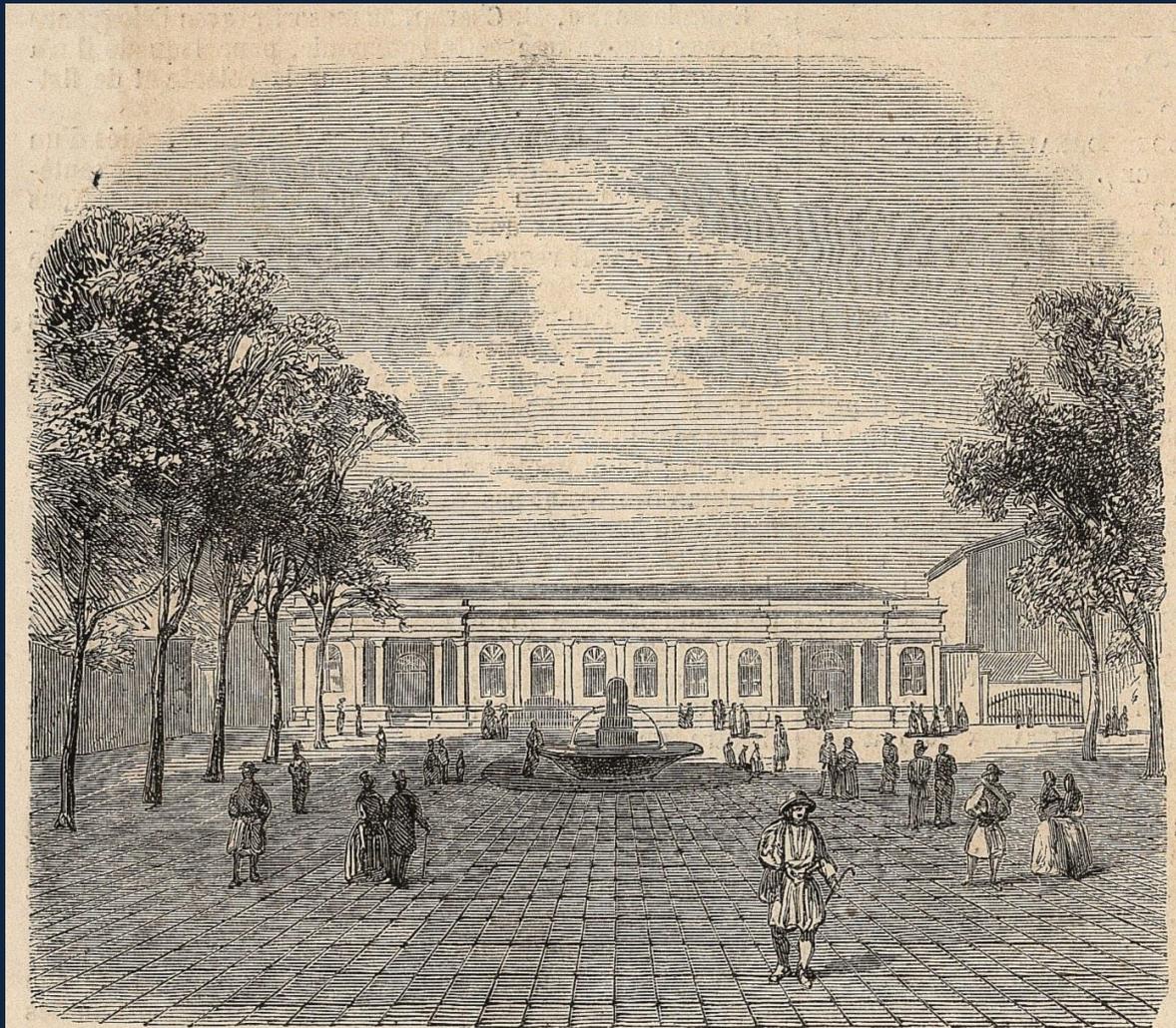




## La estación del Norte. Arquitecturas e historias urbanas

Inmaculada Aguilar Civera  
Cátedra Demetrio Ribes

*La estación de James Beatty, 1851*



EMBARCADÈRE A VALENCE.

*Al encargarme yo de la dirección de estas obras estaba ya fijado y muy oportunamente por cierto, el emplazamiento de esta estación en el interior de la Ciudad. Si en alguna ocasión puede ser necesario, digámoslo así, el introducir una vía de hierro dentro de una capital, es sin duda una de ellas en la que nos encontramos. En efecto y prescindiendo por un momento de las circunstancias favorables que existen para llevar este objeto, circunstancias que por si solas bastarían ya para decidir la cuestión, el gran movimiento que debe esperarse produzca en la línea el continuo tráfico entre el Grao y esta Ciudad, hace impensable desde luego la construcción del edificio que nos ocupa en un punto céntrico de Valencia. Sin esta circunstancia sería de todo punto ilusorio una gran parte del inmenso movimiento de que acabamos de hablar, porque obligados los viajeros y los conductores de mercancías para llegar al embarcadero a hacer un viaje que a causa de la corta longitud de la línea de ferrocarril (19.000 pies) sería de mucha más duración que el que por este hicieran, se retraerían de ocupar los carruajes de la Compañía, prefiriendo sin duda el continuar su viaje en el vehículo que necesariamente habrían de tomar para llegar a la estación. Era pues indispensable según esto la colocación del embarcadero dentro de la Ciudad.*

D. Cardenal, *Memoria descriptiva de las estaciones proyectadas para Valencia y el Grao*, 1851

*Afortunadamente las circunstancias locales que arriba hemos indicado han venido a facilitar esta disposición, pues la existencia de los huertos antiguos de los conventos de San Francisco y San Pablo que aparecen en el plano, hace que la adquisición del terreno, si bien algún tanto limitado, sea mucho menos costosa que si hubiera habido necesidad de derribar cualquier género de edificios. Hemos indicado que el terreno era algún tanto limitado y así es en efecto, pero bastará sin duda su extensión para no poner obstáculo de ningún género por mucho tiempo al buen servicio de la línea. Más tarde, y cuando ésta se enlazase con la de Aranjuez como sin duda ha de suceder algún día, se creará un movimiento tan considerable que acaso el servicio que requiera no quepa dentro de los límites que prudentemente y a fin de no entrar en gastos considerables y por el pronto innecesarios, nos hemos propuesto por ahora; más en este caso y en cualquier ocasión que se desee, hay siempre la posibilidad de ensanchar los límites que acabamos de mencionar; y afin de que esta posibilidad exista sin que pueda causar nunca perjuicio alguno, proponemos de costado la estación que nos ocupa. Con esta disposición y atendidas las circunstancias locales, no habría en su día sino tomar el convento de San Francisco y la fábrica de azulejos para dar al embarcadero todo el desahogo que pudiese necesitar .*

