

La estación del Ferrocarril Vasco-Asturiano en Oviedo y la desaparición de un entorno modernista. *José Fernando González Romero*

INTRODUCCIÓN.

La sede definitiva en Oviedo del Ferrocarril Vasco-Asturiano constituía una de las joyas arquitectónicas del modernismo asturiano, en torno a 1900, con un acercamiento al *Art Nouveau* francés. Pero esta estación ferroviaria era algo más que un mero producto estético. Funcionó durante muchos años como un arco de triunfo a través del cual la línea de Oviedo a la de Ujo a Trubia, un importante eje de comunicaciones relacionado con la minería del carbón, contribuyó de forma decisiva a la transformación espacial de la ciudad de Oviedo.

La descripción del marco económico y cultural que rodea la construcción de la estación definitiva del ferrocarril Vasco Asturiano en Oviedo, dentro del contexto histórico de 1900, la presentación de la Sociedad de ferrocarriles “Vasco-Asturiana”, que hizo posible su alumbramiento, el análisis del detalle de su arquitectura, con el correspondiente vaciado de sus contenidos urbanísticos, técnicos, estéticos y sociológicos, y sus avatares históricos a lo largo del tiempo constituyen los apartados de este trabajo de investigación.

Como fuentes para el presente estudio se pueden señalar de manera especial el proyecto que de la Estación del Vasco se conserva en el Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares. Firmado por el ingeniero Francisco Durán en 1905 está formado por una memoria acompañada de unos magníficos planos. Sobre la actividad empresarial de la Compañía en el Museo del Ferrocarril de Gijón se conserva una interesante información escrita y gráfica. También son abundantes las informaciones hemerográficas y orales de este edificio que se derribó en la última década del siglo XX. En lo referente a las cuestiones de trabajo y método, hay que señalar la profunda relación entre arquitectura e ingeniería en una estación ferroviaria destinada a acoger no solo los flujos de viajeros, sino también los de máquinas y mercancías. Dentro de dicho capítulo es necesario analizar el sistema de vía, la sección del carril, los servicios de las vías e instalaciones, y los accesos a las estaciones de pasajeros y equipajes. Otros aspectos a resaltar son los económicos, al formar los terrenos y el edificio parte del activo inmovilizado de la empresa. Finalmente su dimensión geoarquitectónica se manifiesta en la gran incidencia que ha tenido sobre el ámbito territorial de la capital del Principado.

Esta comunicación sobre un fragmento intrahistórico de la ciudad de Oviedo, que ya es irrecuperable, no pretende ser un puro ejercicio de nostalgia. Asturias, además de conjuntos artísticos tales como el prerrománico, que han sido declarados patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, cuenta con una herencia industrial realmente valiosa, donde una Arquitectura de trazas cultas entra en simbiosis con una ingeniería abierta a las últimas novedades de su momento histórico. Uno de nuestros objetivos es tratar de contribuir a la preservación de dicho legado.

LA CRISTALIZACIÓN DE UN RINCÓN MODERNISTA EN OVIEDO. LA CALLE DE JOVELLANOS EN TORNO A 1900.

La calle “Traslacerca”, actualmente llamada Jovellanos, recibe esta denominación por lindar con la pared exterior de la muralla ovetense, que se construyó en el siglo XIII sobre una cerca anterior. En el arranque de la calle, se conserva todavía en la actualidad un importante fragmento de esta muralla, sobre la que se asoma una de las fachadas laterales del convento de San Pelayo, uno de los cenobios más antiguos de la ciudad.

En esta calle se construye extramuros durante la segunda mitad siglo XVII la Casa de Campomanes, un palacio nobiliario que se amplía en el siglo XVIII con dos miradores laterales y un jardín de corte francés. Rehabilitado en los últimos años sobre el solar que correspondía a su jardín dieciochesco se construyó un bloque de viviendas. Es el único superviviente de las casas señoriales que se alzaban en esta zona.

En la esquina de San Juan a Jovellanos se levanta el Hotel Francés, muy reformado en estos momentos, que se construye en los últimos años del siglo XIX dentro de un clasicismo isabelino. Había sido fundado por los hermanos Zubillaga de origen vasco. En los bajos comerciales, que miran a la calle de San Juan, estaban las oficinas de la “Ferrocarrilana” una empresa de diligencias. La calle Jovellanos comienza a modernizarse¹.

Pero el impulso decisivo lo recibirá con la construcción en 1906 de la sede definitiva de la Compañía de Ferrocarriles “Vasco-Asturiana”, proyectada un año antes por el ingeniero Francisco Durán. Una flamante estación modernista, con una aproximación al *Art Nouveau*, dentro de la influencia parisina que caracteriza la Arquitectura de Oviedo en torno al año 1900 y que confiere a la ciudad una elegancia que aún no ha perdido.

Frente por frente, casi como una proyección natural de la estación ferroviaria, el arquitecto municipal Juan Miguel de la Guardia levanta ese mismo año de 1906 el Teatro Celso y el Restaurante Francés adosado al hotel del mismo nombre. En este edificio el eclecticismo inspirado en el estilo de los Luises, que caracteriza la obra del arquitecto de origen santanderino, se disuelve en el modernismo tratando de adaptarse a los aires de modernidad que el nuevo siglo trae².

El Teatro Celso esta formado por tres portadas de medio punto enmarcadas en una estructura clasicista de estilo Luis XVI. Se rematan con un gran ventanal palladiano donde, como detalle exquisito, las dos pilastras que lo dividen desaparecen en el intradós para reaparecer en el trasdós y abrazar la cartela que corona el edificio con la fecha de 1906 que es la misma que figura en la estación del Vasco. Dos torres con sus cúpulas en forma de tapa de pastel flanquean el frontispicio dándole el aspecto de un templo laico dedicado a “Conciertos, Baile, Funciones Teatrales, Circo, Cinematógrafo y otros Espectáculos”³.

El segundo cuerpo sirve para enmarcar el arco triunfal que, en un refinado alarde manierista, acoge en su seno la puerta de entrada al café. Todo el conjunto forma una mampara transparente donde las lunas de cristal, tanto las que forman las hojas de la puerta como las que las trasdosan, se enmarcan en las típicas líneas *Coup de Fouet* que también están presentes en la marquesina de la portada de la estación ferroviaria. Todo una tarjeta de invitación al viajero que trata de disfrutar los placeres de la ciudad.

