con historia

Fue el 23 de agosto de 1863 cuando, procedente de Palencia, llegó el primer tren a León, punto de bifurcación del eje ferroviario del noroeste y entronque con las líneas a Galicia y Asturias. Arribó a una estación provisional enclavada junto al río Bernesga, a las afueras de la ciudad, sobre 33 hectáreas de terreno cedidas por el Ayuntamiento. La estación fue erigida según el proyecto del ingeniero Eduardo Saavedra y Moragas, que alumbró un edificio de viajeros suntuoso y otro de oficinas según el modelo de la Compañía del Norte, aunque con elementos del Secesionismo vienés. A su lado se disponían talleres importantes, una estación de clasificación e instalaciones anejas y un economato ferroviario que ostentó el récord de facturación de España.

La espléndida cubierta metálica sobre los



[Fachada del lado ciudad de la estación de León.

andenes y las mamparas acristaladas de uno de sus flancos, que pese a rumores de la época no llevaba el sello Eiffel, se instaló en 1870. En 1986, víctima de la corrosión y la vejez, fue desmontada y se amplió su longitud de 60 a 90 metros, cubriendo todo el frente del edificio de viajeros, además de instalarse otra cubierta en los andenes exteriores. En 1971 se tendió una pasarela metálica que permite salvar el haz de vías para comunicar la estación con la colonia ferroviaria del barrio de San Francisco. Toda la estación sufrió en el verano de 1988 un remozamiento integral, que la dejó tal como la conocemos hoy.

La estación leonesa, según recoge Garcival, ha vivido en sus instalaciones algunas de las principales páginas de la historia contemporánea española: desde las llegadas y partidas de la Legión Cóndor hasta su actuación como base de operaciones para la lucha contra el maquis, sin olvidar su fecha más trágica, enero de 1944, cuando sus andenes se convirtieron en improvisada capilla ardiente para las decenas de víctimas del choque de trenes ocurrido en el túnel número 20 de Torre del Bierzo, una de las mayores tragedias ferroviarias de España.

En esta ciudad existe otra estación singular, la del ferrocarril de vía estrecha de **La Robla a Bilbao**, o tren hullero, un edificio con aires de caserío vasco cuyo interior ha registrado numerosas renovaciones, como las que sufrió ese trazado ferroviario, que en 1894 vio cómo finalizaban las obras del último tramo. Desde entonces se convirtió en la línea de vía estrecha de mayor longitud de España, récord que mantiene. Los edificios de esta línea, de tres clases, tuvieron un carácter muy modesto. Según la



Museo en Ponferrada

El Museo del Ferrocarril de Ponferrada, inaugurado en mayo de 1999, es un original espacio para el recuerdo ferroviario ubicado en la antigua estación de la Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP), empresa dedicada a la explotación de las reservas hulleras de las cuencas bercianas y lacianiegas. El museo combina dos historias estrechamente relacionadas: la del ferrocarril minero de vía estrecha Ponferrada-Villablino (inaugurado en 1918) y la de la empresa MSP, dos factores que condicionaron en gran medida la vida de las gentes

de la región durante la mayor parte del siglo XX.

En la lonja del museo pueden verse locomotoras de diferentes modelos y fechas —se exponen las de vía estrecha de la línea de MSP, las últimas de tracción vapor en servicio de Europa—, así como una amplia selección de diferentes tipos de vagones: de pasajeros, tolvas... Sorprende la gran cantidad y variedad de material, desde fotografías con gran valor histórico hasta la información bibliográfica para facilitar la comprensión de lo que fue una de las rutas carboníferas más importantes del país.



Castilla y León



La estación de León,
construida según
el modelo de Norte,
tiene elementos
de la Secesión vienesa



Revista Minera, “(...) se contentan con reunir la elegancia en las proporciones y una austera sobriedad en los adornos”. Las tres estaciones de primera clase, **Balmaseda**, **Mataporquera** y **La Robla**, fueron las únicas de verdadera entidad hasta la construcción en los años veinte de la estación de León, de otra tipología, como el resto de la línea a Matallana, dado el carácter inicial de ferrocarril independiente”. Los talleres, cocheras, almacenes y cobertizos eran en general también muy modestos, ubicándose los talleres generales en Balmaseda y depósitos de cierta importancia en Cistierna, Mataporquera y La Castilla.

La espartana situación inicial de la línea obligó a realizar en las instalaciones mejoras y reformas. Una de las más importantes fue la elevación de un piso en las estaciones de tercera clase, de una sola planta y demasiado reducidas, incluso para un tráfico como el de esta línea. También se rea-

De arriba abajo, marquesina y andén de la estación de León y conjunto de la estación de vía estrecha de La Robla.

lizaron mejoras en las playas de vías y ampliaciones de los andenes. Tras el paso de la línea a FEVE, buena parte de las estaciones, inútiles como tales ante la reorganización de los tráficos, fueron cerradas y reconvertidas en apeaderos.

Burgos, una cuestión de ornato

Cuando la Compañía del Norte proyectó sus primeras vías hacia el norte, ya estaba claro que Burgos, enclavada en un corredor natural que une la Meseta con el Cantábrico y Francia, tendría una estación fija en la línea Madrid-Irún. Para edificar una estación de primera categoría se adquirieron unos terrenos rústicos al sur de la ciudad, entre la población y el monasterio de Las Huelgas, y entre el cauce menor del Arlanzón y el camino de Arcos. En 1860, como parte del tramo Valladolid-Burgos, el tren hace su entrada en la ciudad, depositando a los pasajeros en un embarcadero modesto y provisional que estará en servicio durante cuatro décadas.

Luis Santos y Ganges, geógrafo y profesor asociado de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Universidad de Valladolid, describe que “originalmente, según el plano de 1861, se adjudica (a la estación) un orden bien claro sobre la estructura que define el camino o acceso central que concluye en un patio oval al que da fachada el edificio de viajeros, permitiendo una organización funcional del espacio. Se ubica la estación de mercancías justo a occidente del edificio de viajeros, mientras que la cochera y las instalaciones de vagones se localizan justo a oriente”.

El paso de los años y el auge del ferrocarril hicieron surgir la necesidad de ampliar la estación burgalesa. Es el ingeniero Enrique Grasset quien diseña y supervisa en 1902 la construcción de la estación “definitiva”, la llamada Burgos-Avenida o del Norte, que, además del edificio de viajeros, erigido detrás del existente, supuso la construcción de otras edificaciones menores y la adecuación

en 1905 de un nuevo patio de viajeros, en un proceso de añadido de instalaciones muy típico de las estaciones españolas. En realidad, el nuevo edificio obedecía más a una cuestión de ornato para la ciudad que a una verdadera necesidad. La estación definitiva, por tanto, no resolvió el problema de los añadidos a lo largo del tiempo en el área de mercancías, aunque sí mejoró de manera significativa el paisaje ferroviario con las nuevas construcciones y el arbolado de la avenida de la estación.

Grasset plantea una tipología y un estilo arquitectónico que se repite en otras estaciones de la línea del Norte (Irún, San Sebastián, Valladolid y Medina del Campo): un pabellón central con doble altura, que acoge el vestíbulo y las viviendas del jefe de estación, y dos cuerpos laterales de una sola planta que terminan en sendos pabellones avanzados hacia la calle en planta de martillo. La fachada, de 92 metros de largo y mayoritariamente de ladrillo visto, está recorrida por puertas y ventanas rematadas con arcos de medio punto y se cierra con mansardas en la parte superior.

Este edificio es el que, con las modificaciones realizadas a lo largo de un siglo –incluida la revalorización de instalaciones con motivo de la apertura del Directo Madrid-Burgos en 1967– ha llegado hasta nuestros días y que, al contrario que en otras ciudades, no ha constituido un polo de atracción de usos urbanos. Esta estación ha convivido con la situada al sur, de la línea Santander-Mediterráneo, y que en sus inicios estuvo llamada a convertirse en una estación común que evitara la duplicidad de instalaciones con las de la línea a Irún. Su etapa de proyecto fue dilatada –planeada en 1926, no se aprobaría su construcción hasta 1957–, y el resultado fue de una notable modestia.

El futuro de la estación de Burgos pasa, como en otros puntos de la geografía española, por la llegada de la alta velocidad. Como parte del trazado que desde Madrid se extenderá hacia el norte y el noroeste peninsular, Burgos contará con una nueva estación que se construirá unos 4 kilómetros al norte de la ciudad, zona por la que discurrirá el tren cuando concluyan las obras de la variante norte, una actuación que implicará una gran operación urbanística. La nueva estación, cuyas obras ya están licitadas, tendrá un diseño moderno, seis vías –cuatro de ellas de alta velocidad– y tres andenes.



Museo del Ferrocarril-FFE



[Imagen histórica y actual de la estación de Burgos, de 1902. Izquierda, estación de Miranda de Ebro.



Castilla y León

En la misma provincia brilla con luz propia **Miranda de Ebro**, nudo de conexión de las líneas Madrid-Irún y Tudela-Bilbao, que desde el principio rivalizó en importancia con Burgos. Inaugurada en 1862 según el proyecto de Charles Vignoles, la estación agrupa importantes instalaciones de clasificación y un edificio de viajeros de dos pisos, ventanas y puertas recercadas con arcos de medio punto, siguiendo el gusto afrancesado de la línea. Esta estación ha sido incluida en el proyecto Vialia. Otra notable ciudad ferroviaria burgalesa es **Aranda de Duero**, con dos estaciones: El Montecillo, en la línea hacia Irún, y Chelva, de la línea Valladolid-Ariza, construida en 1895, una robusta casa de gusto afrancesado que hoy acoge un museo ferroviario.

Zamora, principesca edificación

La actual estación de Zamora es heredera de aquella que en mayo de 1864 recibió al primer tren procedente de Medina del Campo. Se trataba de un sencillo edificio rectangular con una marquesina de hierro sobre el andén principal y los despachos rotulados, que hoy ya ha desaparecido. La estación original, enclavada en la ruta de la Compañía del Norte, recibió nuevas circulaciones de las líneas Zamora-Galicia (1878), Plasencia-Astorga y Zamora-Puebla de Sanabria.

La actual estación, deslumbrante para quien llega por primera vez a la ciudad e incluso para los zamoranos, inició su construcción en el año 1927, bajo dirección del ingeniero Marcelino Enríquez, con parones causados por la Guerra Civil, inaugurándose definitivamente en 1958, un año después de la puesta en servicio de la línea Medina del Campo-Zamora-Orense y Vigo.

Construida con piedra dorada de Villamayor, la estación es un conjunto armonioso de estilo neoplateresco o historicista claramente inspirado en el palacio de Monterrey de Salamanca, de 1539. En su imponente fachada, de 88 metros de longitud, resaltan cuatro torres de planta cuadrada y tres pisos que organizan la misma en tres cuerpos, destacando el central que,

claramente diferenciado de los laterales, marca la entrada al recinto. Arcadas de inspiración renacentista conformando una galería recorren el piso bajo de la fachada. El cuerpo central ofrece en el segundo piso una terraza retranqueada a la que se abren vanos de medio punto, todo ello coronado por un cuerpo central escalonado, rematado en frontón triangular que acoge el reloj y a ambos lados dos escudos. Los laterales, en su segundo piso, presentan vanos adintelados al estilo del palacio de Monterrey, enmarcados con pilastras y dinteles decorados. Una crestería remata todo el edificio. Las cuatro imponentes torres, rematadas por una galería de tres pisos, arcos de medio punto y crestería, dan a el edificio su identificación con el mencionado palacio. Dada su monumentalidad, la estación goza de un estatus especial de protección. Está incluida en el proyecto Vialia.

A partir del año 1927 se construyó en la provincia el tramo Zamora-Puebla de Sanabria de la línea Zamora-Coruña, que fue poblado con una arquitectura de montaña, con grandes fachadas de piedra. Son trece estaciones de aspecto rústico y curiosa composición, dos alturas y estilizadas chimeneas de gran desarrollo, algunas con planta en U y porches con tejadillo de pizarra a la entrada, como ocurre en **Carbajales de Alba**, **Losacio**, **Sarracín de Aliste** y **San Pedro de las Herrerías**. Las más espectaculares de todo el trayecto son las de **Puebla de Sanabria**, **Abejera** y **Robledo**, construidas con grandes sillares que ofrecen un aspecto tosco que pronuncia su rusticidad. Cubiertas poco inclinadas, grandes chimeneas laterales y un completo juego de vanos refuerzan la singular identidad de estos edificios.

La monumental estación de Zamora está inspirada en un palacio vallisoletano del siglo XVI



Edificio de viajeros y andén de la estación de Zamora.

Modernidad en Salamanca

Esta ciudad no estuvo en los orígenes del ferrocarril especialmente bien comunicada dentro de la red radial con origen en Madrid, aunque con el paso del tiempo la provincia se fue poblando de líneas férreas. En la capital, la estación inició su construcción en 1880 y concluyó seis años más tarde. Durante casi un siglo prestó servicios a la ciudad, hasta que fue sustituida por otra inaugurada en 1973.

Esta terminal pasó a la historia el 14 de junio de 2001 por ser la primera estación de Castilla y León, y la tercera de España tras Bilbao y Pontevedra, en acogerse al proyecto Vialia, una iniciativa de Renfe para hacer de las viejas estaciones unos modernos centros de comunicaciones ferroviarias con una importante oferta comercial y de ocio que ejerza como un polo de atracción. Y a tenor de las cifras, ese objetivo se cumple con creces, ya que sólo en 2005 pasaron por la estación salmantina más de 4,5 millones de personas. El área de influencia directa del nuevo centro alcanza a casi 200.000 personas, entre los habitantes de la ciudad más próximos al mismo y los más de 615.000 viajeros al año que pasarán por la estación.

El proyecto de revitalización de la vieja estación salmantina, iniciado en 1999 por Necea (Renfe y Grupo Riofisa), se ha desarrollado sobre una superficie de 35.000 m², y ha incluido la creación de un centro integral de servicios al viajero, la mejora de comunicaciones entre andenes, la modernización de marquesinas e iluminación, la creación de áreas de ocio y restauración, supermercado, zona comercial y aparcamiento para 500 vehículos. Este moderno edificio urbano ha obtenido dos premios internacionales Mipim 2002 y el premio internacional de Diseño y Desarrollo del ICSC de centros comerciales europeos.

La provincia salmantina está atravesada por varias líneas férreas con estaciones singulares. Como **Fuentes de Oñoro**, impresionante y alargada estación fronteriza con soportales y playas de vías de 500 metros de longitud; **Aldealengua** y **Babilafuente**, en la línea a Peñaranda de Bracamonte, de 1894, con sus múltiples y artísticas chimeneas; **Béjar**, con importantes instalaciones ferroviarias; las de **Robliza-Quejigal** y **Guijuelo-Campillo**, estaciones con dos nombres; o la de **Barbadillo y Calzada**, con la nomenclatura típica de la Compañía del Oeste, que separaba el nombre de las localidades con una Y en lugar de hacerlo con un guión. ■



[La estación de Salamanca, reformada gracias al proyecto Vialia, ofrece un rostro de modernidad. Debajo, la estación fronteriza de Fuentes de Oñoro.





Museo del Ferrocarril FFE

Tradicición y vanguardia



[MARÍA DEL MAR MERINO]

[FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

Cataluña es tierra de gran tradición ferroviaria. El primer camino de hierro que arrancó en nuestro país unió Barcelona con Mataró en 1848. Por ello, las primeras estaciones españolas se levantaron en esta tierra, que atesora un rico patrimonio de arquitectura ferroviaria.

Monumentales estaciones de principios de siglo como la de Lleida, la del Norte en Barcelona o la internacional de Portbou (Girona) son valiosos testimonios de este patrimonio, donde la riqueza tipológica y arquitectónica se alió con la más avanzada tecnología de la época. Junto a estas terminales convive otro patrimonio ferroviario también muy destacado: estaciones de segundo orden, más modestas, cuyo interés no sólo reside en sus valores estéticos y tipología sino que es testimonio vivo de la historia ferroviaria de esta tierra.

Cataluña ofrece hoy la cara más vanguardista de la arquitectura ferroviaria española con las nuevas estaciones creadas para la alta velocidad. La entrada en servicio de los nuevos trayectos ha conllevado la reforma y adaptación de antiguas estaciones, como las de Lleida y Sants (Barcelona), y la creación de otras nuevas, como las de Sagrera (Barcelona) y Camp de Tarragona. Serán el mejor exponente de los nuevos modelos de estaciones del siglo XXI.



[*Página opuesta, vestíbulo de la monumental estación de Francia y andén de Lleida-Pirineus. Junto a estas líneas, fachada y vestíbulo de la estación de Sants.*

Primeras líneas, primeras estaciones

El tren ha tenido históricamente gran importancia como medio de transporte en Cataluña. El primer ferrocarril que funcionó en España se inauguró en Barcelona en 1848, uniendo esta ciudad con Mataró. La pujanza y la fe en este nuevo medio de transporte se demostró en la elevada densidad de líneas que irradian desde la capital catalana en esos primeros años y la vitalidad de un gran número de pequeñas compañías, promotores privados, constructores y explotadores de carriles y líneas de todo tipo.

Entre 1848 y 1863 se establecen al menos cinco líneas originadas en la capital, con sus respectivas estaciones, pioneras de los enclaves ferroviarios que se desarrollarían años más tarde. Los esfuerzos de la burguesía catalana, principal impulsora de la red ferroviaria, se orientaron a conectar la ciudad de Barcelona con localidades del interior del país, debido a los intereses económicos de esa burguesía financiera.

La línea Barcelona-Mataró llega a Arenys de Mar en 1857 y en 1862 alcanza Maçanet-Massanes, su punto terminal. La estación primitiva de esta línea se situó junto al mar, en la Barceloneta. Pasados seis años, a escasos 250 metros se abrió una línea férrea entre Barcelona y Granollers. Con el paso del tiempo, estos dos enclaves serían el origen de una monumental estación, cuando estas dos líneas se fusionaron y prolongaron la línea hacia Gerona (1862), Figueras (1877) y Portbou (1878). La compañía se llamaba Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras. Y la estación, Término o de Francia.

Otra línea pionera fue la que unió Barcelona y Martorell pasando por Molins de Rei, adonde el tren llegó en 1854. Su estación de origen se encontraba cerca de la plaza de Cataluña, en el cora-



Cataluña



Museo del Ferrocarril FFE

zón de la ciudad. En 1875 la Compañía de Martorell se unió con la de Barcelona a Francia por Figueras, dando lugar a TBF (Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia), cuya red alcanzaría 278 km.

Estas primeras estaciones apuntan ya rasgos clasicistas, a pesar de su carácter experimental y provisorio. La estación vieja de Mataró, por ejemplo, era semejante a la terminal de Barcelona, aunque más reducida. Su estilo era toscano, con edificios anejos como cocheras, talleres...

Hacia 1860 todas las capitales de provincia contaban con una gran estación de viajeros.

[Acto multitudinario en la estación de Francia, junto al puerto de Barcelona. Debajo, edificio de viajeros antiguo y actual de Figueras (Girona).

Gerona tenía un edificio clasicista que ofrecía la típica disposición de estación de paso, formada por dos naves paralelas a las vías. Las líneas férreas estaban cubiertas con grandes estructuras de hierro.

Tarragona también contó con una gran estación junto al puerto, proyectada en 1866 por el ingeniero Miquel de Bergne. Era un edificio rectangular de 81 metros de longitud, con un cuerpo central de dos plantas. La fachada principal, ecléctica, desarrollaba temas isabelinos, con un reloj flanqueado por símbolos de la industria y el comercio. En el cuerpo central se acumulaba toda la riqueza decorativa, con doble orden de columnas y balaustrada. La cubierta metálica era curva, lo que añadía esbeltez al edificio.

La primera estación de **Lérida** también hablaba un lenguaje clasicista. Fue proyectada en 1863 por el ingeniero R. Parellada, que diseñó un edificio de una sola nave y una sola planta, con cubierta a dos aguas y acabada por dos pabellones de mayor alzada, coronados por frontones.

Sin función ferroviaria desde 1972, aún está en pie la estación de **Barcelona-Norte** o **Vilanova**, prototipo de la *renaixença* ferroviaria barcelonesa. Diseñada por el ingeniero Pedro de Andrés y Puigdollers para la Compañía del Norte, este edificio funcional, sobrio y monumental era la estación término de la línea que desde 1861 enlazaba con Zaragoza. En su construcción se siguió un modelo más cercano a una estación de paso que de término, con dos pabellones paralelos a cada lado de las vías y andenes. El cuerpo principal, de dos plantas, ofrece un rasgo poco frecuente en la arquitectura ferroviaria española: la planta baja aparece enteramente porticada. La fachada era clasicista, con detalles isabelinos, como la coronación del cuerpo central con frontón curvo don-

En la temprana fecha de 1860 las cuatro capitales catalanas tenían ya una gran estación de ferrocarril



Museo del Ferrocarril FFE





[Fachada del lado ciudad de la estación de Girona.

de va encajado el reloj. Otro elemento monumental es la gran marquesina de hierro, realizada según el sistema Polonceau. Las cubiertas de planchas acanaladas se apoyan en los muros laterales sin ningún otro tipo de soporte. En la parte central, a lo largo de toda la marquesina, lleva el característico lucernario que deja pasar la luz y salir los humos.

Barcelona-Norte entró en servicio en 1862. En 1920 sufrió una importante reforma a cargo de Demetrio Ribes, al que la Compañía del Norte encargó remodelar la terminal. Este artista respetó el entramado de Puigdollers aunque cambió la morfología del espacio, introduciendo una decoración barroca y modernista en cornisas, zócalos y cubiertas. Con motivo de las Olimpiadas de 1992, el Ayuntamiento rehabilitó este espacio como pabellón deportivo, respetando los elementos arquitectónicos.

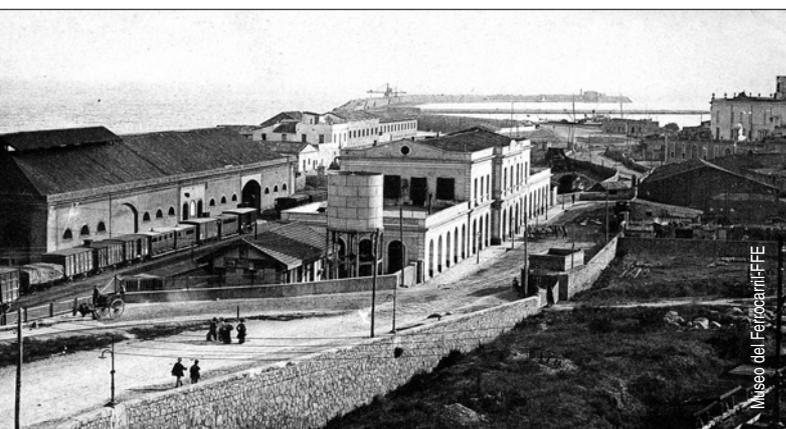
Estaciones bioclimáticas en Cercanías

El concepto de edificio bioclimático es una línea de trabajo que Renfe Cercanías ha puesto en marcha en las estaciones que remodela o son de nueva construcción. Rubí, Sant Cugat, Montgat y Martorell son las primeras estaciones bioclimáticas y forman parte de un plan que prevé el máximo aprovechamiento energético de las instalaciones, el uso de materiales no contaminantes y sistemas de captación de energías renovables, para obtener la mayor eficiencia energética y el máximo respeto al medio ambiente.

Renfe Cercanías ha implantado un sistema pionero en España basado en los principios de la arquitectura sostenible, que se sustenta en el empleo de productos y materiales naturales o resultado de procesos industriales no contaminantes, del diseño de espacios donde la iluminación y la ventilación se realice mediante mecanismos naturales, y la utilización de sistemas de captación de energías renovables, como son la solar, fotovoltaica o eólica, entre otras.

Los edificios de estas estaciones, tras la remodelación, cumplen con todas estas premisas. Por ejemplo, el sistema de captación solar es capaz de generar 25.000 Kwh de potencia calorífica, esto es, el 100 por cien de las necesidades de agua caliente sanitaria durante un año y el 36,2% de las de calefacción. En los pavimentos se ha usado el granito, material que ayuda a conservar las temperaturas. Las cubiertas se han realizado mediante un novedoso sistema ecológico, en el que el aislamiento térmico se consigue a través de una capa de sustrato vegetal y plantas naturales.

Rubí y Sant Cugat, con nuevos edificios construidos sobre los antiguos, funcionan ya como estaciones bioclimáticas. En Martorell está prevista una actuación singular con la construcción, junto al edificio histórico de la estación, de un gran cubo acristalado con tres niveles, que conectará con el edificio de la estación por medio de un puente-rampa y que actuará como intercambiador modal.



Museo del Ferrocarril FFE

[Estación moderna y antigua de Tarragona.

con una gran estación en Barcelona, los acuerdos sobre su localización entre la compañía y el Ayuntamiento fueron arduos y prolongados.

En 1919, MZA definió la planta del edificio y un programa de necesidades futuras. Hasta 1922 no se convocó el concurso para determinar la fachada y el vestíbulo, pues la gran marquesina me-

Maristany y la estación de Francia

Durante la última década del siglo XIX proliferaron las fusiones y concentraciones de compañías ferroviarias. En 1875 se crea la compañía TBF (Tarragona-Barcelona-Francia), que agrupaba las líneas pioneras de Mataró, Granollers y Molins de Rei. Poco después, en 1889, TBF se fusionó con la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), para formar, dentro de ésta, la “red catalana”, que siempre actuó con cierta independencia. Su primer administrador fue el ingeniero Eduardo Maristany, cuya gestión fue básica para el desarrollo del sistema ferroviario en Cataluña.

El tráfico ferroviario iba en aumento y el fenómeno de la expansión se manifestaba particularmente en Barcelona, que desde 1897 vio ampliada la urbe con la anexión de municipios como Gracia, San Martín, Horta, Sants, San Gervasio, Sarriá y Las Corts. Maristany elaboró un plan para reorganizar las estaciones de Barcelona en el que defendía la necesidad de reformar y ampliar las terminales de los “suburbios”: Sants, Clot, Sagrera, Pueblo Nuevo... El fin era reservar la gran estación central que habría de levantarse al servicio de viajeros y gran velocidad. Y ése fue el objetivo de Maristany, impulsor de la estación de Francia, pero la tarea no fue fácil. Y es que aunque MZA deseaba contar

Camp de Tarragona, futuro nudo ferroviario

La próxima llegada de la alta velocidad a Tarragona constituirá un hito de gran trascendencia no sólo para las comunicaciones de Cataluña sino también para la vida y el desarrollo económico de la provincia. Las obras para la nueva estación de alta velocidad, con un presupuesto de 27 millones de euros, están ya en marcha. La nueva terminal de Camp de Tarragona está enclavada entre los municipios de La Secuita y Perafort, en la confluencia entre la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa y el Corredor del Mediterráneo. Sin duda, será uno de los principales nudos ferroviarios de Cataluña cuando esté operativa este mismo año para el tramo entre Lleida y el intercambiador de Roda de Bará.

Con 54.000 m² de superficie, Camp de Tarragona se compondrá de edificio de viajeros, locales comerciales, consignas y un aparcamiento subterráneo de dos plantas para 635 vehículos. Dispondrá de ocho vías de ancho UIC para alta velocidad —cuatro centrales y cuatro de apartado—, con dos andenes de 400 metros de longitud y dos marquesinas de 200 metros.

El diseño del edificio se ha planteado para garantizar la funcionalidad, la accesibilidad y la operatividad. Así, las conexiones verticales y horizontales pretenden optimizar los desplazamientos, ofreciendo unos recorridos sencillos, encaminados a favorecer la conectividad entre sus zonas.

tálica sería objeto de decisión aparte, según un concurso de proyecto y obra fallado en 1924.

El objetivo era inaugurar la nueva estación de Francia o Término con motivo de la Exposición Universal de 1929, lo que hizo que su construcción fuera una lucha contrarreloj, aunque finalmente se cumplió el plazo. Ganó el concurso el arquitecto madrileño Pedro Muguruza, que proyectó uno de los grandes activos de la arquitectura civil catalana y española. Concebida como una clásica estación término en forma de U, Muguruza proyecta un monumental espacio cubierto con tres cúpulas y tres gigantescas puertas protegidas por marquesinas metálicas. La fachada del edificio, de 123 metros de longitud, permitía ofrecer una imagen exterior integrada de manera grandilocuente en el paisaje urbano. Muguruza eleva el tono monumental con un lenguaje ecléctico donde queda patente el neoclasicismo de su admirado Juan de Villanueva.

Especialistas como José Antonio Pruneda consideran esta estación excepcional dentro de la arquitectura ferroviaria española por su carácter monumental, y no sólo referido a los materiales empleados, sino, sobre todo, a su riqueza espacial. Según Pruneda, “su atormentada geometría se resuelve de forma magnífica mediante un gran vestíbulo cubierto por tres cúpulas que se traducen al exterior por medio de otras tantas arcadas, perfecta trasposición de los espacios interiores. Es un muy raro ejemplo en España, y uno de los pocos en que el tránsito entre el vestíbulo y la marquesina no es una ruptura brutal del espacio, sino el discurrir lógico entre dos áreas de funciones claramente distintas y bien diferenciadas”.

La riqueza conceptual del edificio se ve prolongada por la magnífica decoración interior que MZA encargó a Ramón Durán Reynals, pues consideraba que el proyecto de Muguruza era demasiado sobrio. Llama la atención el lujo de los materiales empleados: mármol, columnas de bronce, capiteles decorados con pan de oro, vidrieras decorativas, casetones de yeso patinado en las cúpulas, madera de roble en puertas y taquillas...

Espectacular es también la monumental marquesina metálica, en doble pórtico, que cubre las vías y los andenes. Es una grandiosa cubierta, realizada en un alarde tecnológico sin precedentes en la época. Las grandes armaduras metálicas cubren las 12 vías, el andén de cabecera y los 13 andenes normales. La cubierta tiene 29 metros de altura y 195 de longitud, de los cuales casi la mitad se extienden en curva. Esta doble arcada curvada de estructura metálica es un emblema



[La soberbia marquesina metálica en curva es un símbolo de la estación de Francia y de la Barcelona de principios del siglo XX. Debajo, estación de Valls (Tarragona).





[Vista aérea de la estación internacional de Portbou (Girona) y de su espectacular andén cubierto.



de la estación y de la Barcelona de principios de siglo. El proyecto, realizado por Andrés Montaner i Serra, se realizó en los talleres de La Maquinista Terrestre y Marítima. El peso total de la estructura es de 1.459 toneladas. La superficie acristalada, de 4.400 metros cuadrados. La obra costó alrededor de los 2 millones de pesetas.

En 1988 Renfe acometió un proceso de rehabilitación

integral de la estación que recuperó la estética de su arquitectura y la funcionalidad en sus servicios. Abrió de nuevo sus puertas con motivo de los Juegos Olímpicos de 1992. El trabajo de restauración fue respetuoso hasta en los más mínimos detalles, incluso se recurrió a la piedra original. Ha merecido galardones como el premio Brunel 92 de arquitectura ferroviaria y el Bonaplata de Restauración, concedido por el Museo de la Ciencia y la Arqueología Industrial de Cataluña.

La estación de Francia sigue operativa. Es punto de entrada y salida de trenes internacionales y nacionales de largo recorrido. En los últimos años, además, alberga usos ajenos al ferrocarril, como una escuela de la Universidad Pompeu i Fabra.

Estación internacional de Portbou

Otra monumental terminal ferroviaria es la estación fronteriza de Portbou (Girona), en la línea internacional catalana por excelencia, que comunica Barcelona, Girona y Figueras con el norte de Cataluña y Francia. Sustituyó a la estación original de 1878, para lo cual tuvo que abrirse el túnel de Balitres, que une Portbou y Cerbére, bajo los Pirineos, siendo el primero de los túneles internacionales construidos en nuestro país.

La terminal fronteriza de Portbou, tal y como la conocemos hoy, fue levantada entre 1925 y 1929 gracias al impulso de Eduardo Maristany, que quería dotar a la línea internacional que partía de la estación de Francia de otro enclave monumental digno del enlace fronterizo y terminal de la lí-

La terminal internacional de Portbou, de 1929, fue reformada en 1992 con ocasión de los Juegos Olímpicos

nea. Construida en estilo modernista, se inauguró coincidiendo con la celebración de la Exposición Universal de 1929.

Su fisonomía tiene puntos en común con la estación de Francia, especialmente la gran marquesina de hierro y cristal sobre los andenes. Esta impresionante estructura fue construida por los talleres de Joan Torras y Guardiola, famoso por su dominio de las estructuras de hierro y conocido como el “Eiffel catalán”.

El carácter fronterizo del complejo ferroviario de Portbou ha dotado a este espacio de una personalidad propia, siendo testigo y escenario de la historia reciente de nuestro país. La Guerra Civil agudizó el papel fronterizo de la estación: por sus andenes escaparon miles de refugiados. La contienda bélica también dejó mella en la estación, cuyos muelles, almacenes, aduana y gran parte del edificio de viajeros fueron destruidos. Años más tarde fue testigo de otro tipo de exilio, el de

La antigua fachada y la nueva marquesina ondulada de Lleida-Pirineus se funden en un conjunto armónico.



Lleida-Pirineus, tradición y progreso

La estación monumental de Lleida-Pirineus ha vivido una gran transformación con la llegada del AVE. El edificio histórico se ha adaptado a los nuevos usos con modernas instalaciones preparadas para atender la gran afluencia de pasajeros y el creciente tráfico ferroviario.

La imagen tradicional de la estación ha cambiado. Junto al edificio clásico, construido en 1930 en estilo ecléctico, en el que destacan dos torres que flanquean el acceso principal decorado con mansardas curvas y gigantescas pilastras jónicas, se alza ahora un innovador elemento: la nueva marquesina compuesta por tres ondas escalonadas, con un perfil longitudinal continuo y adaptado al edificio y un perfil transversal en línea descendente que recorre el edificio hasta los nuevos andenes.

Las alturas oscilan entre los 24 metros de la primera onda, por el lado oeste, y los 9 metros de la tercera onda, por el lado este. Con este diseño se pretende que los viajeros se orienten a partir de la estructura

de la marquesina y, al mismo tiempo, se quiere mantener el edificio actual como referencia visual desde los andenes. Los materiales usados son el acero, el aluminio y el metacrilato. La estructura de apoyo de las ondas y de los lucernarios se compone de 12 pórticos metálicos principales, constituidos por soportes circulares y vigas transversales.

La nueva configuración de las vías, así como la prevista reordenación del entorno urbano, hacen necesario adecuar los accesos a la estación. Por ello, se ha integrado otro elemento arquitectónico innovador: el nuevo vestíbulo, que permitirá el acceso a los andenes a través del nuevo paso inferior bajo vías y que estará conectado con el edificio actual —futuro Centro de Viajes Renfe— e integrado en la zona urbana comercial aneja. Este espacio, que servirá para canalizar los flujos de viajeros, ha sido diseñado como un volumen prismático y sencillo, con fachadas de vidrio y aluminio para dar luminosidad al conjunto.