D. Cardenal, *Memoria descriptiva de las estaciones proyectadas para Valencia y el Grao*, 1851

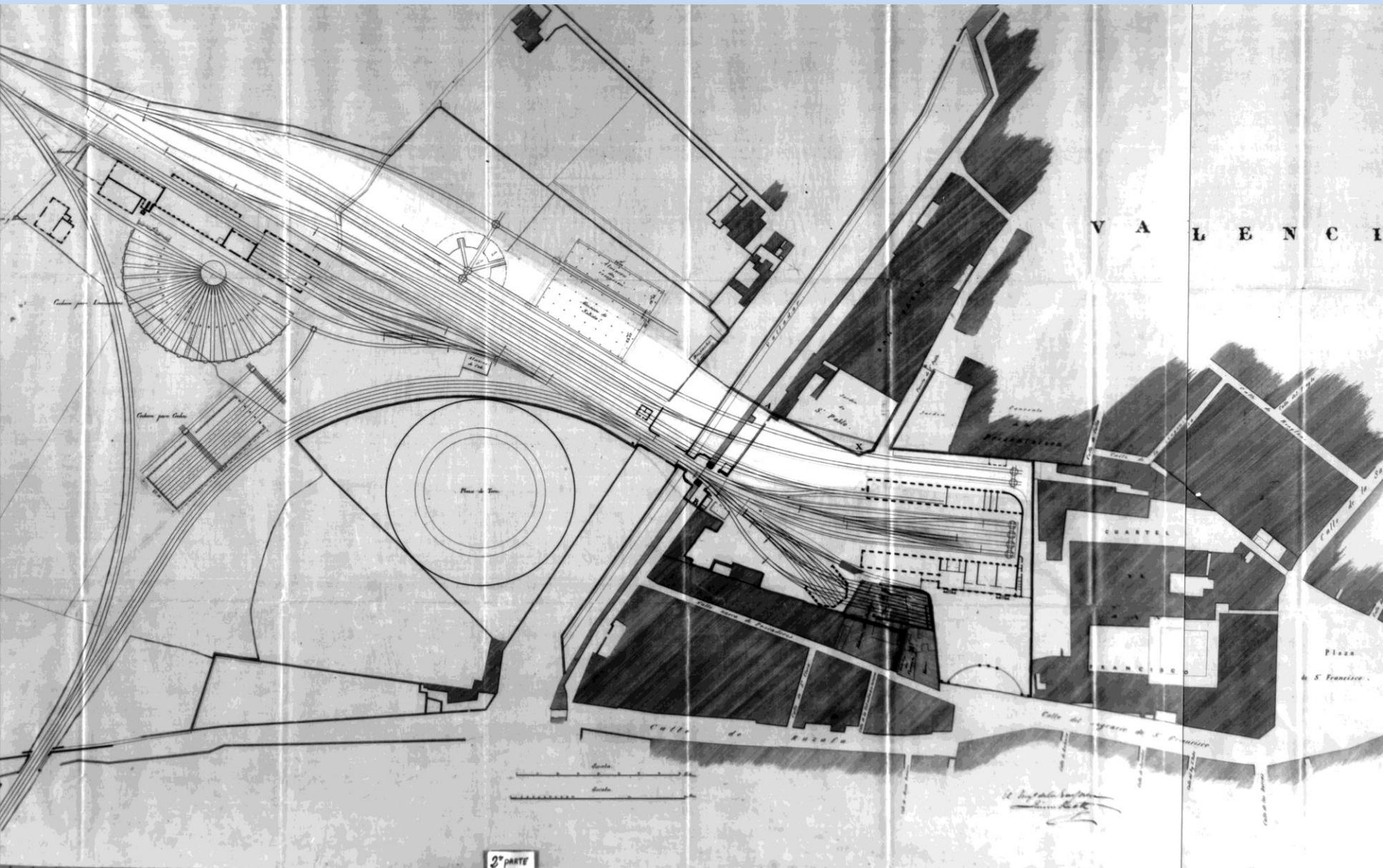


Antigua estación del Grao

*Valencia*  
*Estación del Norte*



Antigua estación en la calle Sagrario de San Francisco



Proyecto para ampliación de vías y pabellones, 1864



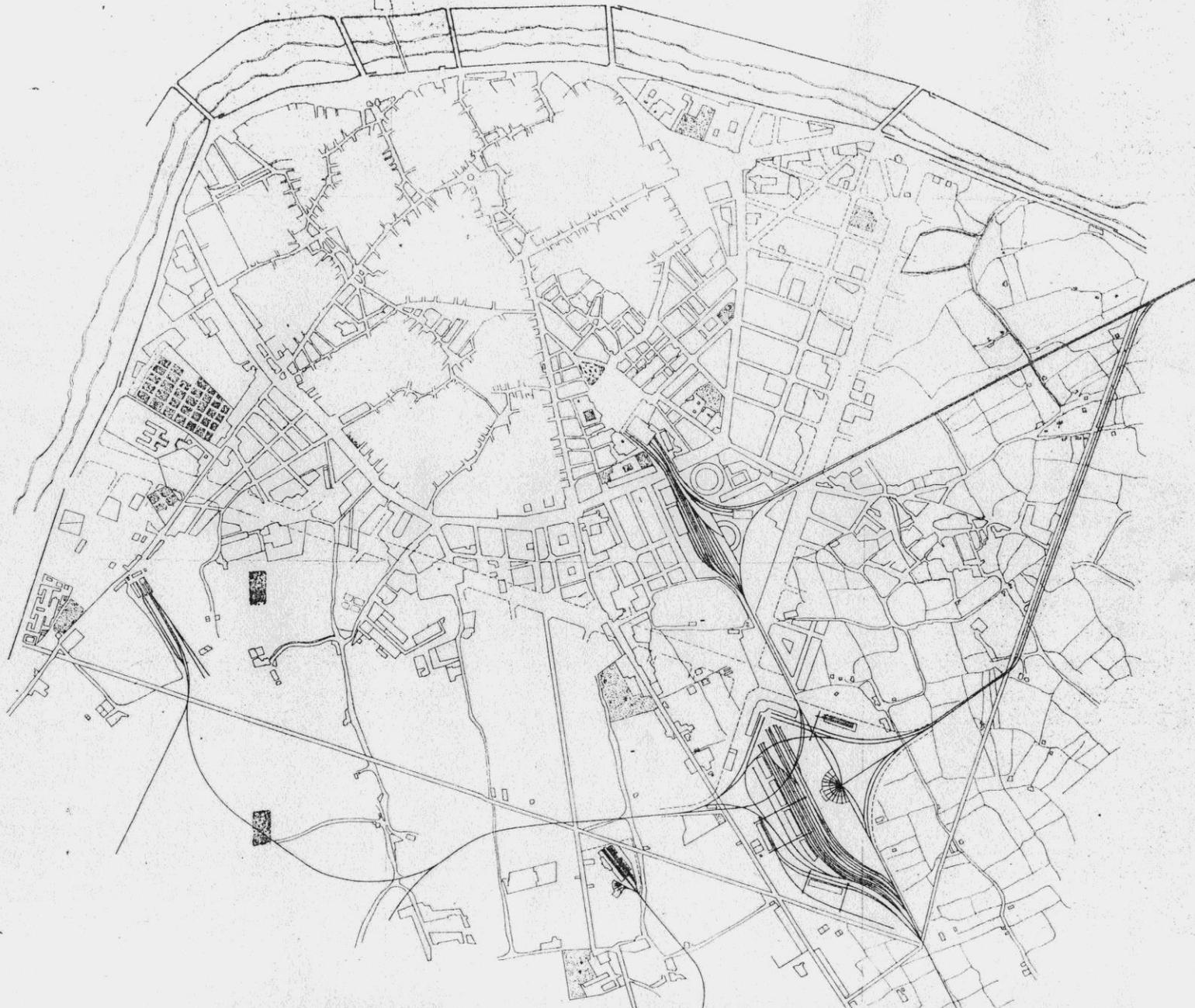


VALENCIA. 894. La plaza de toros.

J. Laurent y Cia Madrid.  
Es propiedad. Déposé.

*Se funda el ruego en la necesidad de esclarecer y modificar un hecho monstruoso, inexplicable, que ocurre en Valencia con la explotación de los ferrocarriles de Almansa, Valencia y Tarragona. Con dicha explotación se interrumpe durante seis horas al día la circulación y tránsito por una de las calles más importantes de la ciudad, la calle de Játiva. ¿Cómo puede ocurrir esto? [...]. Tenemos, pues que el estado legal sobre esta cuestión es el siguiente: la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Almansa, Valencia y Tarragona, hoy del Norte, no tiene autorización del Gobierno más que para establecer una sola vía sobre la calle de Játiva; resulta además otra cosa, resulta que el cambio de tráfico de la estación de Utiel á la estación de Valencia se ha realizado sin oír al Ayuntamiento de Valencia y sin abrir una información pública, á pesar de que está prevenido así en la ley de ferrocarriles. Pues bien; yo pregunto al Sr. Ministro de Fomento si está dispuesto á ordenar á la Compañía de ferrocarriles del Norte que arranque diez de las once vías que están establecidas sobre la calle de Játiva, y en el caso de que con esto no pueda realizar, el servicio á que trasladen la estación a las afueras de la población.*

G. JULIÁN MARTÍN, *Diario de las sesiones de Cortes*, 19 de mayo y 26 de junio de 1894.



Propuesta para la ubicación de la nueva estación del Norte, 1904

# El traslado de la Estación de Valencia

VALENCIANOS. No hemos de esforzarnos por demostrar el vital interés que envuelve para Valencia, en el traslado de la Estación de los ferrocarriles del Norte.

Cuando ya todo estaba ultimado, después de tantos años que se acrecia esta idea, terminada ya toda tramitación administrativa y convenido ya un contrato entre la Compañía y el Ayuntamiento, cuando debían comenzar las obras que llevarán a la realidad la tan anhelada mejora, se presenta en el Ayuntamiento un ingeniero delegado por esta Compañía y propone un nuevo proyecto, totalmente distinto del convenido y que viene a dejar las cosas en el ser y estado que se encontraban hace cuatro años.

Si repasamos la prueba nos encontramos que en el mes de Junio de 1901 aprobamos todos los proyectos de la Capital acordados del asunto y acordando al hacer entresacados de «La Voz de Valencia» del 21, lo siguiente:

«El representante de los ferrocarriles del Norte que aquí presente al Sr. Gobernador civil que para empezar la construcción de la Estación en el punto aprobado por real orden del 21 de Febrero de 1899 era previsto que el Ayuntamiento aprobará el proyecto de alineación y al propio tiempo entregará al Sr. Moñesta una suma de los beneficios que reportará a Valencia la construcción de la Estación.»