El tercer cuerpo está formado por los locales del Restaurante Francés, que se comunica con el hotel del mismo nombre, donde se alojan numerosos usuarios de la línea ferroviaria. Los espacios interiores, de los tres cuerpos comentados, se caracterizan por la generosidad de sus dimensiones gracias al empleo de columnas de hierro fundido,

¹ SANTANA, Juan: Oviedo en fotos. 1883-1935. Edita: Juan Santana. Oviedo, 1985.

² Juan Miguel de la Guardia. Proyecto del Teatro Celso y Restaurante Francés. Fachada a la calle Jovellanos. Oviedo a 20 de Febrero de 1906. A.M.O.: Sala 1, anaquel 1, legajo 34, documento 48.

³ Según reza el marketing de las postales antiguas de la empresa.

como las empleadas en la estación, y su iluminación cenital por medio de grandes lucernarios. (Fig. 1)

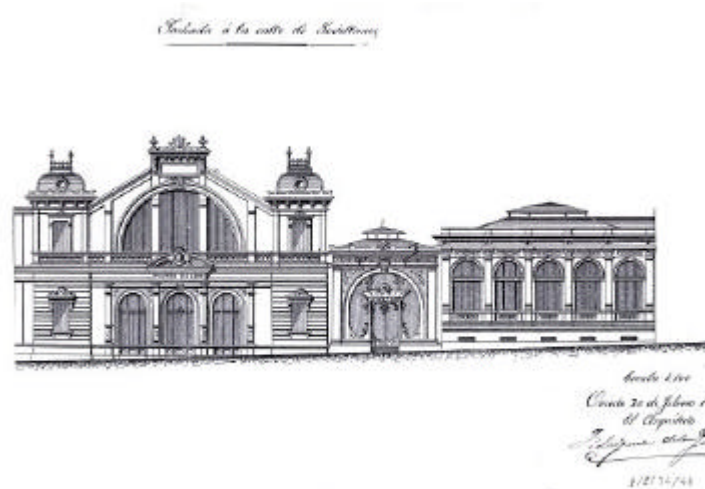


Ilustración 1. Juan Miguel de la Guardia. Teatro Celso y Café Francés. Fachada modernista a la calle Jovellanos, 1905.

La nueva línea ferroviaria impulsa el desarrollo terciario de la zona, con la construcción de casas para viviendas con sus órdenes de miradores. Destacan los llamativos entoldados, para proteger de las inclemencias del tiempo, los numerosos negocios que se instalan en sus bajos comerciales. Como ejemplo se puede aducir el edificio, atribuido al arquitecto Juan Miguel de la Guardia y construido también en 1906, anexo a la Estación al comienzo de la calle Argüelles, en cuya planta baja se instala en el año 1912 la pastelería Camilo de Blas, el establecimiento modernista mejor conservado de la ciudad.

LA SOCIEDAD GENERAL DE FERROCARRILES “VASCO-ASTURIANA” Y LA INICIATIVA DE CONSTRUIR EN OVIEDO UNA ESTACIÓN DEFINITIVA.

A finales del siglo XIX la siderurgia vasca había desplazado a la asturiana como la más importante de España. Los empresarios vascos se encuentran en la necesidad de asegurar los suministros de materias primas para su industria. Muy importante es el abastecimiento del carbón asturiano, cuya explotación y canales de comercialización, tratan de controlar de manera directa, o mediante acuerdos comerciales con empresas locales. En esta estrategia juega un papel esencial el ferrocarril.

La primera línea ferroviaria, de vía ancha, que llega a Oviedo en el año 1874 fue el tramo Lena-Gijón del ferrocarril a León, que logrará atravesar el puerto de Pajares en el año 1884. Los Ferrocarriles Económicos, éstos de vía estrecha, unirán la capital del Principado con Infiesto en el año 1891, para llegar a Llanes en 1905, donde enlazarán con los de Santander y Bilbao. En 1906 la sociedad de ferrocarriles “Vasco-Asturiana”, inaugura la tercera línea de Oviedo a la de Ujo a Trubia en la que el puerto de San Esteban de Pravia funciona como la última estación⁴.

La Sociedad general de ferrocarriles “Vasco-Asturiana” llevará a cabo un ambicioso plan comercial, que abarcaba la explotación de carbón mediante la empresa Hulleras del

⁴ QUIRÓS LINARES, Francisco: El crecimiento espacial de Oviedo. Edita: Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo. Oviedo, 1978. p.: 22.

Turón, el trazado de una nueva línea ferroviaria de pasajeros y mercancías, con la construcción de estaciones como la sede definitiva en Oviedo y la modernización del puerto de San Esteban de Pravia, atendido por la Naviera Vasco-Asturiana.

En el nuevo *holding* empresarial confluyen capitales vascos, asturianos y americanos. Como empresarios y financieros podemos señalar, por citar sólo algunas personas, a Víctor Chavarrí y Salazar, importante empresario vizcaíno, a José Tartiere Lenègre, uno de los grandes representantes en Asturias de la burguesía enriquecida de la Restauración o al indiano Hermógenes González Olivares. Estos dos últimos potentados disfrutaban en la Calle Uría, la más importante de la ciudad, de unos magníficos palacetes, que como tantas otras edificaciones de la zona se derribaron con el paso de los años⁵.

La sociedad anónima de ferrocarriles “Vasco-Asturiana” se formó en el año 1899 con un capital de 15 millones de pesetas, cantidad extraordinaria para aquel momento. La concesión del primer tramo de la explotación de vía estrecha se realiza en 1901. Aunque no cuenta con subvenciones estatales, la declaración como empresa de interés público facilitará los procesos de expropiación necesarios para su construcción.

Los ferrocarriles del “Vasco-Asturiano” están formados por tres líneas fundamentales, que son las de Ujo a Trubia, Oviedo a la de Ujo a Trubia y Trubia a San Esteban de Pravia, y más tarde se añade la de Ujo a Collanzo. El trazado del sistema ferroviario sigue la dirección del río Nalón atendiendo las necesidades del transporte de carbón de Mieres y las cuencas de Aller y del Caudal⁶.

Se plantea el problema de la localización en Oviedo de la Estación definitiva. En Santo Domingo se había realizado una sencilla estación provisional que había que aproximar al centro de la ciudad. El nuevo emplazamiento se enfrenta a las dificultades de las expropiaciones con sus servidumbres correspondientes. Aunque se manejan varias posibilidades, se acaba eligiendo un amplio solar, en las cercanías del teatro Campoamor situado frente a la Plaza de la Escandalera.

