

150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

LAS ESTACIONES EN ALICANTE

► La estandarización: San Vicente, Sax y Novelda

La estandarización en arquitectura es un concepto propio de la era mecánica, provocado por la revolución industrial, donde la economía, la intercambiabilidad, la compatibilidad, la facilidad de servicio, la precisión en el tiempo, el control de calidad, la previsión anticipada de la acción serán las nociones que más le caracterizan. En esta segunda mitad del siglo XIX, un modelo estándar servirá para abastecer las necesidades de construcción de una línea férrea, pero también de un barrio obrero o de una colonia. Se economiza tiempo y costes, tiempo de proyectar elementos singulares y el coste de abarcar una gran variedad de materiales. Se organiza un sistema y proceso de construcción global, donde se ha normalizado materiales y técnicas, y donde se ha unificado la dirección y especializado la mano de obra.

La estación es uno de los muchos elementos de fábrica que conforma una red ferroviaria. Un nuevo proyecto de línea, aparte del trazado, descripción de la línea, pliego de condiciones y presupuesto, contemplaba también todas las obras de fábrica a realizar en el trayecto: puentes, pontones, tajeas, alcantarillas, terraplenes, muelles, talleres, cocheras, depósitos y estaciones.

Esta arquitectura ferroviaria forma parte del sistema proyectual conjunto de toda una línea realizado en un gabinete de ingenieros, sistema ya codificado en el extranjero, de forma que las estaciones que discurrían en una línea eran clasificadas por categorías según su previsión de tráfico de mercancías y viajeros, y para ellas se proyectaba un modelo de estación de 1ª, 2ª, 3ª y 4ª clase, al igual que los muelles, cocheras, casillas de guarda, depósitos etc. Ello suponía una estandarización de modelos, que podían repetirse en diversas poblaciones de la misma categoría de una línea, en distintas líneas y en varios momentos históricos. Esto simplificaba enormemente el trabajo que hubiera supuesto el proyectar un número elevado de estaciones singulares.

Las estaciones de San Vicente, de Sax y de Novelda son representativas del concepto de estandarización tan utilizado en la arquitectura ferroviaria. Los proyectos para los edificios de viajeros estaban clasificados según su categoría, de 1ª, 2ª y 3ª clase. Los de 2ª y 3ª clase eran edificios modestos, típicos de una estación intermedia, lateral a las vías, sin ningún alarde ni arquitectónico ni tecnológico. La simetría, la regularidad en sus proporciones y el sistema modular le hacían participar de un cierto "corte clasicista".

Las estaciones de San Vicente y de Sax eran unas estaciones calificadas de tercera clase y su proyecto era el mismo que el de Caudete y el de Elda-Monóvar. Mientras que la de Novelda era calificada de segunda clase como la de Villena. Compartían, según clasificación, el mismo proyecto.

Estas tres estaciones se encontraban a las afueras de la población, en zona todavía muy despoblada pero con los años supuso un punto de inflexión en su desarrollo urbanístico, un centro polarización para la nueva estructura urbana. Barriadas periféricas o fábricas fueron los primeros elementos que irradiaron en su entorno.

En cuanto a su composición arquitectónica, las primeras memorias de los proyectos

de estaciones aludían una y otra vez a la proporción y la regularidad como el sistema que se utilizaba para dar belleza a sus fachadas.

La estación de tercera clase (como la de San Vicente o Sax), constaba de un edificio de viajeros, ubicado lateralmente a las vías con sus pequeños edificios para retretes y lampistería a modo de anexos, y un depósito de madera para el agua, hoy desaparecido, junto al andén. Eran el prototipo de una estación de tercera clase, una estación estándar, sencilla, funcional. El edificio de viajeros tiene un cuerpo central de dos plantas y dos cuerpos laterales. Se caracteriza por su severidad y sinceridad de formas, tres grandes vanos con arcos de medio punto potencian la imagen de gran puerta de entrada y salida de viajeros. El resto de los vanos son adintelados o de arco rebajado y componen la fachada. Las puertas, ventanas, zócalos y esquinales vienen remarcadas por severas molduras de ladrillo, combinando el estucado blanco con el rojizo de los paramentos. Los cuerpos laterales se rematan con marcado friso con las siglas MZA y cubierta plana, mientras que el cuerpo central juega con sencillas cornisas y se cubre con tejado a cuatro aguas. Es la imagen típica de estación intermedia.