Estos beneficios son los siguientes:

1.ª Inversión de unos 4.000.000 de pesetas en la construcción.

2.ª Dejar a condiciones de urbanización toda la zona que ocupa hoy la Estación y edificarla en viviendas, dando lugar con ello a la construcción de un hermoso barrio y con ello empleo de capataces y de trabajadores, jornaleros, industriales y artistas.

3.ª Hacer desaparecer los peligrosos pasos a nivel de la calle de Játiva, Ruzafa y Germanías.

4.ª Facilitar la visibilidad y diversa comunicación en los barrios de la Capital y ofrecer hoy interrumpida en el interior por el edificio de viviendas y en el exterior por los muelles y terrenos de la Estación.

5.ª Construcción de una avenida directa de 30 metros de anchura que pondrá en comunicación directa la Estación con la Plaza de San Francisco.

6.ª Dar una ó dos nuevas fachadas a la Plaza de Toros ensanchando su perímetro por la parte Oeste.

7.ª Convenir en un paseo público de lo que hoy constituye la vía del Grao y Tarragona desde la calle de Iborra hasta el camino de Tránsito.

8.ª Construcción de un jardín ó parque a los extremos y a ambos lados de la avenida indicada.

9.ª Dejar la Estación en cruce de las dos grandes vías del ensanche, formando en su encuentro con la fachada de la Estación una Plaza cuadrada de 100 metros de lado.

El Sr. Moñesta propusiese hacer cuantas gestiones están a su alcance para lograr la realización de este proyecto.

No hay duda que la construcción de la nueva estación ha de reportar beneficios a la ciudad y los ha de proporcionar muy grandes a la Compañía.

En períodos tiempos sucesivos se han publicado algunos de nuestra prensa y aún continúa el Comercio del 15 de Agosto del mismo año, en el que comparan las obras en el término de Valencia, hasta ese momento.

Tenemos derecho indiscutible a dudar de la seriedad de la Compañía que tantas veces nos ha engañado y en esta ocasión, así como mayor motivo.

Tratado de una Compañía eminentemente mercantil, que siempre se ha preocupado de su interés particular, sin importarle un bledo la comodidad, ni los beneficios que a Valencia pueda reportarle.

Le conviene a esta Compañía construir una sola Estación mejor que dos emplazada en el sitio que más barato le resulte la adquisición de los terrenos y dejar para la venta el mayor número posible

de solares, de los que ha de obtener pingüe ganancia cuando los venda.

En el proyecto nuevo que presentan, no aparecen estos beneficios. Luego no se preocupan llevarlos a la práctica. Es simplemente una dilación para retrasar la ejecución del proyecto que tienen concebido.

Pero hay otras razones de índole distinta que nos conducen a las mismas conclusiones.

Trascurrieron comenzar las obras con arreglo al plan convenido en el plazo de un mes, si el Ayuntamiento aprobaba el proyecto de alineación y se iniciaba en Julio de 1901.