El ingeniero Francisco Durán será el artífice principal de su construcción. El sistema de vía y sección de carril para las líneas de Ujo a Trubia, Trubia a San Esteban de Pravia y Oviedo a la de Ujo a Trubia lo propone a la Compañía en 1904. Un año más tarde, en 1905, presenta el proyecto de “Estación definitiva de Oviedo” formado por una memoria acompañada de 6 magníficos planos. Las obras se realizan con rapidez hasta el punto de poder inaugurarse un año más tarde.

LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL VASCO ASTURIANO EN OVIEDO. ESTUDIO DE SU ARQUITECTURA INDUSTRIAL

EL SISTEMA DE VÍA Y LA SECCIÓN DE CARRIL.

El ingeniero Francisco Durán propone en el año 1904 para la infraestructura y superestructura del Ferrocarril Vasco-Asturiano un sistema de vía y sección de carril semejante al que se proyectó para la línea Santander-Bilbao, y que luego se imitó en otras muchas concesiones ferroviarias. Estas, a grandes rasgos, ofrecen las siguientes características⁷:

⁵ V.V.A.A.: *Asturias y el Ferrocarril*. Edita Gráficas Summa. Gijón, 1999. Para más información ver el capítulo *Empresarios y financieros* cuyo autor es Francisco Erice. p.163.

⁶ LÓPEZ GARCÍA, Mercedes: *La Vía Estrecha en Asturias*. Edita: Gran Enciclopedia Asturiana. Gijón, 1995.

⁷ Sociedad general de ferrocarriles “Vasco-Asturiana”. Líneas de Ujo a Trubia – Trubia a San Esteban de Pravia y Oviedo a la de Ujo a Trubia. Sistema de vía y sección del carril. Memoria firmada por Francisco Durán el 15 de Junio de 1904 en Oviedo. A.G.A. (O.P.). Caja 12.700.

En la **explanación**, antes del asiento de las vías, se realiza una serie de trabajos de precisión para refinar el allanamiento del terreno. Cuando la vía sigue una línea recta, se realiza un pequeño bombeo en la explanación, y cuando se curva, se hace un plano con la inclinación que resulte del peralte del carril exterior, de modo que el espesor del balasto resulte uniforme⁸.

El **balasto**, la capa de grava que se extiende sobre la explanación del ferrocarril, se compone de piedra machacada al tamaño de seis centímetros, procedentes de canteras y desmontes. Son calizas, cuarcitas y cantos rodados. Estos últimos partidos al menos en dos cortes.

Las **traviesas** utilizan como material el roble. Sus dimensiones alcanzan en general los 2 m de longitud por un ancho de 0,23 y 0,13 m. Cuando la vía adopta la forma de una curva superior a los 500 m se colocan 11 traviesas por cada carril de 8 m y 12 cuando la curva es inferior a ese radio. También llevan 12 traviesas las rectas de menos de 200 m de longitud entre dos curvas.

Los **carriles** se encorvan en las curvas con radios inferiores a 500 m. La colocación de las juntas depende de la línea que adopta la vía. El carril tiene 0,05 m de patín, 0,1155 m de altura con un espesor en el alma de 0,012. Las longitudes y pesos de los carriles son los siguientes: 8 m de longitud y 241,600 kg, 7,940 m y 239,788 kg, y 4,000 m y 120,800 kg. Estas proporciones los hacen muy manuales.

Los **taladros** se colocan por pares en los extremos de los carriles a una distancia del borde de 0,05 m en el 1º y a 0,130 el 2º. La unión se hace por medio de 4 tornillos, de patente Ybbotson, que impide que se aflojen con la trepidación.

Las **muescas** que se colocan también en los extremos de los carriles a una distancia de 0,0415 m del borde, coinciden con las de las **eclisas**, las piezas de anclaje entre los mismos, e impiden que los carriles se corran al dilatarse o por la acción de los frenos.

Las **escarpías**, elementos de sujeción, tienen una longitud de 0,135 m y la sección es un cuadrado de 0,015 m de lado.

Los **anchos de la vía** miden 1 m en línea recta, y aumentan 5 mm cuando la curva tiene un radio mayor de 500 m, 10 mm si se sitúa entre los 500 m y 300 m y 15 mm entre 300 y 140 m. El paso del ancho de una vía a otra se hace con una variante de 5 mm en cada carril interior de 8 m. El carril exterior permanece siempre a 1,50 m del eje de la vía.

Los **peraltes**, que son el desnivel entre el carril exterior y el interior en las vías curvas para disminuir el efecto de vuelco debido a la fuerza centrífuga, varían según los radios y se obtienen mitad subiendo el carril exterior y mitad bajando el carril interior. Para ganar el peralte al pasar de una alineación a otra se adapta a una curva parabólica cuyo trazado varía según la situación.

La **unión de rampas y pendientes** con los tramos horizontales, se hace por medio de una sección tangente a las dos rasantes, para suavizar el paso de una a otra. Entre pendiente y rampa existe siempre una horizontal cuya longitud no es inferior a los 300 m.

Las propuestas de Francisco Durán sobre sistemas de vía y sección de carril para las líneas de Ujo a Trubia, Trubia a San Esteban de Pravia y Oviedo a la de Ujo a Trubia se aprueban ese mismo año de 1904 y son previas a sus proyectos arquitectónicos para la nueva estación en Oviedo.

LOS FLUJOS DE PASAJEROS, TRENES Y MERCANCÍAS.

⁸ Op. Cit.: nota 2. Para el vocabulario ver el capítulo titulado el Sistema ferroviario cuya autora es Paz García Quirós. P. 49.

La estación ferroviaria del Vasco-Asturiano en Oviedo, proyectada en 1905 por el ingeniero Francisco Durán, es una obra de Arquitectura e Ingeniería, que debe atender una serie de complejos problemas de comunicación y accesos como consecuencia de su peculiar situación geográfica a los pies de la colina cuya cima superior limita la calle Jovellanos.

El estudio detenido, en los servicios de vías, instalaciones y accesos, es fundamental para resolver de manera satisfactoria los flujos de personas, trenes y mercancías, en la consecución de la máxima eficacia y eficiencia, dentro de la aceleración de la vida ordinaria, que se incrementa de manera notable con los inicios de la Segunda Revolución Industrial a principios del siglo XX.

El notable desnivel entre la rasante de la calle Jovellanos, donde se ubican las fachadas de la portada de la estación con el hotel de oficinas, y los andenes de las factorías de entrada y salida, la adaptación de las vías a la suave curvatura que forma la pendiente de la colina señalada y la presencia de ejes de comunicación, como la calle Gascona, que obligan a separar las estaciones de mercancías y la de viajeros, son algunos de los aspectos que se tuvieron en cuenta.

EL SEVICIO DE LAS VÍAS E INSTALACIONES.

