

Estaciones de ferrocarril patrimoniales: pérdida de identidad y conversión en "no lugares".

Aurora M. Martínez Corral. Dra. Arquitecta. Profesora asociada. Universidad Politécnica de Valencia.

Resumen.

La propuesta que planteo parte de algunas de las cuestiones fundamentales que motivaron mi tesis doctoral: ¿Por qué se interviene de forma mutilante, insensible y desgarradora en estaciones de ferrocarril históricas españolas consideradas patrimonio; catalogadas y protegidas con los máximos niveles de protección que establece la legislación vigente? ¿Por qué se acepta todo tipo de intervencionismo con calma y normalidad? ¿Tiene relevancia real y social este patrimonio? ¿Pueden amarse en el contexto actual en el que vivimos los edificios de "paso"?

Vivimos una constante desaparición del patrimonio industrial, una pérdida en definitiva de fragmentos de nuestro pasado reciente. Las estaciones de ferrocarril históricas españolas con sus particularidades respecto al diseño arquitectónico, al espacio, a su relación con el lugar redefinido constantemente pudiendo ser considerado incluso como un "no lugar" como ocurre con las autopistas o con la alta velocidad, y su peculiar relación con el usuario finalmente como características esenciales, son una parte de este patrimonio en serio peligro de extinción. Pero las voces de alarma sólo suenan cuando se trata de derribos pero no cuando se trata de intervenciones mayores o de aquellas cotidianas, sin embargo, altamente destructivas. Cambios de uso han provocado irreversibles pérdidas identitarias y de referencias para los usuarios. Las características espaciales de estos edificios únicos (diafanidad y gran escala) los han relegado en muchos casos a grandes contenedores donde todo uso vale. Nos conformamos, los arquitectos o, en ocasiones los tan demandados "equipos multidisciplinares", en este patrimonio concretamente, con mantener una simple fachada; con reducir a una isla el edificio que se dice proteger completamente descontextualizado; con acopiar en un montón de piezas numeradas al edificio considerado monumento; o simplemente, en preservar únicamente alguno de los edificios (normalmente el edificio de viajeros) del conjunto de la estación olvidando todo lo referente a patrimonio inmaterial, cultura del trabajo, etc. como si con ello ya hubiéramos salvaguardado el valor del mismo. ¿Analizamos en profundidad previamente para salvaguardar la identidad del monumento o simplemente nos preocupa dejar "nuestra huella" que, realmente es irrelevante? ¿Donde está la conexión con la realidad, con el usuario en definitiva? ¿Qué transmitimos con nuestras actuaciones? Entiendo que debemos los arquitectos repensar, entre otras cosas, qué eslabón constituimos en la cadena de la historia de un determinado monumento; o dónde está la esencia del monumento, que es en definitiva, lo que debemos salvaguardar; o a quién se dirige nuestra intervención, de forma que consigamos al menos una valoración local del monumento para que la protección sea efectiva y sostenible.

En mi caso de estudio concreto, analizo las intervenciones sufridas en las principales estaciones de la compañía Norte en España observando desde detalles constructivos o compositivos hasta las consecuencias de los cambios de uso. Realizo un análisis en profundidad sobre la estación del Norte de Valencia, estructurando su análisis en tres niveles de aproximación, - de afuera a adentro-. Al primer nivel lo denomino "génesis" y trata aquellas variables externas a la arquitectura pero inherentes y necesarias para la creación de la obra (contexto político, económico, social y cultural. Contexto urbano y análisis de la historia y evolución de la compañía); Al segundo nivel, ya dedicado a temas propios de arquitectura pero no de la propia obra en estudio, lo denomino "de la idea al proyecto" (Análisis del resto de la obra del arquitecto, comparativa con otras obras similares, comparativa con otras estaciones de similar categoría) y, por último, abordando el análisis del edificio de manera exhaustiva y pormenorizada enfocado básicamente hacia los materiales y la ejecución, dispongo el nivel tercero titulado "de los materiales a la construcción". (Análisis del proyecto y documentación histórica. Análisis de materialidad y de lo construido. Análisis de intervenciones posteriores).

Así, en definitiva se pretende aportar una muestra de lo acontecido en estas estaciones para su análisis y reflexión, ayudar a la difusión y conocimiento de este patrimonio y quizá colaborar en establecer estrategias para futuras intervenciones o para determinar que, en muchos casos, quizá lo mejor sea no intervenir sino simplemente mantener o conservar.

## Introducción.

"Hoy en día 'la profundidad de nuestro ser' pisa hielo fino", escribe Steven Holl en el prólogo del conocido libro de J. Pallasmaa, "Los ojos de la piel". Ésta y otras aportaciones del arquitecto finlandés están absolutamente vigentes al analizar este patrimonio tan concreto como el de las estaciones de ferrocarril y donde la deshumanización, paradójicamente en espacios tan vivos, de tanta relación e intercambios está muy presente desde las propias intervenciones arquitectónicas por muy insignificantes que parezcan.

Una estación de ferrocarril es un conjunto de edificios con valores artísticos, formales y simbólico-significativos. Constituyen conjuntos de identidad colectiva (LLull, 2005) y como expone la Ley General de Patrimonio Histórico, son "modelos de referencia y con función social". ¿Donde preservamos la riqueza colectiva y la función social que prescribe la Ley de Patrimonio Histórico en la estación de Burgos, en proceso de convertirse en centro de ocio juvenil o en el acopio de piedras al que hace años está reducida la estación de Vigo?. Olvidamos con frecuencia que, una estación de ferrocarril además de lo expresado, es un espacio vivido, vivo y en continuo movimiento y que la arquitectura es en esencia existencial. Como expone Pallasmaa: articula nuestras experiencias y dispone horizontes a nuestras percepciones.