Si fallaron a su palabra entonces tratáramos de un proyecto que ya estaba tramitado y en vía de hecho, como creer que la Compañía ahora en plazo breve cuando se trata de un proyecto que había de recorrer el largo camino de la tramitación administrativa, sus peores en España y para cuya aprobación había de modificarse hasta la ley de ensanches?

Entendemos que con esto queda plenamente demostrado que, solo trata de dar largas al asunto, obediendo a sus miras pecuniarias y obligados a dar alguna excusa a las constantes indagaciones del Ayuntamiento.

Dicho lo que antecede pasamos a ocuparnos del proyecto recientemente presentado por D. Javier Sanz, Ingeniero de la Compañía.

Este proyecto es bastante diferente e inadmisible por las razones siguientes:

1.ª Si bien desaparecen los pasos a nivel de las calles Játiva y Ruzafa y Germanías, ninguna importancia tenía el paso a nivel de la calle de Tránsito, la cual está comunicada una calle de Tránsito en las calles de Colón, Játiva y Guillén de Castro originándose por esta razón un constante y molesto tránsito de viandantes, así como de carros y carruajes.

Todo hace presumir que en plazo breve adquirirá la calle de Germanías un tránsito numeroso que nos conducirá a pensar nuevamente en el traslado de la Estación. Estas razones han de hacerse mirando siempre al porvenir, porque la Compañía no va seguramente a hacer una Estación cada 20 años.

2.ª Porque todas las ventajas que se adjudican a este proyecto, están acaecidas en el convenido y aprobado por la superioridad.

3.ª En el proyecto del Sr. Sanz se emplaza la Estación para viajeros en la calle de Játiva; pero esta se continúa, enlazándose con las muelles de mercancías (emplazados en la vía pública (Gran vía) sin interrupción alguna hasta el camino de Tránsito, separando de esta suerte al ensanche en aquella estensa zona en dos partes: Este y Oeste, sin comunicación alguna y no permitiendo la prolongación de numerosas calles que por fuerza han de tenerse en la Estación. De esta suerte que los vecinos de una de estas grandes barriadas, si han de trasladarse a la otra, se verían obligados a describir una curva de dos kilómetros, que hoy hacen menos desde el poblado de Ruzafa por ejemplo a la calle de San Vicente de fuera si se va por la calle de Játiva ó el camino de Tránsito (estas vías practicable).

4.ª Que de realizarse el proyecto del señor Sanz, poco había de ser el beneficio que a la clase obrera pueda celebrar.

Con efecto: El hecho de construir la Estación supone poco trabajo y menos utilidad para el obrero y la industria valenciana, toda vez que estas construcciones por su índole y arquitectura especial están formadas en su mayor parte de hierro y este lo traen del extranjero ya dispuesto de modo que, así se reducen a la colosalidad para arrastrar el edificio que, en realidad está constituido muy lejos.

Desde está el verdadero bien que había de producir la clase obrera resultando de ella un beneficio es porque hoy atraviesa, en las numerosas construcciones que se originan para urbanizar los solares que con motivo del traslado de la Estación quedarían según el proyecto, que tiene aprobado el Ayuntamiento y que en el proyecto del Sr. Sanz queda reducido casi a la nada.

En otro orden de consideraciones podemos apoyarnos para pedir que se cumpla el convenio que el Ayuntamiento establecido con la Compañía, como son: el aumento que había de reportar a los aros municipales el mayor número de construcciones por los que según la ley de ensanches recibiría el Ayuntamiento íntegra la contribución durante treinta años, ingresos que al percibirlos el Municipio, redundarían en beneficio de Valencia, Hermosamiento, ornato, higienización, etc. Ampio campo para el desarrollo de industrias. El aumento de nuestra población y finalmente, el prestigio y el decoro del Ayuntamiento, de Valencia entre que, demandan imperiosamente como una satisfacción de innumerable interés de las relaciones y de las ventajas que ha recibido que se la respete y atienda como merece, obligando a la Compañía de Caminos de Hierro del Norte a cumplir sus compromisos.

Que la opinión se halle dividida, no nos extraña tratándose de un asunto trascendental que había de producir una revolución en nuestra ciudad que, beneficiaría a muchos, segun a los más; pero que inevitablemente había de perjudicar a algunos, aunque fueran pocos.

Sabemos que unos cuantos comerciantes en número de veinte, se reunieron en el Ateneo Mercantil, y acordaron pedir al Ayuntamiento que aceptara el proyecto del Sr. Sanz, por entender que el aprobado por el Ayuntamiento les perjudicaba como comerciantes. Se atribuyen estos señores una representación de que carecían.

Como han de indicarse los comerciantes a uno ó otro proyecto, si en ambos se compran las mercancías en el mismo punto y precisamente en este el único punto común a los dos proyectos en litigio? Si trata solo y consiste la discrepancia en cuanto a las vías que se reducen. Gostamos esos señores y no invecuen el interés del comercio que es por completo ajeno a proyecto determinado y si lo modifica un poco, será perjudicial (por el hecho de traer como revela gran movilización de capitales) de que se emplee a la otra parte de la Gran vía.

En la R. O. de 24 Febrero 1899 se dispone entre otras cosas que la estación se construya de manera que quede dividida en partes al menos correspondientes a cada una de las conexiones y no es posible esta división en el proyecto del señor Sanz, por cuya razón y no reunir este requisito, no sería aprobado por la Dirección General de Obras Públicas, aun de otros inconvenientes que darían el mismo resultado.

El pliebitico que propone «El Mercantil Valenciano», huelga por completo, por haberse hecho en tiempo oportuno, cuando al Ayuntamiento le quedaba roto el criterio en el de la opinión pública, y saber a qué atenerse para resolver en definitiva, convocado a sesión magna a las fuerzas vivas de Valencia, a sus representantes, y en cumplimiento de los acuerdos que allí se tomaron, comensó las gestiones que, dieron por resultado, el convenio con la compañía y la R. O. que autorizaba su cumplimiento.

¿Ya a repetir ahora la suerte? ¿Ha de estar pendiente el Ayuntamiento de que a cualquier hora pueda, después de diez, otro tercer pliebitico?

¿Que la solicitud elevada al ministro hace dos meses, firmada y sellada por 70 sociedades legítimas, con firmas, sellos y firmas de pliebitico y no significa la voluntad de muchos miles de valencianos?

## La Comisión.

# EL TRASLADO DE LA ESTACION

## Valencianos:

Nunca como en la ocasión presente pudo decirse con más propiedad que el Excmo. Ayuntamiento ha interpretado fielmente los deseos de Valencia, en cuanto afecta al trascendental asunto del traslado de la Estación de los ferrocarriles del Norte.

Una insignificant minoría, obrando solo a impulsos de intereses particulares, trata en vano de presentar ante la opinión este traslado como un perjuicio a los intereses generales de nuestra Ciudad.