Según el proyecto inicial, desde la estación de Santo Domingo, que tenía un carácter provisional, la vía conserva la misma horizontal y atraviesa superiormente, con puentes o “tramos metálicos”, las calles del Postigo Bajo, General Azcárraga, y Cuesta de la Vega, pasando bajo la calle de la Gascona por un paso de cemento armado⁹.

Desde el paso de la Cuesta de la Vega o Carretera de Oviedo a Gijón hay una vía férrea que al llegar a la estación de mercancías se desglosa en 5 vías colocadas entre los muelles cubierto y descubierto y el muelle de carbones. Este tiene una vía lateral, de su exclusivo servicio, para la toma de carbón de las locomotoras. Las dimensiones del muelle cubierto son 40 m de longitud por 6 de ancho y las del muelle descubierto 60 por 6 m.

Para la perfecta consecución de las maniobras de los trenes, es importante la correcta colocación de las agujas o raíles móviles. Así en la estación de mercancías se coloca una aguja que da entrada a la vía de llegada de los trenes, a 47 m de distancia, para que se mantenga a distante e independiente de las agujas de las instalaciones de salida. Otras agujas se colocan en la estación de viajeros en uno de cuyos extremos se encuentra la placa ferroviaria para hacer girar las máquinas.

En lo referente a las instalaciones, además de los tres muelles citados hay que señalar la “cochera para coches de tres clases”, en comunicación inmediata con la vía de salida, y una “cochera de máquinas”, en comunicación directa con la vía central, por la cual sale la locomotora del tren de llegada, después de girarla en la placa ferroviaria, y con la vía de salida para la cabeza del tren. (Fig. 2)

⁹ Sociedad general de ferrocarriles “Vasco-Asturiana”. Línea de Oviedo a la de Ujo a Trubia. Proyecto de Estación definitiva de Oviedo. Memoria. 5 de Abril de 1905. A.G.A. (O.P.). Caja 12.700.

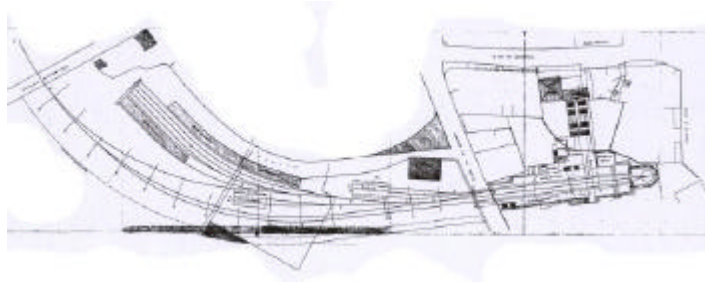


Ilustración 2. Francisco Durán. Plano de emplazamiento de la sede definitiva del ferrocarril vasco-asturiano. Proyecto de 1905.

EL SERVICIO DE ACCESO A LAS ESTACIONES DE MERCANCÍAS Y VIAJEROS.

El acceso de la estación de mercancías se hace por una calleja llamada de la Gascona que se ensancha 10 m después de realizar una serie de expropiaciones. Entre los extremos de los andenes y la citada calle, para salvar la pendiente de un 5%, existe un camino cuya servidumbre se desvía para facilitar la comunicación.

El acceso a la estación de viajeros desde la calle Jovellanos se realiza por una doble escalera de llegada y salida, que comunica el vestíbulo con la sala de espera. En ambos servicios la escalera se divide en dos secciones, una para los viajeros y otra para los mozos que llevan los equipajes, para evitar de ese modo las molestias consiguientes y hacer más expedita la marcha del viajero.

En el servicio de llegada, desde la escalera del andén, se atraviesa por una pasarela al servicio de equipajes, que tiene frente al furgón un montacargas y un puente de equipajes, para permitir su traslado con toda rapidez. Para el servicio de viajeros hay un ascensor. Además este andén tiene salida por la calle de la Gascona a través de una escalera colocada en el extremo de la placa ferroviaria.

Es muy interesante la colocación de las factorías de equipajes de llegada y salida, y la sala de espera, en un piso intermedio entre la calle Jovellanos y el andén de salida. La razón de esta disposición era dar un descanso al viajero, para que no le resultase fatigoso el salvar de una vez esta diferencia de nivel. (Fig. 3)

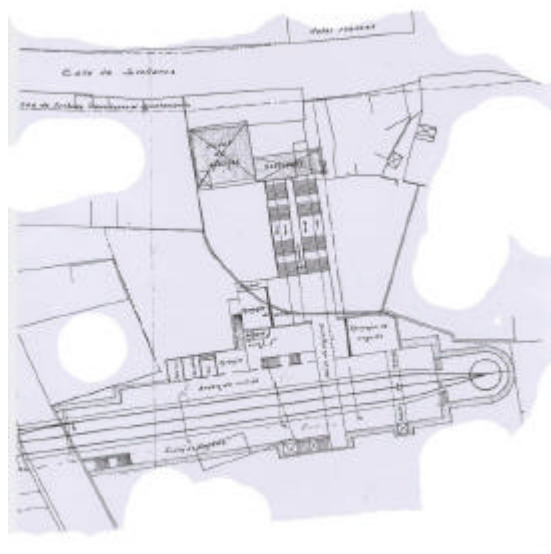


Ilustración 3. Estación del ferrocarril vasco-asturiano, 1905. El servicio de acceso a las estaciones de viajeros y mercancías.

LA PORTADA DE LA ESTACIÓN Y EL HOTEL DE OFICINAS.

LA PORTADA DE LA ESTACIÓN.

La fachada de la estación del Ferrocarril Vasco Asturiano se articula en dos cuerpos diferentes, uno correspondiente a la portada de la estación y otro al hotel de oficinas. Ambos volúmenes se encuentran retranqueados dejando un espacio rectangular a modo de plazoleta para facilitar la acogida de los viajeros. Una elegante verja de hierro acogería las berlinas de tracción animal y los primeros automóviles. (Fig. 4)

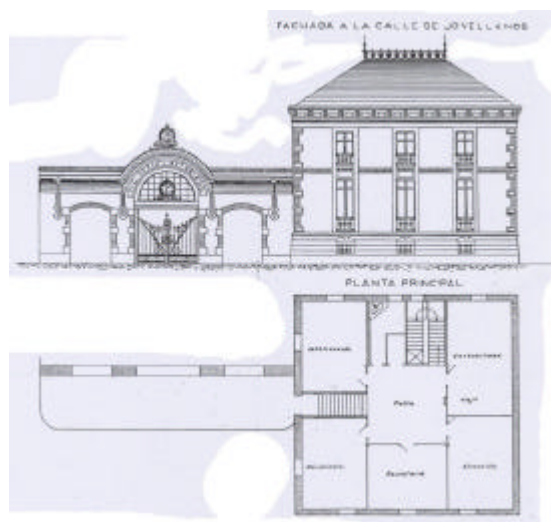


Ilustración 4. Estación de Oviedo. Fachada modernista a la calle de Jovellanos y planta principal del hotel de oficinas, 1905.