Mediante dos acercamientos distintos (fig. 1) pretendo demostrar lo alejadas que están las actuaciones en este patrimonio de los individuos, de la colectividad, de esa "función social" de la que habla la Ley pero que, en la práctica, se menosprecia o se ignora.

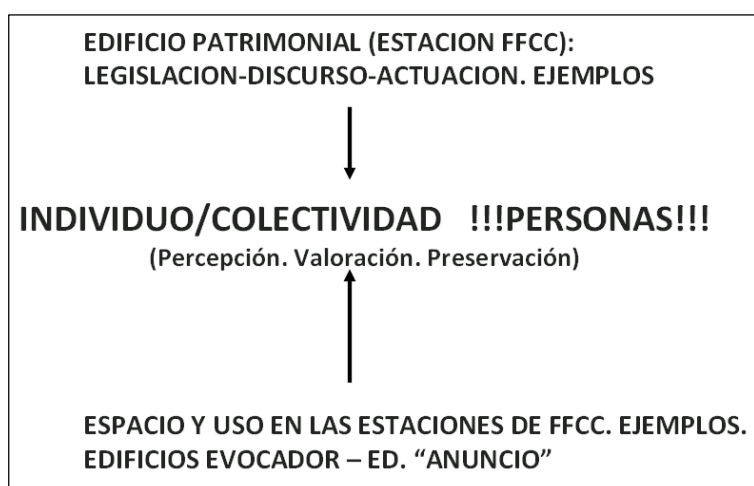


Fig. 1. Esquema de idea de acercamiento. Elaboración propia.

Por un lado, analizando la legislación vigente y las estaciones declaradas monumento o con algún nivel de protección, existe un importante desfase entre la Ley, el discurso o la memoria de intenciones y la actuación, detectando además una clara falta de consenso en definiciones básicas entre las leyes. De otra parte, parece que la actuación en un momento temporal concreto sea lo definitivo, el final de la actuación con carácter de permanencia. La estación del Norte en Valencia, entre otros, supone un contundente ejemplo que seguidamente detallaré.

Por otro lado, se subestima el uso, la experiencia del lugar y el valor del espacio diáfano de las estaciones se interpreta frecuentemente como un gran contenedor donde todo vale, transformando espacios con gran poder evocador en espacios que no evocan ni siquiera la experiencia arquitectónica. La estación de Barcelona-Nord o Madrid-Príncipe Pío son dos claros ejemplos de que reutilizar no significa proteger.

Sintetizar de manera sencilla que los resultados de ambas líneas de actuación inciden finalmente en el individuo aunque "a priori" no se le tenga en consideración. Cada individuo vive, percibe y siente los espacios intervenidos o sin intervenir a su manera; según su percepción y conforme a su escala de valores. Interioriza, valora y ama y, finalmente, la suma de esas valoraciones individuales permite obtener la valoración colectiva. En definitiva, argumento que el interés por preservar es resultado de la percepción y la

valoración colectiva y la arquitectura juega un papel esencial como elemento estructurador e integrador. Sólo se cuida lo que se ama, sencillamente. Actuaciones irreversibles así como importantes pérdidas identitarias están en la base de esa falta de relevancia social hacia este patrimonio haciendo que se conciba con normalidad su silenciosa desaparición.

Para tratar de exponer de manera concisa y breve las principales cuestiones planteadas, estructuro la exposición en cinco partes: la primera de ellas trata de demostrar que la protección jurídica no es efectiva; la segunda de ellas detalla la relación "estaciones-sociedad" mediante los resultados de una encuesta y el planteamiento de un experimento titulado "estación, dulce estación"; la tercera de ellas analiza la conversión de estaciones en "no lugares" (M. Augé), la creación de "espacios basura" (R. Koolhaas) y la relación con el individuo en definitiva; la cuarta reflexiona sobre la cuestión planteada acerca de si todo nuevo uso vale en los grandes y diáfanos espacios de las estaciones y, finalmente, la parte quinta la componen las conclusiones.

## Parte I. Estaciones monumentales maltratadas.

*Architecture ... has an ulterior motive ..., the idea of creating paradise ... Every building ... is intended to show that we wish to build a paradise on earth for man. A. Aalto (1957).*

¿Donde están estos paraísos en la egoísta y narcisista arquitectura actual? Este supremo propósito está casi olvidado al menos, en las intervenciones de las estaciones de ferrocarril históricas españolas.

La estación del Norte de Valencia es de las pocas estaciones en España que ostenta el máximo nivel de protección jurídica existente<sup>1</sup> pero en la que, a pesar de las protecciones descritas, han desaparecido completamente un buen número de espacios inéditos; la materialidad ha sido brutalmente transformada o eliminada; el espacio transformado – p.e. el ala derecha es actualmente irreconocible convertida en galería comercial -; las actuaciones menores o de mantenimiento se realizan con total insensibilidad y elementos únicos tales como remates de antepechos o verjas estilo secesion se acopian sin ningún cuidado en cualquier lugar libre de la parcela. Se llegó incluso a plantear su demolición pero la movilización importante del colegio de arquitectos de la ciudad consiguió evitarla e invertir la valoración colectiva propiciando su declaración como monumento; pero, sin embargo, las actuaciones descritas – de paulatina y discreta destrucción- se toleran y se asumen con normalidad. En la misma línea a como ocurre con importantes obras del Movimiento Moderno, el edificio de viajeros de la estación de Valencia sufre las tres principales características que manifiestan su declive según expone J. Calduch<sup>2</sup>: deterioro físico, obsolescencia para los usos originales y ruina de su significado social y cultural; con la peculiaridad de que a este edificio sí se le reconoce oficialmente su calidad artística y monumental.