No vamos a insistir ahora en las razones de todos conocidas y que ya en otra ocasión hemos hecho públicas, para demostrar la importancia y grandes beneficios que a Valencia reportaría tan importante mejora llevada a cabo en las condiciones que el Excmo. Ayuntamiento tiene convenidas con la Compañía; pero como se ha dicho que la opinión pública no ha dado su aprobación de una manera clara y convincente a el traslado en cuestión, véase la relación de las Sociedades legalmente constituidas de Valencia, que después de maduro estudio y convenidas de las ventajas innegables y bondad del proyecto, han pedido al Sr. Alcalde, al Excmo. Ayuntamiento y al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, que se lleve a la práctica a la mayor brevedad y en todas sus partes al contrato que el Excmo. Ayuntamiento y la Compañía de los ferrocarriles del Norte tienen establecido. (Representan o no a la opinión pública, ó es que ésta se halla vinculada tan solo en unos cuantos caballeros particulares?)

¡Valencianos, vosotros juzgaréis dónde está la verdadera opinión pública!

Se hallan conformes y piden el traslado de la Estación del Norte a la confluencia de las dos grandes vías, ó sea al sitio contratado entre la Compañía y el Excmo. Ayuntamiento y aprobado por el Gobierno, las Sociedades siguientes:

Sociedad de Albalátes «La Constructora Valenciana». — El Presidente, José Guillén.

«Asociación de Obreros en General». — El Presidente, Ramón Sotillos Olives.

«Vecinos y Proprietarios del Ensanche». — El Vicepresidente, Juan Campoy.

«Casos de «Las Germanías». — El Presidente, Euladio Fajrinas.

«Maestros Sastres «La Confianza». — El Presidente, Ramón Cantos.

«Dependencia Mercantil». — El Presidente, Euladio Bosc.

«Cocheros «La Velosa». — El Presidente, Y. Alcazar.

«Secores a Través del trabajo». — El Presidente, Luis Ristort.

«Peones Albalátes «La Escadras». — El Presidente, José Beltrán.

«Unión Republicana de la Misericordia». — El Presidente, Mariano Parés.

«Elaboración de Paños». — El Presidente, Salvador Pastor.

«Sombreadores Planchadores». — El Presidente, Avilina Herrero.

«Ajustadores y forjadores». — El Presidente, Francisco Lafont.

«Confiteros y Pasteleros». — El Presidente, Joaquín Toran.

«Oficiales Pañoleros». — El Presidente, Francisco Granca.

«Comisión Instrucción «La Luz». — El Presidente, José Pato Jimeno.

«Obreros braceros de Alamos». — El Presidente, Juan Merli.

«Casino Republicano Universal». — El Presidente, Manuel Navarro.

«Forjadores y ayudantes en hierro». — El Presidente, Enrique Roselló.

«Travias Eléctricos». — El Presidente, Juan Boch.

«Colegio del Arte Mayor de la Seda». — El Presidente, Manuel Juan.

«Círculo Instrucción Electrónica». — El Presidente, Pascual Cifra.

«Gremio de Ebanistas y Oficios similares». — El Presidente, Manuel Barrera.

«Casino Republicano Federal de Ruzafa». — El Presidente, Juan Bort.

«Artes y Letras». — El Tesorero, Pascual Jula.

«Casino Republicano». — El Vicepresidente, Isidro Calzades.

«Oficiales sastres «La Igualadora». — El Presidente, José Matana.

«Unión Republicana de Ruzafa». — El Presidente, Jaime Miralles.

«Obreros Carpinteros «La Unión». — El Presidente, Antonio López.

«Obreros Tallistas». — El Vicepresidente, Rafael Guillén.

«Carpinteros». — El Presidente, Miguel Villarriba.

«Arte de la Piedra». — El Presidente, Angel Borrás.

«Toreros y Baranderos». — El Presidente, Antonio Boch.

«Obreros Constructores de Carrajes». — El Presidente, Miguel Gimeno.

«Obreros del Arte de la Seda». — El Presidente, Rosario Gado.

«Carreros «La Justicia». — El Presidente, Julián Basel.

«Obreros muelles curvados». — El Presidente, Gabriel Moreau.

«Mastros «La Unión». — El Presidente, F. Ribelles.

«Cámaras «La Unión». — El Presidente, Basilio Guix.

«Sociedad «Círculo Fratero». — El Presidente, Juan Vicente Pardo.

«Sindicato Gremial de Comestibles». — El Presidente, P. Albalá.

«Casino Recreativo «La Amistad». — El Presidente, Vicente Chirivella.

«Sociedad de Ebanistas y oficios similares». — El Vicepresidente, José Vives.

«Unión Ultramarina y Comercial». — El Presidente, Francisco Pardo.

«Secores Mastros «El Tallero». — El Presidente, Isidro Calzades.

«Sociedad de Bebidas Gasosas». — El Presidente, José Matana.

«Sombreadores filistas». — El Presidente, Ramón Aparicio.

«Sociedad de Papeleros». — El Presidente, José Matana.

«Sociedad de Seguros». — El Presidente, José Cano.

«Toreros en hierro». — El Presidente, Angel Montler.

«Maquinistas y fogoneros de Rijas». — El Presidente, Tomas Bennet.

«Empleados de Empresas ferro-viarias». — El Presidente, Vicente Rico.

«Sociedad de Silerios». — El Presidente, Francisco Gil.

«Sociedad de Pintores». — El Presidente, José Baga.

«Obreros litógrafos». — El Presidente, Mariano Pastor.

«Maximo Juan». — El Presidente, E. Gelería Gay.

«Unión Republicana del Puerto». — El Presidente, Pascual Gozalvo.

«Sociedad de Pintores». — El Presidente, Vicente Sorni.

«Sociedad Albalátes de Pueblo Nuevo de Mars». — El Presidente, Luis Riudor.

«Cámara Obrera Industrial». — El Presidente, Vicente Boix.

«Gremio de Maestros Carpinteros». — El Presidente, Joaquín Mosquera.

«Instructiva y Recreativa «El Medicina». — El Presidente, Basilio Carliant.

«El Orfeón Valenciano «El Micalot». — El Presidente, Juan Bautista Serra.

«Maestros Zapateros». — El Presidente, Felipe Sanchez.

«Centro de Fusión Republicana». — El Presidente, Juan Barri.

«Sociedad de Zapateros». — El Presidente, Francisco Fajnor.

«Broncistas, lampisteros y similares». — El Presidente, Vicente Catalá.

«Piseros «El Rabal». — El Presidente, Francisco Macan.

«Sociedad de Fandoleros». — El Presidente, José Segura.

«Aserradores y alfileros». — El Presidente, Francisco Palmero.

«La Gutenberg, tipógrafos». — El Presidente, Vicente Jordán.

«Obreros Travasos de Valencia». — El Presidente, Salvador Soler.