La portada de viajeros adopta en el proyecto original de 1905 la forma de un arco de triunfo de tres huecos. La entrada principal, de mayor tamaño, presenta una solución manierista de dintel y arco de medio punto. El tímpano de cristal aparece presidido por un reloj que cronometra la vida de la estación. Una verja de hierro, con dibujo neo-rococó, da prestancia al conjunto, que se corona en la parte superior con un adorno en forma de cornucopia.

Las entradas laterales, se cubren con arcos escarzanos, enmarcados con ladrillos, alternando, con resaltes planos de sillería. Cuatro palomillas metálicas, que se adosan a los muros y arrancan de la línea correspondiente a los salmeres de los arcos escarzanos, sostienen una marquesina corrida de cristal, con marcado diseño *Art Nouveau*, que se curva en forma de bóveda para adaptarse al arco principal, protegiendo el gran vestíbulo que se extiende tras la fachada, y la puerta de acceso al hotel de oficinas, de las inclemencias del tiempo.

La estructura arquitectónica es muy sencilla. Las cerchas con sus pares y tirantes, que sostienen la cubierta, a dos aguas, se apoyan por una parte en el muro portante que forma la fachada y por otro en columnas de hierro fundido de perfil historicista.

En la cristalización del proyecto definitivo, se producen algunas alteraciones. El arco de medio punto de la portada central se sustituye por uno más sencillo, de tipo escarzano, que hace juego con los de las portadas laterales. Al conjunto, concebido de una sola planta, se le añade un segundo piso con sencillas ventanas geminadas, de forma

rectangular, que se corresponden con los portales de entrada. Sobre el tímpano de hierro calado de la puerta principal, sobresale el anagrama de la Compañía Vasco-Asturiana formado por sus iniciales, V y A, entrelazadas.

EL HOTEL DE OFICINAS.

El cuerpo de oficinas, que en la terminología afrancesada del momento recibe el nombre de hotel, ofrece un volumen cúbico coronado por un tejado a cuatro aguas, que adopta forma troncocónica al estar rematado por un lucernario coronado por una crestería de hierro fundido. Presenta tres fachadas simétricas a la calle, con una disposición diferente de los vanos de las ventanas. Consta de dos pisos y un semisótano. (Fig. 5)

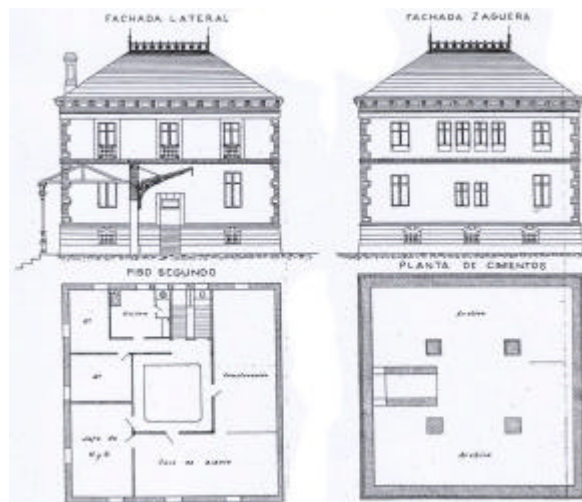


Ilustración 5. Estación de Oviedo. Detalles del hotel de oficinas, corte transversal del vestíbulo con las palomillas de la marquesina.

El semisótano asoma al exterior a través de pequeñas ventanas cubiertas con arcos escarzanos que interrumpen el sogueado del zócalo del hotel. En las fachadas, lateral y a la calle Jovellanos, los ventanales con balcones de la planta principal y el piso segundo, se agrupan con rectángulos cajeados y se enlazan mediante marcos comunes. Los balcones de herrajes de hierro se encuentran en el mismo plano de la fachada. Estas soluciones, nos acercan mas al secesionismo que al modernismo mediterráneo.

La fachada zaguera es la más sencilla en su composición. Se reduce a un juego racionalista de las ventanas en las que han desaparecido los balcones. Las líneas de impostas, las esquinas reforzadas con ladrillos, dispuestos a soga interrumpidos por sillares a tizón, y los aleros sobre modillones, que en el remate de las paredes forman una especie de friso, completan la decoración.

El programa de necesidades se articula de la siguiente manera. La planta de cimientos se destina a archivo. En la planta principal se disponen las dependencias relacionadas con la actividad empresarial. Las salas de la dirección, secretaría, caja y contabilidad, intervención y movimiento se disponen en torno al patio central iluminado por un lucernario. En el piso segundo se encuentran varios despachos, las salas de construcción y dibujo además de una cocina con su aseo.

Este cuerpo también sufrió modificaciones, al materializarse el proyecto. en el sentido de una simplificación racionalista de sus elementos decorativos. En todo caso, el conjunto de la portada de la estación y el hotel de oficinas, mantienen un corte señorial.

Dando al edificio un aire palacial acorde con los edificios de la ciudad y en contraste con el aspecto más tecnológico e industrial de la zona de los andenes.

EL ESPACIO INTERNO. LA DISTRIBUCIÓN Y EL SISTEMA DE ACCESOS.

El mayor problema de la estación es la distribución de las dependencias y el sistema de accesos, como consecuencia del desnivel de dieciséis metros existente entre la portada de la estación y los andenes. Del vestíbulo principal arranca la gran escalinata con 56 gradas, distribuidas en cuatro tramos separados por tres descansillos, que desemboca en las factorías de equipajes y la sala de espera. Estas dependencias, se ubican en un piso intermedio, para permitir, como ya se indicó anteriormente, el descanso de los viajeros y evitar, de esta forma, salvar de una vez un desnivel que suponía un total de 80 peldaños. Desde el muelle de llegada, un pasadizo de viajeros vuela sobre las vías, para salvar la separación de los andenes. Esta pasarela de madera, que se alza sobre una estructura metálica, con pilares de hierro reforzados con tirantes, por encima de la gran escalinata, desemboca directamente en el vestíbulo de la calle Jovellanos