Museo del Ferrocarril-FFE



emigrantes, temporeros y jornaleros que atravesaban la frontera en busca de un futuro mejor.

En 1991, con motivo de las Olimpiadas de Barcelona y la Expo de Sevilla, se llevó a cabo un plan de renovación que afectó a la zona de viajeros: ampliación del vestíbulo, servicios de información, bar... La marquesina semicircular también se rehabilitó.

Estaciones de paso

Al margen de estos ejemplos monumentales, a principios del siglo XX surgen una serie de estaciones, más modestas, de segundo y tercer orden, que siguen una misma tipología y que son características de la "red catalana" de MZA. Fueron diseñadas en su mayoría por Eduardo Maristany y Rafael Coderch, siguiendo el plan de reformas de las estaciones barcelonesas. Exteriormente tienen un aspecto muy definido, construidas en ladrillo rojo y piedra pintada de blanco enmarcando ventanas, zócalos y puertas, así como en la coronación del edificio. Dan una imagen colorista a muchas estaciones de segundo y tercer orden. Hay infinidad de ejemplos muy bien conservados: **Badalona, Vilafranca del Penedés, Valls, Fornells de la Selva, Molins de Rei...**

La estructura típica de estas estaciones se basa en un edificio paralelo a las vías férreas, con el cuerpo central más elevado que los laterales. Algunas, como las de **Cervera** o

[De arriba abajo, foto histórica de la estación de Lleida, detalle del frontón de la fachada de Vic (Barcelona) y foto histórica de la misma estación.



Museo del Ferrocarril-FFE



Calaf, ofrecen rasgos característicos como el frontón clásico que adorna el cuerpo central. Muchas de ellas han sido rehabilitadas en los últimos años por Renfe, recuperando su vistosidad original, como la de **Vilanova i la Geltrú** en cuyo antiguo depósito de locomotoras se encuentra hoy el Museo de Ferrocarril, que alberga la más amplia colección de locomotoras de España, entre ellas las dos más antiguas. Entre las más modestas, pequeñas casitas-apadero, algunas aparecen abandonadas y otras se han reconvertido a otros usos, como es el caso de la estación de **San Felú de Guixols**, donde actualmente funciona una escuela.

La llegada del AVE a Cataluña implicará la construcción de dos estaciones y la remodelación de otras dos

Junto a ellas conviven otras estaciones construidas con mayor individualidad de estilo, con un lenguaje más definido y particular, alejándose de este clásico esquema ferroviario. Los mejores ejemplos se concentran en la línea de Barcelona a Puigcerdá por Vic y Ripoll. Se trata de una línea con una original vocación internacional –se remonta a la conexión transpirenaica entre Puigcerdá y la Tour de Carol, en Francia– con un recorrido espectacular, especialmente entre Ripoll y Puigcerdá, con multitud de obras de fábrica y un patrimonio de arquitectura ferroviaria verdaderamente valioso. Sobre todo entre todas las estaciones la de **Ripoll** (Girona), edificio imponente, de estilo modernista y neorrománico, pues está ornamentado y concebido a imitación del monasterio de la ciudad. Paradójicamente, nunca sirvió como estación. Al principio existió una estación provisional y cuando Renfe se hizo cargo de la línea prefirió utilizarla como vivienda para los trabajadores del núcleo ferroviario.

Otras estaciones destacables son las de **Campdevàdol, Ribes, Alp y Puigcerdá**, que también se apartan de la clásica tipología ferroviaria para mostrar un lenguaje concebido en la arquitectura popular y montañesa de la zona, con elementos como la cubierta a dos aguas con tejas de pizarra y buhardillas en los tejados.

Las nuevas terminales del AVE

La llegada del AVE a Cataluña –según las previsiones, a Barcelona en 2007 y a Figueras en 2009– está dibujando un nuevo panorama en las infraestructuras ferroviarias de esta comunidad autónoma. En el capítulo de estaciones, la alta velocidad ha propiciado la remodelación y reforma de estaciones ya existentes, como Lleida-Pirineus o Sants (Barcelona), y la construcción de otras nuevas, como Camp de Tarragona o Barcelona-Sagrera, proyectos de gran envergadura y fuerte inversión que cambiarán el panorama ferroviario y urbanístico de la región. Dentro de los nuevos proyectos destaca especialmente el relativo a Barcelona por su peso específico, ya que incluye la adecuación de varias estaciones, la construcción de una nueva y además constituye un proyecto global de integración urbana del ferrocarril en una gran ciudad consolidada. El esquema previsto para la alta velocidad en la Ciudad Condal se basa en un gran eje, con una estación al norte de la urbe (Sagrera) y otra al sur (Sants).



De arriba abajo, estaciones de Reus (Tarragona), Vilanova i la Geltrú y locomotoras del Museu del Ferrocarril en el depósito de máquinas de esta estación barcelonesa.



La ampliación de la estación de **Sants**, cuyas obras avanzan actualmente a buen ritmo, es un proyecto ambicioso y de gran complejidad, pues la estación está totalmente integrada en el tejido urbano y debe mantenerse en estado de operatividad. Con una inversión global de unos 220 millones de euros, se trata de una de las obras de mayor envergadura a realizar en la capital catalana en los próximos años. Cuando esté terminada, Sants será durante un tiempo, hasta que entre en servicio la terminal de Sagrera, la primera esta-

[Un tren pasa junto al imponente edificio de la estación de Ripoll (Girona), actualmente en fase de reforma.

ción de España en número de viajeros de largo recorrido.

El proyecto supondrá ampliar en 17.000 m² la actual superficie del vestíbulo principal y construir una segunda planta, con 9.000 m² más, que se destinará a oficinas y espacios hoteleros, comerciales y de ocio. La estación contará con una tercera planta bajo rasante para permitir su conexión con otros modos de transporte (metro y autobuses) y favorecer así la intermodalidad, así co-

Remodelación de Ripoll

Actualmente está en marcha la iniciativa del Tren Turístico del Pirineo, que aprovechará la vieja línea transpirenaica como oferta turística basada en el atractivo de los viejos ferrocarriles, en las obras de fábrica y construcciones ferroviarias de época y en la belleza del itinerario de alta montaña. El punto de partida será Ripoll, de donde saldrán los trenes de época, con locomotoras eléctricas y de vapor del siglo XIX o principios del XX y vagones de madera. La antigua estación -cercana a otra de nueva planta, sin relevancia arquitectónica- está siendo objeto de una profunda rehabilitación, pues en ella está previsto instalar un centro museístico y un hotel para los usuarios del tren. La estación tiene una superficie de

750 m², distribuidos en cuatro plantas. En la planta baja se instalará el centro de interpretación, para que los visitantes conozcan cómo llegó el tren a esta zona y el impacto que supuso. La primera planta albergará el archivo histórico, que se formará con los fondos documentales del Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril Español [Cehfe], considerado, tras el de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, como el segundo archivo ferroviario de España. Así, Ripoll se convertirá en una referencia básica para la investigación histórico-ferroviaria. El Ministerio de Fomento ya ha invertido 500.000 euros en la rehabilitación de esta magnífica estación, iniciativa en la que también colabora la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

mo con 3.000 plazas más de aparcamiento. También se contempla la ampliación de 13 a 14 vías operativas, 8 de ancho ibérico y 6 de ancho internacional. Y contará con 7 andenes de 465 metros de longitud. Cuando las obras de remodelación estén concluidas, la estación barcelonesa habrá experimentado una importante remodelación arquitectónica, en armonía con el medio urbano y diseñada con las más avanzadas tecnologías.

Sagrera, estrella de la red barcelonesa



Museo del Ferrocarril-FFE

La creación de la estación intermodal de Sagrera implica la cooptación de todas las administraciones en la reordenación del sistema del transporte público de la Ciudad Condal. Y es que la llegada de la alta velocidad a Barcelona supondrá el soterramiento de las instalaciones ferroviarias, lo que hará posible la remodelación urbanística del distrito Sagrera-Sant Andreu, en una superficie de más de 98 hectáreas, donde se situará el mayor parque urbano de la ciudad. Desde Sants, la línea de alta velocidad enlazará con la estación de Sagrera por medio de un nuevo túnel que recorrerá el Ensanche barcelonés, para el que se han realizado un elevado número de estudios geológicos.

El Ministerio de Fomento asumirá la construcción de la estación y del conjunto de la infraestructura ferroviaria, de las líneas de alta velocidad y de ancho convencional, con una inversión cercana a los 815 millones de euros. La nueva estación será un elemento básico del nuevo sistema de transporte público de Barcelona y de su región metropolitana.

De acuerdo al proyecto, la estación, de carácter funcional y moderno, se organizará en varios niveles superpuestos: el inferior, para las líneas de Cercanías y metro; el intermedio, para la estación de autobuses y el aparcamiento, y el superior, que coincide con el actual plano de vías, con los andenes y las vías de alta velocidad y las de Cercanías de la línea de la costa. El nivel del vestíbulo principal, situado al nivel de la calle, se cubrirá de infraestructura ferroviaria. En los niveles superiores al vestíbulo habrá hoteles, restaurantes y oficinas.

Contigua a la terminal, el prestigioso arquitecto Frank O. Gehry ha diseñado una futurista torre de oficinas de 34 pisos y 145 metros de altura, con fachadas de acero inoxidable y vidrio, similar al Museo Guggenheim de Bilbao, junto a la que se instalará un museo de movilidad dedicado al transporte que tendrá una espectacular cubierta de líneas rotas. ■

[Arriba, foto histórica de la estación pirenaica de Núria. Debajo, estación de Ribes y detalle decorativo de la estación de Caldes.

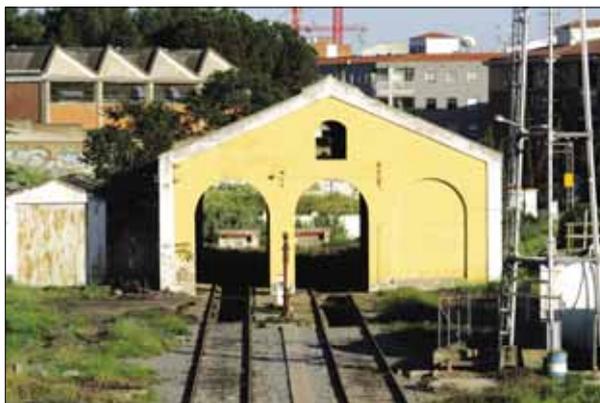




Con acento regionalista

[M^a DEL CARMEN HEREDIA CAMPOS] [FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

Las tierras que albergaron la Vía de la Plata romana y se constituyeron en el Siglo de Oro en el camino más concurrido hacia Andalucía no fueron de las primeras en disfrutar de ese elemento sorprendente, y para algunos hostil, que invadía los territorios y que tanta importancia tuvo en el desarrollo de las comunicaciones y la economía: el ferrocarril, que pobló las nuevas líneas de estaciones sencillas y de estilo regionalista. Hoy, Extremadura se prepara para la llegada de la alta velocidad.



No contaba Extremadura con una de las premisas para alistarse entre las pioneras para conseguir su ferrocarril, cual era el formar parte del sistema radial que, partiendo de Madrid, debía buscar los puertos españoles. Pero sí entraron las tierras extremeñas desde el principio en los planes de conectar el ferrocarril con el mar por Portugal a través de Cáceres o Badajoz. La provincia de Cáceres tardó en disfrutar del tren, pero no le ocurrió lo mismo a Badajoz, al establecerse por sus tierras la conexión de Madrid con el país vecino. Finalmente, dos vías, una hacia Badajoz y otra hacia Cáceres, establecieron su recorrido por tierras extremeñas, salpicándolas de estaciones de sabor popular, en su mayoría del XIX.

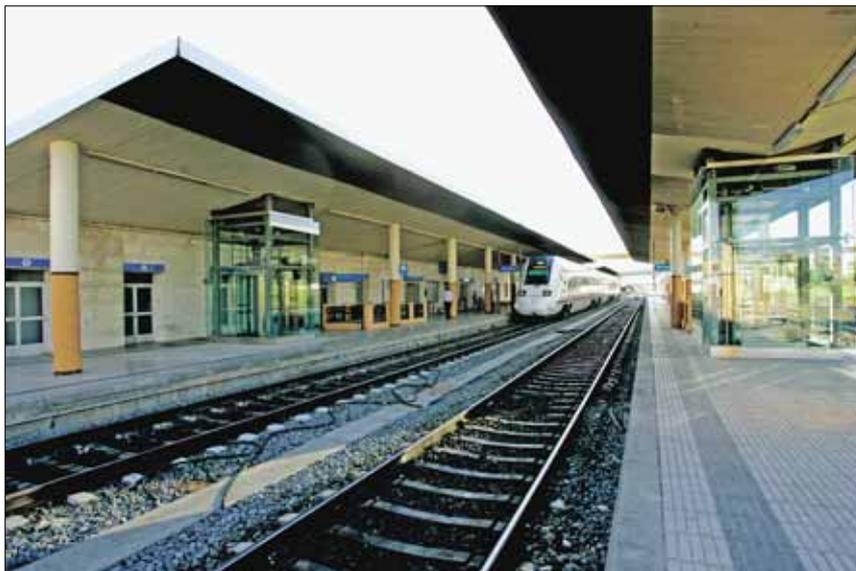
No ha sido el extremeño un ferrocarril productivo, pese a constituir un elemento de progreso del que ninguna región quería prescindir. La actividad de las estaciones no bastó en algunos casos para evitar la decadencia de algunas de ellas, que acabaron deteriorándose y no se repararon al no ser rentables. Finalmente se abandonaron o se

cerraron. Esto le ocurrió a un buen número de las estaciones primitivas de las líneas extremeñas debido, sobre todo, a la emigración registrada en el valle del Tajo en los años 60 del siglo XX. Otras líneas orientadas al servicio de las minas también quedaron fuera de uso al cesar la actividad extractiva. El ferrocarril extremeño ha perdido paulatinamente usuarios debido al mal estado de sus infraestructuras, hoy en remodelación. Sin embargo, Extremadura parece despertar hoy un renacido interés por sus tierras que puede revitalizar sus estaciones, ya sea atrayendo viajeros, ya recuperando las instalaciones para centros de interés cultural o como puntos de acogida para el recorrido de vías verdes.

Dos fueron las líneas que atravesaron tierras extremeñas: Ciudad Real-Badajoz-Portugal (ampliada luego hasta Madrid) y Madrid-Cáceres-Portugal, con un ramal a Andalucía en la línea de Badajoz desde Mérida y otro desde Aljucén para unir la línea de Badajoz con la de Cáceres. Hoy el ferrocarril de Extremadura recorre tres tramos principales: Madrid-Cáceres (por Toledo), Cáceres-Mérida y Mérida-Badajoz, y las estaciones que registran mayor movimiento son Cáceres, Mérida, Badajoz y Plasencia.

Tipología de las estaciones extremeñas

Las estaciones extremeñas son, en su mayoría, de líneas muy sencillas, como correspondía al gusto por las formas simples hacia el último cuarto del siglo XIX y a la normativa que regía sus aspectos en cuanto a fachadas y distribución. Las compañías debían mantener una uniformidad arquitectónica y expresar una perfección estética, sin olvidar la economía que imponía el ser una obra de carácter industrial. Las estaciones ubicadas en espacios rurales debían conservar el estilo del en-



[*Página opuesta, edificio de viajeros de Fregenal de la Sierra y zona de servicios en Badajoz. Arriba, andenes y fachada de la estación de Badajoz.*



[Don Benito, exponente de la composición arquitectónica típica de las estaciones extremeñas.



torno que las rodeaba, reservándose otros aspectos decorativos para las estaciones de capitales. Casi todas, por tanto, responden, a un mismo patrón respecto a la planta del edificio de viajeros y tienen un marcado acento regionalista. Es una red, por lo demás, muy bien surtida de estaciones, aunque hoy día los trenes de viajeros no paren en muchas de ellas.

En las estaciones hay toda suerte de edificaciones según su importancia, pero el más llamativo es el edificio de viajeros, en el que la compañía concesionaria dejaba marcadas sus señas de identidad. Empezando por la tipología de los edificios de viajeros extremeños, se recogen desde los pequeños de una única planta rectangular de una sola altura con tejado a dos aguas, pasando por los medianos de dos plantas, hasta su edificio más característico, adoptado por la compañía Madrid-Cáceres-Portugal (MCP): un edificio de tres cuerpos unidos en el que destaca el central, con dos alturas, flanqueado por dos laterales más bajos. Los tejados son de teja y a dos o cuatro aguas; a veces en el frontón que se forma en el ángulo lateral de ellos muestran una claraboya. La mayoría de estaciones carece de marquesina, al ser una región poco lluviosa. Las paredes suelen ser de mampostería y casi todas están muy bien pintadas con fondos blancos o claros resaltando los marcos de ventanas y puertas, esquinas, bandas de separación y cornisas en ocre, marrón o gris azulado. Todas ostentan un unificado cartel de cerámica en la fachada principal y en los laterales adornado con motivos florales. Algunas conservan su antiguo reloj.

Las estaciones de ferrocarril de Extremadura son, en su gran mayoría, de líneas muy sencillas

Situación actual del ferrocarril extremeño

La Junta de Extremadura y Renfe se han comprometido a lograr comunicaciones eficaces para viajeros y mercancías mediante la adecuación del tendido, las estaciones y los vehículos. Se ha proyectado la rehabilitación de infraestructuras, pasos a nivel y material rodante en las líneas Mérida-Villanueva de la Serena, Mérida-Zafra, Zafra-Fregenal de la Sierra y Cáceres-Valencia de Alcántara. Estas inversiones se suman a las actuaciones previstas para la línea de alta velocidad Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz, que comprenderá tres tramos: el primero, Madrid-Cáceres, cuyas principales estaciones extremeñas serían Plasencia, con una estación de nueva planta cerca de Fuentidueñas, y Cáceres, que será modernizada o construida de nuevo; el segundo, Cáceres-Mérida pasando por Aljucén, y el tercero, Mérida-Badajoz.

Son estaciones con sus edificios anejos en línea con el edificio principal, construidas en el lado de la población. Un servicio muy rentable era el de las fondas y cantinas. En esta región, la Compañía Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA) dotó de fonda a sus estaciones de Almorchón, Mérida, Zafra y Badajoz, en la línea Ciudad Real-Badajoz, mientras que MCP hacía lo propio con las estaciones de Navalmoral, Plasencia-Empalme, Arroyo de Malpartida y Valencia de Alcántara, en la línea Madrid-Cáceres-Portugal. Todo estaba reglamentado en las estaciones, hasta el retrete, integrado en el edificio principal si éste tenía dimensiones suficientes, o en casetas separadas del edificio principal, a una distancia establecida y con un estilo acor-



Playa de vías junto al acueducto romano y fachada principal de la estación de Mérida.

de al de la estación.

Otras instalaciones, dependiendo de la importancia de la estación, eran las cocheras de locomotoras y vagones, talleres, almacenes, muelles, básculas y grifos para aguada. En cuanto al personal ferroviario, aparte de la vivienda para el jefe de estación, que podía estar integrada en la propia estación, a veces la lejanía de la estación a la población daba lugar a la construcción de viviendas para sus familias, que podían llegar a constituir poblados.

La línea Madrid-Badajoz-Portugal

Esta línea, primera en el enlace con Portugal, comenzó en Ciudad Real y formaba parte de una concesión otorgada en 1856 a capitalistas franceses que, ya contando con la línea de MZA, querían ampliar su área de acción a Andalucía pasando por tierras de Badajoz. Pero no fue ésta la concesión que inició las obras. Sería el siguiente concesionario, José Fornas, quien constituyera en 1861 la Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y comenzara las obras con un director de excepción, como José Canalejas, ilustre político del XIX español. Este tramo debía enlazar con el

tramo Madrid-Ciudad Real, cuya construcción se realizaría, entre 1877 y 1879, por la misma compañía, al igual que el tramo Aljucén-Cáceres.



El primer tramo, Badajoz-Portugal, se inauguró en septiembre de 1863, con presencia de la reina de España Isabel II y el rey Luis I de Portugal. Por el este, el tramo Ciudad Real-Badajoz hasta Almorchón entró en explotación en noviembre de 1866 y después se acometió el tramo Almorchón a Bélmez para buscar los beneficios del traslado del carbón, que se terminó en abril de 1868, pasando la compañía a llamarse Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a Bélmez. Esta línea tuvo un expreso directo desde Madrid

a Badajoz pasando por Ciudad Real y Mérida hasta la década de los 80 del siglo XX, cuando el nuevo AVE entre Madrid y Andalucía acabó cambiando su recorrido por la vía de Cáceres hasta su supresión final, pasando a integrarse en la línea Madrid-Cáceres-Badajoz.



[*Estación antigua y nueva de Zafra, situadas una junto a la otra. Debajo, estación de Malpartida de Cáceres.*

Por tierras de Badajoz

Empezado el recorrido por el este de la provincia, las dos primeras estaciones que este tren recorre son las de Almorchón y Cabeza del Buey. **Almorchón** se construyó en 1865 cuando se terminó el tramo Veredas-Almorchón y contó con una estación importante con constantes ampliaciones hasta la Guerra Civil, momento crítico para el poblado al ser nudo de comunicaciones en terreno republicano y prolongar su resistencia, lo que produjo una notable emigración. Recuperada y tras pasar por su momento de esplendor en los años 60, decayó con la supresión del servicio Almorchón-Córdoba, que llevó al cierre de la estación en los años 80. Mejor suerte ha corrido la estación de **Cabeza del Buey**, aún en buenas condiciones. Es de 1868 y cuenta con un edificio de viajeros pequeño y muy original, distinto de otras estaciones pacenses. Su única planta es de ladrillo visto con un porche sustentado por columnas de ladrillo y los marcos de puertas y ventanas están pintados de verde, así como los dos frontones formados por su tejado a dos aguas. Un apeadero amplio completa el entorno del edificio principal, al que hay que añadir un depósito de locomotoras, muelles de embarque y taller de reparaciones. La creación de este nudo de comunicaciones dio lugar a la instalación en su proximidad del poblado ferroviario de Almorchón.

Continúa el tren su recorrido entrando en tierras de La Serena. La próxima estación, **Castuera**, tiene un bonito edificio de viajeros rectangular de dos plantas, blanco, con divisiones y dinteles pintados de gris y balaustrada en sus ventanas. Le sigue **Campanario**, con un edificio de un cuerpo central de dos plantas y dos cuerpos laterales de una planta que tienen la originalidad de estar rematados con azoteas con balaustrada. Todo ello está pintado de ocre con los cantos rematados en blanco. Continúa el tren por tierras de pastos, olivos y cereales y alcanza la estación de **Villanueva de la Serena**, sencilla, de una sola planta, pintada en blanco con las divisiones en ocre y con una marquesina de hierro. Llega el tren luego a la estación de **Don Benito**, del mismo colorido que Castuera pero distinta distribución. Tiene la composición típica extremeña: cuerpo central de dos plantas con tejado a cuatro aguas y dos laterales de una planta, y se le ha adosado un porche acristalado en la



va de la Serena, sencilla, de una sola planta, pintada en blanco con las divisiones en ocre y con una marquesina de hierro. Llega el tren luego a la estación de **Don Benito**, del mismo colorido que Castuera pero distinta distribución. Tiene la composición típica extremeña: cuerpo central de dos plantas con tejado a cuatro aguas y dos laterales de una planta, y se le ha adosado un porche acristalado en la



[Fachada principal, con su típica marquesina semicircular, y andenes de la estación de Cáceres, construida en 1963.

planta baja. A 4 km. está la deteriorada estación de **Medellín**, de los años 50 del siglo XX y sin parada, pero muy preciada por los amantes del ferrocarril, que claman por su reconstrucción. **Gua-reña**, la siguiente estación, tiene una composición y un volumen muy parecidos a la de Don Benito. Sus paredes son ocre y los remates naranjas, lo que produce una visión cálida del edificio.

A continuación, el tren pasa si parar por las estaciones de **Villagonzalo**, **Zarza de Alanje** y **Don Álvaro** hasta llegar a Mérida, con una gran estación dotada con más de diez vías para la clasificación y formación de trenes, que corresponde a su importante ubicación estratégica ubicada en el eje de comunicaciones extremeñas norte-sur-este-oeste. En Mérida confluyen cuatro líneas: la que viene de Cabeza del Buey por el este; la de Cáceres y Plasencia desde el norte; la que parte hacia Badajoz, y la línea hacia el sur que pasa por Zafra. La estación cuenta con un espléndido edificio de viajeros formado por una amplia nave de dos plantas cuya fachada principal, en ocre, presenta un cuerpo central avanzado. Toda ella está recorrida por dos líneas de puertas y ventanas rematadas con molduras blancas. En la fachada de vías presenta una marquesina de hormigón adosada a la fachada en forma de uve y soportada por fuertes columnas cilíndricas más otra marquesina en el andén central, ambas de grandes proporciones. Esta estación va a ser modificada para acoger el paso del AVE Madrid-Lisboa.



Dejando atrás Mérida se bordea el Guadiana para llegar al nudo ferroviario de **Aljucén**. Esta estación, inaugurada en 1864, conserva bien su edificio de viajeros, depósito de locomotoras, taller y muelles de embarques, y debe su importancia a la colonia harinera formada en su entorno desde 1870, así como al poblado ferroviario creado para dar servicio a la estación. No tiene un edificio de viajeros grande. Al contrario, se trata de un edificio de piedra con tejado a cuatro aguas que en sus tiempos daba alojamiento al jefe de estación y al factor de circulación, con casitas para el guardaguasas y el telegrafista. Hoy día está en remodelación para adaptarse a la alta velocidad mediante el plan de Renovación Integral de Vías, Instalaciones y Obras Complementarias del tramo Aljucén-Badajoz.



Extremadura

[Conjunto de la estación de Malpartida, con su gran grifo de aguada.



Tras Aljucén se pasa por la estación de **La Garrovilla**, llamada a ocupar un lugar destacado en la línea de alta velocidad Madrid-Cáceres-Badajoz; ha alargando sus dos vías generales y se le han montado seis desvíos en sus extremos. Las siguientes estaciones son **Torremayor**, de 1954, demolida, y **Montijo**. Ésta presenta un edificio de tres cuerpos, tan del gusto extremeño, de dos plantas el central y dos laterales de una planta, todo pintado de blanco con remates de ventanas y puertas en gris azulado. **Guadiana del Caudillo**, que le sigue, no tiene parada, pero pertenece a la futura línea del AVE, con lo cual ha y ampliado sus vías generales. Su estilo se despegó de la arquitectura rural de la provincia, más en la línea de las estaciones de los años 50 a 60, de tipo funcional.

Las dos últimas paradas antes de Badajoz son **Talavera la Real**, en cuyo apeadero no paran los trenes de viajeros aunque será un punto de cruce de trenes de la reformada línea Aljucén-Badajoz, pasando a llamarse El Fresnal y dotándose de una segunda vía, y **Mercoguardiana**, que cambia su denominación por la de Gévora-Cargadero, muy transformada y con una tercera vía y un culatón.

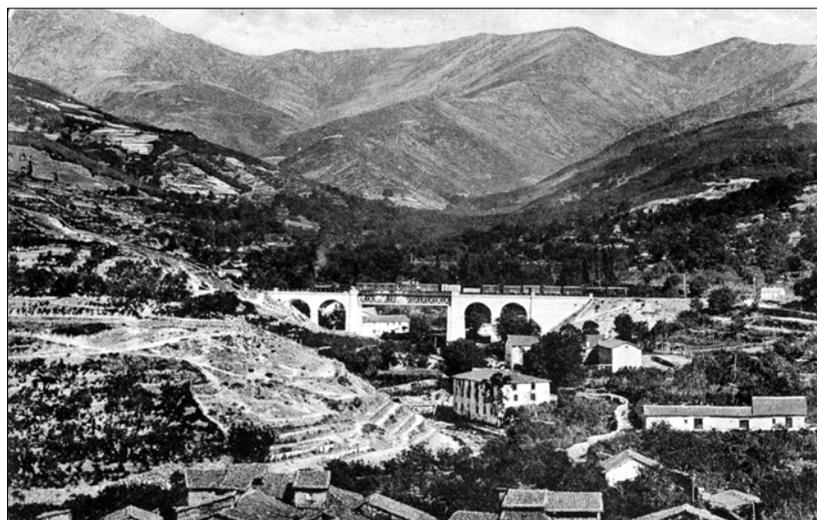


La estación de **Badajoz** no ha sido la más importante de la provincia por su escasa estructura viaria, con sólo tres vías para viajeros y cuatro vías muertas. De hecho, Mérida es la que se ha ocupado de los acontecimientos importantes. La estación actual se construyó en 1881 en un cerro próximo a la ciudad; el edificio presenta, sobre una planta rectangular de traza sencilla y poca altura, un frontal moderno en su fachada principal constituido por una pantalla con 24

aberturas y una marquesina. Cuenta con edificio de cocheras y caseta para el guardagujas. Se ha eliminado su placa giratoria por exigencias de las reformas, entre ellas el tendido de dos vías de apartado de trenes junto a los cocherones y la renovación de las dos vías generales. Aún no parece decidido si esta estación será la terminal en la línea AVE a Portugal o se construirá una nueva estación más próxima a la frontera. Esta estación dio lugar a la creación de un barrio en sus alrededores.

El viaje de Mérida a Zafra

Del nudo emeritense parte una línea hacia Andalucía con estaciones muy bellas: **Calamonte**, **Almendralejo**, **Villafranca de los Barros**, **Los Santos de Maimona** y **Zafra**. Esta es una majestuosa estación con una amplia playa de vías y un edificio de viajeros ocre con las separaciones y dinte-



Museo del Ferrocarril-FFE



les en rojo, un cuerpo central de dos plantas coronadas por un frontón de estilo griego y dos laterales de una sola planta rematadas, igualmente, por un frontón. De Zafrá parte un ramal, desde 1880, hacia el sureste, a **Usagre**, abandonada, y un ramal a **Fregenal de la Sierra**, con otra estación destacable. Tiene un espléndido edificio de viajeros rectangular de tres cuerpos y dos plantas, destacando el central, con ventanales rematados por arcos de medio punto y una cornisa con una decoración entre neomudéjar y modernista. Todo él pintado de ocre con las divisiones, dinteles, cornisas y decoración geométrica en color rojizo.

[Entorno ferroviario de Hervás a principios del siglo pasado y actual estación de Hervás.

De Madrid a tierras lusitanas por Cáceres

La segunda línea en importancia de la región, entre Madrid y Cáceres, se gesta hacia 1863, pero no será hasta 1871 cuando se funden la Compañía del Ferrocarril del Tajo, para construir la línea Madrid-Malpartida de Plasencia, y Ferrocarriles de Cáceres a Malpartida y a la frontera con Portugal, para el tramo de igual nombre, en 1876. Los dos tendidos se acabaron en 1881 y para entonces las dos empresas se habían unido en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP). El tendido se realizó por antiguos caminos y sus estaciones se ubicaron en puntos estratégicos. Esta línea, concedida en 1876 a Antonio Elviro y Rosado, se creó para dar salida a los criaderos de fosfato de “el calerizo de la villa de Cáceres”, aunque luego se prolongó hasta Portugal.

La línea por tierras extremeñas se inicia en **Navalmoral de la Mata**, que dio salida durante años a los productos de La Vera. Es una estación con el típico cuerpo central más alto que los laterales, de grandes dimensiones, y conserva en sus fachadas el ladrillo visto, salvo en la fachada central de acceso a los trenes, donde presenta un testero de placas de piedra cubierto por una marquesina en V. La planta superior, con ventanas cubiertas por amplias cornisas, cuenta con un tercer piso, más bajo que los anteriores, poco usual en las estaciones extremeñas. El juego de colores, rojo, amarillo y blanco, más el uso de la piedra, dan un interesante contraste. Tras Navalmoral, vienen **Casatejada** y **La Bazagona**, moderna y sin aspecto de estación, ambas sin parada, y se alcanza Monfragüe.

La primera estación, en Malpartida de Plasencia, se construyó algo alejada de la población, pensando en que sería la estación terminal de la línea desde Madrid. Se proyecta, por tanto, con holgura. Pero, finalmente, Malpartida resultó ser una estación con dos estaciones, alejadas ambas del núcleo de población: la inicialmente proyectada o **Malpartida de Plasencia**, más la de Plasencia-Empalme, la actual de **Monfragüe**, construida en 1896 a 7 km. de Malpartida de Plasencia. En esta estación se clasificaban los trenes de la línea Madrid-Cáceres-Portugal y los de la línea hacia Plasencia. Estaba organizada Monfragüe con todas las condiciones para el trasbordo de viajeros y mercancías, clasificación de vagones y composición de trenes y un puente giratorio, de 1916, con cuatro vías de acceso y once de estacionamiento, más un muelle de mercancías construido en 1923. Es de las pocas estaciones con un gran grifo para aguada. Hoy esta estación está compuesta por varios edificios de distintas épocas visualmente sobrepuestos que constituyen un espectáculo impresionante y dan una idea de lo que debió ser este nudo de comunicaciones.

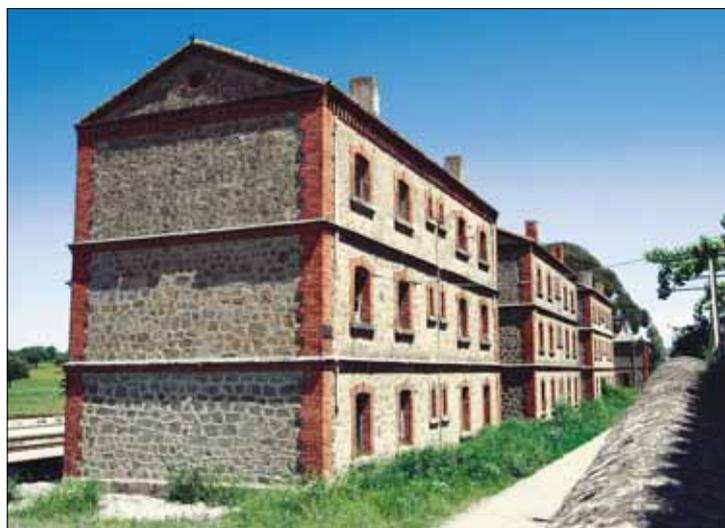


Extremadura



[Edificio de viajeros y enclavamientos ferroviarios de la estación de Mirabel. Debajo, viviendas para el personal ferroviario en Monfragüe.