«Casino Republicano teatro Museo». — El Presidente, Lamió Ullas.

«Operarios Baldosa Orlana». — El Presidente, Juan Vives.

«Sociedad Tipográfica». — El Presidente, Mariano Pastor.

«Orfeón «Antiguo». — El Presidente, E. Gelería Gay.

«Cocheros del Grao de Valencia». — El Presidente, Vicente Sorni.

«Sociedad Albalátes de Pueblo Nuevo de Mars». — El Presidente, Luis Riudor.

También el Ateneo Mercantil y la Cámara de Comercio tienen acordado cada una de por sí, elevar una solicitud al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, pidiéndole el emplazamiento de la Estación como las anteriores Sociedades lo piden, si bien con la salvedad de ver si fuera posible un apedero para viajeros en sitio más céntrico.

La Sociedad Liga de Proprietarios, tiene por ley, dos representantes en la Comisión de Ensanche del Excmo. Ayuntamiento, y como estos señores representantes han aprobado y defienden el traslado de la Estación al mismo punto, esta Sociedad también debe estar conforme y unir sus votos con la mayoría.

*Las vías férreas afectan esencialmente las relaciones de la Ciudad con el exterior: su condición es principalmente comercial, difusiva y concentradora; las vías urbanas facilitan las relaciones interiores. El carácter mas ó menos comercial y expansivo de la población señalará á cual conviene dar preferencia; atendida esta razón fundamental y habida cuenta de la importancia comercial de Valencia debe procurarse para la Estación el emplazamiento más céntrico posible.[...]*

*Es cierto que existe perjuicio para las relaciones interiores. Estos perjuicios están reducidos á los pasos á nivel; suprimidos estos no había razón alguna de carácter general apreciable á favor del cambio. Para evitar los pasos á nivel en absoluto precisaría llevar la estación completamente al exterior del casco, con notorio grave perjuicio para los viajeros y las mercancías; conviene atender sin embargo á la supresión del mas perjudicial entre todos, que es sin duda alguna el de la calle de Játiva. [...]*

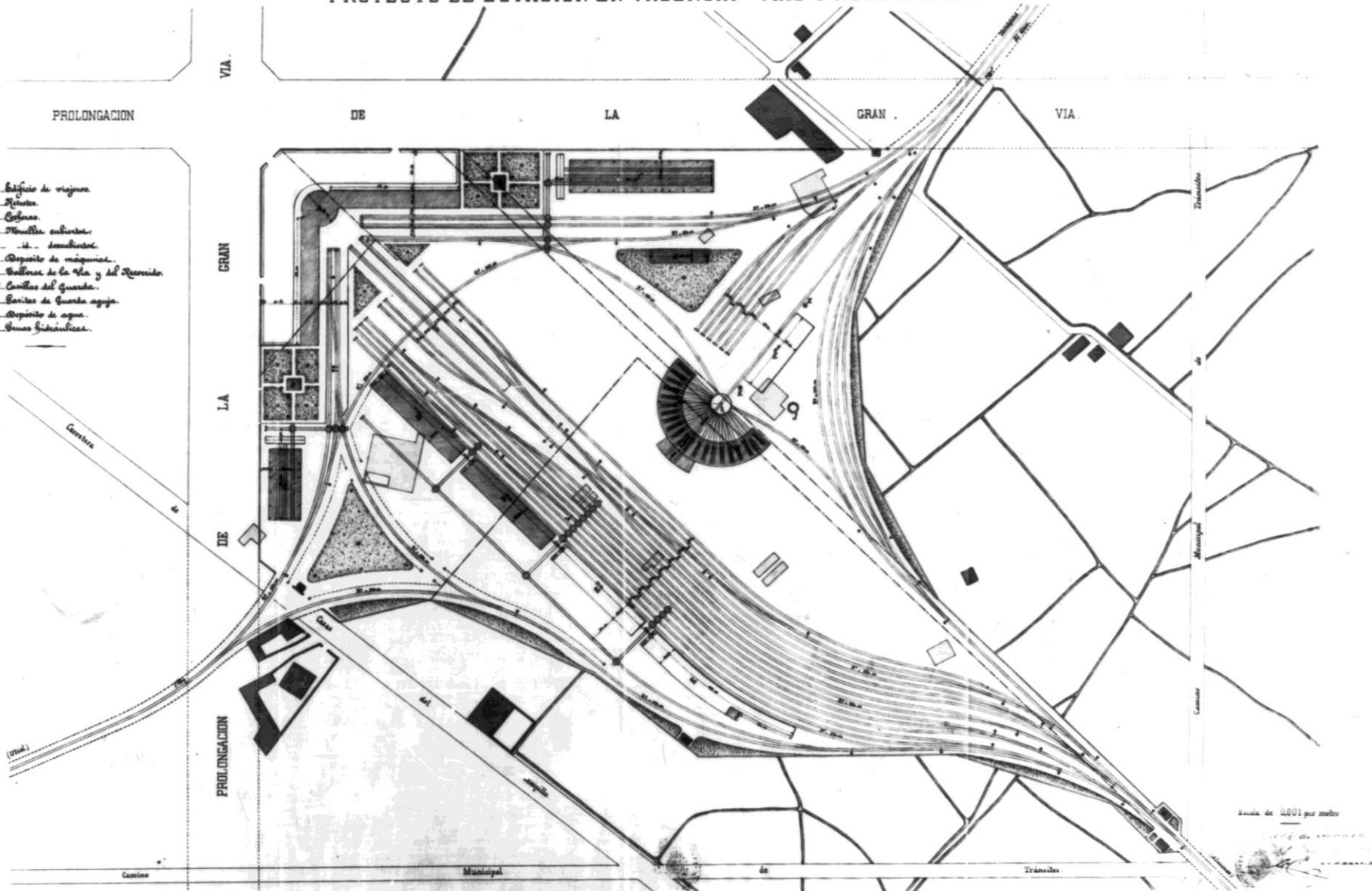
*Sí se estableciera el ingreso á la Estación con frontera recayente á la calle de Játiva podrían armonizarse todos los intereses y con alejamiento relativamente corto, salvar el grave, peligroso y perjudicial paso a nivel establecido frente a la plaza de Toros. [...]*

*El estado actual, favorece mantener la situación ya de antiguo creada y la Comisión entiende, perjudicial todo cambio radical, y favorable la discreta desviación como antes ha indicado, siempre bajo el supuesto de que resulte fácil y expedita la comunicación por medio de una ancha vía con la plaza de San Francisco.*

