

Biblioteca Ferroviaria



MM06944

ITA 1484

# ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE VALENCIA

**PROYECTOS SOÑADOS Y  
ARQUITECTURAS VIVIDAS**

Óscar Calvé Mascarell

# **ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE VALENCIA**

PROYECTOS SOÑADOS Y  
ARQUITECTURAS VIVIDAS

Óscar Calvé Mascarell



GENERALITAT  
VALENCIANA

# NOTA AL lector

**E**n el año 2022, Luis Arciniega, director de la cátedra Demetrio Ribes, realizó una breve pero intensa investigación sobre la actual estación de autobuses de Valencia con motivo del 60 aniversario de su concepción. Sus pesquisas quedaron reflejadas en tres paneles expositivos que contemplaban también algunas referencias a los precedentes de aquel edificio. A la postre, esos paneles no vieron la luz. Esta publicación parte originariamente del esfuerzo del profesor Arciniega, quien ha tenido la gentileza de poner sus progresos en la investigación al servicio de quien firma este volumen elaborado en 2023. Quien suscribe ha ampliado humildemente la perspectiva al conjunto de proyectos de mayor o menor alcance destinados a albergar una estación de autobuses en Valencia, además de, con la oportunidad que ofrece este formato, desarrollar de forma más amplia el discurso. Sería injusto y poco ético no dar cuenta, antes de entrar en materia, del valor impagable de las aportaciones del profesor Arciniega en particular por lo ya expuesto, así como de las de los compañeros de la cátedra en general, cuya colaboración resulta imponderable en esta y otras publicaciones: búsqueda documental, aportaciones

gráficas, comentarios, sugerencias, revisiones, gestión de permisos...

En esta coyuntura colaborativa nace esta pequeña monografía cuya conveniencia parece innegable al considerar dos aspectos. El primero versa sobre la originalidad en su planteamiento global. Más allá de la mayor o menor eficacia de esta publicación, no existía hasta hoy una panorámica relacionada con la implementación de los autobuses en el transporte interurbano en Valencia, su aceptación, su éxito, sus lugares de estacionamiento en las vías públicas, los sucesivos proyectos de estaciones, la materialización en los dos últimos edificios (estación Sur y estación Norte) y su titubeante historia con el derribo de la primera y el porvenir vacilante de la segunda... Hay magníficos trabajos sobre algunos de los puntos mencionados que han sido esenciales para esta obra, especialmente los referentes a los proyectos firmados aunque no ejecutados por el prestigioso arquitecto Javier Goerlich. Sin embargo, la bibliografía consultada carece de un título con la visión global que a continuación se propone.

La idea es ofrecer al lector una óptima contextualización del objeto de estudio, que en este caso es múltiple. El título en singular "Estación de autobuses de Valencia" actúa como una suerte de sinécdoque, como parte por el todo, pues entran en liza todas las iniciativas surgidas respecto al estacionamiento de los autocares interurbanos. Consecuentemente son aportadas consideraciones desde la "prehistoria" del primer proyecto de estación para esos vehículos en Valencia, gestado en 1929, hasta la actualidad. Los cambios en la movilidad, al igual que los históricos, rara vez suceden de la noche a la mañana y merecen ser abordados, permítase la licencia metafórica, tal y como el predicador dominico Vicente Ferrer (sant Vicent) concebía la predicación hacia el año 1400, esto es, como un *filat*, *que un fil és lligat ab altre, e quan ve que tiren a si lo filat, tot lo filat segueix*. Para integrar en un discurso retrospectivo la actual estación de autobuses es necesario dar luz sobre una infraestructura análoga previa; al documentar esta, surge el interrogante de los proyectos anteriores; pero, ¿en qué punto fue necesario que Valencia pensara en una estación? ¿dónde estacionaban previamente? Es más, ¿cuándo comenzaron a circular autobuses en la ciudad? Cada hilo argumental se une al siguiente, y así sucesivamente, hasta que enlazados en su conjunto forman el tejido final; un texto que aspira a estimular el interés y la curiosidad al lector, y en menor medida, a ser abrigo documental de un edificio que languidece quizá de forma inexorable. Este último objetivo avanza el segundo aspecto por el que se antoja adecuada esta publicación.