De Monfragüe parte el tren hacia el norte, a **Plasencia**, cuya estación se construyó como cabeza de la línea “Ruta de la Plata” hacia Astorga, hoy clausurada. Tiene un edificio de viajeros blanco con esquinas y marcos de vanos en piedra, tejado de tejas y una marquesina moderna. A su derecha tiene otra edificación auxiliar con su cartel de cerámica y a su izquierda está emplazado el muelle de mercancías y un antiguo edificio de viviendas. Tras dejar Plasencia, el tren se dirige hacia la sierra de Mirabel. La estación de **Mirabel**, blanca con los bordes verdes, se construyó orientada al transporte de mercancías aunque no respondió a las expectativas. Aun así, consiguió sobrevivir y hoy día parece adquirir nueva vida con el transporte de viajeros. **Casas de Millán** es la siguiente estación. Sobrevive su pequeña estación de piedra, con un cartel de cerámica amarillo. Muy próxima está **Cañaveral**, construida a 2 km de este pueblo, lo que obligó a crear un poblado ferroviario. No obstante, dio prosperidad al lugar y dejó establecido un barrio residencial. Tras Cañaveral se llega a la abandonada estación de **Río Tajo**, con un apeadero acristalado aún en pie. Se siguen atravesando túneles para llegar a **El Casar de Cáceres**. Esta estación, pintada de verde con las ventanas en blanco, y conocida como “La Perala”, fue reformada en los años 70 del siglo XX. Consta de un cuerpo central y otro menor a su derecha y se construyó para el transporte de ganado, para lo que se le instalaron dos singulares construcciones, a los dos lados de la vía del tren.



La siguiente estación, **Cáceres**, de la línea Madrid-Cáceres-Portugal, fue inaugurada por Alfonso XII el 8 de octubre de 1881 pero fue demolida en el siglo XX y se construyó otra, en 1963, hoy integrada en la ciudad, en el estilo funcional de la época. Con proyecto del arquitecto Ángel Pérez, se construyó un edificio longitudinal de fachada simétrica, compuesta con placas rectangulares de piedra labrada y ventanales en cuya fachada destaca su marquesina semicircular. La sala de espera exhibe una vidriera de colores en la fachada de andenes y un mural de cerámica que representa la conquista de América. En su recinto viario destaca una hermosa torre de señales, una báscula, y un gran grifo de aguada.

En Cáceres gira la vía hacia el oeste, hacia Portugal, en cuyo recorrido la primera estación es **Aldea Moret**. Es una estación pequeña de una planta con tejado de teja a dos aguas donde no para el tren de viajeros. Le sigue la estación de **Arroyo-Malpartida**, de 1880, importante en su momento como nudo ferroviario entre Portugal y Cáceres, así como entre ésta y Malpartida de Plasencia. Contaba con depósito de locomotoras que requería talleres y amplios servicios, lo que condujo a construir viviendas, escuela e iglesia para el pequeño núcleo de las familias ferroviarias que se instalaron a su alrededor. Su importancia aumentó en el siglo XX, pero en los años noventa comenzó a declinar hasta su abandono. Su edificio de viajeros es del tipo de MCP en sus primeros tiempos: tres cuerpos, de una sola altura los laterales y el central de

Cáceres inauguró en 1963 su nueva estación de tren, que sustituyó a la primitiva, construida en 1881

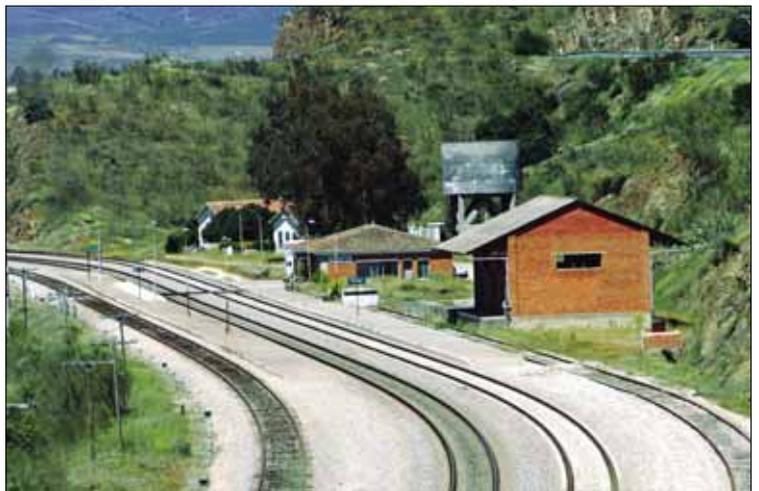


dos, y una fachada simétrica enmarcada por un pequeño zócalo resaltando las esquinas y separación de las plantas. El tejado es a dos aguas, formando frontón en los laterales con un adorno peculiar de las estaciones de este tramo, como es el piñón triangular en la parte alta de la fachada principal y recercado de vanos adintelados.

Las estaciones de Aliseda y Herrerueta, que seguían, tuvieron cierta importancia en el tráfico de mercancías, pero con el descenso poblacional de los años 60 comenzó su decadencia. Hoy **Aliseda** está en ruinas y en **Herreruela** no para el tren, aunque su edificio, de una sola planta con tejado a dos aguas, cuenta con el singular piñón coronando su fachada principal.

De regreso al terreno montañoso se alcanza **San Vicente de Alcántara**, estación construida algo alejada del pueblo, aunque atendía a un núcleo poblacional de fructífera economía agropecuaria. Los productos de sus dehesas, fincas y encinares elevaron la población en los años 30 del siglo XX para caer en los 60 y resurgir en los 80, conservando, así, abierta su estación. El edificio de viajeros, de una sola planta rectangular, presenta su bonito piñón en la fachada principal, al igual que la dos estaciones precedentes.

Finalmente, la estación, “término” antes de Portugal, **Valencia de Alcántara**, se inauguró en 1881 en presencia de Luis I de Portugal y Alfonso XII de España. Debido a su ubicación fronteriza, se construyó con servicios especiales como aduana, cuartel de carabineros, cocheras para locomotoras, talleres, viviendas, cantina y otros servicios. El edificio actual es de grandes proporciones, con una composición longitudinal equilibrada de dos plantas, destacando la del centro, de mayor altura. A modo de gran marquesina, recorre el edificio una línea de soportales de trece arcos separados por fuertes columnas que da acceso a las vías. .



Estaciones de Plasencia (arriba) y de Río Tajo, en la línea Madrid-Cáceres.

Unión de Cáceres con Badajoz

El último paso era unir Cáceres con Badajoz y esto se logró con la línea Aljucén-Cáceres, aunque los trenes de viajeros no paran hoy en sus escasas estaciones y la vía no está en buenas condiciones. En Aljucén se iniciaba el trayecto hacia el norte por terreno verde y llano que iba en ascenso, pasando por las estaciones de **Proserpina**, desaparecida por el embalse del mismo nombre, **Carrascalejo**, que conserva su estación aunque no para el tren, y **Carmonita**, antes de entrar en la sierra de la **Lombriz**, estación del mismo nombre que sobrevive pero sin uso. Se cruza tras ella el río Ayuela para llegar a **Aldea del Cano**, pequeña estación y muy atractiva con un velador acristalado adosado a su fachada, con tejado de teja verde, a la que no le falta su cartel de cerámica con adornos florales. Tras Aldea del Cano el tren se dirige a Cáceres. ■



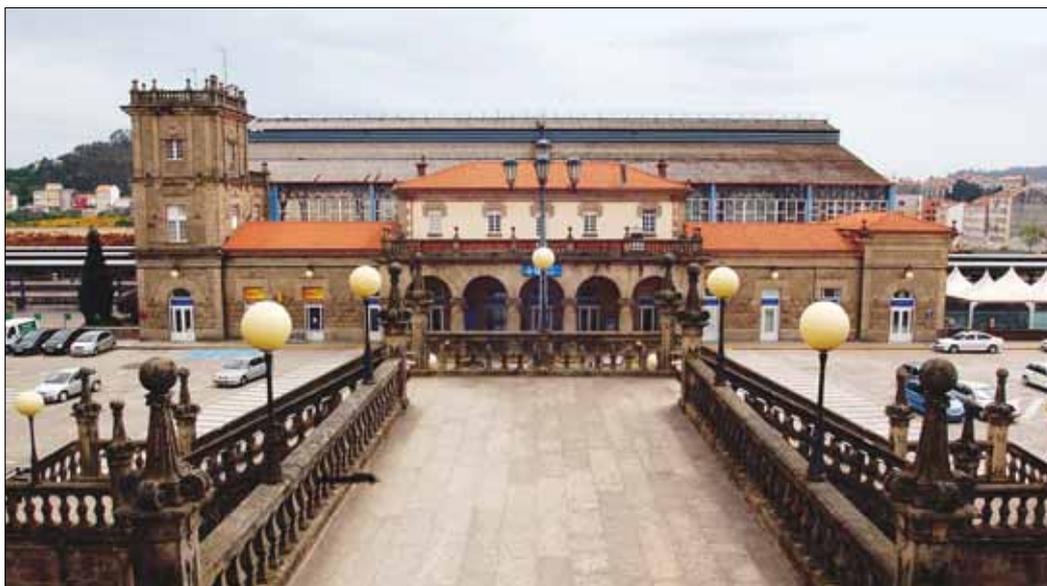
Galicia



Tres grandes con luz propia

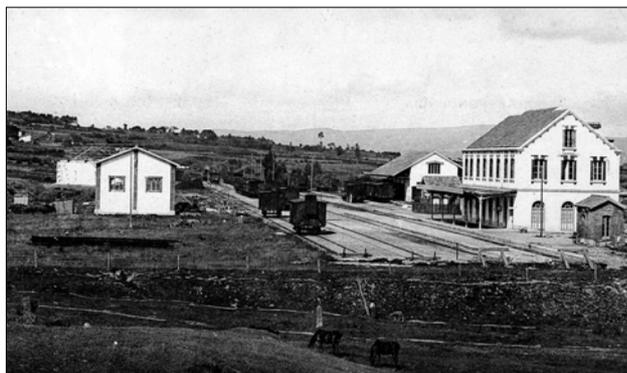
[PEPA MARTÍN] [FOTOS: M. D. CORDERO]

La historia del ferrocarril en Galicia se remonta a 1873, año en el que entra en funcionamiento el tren que comunica Cornes con Carril. Buena parte de sus estaciones se encuentran actualmente en estado de abandono, a excepción de las grandes, como A Coruña o Santiago de Compostela.





[Sobre estas líneas, la nórdica fachada de la actual estación de A Coruña y la estación de Vigo. Debajo, fachada principal de la estación de Santiago e imagen de la antigua estación de Coruña.



Museo del Ferrocarril-FFE



Museo del Ferrocarril-FFE

Santiago, pionera del ferrocarril

El primer tren que recorrió Galicia fue "El Compostelano", que unía Santiago de Compostela con el puerto del Carril (Villagarcía de Arosa), inaugurado el 15 de septiembre de 1873, a pesar de que la empresa que explotaba la línea se había constituido diez años antes con el nombre de Ferrocarril Compostelano de la Infanta Doña Isabel. La estación primitiva de Santiago estaba situada en el barrio de Cornes, a unos dos kilómetros de la actual, y hasta hace poco tiempo ha funcionado como estación auxiliar de mercancías bajo la denominación de Santiago-Cornes.

La que conocemos ahora entró en funcionamiento como estación de paso en el año 1943, al mismo tiempo que el tramo Santiago-La Coruña, y

[Sobre estas líneas, edificio antiguo y actual de la estación de Ferrol.



Museo del Ferrocarril-FFE



[Arriba, estación de Betanzos y estación de Santiago en los años 30. Derecha, cubierta metálica sobre el andén en la estación de Santiago.



se construyó junto a la carretera de circunvalación de la ciudad y la avenida de Lugo. Con la inauguración en 1958 del tramo Carballino-Santiago (línea Orense-Santiago), esta estación pasó a tener configuración de nudo ferroviario, confluyendo en ella tres líneas: hacia La Coruña, Vigo y Orense.

El edificio de viajeros está construido con piedra del país, que por su trazo, tono y textura quiere ser consonante con el casco histórico compostelano a pesar de su situación periférica. Se trata de un pazo vagamente renacentista,

con sus cuerpos en avance sobre el patio de carruajes, un pabellón porticado y sus remates balastrados.

Lo que ya no conjuga tanto es la marquesina, cuyos perfiles resultan un tanto ásperos, acaso porque el proyectista se excedió al optar entre las fórmulas habituales y la solución innovadora. No obstante, la marquesina, tras su restauración y reforma en 1989, mejoró sensiblemente su aspecto. La sección de andenes que cobija es más diáfana, su faldón del lado sur, antes cubierto con placas de fibrocemento, feo y opaco, se ha abierto en vanos verticales de altura decreciente con relación a la base del lucernario. Aluminio, cristal y celosías de hierro han cambiado la fisonomía de esta cubierta metálica que, de alguna manera, identifica a la estación santiaguesa.

Influjo nórdico en A Coruña

La estación de San Cristóbal de A Coruña, o San Cristobo en gallego, forma parte de una línea inaugurada en 1943 a lo largo de la cual se aglutinan edificios de diseño muy gallego con otros de carácter más atípico, pero de la que sin duda alguna es el referente. El proyecto de construcción se gestó en los años 20 desde el Ministerio de Obras Públicas bajo la dirección técnica de Manuel Bellido, después de que se desechara un estudio que el Banco Pastor había encargado a José Fernández España.

Previamente había habido un intento de poner la estación en el lugar que ocupa hoy en la plaza de Vigo, aunque finalmente, y en virtud de los planes de desarrollo urbanístico, se decidió su lugar definitivo. En 1927 se puso la pri-





mera piedra, pero la Guerra Civil lo colapsó todo y no fue hasta 1943 cuando entró en funcionamiento. En un principio se abrió como terminal de la línea Santiago-La Coruña, ya que había otra estación, la del Norte, también llamada La Coruña-Término o Terminal, que no llegó a cumplir el siglo ya que un incendio la destruyó en 1964. Entonces se unificaron las salidas y entradas de los trenes de viajeros en San Cristóbal.

La estación coruñesa se caracteriza por unos trazos pulcros, su mesurada verticalidad y la ausencia de elementos decorativos que tipifican el modernismo y el eclecticismo. Vista desde la amplia zona ajardinada que encara el edificio, la torre con el reloj y la fachada huyen de lo que no sea sencillez y contención estética.

En palabras del arquitecto José Pruneda, esta estación “recoge la influencia de la de Helsinki de Eliel Saarinen, influencia que también se constataba en alguno de los primitivos proyectos de la estación de Bilbao-Abando. Por su carácter sobrio, acentuado por el trabajo de la piedra en sus fachadas y su relación con un movimiento internacional de principio de siglo, se sale de los típicos

ejemplos de la época para constituirse en un hecho aislado que no tiene continuidad”.

La estación fue reformada entre 1989 y 1991. Entonces se suprimió la verja que separaba la estación de su lindero urbano. Gracias a ello, y disponiendo de un generoso espacio, ajardinado, delante de la terminal, San Cristóbal ha ganado en relevancia y accesibilidad.

[Arriba, vestíbulo de la estación de A Coruña y andén cubierto en Ferrol. Debajo, estación de Monforte de Lemos, construida en 1883.

Museo del Ferrocarril-FFE





Galicia

[Andén cubierto de la estación de Lugo. Debajo, edificio de viajeros de la estación de Viveiro.



José Caballero

También se le agregó un nuevo andén para comunicarla directamente con el área de paquete-exprés y consigna automática, cubierto con marquesina idéntica a las ya existentes. Los aseos se situaron junto a la zona comercial y a la cafetería, mientras que las dependencias del personal se redistribuyeron entre el andén principal y un antiguo almacén rehabilitado.

La estación de A Coruña ha sido incluida en los proyectos Vialía y en el año 2008 se convertirá en un gran centro de ocio.

Vigo, estación superviviente

La antigua estación de ferrocarril de Vigo es la única superviviente en Galicia de la primera arquitectura de la estación en España. Sus orígenes se remontan a 1857, cuando, tras promulgarse la Ley General de Ferrocarriles, se decidió realizar los estudios del proyecto de ferrocarril de Zamora a Vigo, cuya burguesía reclamaba esta infraestructura para poder competir mejor en el mercado nacional.

El edificio es una estación terminal con una disposición en planta en forma de U, conformada por un cuerpo principal de 40 por 15 metros para oficinas y recepción de viajeros, del que partían las dos alas laterales entre las que se situaban los andenes de viajeros con tres vías en los veinte metros de ancho libre. Aunque la entrada en servicio en 1989 de la actual estación amenazó con su derribo, finalmente se salvó, quedando situada delante del nuevo edificio. El Ayuntamiento pretendía derribarla para construir en su solar un aparcamiento en superficie y una plaza, aunque también se barajó la posibilidad de convertirla en una terminal de autobuses.

Finalmente, el arquitecto Jaime Garrido Rodríguez, un reconocido especialista de la historia de la arquitectura, logró que la Xunta de Galicia incoase el expediente de declaración de Bien de Interés Cultural para este edificio, que es un monumento industrial a conservar dada su relevancia arquitectónica, histórica y urbanística. Renfe cedió finalmente al Ayuntamiento de Vigo su uso mediante un convenio suscrito en 1996, en el que se establece su destino exclusivo para fines culturales.

La estación de Vigo es la única superviviente en Galicia de la primera arquitectura de la estación



[Fachada de Orense-EMPALME en los 50 y en la actualidad (debajo). A su izda., reformas en la estación de Vilar de Barrio. Debajo, estación de Ordes Pontagra.



En cuanto a la actual estación, está previsto un plan de modernización de sus instalaciones en el marco de los proyectos Vialia. Albergará un centro comercial y de ocio y un aparcamiento, y sobre ella se abrirá una plaza pública que será un auténtico balcón sobre la ría. Se transformará en un centro nodal de comunicaciones al que tendrán acceso los autobuses y que estará conectado con la autopista.

Línea pionera

Las estaciones de la línea pionera en Galicia, que comunicó Cornes con Carril para poco tiempo después llegar hasta Vigo, mantienen su fisonomía aunque algunas de ellas han sido rehabilitadas, como la de Carril, convertida tras la de Monforte en sede del segundo museo gallego del ferrocarril. Son antiguos edificios construidos en piedra revestida de cal con una estructura muy sencilla y similar, salvo las de mayor tamaño, como Santiago, que incorporaron toques barrocos. Una estación de esta línea, **Pontevedra**, han sido incluida en el proyecto Vialia, inaugurando en 2001 un centro comercial junto a la antigua estación.

Partiendo de Santiago hacia el norte el panorama cambia, ya que esta línea inaugurada en 1943 alterna estaciones con edificios de diseño muy gallego con otros un tanto atípicos. Las estaciones de **Uxes** o **Bregua** son imitaciones de castillos con torreón consideradas unas auténticas aunque minúsculas joyas arquitectónicas, mientras que la de **Cerceda** ha sido desmantelada. Las de **Meirama** y **Ordes** son dos buenos ejemplos de una arquitectura con aires de palacios vascos.

El caso es que el arquitecto Ramón Cortázar debió quedar tan satisfecho del edificio que construyó para la estación de Azpeitia (Guipúzcoa) –actual sede del Museo Vasco del Ferrocarril– que de-





Galicia



[Arriba, estación antigua y moderna de Pontevedra. Derecha, andén y edificio de viajeros de Redondela. Debajo, estaciones de Uxes y Lalín.

En 1929 se decidió levantar en 1929 uno gemelo para la estación de **Ordes Pontagrea**, que sólo se diferencia de aquélla por los portones. Esta vieja estación ferroviaria consta de tres plantas y capiteles en cada esquina del tejado. Sus amplias dependencias albergan un almacén, un gran depósito de agua para las locomotoras a vapor y varios inmuebles anexos propiedad de Renfe. En principio, la línea de alta velocidad rodeará este enclave, por lo que quedará fuera de servicio.

Otra línea cuyas estaciones están en vías de abandono recorre la costa gallega. Inaugurada en 1913, las vías del tren discurren paralelas por las rías en buena parte de su trayecto hacia Ferrol. Estaciones como **Miño**, **Pontedeume** o **Betanzos-Infesta** presentan rasgos comunes y singulares, como las grandes marquesinas que sobresalen de la fachada principal junto a su letrero original, o la doble planta de los edificios, e incluso muchas de ellas aún conservan los antiguos relojes mecánicos Paul Garnier. La estación de **Cambre**, por su parte, a sido rehabilitada y se ha convertido en un rentable bar-restaurante; la de **Ferrol**, terminal construida en los años 60 del siglo pasado con criterios modernos, da cobertura a trenes de vía ancha y estrecha.



José Caballero

Mayor esplendor

La segunda línea más antigua de Galicia, que parte de A Coruña y recorre la provincia de Lugo, es la de mayor esplendor pasado. La automatización de los sistemas de circulación provocó el cierre de muchas estaciones que sólo permanecían abiertas para que alguien se pudiese encargar de





[Fachada del lado ciudad de la estación de Vilagarcía de Arousa. Debajo, el mismo edificio visto desde las vías en los años 40.

este servicio, y en todo el tramo sólo permanecen activas, junto a las principales, las de **Betanzos** y **Sarriá**.

El proceso de abandono es sumamente evidente en estaciones de gran actividad en el pasado, como **Monforte de Lemos** (Lugo), cuya construcción en 1883 revolucionó la localidad al crear numerosos puestos de trabajo e incluso se formaron logias masónicas ferroviarias, o la de **Lugo**. Ambas estaciones son, entre las grandes, las que menor número de visitantes recibieron en 2004.

Tren interior

Dos líneas recorren el interior de Galicia atravesando **Ourense**—su capital es la única ciudad gallega con dos estaciones—: la que procede de Vigo, inaugurada en 1881, y la construida a mediados del siglo XX hacia Santiago.

Las estaciones de la primera, que discurre paralela al río Miño, tienen una estructura sencilla y si-



Museo del Ferrocarril-FFE

Rehabilitación de estaciones

La reforma de seis estaciones de la provincia de Ourense para dedicarlas a fines lúdicos y culturales y convertir un cinturón de 120 kilómetros en un gran centro de ecoturismo es el objetivo de unos de los programas más ambiciosos de rehabilitación que está llevando a cabo el Instituto de Desarrollo Orensano.

La estación de Os Peares se convertirá en un centro de interpretación de los ríos, y en ella se instalará un taller-escuela de maquetas de ferrocarril. La de Santa Cruz de Arrabaldo se convertirá en el museo del coche histórico y antiguo, y también albergará una escuela-taller dedicada al lino.

Con la rehabilitación de las estaciones de Vilar de Barrio, Castueldo Val y A Mezquita se reforzará la Vía de la Plata y en ellas se ubicarán cantinas históricas y albergues turísticos. La de Baños de Molga recogerá el legado del humorista Moncho Borrajo, albergando su biblioteca y pinacoteca personales.

guen el estilo rural de la época. Con la excepción de las de **Redondela**, **Guillarei**, **Rivadavia** y **Porriño**, aún con cierta actividad, las demás sufren un proceso de abandono. Su salvación depende de iniciativas privadas de rehabilitación, como la realizada en **Lauredo Os Valor** por un constructor, que ha ubicado allí sus oficinas, o en **Cobas**, cuyo edificio de viajeros se ha convertido en la sede de Federación Galega de Espeleología.

La segunda de las líneas es la más moderna de Galicia, pero también es la que tiene menos paradas en activo. Construidos entre 1940 y 1958, sus edificios se asemejan a pazos de cantería en los que destacan especialmente sus amplios vestíbulos. ■



Madrid

Museo del Ferrocarril-FFE

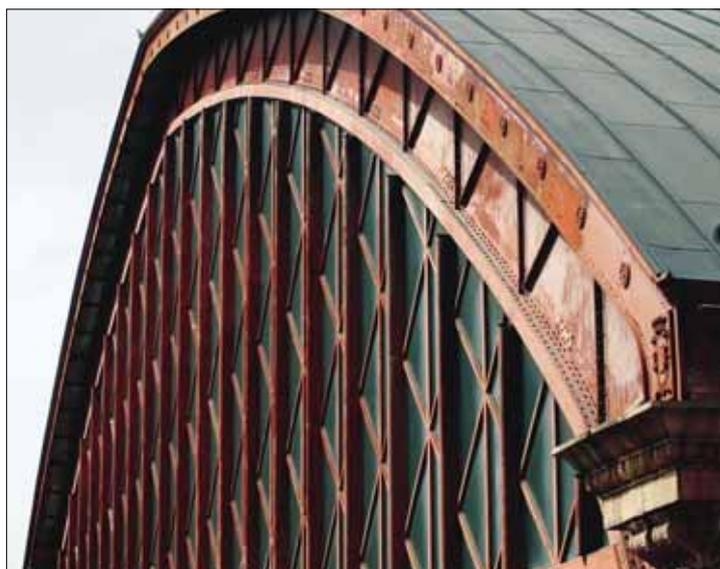


Las cuatro estaciones

[JOSÉ I. RODRÍGUEZ]

[FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

Madrid, centro neurálgico de la estructura radial de la red ferroviaria española en la segunda mitad del siglo XIX, nunca pudo colmar el sueño de una estación central, como pudo ser la de Atocha. El embarcadero de ésta, que en 1851 vio cómo el primer tren partía hacia Aranjuez, fue la primera de un total de cuatro estaciones históricas, entre ellas Delicias, Norte -o Príncipe Pío- y Chamartín, inaugurada ya en la segunda mitad del siguiente siglo.



Hace 155 años que los trenes comenzaron a circular hacia Aranjuez desde la capital del Reino. A partir de entonces, en pocos años, la malla ferroviaria española se empezó a tejer desde Madrid hacia Cataluña, Levante, Cantabria, Galicia, Extremadura y Andalucía. Cinco líneas se tendieron desde la capital hacia todos los puntos cardinales. A estas cinco radiales se le sumó, en 1969, el ferrocarril Madrid-Burgos y, partir de 1976, diversos tramos de la nueva red de Cercanías. Ese esfuerzo por comunicar por vía férrea la capital con el resto de España es también la historia de sus estaciones, las puertas por las que entraron o partieron –aún lo hacen– los destinos de tanta gente.

Según Madoz, el marqués viudo de Ponteijos, durante varios años corredor de Madrid, intentó en 1829 llevar el ferrocarril de Madrid a Aranjuez. Como luego ocurriría en muchos casos, fracasó por razones de tipo económico, fundamentalmente. Al caducar esa concesión, la obtiene en el año 1845 José Salamanca, y las obras comienzan en mayo de 1846, tras los estudios del ingeniero Pedro Miranda, junto a los hermanos Green, que también participan en la línea Barcelona-Mataró.

El marqués de Salamanca, que había sido nombrado ministro de Hacienda en marzo de 1847, se ve obligado a huir en junio de 1848, perseguido por el gobierno de Narváez, por haber aprovechado su condición de ministro a favor de su ferrocarril. Regresa al año siguiente para retomar su negocio, de la mano del ingeniero francés Eugène Flachat, autor del primer ferrocarril de Saint-Germain en 1837.

El embarcadero de Atocha

Inicialmente, la línea de Madrid a Aranjuez fue considerada un divertimento para la Corte. La inauguración en el “embarcadero de Atocha”, como así se denominaban entonces estas construcciones, la recoge Fernández de los Ríos en su *Guía de Madrid*: “Un día, el 9 de febrero de 1851, al lado del convento de Atocha apareció un monstruo que vomitaba humo, sembraba fuego, bramaba cien veces más fuerte que el león del Retiro, hacía llegar un silbido a medio Madrid, arrastraba cincuenta carruajes en que cabría la carga de todos los *simones* de Madrid juntos, y devoraba el espacio más que todos los tiros de mulas de Fernando VII desbocados”.

En la búsqueda de un espacio adecuado y amplio para ubicar la estación fuera de las murallas, donde el terreno era más accesible, se había desechado la zona norte por el gran rodeo que significaba para la línea; el Buen Retiro impedía su trazado por el este, y en el oeste, además del alejamiento del trazado de la línea, estaba el obstáculo del río. Así que quedaba el sur, donde había tierras sin edificar.

La meseta horizontal sobre la que se elevaba el embarcadero de Atocha medía únicamente 225 metros de longitud, en opinión del ingeniero-jefe “demasiado corta y obliga a hacer fuera de esta



[*Página opuesta, imagen histórica de la estación de Atocha y su marquesina de hierro. Junto a estas líneas, detalles de una de las cubiertas y ventanas de la estación.*]



Madrid



[La amplitud de espacios en andenes y vestíbulo es uno de los rasgos de la estación de Atocha.



meseta y sobre rampas maniobras de estación peligrosas sobre pendientes tan considerables como de 0,12 metros a la salida de la estación”. El embarcadero, con planta en U, constaba de dos cuerpos de edificación de una sola planta rematados en frontón y unidos al fondo por otro transversal, ocupando una superficie de 100.000 pies cuadrados (147,65 x 52,45 metros). Los pabellones laterales, cubiertos a dos aguas, se dividían en dos áreas: una destinada al andén y la otra a recibir las dos vías principales donde estacionaban los trenes para el embarque y desembarque de viajeros.

También contaba con una vía central, y otra más, que cruzaba transversalmente a las restantes para comunicarlas con el depósito de máquinas y coches. Las maniobras del material rodante se efectuaban mediante cuatro cambios de vía ingleses, uno belga y seis plataformas. A la salida del

embarcadero se encontraba la cochera de carruajes, con capacidad para 54 vehículos. Sin embargo, en el depósito de máquinas no cabían más que cuatro, ya que las instalaciones principales de tracción estaban en Aranjuez, donde la cochera admitía 8 locomotoras y tenía taller de reparación de éstas.

La estación de Atocha, pues, nace como un primitivo embarcadero, inicialmente para el servicio de viajeros, situado fuera de los límites de la villa, sobre unas huertas entre el camino de Vallecas y el de los cementerios San Nicolás y San Sebastián, junto a la puerta de Atocha, cuyo nombre procede de un convento de dominicos.

Entre magníficos edificios

Aunque en la zona se alzaban magníficos edificios, como el santuario de Nuestra Señora de Atocha, el Observatorio Astronómico, el Jardín Botánico, el hospital de San Carlos, la facultad de Medicina, etc., existía una gran alcantarilla sin cubrir y grandes desniveles. Con la constitución en 1856 de la Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), se empieza a hablar de la “estación del Mediterráneo”, lo que implicaría adecuar la pequeña estación al creciente tráfico. Incluso, se piensa llevar la estación término de dicha línea al paseo de Recoletos.

Descartada la idea, se opta por acondicionar Atocha a los crecientes servicios. En 1858-59 se levanta un edificio diseñado por Sureda, para oficinas de la administración de la compañía, justo de-

lante del primitivo embarcadero, con el propósito de erigirse en su fachada. Presenta en su fisonomía el aspecto de las pequeñas estaciones intermedias de los años cincuenta, en las que predominaba el sentido de la proporción y de la simetría. Coronado por un reloj, el edificio, de dos pisos, tiene la fachada recorrida por una sucesión de vanos, agrupados de tres en tres, alternando en el piso inferior el remate arqueado con el adintelado, que es el único que aparece en el piso superior, donde la uniformidad es únicamente rota por el pequeño frontón que remata el balcón central, interrumpiendo la continuidad de la cornisa del edificio.

Apenas ha transcurrido poco más de un año cuando el auge de la explotación muestra la insuficiencia de estas instalaciones, de manera que en 1860 comienzan las gestiones para otra ampliación. El arquitecto Víctor Lenoir recibe el encargo de levantar un pabellón que se anteponga al anterior y separado por éste por un patio de servicio de 11 metros de anchura, con verjas cerrando sus dos lados abiertos. La longitud de su fachada, al igual que la del edificio existente, sería de 52,90 metros y su anchura de 14 metros, utilizando la piedra tallada para la fachada y los laterales. Su planta rectangular ocupa una superficie de 795 m². Por segunda vez, el edificio de la administración se utilizaba como fachada de la estación, con la apariencia de un edificio lujoso de viviendas.

Hacia una estación monumental

El proyecto de estación monumental definitiva requirió de la elaboración de dos proyectos: el primero firmado por el arquitecto de la compañía Gerardo de la Puente y, el segundo, que sería el que finalmente se llevaría a cabo, de Martín Alberto de Palacio, que encargó el traslado del anterior edificio, piedra a piedra, a su actual localización, el número 4 de la avenida de Ciudad de Barcelona.

De Palacio, autor también del famoso puente colgante de Portugalete, entrega su proyecto para el nuevo edificio de viajeros en 1888 y obtiene luz verde dos años más tarde, iniciándose las obras. Y mientras De Palacio se centra en la realización de los aspectos de diseño, decoración, etc., técnicos venidos de París planean la gran cubierta metálica que serviría de cubierta a la nave de vías y andenes, de acuerdo con el proyecto del ingeniero francés Henri de Sant-James.

Aunque la estación no cambió de emplazamiento, sí varió el punto donde se ubicó el edificio de viajeros, de manera que el nuevo se extendió en lo posible invadiendo los jardines y viarios existentes entre la antigua estación y la glorieta de Atocha, con un total de 300 metros.

El montaje de la marquesina fue espectacular y se efectuó bajo la dirección del ingeniero belga

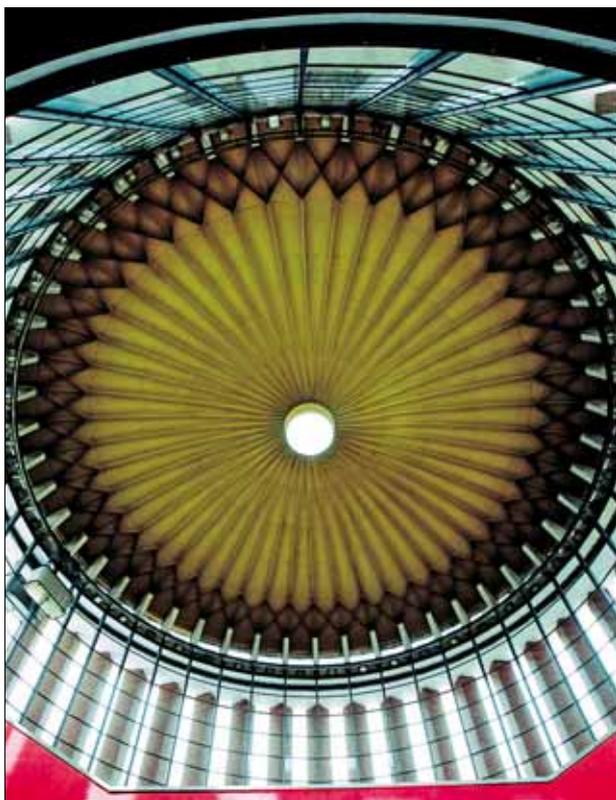
Leon Beau, utilizando un gigantesco andamio. Con su sección en forma de quilla de barco, esta cubierta de acero tiene 48,76 metros de luz, 154 de longitud y 27 de altura, totalizando 7.500 m² de superficie. Se apoya sobre los pabellones colaterales con 10 cerchas carentes de tirantes o sustentos intermedios, según el sistema ideado por Dion, proporcionando un efecto visual de amplitud, esbeltez y elegancia.