Mutilaciones, añadidos, apósitos, momificaciones, descontextualizaciones serían palabras clave a la hora de tratar este patrimonio. En la antigua estación de León se fragmenta el característico espacio de la nave de andenes y vías añadiendo un espacio de materialidad y composición incompatibles con el original. En la estación de Palencia se añade un nuevo acceso igualmente ajeno al edificio en aras de esa "estandarización" de las estaciones que sólo aporta una débil percepción del edificio y confunde al ciudadano, constituyendo una muestra más de deshumanización en arquitectura.

La fachada principal de la antigua estación de Vigo permanece reducida a un montón de piedras numeradas en una esquina residual de la parcela de la estación de Redondela desde hace años. ¿Qué sentido tiene

---

<sup>1</sup> La estación de Valencia fue declarada Monumento Histórico Artístico Nacional en 1983 (R.D. 1925/83); Bien de Interés Cultural (BIC) en 1993 (Decreto 57/1993 del Govern Valencià), incoado el expediente de protección de entorno BIC (DOGV nº 2079 de 30 de julio de 1993); encontrándose además incluido el complejo de la estación de Valencia en el Catálogo de Bienes y Espacios protegidos, con detalle pormenorizado de valores patrimoniales y arquitectónicos en el vigente P.G.O.U. de Valencia. Además está incluida en los cien elementos que TICCIH España considera catálogo de mínimos (sólo cinco estaciones están incluidas).

<sup>2</sup> J. Calduch Cervera (2009): "El declive de la arquitectura moderna: deterioro, obsolescencia y ruina". Palapa. Vol IV. Núm. II. Pp. 29-43. Universidad de Colima. México.

esto?. En el fondo demuestra, o bien una gran falta de criterio, de no saber cómo actuar o bien, una estrategia calculada para deshacerse de este patrimonio sin polémica.

Otros ejemplos son la estación de Madrid P. Pío (incluida en el Registro General de Bienes de Interés Cultural), convertida en centro comercial e intercambiador modal o la de Barcelona-Nord (incluida en el Registro Autonómico) convertida en polideportivo municipal, sede de la policía local y estación de autobuses. ¿Cómo cumplimos con el deber de conservación si lo primero que exige éste es utilizar respetando los valores del bien? Si no nos hemos preocupado de analizar cuáles son esos valores, difícilmente los vamos a preservar.

Se puede constatar en resumen, que cualquiera de las actuaciones analizadas, manifiesta desconexión con la vida real. La falta de consenso entre las leyes de patrimonio de las diferentes Comunidades Autónomas es un primer síntoma claro. Las actuaciones son resultado del pensamiento único del arquitecto autor o, en el mejor de los casos de los pensamientos de un equipo multidisciplinar pero basado exclusivamente en la interpretación subjetiva de sus respectivas disciplinas, no en la observancia real y cotidiana de los usuarios del edificio a intervenir, en la tradición del uso, ni mucho menos teniendo en cuenta a éstos. En definitiva, actuaciones distanciadas del usuario que son percibidas por éste como ajenas o dónde se siente como un extraño. Inevitablemente, esto conlleva a no "amar" al edificio y por tanto a no respetarlo o valorarlo. Sostengo que sin implicación afectiva no puede haber conservación efectiva. Como argumenta J. Till<sup>3</sup>, genialidad y autonomía como principios que rigen el hacer arquitectónico, sólo conducen a la marginalidad de la arquitectura.

La estación de El Grao de Valencia, convertida en rotonda de tráfico y donde sólo se la reconoce por el letrero existente en la fachada es un claro ejemplo de descontextualización geográfica, histórica o social que ha perdido su significado cultural como, en la encuesta realizada que expongo en la parte II, se muestra. Como analiza Montayola<sup>4</sup> al respecto de Batjín, éste demuestra científicamente que cualquier proceso de comunicación pierde su significación cultural cuando se le aísla de su contexto socio-físico, geográfico e histórico. Llegado este punto, ¿qué significado tiene su protección si no existe en la conciencia colectiva?

Me obsesiona y entristece el porqué de nuestras actuaciones: ¿Es cuestión de ego?. ¿Es falta de criterio?. ¿Sabemos buscar la esencia del monumento?. ¿Nos preocupa lo que transmitimos?. ¿Pensamos en los usuarios, observamos a los usuarios?. ¿Son factores como la escasa antigüedad, el empleo sin revestir ni disfrazar de materiales como acero o vidrio los responsables?. ¿Es debido a que se trata de espacios de paso, de espacios funcionales?. Desde el lado del usuario, me preocupa la excesiva tolerancia. La desaparición paulatina y silenciosa de este patrimonio se asume con total normalidad. Me pregunto: ¿Se tolerarían actuaciones como las descritas en la Catedral de Burgos?.

## Parte II. Estaciones y sociedad.

*Formalismo y capricho han reemplazado a equilibrio. Arbitrariedad ha reemplazado a razón y arrogancia ha reemplazado a humanidad. J.Pallasmaa (2001).*

Una de mis tareas durante la elaboración de la tesis consistía en viajar en tren, conocer de primera mano las estaciones sobre las que me proponía investigar, imbuirme en ellas, y, respecto de la estación del Norte de Valencia, pieza central de la tesis, pasar días y días observando para tratar de hacerla mía, de interiorizarla. De esa observación, deduje varias cuestiones fenomenológicas: incomunicación, condicionamiento en las relaciones, ruido, prisa, aislamiento a pesar del continuo fluir de gente y de la cercanía entre individuos; falta de apreciación del espacio pese a la riqueza material y decorativa presente en algunas estancias tan concurridas como el vestíbulo; incomodidad de los asientos, control, señalética redundante, excesivo

<sup>3</sup> J. Till (2011): Is doing architecture doing research?. IV Jornadas Internacionales sobre investigación en arquitectura y urbanismo. Valencia.