También se proyectaron, aunque no llegaron a realizarse, otra pasarela y un espectacular ascensor que salvaba la altura de 9,16 m, entre la sala de espera y el puente de los viajeros. Este elevador de carácter exento, si se hubiera llegado a construir, habría conferido al espacio interior un marcado carácter tecnológico para su momento histórico. (Fig. 6)

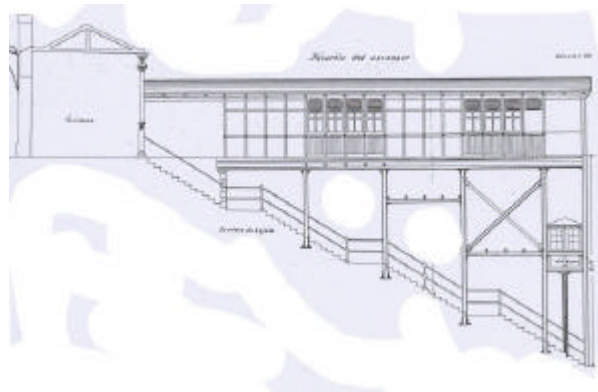


Ilustración 6. Estación de Oviedo. Corte transversal con detalles del vestíbulo, escalera, puente y ascensor, 1905.

El programa de necesidades del piso intermedio da lugar a la siguiente distribución. Situadas lateralmente se encuentran las factorías de equipajes de salida y de llegada con accesos independientes. En la zona central, tenemos la sala de espera con la cantina de expedición y la taquilla de billetes. Todas las dependencias son amplias, y bien ventiladas e iluminadas. Desde el amplio *hall* se desciende a los andenes a través de un sistema de escaleras.

En estas dependencias llaman la atención la ebanistería de acusado diseño modernista *Art Nouveau*, con sus características líneas en forma de *coup de fouet*, los zócalos de azulejos con un alicatado amarillo y azul, los suelos de baldosín hidráulico imitando alfombras, las mamparas de vitrales artísticos con sus llamativos rótulos, los relojes y las lámparas de iluminación. Los anuncios lo invadían todo, llegando hasta los frentes de los escalones y peldaños. (Fig.7)



Ilustración 7. Estación de Oviedo. Detalles del interior de la cantina, ebanistería y vitrales 'Art Nouveau'.

***LOS FRENTES DE LA ESTACIÓN A LOS ANDENES DE SALIDA Y ENTRADA.
LA IMITACIÓN DE LA ESTÉTICA DEL TREN.***

Mientras la fachada de la estación, que mira a la calle Jovellanos, adopta un aire palacial en concordancia con la arquitectura civil de la ciudad, los espacios en torno a los andenes de salida y de entrada presentan una imagen futurista para su época, más de acuerdo con la estética de la ingeniería. Estamos en presencia de una arquitectura industrial, en la que materiales como el hierro y el cristal, juegan un papel fundamental. El primer elemento a tener en cuenta, son las marquesinas de ambos andenes. De madera, pintada al óleo en el interior y cubierta con planchas de cinc al exterior, están reforzadas con un entramado de hierro. Se apoyan sobre pilastras toscanas, adosadas a los muros, y columnas exentas de fundición. Todo el diseño, con sus cabeceras curvadas, es de marcado carácter modernista. Cartelas con azulejos y artísticas letras completaban la decoración. (Fig. 8)



Ilustración 8. Estación de Oviedo. Fachada y pasarelas a los andenes de salida. Archivo fotográfico RIDEA.

Las columnas de hierro fundido, fabricadas en Mieres, ofrecen un interés especial. Los fustes, con varios anillos en su parte superior, y los capiteles de forma prismática, con la

decoración vegetal evocan el arte nazarí. De gran originalidad y belleza, son las ménsulas caladas de hierro en forma de cuchillo, con las características líneas de tallos vegetales en forma de látigo, que funcionan como un nexo entre los capiteles y las vigas superiores¹⁰.

El “programa de necesidades” del andén de salida, de izquierda a derecha, está formado por los W. C. de Señoras y Caballeros, los cuartos del jefe, el teléfono y los equipajes a punto de ser embarcados, la entrada de viajeros, la inspección del gobierno y el servicio sanitario.

Sobre la planta cubierta con las marquesinas, se alzan sendos frentes de fachada, con amplios ventanales de arcos rebajados, para aprovechar al máximo la luz. Se enmarcan con pilastras metálicas amojonadas por plintos, que en la materialización del proyecto se transforman en una balaustrada superior. La perfilería de los cristales, tiene la forma de una retícula cubriéndose con persianas, remarcadas en el proyecto. (Fig. 9)

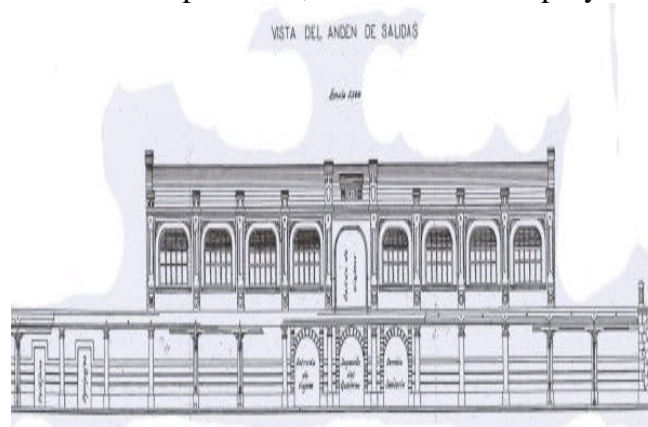
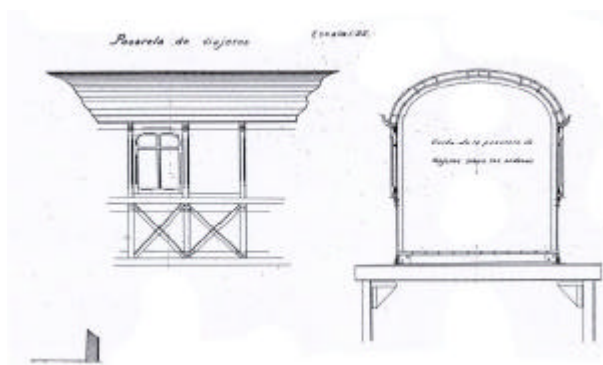


Ilustración 9. Estación de Oviedo. Vista del andén de salidas, frente de la fachada y marquesina.