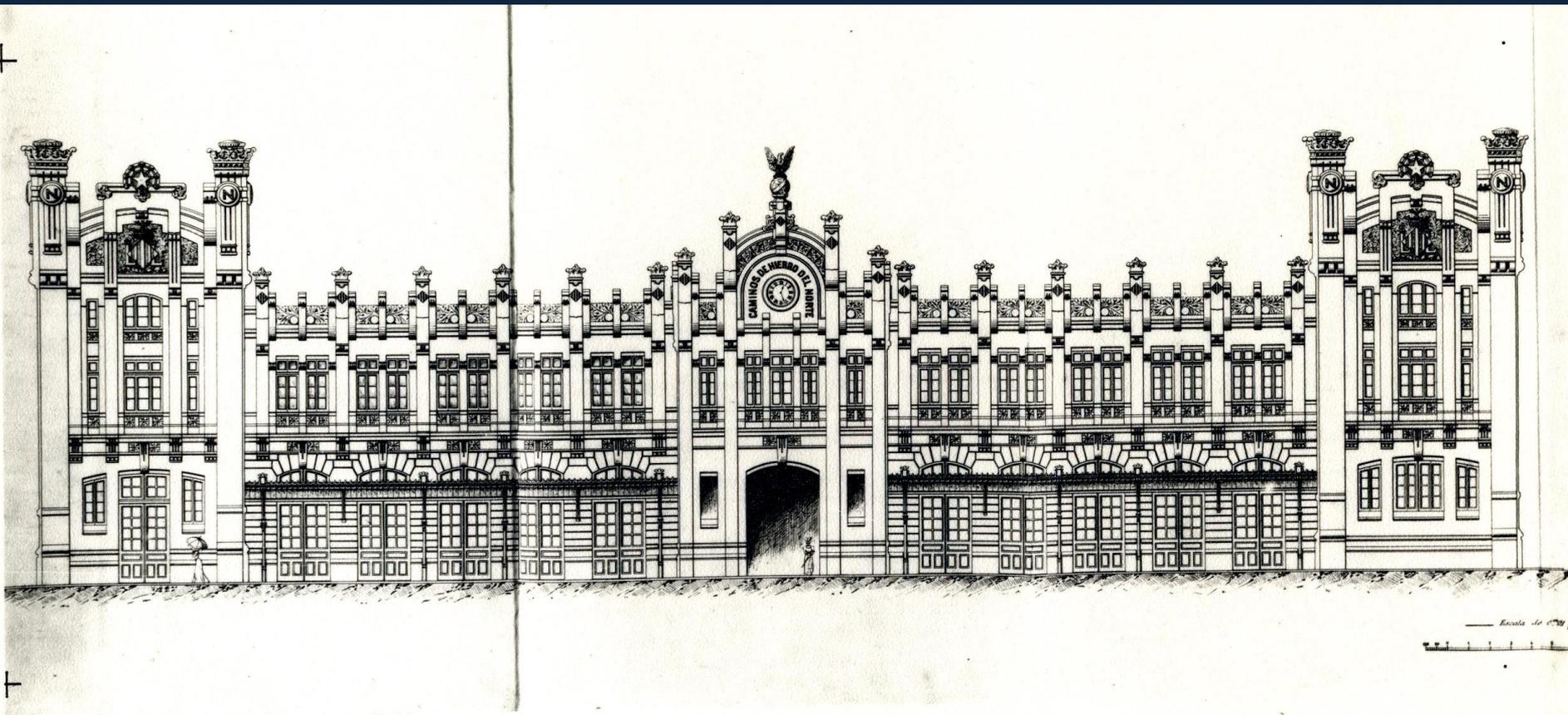
Dictamen de la Comisión, designada por la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, sobre el traslado de la Estación, 3 de diciembre de 1897.

# PROYECTO DE ESTACION EN VALENCIA—VIAS Y ACCESORIOS.

- A. Edificio de viajeros.
- B.B.B. Retenes.
- C.C. Coberturas.
- D.D. Muelles embarcadero.
- E.E.E. id. desembarcadero.
- F. Depósito de mercancías.
- G. Salones de la Via y del Recreo.
- H.H.H. Casillas del Guarda.
- I.I. Casillas de Guardia agujero.
- J. Depósito de agua.
- K.K. Obras hidráulicas.



*La estación de Demetrio Ribes, 1906*





Propuesta para la ubicación de la nueva estación del Norte, 1904



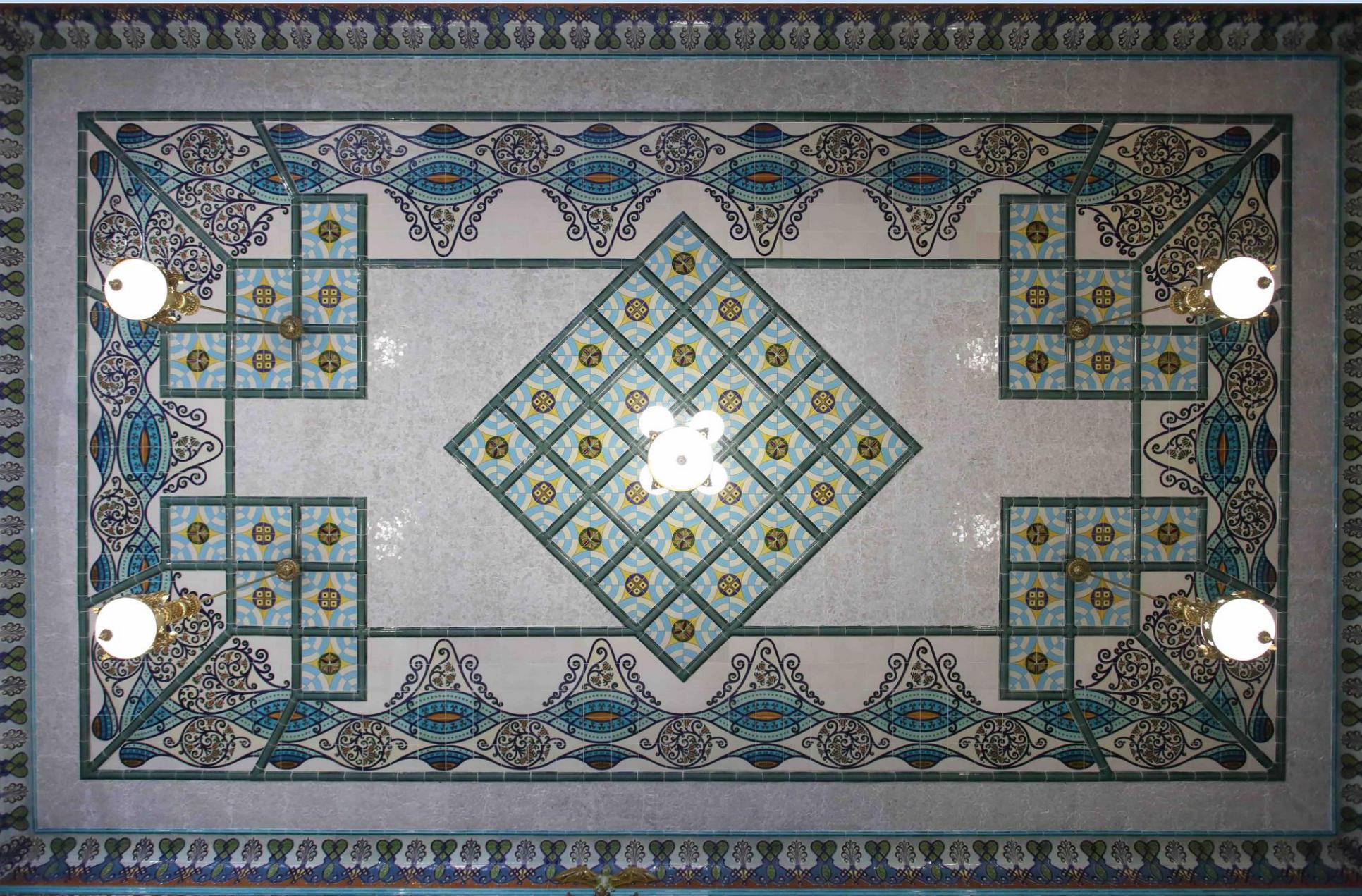
- *Una calle avenida a la estación entre la plaza de Emilio Castelar y la calle de Játiva, de 32 metros de amplitud, cuyo eje pasando por el centro de la fachada del edificio de viajeros de la estación del Norte tenga una dirección tal que la alineación de la derecha sea tangente al torreón de la derecha de la fachada en construcción del Excmo. Ayuntamiento.*
- *Dos calles transversales de diez metros de amplitud entre las de Ruzafa y la avenida, y entre ésta y la plaza de San Pablo.*
- *Prolongación de la calle de Lauria hasta esta avenida y prolongación de la calle de Ribera hasta la calle Lauria.*
- *Prolongación de la calle de Gibraltar hasta la de Játiva con una anchura de 12 metros, a excepción de la parte comprendida entre los chaflanes de entrada por la calle de Játiva y el punto más próximo a la plaza de toros, en cuyo trayecto el ancho de la calle de Gibraltar se proyecta de 10 metros.*
- *Apertura de una vía de 16 metros prolongación de la de Cádiz, otra intermedia perpendicular a ésta de la misma amplitud, y una paralela prolongación de la número catorce del ensanche hasta la prolongación de la calle de Gibraltar con anchura de 12 metros.*
- *Apertura de una vía transversal de 16 metros desde la Gran Vía hasta la prolongación de la calle de Cádiz.*
- *Establecimiento definitivo de la calle de Bailén con 12 metros de amplitud.*
- *Establecimiento definitivo de la calle Játiva.*