<sup>4</sup> Montanyola J., Saura M., Méndez, S. (2013). Contra el conocimiento "Anónimo" y "Descontextualizado" en la investigación de Arquitectura. V Jornadas Internacionales sobre investigación en arquitectura y urbanismo. Las Palmas de Gran Canaria.

comercio, descuidada iluminación y frialdad espacial. Atributos opuestos a la poética y al modo de hacer del arquitecto autor Demetrio Ribes. Ello me sugirió plantear distintos experimentos para refrendar objetivamente mis impresiones. Así elaboré la siguiente encuesta (fig. 2) con las premisas de que fuese breve, de lenguaje sencillo, destinada al público local y con la intención de pasarla, por un lado, a estudiantes de arquitectura, aparejadores o arquitectos y, por otro, al público valenciano en general pretendiendo observar diferencias entre uno y otro grupo<sup>5</sup>.

¿CREES QUE LA ESTACIÓN DEL NORTE DE VALENCIA PUEDE TENER LA CONSIDERACIÓN DE MONUMENTO? SI NO NS/NC
¿TE HAS DETENIDO EN ALGUNA OCASIÓN A OBSERVARLA? SI NO. ES UN LUGAR DE PASO. NS/NC
¿CREES QUE UNA ESTACIÓN DE FFCC PUEDE TENER LA MISMA MONUMENTALIDAD QUE UNA CATEDRAL? SI NO NS/NC
¿QUÉ VALORES LE ATRIBUIRÍAS A UNA ESTACIÓN PARA CONSIDERARLA MONUMENTAL? VALORES DE USO. VALORES MATERIALES. VALORES SIMBÓLICOS. VALORES AMBIENTALES. TODOS LOS DESCRITOS.
¿CONOCES LA ESTACIÓN DE "EL GRAO" DE VALENCIA? SI NO NS/NC

Fig. 2. Encuesta. E. Propia.

La elaboración de este breve cuestionario pretende mostrar también la falta de conexión entre la actuación en el objeto y la percepción y sentimiento en el sujeto. El proceso falla y este pequeño estudio pretende ser una muestra más de ello.

De momento, entre el periodo de Enero a Mayo de este año, he realizado la encuesta a 382 estudiantes de arquitectura y arquitectura técnica de todos los cursos. Aunque el experimento continúa en ejecución, los resultados provisionales reflejan las siguientes conclusiones:

Resultados pregunta 1: La estación del Norte se conoce por una amplia mayoría y se identifica por su fachada principal.

Resultados pregunta 2: La mayoría se ha detenido a observar principalmente la fachada principal de la estación del Norte y cree que es adecuado considerarla monumento.

Resultados pregunta 3: El 48% considera que una estación puede tener la misma monumentalidad que una catedral. El 22% no sabe/no contesta y el restante 30% considera rotundamente que no. Resulta revelador este resultado, a pesar de ser provisional, puesto que manifiesta en el mismo colectivo de arquitectos, dudas de base sobre la consideración del patrimonio industrial respecto al sacro.

Resultados pregunta 4: paradójicamente, los valores de uso son minoritariamente atribuidos a una estación. Prevalcen los simbólicos. Otro resultado que manifiesta la subestimación del valor de uso tan recurrente en muchas intervenciones al menos en este patrimonio.

<sup>5</sup> Como autocrítica pero siendo consciente de ello, me ha faltado la reformulación de las preguntas por parte de algún psicólogo pero es algo en lo que estoy trabajando ya que el experimento continúa en ejecución.

Resultados pregunta 5: A pesar de tratarse de la estación más antigua de España que queda en pie<sup>6</sup>; a pesar de localizarse en el concurrido entorno del puerto y enfrente de los reconocidos tinglados; a pesar de ubicarse en el trazado del abandonado pero conocido "circuito urbano de fórmula 1", la mayoría no conoce esta estación.

En definitiva, incluso el colectivo "sensibilizado" de los arquitectos no tiene un criterio claro hacia dos cuestiones vitales como son la consideración monumental del patrimonio de las estaciones (y podría extrapolarse al patrimonio industrial, al patrimonio de la obra pública e incluso al patrimonio moderno, me temo) y la consideración del valor de uso que, en estos edificios y en general en la arquitectura como algo creado para usarse, debería ser prioritario. En la parte cuarta del artículo me extenderé sobre este tema. Estos resultados, a pesar de su provisionalidad, manifiestan esa débil percepción social sobre la que avisa el Plan Nacional de Patrimonio Industrial de 2011, aunque también avisa de que esta débil percepción también es institucional.