Pero el elemento más espectacular, son las pasarelas de viajeros y mercancías, que sobrevuelan las vías para salvar la distancia entre los andenes. Especialmente interesante, es el puente de los viajeros, que con su entramado metálico, el sistema de ventanas seriadas y la cubierta, cuya bóveda engendra un arco carpanel, nos evoca la estética de los mismísimos vagones del tren. Todo este fascinante espacio piranesiano, fruto de la simbiosis entre arquitectura e ingeniería, desapareció con la demolición de la estación. (Fig. 10)



¹⁰ FERNÁNDEZ MOLINA, José Ramón y GONZÁLEZ MORIYÓN, Juan: *La Arquitectura del Hierro en Asturias*. Edición: Colegio Oficial de Arquitectos. Asturias, 1994.

Ilustración 10. Estación de Oviedo. Pasarela de viajeros sobre los andenes. Imita la estética del tren.

Como lejano precedente de los andenes de entrada y salida de la Estación del Vasco podemos señalar el *embarcadero* de la estación principal en Madrid del “ferro-carril” Madrid a Aranjuez, inaugurado en el año 1851. Un pórtico con columnas de hierro forma el *muelle de embarque* de los viajeros y al frente de este andén existe otro semejante que funciona como *muelle de desembarco*. Ambos andenes también abrazan el sistema de vías con sus plataformas giratorias y son atendidos por otras edificaciones como las cocheras de carruajes y locomotoras¹¹.

LA ESTACIÓN DEL VASCO ASTURIANO Y SUS AVATARES HISTÓRICOS.

DE LA BELLE ÉPOQUE A LA POSGUERRA.

Al amparo de la nueva estación ferroviaria, las calles Jovellanos y Argüelles experimentan una notable transformación urbanística y comercial. Se abre una amplia variedad de negocios relacionados principalmente con la hostelería que animan la vida ciudadana. La librería La Esfera, los hoteles Comercio y Colunguesa, los restaurantes Niza y Modesta, este último instalado en una soberbia casa chimenea, que fue demolida al no resistir la presión de la especulación inmobiliaria, o la pastelería Camilo de Blas, serían solo algunos ejemplos. (Fig. 11)



Ilustración 11. Estación de Oviedo. Fachada a la calle de Jovellanos y puente de la Gascona en construcción, 1947.

El teatro Celso, que más tarde se llamaría Jovellanos, se inaugura el mes de Mayo de 1906 con el “Concierto Francés”, un espectáculo musical con Saturnino del Fresno al frente del piano. A partir de los años veinte se instala el Cinematógrafo que irá desplazando progresivamente a las funciones teatrales. En la época de la posguerra, todo este conjunto, será sustituido por un bloque de viviendas construido por los hermanos Somolinos¹².

Tres meses más tarde, el 10 de Agosto de 1906, el diario ovetense “El Carbayón” anuncia el solemne acontecimiento de la inauguración de la nueva Estación del Vasco-Asturiano en la capital del Principado. La disposición admirable de la arquitectura para adaptarse a la difícil topografía del terreno, el carácter práctico y funcional de los andenes y el cuidado puesto en los aspectos higiénicos, son algunas de las notas que se resaltan en esta información. Comenzaba la actividad del establecimiento ferroviario¹³.

¹¹Manual del Ferro-carril de Madrid a Aranjuez por G. y A.. Madrid. Imprenta del Semanario Pintoresco y de la Ilustración. 1851. p.: 5.

¹² LILLO, Juan de: Oviedo. Crónica de un siglo. Ediciones Nobel. Oviedo, 1997.

¹³ Diario ovetense “El Carbayón” n° 10.298. 10 – 8 – 1906.

Los usuarios de la estación y vecinos de la zona, todavía recuerdan en las primeras horas del día, el perfume de los humos de la combustión imperfecta del carbón, cuando las locomotoras aún no eran eléctricas, mezclado con el rico olor del horneado de los famosos “carbayones”, barquitos de pasta cargados de bizcocho almendrado, de la Pastelería Camilo de Blas¹⁴.

El tráfico de mercancías era muy variado. En la plataforma protectora conocida como la “Rodiella” llegaba el pescado fresco de Cudillero. Su famosa merluza o los pescados de roca, se conservaban perfectamente con hielo picado envuelto en telas. De las Vascongadas venía la angula guardada en cajitas de madera.

Los viajeros traían de los pueblos todo tipo de productos alimenticios como leche, manteca, frutas, quesos y embutidos. De San Miguel de Candamo procedían los cestitos de mimbre con fresas, cuyos envases se cubrían con telas de variadas tonalidades. También se transportaban productos de contrabando como el *whisky* y el tabaco rubio que a comienzos de siglo comenzaban a ponerse de moda.

En la etapa de posguerra los maquinistas y fogoneros tenían unas grandes cestas cuadrangulares de mimbre donde llevaban la comida. Una carga de carbón, oculta bajo los cubiertos, la tartera y la fiambarrera, se utilizaba como trueque para obtener unos ingresos complementarios en tan difíciles años.

Los niños en sus juegos iban a “esquiar” en la escalera lateral que tenía una rampa de deslizamiento donde se dejaban las maletas y la paquetería. Se dejaban caer sentados sobre cartones, y cuando lo hacían en cuclillas utilizaban unas alpargatas de esparto porque los zapatos frenaban la marcha. Era todo una atracción. A veces los mozos de facturación los expulsaban pues el griterío juvenil alteraba el orden.

En la década de los 60 los viejos vagones de madera para pasajeros se sustituyen por otros de materiales más modernos. Entre el personal de la estación causa extrañeza que técnicos vascos de compañías navales pilotasen las primeras locomotoras de motor diesel eléctrico. La explicación que se les dio era que el motor de un barco era muy parecido a aquellos del ferrocarril.

En el aspecto económico los libros de balances de la Compañía ofrecen unos resultados bastante favorables. Entre 1906 y 1916 se produce una media anual de 194.500 viajeros y 245.000 toneladas. Estas cantidades se duplican de 1916 a 1940. Dos momentos culminantes fueron 1917 y 1945 como consecuencia de las dos guerras mundiales que incrementan las actividades minera. Pero también hay dientes de sierra como son las fechas que se corresponden con la Revolución del 34 y la Guerra Civil con un acusado descenso de la productividad¹⁵.

EL PROYECTO NO REALIZADO DE ESTACIÓN POLIFUNCIONAL EN 1963.

En la década de los años 60, con la inmigración del campo a la ciudad, el crecimiento demográfico y el aumento del nivel de vida, como consecuencia del desarrollo económico, se produce una intensificación de la construcción cuyos edificios ganan en altura.