Para la estación de segunda clase (como Novelda), la composición era la misma, simplemente se aumentaba el número de módulos. El central tenía cinco vanos y los laterales tres. El resto de la construcción, de la composición, de sus formas decorativas (frisos, cornisas, zócalos, esquinales) era el mismo.

De las estaciones de tercera clase de la primitiva línea, las estaciones de San Vicente y Sax, son las que conservan en mayor medida el tipo y carácter original. Mantienen volumetría, composición de fachada, huecos, aunque existen modificaciones en su distribución interior, cubiertas y terrazas, al ir cambiando usos y modos de explotación del ferrocarril. Monóvar, remodelada, cambia el tipo al ampliar el cuerpo central sobre los laterales y su carácter formal fue sustituido posteriormente al utilizar un sistema adintelado en todos sus vanos. Entre las de segunda categoría, la de Novelda, pese a estar remodelada, mantiene igualmente tipo y carácter original. Conserva incluso el sistema de terrazas en los cuerpos laterales. Esto mismo no ocurre con la actual estación de Villena, totalmente remodelada.

Si comparamos las actuales estaciones de Sax y de San Vicente con las fotografías realizadas por Laurent en 1858-60 observamos pocos cambios en cuanto al tipo y carácter original. El número, composición, tamaño y formas de vanos se han mantenido, así como los frisos con el anagrama MZA y algunas molduras. Sin embargo, en ambos casos han desaparecido los pequeños edificios dedicados a retretes y lampistería (que en las construcciones originales estaban adosados a edificio de viajeros) creando una composición escalonada. También se han sustituido las cubiertas, eliminando las terrazas laterales (que hoy podemos todavía ver en la estación de Novelda) por cubierta inclinada.

De la estación de Novelda debemos resaltar la conservación del sistema de terrazas en los laterales del cuerpo central. Existen algunas modificaciones en la distribución y el uso de las diferentes piezas, consecuencia de los cambios y evolución del sistema de explotación.

Es extremadamente clara, por ejemplo la memoria redactada por el ingeniero Berecibar para el ferrocarril de Almansa a Alicante que comentaba: "Su belleza, particularmente en las fachadas, debe buscarse por medio de la regularidad en las proporciones que en nada aumenta el gasto...". Este lenguaje, igualmente recogido en teatros, edificios administrativos, plazas de toros o cementerios, era el más adecuado por el carácter representativo que este estilo tenía ya desde hacia unas

cuantas décadas. A su vez se adecuaba perfectamente al sistema modular propio de la arquitectura ferroviaria, sistema que se adaptaba al sistema proyectual por categorías de una línea. Fijándonos por ejemplo en la citada línea de Almansa a Alicante podemos observar que la mayor o menor categoría de una estación venía reflejada por su mayor número de módulos. Módulos compuestos generalmente por vanos con arcos de medio punto, enmarcados por pilastras y rematados con fuerte cornisa. Es el sistema más empleado en las primeras líneas españolas.

La fecha de su construcción de las estaciones de San Vicente, Sax y Novelda, entre 1857 y 1858, avalan su condición de ser de las más antiguas que se conservan en España y, a su vez, muy representativas de las pequeñas estaciones construidas durante los primeros años del ferrocarril en nuestro país. En una segunda etapa se construyeron las estaciones de Agost, Elda y La Encina, modificándose las de Monóvar y Villena¹.

¹ Documentación de archivo sobre estas estaciones puede consultarse en el Archivo Histórico de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, signaturas: I-028-064, I-0229-012, B-0229-012, B-023-004, B-054-001, B-0042-002, B-0042-003, B-042-004, B-0042-005, B-0102-001 Y B-0047-002.