El experimento "estación, dulce estación" en alusión directa al hogar o a relacionar la estancia en la estación como algo libre, relajado y placentero como el estar en casa pretende añadir, temporalmente, cómodos sofás, tumbonas, futones, mesas, ect. en determinadas zonas de la estación de Valencia (podría realizarse en cualquier otra estación histórica en uso, p.e., Atocha) pretendiendo aportar comodidad, calidez, etc. propiciando encuentros y cercanías, interacción y diálogo no condicionado, en estos deshumanizados espacios y pretendiendo que al menos un poco, sean espacios públicos, no colectivos simplemente, en alusión a M. Delgado y su interesante definición de espacio público<sup>7</sup>. De igual modo se pretende fomentar la posibilidad de permanecer y observar de manera confortable, de modo que se puedan identificar valores o que se produzca la evocación acerca de antiguas vivencias o recuerdos, viejos trenes, históricas concentraciones, huelgas, etc.. Cambios de actitud y de consideración hacia esta estación podrían producirse. No sé si las autoridades competentes me lo permitirán.

Parte III. Estaciones como "no lugares". La relación con el individuo.

*Una de las razones de la pérdida de los edificios de su presencia tectónica y su autoridad material son nuestras prisas y nuestra cultura obsesionada en el control. Ello favorece la arquitectura del ojo que provee imágenes instantáneas de los edificios desde la distancia. Invalida los otros sentidos que son los que realzan la materialidad y la tectónica del edificio. Los procesos de construcción actuales, la falta de interés hacia la materialidad o la artesanía, junto con el empleo de programas informáticos que reducen la arquitectura a dos dimensiones contribuye a la monotonía de la arquitectura y a empobrecer la imaginación del arquitecto. Los edificios no son sólo composiciones visuales, son mágicos, estructuras mediadoras que evocan y mejoran imágenes de la vida.*

J. Pallasmaa (2001)<sup>8</sup>

La cercanía física entre el edificio de viajeros de la estación del Norte y el de la nueva estación "provisional" de Joaquín Sorolla permite observar respectivamente, el contraste existente entre un edificio evocador, pensado y construido en origen para las personas y un edificio "anuncio", insensible, neoliberal, pensado en la economía como único fin y donde la experiencia del lugar no tiene cabida. Se trata simplemente un espacio de paso, de un "no lugar".

Mientras que en las pocas estancias del edificio de viajeros de la estación del Norte donde la pátina del tiempo no ha sido destruida, donde la armonía del conjunto es total, resulta de una exquisitez insuperable la proporción en la que aparecen los distintos materiales, la combinación de los mismos, el tratamiento de las juntas etc. Donde no hay un exceso de brillos proporcionado por el metal o un exceso de veta debido a la madera; ni un exceso de color, ni falta del mismo; ni combinaciones discordantes ni ejecución incoherente a

<sup>6</sup> Puesto nº 43 de los 49 elementos industriales que el Plan Nacional de Patrimonio Industrial (2011) considera actuaciones prioritarias aunque no se encuentra incluida ni en el Registro Autonómico ni mucho menos en el Registro General de Bienes de Interés Cultural. Sin embargo, su estado actual, aunque se han dignado recientemente a pintar la fachada posiblemente debido a puntuales críticas, y a tapar los huecos para que nadie vea el deplorable aspecto interior, es de abandono y descontextualización.

<sup>7</sup> M. Delgado (2011). *El espacio público como ideología*. Los libros de la catarata, Madrid.

<sup>8</sup> Pallasmaa, J. (2001). Our image culture and its misguided ideas about freedom. *Architectural Record*, nº 189(1), 51.

la naturaleza del material; ni predominio de un material sobre otro, etc.. en el edificio de Joaquín Sorolla ocurre lo contrario: imponente escala antihumana; combinaciones anodinas de materiales, formatos estándares sin relación proporcional con el espacio, ausencia de color o tratamiento de luces y sombras, frialdad y mucho comercio... El paraguas de la provisionalidad justifica cualquier actuación. En definitiva, de un espacio que se contempla a un espacio que se transita (o huye) velozmente, menospreciando la utilidad de la arquitectura y convirtiendo al espacio en un "no lugar" o en un "espacio basura".

M. Augé crea en 1992 el concepto de "no lugar" como espacios del anonimato. Lugares que se interpretan y se viven como si no tuvieran historia ni identidad común debido a la sobre abundancia de hechos presentes. M. Delgado<sup>9</sup> también interpreta los "no lugares":

*La calle, los pasillos del metro, las discotecas, las salas de espera, la gran superficie comercial son ejemplos de no-lugar. La noción de no-lugar está emparentada con la de espacio. Lugar: configuración instantánea de posiciones. Espacio: extensión o distancia entre dos puntos, práctica de los lugares haciendo sociedad entre ellos, pero que no da como resultado un lugar, sino tan sólo, a lo sumo, una manera de pasar. Lo que se opone conceptualmente al no-lugar es la marca social del suelo, el dispositivo espacial que expresa la identidad del grupo, lo que el grupo debe defender contra las amenazas externas e internas. M. Delgado (2002).*

Se trata de espacios que no se contemplan, que se viven con prisa, que se transitan velozmente, excesivamente señalizados los cuales inducen al transeúnte a circular sin relacionarse, como hace notar P. Falcato (2006)<sup>10</sup>. Parece que el arquitecto también los proyecte y construya sin interés, sin carácter sólo pensando en la superficie, en la estética, en la instantánea de la inauguración por supuesto sin gente. Hasta las estaciones históricas se están convirtiendo en "no lugares" y éstos se están convirtiendo en familiares para el individuo. El ala derecha de la estación del Norte de Valencia; la estación de Madrid Príncipe Pio transformada en anodino centro comercial; la estación de Atocha donde el original jardín botánico se está transformando en un convencional mercadillo son claros ejemplos. Espacios basura, empleando la definición de Koolhaas. Espacios que favorecen la asociación metal entre arquitecturas banales, asépticas y aburridas y las estaciones de ferrocarril. ¿Cómo van a considerarse dignos de preservar estos "espacios basura"? ¿Cómo puede un "espacio basura" ser monumento?. Identificar estaciones con "espacios basura" puede convertir en un sinsentido su preservación.