A lo largo del siglo pasado la estación experimenta algunos cambios. En 1921 conecta con la red del metro y en 1957 se realiza



[*Un jardín tropical ocupa la zona central de la vieja estación.*

[Construida a partir de 1890, la estación de Atocha ha sufrido importantes reformas en 1992 y 2003 **]**



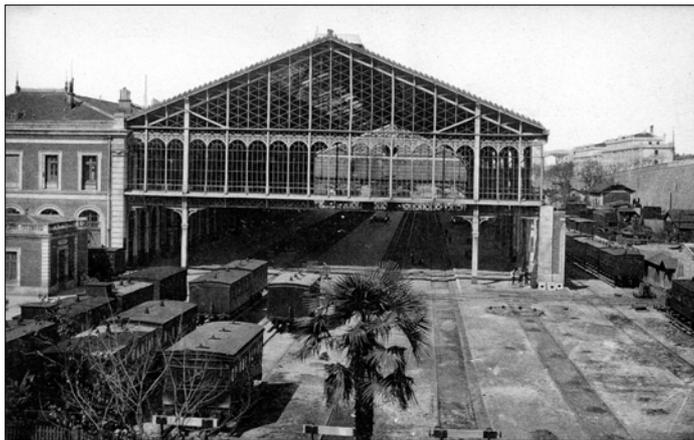
[Arriba, bóveda del edificio de Cercanías de Atocha. Debajo, imagen histórica de la estación del Norte.

la superficie con losas de granito, excepto las zonas de jardín tropical, que ocupa la zona central de la antigua estación. Sin duda, la llegada en 1992 de la alta velocidad a España, la línea Madrid-Sevilla, supuso un cambio radical en la vida de esta estación. Once años después se ampliaba la estación, ahora denominada Puerta de Atocha, para habilitarla para la nueva línea Madrid-Zaragoza-Lleida. Tanto el diseño como la dirección de la obra han estado a cargo, también en esta ocasión, del arquitecto Rafael Moneo.

Estación del Norte, en la línea Madrid-Irún

La línea de Irún, según los estudios primitivos, al llegar a Madrid tendría su estación en la orilla derecha del Manzanares, por lo que preocupaba que quedase lejos de la ciudad. Al construir la línea, se decidió acercarla a lo que era entonces la puerta de San Vicente. En sus proximidades, al pie de la montaña llamada de Príncipe Pío, fue donde la Compañía del Norte situó la estación, a la orilla izquierda del río, para lo que fue necesario construir un puente, que fue llamado “De los Franceses”.

Museo del Ferrocarril-FFE



Franceses”.

En su origen, la estación fue muy modesta y el edificio de viajeros apenas cubría las necesidades del servicio, abierto en 1861 entre Madrid y El Escorial, por lo que se consideró de carácter provisional, incluso cuando se inaugura la línea completa, en agosto de 1864. En los proyectos previos a la estación definitiva, realizados a partir de 1871, se la concebía, paradójicamente, como una estación de paso: dos bloques pa-

una profunda remodelación de la zona del vestíbulo. En 1967 entra en servicio el enlace subterráneo Atocha-Chamartín a través del conocido como “tubo de la risa”. En mayo de 1968 el perfil tradicional del edificio cambia con la apertura al tránsito del paso elevado múltiple sobre la glorieta, el *scalextric*, que desaparece con el proyecto Operación Atocha de 1984.

Una estación para la alta velocidad

El Ministerio de Transportes y el Ayuntamiento convocan un concurso de ideas y se selecciona la propuesta de Rafael Moneo. La nueva terminal de largo recorrido se sitúa junto a la antigua marquesina, para acoger al tráfico procedente del sur. Su capacidad es de 15 vías (7 de ancho internacional) y ocho andenes de casi 500 metros de longitud y 10 de anchura. Los 250 metros de andenes más próximos a la estación antigua están cubiertos por una gran sala hipóstila constituida por pilares de hormigón, rematados por una cubierta metálica resuelta por capiteles de acero. Sobre los capiteles descansan los lucernarios de vidrio armado y la estructura metálica.

Además, se sustituye la cubierta de fibrocemento (que no era la original) por otra de cobre, con un lucernario en su parte central. Se sanean las fábricas de ladrillo, piezas cerámicas y elementos de fundición y se pavimenta toda



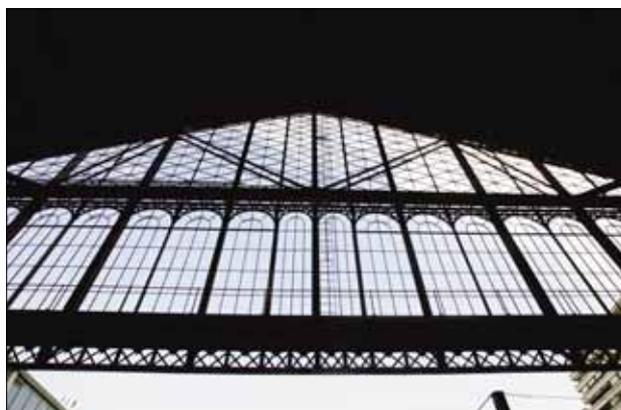
[La estación del Norte combina ahora el uso ferroviario con grandes espacios de ocio y comercio. Debajo, su espectacular cubierta metálica.

ralelos a un lado y otro de las vías, sin el cierre en U típico de una estación terminal o de cabecera de línea.

Aunque se había proyectado y autorizado, no pudo construirse el pabellón y patio para llegadas, ya que el espacio ya lo ocupaba la Casa de Bombas para el suministro de agua a la ciudad. En un anteproyecto de 1873 se perfilan las líneas maestras de lo que iba a ser la estación: 155 metros de longitud, cubierta de hierro y cristal de 40 metros de luz, distribución y función de los edificios, con el cuerpo central alto y dos alas más bajas que se rematarían con dos pabellones de mayor altura a cada extremo.

La similitud en la distribución de volúmenes y la tipología con muchas estaciones francesas y con cierta arquitectura del siglo XVIII, a menudo asimilada a soluciones de desarrollo lineal (Museo del Prado, Museo de Ciencias Naturales, etc.), es evidente.

En 1877 se aprueba el proyecto de la primera planta y los alzados, que hoy perduran. El edificio de salida tenía un tratamiento más distinguido y se accedía por la entonces carretera de Galicia y Castilla (paseo de la Florida). Constaba de una planta única que contenía el vestíbulo central, salas de espera, equipajes, consigna, café y fonda en un extremo; y en el pabellón opuesto, la vivienda del jefe de estación.



Fábrica asimétrica

La estación del Norte presentaba una fábrica asimétrica con dos caras gemelas: los faldones de la marquesina, uno septentrional y otro mirando hacia la cuesta de San Vicente. Cuando se produce la gran ampliación en la primera parte del siglo XX, la cabecera de vías queda delante del nuevo pabellón de salidas, orientado a dicha calle.

Los ingenieros de la compañía, Grasset, Biarez y Ouliac, se encargaron de los proyectos técnicos del edificio, cuyas fachadas al paseo de la Florida se ejecutaron en ladrillo; el patio de carruajes de la Florida contaba con una marquesina que fue sustituida tras la guerra por unas viseras de hierro y chapa.

La cubierta o marquesina central es de Mercier (1881) y sus piezas se trajeron de Bélgica y Francia, aunque alteraciones posteriores llevan el sello de Manufacturas Metálicas Madrileñas. Sus 40



[Andenes y marquesina central, de 1881, de la estación del Norte. Debajo, la vieja estación de Delicias.

Norte el terreno de la antigua Casa de Bombas, aunque hubiera sido insuficiente para los nuevos planes previstos en 1879 ya que el espacio estaba ya invadido por la línea de contorno y el muro de contención del paseo del Rey.

En 1925 entra en servicio el ramal Ópera-Norte del metropolitano y en 1926 se aprueba la ampliación para conseguir la configuración definitiva proyectada por Carceller.

Según Pedro Navascués, “la reforma (realizada en la estación) en los años veinte sintió vergüenza de aquella arquitectura del hierro y ocultó su bello y frágil diseño con una falsa organización de órdenes clásicos y cúpulas de hormigón armado”. La parte nueva, concluida en 1933, es un edificio en L que, según el citado experto, presenta una imagen arquitectónica que se mueve dentro de un historicismo clasicista que encuentra su máximo exponente en los remates cupuliformes que flanquean la nueva fachada de salida.

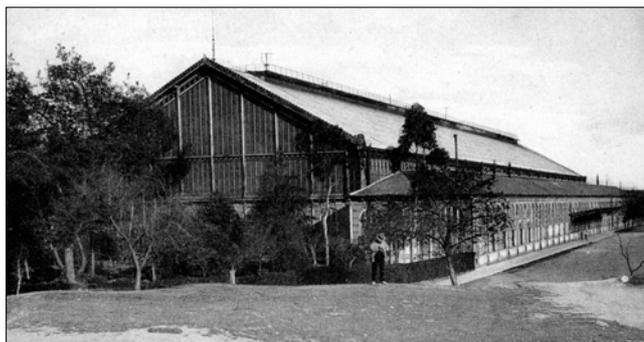
Al acabar la Guerra Civil, los bombardeos habían producido grandes destrozos en el edificio. Los cristales rotos del testero de la marquesina no se repusieron, aunque en 1950 se instaló el reloj bifronte, el más grande de España en su género (3,20 metros). Los pabellones de planta octogonal, Torreón de Levante y Torreón de Poniente, donde la dirección de la Compañía del Norte tuvo sus despachos, flanquean el gran vestíbulo.

En 1993 se iniciaron las obras para transformar la estación de Príncipe Pío en un gran intercambiador de transportes y, en 2005 se reanudaron otras actuaciones para mejorar el intercambiador y adaptar la estación para albergar un gran centro comercial y de ocio, en el marco del proyecto Vialia.

Estación de Delicias: con destino a Ciudad Real y Badajoz

En 1880 una nueva estación, propiedad de una tercera compañía, la de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP), o del Oeste, vino a sumarse a las dos ya existentes y se situó en la misma zona, ya consagrada como ferroviaria, próxima a Atocha y conectada con ella a través de una vía de enlace.

Museo del Ferrocarril-FFE



metros de luz se salvan con cuchillas tipo Polonceau, aunque la solución, al igual que en Delicias, la compara el catedrático de Arquitectura Pedro Navascués a la efectuada por De Dion en la Galería de Máquinas de la Exposición Universal de París de 1878. La cubierta lleva encima chapa ondulada ciega, con cristal, y los dos frentes menores se cerraron con sendos faldones de notable belleza y sencillez, que descansan en dos apoyos intermedios.

Pero sigue sin haber acuerdo sobre la construcción del segundo edificio, el de llegadas. En 1902 el Ayuntamiento seguía sin ceder a

Al borde del paseo de las Delicias se levantó la estación que lleva su nombre y que, al terminarse en 1880, fue la mayor con la que durante algunos años contó Madrid. Fue construida por la compañía que tendió el ferrocarril de Madrid a Ciudad Real, que venía a ser una prolongación del de Ciudad Real a Badajoz.

Las compañías de ambas líneas se

pusieron de acuerdo, siendo posteriormente absorbidas por la compañía MZA. Como ésta ya tenía en la capital de España su estación de Atocha, dejó libre la de Delicias, que fue a parar a manos de otra empresa ferroviaria, la de Madrid a Cáceres y a Portugal (MCP).

La estación se construyó en el plazo récord de once meses. Esto fue posible gracias al carácter absolutamente funcional del proyecto, donde no aparece apenas matiz alguno de expresión arquitectónica de raíz tradicional, y tampoco hubo preocupación por intentar crear un nuevo estilo. Precisamente, según Navascués, el haber llevado este planteamiento, con sencillez, hasta sus últimas consecuencias da a la estación una fuerte personalidad, ofreciendo una imagen que pertenece al estadio intermedio de la historia de las estaciones como arquitectura, es decir, a lo que llamaríamos segunda generación.

Tipológicamente, la estación responde más a una estación de paso que a una de término, ya que dispone sus fachadas en paralelo a las vías, dejando libres de construcciones ambos extremos, lo mismo que la de Príncipe Pío. La intención de esta disposición parece ser la de separar los tráfic de llegada y salida.

Por otro lado, el ahorro fue una de las cuestiones que más se tuvieron en cuenta al ejecutar el proyecto. Por ejemplo, se desestimó la pizarra recomendada inicialmente para la mayor de las cubiertas –la nave central– ya que exigía una mano más especializada y cara; en su defecto se empleó chapa ondulada galvanizada. En cambio, sí se utilizó pizarra en los pabellones de llegada y salida, rematando el zócalo de granito y el aparejo de ladrillo y pies derechos de hierro.

En el caso del ladrillo, en lugar de recurrir al de tipo prensado en todas las fachadas, sólo se puso en las exteriores, reservando el ordinario para las que se encaran bajo la marquesina. Y otro tanto ocurrió con los adornos, que, en vez de cinc, fueron de hierro forjado o fundido.

El protagonismo del hierro

Los ingenieros que realizaron el proyecto, Emile Cachelièvre y Calleja, disponían de un solar de 1.000 m² para situar el edificio, una estructura de 170 metros de longitud, 35 de anchura y 22,5 de altura máxima. De sus muros laterales, y a una altura de 12 metros, arrancan 18 cerchas metálicas en arco, espaciadas a 10 metros, sobre las cuales descansa la cubierta. El ancho de la nave central



[*Delicias alberga actualmente un importante Museo del Ferrocarril.*



[*Coches antiguos y locomotoras de época se exhiben en el Museo del Ferrocarril de Delicias. Abajo, fachada de la estación de Aranjuez.*

fuerter. El hecho de que transcurriera muy poco tiempo entre ambas realizaciones aumenta el valor histórico y constructivo de Delicias, teniendo en cuenta la posterior destrucción del modelo parisino. Por otra parte, la cubierta de la estación parisina de Orsay –hoy Museo de Arte Moderno– lleva, como en Delicias, el sello francés de los talleres Fives-Lille.

La primera estación definitiva

Se inaugura el 30 de marzo de 1880. Al contrario que Atocha y Norte, las instalaciones de Delicias fueron, desde el principio, bastante completas y definitivas, por lo que no fue preciso realizar ninguna ampliación de importancia durante su vida útil, que termina en julio de 1969, fecha en la que ya se encuentra terminada la estación de Chamartín que, junto con la de Atocha, se reparten el servicio de la de Delicias.

En realidad, las alteraciones habidas en su corta historia han sido mínimas, como la de 1906,

Aranjuez, un pretexto real

Cuando José de Salamanca plantea a la Casa Real conectar la Corte con su finca de recreo en la ribera del Tajo, en Aranjuez, mediante el ferrocarril, sus planes encerraban otras empresas más ambiciosas que miran hacia Alicante, Andalucía, Valencia, Toledo... El embarcadero primigenio, descrito como un gran edificio destinado a viajeros y oficinas y con los andenes cubiertos, con un muelle de mercancías y otros para el embarque de maderas, pugnaba por crecer. Pero el proyecto de nueva estación se demora hasta 1923. Desplazada de su anterior asentamiento vecino del palacio, la nueva estación es un bello edificio de traza mudéjar, en el que predomina la fábrica de ladrillo, aunque de formas eclécticas. Cuenta con un vestíbulo de alto techo realizado sobre la doble planta del conjunto, luminoso, con descomunales lámparas de hierro forjado.



cuando se aprobó la reforma del vestíbulo, centralizando todos los servicios de viajeros (salidas y llegadas) en la nave correspondiente al primitivo patio de salida, facilitando la instalación de una línea de tranvías. Posteriormente se suprimió la vía central para introducir un andén y se abrieron puertas en el testero. Además, la cubierta original de pizarra de las dos naves laterales se sustituyó por placas onduladas de fibrocemento. Aunque la remodelación más importante de los últimos años consistió en el cierre de la boca de la gran nave para proteger el material rodante cuando se rehabilitó para convertirla en un gran museo.

Por tanto, no hubo una estación provisional de Delicias, sino que nace ya definitiva en el emplazamiento asignado, un lugar llamado “El Jardincillo”, junto al antiguo palacio de las Delicias del Río, en el castizo barrio del Perchel, a la derecha de la línea férrea de circunvalación o “del contorno” que ya unía Norte con Atocha desde 1866.

Precisamente, esta dependencia forzosa de la línea perimetral motiva que aparezca escondida sobre una plataforma casi siete metros por debajo del paseo. El desarrollo inmobiliario y la transformación del paseo en una vía arterial de intenso tráfico han incrementado el ocultamiento de la estación, cuyo acceso se resolvió mediante rampas curvilíneas que, como en Atocha, desembocan en el centro de las fachadas laterales, formando una herradura.

Aunque durante mucho tiempo se ha sostenido que la marquesina de Delicias era un trabajo de Eiffel, lo cierto es que corresponde a Emile Cachelièvre.

Delicias fue punto de partida y destino de los primeros trenes internacionales directos: el “Lusitania Exprés”, Madrid-Lisboa. Según Marañón, “el viajar a Extremadura tiene un prólogo muy en su punto, que es la estación de Delicias. En la estación del Norte se presiente el mar de las playas elegantes y el aura de las fronteras de Europa. Por la del Mediodía (Atocha) vaga el presentimiento de Andalucía y Levante, el Mediterráneo y todo el mundo antiguo que está detrás. Delicias es el comienzo de un callejón sin salida que se pierde en el campo, en la tierra que el poeta llamó tierra, la más tierra”. Actualmente sin operatividad ferroviaria, la estación es sede de un importante Museo del Ferrocarril.

Estación de Chamartín, para la línea Madrid-Burgos y Cataluña

El emplazamiento de la futura estación de Madrid, en el municipio de Chamartín de la Rosa, se remonta a 1928, durante la dictadura de Primo de Rivera. Como paso previo a su construcción, se aprobó un plan de accesos. En 1967 se inaugura la estación provisional de Chamartín (la definitiva lo sería en 1975) y el túnel llamado “tubo de la risa”, de 7,3 kilómetros, que la unía con Atocha. En 1968 da servicio a la recién concluida línea directa Madrid-Burgos, justo cuando se clau-



Grandes bóvedas semicirculares conforman el perfil exterior de la estación de Chamartín.



Madrid



[Vista aérea de la playa de vías y del complejo de edificios de la estación de Chamartín.



sura la estación de Delicias. Mientras que los trenes a Extremadura y Portugal pasan a tener origen en Atocha, el origen y destino de los de Cataluña tiene lugar en Chamartín.

La modesta estación contaba en 1972 con 12 vías y un movimiento intenso de trenes de largo recorrido y cercanías. Ramón Vázquez y José Antonio Corrales fueron los autores del proyecto para la nueva estación definitiva que se comienza a ejecutar en 1973. La primera fase –paquetería-exprés y largo recorrido– se completa en 1975; la estación de Cercanías y las oficinas de la 1ª Zona de Renfe, en 1977; en 1982, el hotel de la estación y el túnel para la circulación rodada que une Pío XII con la Castellana.

La presión del entorno urbano y la urgencia de satisfacer la continuidad del acceso por Pío XII y sus adyacentes hacia la plaza de Castilla determinan que el frente de la estación esté condenado a ser un *scalextric* en el sistema circulatorio.

Algodor, poblado ferroviario

Al inaugurarse en 1858 el tramo Castillejo-Toledo, la estación de Algodor era un sencillo enclave ferroviario provisto de un edificio de viajeros, que sería ampliado en 1879 al establecerse aquí la unión con la línea entre Madrid, Ciudad Real y Badajoz. Las primeras propuestas para construir viviendas de agentes ferroviarios se remontan a 1913, y en 1926 se aprueba el conjunto del proyecto de reforma y ampliación de la estación. En el edificio, proyectado por Narciso Clavería en estilo mudéjar, del mismo tipo que Toledo, tendrían cabida cuatro viviendas en la planta superior, y se contempló construir otras dos adosadas fuera del edificio de viajeros.

Durante casi toda la Guerra Civil, la estación fue línea de frente. A su término se inició la reconstrucción, en la que trabajaron 421 prisioneros de guerra. En 1940 se registra el máximo de habitantes [379] con residencia en la estación y en sus 28 viviendas. En el período 2000-2003 se implanta un sistema de enclavamiento electrónico que sustituye al viejo sistema hidráulico Bianchi-Serretaz, operativo desde 1920 y que en la actualidad se encuentra en el Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias. La inauguración en noviembre de 2005 de la línea de alta velocidad Madrid-Toledo ha supuesto la supresión definitiva de todos los servicios de viajeros en Algodor.

Una estación moderna

La importancia de Chamartín fue considerable, no sólo porque era contemporánea de otras grandes estaciones que se construían en Europa en aquel momento, sino porque, por primera vez, se aplicaron en ella los criterios y el lenguaje de la arquitectura moderna. Buscando su expresividad en las grandes bóvedas, se aplicaba con éxito el concepto de la gran macroestructura que albergaba toda serie de servicios destinados al viajero, con amplias superficies comerciales, elevado número de plazas de aparcamiento, zonas de ocio y estancia y un hotel integrado en la estación.

El conjunto de edificios que componen la estación está diseñado fundamentalmente como dos grandes plataformas contenedoras, situadas sobre las vías, en donde se desarrollan libremente los espacios necesarios para una estación de largo recorrido, y un dilatado edificio de borde que cierra el límite oeste de las plataformas y se prolonga cerrando por ese flanco, concebido originariamente como fachada principal de la estación, la totalidad de la playa de vías y andenes.

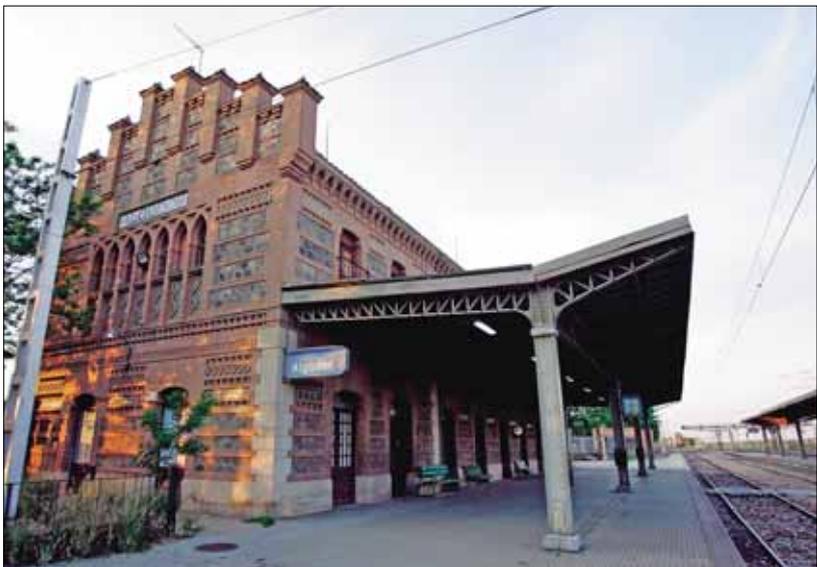
Se crea, de esta forma, una apretada síntesis entre estación de paso y estación terminal. La de paso (Cercanías) se coloca paralela a las vías y andenes, y como frontera entre éstas y la ciudad. La estación de cabecera, frente a sus 22 vías y andenes, se eleva sobre éstos, a los que se accede desde escaleras mecánicas, dejando libre el paso bajo su nivel.

La luz mayor entre vigas se cubre con bóvedas de cañón realizadas con estructura espacial de acero; y la menor con cubiertas planas. Este juego de cubiertas crea un ritmo de gran belleza compositiva desde el exterior. El vestíbulo, de largo recorrido, como caja contenedora de espacio único, y a pesar de su perfecta organización, se resiente, como todo espacio indiferenciado, de falta de referencias, lo que provoca desorientación.

Los otros elementos de la estación, como el hotel, oficinas, etc., están resueltos con habilidad en la organización de sus espacios. Por otra parte, se ha creado artificialmente una plaza peatonal, a 13 metros de altura, como centro vital de la estación y se ha pretendido darle un carácter urbano, rodeándola de tiendas, restaurantes, bolera, sala de fiestas, etc.

La estación de largo recorrido tiene una superficie de 67.898 m² y la de Cercanías 18.255 m², lo que totaliza más de 86.0000 m². Por su parte, las instalaciones reservadas a mercancías ocupan 7.024 m², aunque la superficie de los dominios de Chamartín aumentaría considerablemente si se añadieran otras dependencias adyacentes, como es el parque de oficinas de Pío XII (Las Caracolas) y el cercano complejo técnico (talleres, puesto de mando, clasificación, etc.) de Fuencarral. La estación se prepara actualmente para explotar a partir de 2007 la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid.■

En Chamartín se aplicaron por primera vez en España los criterios y el lenguaje de la arquitectura moderna



[Imagen antigua y actual del edificio de viajeros neomudéjar de Algodor, actualmente fuera de servicio.



Murcia



Entre dos puertos

[JOSÉ I. RODRÍGUEZ]

[FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

La situación de Murcia, entre dos ciudades portuarias importantes como Cartagena y Alicante, determinó que su estación ferroviaria se levantara con aires sencillos, sin grandes pretensiones. En cuanto a Cartagena, a pesar de la importancia que le confería un próspero puerto y un arsenal de gran interés estratégico, su unión con la Corte sólo fue posible a través de un ramal de la línea Madrid-Alicante.



[Fachada principal de la estación de Murcia, andenes y remate con el escudo y el nombre de la ciudad en la fachada trasera.

De poco sirvieron las quejas de los murcianos, reflejadas en los escritos de Villaumé a la reina Isabel II, las interpelaciones del diputado De la Cierva al Gobierno o la memoria del ingeniero José Almazán sobre la necesidad del ferrocarril en Murcia. Lo consiguieron el 27 de abril de 1865 pero debieron resignarse a una derivación de la línea principal que, partiendo desde Madrid, buscaba el Mediterráneo en Alicante. Y, aunque se barajaron los posibles enlaces en Almansa y Novelda, al final se concibió un ramal que, enlazando en Chinchilla (Albacete), pasara primero por Murcia antes de llegar a Cartagena.

Así como para la estación de Cartagena José Almazán no tuvo ninguna duda acerca de su emplazamiento, la decisión en el caso de Murcia fue más conflictiva. La ciudad, de perímetro casi rectangular, se extendía a lo largo del río Segura, de este a oeste, considerándose que lo idóneo sería situar la estación en el centro de uno de los lados mayores del rectángulo, el norte o el sur. De decantarse por el sur, la estación se hubiera asentado en las inmediaciones del convento de San Francisco, con la ventaja de ser un lugar céntrico para el viajero, pero con algunos inconvenientes: poca disponibilidad de espacio y la imposibilidad de que el ferrocarril atravesara las calles y plazas más concurridas, con la carestía que implicarían las expropiaciones.

Emplazamiento de la estación de Murcia

Por ello, Almazán estudió su ubicación en el lado norte, detrás de lugares también céntricos como la plaza de Santo Domingo y la del Esparto. También este lugar presentaba el inconveniente de que era preciso cortar a nivel los caminos de Madrid y Orihuela. Se examinó el emplazamiento en la zona este, cerca de la puerta de Garay, que presentaba algunas ventajas, como la posibilidad de atravesar el río Segura con un puente recto, más corto y económico, y pasar con un viaducto el camino de Beniaján; pero de esta manera surgían como inconvenientes que se alargaba la línea, se complicaba su salida de la ciudad y resultaba un paraje “algo extraviado para la población, refutándose por insano”.

También se analizó el lado oeste, en el paseo del Malecón, cerca de plazas y lugares muy populares. De esta manera la línea sería más corta, pero tendría que estar en terraplén y el cruce del río sería más difícil. Así que, finalmente, Almazán llegó a la conclusión de que la zona más apta eran las cercanías del barrio del Carmen, conocido como “El Barrio”. En este lugar, bastante llano y desahogado, podían adquirirse sin dificultad las 18 ó 20 hectáreas necesarias para ubicar las estaciones de mercancías y de viajeros. De esta manera, la salida de la línea, en dirección a Cartagena, cruzaría la plazuela del Canapé a través de un viaducto.

Así pues, la estación de Murcia se concibió como una estación de paso y, desde el principio, se proyectó sin necesidad de recurrir a diseños provisionales, como se hacía en otros casos antes de abordar el definitivo. El edificio de viajeros se proyectó en principio según el tipo de la estación de Gua-

Fachada del edificio de viajeros de Murcia a principios del siglo XX y marquesinas en los andenes.

Museo del Ferrocarril-FFE





Los funcionales edificios de viajeros de La Unión (izquierda) y Alhama de Murcia.

dalajara –de segundo orden– pese a que en el informe de Almazán aparecía como de primer orden, con un presupuesto de 1.200.000 reales de vellón. Pero dadas las observaciones realizadas por la división de Ferrocarriles, se presentó un nuevo estudio en 1861, con importantes modificaciones que fueron aceptadas por el consejo de administración.

El 4 de septiembre de 1863 se iniciaron las obras, encargándose Pedro Guía de las de albañilería y Juan García de la carpintería, cerrajería, empapelado, pintura y vidriería. La zona se encuentra prácticamente al nivel del Segura, lo que la hacía sensible a las crecidas del río, con problemas de drenaje y vulnerable a las filtraciones de la cercana sierra de Carrasco. Con la nueva estación, terminada en 1865, la ciudad manifestó un cierto crecimiento en esa dirección, construyéndose nuevas vías de penetración como la de Floridablanca, Marqués de Corvera, paseo de Pereda o Industria, e incluso una pequeña zona industrial que hoy no existe.

Las modificaciones del proyecto

Entre las modificaciones introducidas respecto al proyecto original, se aumentó notablemente la anchura de la estación del lado de Murcia, con el fin de generar más espacio para el tránsito de viajeros y mercancías,

Empalme en Chinchilla

Desde el principio no hubo unanimidad a la hora de establecer el punto de enlace con la línea de Madrid-Alicante. José Almazán, a quien el Gobierno había encargado el estudio, proponía hacerlo por Albacete. Es lo que preferían las ciudades de Murcia y Cartagena pues, de hacerlo por Almansa y por Novelda, tal y como proponía la compañía, una amplia zona, precisamente la más pobre de la región, se quedaría sin ferrocarril. Mientras seguían los forcejeos, la compañía inició las obras por la parte baja, entre Murcia y Cartagena, donde se encuentran los terrenos más ricos de la huerta. Subyacía la idea de abandonar la parte alta, una de las comarcas más estériles de España. Pero surgieron reclamaciones de todos los pueblos, ayuntamientos y diputaciones y el clamor llegó incluso a las Cortes, donde Mateo Sagasta defendió ante los diputados la solución oficial. Así que la compañía no tuvo más remedio que aceptarlo y realizó el empalme a 18 km de Albacete, en Chinchilla, concluyendo las obras el 27 de abril de 1865.

ampliándose igualmente el edificio de viajeros. Su distribución interior se modificó para “satisfacer las necesidades de una población tan importante como Murcia”.

También se modificaron las fachadas, con un carácter distinto de los tipos estandarizados de la compañía, aunque sin características monumentales. Con ello se consiguió un edificio ecléctico, sencillo y funcional, compuesto de dos pisos, el inferior de mayor longitud, con un predominio general del sentido horizontal.

Los balcones del piso superior son de igual diseño



que los del inferior y remata el edificio una cornisa recta, únicamente interrumpida en su parte central por un reloj, que amplía su asentamiento con dos volutas con formas vegetales y una guirnalda de flores. Es prácticamente la única decoración y debajo aparecen las siglas de MZA, la antigua compañía propietaria de la línea. En la fachada del lado vías se repite el mismo remate pero sin reloj y, en lugar de las citadas siglas aparece el nombre de la capital murciana.

Un pequeño friso, que rodea todo el edificio, está decorado con palmetas apenas visibles desde el exterior. Lo más destacable es el juego de color que se consigue por la alternancia del ladrillo y la sillería. Ésta se emplea para remarcar las partes estructurales y los remates del edificio como ángulos, coronamientos, zócalos, jambas y soleras de puertas y ventanas.

Sobre los andenes se proyectó una marquesina de hierro, así como un abrigo de 30 m de longitud para proteger a los viajeros del sol. Por supuesto no es la marquesina actual, ya que ésta se instaló en el andén principal después de la ampliación del edificio de viajeros en 1910.

La estación de Murcia se construyó al nivel del Segura, lo que la hacía sensible a las crecidas del río

Por otra parte, los muelles de mercancías, plataformas y las vías se dispusieron de manera que pudieran ampliarse en el futuro. Igualmente se proyectó una cochera de máquinas, tipo rotonda, con cubierta de madera, sustituida poco después por otra de hierro; además, una cochera para nueve carruajes en una nave de planta rectangular de 24 x 14 m y una altura de 8 m., de ladrillo y fachada con tres portones. Los materiales a utilizar en los edificios de la estación no se detallan en el proyecto, sólo que debían proceder de las mejores canteras y hornos del país.

Tras su construcción definitiva tuvieron lugar numerosas modificaciones que no alteraron sustancialmente el complejo ferroviario. En los años veinte la estación siguió desarrollándose y se ampliaron las vías y los muelles. En 1931 se realizó una nueva toma del Segura para evitar el transporte de agua en tren desde Lorqui, los 15 días al año en que se suspendía el servicio de la acequia del Alfande, que abastecía a la estación murciana. Las modificaciones más recientes las realiza ya Renfe después de la Guerra Civil, como el taller de montaje y la construcción de un foso para el carro transbordador del depósito de máquinas, dando lugar a la estación actual. La propuesta de nueva estación en los años ochenta no prosperó.

Cartagena: al servicio del puerto y del arsenal

Los argumentos de Cartagena para conseguir la línea férrea directa desde Madrid eran de mucho peso: su puerto, que se consideraba superior al de Alicante; el hecho de ser plaza fuerte de primer orden, con un gran arsenal y un parque y maestranza de artillería entre sus muros, sin olvidar el creciente empuje de sus industrias, fundamentalmente de la minería de plomo.

Está reflejado en la memoria sobre el proyecto realizado por el ingeniero José Almazán. “Pon-

Fachada principal de la estación de Cartagena, de estilo ecléctico de principios del siglo XX.



Murcia

[Los dos muros paralelos al andén en Cartagena configuran una U típica de las estaciones término. Debajo, acceso a la estación bajo la marquesina modernista.



derar lo que esto debe pesar en la obra de un ferrocarril desde la corte al Mediterráneo, lo creo inútil. Nuestras islas Baleares, nuestras posesiones en África y la misma Argelia, la rápida comunicación con Filipinas y la importancia de la navegación en el Mediterráneo, excusan todo comentario, que harán fijar privilegiadamente sobre Cartagena la atención del Gobierno”; incluso se beneficiaba Francia, a la que se le ofrecía así el camino más corto a Argelia. A pesar de todo fue Alicante quien consiguió la línea directa, mientras que Murcia tuvo que contentarse con una estación de paso y Cartagena con su estación terminal.

Cartagena, situada en el fondo de una de las bahías naturales más seguras del Mediterráneo, ocupa una antigua lengua de tierra bordeada por una serie de colinas dominadas por fortificaciones que hicieron de ella uno de los puertos con mejores defensas. Su importancia estratégica y la perdurabilidad de las viejas murallas limitaban mucho, entre otras razones, las posibilidades para ubicar la estación. Sobre todo porque toda la ciudad estaba rodeada por el mar, con tan sólo un acceso, a través de una estrecha calzada, por el este.