La arquitectura racionalista, que había cristalizado durante la Segunda República, permanece en parte soterrada durante los años de la Autarquía, bajo una capa historicista externa, para aflorar de nuevo con fuerza en la etapa del desarrollismo. Pero paradójicamente, la acción de un progreso económico, mal entendido, con sus demoliciones en el casco urbano de Oviedo, fue mucho más nefasto para uno de los

¹⁴ Datos proporcionados mediante testimonio oral por D. José Antonio Fernández González.

¹⁵ OJEDA GUTIERREZ, Germán: *Los transportes asturianos*. En Historia de Asturias, tomo 9, capítulo V. Ediciones Ayalga. Vitoria, 1977.

conjuntos arquitectónicos más elegantes de España en torno a 1900, que la mismísima Guerra civil.

En el año 1963 los hermanos Federico y Fernando Somolinos proyectan en el espacio ocupado por los andenes del Ferrocarril Vasco-Asturiano una nueva estación polifuncional, para viviendas y servicios, que en la ciudad tenía su inmediato precedente en el edificio “Alsa” de la Plaza Primo de Rivera realizado en 1957 por Ignacio Álvarez Castelao para contener un conjunto de viviendas con sus bajos comerciales y una estación de autobuses¹⁶.

El objetivo era claramente económico. Se trataba de rentabilizar las plusvalías de la Compañía, con una reutilización de los solares de la estación ferroviaria de Oviedo, en una gran operación inmobiliaria.

El solar de la nueva construcción adopta la forma de un circo romano, cuya cabecera redondeada coincidiría con la plataforma giratoria. En este espacio se sitúan los servicios de la estación que abarcan 1.500 metros cuadrados. Comprenden la planta de calle, con el vestíbulo de viajeros, la cantina y el restaurante, y la planta de vías con la sala de espera y los andenes.

En el resto del solar, que tiene la forma de un rectángulo alargado, se proyecta un bloque dedicado a bajos comerciales, oficinas y viviendas. Una superficie a construir de 1.240 metros cuadrados, distribuida entre las plantas, baja, de paso y primera, se destina a oficinas y otra de 6.000 metros cuadrados en las restantes ocho plantas, a viviendas.

La fachada principal, orientada a la Carretera de penetración de Gijón a Oviedo, se caracteriza por una composición clasicista fruto de la influencia del movimiento moderno italiano. La planta baja, ofrece una composición de líneas tiradas a soga, interrumpidas por los portales y bajos comerciales. En el resto de la fachada, a modo de columnas colosales, destacan los grandes vanos, acristalados y corridos en sentido vertical, correspondientes a los espacios servidores que forman las escaleras de acceso a las viviendas. Los niveles de pisos se separan por sencillas molduras y una cornisa de tipo racionalista remata el conjunto.

En una primera fase se proyectan realizar cuarenta viviendas, articuladas en ocho plantas, cada una de las cuales tendría una extensión de 150 metros cuadrados. La distribución, de tipo funcional, consta de un *hall*, un corto pasillo con tres dormitorios y un *office* que sirve al comedor, la cocina y los baños. Todas las piezas son exteriores, muy soleadas y ventiladas. Como contrapartida, están expuestas a la contaminación, especialmente acústica, de los servicios del tren.

El proyecto soñado para Oviedo, pero nunca realizado, de una estación polifuncional del Ferrocarril Vasco-Asturiano es un buen ejemplo de la arquitectura desarrollada por los hermanos Somolinos en la década de los años 60 del pasado siglo.



¹⁶ V.V.A.A.: Guía de Arquitectura y Urbanismo de la ciudad de Oviedo. Edita: Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias. Oviedo, 1998. p.: 211.

Ilustración 12. Arquitectura racionalista. Proyecto no realizado de estación polifuncional, 1963. Alzado principal.

LOS ÚLTIMOS AÑOS. LA DEMOLICIÓN DE UNA ESTACIÓN MODERNISTA.

Con la liberalización de la economía al final de la autarquía, la minería del carbón entra en una crisis irreversible que el Estado trata de resolver mediante la integración de las principales empresas de explotación en HUNOSA, una sociedad dependiente del Instituto Nacional de Industria. La caída del transporte de carbón, patente especialmente a partir de 1964, afecta a la Compañía del Vasco que intenta compensar, en un inútil empeño, el descenso del tráfico de mercancías con el incremento de viajeros.

Los límites en el plazo de las concesiones de las líneas ferroviarias con la proximidad de su reversión al Estado, la competencia del transporte por carretera, la congelación de las tarifas frente al aumento de los costes por la subida de los salarios y de las materias primas o los incumplimientos de los contratos con el Gobierno, son algunas de las causas por las que esta empresa privada acaba por entregar de forma definitiva la explotación del Ferrocarril Vasco-Asturiano a una empresa pública, como es F.E.V.E, que se hace cargo de ella el 10 de Abril de 1972.

En el año 1985, coincidiendo con el comienzo de la llamada Tercera Revolución Industrial, se plantea la posibilidad de liberar los terrenos que ocupaba la antigua estación del Ferrocarril Vasco-Asturiano por el desmantelamiento de sus instalaciones industriales. La ciudad de Oviedo no supo movilizarse para intentar salvar el máximo exponente de su arquitectura ferroviaria. Apenas algunas opiniones, en la prensa y en la Universidad, manifestaron su malestar por la proximidad de su demolición¹⁷.

Las obras de demolición avanzan rápidamente en el año 1989. En la licencia de derribo la Consejería de Cultura impuso una serie de condiciones para la recuperación de algunas piezas de interés patrimonial, como columnas de fundición, piezas de ebanistería de la cantina, carteles de cerámica esmaltada y relojes. Estos requisitos no fueron cumplidos en su totalidad al ser demolidos algunos elementos artísticos como informa el expediente de seguimiento de las obras en el año 1991. Tres años más tarde el terreno de edificación se deja completamente libre.

Al solar resultante se le han dado diversos usos, como la construcción de un establecimiento de servicios sociales y varios bloques de viviendas de iniciativa privada. Se abre una calle peatonal que salva el desnivel entre la calle Jovellanos y la Carretera a Gijón. En estos momentos, sobre los espacios disponibles, se plantea edificar un Palacio de las Artes encargado al ingeniero de origen valenciano Santiago Calatrava que con su marcado aire tecnológico enlazaría, al menos simbólicamente, con la desaparecida estación ferroviaria¹⁸.

¹⁷ Expedientes sobre la demolición de la antigua estación del F.E.V.E. en la calle Jovellanos nº 5. 30 de Octubre de 1991. A.M.O.: Sala 1, anaquel 1, legajo 106, Documento 40.

¹⁸ Todos estos proyectos urbanísticos han sido debatidos en los medios de comunicación locales.