La reseña de S. Pérez<sup>11</sup> en la revista Pasos sobre el libro de Augé "Los no lugares" expone que en la sociedad actual el individuo se superpone a la colectividad. Los intereses individuales, el egoísmo, el aislamiento personal y la deshumanización son características esenciales del momento actual. Entiendo que también los arquitectos pertenecemos a esta realidad actual y estas características también nos son aplicables pero considero que el resultado es catastrófico para una colectividad porque amplifica estas cualidades. Nuestra responsabilidad por tanto es grande y compleja la solución. Aunque Augé es optimista exponiendo que el siglo XXI será antropológico no observo visos de ello al menos en lo que a estaciones se refiere. Canfranc supone en este sentido, una nueva oportunidad.

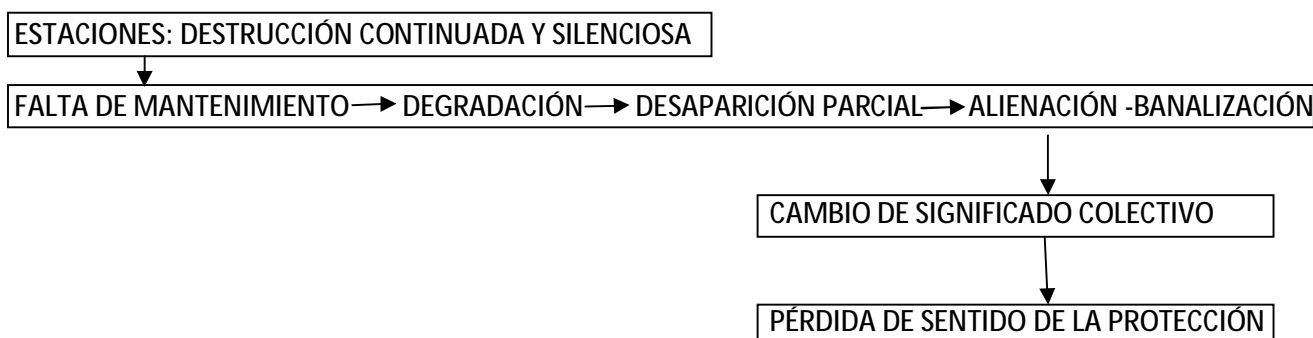


Fig. 3. Esquema secuencial. E. Propia.

<sup>9</sup> M. Delgado (2002). Etnografía del espacio público. Revista de Antropología Experimental, nº 2.

<sup>10</sup> P. Falcato (2006). Lugares entre no lugares. Información, cultura y sociedad, 15.

<sup>11</sup> Pérez, Barrera, Sara. (2004). Reseña de "Los "no lugares" espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad" de Marc Augé. PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, enero, 149-153.

#### Parte IV. Diafanidad y gran escala mal interpretadas. Cambios de uso en las estaciones.

*La arquitectura está íntimamente relacionada con el impulso por controlar. Ordenar, clasificar, moldear la vida tal y como se vivirá en un espacio, coreografiar cada actividad dentro de cada espacio, requiere cierta visión del mundo, una visión donde es poco probable que predomine la humildad. Existe cierta creencia arraigada de que el arquitecto ha tenido éxito si consigue que el cliente acepte construir no sólo algo que no entiende, sino algo que no quiere. Es una visión del mundo producto de una profesión que ha desarrollado un concepto de sí misma semejante a un sacerdocio, definida por un lenguaje críptico pero también por un complejo de inferioridad con respecto a las demás formas culturales. D. Sudjic (2010)<sup>12</sup>*

¿Justifican los criterios de sostenibilidad cualquier cambio de uso?. ¿Existe alguna intención controladora o manipuladora en los cambios de uso indiscriminados?. ¿Se esconde tras el desuso de las estaciones la intención de su silenciosa desaparición?.

Aparte de valorar las cuestiones constructivas o de materialidad arquitectónica entiendo que resulta vital para la pervivencia del monumento mantener el uso o la vinculación al uso original. No debemos perder de vista que las estaciones fueron espacios creados para ser vividos con unos usos característicos y concretos. Despojarlas de esa vida y de estos usos originales quizá haga perder la razón de existir de las mismas y, en ese sentido, resulta más coherente la ruina ocasionada por el simple paso del tiempo que cualquier intervención embalsamadora.

El deber de conservación es quizá la obligación más importante que ha de cumplir un propietario y debería empezar por una correcta utilización. Sin embargo, muchas veces se interviene sin tener en cuenta ni el uso original, ni el uso futuro. La estación de Barcelona Nord, rehabilitada como sede olímpica, convertida en polideportivo, sede de la policía local y estación de autobuses es resultado de entender que un gran espacio puede ser compartido y utilizado a capricho. El resultado es desolador para los sentidos, para la conciencia y para el alma. Identificar a la estación de ferrocarril original con lo existente actualmente es alienar su significado irreversiblemente.