Emplazamiento claro

De hecho, Almazán no tuvo ninguna duda para su emplazamiento: “Colocada frente a la Puerta de San José, su situación se presta admirablemente a que partan de ella los ramales que deben recorrer a lo largo de los muelles que en este puerto se establezcan”. Así, se proyectó uno a lo largo de la muralla del mar y el otro hacia Santa Lucía, para cuyo complemento se preveían grandes almacenes para depósito provisional de mercancías, una extensa calzada y un ancho andén. Este emplazamiento favorecía también que se hiciera un ramal a Las Herrerías, donde se encontraban las minas y fundiciones.

La estación, cuyo proyecto definitivo no se pudo realizar hasta después de iniciado el siglo XX, se construyó, como ya era habitual, con carácter provisional. Así, en 1861 se presentó el proyecto de las estaciones de Murcia y Cartagena, pero el consejo de la compañía sólo aprobó el primero, dando luz verde al segundo a finales de ese año. De esta forma, se autorizó a construir una estación provisional cuando se terminó la línea, en 1865; también se acordó la forma y condiciones de la definitiva y se removieron los obstáculos que a la realización de ésta oponían la zona militar y el hallarse en estudio el proyecto de obras del puerto.

En 1869, el aumento progresivo del tráfico exigía de determinadas modificaciones en la estación,

pero la situación financiera de la compañía sólo permitió reformar las vías con algunas pequeñas modificaciones en el edificio de viajeros. La cochera de máquinas se desmontó y se dividió en dos partes, una para dos locomotoras y otra para cuatro carruajes, mientras que el aparcadero principal se alargó, con dos nuevos muelles y barracones de madera.

El prolongado periodo de tiempo en que se mantuvo el carácter de provisionalidad de la estación obligó a acometer sucesivas reformas y mejoras, como la realizada en 1872 para atender el creciente servicio de mercancías. Además, antes del inicio de la construcción de la estación definitiva en 1903, Cartagena emprendió el ensanche y saneamiento de una ciudad cuyas murallas aún se consideraban fundamentales para la defensa de la plaza.

De viajeros a mercancías

En la parte del Ensanche del Este, en la zona llamada de Santa Lucía, se asignó para la estación una vía que le proporcionará un acceso fácil. Así, la vieja estación se reconvirtió en estación de mercancías, modificando y rectificando el trazado de las antiguas vías férreas, que se prolongaron por el lado de la entrada de la estación, colocando a la derecha del primitivo edificio las instalaciones correspondientes al servicio de viajeros y gran velocidad.

Cabe señalar que los arquitectos municipales trataron de armonizar el trazado del plano de ensanche de la población con la situación del edificio de la nueva estación, cuya cimentación, por otra parte, ofreció muchos problemas debido a que se encontraba sobre terrenos inestables ganados al mar.

Por su condición de estación terminal se adoptó la clásica forma de U, con un cuerpo central perpendicular a las vías y dos laterales paralelos a ellas, separándose así los servicios de salida y llegada. El cuerpo central, de dos pisos, tiene una planta de 37,6 m de longitud y 13 de ancho, mientras que los edificios laterales sólo

La estación de Cartagena ofreció problemas de cimentación al encontrarse sobre terrenos inestables ganados al mar

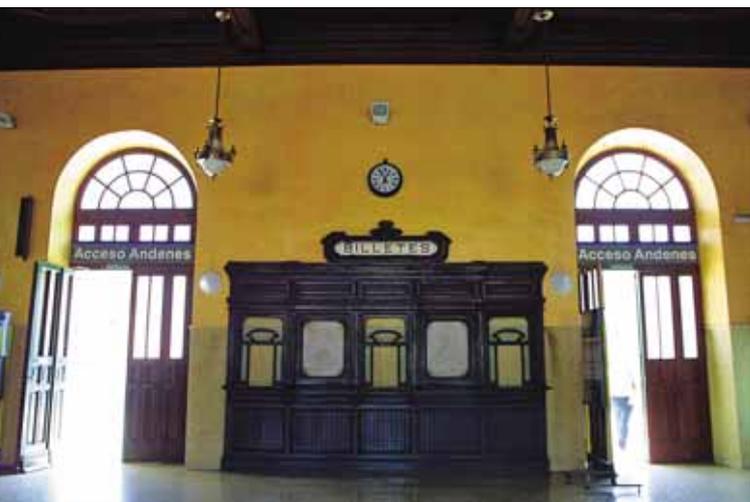


Águilas recuerda su ferrocarril

El Museo del Ferrocarril de Águilas fue creado en 1985 por la Asociación de Amigos del Ferrocarril El Labradorcico de Águilas y está ubicado en la planta sótano del edificio de viajeros de la estación. Ocupa un local que, en tiempos de la compañía inglesa The Great Southern of Spain Railway (GSSR), concesionaria de la línea de ferrocarril de Lorca a Baza y Águilas (LBA), era utilizado como archivo y caja fuerte de dicha compañía. En la sala principal del museo, una gran estancia de gruesos muros de ladrillo macizo sentado y visto y techos en forma de bóveda, pueden observarse fotografías relacionadas con la historia de este ferrocarril y gran cantidad de instrumentos y objetos utilizados antaño en la explotación ferroviaria.

Tras la construcción de líneas radiales, como la Madrid-Murcia-Cartagena, se plantearon otras, de tipo transversal. Una de ellas era la que debería unir Granada con Murcia para completar la conexión directa del levante español con Andalucía. Este tramo fue originariamente adjudicado por el Gobierno a la compañía GSSR de capital inglés, que había optado a su construcción. Posteriormente, y al no poder realizar la construcción de la línea Murcia-Granada por motivos económicos, cambió su denominación por la de Ferrocarril de Lorca a Baza y a Águilas (LBA), que tuvo su base en Águilas.

Edificio de viajeros de la estación de Águilas. La puerta inferior da acceso al Museo del Ferrocarril.



[*Despacho de billetes de factura modernista en la estación de Cartagena. Derecha, vestíbulo de Alhama de Murcia.*

cuentan con un piso.

La fachada principal, que en su planta inferior tiene una longitud de 61 m, es de un gran rigor simétrico, con una sucesión de vanos con arcos de medio punto en el piso inferior y balcones con frontones en el superior, agrupados todos ellos de tres en tres. En la parte central hay una gran arcada que se desarrolla abarcando los dos pisos y sobresale incluso de la recta cornisa, rompiendo así el sentido de horizontalidad del resto.

También contribuye a ello el resalte de los elementos estructurales –pilastras, claves e impostas– lográndose una perfecta armonía y equilibrio. Bajo el gran arco se abren las tres puertas de la entrada principal, también bajo arcos, protegidas por una marquesina de hierro y cristal de tipo modernista.

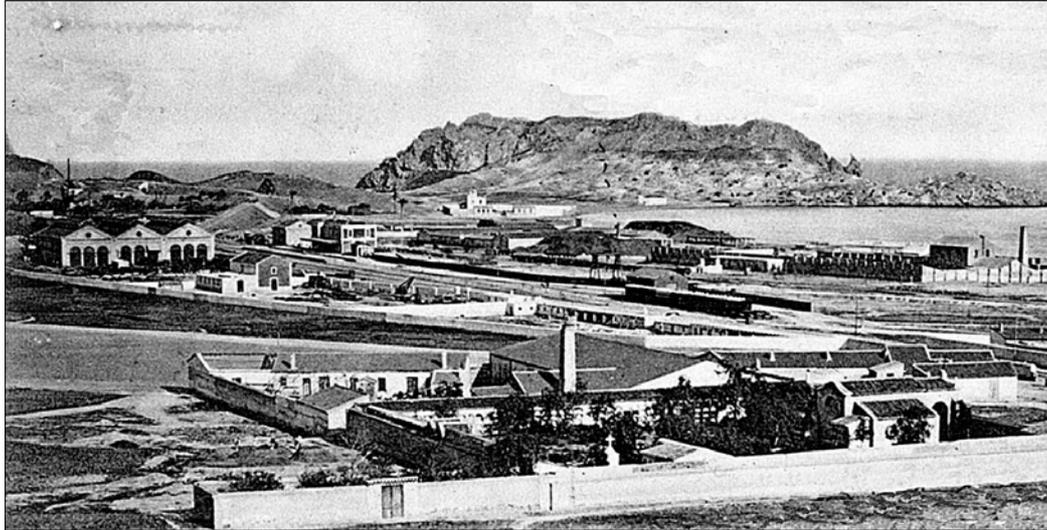
Un edificio modernista

El edificio, de tendencia ecléctica, presenta elementos modernistas, tan en boga en esa época en toda la zona levantina y mediterránea. Por ejemplo, en su parte central está coronado por un reloj bajo el cual aparecen las siglas de la compañía MZA. Asimismo, las enjutas de los arcos de la puerta principal y del gran arco central se cubren de rica cerámica de Zuloaga, con efigies, una de ellas probablemente correspondiente a Mercurio, símbolo del comercio y progreso que representaba el ferrocarril. Y todo ello con motivos florales, guirnaldas y decoración vegetal y animal de gran colorido, que contrasta con el gris del resto de la construcción.

En el piso inferior, donde se halla el vestíbulo, llama la atención, por su diseño también modernista, el despacho de billetes, de madera y gran sobriedad de líneas y carácter más geométrico de acuerdo con la tendencia secesionista que, procedente de Viena, tan bien fue acogida por los artistas valencianos. En el edi-

Calasparra, estación minera

Los orígenes del recinto ferroviario de Calasparra, a unos 7 kilómetros de dicha población murciana, se remontan al 27 de abril de 1865, cuando concluyen las obras del tramo Agramón-Calasparra y se inicia la explotación de la línea entre Albacete y Cartagena. La estación se convierte en centro receptor de los minerales que se extraían en las proximidades y de la producción de esparto. La actividad de almacenaje y de carga de minerales exigió el mantenimiento de una plantilla de ferroviarios, por lo que MZA inició en 1907 el proceso de adquisición de terrenos aledaños a la estación para edificar un modesto grupo de seis viviendas de planta baja. En 1916 el Ayuntamiento propone a la compañía el traslado de la estación a un lugar más próximo a la población, aunque se desestima, sobre todo porque el recinto ya contaba con unas instalaciones de carga y descarga de minerales de difícil traslado. En cambio, en 1917 se proyecta la construcción de nuevas vías para la carga de minerales y la reforma de la estación, que comenzaría en 1920. Hacia 1941 existían 8 viviendas diseminadas por el complejo ferroviario. Actualmente aún se conservan, aunque están deshabitadas.



[*Fotografía histórica de la estación de Águilas y los talleres de ferrocarril. Debajo, decoración cerámica en la fachada de la estación de Cartagena.*

ficio lateral de la derecha, de salida de viajeros, se encuentran el despacho de equipajes y el local destinado a almacén de gran velocidad y consigna. En el de la izquierda, se alojan las salas de espera, el despacho del jefe de la estación, los telégrafos, inspección del gobierno, lampistería y caloríferos. Por otra parte, la cubierta del pabellón central es metálica y está constituida por una serie de cerchas de celosía.

Para el servicio de la estación de viajeros se cuenta con 6 vías, 2 para los muelles y 4 para viajeros, con un andén de cabeza de 36 metros de largo y 8 de ancho, del que parten dos andenes laterales de 6,75 metros de ancho y uno central de 6,98 metros y una longitud de 100 metros. En lugar de una gran armadura metálica que generalmente caracteriza a estos edificios, los andenes

y vías están cubiertos por marquesinas parciales que cubren el andén de cabeza y los dos andenes laterales en toda su extensión.

Totana y Lorca, como nuevas

La estación de Totana, de reciente remodelación, y el nuevo edificio de Lorca-San Diego son las dos nuevas apuestas del núcleo de Cercanías de Murcia. En Totana, la remodelación ha afectado a todas las instalaciones. Ha supuesto la creación de un intercambiador modal y se ha modernizado y remodelado el edificio de viajeros. En el exterior se han creado aparcamientos para automóviles y para autobuses, se han ampliado los andenes para mejorar el acceso a los trenes, se han efectuado mejoras de los accesos peatonales y rodados a la zona de la estación, y se han instalado marquesinas en el andén principal y secundario. Por otra parte, se ha puesto en servicio el nuevo edificio de la estación de Lorca-San Diego, con despacho de billetes, aseos adaptados para personas de movilidad reducida, una zona de aparcamiento para 40 vehículos, se han ampliado los andenes, se han creado zonas ajardinadas y se han mejorado los accesos y la iluminación.



Las fachadas interiores de las dos alas laterales se prolongan con un muro que confiere la apariencia de una gran estación terminal en forma de U, simulando la misma construcción de los pabellones laterales –demasiado cortos–, e incluso cuentan con puertas que únicamente sirven para acceder al otro lado de dicho muro. Pero lo que contaba era la impresión que debía recibir el viajero a su llegada, sin olvidar el problema funcional que resolvía como apoyo de la marquesina, que fue desmontada en 1979 debido a su deterioro.

Se desconoce el nombre del autor del proyecto de la estación, que en un principio iba a ser encargado al ingeniero Ramón Peironcelly, de la compañía MZA. Lo que sí se sabe es que el coste de las obras, poco antes de que se terminara la estación, era de 1.202.000 pesetas. ■



De la Ribera a la montaña

[JOSÉ I. RODRÍGUEZ] [FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

Además de las grandes líneas que desde Pamplona se dirigían a Zaragoza y Bilbao y el enlace en Castejón con la vía Madrid-Irún, Navarra conoció una fiebre de pequeños ferrocarriles de vía estrecha que poco a poco fueron desapareciendo. Queda la historia y permanecen muchas de las estaciones, tantas veces ampliadas y remodeladas, que dieron cobijo a esa serpiente de hierro que resultó tan familiar a los navarros de la Ribera y de la montaña.



[*Página opuesta, el robusto caserón de la estación de Olite. En esta página, fachada antigua y fachada actual de la estación de Pamplona.*

Primero fue la línea Pamplona-Zaragoza, después la de Pamplona-Alsasua y luego las de Madrid-Irún y Castejón-Bilbao. Más tarde, entre 1885 y 1927, Navarra conoció una auténtica fiebre del raíl, de la que surgirían “el Tarazonica”, el Cortes-Borja, “el Irati”, “el Plazaola”, “el Bidasoa” y el Vasco-Navarro, ferrocarriles de vía estrecha que no llegaron a cumplir el medio siglo, ya que fueron desapareciendo entre 1950 y 1970.

Por Real Orden de 8 de agosto de 1857, Isabel II aprobó el proyecto de un ferrocarril entre Zaragoza y Pamplona, diseñado por los ingenieros Jacobo González Arnao, José Echevarría y Ángel Clavijo, y el 9 de diciembre se dio la concesión a José de Salamanca. Para entonces estaba claro el itinerario de Zaragoza a Pamplona, pero su continuación a la frontera francesa planteaba interrogantes acerca de establecer la comunicación por Irún o por Los Alduides.

En diciembre de 1859, Salamanca, que había iniciado las obras por sus propios medios, constituyó la Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona (Z.P.), con un capital de 40 millones de francos.

El día 10 de septiembre de 1860 la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte inauguraba la estación de ferrocarril de vía ancha de Pamplona, extramuros, junto a la que nacería el barrio de la estación. La inauguración se produjo cuando entró en servicio la primera sección del ferrocarril a Zaragoza que unía la capital de Navarra con Caparrosa, cuyos habitantes se opusieron a que la vía pasase junto a sus campos por temor a que las chispas quemasen las mieses (de hecho, la estación se construyó a 5 kilómetros del pueblo).





[*Fotos superiores, acceso principal y andenes y vías de la estación de Pamplona, de 1952. Debajo, edificio de viajeros de Huarte-Araquil.*

La vieja estación de Pamplona

El ferrocarril de Pamplona a Zaragoza fue proyectado por los ingenieros Ángel Retortillo y Eusebio Page, correspondiendo la dirección de las obras a José Faquineto, por lo que a ellos debe atribuirse el diseño de sus estaciones, incluida la de Pamplona. Ésta constó de dos edificios casi simétricos y enfrentados, separados por las vías; el primero estaba destinado a oficinas y salas de esperar, y el otro a dependencias del servicio de mercancías. Ambos estaban unidas entre sí por una elegante marquesina metálica que cubría cuatro vías, de las que las dos centrales eran vías muertas.

Siguiendo la moda decimonónica, una marquesina de armazón metálico, apoyada en ambos edificios, resguardaba los andenes y las vías. Detrás del cuerpo destinado a servicios de mercancías, en construcciones independientes, se hallaban los pabellones de talleres, vías y obras y material ferroviario, así como el depósito de locomotoras.

En julio de 1860 hubo una enérgica protesta de Tudela ante la Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona. La ciudad ribereña iba a contar en principio con una estación de primera clase, en la que enlazarían la línea de Zaragoza a Pamplona y la de Bilbao. Sin embargo, por razones de economía, el empalme se construyó en el despoblado de Castejón, de manera que la estación de Tudela quedó clasificada entre las de segunda clase, mientras que Castejón se convertiría a lo largo de más de un siglo en un importante nudo ferroviario.

El 29 de abril de 1861 llegó el primer tren a Tudela, tras atravesar el puente de Castejón, estableciéndose el servicio ferroviario con Pamplona el 16 de mayo. En septiembre del mismo año quedó finalmente concluida la vía entre Tudela y Casetas, punto donde la línea enlazaba con la de Madrid a Zaragoza y Alicante.

Tras quedar unidas por ferrocarril Pamplona y Zarago-





Museo del Ferrocarril-FEE



[Foto histórica de la antigua estación de Pamplona, a principios del siglo XX.

En 1865 estaba ya en servicio la línea férrea a lo largo del territorio de Navarra, con cinco estaciones

za, restaba por precisar el trazado hasta la frontera. Descartada la línea de Los Alduides, el Gobierno dispuso en 1862 que el ferrocarril continuara su trazado por Irurzun y La Barranca en dirección a Alsasua, en cuya estación enlazaría con el ferrocarril de Madrid a Irún, en construcción. En 1864 habían concluido las obras del tramo Pamplona-Iruzun y al año siguiente la línea férrea llegaba a Alsasua, culminando la red del norte con el trayecto Olazagutía-Beasáin. A finales de 1865 estaba finalizada,

por tanto, la línea férrea de vía ancha a lo largo de toda Navarra, con sus principales estaciones: Tudela, Castejón, Tafalla, Pamplona y Alsasua. Y, como se ha dicho, en Castejón enlazaba la línea a Logroño y Bilbao con la de Alsasua a Zaragoza; y esta última, en Alsasua, con la de Madrid a Irún.

En 1941, al crearse Renfe, la vieja estación de Pamplona estaba en condiciones muy deficientes, por lo que se estudió su modernización y mejora. Para ello se pretendía eliminar el edificio desti-

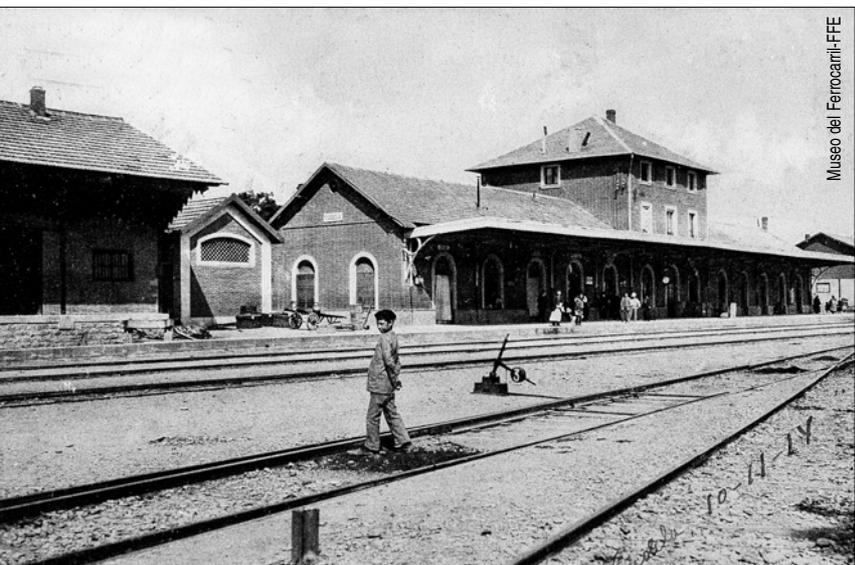
El Plazaola minero

En su origen, este ferrocarril de vía estrecha, de 22 kilómetros, y tracción a vapor fue construido para transportar el hierro de las minas de Plazaola hasta la estación de Andoáin. La sociedad Leizarán obtuvo la concesión en 1902, en 1910 consiguió la autorización para prolongar la línea hasta Pamplona —56 km— y en 1911 para el tramo de Andoáin a Lasarte —8 km—. El proyecto, obra de Manuel Alonso Zabala, fue inaugurado el 19 de enero de 1914. Las estaciones del trayecto eran: Pamplona Ciudad y Empalme (en la Rochapea), Rinzoáin, Sarasa, Gulina, Irurzun, Lafasa, Lecumberri, Leiza, Areso, Plazaola, Ameraun, Olloqui, Andoáin, Lasarte, Añorga y San Sebastián. En octubre de 1953 se produjeron inundaciones en la zona de

Irurzun, que dañaron el trazado y destruyeron algunos puentes. El servicio, ya deficitario, se suspendió, y nunca más volvió a reanudarse. La primera estación del "Plazaola" en Pamplona era un barracón de una planta de piedra gris y ladrillo rojo, a la que se llegaba atravesando los fosos y murallas del portal de San Nicolás. Más tarde se trasladó a Conde de Olivito [1944-1946]. Según Ollarra, más que una estación parecía el patio de "La Revolfosa". Fue demolida en 1973 y sobre ella se levantó la sede del Servicio Navarro de Salud; en la explanada que ocupaban las vías, cocheras y almacenes se habían construido edificios de viviendas unos años antes.



Museo del Ferrocarril-FFE



Museo del Ferrocarril-FFE

nado al servicio de mercancías, así como la marquesina metálica que cubría las vías,; el viejo edificio de viajeros debía ser parcialmente reutilizado, levantando un segundo piso sobre sus dos alas laterales, construyendo una nueva cubierta y re-
mozando el interior y exterior de la construcción.

Modernizar el "viejo armatoste"

En julio de 1950 el Consejo de Administración de Renfe aprobó el proyecto de ampliación y reforma de la estación de Pamplona, por valor de 9 millones de pesetas. El edificio de viajeros, consigna, cantina y demás servicios se reedificaron durante 1951 y 1952. "El antiguo armatoste, feo, sucio e incómodo –escribía Leoncio Urabayen– fue sustituido por una instalación de líneas modernas, de sencilla elegancia y esmerada construcción, donde todos los servicios se hallan perfectamente instalados".

Al finalizar 1951 ya se habían realizado las siguientes actuaciones: la construcción del edificio auxiliar; se había desmontado la marquesina metálica y se había levantado la cubierta de las dos alas del edificio de servicio, con la consiguiente elevación de los muros correspondientes y colocación de nueva cubierta. Además, el pabellón del servicio sanitario estaba terminado, se había demolido el edificio destinado al servicio de mercancías y se había construido un paso subterráneo entre andenes

Imágenes retrospectivas de las estaciones de Alsasua y Tudela.

En 1952 concluyeron las obras con la terminación del edificio de servicio de viajeros y el edificio auxiliar, el remate de los andenes y la construcción de la marquesina de hormigón adosada al edificio de servicio y de mariposa en el andén número 2. Además, se ganó espacio para nuevas vías. También se construyó un pequeño hangar para el automotor que realizaba el servicio Pamplona-Madrid, sustituido después por el TAF y más tarde por el TER.

Por otra parte, entre 1983 y 1987 se construyó en Salinas de Pamplona una estación y un centro de tratamiento de mercancías, con un coste superior a los mil millones de pesetas.

La estación de Pamplona ha experimentado algunas mejoras de menor envergadura hasta las actuaciones de modernización que en la actualidad desarrolla su titular, ADIF. El actual edificio de viajeros, rectangular, mide 72 metros de longitud por 11 de anchura y está formado por dos plantas. Al edificio se accede por su parte central a través de un vestíbulo distribuidor que comunica, por un lado, con información y venta de billetes, y por otro, con la cafetería. Enfrentado con la entrada se encuentra el acceso al andén principal, y a través del paso subterráneo se llega hasta el segundo andén.

El resto de dependencias de la planta baja son utilizadas por servicios ferroviarios como supervisor comercial, gabinete de circulación, consignas, archivo y servicios públicos. La planta primera alberga dependencias de oficinas internas ferroviarias. Durante 2005 utilizaron los servicios de Regionales y Grandes Líneas en esta estación unos 466.000 viajeros. Se prevé construir una termi-



[Edificio de viajeros, andenes y vías de la estación de Marcilla.

nal ferroviaria en Echavacoiz para dar servicio al tren de alta velocidad.

Por otra parte, Alsasua ha sido tradicionalmente un nudo ferroviario importante, donde enlazaba la línea de Pamplona a Castejón y Zaragoza con la de Madrid a Irún por Burgos y Miranda de Ebro. En los últimos años, a raíz de la construcción del *by-pass*, la actividad y el tráfico ferroviario de esta estación han disminuido. Las citadas obras, iniciadas en 1984, consisten en una variante o ramal que permite la circulación directa de los trenes entre Pamplona y Vitoria, evitando su parada en La Barranca.

Tudela: de segunda clase a estación intermodal

La estación de Tudela fue construida en 1861, hecho que, unido a la revolución agrícola experimentada en estos parajes, inició una época de expansión en la capital de la Ribera. La ciudad iba a contar con una estación de primera clase, donde enlazarían la línea de Zaragoza a Pamplona y la de Bilbao. Sin embargo, por razones de economía, dicho empalme se construyó en el despoblado de Castejón. Pese a las gestiones de los tudelanos ante José de Salamanca, la estación de Tudela quedó clasificada entre las de segunda clase. El 29 de abril de 1861 llegaba a la ciudad la primera locomotora, “La Celestina”, y poco después, el 16 de mayo de ese año, la línea Tudela-Pamplona quedó abierta al servicio. No obstante, el 18 de septiembre de 1861 el rey Francisco de Asís, en nombre de Isabel II, llegó a Tudela para bendecir la estación, la línea y siete locomotoras que trajeron para la ocasión.

Una vez establecido el servicio ferroviario, se construyó un camino para carruajes y se habilitó un sendero para peatones, paralelo a la vía. Con el paso de los años, el camino se fue mejorando y se construyó una acera de losas de piedra plana, que substituyó al sendero. Después se amplió

“El Tarazonica”

En 1882 se otorgó la línea de vía estrecha Tudela a Tarazona, con el fin de enlazar ésta con la red ferroviaria del norte. La línea, cuyas obras ejecutó la Compañía del Norte en 1884, se construyó en un año, inaugurándose el 31 de diciembre de 1885 en el andén de la estación de Tarazona con el primer tren que emprendía viaje hacia Tudela, pasando por las estaciones intermedias de Malón, Tulebras [apeadero], Cascante y Murchante [apeadero]. La vía férrea recorría unos 13 kilómetros por tierras navarras y el resto por Zaragoza. El último viaje del tren tuvo lugar el 31 de diciembre de 1971.



Navarra



la calzada de carruajes y se construyó la acera del lado contrario; con estas mejoras, el camino tomó forma de una calle que unía la estación con la ciudad.

En 1936 se ampliaron los andenes y se reformó el edificio principal, construyéndose una nueva planta en los tres cuerpos del edificio. También se restauraron la fachada, los servicios de cafetería, las consignas, la librería y otras dependencias. Y se construyeron las marquesinas del andén central. En 1946 se amplió el edificio principal y se levantaron muelles para carga y descarga; en 1972 se completó el paso subterráneo.

La estación intermodal de Tudela se inauguró el 29 de diciembre de 1994. Fue construida por la U.N. de Estaciones Comerciales, (actualmente Dirección Ejecutiva de Estaciones de Viajeros), con la colaboración del Gobierno de Navarra y el Ayuntamiento de Tudela. El autor del proyecto fue Javier Dahl Sobrino.

La estación dispone de 8 dársenas para autobuses y cuenta en la planta baja con un vestíbulo, taquillas, dos locales comerciales, W.C.; en la primera planta hay dependencias de apoyo administrativo a las compañías de



Museo del Ferrocarril FFE

[La estación de Castejón en la actualidad y en el primer tercio del siglo XX.

autobuses. La cafetería se constituye como nexo de unión entre la antigua estación y la de autobuses.

El edificio de viajeros está formado por cinco cuerpos de dos alturas, salvo en el cuerpo central, con planta baja y dos alturas. La planta baja alberga, además del vestíbulo y la cafetería, información y venta de billetes, gabinete de circulación, despacho de supervisor comercial, consignas, archivo, W.C., cuarto de comunicaciones y un local de alquiler de coches. La planta superior está constituida por viviendas. El cuerpo central se constituye, asimismo, como vestíbulo de entrada y distribuidor que da acceso a la venta de billetes de tren, andenes y cafetería. Unos 261.000 viajeros emplearon en 2005 los trenes de Grandes Líneas y Regionales en esta estación.

Castejón: estación antes que pueblo

La estación de empalme de las líneas Zaragoza-Alsasua y Tudela-Bilbao, ubicada entre 1859 y 1861 en un meandro del río Ebro, en el despoblado de Castejón de la Barca, fue el germen de la actual población de Castejón. La construcción de una estación de tercera clase que compartirían las compañías de sendas líneas generó una importante atracción de familias, básicamente de los empleados de las dos compañías ferroviarias, que se fueron asentando en su entorno.

La estación que construyó la Compañía de Zaragoza a Pamplona contaba con un edificio, igual al de los aprobados para las de su categoría, cocheras y tomas de agua y de carbón. El depósito de



[Fachada principal de la estación de Olite.

máquinas podía albergar siete locomotoras y estaba preparado para que se cerrase el semicírculo, dando cabida a seis máquinas más. Los edificios se colocaron al otro lado del que acometía la línea de Bilbao con el fin de que esa compañía pudiese construir sus propios edificios.

[La estación de Castejón, un enlace ferroviario de importancia regional, fue el germen de la actual población **]**

En 1862, ambas compañías decidieron construir una estación común. El proyecto de estación de empalme preveía “entregarse” mutuamente los viajeros en la estación común, para lo que había que combinar los cuadros de marcha de las dos vías, dando prioridad a la comodidad de aquéllos, con el fin de que no tuviesen que esperar más que el tiempo necesario para el transbordo, la recogida de billetes y equipajes y su entrega.

En la estación tenían que encontrarse cuatro trenes al mismo tiempo, ascendente y descendente de ambas líneas. No obstante, se estableció la total independencia de las dos administraciones. Además de la apertura de un café-fonda y del edificio común para viajeros, se proyectaron tres almacenes de mercancías y cocheras, también comunes, que facilitaban el paso de carruajes de un ferrocarril al otro. La Compañía del Tudela-Bilbao propuso también un taller de recomposición de máquinas

Estella, en el Vasco-Navarro

De todos los proyectos ferroviarios que pasaban por la ciudad del Ega [entre ellos, el Logroño-Estella-Pamplona], el único que llegó a buen puerto fue el Vasco-Navarro. En 1882, se otorgó la concesión del ferrocarril de Estella a Vitoria y Durango, cuyas obras comenzaban en enero de 1887. En 1889 se inició el servicio entre Vitoria y Salinas de Léniz, hasta que en 1914, bajo la dirección del Estado, se retomó el proyecto original, aunque no fue aprobado hasta 1926. El ferrocarril se inauguró el 23 de septiembre de 1927 y se suspendió, definitivamente, el 1 de enero de 1968. De las estaciones navarras por las que discurría la línea destaca la de Estella, de carácter monumental y

estilo neorrománico, inspirada en el Palacio de los Reyes de Navarra. Su coste ascendió a 181.223 pesetas. El resto, Zubielqui, Zufia, Murieta, Ancín, Acedo y Zúñiga, edificadas con exquisito gusto en estilo old english, se distancian considerablemente de las sencillas formas de la arquitectura ferroviaria. Los muelles de mercancías, con su pequeño almacén, costaron cada uno 16.185 pesetas, excepto el de Estella, que era mayor y costó casi el doble. El depósito de automotores de la misma estación costó 44.281 pesetas; la casilla vivienda de obreros de Granada de Ega, 23.844, y la de la brigada de Arquijas, con su almacén, 37.190 pesetas.



Navarra



[Fachada del lado de la ciudad de la estación de Tafalla.

Aunque fue declarado en quiebra en 1907, en 1926 se inició la construcción de la línea Soria-Castejón, ocupando 13 kilómetros de la vía de Ólvega, aunque no se inauguró hasta 1940.

Mientras tanto, la importancia del nudo ferroviario para la correspondencia de viajeros y mercancías entre La Rioja, el País Vasco y Navarra requirió de la modernización y ampliación de las instalaciones de Castejón. Así, en 1912 se levantó un segundo piso en el edificio de viajeros, sobre

y cochera para las mismas y un taller de recomposición de carruajes y vagones.

De acuerdo con la descripción realizada en 1865 en un informe militar, la estación se halla en un terreno llano y despejado, a la orilla derecha del Ebro, a más de 1 kilómetro del río. Dispone de tres muelles iguales cubiertos con una armadura de madera de 26 metros de largo, 7,8 de ancho y 1,2 de elevación. Respecto a la estación, “no tiene más que un piso y sus dimensiones son 57,5 metros de largo y 11 de ancho. Después de pasado este edificio hay otro de 25 metros de largo por 8 de ancho en el cual está la iglesia y algunas habitaciones de empleados”. En el plano militar se distingue ya un nutrido grupo de edificios en el creciente poblado que se articula en torno a la estación. En 1878 ambas compañías fueron absorbidas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Reformas en Castejón

Aunque en ese momento se planteaban nuevas líneas que tenían a Castejón como origen, el único proyecto que prosperó fue el de Castejón a Ágreda y Ólvega, para el transporte de mineral, con estaciones en Castejón, Corella, Cintruénigo, Fitero y Cervera. La estación cabecera de línea se emplazó junto a la de empalme de Castejón y fue dotada, además de con un depósito de locomotoras, de todo un conjunto de elementos para su explotación.

Estaciones fortificadas

En torno a 1875 se levantaron numerosos fuertes y reductos en Navarra, varios de ellos para defender estaciones o instalaciones ferroviarias, objetivo prioritario de los ataques carlistas. Estas construcciones militares, proyectadas y realizadas por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, eran de reducidas dimensiones, de planta poligonal, aunque de formas muy variadas, construidas en ladrillo, o bien en piedra alternando con ladrillo. Las paredes estaban perforadas con aspilleras para los disparos de fusil. Así, el fuerte de Marcilla se levantó para proteger el

punto de la línea férrea Alsasua-Zaragoza, sobre el río Aragón. También fue fortificada la estación de Castejón con dos torreones aspilleros de ladrillo rojo, de planta hexagonal, de los que sólo uno ha quedado en pie. Y lo mismo en Tafalla, donde se edificó el fuerte del Serrallo.