El estado de la cuestión es incluso más frágil en lo referente a la actual estación de autobuses de Valencia. Como objeto de estudio es casi un campo inexplorado. Asunto determinante al considerar que el edificio se halla en una encrucijada. Aquella infraestructura presentada junto a otra complementaria en un proyecto de 1962 –aunque su inauguración se demorase hasta el 9 de febrero de 1970 por causas diversas–, tiene ante sí un futuro incierto. Cabe apuntar que el estado de sus instalaciones fue revisado y mejorado precisamente mientras avanzaba nuestro trabajo, pero los remedios aportados parecieron funcionar a modo de parche insoslayable y eventual, no de solución definitiva. Esta circunstancia podría responder al posible traslado del servicio de la actual estación de autobuses a la cada vez más próxima en el tiempo estación Central. El panorama vacilante estimula el interés por dar a conocer la historia de esa infraestructura junto al cauce del Turia, acaso con los días contados. La voluntad es poner en valor una estación de autobuses que fue promocionada como hito en su época (llegó a ser calificada como "la tercera estación del mundo en esta clase de transportes" y "la primera de Europa")

y que, pese a formar parte de la cotidianidad de varias generaciones de valencianos, apenas es conocida. Con sumo respeto, el estado de abandono y dejadez del que ha hecho gala buena parte de su existencia tampoco juega a su favor. La infraestructura es propiedad de la Generalitat Valenciana, si bien la gestión del recinto estará varios lustros en régimen de concesión a Alsa, empresa dedicada al transporte de viajeros por carretera. A riesgo de errar, se vaticinan tres fines para esa infraestructura. El primero es una remodelación que permita que el edificio siga funcionando como estación de autobuses –posiblemente complementaria de la futura estación Central– o como infraestructura asociada a ese medio de transporte de diversa manera. El segundo es que el edificio experimente una reforma integral sacada a concurso para brindarle nuevos usos, siguiendo el modelo de la antigua estación Central de autobuses de Alicante. El tercero es su demolición.

A los dos principales aspectos mencionados que amparan la publicación, cabría sumar el deseo de proponer un enfoque didáctico subrayado por la estructura del volumen a modo de crónica periodística, aspecto que hace la obra cercana al público en general. Ese planteamiento queda aderezado por el carácter sugestivo del aparato gráfico, evocador para los más mayores y sorprendente para los no tanto, pues la transformación de los vehículos y de las infraestructuras que estos precisaron es consustancial al de la ciudad. ¿Quién sabe qué reacciones provocará en lectores posteriores? Paralelamente descuelga, cual joya de la corona, la visualización del conjunto de proyectos que desde hace casi un siglo han aspirado a dar forma a esa infraestructura: ideas, visiones, soluciones y lenguajes arquitectónicos diversos que, a diciembre de 2023, quedan integrados en un pasado, presente y futuro en constante movimiento, dando sentido a esta retrospectiva de “proyectos soñados y arquitecturas vividas” que a la sazón abre interrogantes sobre el tiempo venidero.

# ÍNDICE

El estado de la cuestión .....	11
1. La eclosión del autobús en la ciudad .....	13
2. Un primer proyecto de estación para Valencia en 1929 .....	25
3. La efímera pretensión en 1931 de un grupo de arquitectos: Tejero, Sedano y De la Mora .....	33
4. 1934, un año prolífico en iniciativas .....	45
4.1 El apeadero del edificio Santonja	
4.2 El proyecto de Luis Basset Badía	
4.3 Goerlich al servicio de la ambiciosa aspiración municipal	
5. El retorno de ideas en la posguerra. El rol de Goerlich .....	73
5.1 Otro proyecto municipal insatisfecho	
5.2 La mano privada y "la primera estación" en Valencia	
6. Dos estaciones para la ciudad renacida .....	89
Un retrovisor como epílogo .....	117
Bibliografía .....	120

# ESTADO DE LA EL Cuestión

Es indudable que comparar el carácter revolucionario del ferrocarril respecto al de los autobuses es irrisorio. Cuando en el ecuador del siglo XIX comenzaba la historia de los caminos de hierro en territorio valenciano a través de la conexión entre Valencia y el Grao, la prensa señalaba que ese avance significaba “(...) para nuestro país el principio de una época de felicidad, su entrada en el nuevo periodo de la civilización, de la cual son los ferrocarriles el más exacto símbolo” así como “(...) la promesa de una civilización cercana y floreciente (...), importando a nuestro suelo el más asombroso y el más útil de los descubrimientos modernos”.<sup>1</sup> El mundo sería otro a partir de entonces. También el paisaje.