En la estación de Madrid Príncipe Pío ocurre algo similar. Se realiza un gran alarde estructural para que el metro pase por debajo de los cimientos del edificio de viajeros sin destinar éste a ningún uso y se ejecuta una imponente estructura tubular tridimensional cuya misión es sostener una piel que además resulta casi irreconocible por cartelera, imposición de materiales nuevos, instalaciones etc.. Respecto al gran espacio de andenes y vías, dada su diafanidad, se implementa un nuevo edificio dentro de este espacio destinado a vulgar galería comercial. Nuevamente, se vuelve a trastocar el significado, transmitiendo que todo uso cabe en los grandes y diáfanos espacios de las estaciones de ferrocarril. Poco a poco, en la estación de Atocha está ocurriendo lo mismo sucediéndose la implantación de tiendas y tenderetes que colonizan el espacio. Poco a poco, el usuario entiende y asimila que esto es así. ¿Cómo va a valorarse este patrimonio?. Entiendo que preservar la funcionalidad original no va en detrimento de la revalorización monumental en la línea que expone la carta de Niznhy Tagil y sin embargo, la desvinculación total a los usos ferroviarios, resulta devastador como muestran los casos analizados.

En definitiva, se trata la cuestión del uso como una cuestión accesoria cuando realmente es esencial. El arquitecto o el "equipo multidisciplinar" puede proponer un nuevo uso resultado de cualquier banalidad o de la más profunda reflexión y discusión, pero resultará vacío puesto que el definitivo uso es la sociedad el que lo impone. Es decir, considero impensable cambiar el uso a priori a un determinado edificio como argumento para su mejor conservación sin estar basado en exhaustivos estudios socio-físicos y sin una observación intensa del uso el edificio, del contexto, del entorno, de los diferentes individuos o colectividades. Considero una aberración cambiar el uso de estación de ferrocarril a polideportivo eliminando de un plumazo todo valor inmaterial, evocativo etc. como explicaba respecto a la estación de Barcelona Nord. Al final ignoramos esa imponente capacidad de expresión de la arquitectura porque escapa a la racionalidad y eso es tan falso como pretender que el espacio es sólo el resultado de construir una

---

<sup>12</sup> Sudjic, D., & Ferrer Marrades, I. (2010). *La arquitectura del poder: Cómo los ricos y poderosos dan forma al mundo*. Barcelona: Ariel.



determinada geometría: el espacio es vida aunque nos sintamos cómodos los arquitectos en nuestras arquitecturas muertas, es decir, sin considerar a las personas que habitan esos espacios que creamos.

## Parte V. Conclusiones.

*El espacio arquitectónico es espacio vivido más que espacio físico, y el espacio vivido siempre trasciende la geometría y la mensurabilidad. J.Pallasmaa*

i.- Contradiendo las protecciones legales y el discurso, las intervenciones realizadas en las estaciones históricas españolas de la compañía Norte muestran absoluta falta de sensibilidad tanto en lo material, como en el re-uso y en el respeto a la memoria con consecuencias catastróficas respecto de la valoración del bien, de su significado cultural y del interés en su conservación.

ii.- Las divergencias detectadas a través de la sencilla encuesta que estoy realizando, entre el discurso teórico y las percepciones de los individuos demuestra que es absolutamente necesario contar con la sociedad. Como expone Batjin<sup>13</sup> es necesario contar con los puntos de vista del receptor además de con los del autor. La arquitectura es parte esencial para revertir estas características de individualidad, aislamiento, condicionamiento y opresión en definitiva del momento actual. La arquitectura no puede reducirse a una imagen olvidando la esencia. Si nuestros edificios e intervenciones resultan inhóspitos, estamos perdiendo la razón de existir.

iii.- Las estaciones se están convirtiendo en "no lugares " o en "espacios basura". De espacios evocadores donde se percibe la pátina del tiempo, como ocurría en la estación del Norte de Valencia o como ocurre en la estación de Canfranc, a espacios "anuncios", como ocurre en la nueva estación J. Sorolla de Valencia, donde la experiencia del lugar ni siquiera se contempla en el proyecto. Espacios asépticos intencionadamente creados para dirigir la atención al comercio subordinando, como resulta de las políticas neoliberales, la vida urbana reducida al consumo<sup>14</sup>. Parece que nuestras estaciones se están convirtiendo en anodinos centros comerciales sin valor arquitectónico alguno favoreciendo la asociación mental entre arquitecturas banales y estaciones de ferrocarril, destruyendo silenciosamente su valor de permanencia. De espacios que se contemplan a espacios que simplemente se transitan (casi se huyen) cuanto más rápidamente mejor. De espacios que deberían ser públicos (en alusión a las reflexiones de M. Delgado) a espacios colectivos de movimientos condicionados, como si hubiera una perversa intención de sometimiento y dominación en el fluir de los individuos creando de manera intencionada lugares feos, mal iluminados, incómodos, de modo que no apetezca estar y mucho menos reunirse. Del lado del individuo también puede existir el deseo de incomunicación, de cómodo anonimato sin responsabilidad.

iv.- La desvinculación total del uso ferroviario resulta catastrófica como muestran los casos analizados. Aberraciones en el re-uso que borran de un plumazo todos los valores inmateriales que se dice mantener en este patrimonio único e irrepetible pero maltratado en la práctica. En este sentido resulta más coherente la ruina ocasionada por el paso del tiempo que el embalsamamiento y la momificación de espacios especialmente vivos como son las estaciones de ferrocarril. La estación de Príncipe Pío o de Barcelona-Nord son dos catastróficos ejemplos. Canfranc supone una nueva posibilidad de revertir esta tendencia teniendo en cuenta que la cuestión del uso es esencial y debe ser analizada previamente en profundidad desde diversas disciplinas antes partiendo de la base de que todo nuevo uso no vale en las estaciones a pesar de ser espacios amplios y diáfanos. Reutilizar no significa proteger como muestran los casos analizados.

v.- Hemos olvidado que la esencia de la arquitectura se basa en la experiencia humana y las estaciones de ferrocarril suponen un buen caso de estudio. La observación, la vivencia previa y amplia del espacio a intervenir es tan esencial como su estudio en profundidad. Ignoramos esa imponente capacidad de

---

<sup>13</sup> Hernández Dial, S. (2011): Dialogismo y alteridad en Bajtin. Contribuciones desde Coatepec, nº 21.