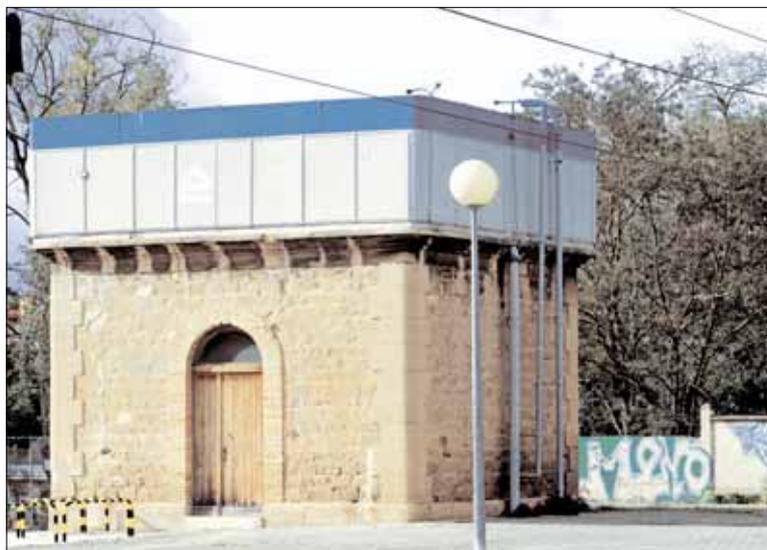
En todo caso, la última guerra carlista, que arruinó varias estaciones y puentes, junto con los malos resultados económicos, hizo que las compañías Tudela-Bilbao y Zaragoza-Pamplona fueran absorbidas en 1878 por la Compañía del Norte.



[Edificio de viajeros y pabellón de aseos de la estación de Tafalla.

la primera planta existente, con habitaciones para la fonda, el jefe de estación y el vigilante. Además, se proyectaron dos marquesinas sobre columnas, se levantó la transversal de placas y se instaló un transbordador sin foso, entre el testero del andén y el edificio destinado a capilla. En cuanto a las instalaciones destinadas al servicio en general, se acometió el enlace entre las líneas de Bilbao y Alsasua por dos escapes y se establecieron nuevas vías muertas. Además, se proyectó un pabellón para la Guardia Civil.

En 1925 se redactó un nuevo proyecto para ampliar las instalaciones de Castejón, que contemplaba un nuevo almacén para las mercancías, la dotación de calefacción para la oficina del servicio combinado y la sustitución del puente giratorio por otro mayor. El reconocimiento que la Compañía del Norte dio a esta estación mediante la renovación continuada de sus instalaciones le valió a Castejón para conseguir su consolidación administrativa como nuevo núcleo de población en 1923 y su segregación del Ayuntamiento de Corella. Durante los años cincuenta se perfiló una nueva trama urbana de carácter reticular que se fue extendiendo a partir de las primeras calles surgidas fuera de las instalaciones ferroviarias.



De hecho, el peso específico del colectivo ferroviario se mantuvo hasta mediados de la década de los setenta, cuando se produjo el declive de este espacio debido a la desaparición del vapor en la tracción de los ferrocarriles españoles. El cierre del depósito de material de vapor de Castejón, uno de los últimos que sobrevivió, provocó el cambio de residencia para muchos de los empleados. Aun así, Castejón conserva una población de cerca de 4.000 habitantes, con un museo del ferrocarril que recuerda sus orígenes y su vinculación al ferrocarril. ■



El sabor de la tradición

[PEPA MARTÍN] [FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

Los orígenes del ferrocarril en el País Vasco datan de 1831 con la creación de la Compañía de los Caminos del Hierro del Norte de España, que construirá las grandes líneas férreas en esta región. Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos S.A. Euskotren, constituida en 1982, es la sociedad pública que explota actualmente las concesiones que en materia de transporte ferroviario fueron transferidas de la Administración central a la autonómica. El País Vasco dispone actualmente de una red estatal de vía ancha para comunicarse con el resto de la Península y otra de vía estrecha que enlaza ciudades y pueblos de la zona norte. Muchas de sus estaciones rezuman tradición.



[Página opuesta, estación de Zumaya, del ferrocarril del Urola. En esta página, fachada y la espectacular vidriera de la estación de Bilbao-Abando.]

Bilbao-Abando: un nuevo concepto de estación

La primitiva estación de Abando, construida en 1862 según el proyecto de Charles Vignoles, que dio al edificio un inequívoco sabor británico, se encontraba en los años 40 del pasado siglo en avanzado estado de deterioro, por lo que se procedió a su demolición para construir en 1948 sobre el mismo solar un nuevo edificio de corte clasicista.

Abando, obra del arquitecto Alfonso Fungairiño, es la mayor estación del País Vasco. Se trata de una infraestructura para el transporte regional, nacional e internacional en la que el tranvía converge con el Metro, Renfe y FEVE, así como con numerosas líneas de autobuses urbanos e interurbanos. Posee aparcamiento y centro comercial.

Sus orígenes datan de principios del siglo XX, una época en la que el tráfico ferroviario se había convertido en un grave problema para la ciudad debido a la multiplicación de líneas y a los diferentes anchos de vía que confluían en ella. Se crearon entonces unas comisiones formadas por las compañías, el Ayuntamiento y la Junta de Obras del puerto que

obligaron a la Compañía del Norte a redactar un nuevo proyecto para la estación.

La Guerra Civil interrumpió el proceso que Renfe, recién constituida, retomó en 1941, cuando se iniciaron las obras de la estación actual. De corte academicista, esta terminal ferroviaria consigue resolver el encuentro con un tejido urbano consolidado. Su fachada a la plaza de España se corresponde con las oficinas de la dirección zonal de la compañía ferroviaria, mientras que el espacio bajo la marquesina se extiende a





[Playa de vías y andén cubierto de Bilbao-Abando. Debajo, edificio de la estación de Areta (Vizcaya).



lo largo de la calle de Hurtado de Amézaga, recibiendo iluminación a través de amplios ventanales.

Entre 1983 y 1984 la estación sufrió una profunda remodelación que afectó al núcleo de comunicación entre el vestíbulo a nivel de la plaza y la cota de andenes. Se reordenaron las circulaciones verticales con escaleras mecánicas y se instalaron unas esculturas de Agustín Ibarrola. Este ambicioso proyecto, obra del arquitecto escocés James Stirling, consigue una estación multimodal al articular dentro de un mismo recinto todos los servicios de transporte de la capital vizcaína. Se eligió Abando como estación intermodal por su privilegiada localización, en una posición intermedia entre el casco viejo y el Ensanche, en la margen izquierda de la ría.

Bilbao-Abando fue la primera estación de tipo comercial creada en España por el proyecto Vialia

Pese a su excelente situación en el interior de la ciudad, la gran cantidad de edificios de su entorno ha hecho que no pueda disponer de un espacio tan típico de la arquitectura ferroviaria como es el de la “plaza de la estación”, que facilita el encuentro con la ciudad. Es por ello que el proyecto se basa en la creación de una plaza pública peatonal, situada en el centro del recinto ferroviario y que conecta con el casco antiguo y el Ensanche con galerías comerciales, aprovechando que la cota de las vías es muy superior a la de las calles perimetrales

Bilbao-Abando fue reinaugurada a través de un proyecto de Vialia –de hecho, fue la primera estación en acogerse a este programa–, que ha creado un nuevo concepto de “estación comercial”: aquí se combinan el ocio, la diversión y las compras con los servicios de transporte tradicionales y se rentabiliza esta infraestructura, convertida en importante polo de atracción de viajeros gracias a las nuevas instalaciones.



Bilbao-Atxuri: intensamente regionalista

Atxuri, obra de Manuel María Smith, es la terminal de las líneas de Bilbao a San Sebastián y de Bilbao a Bermeo, explotadas por la empresa pública del Gobierno vasco Euskotren; también es sede de las oficinas centrales de la compañía ferroviaria.

La estación original se construyó para el Ferrocarril Central de Vizcaya en 1882 de la mano de Sabino Goicoechea. Del más pu-



Museo del Ferrocarril-FFE



[Foto central, estación de Amurrio. De arriba abajo, la estación de Atxuri en 1913 y en la actualidad, y fachada de la estación de Guernica.

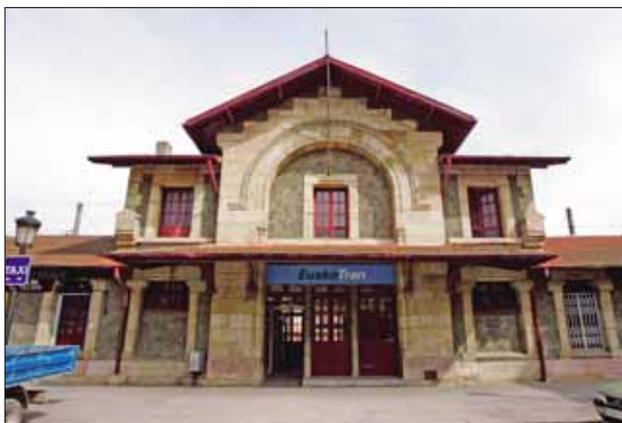
ro estilo academicista, se quedó demasiado pequeña tras la creación de Ferrocarriles Vascongados, motivo por el que la empresa decidió construir un nuevo edificio.

La nueva estación se erige en 1913 después de que Smith ganara un concurso cuyas bases sugerían el empleo de un “estilo vasco”. Su proyecto era de estilo vasco-montañés de carácter más popular, en el que el arquitecto bilbaíno se muestra por primera vez intensamente regionalista. Muestra de ello es el empleo de gruesos sillares labrados en borde de ajuste con un tipo de acabado no pulido denominado “desbastado” en las caras externas de la piedra, lo que da al muro y a la zona por la que se reparten los sillares un peculiar aspecto de almohadillado tosco y rugoso.

También destaca el tipo de columnas junto a numerosas vigas de madera vista, que no es asimilable a ninguna de las clásicas, más panzudas y bajas. Otros rasgos destacados son la irregular distribución de las dovelas en los arcos de los huecos en planta baja, el adintelamiento a base de vigas de madera apoyadas sobre canecillos sin jambas en los huecos del primer piso, la torre –imitación de un popular palomar con estructura de madera– y los amplios aleros, también de madera, en este caso tallada.

En suma, es un conjunto de apoyaduras populares cuyo resultado final, tras un proceso de integración, es una obra de arquitectura culta en la que se palpa la preocupación y el interés por la revitalización artesanal y la fuerte valoración de los materiales que, como la piedra y la madera, se dignifican al estar trabajados a mano.

El paso del tiempo ha introducido modificaciones en el conjunto de la estación. Éste es el caso





[El
deslumbrante
y colorista
tímpano
semicircular
de la fachada
principal de
la estación de
Concordia.
Debajo,
imagen
histórica de
la fachada de
la estación.



de la construcción del nuevo vestíbulo, que actualmente facilita la conexión rápida y cómoda con la parada término del tranvía. En el edificio principal, que alberga la sala de espera, se ha perdido el uso del restaurante, y con él también desapareció, en 1934, el mirador circular que comunicaba el vestíbulo este con el comedor.

Pero la alteración más importante por el impacto que supuso sobre la silueta original del edificio fue la cubrición, en 1939, de la terraza de su ala derecha, que se orientaba hacia los espacios de andenes, ría y costado de las escuelas vecinas, integrando la nueva construcción según el estilo general de la estación.

En el edificio auxiliar, longitudinal y paralelo a la calle Atxuri, se han producido otras modificaciones importantes, ya que es más largo que el originalmente diseñado y con dos alturas en vez de una. Intentan responder así al concepto de composición del edificio principal, con éxito en la zona más próxima a éste y en la parte situada en el extremo de este prolongado edificio.

Bilbao-Concordia: elegancia ferroviaria

Situada en pleno centro de Bilbao, junto al Nervión y frente al teatro Arriaga, esta elegante estación construida en 1896 con proyecto del ingeniero Valentín Gorbeña, en colaboración con el arquitecto Severino Achúcarro, fue inaugurada en 1902 como terminal del ferrocarril de Santander a Bilbao.

Tras constituirse la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, el objetivo era llegar con sus trenes hasta el corazón de Bilbao, evitando así los molestos trasbordos en Zorroza para combinar con el tren de Bilbao a Portugalete. Se construyó entonces este magnífico edificio, fiel reflejo del poderío económico de la nueva empresa.

En la actualidad, tras ser restaurada y remodelada, es la estación



Museo del Ferrocarril-FFE

terminal de FEVE en Bilbao hacia Balmaseda y Santander, y desde ella se disfruta de una de las mejores vistas sobre la ciudad. La Naja, como también es conocida, forma parte del patrimonio cultural de Bilbao y se dice que es una de las más monumentales y bellas estaciones de toda la red de FEVE.

A finales del siglo XIX la ciudad vivió la Revolución Industrial como un periodo de extraordinaria actividad económica ligada a la explotación masiva de sus minas de hierro. Se produjo en-



El regionalismo del ferrocarril del Urola

El ferrocarril del Urola (1926-1986) cuenta con las estaciones más bellas y de mayor valor artístico de la red ferroviaria vasca. Fueron diseñadas en estilo regionalista por el arquitecto de la Diputación Foral de Guipúzcoa Ramón Cortázar, aunque en lugar de estructuras seriadas desarrolló un proyecto individualizado para cada una de ellas, buscando la concordancia con la estética del municipio donde estaban emplazados.

Siguiendo las instrucciones de la Dirección Técnica del Ferrocarril, diseñó cuatro proyectos para los edificios de las estaciones de primera clase [Azcoitia, Azpeitia, Zumárraga y Zumaia], cinco para las de segunda clase [Arrona, Cestona-Balneario, Iraeta, Loiola y Villarreal de Urechua] y uno de estación especial para la de Cestona-Pueblo, a las que hay que sumar las de Rizpurucho, Lasao y Zumaia-Puerto. En total, trece.

Su construcción topó con numerosas dificultades, principalmente porque los emplazamientos elegidos no siempre fueron aceptados. En unas ocasiones por parte de los ayuntamientos afectados [Azcoitia, Azpeitia y Cestona] y en otros por los industriales y hoteleros implicados [Loiola]. Para estos proyectos se tuvieron que buscar nuevas ubicaciones que

satisficieran las necesidades e intereses de todos. Dentro de este conjunto se encuentran reminiscencias de caseríos labordanos en las estaciones de Iraeta, Cestona-Villa o Zumaia-Puerto; estaciones de mayor nobleza arquitectónica al estilo de las antiguas casas-torre, como las de Azpeitia y Azcoitia, y soluciones de marcado eclecticismo que introducen elementos de variada filiación, como en Arrona, Villarreal de Urechua o Lasao.

La de Azpeitia es actualmente sede del Museo Vasco del Ferrocarril. Del edificio de viajeros existe un gemelo, ya que Ramón Cortázar repitió en 1930 su diseño en la estación de Ordes-Pontagra, en la línea de Santiago-Coruña. También resulta muy interesante la de Zumaia, de 1926, utilizada actualmente por los trenes de EuskoTren de la línea Bilbao a San Sebastián tras su rehabilitación y recuperación en 1997.

Además de estas estaciones, Cortázar firmó otras instalaciones afines. Diseñó las siete casillas de los guardas de la línea, el torreón para la toma de corriente, un gran cucharón capaz de contener el material de viajeros, los talleres de reparación, la subcentral de transformación de corriente y un edificio especial para las oficinas de Azpeitia.

Depósito de abastecimiento y edificio de viajeros de la estación de Orduña (Vizcaya).



[La vistosa fachada principal de la estación de Llodio (Vizcaya).



tonces en paralelo un asombroso florecimiento de compañías mineras, navieras, empresas siderúrgicas, bancos, hidroeléctricas y aseguradoras. En este contexto histórico se construyen el ferrocarril de la Robla y la estación de la Concordia, inspirada en las estaciones de ferrocarril decimonónicas de Alemania y el Reino Unido. Es un buen ejemplo de la influencia modernista sobre Achúcarro, de la que destaca su espléndida fachada sobre la ría y el muelle de la Naja.

La terminal, cuya fachada sobre el río forma parte de la primera línea edificada del Gran Ensanche de Bilbao, se sitúa entre la calle de Bailén, los muros de contención de lo que fue la línea de los Ferrocarriles del Norte de España y una vía de servicio particular. Su estructura responde a un ingenioso sistema ferroviario inspirado en las primeras estaciones británicas y berlinesas. Se trata de situar la estación sobre un viaducto con el vestíbulo bajo las vías. En el caso de sus precedentes alemanes de la segunda mitad del siglo XIX, esta solución resolvía el problema de la interferencia en el tráfico urbano en una topografía muy llana. En Bilbao se adoptó la misma solución para un problema opuesto. La estación está ubicada a la salida de un túnel, superpuesta a

otro túnel de otra línea encastrada entre muros de contención, todo ello en el estrecho valle del Nervión.

Con la desaparición del pabellón de Alzola que estaba frente a La Concordia, la situación actual no permite adivinar aquellos problemas originales y puede inducir a pensar que la solución elegida obedeció menos a cuestiones prácticas que de otro tipo. La solución adoptada por Gorbeña podría resumirse como la síntesis entre el modelo berlinés –estación del tipo isla– y los cargaderos de boca de mina.

El primero de los dos tramos de la fachada en que la divide el túnel tiene los andenes y vías sobre un viaducto, formado por tres grandes pórticos paralelos bajo los cuales está el vestíbulo. A esta parte le corresponde una fachada tripartita y simétrica cuyo vano central, de metal y vidrio, está coronado por un tímpano semicircular en el que se ofrece la leyenda “FC de Santander a Bilbao” y un reloj. A sus lados se sitúan los otros dos cuerpos simétricos, contruidos en piedra y

En tren al cementerio

Por su singularidad y por lo curioso de su uso, la estación de Capilla, en Calzadas, que forma parte de la línea Bilbao-Lezama, merece un capítulo destacado. Para fomentar el tráfico de trenes, la empresa explotadora decidió colaborar con el Ayuntamiento de la villa con el fin de crear un nuevo cementerio en Derio. Se pensaba que esto aportaría viajeros para visitar a sus allegados fallecidos, pero además permitió establecer un servicio de trenes fúnebres desde la estación de Calzadas. Allí, tras recibir el último responso en la capilla, se trasladaba al finado hasta su tumba en el cementerio. En 1986 se rehabilitaron las instalaciones de Calzadas y se renovó el edificio de la capilla.

rematados por dos frontispicios.

El segundo tramo de la fachada, cuyas vías y andenes reposan sobre un relleno de los materiales excavados del túnel, al modo en que se hace en las bocas de mina, presenta una gran loggia de columnas que reposan sobre un basamento de piedra que en tiempos alojó los archivos de la compañía constructora de la estación. En su extremo se encuentra un edificio de piedra para oficinas, que fue ampliado con otro de fábrica.

El vestíbulo bajo el viaducto se construyó tomando como base las estructuras metálicas, que forman también con piezas de fundición en capiteles y arquerías la ornamentación del espacio para viajeros.

La estación se construyó pensando en la tracción vapor. Así, contaba con una rotonda, con placa giratoria, singular, situada en la cabecera de la estación y cuya existencia hoy apenas puede intuirse. El sistema, poco habitual, evita dar la vuelta a la totalidad del tren en un espacio muy reducido. Desde el punto de vista estético, la rotonda hexagonal servía para rematar la estación y ofrecía un interesante espectáculo a los viajeros.

La playa de vías, reducida a dos, se cubría mediante dos marquesinas metálicas en voladizo que partían desde la mitad de las columnas y cubrían sólo los andenes para permitir que los humos de las locomotoras no se acumulasen. Tras la Guerra Civil, y con la desaparición del vapor, las marquesinas se sustituyeron por una cubierta curvada que pretendía resolver el problema que causaban las aguas pluviales en el vestíbulo.

La remodelación de Bilbao-Concordia ha rejuvenecido la estación con una nueva reordenación del vestíbulo, situado bajo el nivel de las vías, y del sistema de acceso y andenes. Se ha reparado el viaducto metálico que sirve de soporte al interior del edificio y se ha instalado una escalera mecánica que facilita el tránsito entre andenes, lo que ha determinado la reordenación de los locales de despacho de billetes y atención al viajero.

Ametzola: una estación emblemática

En mayo de 1998 se inauguró, según el diseño de Estudio IMB, la emblemática estación de Ametzola como avance de la nueva línea Sur con servicio para Renfe y FEVE, que une Olabeaga y Abando desde marzo de 1999, sustituyendo al tramo que hasta entonces transcurría a lo largo de la ría.

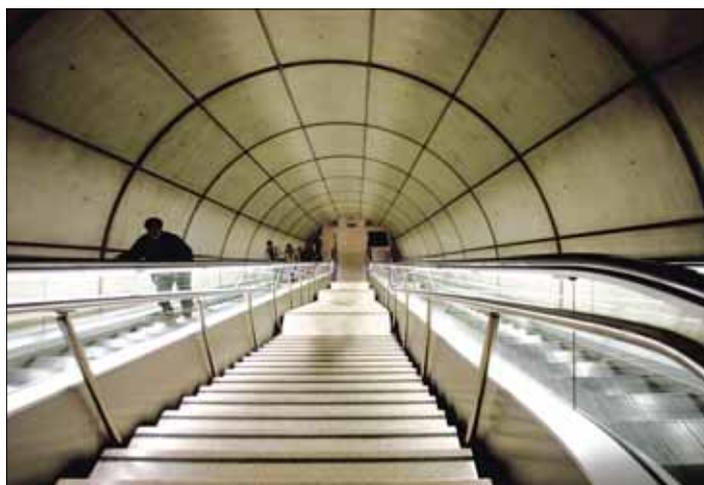
Su rasgo más peculiar es el singular planeamiento del edificio de viajeros, ya que parece una continua-



[La moderna estación de Ametzola, en Bilbao, contrasta con el viejo edificio de Zumárraga (Guipúzcoa), del ferrocarril del Urola.



Bilbao-Concordia tiene fama de ser una de las estaciones más bellas y monumentales de toda la red de FEVE



[Acceso y escaleras mecánicas del intercambiador de San Mamés. Debajo, caserón de la estación de Deba (Guipúzcoa).

ción del suelo, como si éste se levantara. Destacan asimismo los lucernarios que dejan pasar la luz natural al interior y el novedoso sistema de disminución de ruidos, pionero en España.

Se ha cuidado el impacto visual, tanto en el interior de la estación como en el paseo exterior, utilizando para ello materiales como acero y cristal, con el fin de lograr una sensación de luminosidad y ligereza. La obra se ha rematado con actuaciones complementarias para realzar su aspecto, destacando la original adecuación del talud paralelo a las vías, a base de traviesas antiguas y balasto blanco.

San Mamés: un gran intercambiador

En el año 2004 se inaugura esta nueva estación, obra del arquitecto Alberto Sanz, que da pie a la cuarta y última fase de la operación conocida como Variante Sur Ferroviaria. Culminan así las obras de reordenación de las líneas ferroviarias, que comenzaron en 1994 con el cubrimiento de las vías de FEVE en Ametzola.

Lo más destacado del nuevo intercambiador es su gran vestíbulo central, de más de 1.200 metros cuadrados, que constituye el centro distribuidor entre las distintas opciones de transporte. La gran caverna que forma la estación tiene techos de 10 metros de altura, con grandes lucernarios que dan paso a la luz. Las paredes y cubiertas están formadas por relieves decorativos que representan hojas de roble, tilo, haya y encina, conseguidos mediante moldes de caucho especialmente diseñados para esta obra. Cuatro grandes murales de Jesús María Lazkano refuerzan la cuidada estética de San Mamés.

Un elemento muy significativo de este moderno intercambiador es el acceso unitario al recinto, cuya entrada se realiza a través de una estructura en forma de “boomerang” de seis metros de altura, con paredes de vidrio en cuyo entorno el pavimento se ha estampado con una interpretación de la baldosa Bilbao. La estación cuenta con otras dos entradas: una en Termibús y otra en la glorieta de Torres Quevedo, que da acceso a los andenes de Cercanías.

La estación de San Sebastián conserva una marquesina metálica construida por los talleres Eiffel



Estación de San Sebastián-Norte

Se trata de una estación terminal de Renfe construida bajo la dirección de Alexander C. Letourneur en 1864 y ampliada en 1888 por G. Biarez. Desde su inauguración, el conjunto no ha sufrido alteraciones, aunque sí se ha realizado una restauración que ha devuelto su esplendor a esta infraestructura plenamente integrada en el paisaje urbano.

Con su construcción, San Sebastián se convirtió en la última gran estación de la línea del Norte –que finalizaba en Irún–, no sólo por la importancia de la ciudad sino porque su paso obligado hacia la frontera hizo de ella la segunda capital española en los meses de verano.

El ferrocarril llegó a San Sebastián en 1863, un año antes de que la ciudad celebrase la inauguración total de la línea. La estación se situó en la margen derecha del río Urumea, sobre terrenos pantanosos ganados al mar y próxima a la plaza de toros, la fábrica de tabacos y el frontón de Atocha.

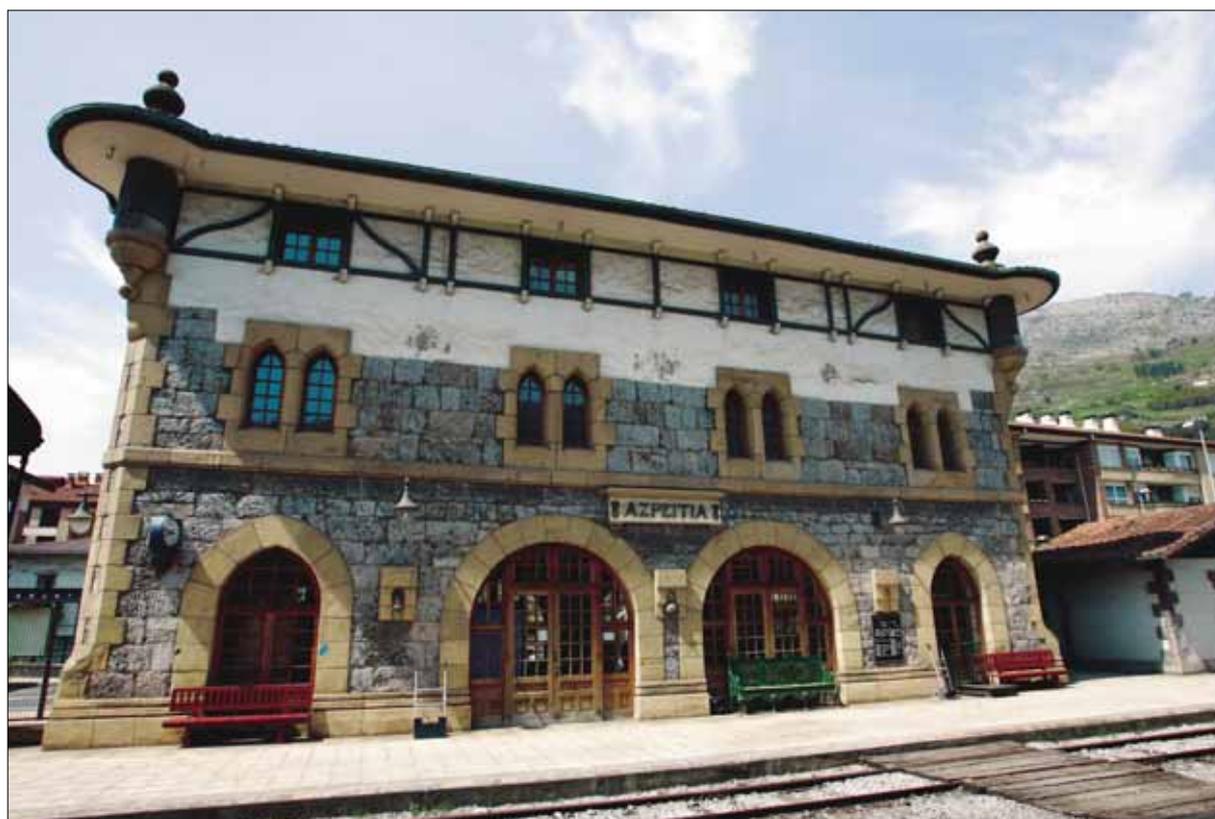
En la margen izquierda del río, hacia el sur, se planteó el típico ensanche de la ciudad, sobre trama reticulada, coincidiendo con el derribo de las murallas. La relación de la estación con la ciudad se realizaba a través del puente de Santa Catalina y posteriormente a través de uno de madera situado en la prolongación del eje del edificio de viajeros. La construcción del puente de María Cristina se acometió bien entrado el siglo XX, por lo que el paso sobre las vías que separaba la plaza de toros del barrio de Atocha se hacía por pasarelas metálicas.

Inicialmente se construyó un edificio provisional de estilo francés, como el resto de la línea del Norte, cuyos responsables eran conscientes de que su superficie era insuficiente. Por ello, en 1880 decidieron ampliarlo con dos pabellones laterales y mejorar las fachadas, estableciendo una franja continua horizontal a modo de gran cornisa que oculta la cubierta, proyecto atribuido al ingeniero francés Biarez.

En la misma fecha se instaló una marquesina sobre las vías construida por los talleres de Gustave Eiffel, única obra construida en estos prestigiosos talleres que se conserva en España. Tiene 77 metros de longitud por 20 metros de anchura, y convierte al edificio en una gran estación, a tono con las europeas. La estructura se apoya por un lado en el edificio y por otro en una alineación de pilares de fundición que se encuentran en el segundo andén. Aparte del delicado diseño de sus tím-



[Fachada de la estación de Oñate (Guipúzcoa), actual sede de Correos. Izquierda, marquesina sobre el andén de la estación de San Sebastián.



[Fachada de la estación de Azpeitia.

Toda una historia en Azpeitia

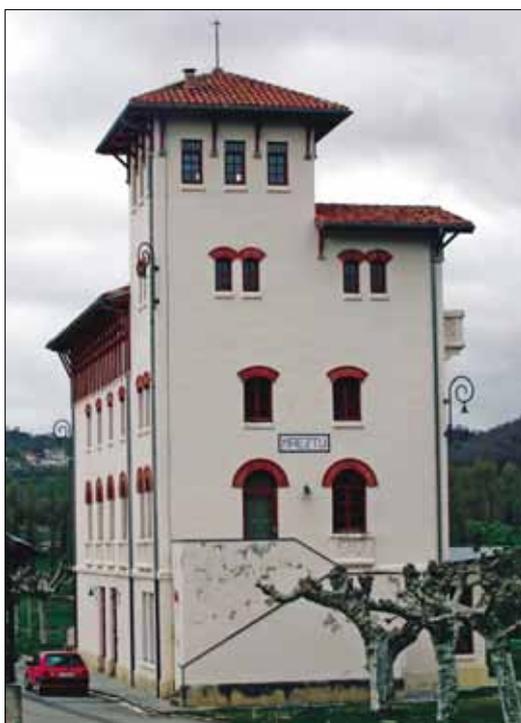
En la antigua estación de Azpeitia (Guipúzcoa) se guarda toda la historia de los ferrocarriles vascos. Es un museo que reúne una amplia muestra del material móvil que ha circulado en esa comunidad, una colección de relojería ferroviaria, una muestra de máquina herramienta ubicada en los antiguos talleres del ferrocarril del Urola y una serie de colecciones de elementos complementarios, como placas, tacógrafos o billetes.

Cuarenta vehículos componen la colección de material móvil del museo, que recoge muestras de todos los sistemas ferroviarios habidos en Euskadi, desde trolebuses de dos pisos hasta una gran variedad de locomotoras, tranvías y vehículos de servicio procedentes de las distintas compañías ferroviarias que han operado en el País Vasco. El museo muestra también una de las colecciones de relojes ferroviarios más importante del mundo, reunida por el veterano ferroviario de Renfe Jesús Mínguez Aguado, que a lo largo de su vida fue recogiendo y restaurando estas piezas a medida que quedaban fuera de servicio. La originalidad de la colección se acentúa por la variedad de relojes de

bolsillo usados por ferroviarios en diversas épocas y latitudes, que se exhiben junto a los familiares relojes de estación. A través de ella se puede apreciar la evolución de la cronometría en los últimos dos siglos, desde los relojes de péndulo hasta los de impulsos vía radio.

En los talleres del Urola, construidos en 1925 junto a la estación de Azpeitia, se encuentra la muestra de máquina herramienta. La integran las primitivas 15 máquinas herramienta de este taller, completada con otros elementos procedentes de CAF y Eusko Trenbideak. La imagen que ofrece al público es la de un taller de principios de siglo.

La historia del ferrocarril vasco que se muestra en este museo se completa con una exposición de elementos complementarios. Entre ellos figura la instalación de la antigua subcentral rectificadora del ferrocarril del Urola, una de las electrificaciones pioneras de Euskadi. En el museo, que dispone de biblioteca, fonoteca y videoteca, pueden verse también billetes, faroles, compostores, tacógrafos, uniformes, maquetas, placas de construcción y de matriculación.



Museo del Ferrocarril-FFE



panos, lo más notable es el sistema de atirantado y el lucernario, que sirve para llevar la luz natural hasta los balcones de la segunda planta, destinada a viviendas del personal.

En un lateral del edificio de viajeros, hacia el lado de Irún, se encuentra el edificio de la fonda, de una planta. En los años posteriores se elevó su altura, aunque manteniendo una perfecta unidad de estilo con el resto de la estación.

Destaca el arco del reloj con el escudo de la Compañía del Norte, situado en el lateral opuesto del edificio, en el eje exacto del puente de María Cristina. Este hecho hace pensar que su construcción vino ligada al mismo, buscando así el remate ferroviario adecuado a un puente que no estaba centrado en el edificio de viajeros y que servía de arranque a un nuevo paso superior sobre las vías.

Vitoria: la primera gran infraestructura ferroviaria

El edificio primitivo de la estación de la capital alavesa, primera gran infraestructura ferroviaria vasca, data del año 1862 y se debe al ingeniero francés Letourneur, también autor de la terminal ferroviaria de San Sebastián-Norte. Era de estilo neoclásico y de marcada influencia francesa, como casi todos los de la Compañía del Norte.

A comienzos del siglo XX la estación se había quedado pequeña y obsoleta. La importancia del tráfico de la línea que cubría y la que la ciudad había llegado a tener demandaba nuevas instalaciones ferroviarias, una exigencia de las corporaciones y entidades alavesas a las que apoyaba la prensa. Es en 1928 cuando la Compañía del Norte dio luz verde a un nuevo proyecto de construcción que concluyó en 1932, aunque las dificultades derivadas de la reposición de servicios y la demolición del primitivo edificio retrasaron su inauguración hasta diciembre de 1934.

El edificio es distinto de los del resto de la compañía, ya que recoge el estilo neo-renacentista vernacular enraizado con la arquitectura local, una práctica frecuente en la época de la dictadura. Su arquitectura es austera, destacando el cuerpo central que en toda su altura conforma el vestíbulo. El ladrillo, la piedra y la madera de los aleros son casi los únicos materiales empleados, que juegan con los distintos tonos de piedra con gran delicadeza. El amplio espacio interior es de un diseño sutil, integrando los pequeños detalles, como el reloj de la fachada, en el resto del conjunto. ■

[Arriba a la izquierda, antigua estación de Maestu (Álava). De arriba abajo, actual estación de Vitoria, de 1934, e imagen de trabajos en la vía en la estación vitoriana.