Más de media centuria después, a comienzos del siglo XX, llegaban los primeros autobuses a Valencia. Pese a la evolución de la prensa, no hubo ruido mediático alguno. El contraste es significativo. Los autobuses ur-

<sup>1</sup> Respectivamente, noticia del *Diario Mercantil*, 26 de febrero de 1851, con motivo de la colocación de la primera piedra de la obra perteneciente a la línea Valencia-El Grao y, del mismo diario, pero del 21 de marzo de 1852, en relación con la inauguración de esa misma línea.

banos paliarían el deficiente servicio de los tranvías. Los interurbanos evitarían el aislamiento de determinadas poblaciones, aunque sus funciones irían multiplicándose de forma paulatina. El mundo era el mismo, pero algo mejorado. El paisaje era prácticamente idéntico.<sup>2</sup> Se comprende que la prensa apenas se hiciera eco.<sup>3</sup>

Si el mundo ferroviario había generado infinidad de inquietudes artísticas (pictóricas, literarias, musicales, fotográficas, cinematográficas, etc.), el autobús –simple evolución del automóvil– apenas suscitó interés,<sup>4</sup> aunque existen excepciones que confirman la regla en otros territorios, caso de la obra *Piccadilly Circus* de Charles Ginner, pintada en 1912 y expuesta en la Tate Britain de Londres.

<sup>2</sup> Mientras que el camino de hierro supuso una revolución, el autobús generó, sólo con el aumento de la flota y tras la constatación de las deficiencias de las vías, una mejora viaria de forma acompañada.

<sup>3</sup> A nivel estatal, parece que la primera línea regular que unió dos poblaciones cubrió desde 1907 el trayecto Cáceres-Trujillo, en *Noticiero Extremeño*, 13 de diciembre de 1907 y *España Automóvil* (1907), citado este último en Coronado Tordesillas; Rodríguez Lázaro; Ruiz Fernández (2013).

<sup>4</sup> Véase, por ejemplo, el escaso impacto del autobús en los pintores testigos de su aparición (Costa Mas, 2006).

El hecho es que el contraste del carácter disruptivo de los dos medios de transporte no se sostiene. En consecuencia, el tono romántico que aún hoy nuestra sociedad otorga al mundo ferroviario está en las antípodas de la percepción que se tiene del autobús. Por si fuera poco, y desde una posición absolutamente contemporánea, mientras que el primero se sitúa a la cabeza de los medios de transporte colectivo con menos emisiones sobre el medio ambiente, el segundo, pese a la implantación del formato eléctrico en líneas urbanas (y sin olvidar que incluso los de motor de combustión reducen la emisión respecto a la producida por el conjunto de vehículos de uso particular), levanta recelo por su carácter contaminante.

Los elementos detallados en la comparativa de ambos medios tal vez repercuten de forma directa en algo de mayor calado a nivel académico, el débil estado de la cuestión.<sup>5</sup> La implantación del autobús en territorio valenciano apenas ha generado estudios de relieve, con la brillante excepción del trabajo de Marco Dols (2016), circunscrito a la provincia de Castellón y reconocido con el *Premi Ciutat de Castelló d'Humanitats*.<sup>6</sup> El asunto es más delicado en lo que concierne al actual edificio de la estación de autobuses de Valencia, de escaso interés entre los investigadores.<sup>7</sup> Lejos de infundir desánimo, la situación se presenta como una oportunidad única para atender fuentes primarias, sin menoscabo a la consulta de otros estudios estupendos que sí han tratado cuestiones relacionadas aunque no fueran el núcleo de sus investigaciones. Así, trabajos como el de Serra Desfilis (1996: 190), Sánchez Muñoz (2011: 273-280) o Mestre Badosa (2015: 152-156) han generado conocimiento de algunos de los proyectos previos. Destaca al respecto el estupendo trabajo de Sánchez, quien exhumó los documentos relativos a la primera estación de autobuses *ad hoc* para Valencia, presentados en 1929 por Ángel Romaní y conservados en el Archivo Histórico Municipal de Valencia (en adelante AHMV).

<sup>5</sup> Antes de delatar la paja en ojo ajeno, la viga en el propio. Es predecible que la cátedra Demetrio Ribes (cuyo nombre celebra la figura del reconocido arquitecto de estaciones de trenes) fije en parte la mirada en el mundo ferroviario. Desde la cátedra hemos trabajado una ingente cantidad de redes e infraestructuras de toda época y naturaleza, pero ha habido que esperar hasta 2022, cuando el profesor Arciniega realizó las pesquisas que hoy nutren parte de esta publicación, para documentar una primera aproximación tanto a los proyectos previos de estaciones de autobuses como a la estación supérbite.

<sup>6</sup> El mismo autor ha sido galardonado (noviembre de 2023) con el XIX Premio de Investigación Demetrio Ribes merced a nuevas pesquisas sobre el transporte en Castelló de la Plana, obra a publicar en 2024.

<sup>7</sup> Sí que han sido elaboradas interesantes monografías de otras estaciones en ciudades como Córdoba (Portela Fernández-Jardón, 1998) o Jaén (Quesada García; Casuso Quesada, 2006). Sobre esta última ha de destacarse por su originalidad el trabajo de Anta Pérez (2021).