<sup>14</sup> Sequera, J., Janoschka, M. (2012): Ciudadanía y espacio público en la era de la globalización neoliberal. Arbor Ciencia, Pensamiento y Cultura. Vol. 188-755. pp. 515-527.

expresión de la arquitectura porque escapa a la racionalidad y eso es tan falso como pretender que el espacio es simplemente geometría: el espacio es vida aunque nos sintamos cómodos los arquitectos en nuestras arquitecturas muertas, de foto, es decir, sin considerar a las personas que habitan esos espacios que creamos.

vi.- En definitiva, estaciones: espacios para comunicar que sin embargo denotan incomunicación, soledad, aislamiento, desamparo, miedos, etc.. La arquitectura banal solo acentúa estos sentimientos. No existen planteamientos que busquen el enriquecimiento del significado de la dinámica vital a pesar de ser el individuo el rotundo protagonista de las estaciones (y de la arquitectura). Esa clara y decidida voluntad de interacción libre y esa actuación directa sobre la psique activando emociones a través de los sentidos no existe en la intervención y construcción de las estaciones de ferrocarril, situándose las intervenciones analizadas en las antípodas de la arquitectura de la fenomenología.

vii.- Por último, en la línea que exponen Baena-Casamor<sup>15</sup>, tras el análisis realizado, en la era neoliberal en la que vivimos me pregunto si somos actualmente capaces de construir o de reinterpretar lugares colectivos que evoquen un cierto derecho de uso a cualquiera de nosotros o sólo somos un eslabón más en la cadena de privatización del espacio a la que asistimos. La estación de Canfranc tiene todavía la cualidad de hacernos perder la noción del tiempo además de un gran potencial evocador. ¿Somos capaces de preservar esto?. Tenemos una nueva oportunidad pero, como exponía en el resumen, si no somos capaces de preservar los valores de la memoria y del uso, quizá sea mejor no intervenir sino mínimamente conservar recordando que el edificio no es un fin en sí mismo sino un marco para la vida.



ESTACIÓN DE CANFRANC:

ESPACIO VIVIDO - ESPACIO VIVIENTE (superviviente) - ESPACIO POR VIVIR  
PRESERVAR SENSACIONES Y ENERGÍAS COMUNES.

Fig. 4. Estación de Canfranc. A. Propio (2013).

<sup>15</sup> Baena, D., Casamor, T. (2012): Lugares públicos, paisajes sin forma. Tribuna de la Construcción nº 105, pp. 8-9.

## BIBLIOGRAFÍA

- Augé, M.. *Los no lugares. Espacios del anonimato: antropología sobre modernidad*. Gedisa, 1993.
- Baena, D., Casamor, T. (2012): Lugares públicos, paisajes sin forma. *Tribuna de la Construcción* nº 105, pp. 8-9.
- Bigas M., Bravo, L., Contepomi, G., Arribas, I. (2010): La experiencia arquitectónica contemporánea: visualidad, virtualidad y vivencia. 3er seminario internacional. *Arquitectonics*.
- Calduch, J. (2009): El declive de la arquitectura moderna: deterioro, obsolescencia y ruina. *Palapa*. Vol. IV. Núm. II. Pp. 29-43. Universidad de Colima. México.
- Delgado, M.. *El espacio público como ideología*. Madrid: Los libros de la Catarata, 2011.
- Delgado, M. (2002): Etnografía del espacio público. *Revista de Antropología Experimental*, N° 2, Universidad de Barcelona.
- Falcato, P. (2006): Lugares entre no lugares. *Información, cultura y sociedad*, 15.
- Hernández, S. (2011): Dialogismo y alteridad en Bajtin. *Contribuciones desde Coatepec*, nº 21.
- Koolhaas, R. *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.
- Koolhaas, R. *Espacio basura*. Barcelona: Gustavo Gili, 2007.
- Montanyola J., Saura M., Méndez, S. (2013). *Contra el conocimiento "Anónimo" y "Descontextualizado" en la investigación de Arquitectura*. V Jornadas Internacionales sobre investigación en arquitectura y urbanismo. Las Palmas de Gran Canaria.
- Pallasmaa, J. (2001): Our image culture and its misguided ideas about freedom. *Architectural Record*, 189(1), 51.
- Pallasmaa, J. (2007): On History and Culture. *Architectural Record*. pp. 105-107.:
- Pallasmaa, J.. *Los ojos de la piel. La arquitectura y los sentidos*. Barcelona: Gustavo Gili, 2014.
- Pérez, S. (2004). Reseña de "Los "no lugares" espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad de Marc Augé. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, pp. 149-153.
- Sequera, J., Janoschka, M. (2012): Ciudadanía y espacio público en la era de la globalización neoliberal. *Arbor Ciencia, Pensamiento y Cultura*. Vol. 188-755. pp. 515-527.
- Rivera, D. (2011): La arquitectura del no-lugar y la odisea contemporánea. *DC PAPERS*, revista de crítica y teoría de la arquitectura, nº 21-22. pp. 35-44.
- Sudjic, D., & Ferrer Marrades, I.. *La arquitectura del poder: Cómo los ricos y poderosos dan forma al mundo*. Barcelona: Ariel, 2010.
- Till, J. (2011): Is doing architecture doing research?. IV Jornadas Internacionales sobre investigación en arquitectura y urbanismo. Valencia.