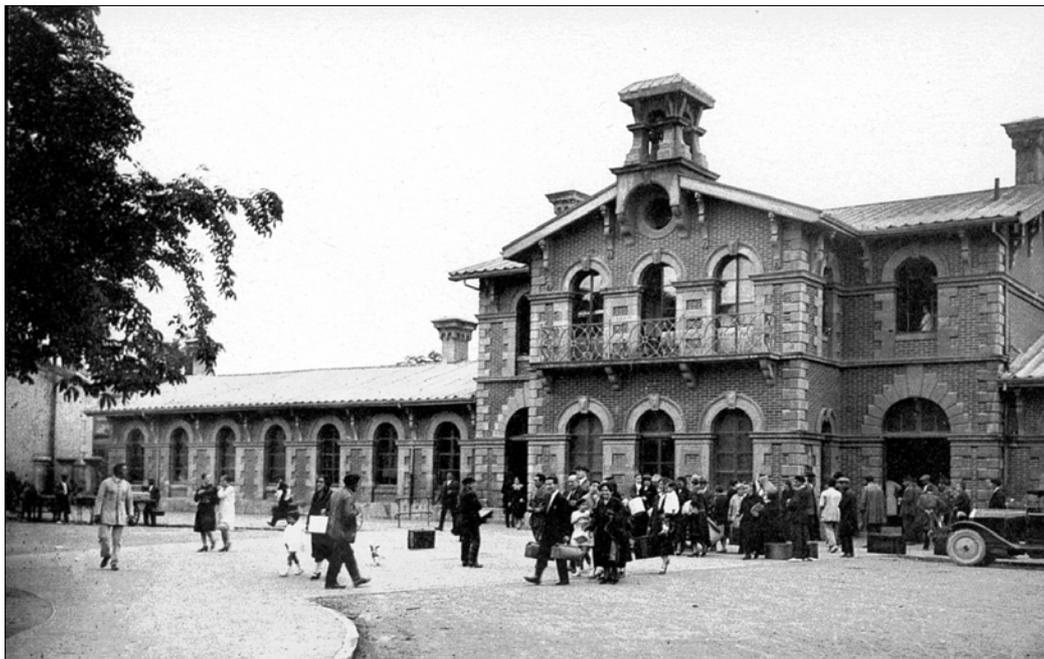


El cinturón de hierro

[J. IGNACIO RODRÍGUEZ] [FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

La Rioja, con la ayuda de sus vecinos navarros y vizcaínos, vio pasar el ferrocarril en 1863 por el eje natural del Ebro, de este a oeste, por la línea Tudela-Bilbao, buscando una salida portuaria para sus productos agrarios. Incluso quiso sumarse a otros proyectos, posteriormente modificados, como el de la gran arteria que, desde Madrid, llegaría a Francia. Y aunque las instalaciones ferroviarias contribuyeron en un primer momento al crecimiento urbanístico de Logroño, pronto la línea ferrea y la propia estación supusieron un obstáculo para su crecimiento. Su traslado sólo supuso un alivio temporal.





[*Página opuesta, fachada del lado ciudad de la estación de Logroño. Izquierda, la estación proyectada en 1862.*]

La ciudad de Logroño, junto al río Ebro, ha contado históricamente con una estructuración física longitudinal paralela al río, alargada en dirección este-oeste. La estación ferroviaria y las vías se convirtieron en un principio en un elemento polarizador, un borde urbano hacia el que la ciudad podía crecer. Pero pronto se fueron convirtiendo en una barrera urbana, un “cinturón de hierro” que dificulta el crecimiento de la ciudad en dirección sur.

Puede decirse que el establecimiento del ferrocarril en Logroño en 1863 supone el inicio de su desarrollo como ciudad moderna. La pequeña población, de apenas 12.000 habitantes, había dado un gran paso dos años antes con la decisión de derribar la muralla, justo cuando habían dado comienzo las obras del ferrocarril, cuya llegada suponía para los logroñeses, y para los riojanos en general, una gran conquista. Quizá no tanto como las expectativas creadas, pues el ferrocarril no fue demasiado generoso con La Rioja y se circunscribió al curso del Ebro.

Aunque en distintos proyectos se planteaba una línea que conectara Madrid con Francia a través de Logroño y Pamplona, la propuesta inicial, en 1857, se ciñó a la creación de la línea Zaragoza-Pamplona, de manera que en Calatayud se facilitaría el desvío hacia Soria y Logroño. No obstante, la Ley de 1867 sustituyó dicho enlace con la creación de la línea Torralba-Soria-Castejón, que de alguna manera alejaba de La Rioja el proceso de construcción ferroviaria. Y tampoco cuajó el ferrocarril que enlazaría Zaragoza con Bilbao, cuyo puerto representaba la salida natural de los vinos riojanos.

[La primera estación de Logroño, de 1862, tenía talleres y cocheras propias de una estación de mayor categoría]

Línea Bilbao-Tudela

El ingeniero y estadista riojano Práxedes Mateo Sagasta llevó al Parlamento distintas ideas para no aislar la región, lo que cristalizaría en la línea Bilbao-Tudela, que atravesaba la región de este a oeste. Era una idea apoyada el capital vizcaíno en contra de la competencia del puerto de Santander. Así, “los vinos, las frutas y los cereales que necesitaban una salida al mar” verían colmados sus intereses ante la propuesta de la Diputación logroñesa a su homónima vizcaína, en mayo de 1856, de realizar dicho proyecto ferroviario.

De esta manera, el ferrocarril Tudela-Bilbao potenciaba los intereses navarros, al permitir el enlace con la línea Zaragoza-Alsua; a Bilbao se le compensaba de la competencia del puerto de



La Rioja

[Andén y marquesina de la estación de Logroño.



Santander; y a La Rioja se le facilitaba, como señaló la Comisión Riojana del Ferrocarril, “la exportación de sus frutos, el engrandecimiento de su comercio, la baratura en las comunicaciones y transportes y la inmensa riqueza que desarrollará en nuestro suelo”.

Y si la Diputación de Logroño había sido clave para su impulso, no puede subestimarse el papel de la propia capital, como lo demuestra el hecho de que el alcalde, Juan Díez, presidiera el 16 de abril de 1856 una sesión extraordinaria del ayuntamiento en la que se acordó que “se obliga a pagar con gusto y con la mayor puntualidad la cantidad que le corresponda en el reparto que se ha-

Logroño-Pamplona: el sueño de una línea

El Plan de Ferrocarriles de 1867 recoge el proyecto Pamplona a Bayona por los Alduides. El desarrollo de la vía que, procedente de Torralba y Soria, permitiría enlazar a través de Logroño o de Calahorra con Estella y Pamplona, camino de Francia, era, en palabras de la Diputación Provincial de Logroño, “de convenientísima realización”. El proyecto está presente entre riojanos y navarros durante décadas. Así, la creación en 1887 de la línea Torralba-Soria por Almazán relanza la idea del ferrocarril Logroño-Pamplona.

Y, por ejemplo, en la discusión parlamentaria, se llegó a decir que la línea Madrid-Irún significaba abrir un boquete pirenaico y que era una manera de entregarse a los designios franceses.

De forma paralela, los riojanos persisten en su intento de consolidación de la idea del ferrocarril Logroño-Pamplona, con el apoyo de todos los ayuntamientos navarros. Pero con el entusiasmo crecen las

dificultades, no sólo por los problemas económicos y por los desacuerdos de las respectivas diputaciones, sino porque la propia Compañía del Norte planteaba su propia opción mediante la línea Madrid-Irún. Y eso que hubo ayuntamientos, como el de Mendigorriá, que llegó a ofrecer “un canon de 5 céntimos por cántara de vino o roba [sic] de trigo que se exporte durante 16 años”; o como el de Logroño, comprometido a abonar 10.000 pesetas por cada kilómetro que recorriera dentro de la provincia.

El asunto se volvió a retomar durante la dictadura de Primo de Rivera, incluso en 1945, según se desprende de la respuesta del alcalde de Logroño, Julio Pernas, a una nueva petición del de Los Arcos, aludiendo a que razones como la situación tras la Segunda Guerra Mundial y al aislamiento político y económico español no aconsejaban plantearlo en ese momento, aunque reconoce su gran interés. El interés por un sueño que nunca se haría realidad.

ga tal como había propuesto la Diputación”.

La llegada del ferrocarril a Logroño comienza a hacerse realidad desde 1856 de la mano de la iniciativa riojana y, sobre todo, de la capacidad inversora vizcaína. En 1857 se aprobó el trazado de Tudela a Bilbao por Logroño y Miranda de Ebro y a lo largo del año de 1863 se inauguraron los tramos férreos Miranda-Haro y Haro-Castejón, por este orden. De esta manera, Logroño logra la comunicación con

las localidades vecinas de Haro y Calahorra y con las crecientes urbes de Bilbao y Zaragoza.

El ferrocarril, que sigue el corredor del Ebro por su margen derecha entre Castejón de Ebro y Miranda de Ebro, se trazó en la ciudad de Logroño siguiendo la evidente disposición NNO-SSE, constituyendo un nuevo eje longitudinal que se configura durante el siglo XIX como elemento de borde hacia el que crecer. Discurre en paralelo a la recién derribada muralla, deteniéndose en la estación enclavada junto al paseo del Espolón, que se inaugura en septiembre de 1863 con la presencia del general Espartero, tradicional benefactor de la ciudad.



Cuerpo central de la fachada del edificio de viajeros de Logroño.

La vieja estación

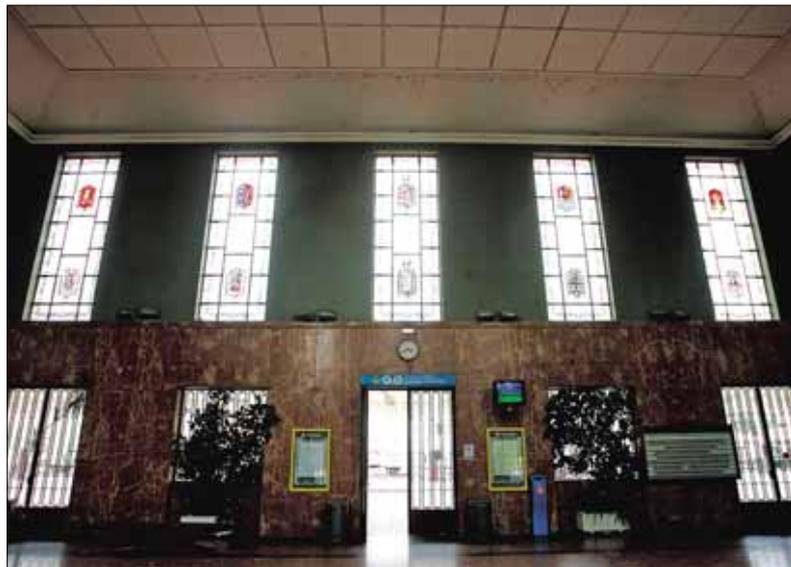
La estación se localizó al sur de la ciudad, en sus afueras, entre las carreteras de Nájera y de Soria, utilizándose un renovado camino vecinal preexistente como acceso a su patio. La primera estación ferroviaria, donde inicialmente se concentraban tanto los servicios de viajeros como de mercancías, cumplió con un papel polarizador del crecimiento urbano.

Traslado bajo control

La aprobación de determinadas operaciones urbanístico-ferroviarias (estaciones comunes, traslados de estaciones, enlaces ferroviarios o desviaciones de líneas) se realizaba mediante leyes singulares, que marcaban los compromisos e impedían que los bienes ferroviarios desafectados fuesen expropiados por los ayuntamientos respectivos. En el caso de Logroño, tras acordar una financiación bastante articulada en función de los beneficios esperados, se aprueba la Ley de 26 de febrero de 1953, de obras para la nueva estación ferroviaria, sobre la base del proyecto aprobado en 1950, cuyo presupuesto asciende a 21,5 millones de pesetas. Esta cifra incluye la ejecución de las obras de superestructura de la variante y la nueva estación por cuenta del Estado pero con aportaciones del Ayuntamiento de Logroño y de Renfe. Sin duda, una forma peculiar de hacer ciudad.

Su proyecto, firmado en 1862 por el ingeniero jefe de la línea, el inglés Charles Vignoles, y aprobado ese mismo año, contenía cocheras y talleres propios de una estación de mayor categoría, lo que se explica debido a “la situación de la estación de Logroño como punto central del trazado de la primera sección de la línea”.

Esta estación, posteriormente derribada, constituía un gran edificio longitudinal de planta baja, cuyo centro ocupaba un pabellón principal de planta baja y piso. En los cuerpos laterales se abrían siete grandes vanos en arco de medio punto, adornados con dovelas, ménsulas y líneas de imposta. En la fachada abierta a la ciudad, en el centro, el pabellón se elevaba un piso en la trayectoria longitudinal, y a modo de cabecera rectangular se incorpo-



[Vestíbulo principal de la estación de Logroño, decorado por un gran fresco.

raba el cuerpo principal, con tres vanos en cada planta, en el piso superior recorridos por un gran balcón, y en la parte superior, un gran vano circular.

En la parte inferior, en cada uno de los laterales de este pabellón principal, dos grandes vanos indicaban las puertas de entrada y salida a la estación, que darían paso a las salas de viajeros, dispuestas por categorías (primera, segunda o tercera clase), y los despachos administrativos.

Todo el edificio se decoraba mediante pequeñas torres en los vértices de las cubiertas a doble vertiente. Estaba realizado en ladrillo y se utilizaba la piedra en los elementos decorativos, como ménsulas, dovelas, impostas, arcos y remates laterales. De esta manera, el autor plantea un edificio simétrico en el que utiliza un lenguaje historicista, en la línea de los grandes edificios que se levantarán durante esta década en la ciudad: la Casa de la Beneficencia y el Hospital.

Ciertamente, la ubicación de la estación del ferrocarril va a configurar cambios en la trama urbana, de tal manera que, a principios del siglo XX, sin que hubiera un proyecto espacial de conjunto que lo regulara, ordenara u organizara, la estación había sido conectada con el casco. Su asentamiento había influido en su reforma y había contribuido, junto con el derribo de las murallas, a

la existencia del Espolón y a un cambio en la forma de crecer de la ciudad. Y además, junto con el nuevo Puente de Hierro, había determinado un cambio en la estructura del trazado de Logroño.

Los ferrocarriles secundarios de La Rioja

Mateo Práxedes Sagasta remitió a las Cortes en 1889 el proyecto de Ley de Ferrocarriles Secundarios, que fue modificado por otro plan que debería esperar a 1904, cuando se promulga la Ley de Ferrocarriles que los define como "todos los destinados al servicio público con motor mecánico que no estuvieran concedidos ni comprendidos en el artículo 1º de la Ley de 1877. En 1908 se establecen en La Rioja los ferrocarriles secundarios de la región, que

son los siguientes:

- Haro-Santo Domingo de la Calzada- Ezcaray: 32 km .
 - Calahorra a Arnedillo: 25 km.
 - Logroño a Torrecilla de Cameros: 32 km.
 - Torrecilla de Cameros a Lumbreras: 22 km
 - Arnedillo a Las Ruedas: 15 km.
- Al mismo tiempo se definían los ferrocarriles estratégicos, que no prosperaron: Logroño a Pamplona por Estella (116 km) y Marcilla a la línea Pamplona-Logroño [45 km].

El ferrocarril como barrera

Una vez asentada la centralidad en la zona sur y sureste de la ciudad, mientras se había macizado el casco histórico y empezado un crecimiento disperso ocupando los bordes de las vías de acceso más relevantes, se planteó, ya tardíamente, la cuestión del ensanche. Fue en ese momento cuando las instalaciones ferroviarias se consideraron un claro impedimento que había que resolver. Además, el cre-

cimiento urbano al otro lado de la vía era incipiente y había terreno suficiente y usos mayoritariamente rústicos que permitían un desvío o variante sin mayores problemas.

En 1935 se había convocado un concurso para proceder al ensanche de Logroño. De las ocho propuestas presentadas, el jurado se inclinó por una solución mixta y en el acta del fallo se planteó como uno de los obstáculos de la ciudad la vía del ferrocarril, cuya solución pasaba por el desplazamiento.

La Guerra Civil paralizó cualquier iniciativa. Mientras tanto, Logroño va creciendo al otro lado de la vía y resulta incómodo cruzar el trazado del ferrocarril, si bien se salvan las vías en varios puntos mediante unas pasarelas.

En los años cuarenta del pasado siglo se elaboran varios proyectos que planteaban distintas opciones: el desplazamiento del ferrocarril y de la estación a la otra orilla del río; emplazarlo entre el borde del caso y la margen del río; o salir del término municipal de Logroño, desviándolo hacia el sur. Ninguna de estas soluciones se perfila como definitiva.

Ya en 1958 se redacta el Plan General de Alineaciones para ordenar el crecimiento de la ciudad. En noviembre de ese año se inaugura el nuevo trazado del ferrocarril a su paso por la ciudad, trasladándose la estación más al sur, en una zona de huertas. Los terrenos que ocupaba la antigua estación se recuperan y el trazado de la vía se convierte en la arteria principal de Logroño.



[Edificio de viajeros de Cervera del Río Alhama, en la línea Soria-Castejón, actualmente dedicado a usos sociales.

El carbonero Calahorra-Arnedillo

Según la Memoria redactada en 1918, "la línea tiene por objeto, no sólo poner en comunicación directa las comarcas que atraviesa y sus adyacentes con las ciudades de Calahorra y Arnedo, sino además permitir la explotación normal de las minas de carbón de Préjano". Además se beneficiarían los viajeros que iban al balneario de Arnedillo y se afianzarían las fábricas de paños, lanas, cuero, calzado, queso, chocolate, etc. en Munilla, Enciso, Zarzosa o Yanguas. El proyecto de Carvajal presentaba un solo tipo de estación para las seis del proyecto [Calahorra-Tránsito, Autol, Quel, Arnedo, Herce y Santa Eulalia y Arnedillo] en el que están unidos los servicios de viajeros y mercancías, por considerarlo de construcción más económica. Según la Memoria, el tipo de edificio es de dos plantas, la inferior destinada al servicio de la explotación y la superior a

habitación del jefe de estación. Al edificio irán adosados un muelle cubierto y otro descubierto. En la fachada que da a la vía se abren cuatro puertas en la planta baja y cuatro ventanas en la alta, todas ellas con un remate de arcos muy rebajados y remarcadas, a modo de decoración, por medio de fajas en resalte. La cubierta, a dos aguas, estaba compuesta por placas de "uralita".

Ya en 1922 se abre el tramo Calahorra-Autol; Autol-Quel-Arnedo, en 1923; Arnedo-Préjano, en 1924; y Préjano-Arnedillo en 1947. En 1927 la compañía explotadora pide autorización para transformar en apeadero la estación de Herce, lo que se aceptó. Finalmente, la Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos abandona la explotación en 1935 y en 1938 pasa a ser administrada por la Explotación de Ferrocarriles del Estado. El 15 de enero de 1966 se cierra la línea.

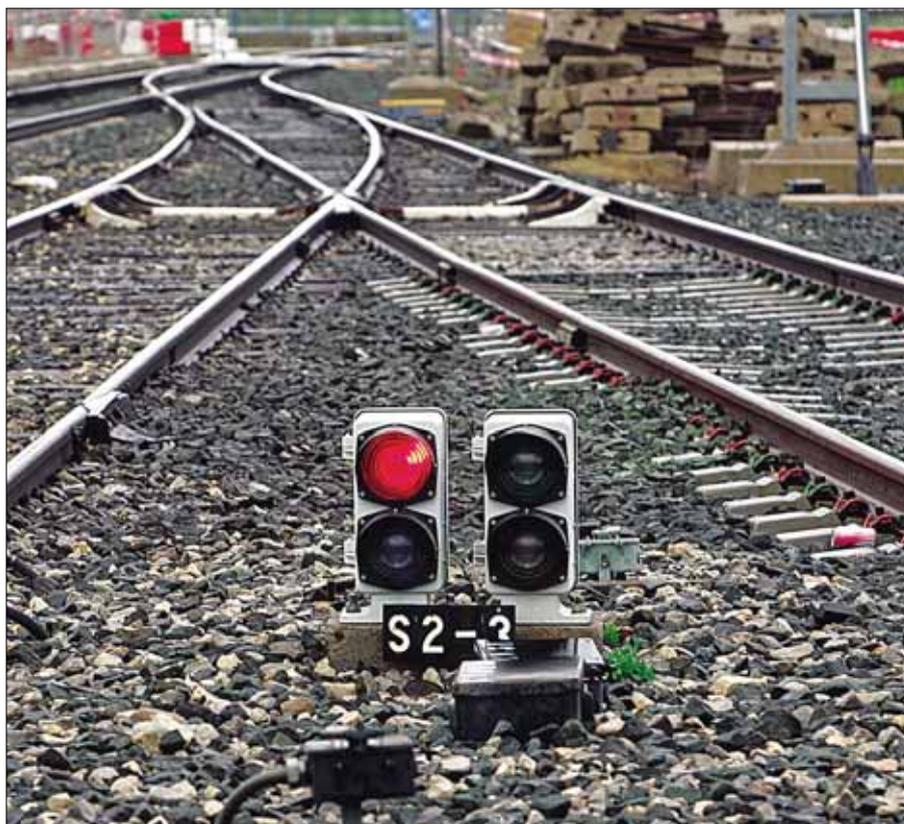




La nueva estación

El 9 de noviembre de 1958 se inauguró la nueva estación de Renfe, con la presencia del ministro de Obras Públicas, Jorge Vigón, que llegó en el tren correo Zaragoza-Bilbao y levantó simbólicamente el carril de la línea que quedaba fuera de servicio, para luego dirigirse a la nueva estación. En la inauguración participó el obispo de Calahorra, Logroño y La Calzada, con la presencia de la imagen de la patrona de La Rioja, la Virgen de Valvanera, que había sido transportada en helicóptero.

El edificio, de acuerdo con las obras del género emprendidas en el decenio 1948-58, transmite dignidad. Tiene tres cuerpos de construcción a tres plantas, simétricos los laterales y unidos al central por sendas galerías porticadas de cuatro arcos peraltados en primer plano, cubiertas por azoteas y dos alas retranqueadas y alineadas a la segunda altura de los respectivos pabellones. El vestíbulo central cuenta con un mural de los hermanos Fernando y Martín Sáez, de grandes dimensiones. Los dos andenes cuentan con marquesinas de hormigón.



La actual estación de Logroño, inaugurada en 1958, tuvo en 1990 una inyección económica para su renovación

En aquel momento, la estación ferroviaria quedaba en el borde de un vial periférico de dirección este-oeste, en correspondencia con un cruce poco afortunado en su resolución, con un eje de circulación interna de orientación este-oeste, que allí muere. Se trata de la avenida de Colón, la misma que había sido propuesta en el proyecto de 1927 como eje de referencia para el posible desplazamiento de la estación hacia el este.

Las vías férreas han condicionado históricamente el crecimiento urbano de Logroño.

Este desenlace es el signo de un cambio: la estación ferroviaria es vista como un elemento urbano marginal, a situar en el borde la ciudad. Un planteamiento totalmente asumido por el plan de 1958, y que el carácter arquitectónico de la nueva estación, relativamente imponente, no consigue matizar. Parece un gesto puramente escenográfico, pero en realidad vaciado de sentido urbano, tanto por la localización como por la resolución urbanística, poco feliz, del entorno. En 1990 Renfe invirtió 140 millones de pesetas en mejorar y remozar el complejo, por el que pasa un promedio anual de casi medio millón de personas. ■

Cervera del Río Alhama: uso social

La estación de Cervera del Río Alhama, en la línea Soria-Castejón, se encuentra situada en el barrio de Valverde, a 10 kilómetros del núcleo principal. Dispone de 2 vías de circulación a las que dan acceso sus respectivos andenes, aunque el último tren que circuló por esta línea fue el 2 de diciembre de 1996. El edificio de viajeros, de unos 180 m², es de planta rectangular. Se trata de una construcción de piedra pintada en blanco y gris, con marquesina hacia las vías. Consta de dos plantas. Actualmente está alquilado al Ayuntamiento y ha sido acondicionado para un uso social.

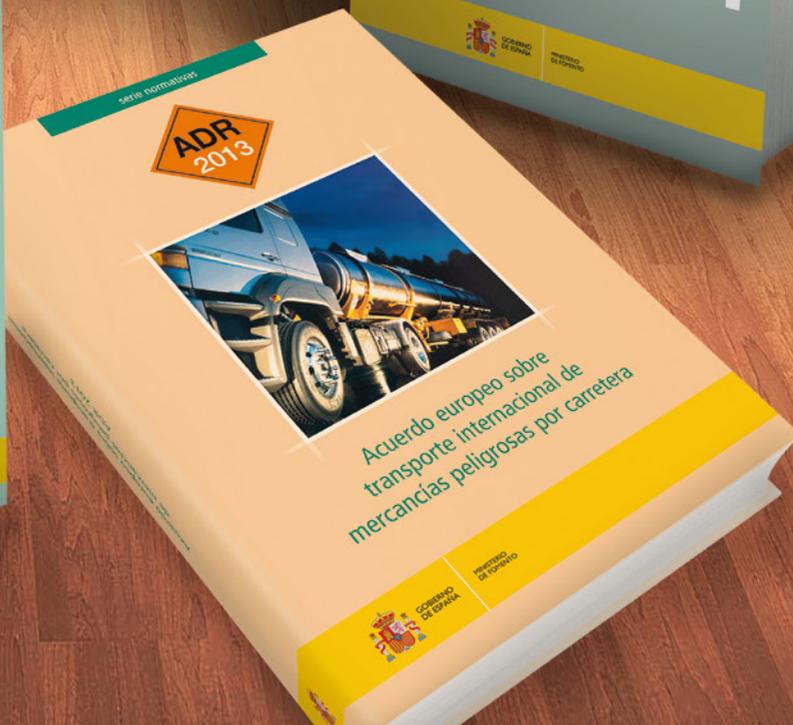
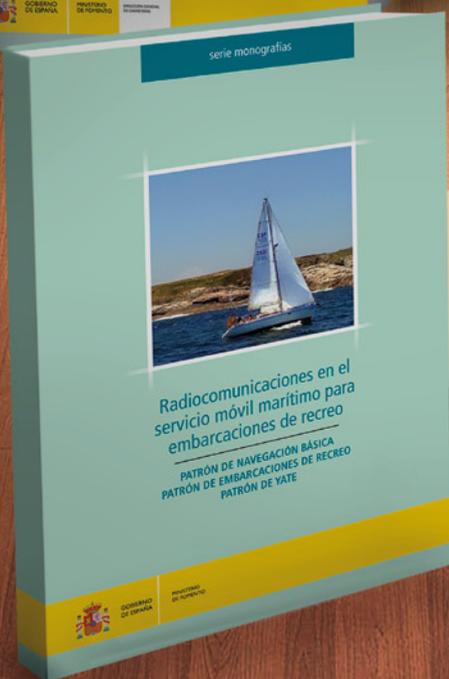
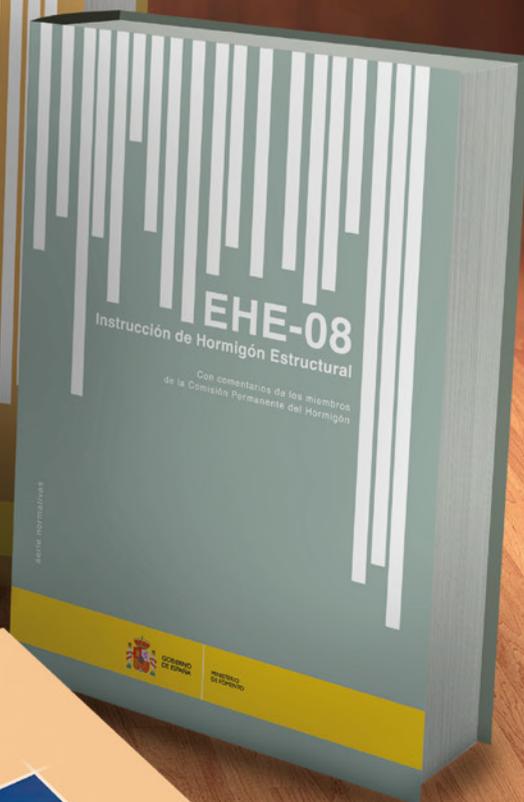


GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

Centro virtual de publicaciones

Librería virtual y descarga de publicaciones oficiales



www.fomento.gob.es





Expresión de progreso

[SOLEDAD BÚRDALO]
[FOTOS: JOSÉ CABALLERO]

Han pasado más de 150 años desde que el ingeniero inglés James Beatty creara la primera línea férrea del País Valenciano. Apenas cinco kilómetros de un importante desarrollo ferroviario, cuyas estaciones constituyen un patrimonio cultural permanentemente actualizado. El tren del progreso sigue su marcha.



El País Valenciano fue uno de los primeros territorios peninsulares en incorporar a su paisaje la humeante silueta de la locomotora. El ansiado acontecimiento tuvo lugar el 21 de marzo de 1852. Cuentan las crónicas que aquel día todo Valencia celebró con entusiasmo la inauguración del trayecto que unía su capital con el núcleo portuario de El Grao. Fue la primera vía férrea en tierras levantinas, precedida en España tan sólo por la línea Barcelona-Mataró (1848) y la de Madrid-Aranjuez (1851). Ese modesto tramo de apenas cinco kilómetros sería la génesis de la pionera línea del Grao de Valencia a San Felipe de Játiva, que poco tiempo después, el 20 de diciembre de 1854, llegaba a esa localidad, entrelazando las poblaciones de la comarca de La Ribera.

En pocas décadas la red ferroviaria se extendió de manera imparable por las rutas naturales que durante siglos constituyeron los caminos tradicionales entre las tierras valencianas y el resto de la Península. El corredor Almansa-Valencia-Tarragona, la principal arteria ferroviaria valenciana, se tendió entre 1952 y 1868. A éste seguirán las secciones de Almansa-Alicante (1858) y Alicante Murcia (1864). Y en 1902 se completa la línea que une Valencia con Aragón. Del auge del nuevo medio de transporte da idea el número de kilómetros tendidos en poco más de seis décadas. En el lapso de 1860 a 1920 se pasó de 188 kilómetros de vía a 1.273, de los cuales el 56,27% correspondían a líneas de vía ancha y el resto a vía estrecha.

No debe sorprender por ello el importante legado cultural y patrimonial que el ferrocarril ha dejado en estas tierras. Un legado que tiene en las estaciones uno de sus capítulos más brillantes. Y es que en esta comunidad se han escrito algunas de las páginas más sobresalientes de la arquitectura ferroviaria española, con muestras de la categoría de la estación del Norte de Valencia.

Convertida en un hito y parte consustancial del mejor paisaje urbano de la capital del Turia, esta joya de nuestra arquitectura industrial, de 1917, lleva la firma del arquitecto valenciano Demetrio Ribes, que logró aunar arte y técnica en una hermosa fábrica de decoración modernista.

Sin grandes atributos artísticos que la distingan, pero de indiscutible interés histórico es la vieja estación de El Grao, la más antigua de España. Construida en 1852 según el proyecto del ingeniero inglés James Beatty, conserva la severa impronta clasicista que caracteriza la construcción ferroviaria de primera hora. E histórica es igualmente la estructura metálica del legendario modelo Polonceau, que desde 1858 cubre las vías y andenes de la veterana estación de Alicante, que pasa por ser de las más antiguas de este tipo que aún se mantienen en pie en nuestro país.

Y junto a esas notables piezas convive un vasto y variopinto conjunto de estaciones intermedias o de paso, de diversas épocas y estilos, erigidas en su mayoría por las grandes compañías ferroviarias que, hasta la creación de Renfe en 1941, operaban en España: Norte, MZA, Andaluces, etc. Son edificaciones de factura sencilla, sobrias y funcionales, con pocas concesiones a la ornamentación, deudoras de unos planteamientos constructivos basados en la estandarización, la economía y la eficacia, pero igualmente dignas de interés.

Realizaciones pioneras

Iniciamos nuestro particular recorrido por las estaciones valencianas por el tramo más antiguo de su red, en Valencia. Pocas ciudades pueden alardear de haber concentrado en su núcleo urbano hasta seis estaciones ferroviarias, fruto de las múltiples líneas que convergían en la capital valenciana. El carácter privado de las compañías que conformaron la red española conllevaba que cada una de ellas contara con sus propias instalaciones: edificios de viajeros, cocheras, talleres, etc.

Museo del Ferrocarril-FFE



Museo del Ferrocarril-FFE



[*Página opuesta, fachada principal de la estación del Norte en Valencia. Arriba, la misma fachada y la gran cubierta vistas desde arriba. Izquierda, estación de El Grao.*



Com. Valenciana

[Andén cubierto (derecha) y vestíbulo (abajo) de la estación del Norte.



Sin embargo, muy pocas de estas realizaciones han sobrevivido. La estación más antigua de Valencia y punto de partida del primer viaje ferroviario en suelo levantino se levantó en 1852 bajo la dirección del ingeniero Domingo Cardenal, de acuerdo con el proyecto de James Beatty, ingeniero inglés que trabajaba para la compañía del Marqués de Campo, promotor de la línea de Valencia a Xàtiva. La presencia de técnicos extranjeros en los ferrocarriles españoles fue muy habitual en los primeros años de expansión de este medio. No hay que olvidar que la titularidad de las empresas operadoras estaba en manos de capitales franceses y británicos. Técnicos como Beatty aportaron una valiosa experiencia adquirida en sus países, donde el ferrocarril acumulaba ya un notable desarrollo.

El antiguo edificio –desmantelado en 1917 al abrirse la actual estación del Norte– se asentó en un limitado solar del centro de la ciudad, en lo que habían sido las huertas de los antiguos conventos de San Francisco y San Pablo. Su arquitectura era de corte clasicista, y guardaba similitud con las estaciones victorianas diseñadas por el británico Francis Thompson en la década de 1840 (Belper, Derby...). Como escribe la profesora Inmaculada Aguilar –reputada especialista de la arquitectura ferroviaria valenciana–, este ropaje clasicista se consideraba el más apropiado por su carácter representativo de edificio público, tan monumental como pudiera serlo un ayuntamiento o un teatro. Además de ser el más idóneo por su proporcionalidad y sencillez, para adaptarse el sistema modular propio de la construcción industrial, con posibilidad de ampliarse o reducirse según las necesidades de cada estación.