Thorn

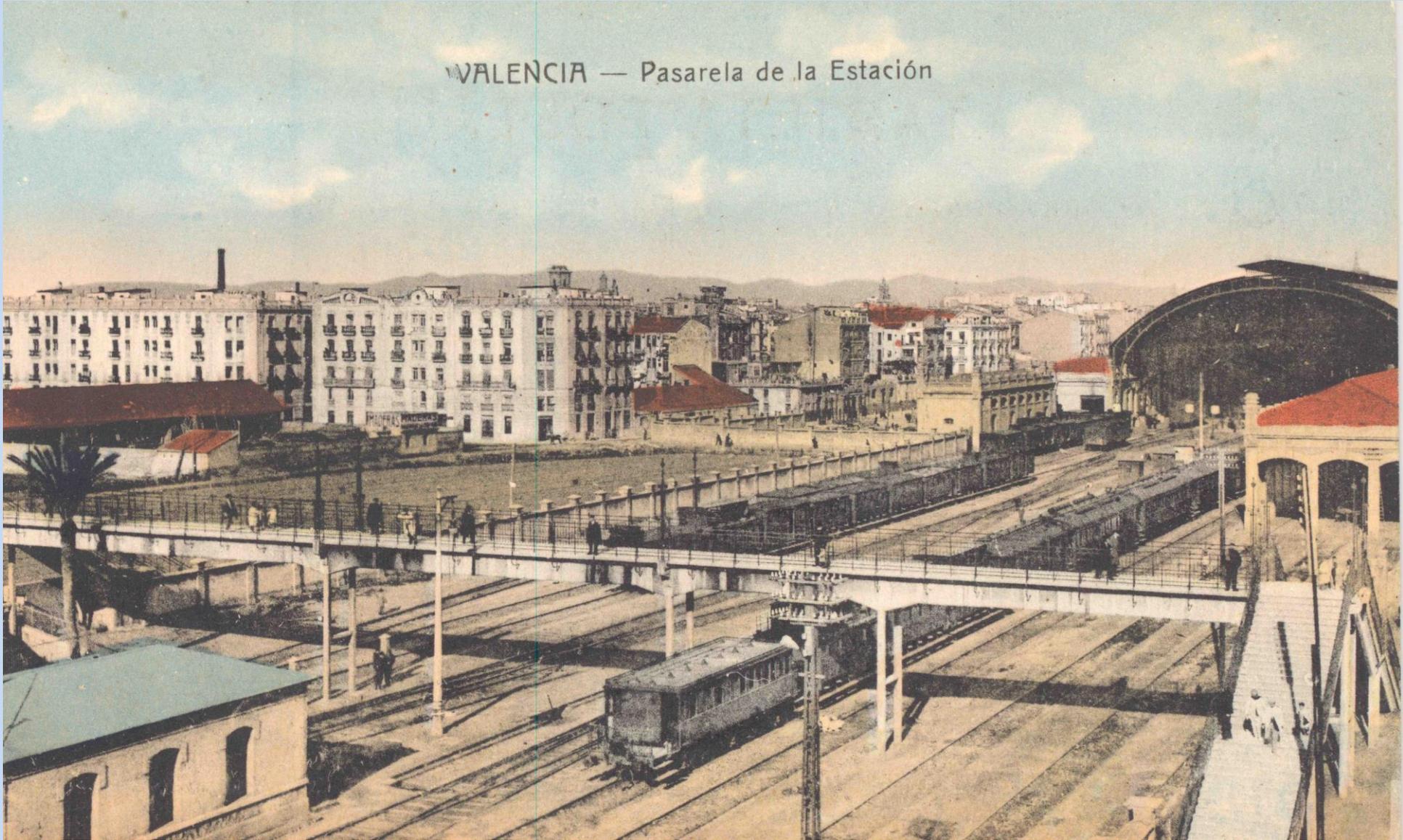
BARBERA MASIP

VALENCIA. — Parque de E. Castelar.



Parque Emilio Castelar, hoy plaza del Ayuntamiento

VALENCIA — Pasarela de la Estación





Vista aérea. Playa de vías de la estación del Norte, ca. 1950



## La estación del Norte. Arquitecturas e historias urbanas

Inmaculada Aguilar Civera  
Cátedra Demetrio Ribes