Pocas ciudades como Valencia pueden alardear de haber concentrado en su núcleo urbano hasta seis estaciones



Constaba de dos pabellones rectangulares de una planta, paralelos a las vías. El edificio principal, destinado al servicio de viajeros y oficinas, concentraba en su fachada todo el interés arquitectónico. Su imagen la conformaban diez amplios vanos coronados por arcos de medio punto enmarcados por gruesas pilastras de orden dórico. Los



[Fachada de la actual estación de Alicante. Debajo, la clasicista fachada de la antigua estación Término de Alicante.

dos accesos al público, situados en los extremos, se marcaban por sendos pórticos, también de orden dórico, formados por columnas pareadas.

El contrapunto a este remedo de templo griego de gusto victoriano lo ponía una novedosa estructura férrea que, apoyada entre los dos pabellones, cobijaba la zona de vías y andenes. Esta cubierta metálica aportaba diafanidad, ventilación y luminosidad al espacio cubierto. Su sistema de suspensión era del célebre modelo Polonceau, es decir, una armadura formada por celosías simples que se sujetan mediante tirantes, con sus vieles y contrapuntas de fundición.

La veteranía es un grado

No es una joya de la arquitectura ferroviaria, pero tiene el valor de ser la terminal más antigua entre las que se conservan de la primera etapa del ferrocarril en España. Hablamos de la estación del Grao —todavía en activo para el servicio de mercancías—, levantada en 1852 para la primera línea levantina del "Grao de Valencia a San Felipe de Játiva".

Proyectada por James Beatty, su impronta conserva el carácter estilístico y tipológico representativo de aquellas estaciones de primera hora. Es un edificio rectangular, con cubierta a cuatro aguas, ubicado en dirección a las vías. De rostro clasicista, sencillo y sobrio, sus únicas concesiones decorativas son los modillones que recorren las fachadas, las ventanas cerradas en arcos de medio punto, las columnas dóricas adosadas que definen y resaltan las puertas de acceso, y el frontispicio curvo que remata el conjunto. Único testimonio vivo del tramo pionero que unía Valencia a su núcleo portuario, la estación facilitó el acceso de los capitalinos a sus playas. Además de cambiar la fisonomía de la localidad, transformando lo que fue una zona despoblada de marjal en un nuevo foco de atracción urbana. Sin olvidar su vinculación con el puerto, cuyas obras de ampliación y consolidación contribuyó a acelerar. El vetusto inmueble es una de las cuatro edificaciones de la Comunidad Valenciana incluidas en el Plan Nacional de Arquitectura Industrial.

Nueva estación del Norte

Poco tiempo después de su puesta en servicio, el incesante aumento del tráfico ferroviario dejó pequeña esta pionera terminal, cuyas posibilidades de ampliación eran muy limitadas. Finalmente, en 1905, tras varias reformas, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte aprobó la sustitución del viejo edificio por otro de mayor envergadura, emplazándolo en la zona de mercancías del antiguo núcleo ferroviario. El excelente momen-

Museo del Ferrocarril-FFE





Museo del Ferrocarril-FFE



[Foto superior, antigua estación de Castellón. Las otras imágenes muestran la fachada de la actual estación y su vestíbulo.



to económico que atravesaba la poderosa Compañía del Norte, paralelo al auge que experimentaba la capital levantina y su área de influencia, propiciaron la construcción de un edificio de gran empaque y categoría, representativo de la pujanza de la compañía y de la ciudad.

El proyecto de nueva estación del Norte fue encargado al arquitecto valenciano Demetrio Ribes Marco, autor de los edificios gemelos para oficinas de la estación de Príncipe Pío, en Madrid. Ribes propuso una avanzada terminal apartada de la estética academicista y afrancesada que había sido la imagen de marca de las construcciones ferroviarias de la empresa. El nuevo edificio adoptó un estilo modernista, cercano a la Secesión vienesa que encarna Otto Wagner, autor de las celebradas estaciones de la red de ferrocarril metropolitano de Viena.

El conjunto, que sigue la típica forma de U de las estaciones término, consta de dos pabellones paralelos a las vías y un tercero que conforma la fachada principal. Ésta, con un desarrollo cercano a los 70 metros, trata de compensar su acentuada horizontalidad con la disposición de tres cuerpos que sobresalen del resto del edificio, uno central marcando el acceso al gran vestíbulo, y dos torres que enmarcan la fachada. Remata la zona central un frontispicio en arco que acoge al emblemático reloj de bronce, y sobre éste, coronando el conjunto, el globo terráqueo bajo el águila, símbolo de la velocidad.

Equilibrio arquitectura-tecnología

Una descomunal bóveda metálica, casi oculta por la fachada, cubre el conjunto de vías y andenes. Y es que en ese delicado equilibrio entre tecnología y arquitectura tradicional en el que se debatía la edificación ferroviaria de entonces, era habitual que las novedades constructivas se reservasen para esta parte de la estación.

Un territorio destinado a los trenes, las vías y los andenes, donde se ponían a prueba los nuevos materiales que, como el hierro, permitían el diseño de amplias superficies diáfanas, sin apenas apoyos intermedios. Con sus 196 metros de longitud, 45 de luz y 22 de altura, la gran carena metálica de la estación del Norte constituyó todo un alarde de la ingeniería de la época. Consta de una sucesión de doce arcos metálicos roblonados articulados sobre rótulas ancladas en tierra. Para iluminar y ventilar el recinto, cuenta con un gran lucernario, a modo de respiradero superior, además de ventanales laterales practicables que recorren la nave en toda su longitud, que se abrían y se cerraban eléctricamente. Su construcción se llevó a cabo en los prestigiosos talleres que el hermano del ingeniero jefe de la estación, Enrique Grasset, tenía en Madrid. Trasladados por piezas en convoyes, el montaje de la marquesina se convirtió en un acontecimiento. Su ejecución se realizó con un novedoso puente grúa que izaba y colocaba en su sitio las diversas partes.



Museo del Ferrocarril-FFE



La profusión de recursos ornamentales convierten a la estación del Norte en un escaparate de las artes aplicadas del primer tercio del siglo XX, en la más pura línea de las *Arts and Crafts* preconizadas por las corrientes modernistas y sus anhelos de la “obra de arte total”, cuyo interés merece un capítulo aparte (ver recuadro).

Más de una década duró la construcción de esta joya de la arquitectura industrial española, Monumento Histórico-Artístico desde 1983 que simboliza el papel emblemático asignado a las estaciones de puertas de la ciudad. Como escribe Manuel Vicent recordando sus viajes de niño a la capital: “Llegar a Valencia por la estación del Norte significaba entrar directamente en el salón principal de la ciudad”.

Otra muestra notable de la arquitectura ferroviaria de la capital valenciana, ya desaparecida, era la estación del Central de Aragón, construida en 1902 como cabecera para su línea Valencia-Catalayud. Se trataba de una sobria y monumental obra de gusto ecléctico, con detalles neorrenacentistas, proyectada por el ingeniero Francisco Domenchina, que seguía el tradicional esquema en U de las estaciones término, con pabellón central retranqueado y dos naves laterales. Su fachada, rematada por una balaustrada y un frontón, estaba recorrida por huecos con arcos de medio punto en la planta baja y arquitrabados en las dos superiores. De gran interés era su faceta ingenieril, representada en una novedosa marquesina de acero formada por dos pórticos articulados en la clave y la base, una versión reducida de la colosal Galería de Máquinas de los ingenieros Dutert y Con-

[La comparación entre la fachada de la estación de Xàtiva en 1944 y en 2006 demuestra que apenas ha habido cambios.

Recursos ornamentales

Uno de los aspectos más llamativos de la estación del Norte de Valencia es la profusión de recursos decorativos que realzan sus fachadas e interiores. Unos recursos que no sólo proporcionan carácter y expresividad al edificio, sino que se integran en la arquitectura del mismo. Y es que esta monumental estructura se muestra como un auténtico escaparate de las artes aplicadas del primer tercio del siglo XX. Un muestrario diseñado por Demetrio Ribes y ejecutado por un varios maestros en el manejo de la cerámica, la madera, la forja, el vidrio o el mármol. El amplio repertorio iconográfico modernista, con predominio de guirnaldas, grupos florales y otros motivos de inspiración local, se repite en vidrieras y, sobre todo, en las piezas de cerámica policromada que revisten techos y paredes. En la fachada

destacan los dos murales de mosaico “a la romana”, con escenas de mujeres ataviadas con el traje típico valenciano, obra del pintor José Mogrell. Pero es en el interior donde se acumulan los detalles decorativos. En el vestíbulo, con refinados diseños de taquillas, arrimaderos y zócalos de madera, se suceden las cenefas de mosaico con representaciones de frutos de la tierra y la palabra “Buen viaje” en distintos idiomas; las bovedillas del techo están revestidas de cerámicas, con la técnica del *trencadis*. Igualmente sobresalen los plafones de azulejos de la cafetería, donde se reproducen escenas emblemáticas del paisaje valenciano: la huerta, la Albufera, las barracas o el Miguelete. Y para terminar, los exquisitos trabajos en forja, apreciables en barandillas, farolas y, sobre todo, en la verja de cerramiento exterior del recinto.



Com. Valenciana

[La clasicista estación de Santa Mónica, en Valencia, es hoy sede de la policía autónoma.



tamin para la Exposición Universal de París de 1889. Hasta 1968 estuvo prestando servicio este monumento del patrimonio histórico ferroviario, que en 1974 desapareció del paisaje urbano, víctima de la piqueta.

Alicante, sexta capital de España con tren

El viaje continúa en Alicante, ciudad a la que llegó el convoy en 1858, de la mano de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), propietaria de la línea entre Madrid y Alicante. Su puesta en servicio convirtió a la capital alicantina en la sexta ciudad española en disponer del nuevo medio de transporte, después de Barcelona, Madrid, Valencia, Tarragona y Albacete. Fue la primera vía férrea tendida en tierras alicantinas, marcada por la necesidad de establecer desde Madrid una vía de salida al Mediterráneo.

Las ceremonias llenas de boato que acompañaron las aperturas ferroviarias de primera generación revistieron esta vez especial fastuosidad. Y no era para menos. Se trataba de la culminación de lo que fue la primera gran línea radial española. Como cuenta Mercedes López (*MZA. Historia de sus estaciones*), se hizo venir de Francia a Alexis Godillot, *decorateur des fêtes de S. M. L'Empereur*, especialista en ornamentación y decoración de ministerios y ferrocarriles. Presidida por la reina Isabel II, su esposo el príncipe de Asturias y la infanta doña María Luisa, el 25 de marzo tuvo lugar la inauguración oficial, que incluyó un simulacro de batalla naval a cargo de la escuadra del Mediterráneo, en el que participaron navíos de línea, fragatas y buques de vapor.

La terminal de viajeros de MZA en Alicante, que presenta la clásica disposición en U, fue pro-

[Vista lateral de la estación de Algemés en la actualidad y en 1944.



Museo del Ferrocarril-FFE

yectada por el ingeniero francés M. Jullien, director técnico de toda la línea. En su versión primitiva, la obra se adornaba con el habitual repertorio clasicista que se estilaba en la época. La fachada principal presentaba dos cuerpos que se adelantaban, y entre ellos una gran escalinata que conducía a un monumental pórtico, conformado a base de robustas columnas de orden dórico y rematado con un frontón triangular en cuyo centro lucía el escudo de MZA.

Sobre el cuerpo central descansa la cubierta metálica que cobija vías y andenes, y cuya forma se adaptaba a la del frontón de la fachada. En el centro del mismo se abría un vano semicircular que, además de adornar, servía para ventilar el espacio cubierto. Esta vetusta marquesina es la más antigua de este tipo que sobrevive en España. Lamentablemente, no puede decirse lo mismo de la fachada, objeto de una desafortunada reforma en 1968, que arruinó la estética de este monumento de la arquitectura ferroviaria decimonónica. La intervención, destinada a ampliar el vestíbulo, dismanteló las columnas y el pórtico dóricos, cerrando con un frente plano de aluminio y vidrio el espacio entre los dos cuerpos laterales. El atentado estético sufrido por la estación alicantina no fue un episodio aislado. Durante los años sesenta y setenta del pasado siglo fueron muchas las estaciones que, ante su avanzado estado de deterioro, se vieron abocadas a transformaciones profundas, con resultados en su mayoría poco acertados.

Destacada terminal

Dentro de la ciudad, el circuito ferroviario alicantino de vía ancha cuenta con otra destacada terminal, Alicante-Benalúa, levantada en el año 1887 por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, para su sección Alicante-Murcia. Su autor, el ingeniero francés M. Alemandy, diseñó una fábrica de rostro ecléctico, siguiendo el gusto italianizante del momento. Consta de un cuerpo central de dos plantas, perpendicular a las vías, y dos alas laterales, configurando la clásica estructura de las estaciones término. Remata el conjunto una balaustrada en cuyo centro sobresale un frontispicio que aloja el reloj. Su faceta más ingenieril se expresa en la marquesina, que destaca por la delicadeza de los trabajos de fundición. Hace tiempo que esta venerable pieza de nuestro patrimonio ferroviario, que se cerró al tráfico ferroviario en 1974, languidece a la espera de que llegue su rehabilitación. Una situación que podría evolucionar positivamente en breve, debido a que está pendiente un convenio de colaboración entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), la Autoridad Portuaria de Alicante y el Ayuntamiento respecto al Plan Especial del Puerto, dentro del cual se contempla la rehabilitación de la estación para otros usos.

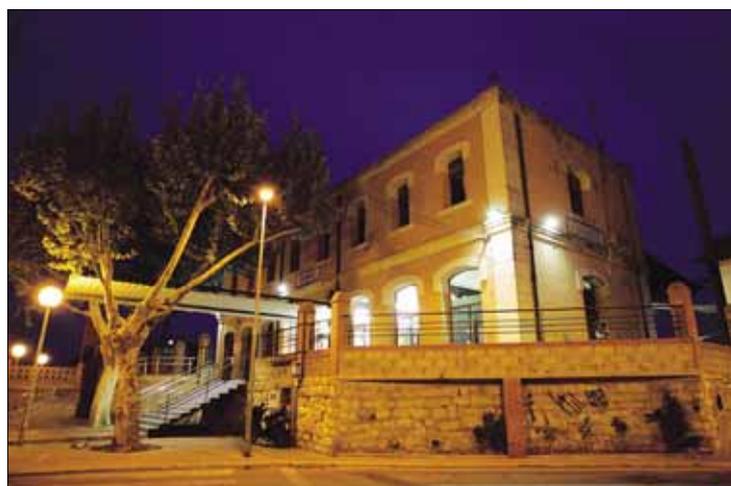


[Arriba, estación de Alcoi en 1944. Debajo, el mismo edificio en la actualidad, sede provisional de Cruz Roja.

La apertura de la estación de Alicante en 1858 supuso la culminación de la primera gran línea radial española



Museo del Ferrocarril-FEE



[Edificio de viajeros y marquesina de Carcagente en los años 40. A su derecha, imagen del mismo edificio en la actualidad.

Desafortunada reforma en Castellón

Fuera de uso ferroviario se encuentra igualmente la vieja estación de Castellón, desde que en febrero de 2000, después de 138 años de actividad ferroviaria, cediera el testigo a un nuevo edificio. La antigua instalación se construyó en 1862 por la compañía del marqués de Campo, concesionaria de la línea Almansa-Valencia-Tarragona. De sobria composición clasicista y resuelto en ladrillo y piedra, el edificio de viajeros constaba de una planta principal sobre un alto zócalo de sillaría en la fachada principal, a la que se accedía por una escalinata, y dos cuerpos laterales de dos alturas. Una imagen que, no obstante, sólo podemos apreciar en las viejas fotografías, ya que la obra que ha llegado hasta nosotros poco deja entrever su estructura original. Una desafortunada remodelación realizada en 1966 desfiguró por completo su rostro. Se amplió en una altura el edificio principal, se cambiaron las cubiertas y formas de los vanos, y se agregó una amplia marquesina de hormigón en la fachada principal.

La nueva estación de Castellón, por su parte, es el resultado del proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad. Hasta su apertura, la trama férrea había constituido una importante barrera urbanística, que impedía la comunicación de numerosos barrios. El flamante edificio de viajeros, situado al oeste del casco urbano, es una espectacular estructura cuyos autores, los arquitectos Alejandro Navarro, Gianna Massenta y Felipe Noval, la bautizaron como “Destino luz”, en alusión a la idea que guió su diseño: que los rayos de sol penetrasen en los andenes, soterrados a más de diez

Estaciones culturales

Aunque todavía se sigue perdiendo arquitectura ferroviaria, lo cierto es que la recuperación para usos culturales y sociales de estaciones en desuso es una práctica cada vez más extendida. Y en la Comunidad Valenciana no faltan las iniciativas de esta naturaleza. Las estaciones de Santa Mónica y Marxalenes, en Valencia, de la antigua Sociedad Valenciana de Tranvías, son un buen ejemplo de ello. La primera —una hermosa obra clasicista realizado por el arquitecto Joaquín M.ª Belda en 1892, con una marquesina modernista— es hoy la sede central de la policía autonómica. Por su parte, la vieja estación del barrio de Marxalenes acoge un centro ocupacional dependiente de la Consellería de Bienestar Social. Y

entre las iniciativas en marcha cabe mencionar la rehabilitación de la antigua terminal de Castellón, que después de 138 años de actividad cerró sus puertas en el año 2000. Una vez remodelado, el histórico edificio acogerá la tenencia de alcaldía del distrito oeste de la capital castellanense. La intervención prevista plantea devolver al inmueble la imagen con la que se construyó, y que mantuvo durante más de un siglo, hasta la reforma de 1966. Así, se recuperará la volumetría primitiva formada por un cuerpo central de una sola planta, flanqueado por dos torreones de planta baja y piso. Igualmente se limpiarán las fachadas, perdiendo anteriores revocos y recobrando sus paramentos de ladrillo.



Museo del Ferrocarril-FFE



metros de profundidad. El edificio es una nave rectangular de hormigón blanco, acero y cristal, concebida como una gran lonja mediterránea, cuya cubierta presenta una cara exterior plana y otra interior curvada y suspendida para filtrar la luz. Las inmensas cristaleras son uno de los aspectos que más impactan de la obra, que ostenta como elemento singular un gran reloj de cuartos saledizos, que recuerda a los relojes de sol.

[*Dos vistas del edificio de viajeros de Alzira. A la izquierda, en los años 40, y a la derecha, en la actualidad.*

Las estaciones de provincia

Pero el recorrido por las estaciones de la Comunidad Valenciana no acaba en las terminales de sus capitales de provincia. Fuera de ese ámbito, son también de interés las veteranas estaciones de algunas de las líneas que confluyen en Valencia, erigidas en su mayoría en la segunda mitad del siglo XIX. Salvo excepciones, exhiben una gran afinidad tipológica, según los años de construcción de la línea. Y es que otra de las características en la construcción de las estaciones fue la estandarización. “Los proyectos se realizaban en los gabinetes de los ingenieros donde la noción de rapidez, de proyectación y de economía en la realización les llevó a crear un sistema de clasificación de estaciones de 1ª, 2ª, 3ª y 4ª clase que simplificaba el trabajo que hubiese supuesto el proyectar un sinnúmero de edificios singulares” (Inmaculada Aguilar, *150 de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*). Unos planteamientos constructivos en los que prevalecen los criterios económicos propios, y que podemos apreciar, por ejemplo, en la histórica línea de Valencia a Xàtiva, que atraviesa la comarca de la Ribera Alta.

[La afinidad tipológica de las estaciones provinciales responde al criterio de estandarización de las compañías **]**

Como ya se apuntó más arriba, el proyecto de la que fue la primera vía férrea del País Valenciano fue realizado por James Beatty para el consorcio inglés Madrid and Valencia Railway Company, primitivo concesionario de la línea antes de su paso a manos de la compañía del marqués de Campo. A pesar de que ya han transcurrido más de 150 años desde la apertura de este trazado fundacional de 57 kilómetros, el recorrido es casi el mismo,



conservándose igual las primitivas estaciones, que son probablemente de las más antiguas que se mantienen en pie de la red ferroviaria española. Silla, Benifaió, Algemesí o Carcaixent, levantadas entre 1852 y 1854 con la colaboración del ingeniero Domingo Cardenal, obedecen a un patrón similar, en el que el edificio de viajeros de planta rectangular aislada se dispone en paralelo a las vías. Generalmente constan de dos plantas; en la baja se desarrollaban las dependencias para el servicio al viajero –vestíbulo, despacho de billetes, salas de espera, facturación, cuarto del telegrafista, etc.–; mientras que la superior se reservaba para el alojamiento y vivienda del personal ferroviario. Las fachadas, de composición simétrica y distribución regular de huecos, se formalizan



[La moderna fachada de la estación intermodal de Orihuela (Alicante),

arquitectura ferroviaria heredada. En líneas generales, se han mantenido trazas y fachadas originales, mientras que en el interior las intervenciones han sido más radicales con el fin de adecuar los recintos a las necesidades actuales de explotación. La estación de Carcaixent es un interesante ejemplo de esta actividad. Su remodelación, realizada en 1993 por el equipo de arquitectura Juan Francisco y Juan Deltell, es una lección de convivencia de dos lenguajes arquitectónicos formulados en épocas distintas, en la que el vetusto edificio decimonónico armoniza con una audaz marquesina de líneas ondulantes, que recibió en 1994 el prestigioso premio Brunel de arquitectura ferroviaria.

Otro referente de esta línea pionera es la estación de Xàtiva, punto final de ese primer recorrido fundacional. De la primitiva terminal apenas se conservan vestigios del edificio de viajeros, inaugurado en 1854, y cuya estética es muy similar a las viejas estaciones de Valencia y El Grao. En 1860 se abrió una nueva estación más amplia, capaz de cubrir el aumento de tráfico derivado de la prolongación de la línea hacia Almansa. No obstante, el edificio que ha llegado hasta nosotros

con puerta de acceso central y ventanas rectangulares. El ladrillo es el material predominante. Como complemento, disponen de marquesina sobre el andén, apoyada sobre columnas de fundición, elemento que contribuye a cualificar una arquitectura sencilla donde la funcionalidad predomina sobre la forma.

Mayor sensibilidad

Las últimas actuaciones rehabilitadoras acometidas en este patrimonio muestran una mayor sensibilidad y respeto hacia la ar-

Cercanías remodeladas

En la actualidad, la mayoría de las estaciones ferroviarias históricas de la Comunidad Valenciana forman parte de los servicios de Cercanías de Renfe, que en número de siete surcan toda la región. Integran esta oferta un total de 75 estaciones, 66 en el núcleo de Valencia, y 9 en la línea C-1 Alicante-Murcia. Un patrimonio fundamental para el transporte público valenciano que en los últimos tiempos ha sido objeto de importantes remodelaciones que, desde el respeto al carácter del edificio original, han buscado mejorar la funcionalidad y el confort de unas instalaciones utilizadas por miles de viajeros. Así, se han pintado, restaurado y adecuado las antiguas edificaciones, conservando su valor histórico pero añadiéndose los accesos y mejoras necesarios para las personas con menos movilidad. Para ello, se han

construido rampas y se han instalado ascensores [Xàtiva, Alfafar, Sueca, Gandía y casi todas las estaciones entre Cabanqal y Nules, con motivo de la remodelación para la adaptación de la vía a velocidad alta], además de eliminarse los pasos enmaderados para atravesar las vías, mediante la construcción de pasos inferiores [Alfafar, Catarroja, Sueca, Cullera, Xàtiva, Puebla Larga...]. Destaca asimismo el notable incremento de los espacios destinados al público, gracias a la reutilización de dependencias destinadas a actividades que ya han desaparecido. La superficie ganada ha permitido la integración de los aseos —que se ubicaban antes en pequeños casetones separados del edificio de viajeros—, la ampliación de vestíbulos, creación de cafeterías, etc

es el resultado de las ampliaciones realizadas entre 1867 y 1890, de ahí su acusada horizontalidad. Se trata de una obra ecléctica, sobria, de planta rectangular, dos alturas y cubierta a dos aguas. Ventanas cerradas en arcos de medio punto en la planta baja y adinteladas en la superior recorren la fachada, realzada por molduras que definen puertas, ventanas, zócalos y cornisas. Su interior, remodelado en 1997, unificó las dos plantas para dar cabida a un gran vestíbulo destinado a mejorar las prestaciones de una estación por la que pisan a diario miles de viajeros que utilizan los servicios de Cercanías.

Como tantas otras estaciones veteranas, la de Xàtiva ha sido un punto de referencia de la vida social, política y económica de la ciudad. Sabemos que fue incendiada en 1873, tras el ataque carlista a la ciudad. Pero, sin duda, uno de los episodios más trágicos que se recuerdan en su historia fue el brutal bombardeo que sufrió durante la Guerra Civil, con el resultado de más de 200 víctimas entre muertos y heridos. La mañana del 12 de febrero de 1939, la aviación italiana arrojó sus bombas sobre una multitud indefensa que se había concentrado para ver llegar el tren. Un convoy que traía del frente de Madrid a los soldados –heridos y derrotados– de la 49 Brigada Mixta de la República.

Uso estandarizado

De Xàtiva sale también otro vetusto ramal, Xàtiva-Alcoi, abierto en 1904. La Compañía del Norte, concesionaria de la línea desde 1891, fue la responsable de la construcción de este trazado de 67 kilómetros. Lo abrupto del terreno obligó a construir numerosos puentes, túneles, terraplenes y trincheras. En sus antiguas estaciones –las de Benigámin, Albaida, Ontnyient y Alcoi continúan prestando servicio– se repite el uso estandarizado de modelos tipológicos –es decir, edificios de doble planta rectangular ubicados en paralelo a la vía, arquerías de medio punto en planta baja, aplicaciones de piedra en recercados...–, que las confieren una imagen unitaria. Y más de lo

mismo se aprecia en los edificios levantados por la Compañía del Central de Aragón para la línea que unía Valencia con Aragón completada en 1902. Sus estaciones –Caudiel, Jérica, Navajas, Soneja, y Segorbe– se reconocen por la solidez y el excelente nivel de la construcción, sin olvidar el detalle de las numerosas chimeneas que coronan sus tejados.

El panorama cambia cuando nos aproximamos a la línea de Valencia a Gandía, inaugurada en 1973, y para cuya realización se aprovecharon dos viejos trazados de vía estrecha levantados en la segunda mitad del siglo XIX. Sus estaciones se reconocen por las fachadas de ladrillo cara vista, recurso que se estilaba en aquellos años. No obstante, el espectacular crecimiento del número de viajeros hizo que en los años 90 muchas de ellas fuesen objeto de diversas actuaciones para adecuarlas a las nuevas necesidades. Entre ellas destacan la remodelación integral de Gandía para su transformación en una instalación intermodal ferrocarril-autobús, inaugurada en 1999. Y la nueva estación de Sueca, una obra donde predominan los espacios diáfanos y acristalados, con celosías para evitar el excesivo soleamiento. Uno de sus elementos más atractivos y singulares es la espectacular marquesina que ocupa toda la vía y andenes salvando el gálibo de la catenaria. ■



Las estaciones de la línea Valencia-Aragón se reconocen por las numerosas chimeneas que coronan sus tejados

La fachada de la estación del Norte destaca por la profusión de recursos ornamentales.

Bibliografía

- **Aguilar Civera, Inmaculada.** Estaciones y ferrocarriles valencianos. Valencia, 1995.
- **Aguilar Civera, I.** La estación de ferrocarril: puerta de la ciudad. Valencia, 1988.
- **Aguilar Civera, I.** Demetri Ribes. Valencia, 1980.
- **Arreche, Ignacio; Odrizola, Lourdes y Olaizola, Juan José.** El ferrocarril del Urola 1926-1986. Ayuntamiento de Azpeitia. Azpeitia, 2002.
- **Artola, Miguel (dir.).** Los ferrocarriles en España 1844-1943 (dos tomos). Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid, 1978.
- **Ávila Granados, Jesús.** La historia del ferrocarril vasco en el nuevo Museo de Azpeitia. En revista *Vía Libre*, número 371 (diciembre 1994).
- **Barreiro Somoza, José.** 150 años de historia ferroviaria. La estación de ferrocarril en la configuración de la temprana morfología urbana de la ciudad de Vigo.
- **Cabrera, J. B.** Itinerarios descriptivos de las líneas férreas españolas. Ediciones SIT. Madrid, 1956.
- **Casas, Juan Carlos.** La estación de Concordia en Bilbao: casi un siglo de plena juventud. En revista *Vía Libre*, número 443 (junio 2003).
- **Comín Comín, F., Martín Aceña, P., Muñoz Rubio, M. y Vidal Olivares, J.** 150 años de historia de los ferrocarriles españoles. 2 vols. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Anaya. Madrid, 1998.
- **Chías, Pilar/Abad, Tomás.** La estación del Norte en Valencia: la unión de todas las artes. Barcelona, 1993.
- **Díaz Díaz, R., García Martín, F., Peris Sánchez, D. y Villar Moyo, R.** Arquitectura para la industria en Castilla-La Mancha. Servicio de Publicaciones de la Junta de Castilla-La Mancha. Toledo, 1995.
- **Delgado Idarreta, José Miguel.** El ferrocarril Logroño-Pamplona (1889-1891). Cuadernos de Investigación Histórica. Servicio de Publicaciones. Logroño, 1981.
- **FEVE, Dirección de Comunicación.** Ferrocarril de la Robla. Historia del tren hullero 1894-2003. FEVE. Madrid, 2004.
- **Flores, J. María.** La Compañía del Ferrocarril de Langreo en Asturias: estaciones e infraestructuras (1846-1972). Ediciones Trea. Gijón, 2004.
- **Flores, J. María.** Arquitectura ferroviaria en Asturias. Col. Historia vivida nº 19. *El Comercio y La Voz de Avilés*. Gijón, 1998.
- **García Paredes, Alberto (coord.).** Castejón, cuatro milenios de historia. Catálogo de la exposición. Ayuntamiento de Castejón, 2002.
- **Garcival, Gonzalo.** Estaciones de ferrocarril de España. Espasa Calpe. Madrid, 1994.
- **González Portilla, Manuel y otros.** Ferrocarriles y desarrollo: red y mercados en el País Vasco, 1856-1914. Colección Historia Contemporánea, nº 7. Editorial Universidad del País Vasco, 1996.
- **Herce Iriés, José Antonio.** Apuntes sobre arquitectura industrial y ferroviaria en Castilla-La Mancha (1850-1936). Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha. Guadalajara, 1998.
- **Ibarreña Ferrer, A.** Los ferrocarriles cantábricos deben ser de vía estrecha. En *Revista de Obras Públicas*, 32. Tomo II (11), Pag. 108. 1884.
- **Lizana Riva, E.** El ferrocarril Madrid-Cáceres-Portugal (MCP) y su incidencia territorial. Universidad Complutense. Madrid, 1993.
- **López García, Mercedes.** MZA. Historia de sus estaciones. Colección Ciencias, Humanidades e Ingeniería, número 22, del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 2005.
- **López García, Mercedes (dir.).** La vía estrecha en Asturias: ingeniería y construcción (1844-1972). FEVE. Gijón, 1995.
- **Macías Muñoz, Olga.** Ferrocarril del Plazaola y Vasconavarro (1914-1919). En Boletín del Instituto Jerónimo de Uztariz, nº 17 y 18. 2002.
- **Madariaga, B.** La vida en Santander a mediados del siglo XIX. Santander, 1984.
- **Martirena Ruiz, Juan José.** Navarra y el tren. Colección Panorama. Departamento de Educación y Cultura del Gobierno de Navarra. Pamplona, 1998.
- **Mejía Asensio, Ángel.** 75 años del ferrocarril en Guadalajara: su influencia en la industria y el comercio. En *Wad-al-Hayara*. Revista de Estudios de Guadalajara, nº 19. 1992.
- **Olaizola, Juan José.** Patrimonio ferroviario vasco. Gobierno Vasco. Vitoria, 1990.
- **Pintado, Pedro.** El ferrocarril Valladolid-Ariza. Editorial Monográficos del Ferrocarril, número 3. Ed. Lluís Prieto. Barcelona.
- **Principado de Asturias.** Inventario del Patrimonio Industrial Histórico.
- **Pruneda, J. Antonio.** Estaciones del País Vasco. En revista *Trenes Hoy* (sept. 1987).
- **Tascón, Javier y G. Reglero, Chema.** Estación de Valladolid. Valladolid, 1995.
- **Tejada, Eloy y Herrero Antonio Zavala.** Castejón y el ferrocarril (1920-1931). Editorial Sendoa. Oyarzun, 1999.
- **Del Val, Yolanda.** Estaciones del mundo. En revista *Vía Libre*, número 494.
- **Varios autores. Coord. Antonio Caulín Martínez y Francisco Polo Muriel.** Albacete y el ferrocarril a través de los fondos del Archivo Histórico Fotográfico. Cuadernos del Archivo Histórico Ferroviario, nº 2. Madrid, 2005.
- **VV.AA.** Asturias y el ferrocarril. Museo del Ferrocarril de Asturias. Gijón, 1999.
- **VV.AA.** El Langreo: del carbón al metrotrén, 150 años moviendo Asturias. FEVE. Gijón, 2002.
- **VV.AA.** 150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana. Valencia, 2002.
- **VV.AA.** Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas. La Ribera Alta. Generalitat Valenciana, Valencia, 2003.
- **VV.AA.** Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas. La Costera. Generalitat Valenciana. Valencia, 2004.
- **VV.AA.** Historia de los poblados ferroviarios en España. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, 2006.
- **VV.AA.** La Rioja, Logroño y los ferrocarriles a finales del siglo XIX. Cuadernos de Investigación. Historia. Servicio de Publicaciones. Logroño, 1979.
- **Wais Sanmartín, F.** Historia de los ferrocarriles españoles. 2 vols. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid, 1987.
- **Wais Sanmartín, F.** Ferrocarriles centenarios. El de la línea de Badajoz. En *Revista de Obras Públicas* nº 3.018. Madrid, 1966.

AGRADECIMIENTOS

Inmaculada García Lozano, María Concepción García González y Mariano de la Orden López, del Museo del Ferrocarril-Fundación de los Ferrocarriles Españoles, cátedra Demetrio Ribes (Universidad de Valencia), Cercanías Renfe Valencia, Nuria Vila (Museo del Ferrocarril de Asturias), Ayuntamiento de Pola de Lena (Asturias), Ayuntamiento de Segorbe (Castellón), Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo del Gobierno del Principado de Asturias, Federación Castellano-Manchega de Amigos del Ferrocarril (<http://fcmf.castillalamancha.es>), Asociación Salmantina de Amigos del Ferrocarril.

Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:

www.fomento.gob.es

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Título de la obra: **Revista del Ministerio de Fomento, Extra nº 553, julio-agosto 2006.**

ESTACIONES DE FERROCARRIL EN ESPAÑA

Año de edición: **Agosto 2006**

Edición digital:

1ª edición electrónica: **Septiembre 2013**

Formato: **PDF**

Tamaño: **25 MB**

NIPO: 161-13-100-2

I.S.S.N.: 1577-4929

P.V.P. (IVA incluido): 1,50 €

Edita:

Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento©

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no podrá ser reproducida ni en todo, ni en parte, ni transmitida por sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico o cualquier otro.

