

# X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

## Sesión VIII: Jovenes investigadores

### Transmitir ideas, transportar personas: La evolución del proyecto arquitectónico en la estación

---

LAURA LALANA ENCINAS

Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria  
lalanaencinas@gmail.com

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).\*\*

**Resumen:** El edificio de viajeros es uno de los elementos más representativos de la estación, en efecto el punto de conexión entre la red ferroviaria y el espacio urbano. A pesar de que nunca ha llegado a perder el carácter de “puerta de la ciudad”, la lógica funcional y las exigencias de diseño han experimentado un importante cambio de fondo.

Hoy en día, el papel protagonista no lo ocupa la compañía, sino el arquitecto y la ciudad. No se trata de integrar al edificio dentro de su sistema, sino de crear un hito claramente reconocible.

En este contexto, cabe preguntarse si es posible el diálogo entre la historia y las exigencias no escritas o entre la funcionalidad y la imagen. ¿Qué se demanda, al fin y al cabo, de estos proyectos? ¿Cuál es el papel del patrimonio en estos espacios?

**Palabras clave:** Arquitectura; estación ferroviaria; ornamento; historia de la arquitectura

---

## INTRODUCCIÓN

A la hora de afrontar un proyecto arquitectónico, y muy especialmente en espacios con preexistencias históricas o fuertes connotaciones territoriales, uno de los principales desafíos es la búsqueda del equilibrio entre la continuidad histórica, el respeto por el pasado, y las necesidades del presente, sin obviar el diálogo con su entorno y con las personas que

lo vivirán y emplearán en el futuro. En ámbitos patrimoniales, la conciliación entre el lenguaje arquitectónico histórico y el contemporáneo es un asunto recurrente, hasta el punto de que a veces parece una aporía. ¿Cómo conciliar todas estas facetas? ¿Cómo mantener la visión histórica sin renunciar a la visión práctica y la innovación?

Estas son las cuestiones a las que me encontré haciendo frente cuando, hace unos años, se planteó la ocasión de escoger la ampliación de la estación de San Sebastián como proyecto para el Máster habilitante de Arquitectura. A pesar de que me interesaba explorar la evolución histórica del edificio existente, y que la cuestión de plantear esa triple conciliación (utilidad, historia e innovación) me parecía sumamente interesante, en la práctica lo que se pedía era un proyecto monumental y decididamente contemporáneo, al margen de cualquier relación con las preexistencias. En realidad creo que, más allá de las respuestas constructivas, estructurales, puramente físicas del edificio, para comprender el porqué de esta tendencia, constatable en la mayor parte de los proyectos de nueva estación, hay que acudir a la función simbólica, al significado profundo que siempre ha tenido una estación, más bien del edificio de viajeros, no tanto sobre el ferrocarril como en su entorno, especialmente el urbano.

Estas páginas no responden, por tanto, a una investigación en toda regla, sino más bien a una reflexión sobre esa función simbólica que ha tenido, y sigue teniendo hoy en día, quizá con más fuerza que en el pasado, la estación del ferrocarril. En este sentido, no se trata de una reflexión general ni aplicable a la mayor parte de las estaciones ferroviarias que existen, sino que se refiere más bien a los edificios de viajeros excepcionales, generalmente ubicados en las grandes ciudades, las que, además de concretar las operaciones relacionadas más directamente con el transporte de viajeros, constituyen el nodo de conexión por excelencia entre ferrocarril y ciudad. Se trata de plantear, desde mi perspectiva como arquitecta y como persona interesada en el patrimonio ferroviario, cuál es el papel actual que subyace a los nuevos proyectos sobre edificios de viajeros en los entornos urbano, y en qué medida podría guiar una posible línea de investigación.

## **1. LA ESTACIÓN Y EL FERROCARRIL**

La estación ferroviaria constituyó una de las innovaciones a las que el ferrocarril tuvo que hacer frente. Los medios de transporte que precedieron al ferrocarril no tenían instalaciones equiparables a una estación. Podían

tener algunas instalaciones que atendían a los viajeros, por ejemplo las posadas, pero éstas eran puntos de encuentro y de servicios que operaban de forma independiente, y no conformaban una unidad funcional con la ruta (Meeks, 1957, p. ix).

Las estaciones de una línea férrea constituyen un sistema de relaciones fuertemente tejido, de forma que no puede comprenderse una estación sin tener en cuenta la línea a la que pertenece. Esta relación funcional se reflejaba también en la forma, sobre todo en el caso del edificio de viajeros, constituyendo así, fuera cual fuera la importancia de cada una, una imagen de marca de la compañía ferroviaria. En cierto sentido, los edificios de viajeros del ferrocarril fueron, desde sus inicios, un icono de innovación y de vanguardia.

En general, se entiende que la “estación”, incluso en términos ferroviarios, se usa de forma indiscriminada tanto para designar tanto la instalación en su conjunto como para una de sus partes (el edificio o conjunto de edificios destinados al servicio de los pasajeros, que será el objeto de esta comunicación). Esto se debe a que la estación cumple, en principio, dos misiones fundamentales: por una parte, aglutinar en un mismo espacio y bajo una misma supervisión, todas las operaciones que el ferrocarril necesita para desarrollar su actividad, desde las más sencillas (contar con una vía para apartar una circulación de la vía general, por ejemplo), hasta las más complejas. Y por otra, conectar el sistema ferroviario con el sistema urbano y territorial. A ellas, por lo que hace al objeto de este texto, habría que añadir una tercera: representar a la compañía ferroviaria, de ahí el carácter monumental, más o menos manifiesto, de los edificios de viajeros.

No obstante, no todas las estaciones de una línea tienen la misma importancia, ni desde el punto de vista de las instalaciones ferroviarias que han de contener ni desde el de las características de la población o el territorio al que sirven. De hecho, la mayor parte de los edificios de viajeros se incluyeron dentro de un sistema jerárquico de categorías, a veces llegando incluso a establecer criterios de modulación de los elementos, como una forma de “industrializar” la construcción, alojando dependencias con mayor o menor complejidad y necesidades de espacio sin perder la función de representación de cara al público. Pero dentro de ese sistema de categorías se previó también la existencia de ámbitos “fuera de categoría”, los que, tanto por las necesidades a que tenían que atender, ya fuera desde el punto de vista técnico o de la intensidad y el carácter del

tráfico, como por su localización (habitualmente, en los principales núcleos de población), se consideraba que requerían un proyecto específico.

Estas estaciones fuera de categoría, situadas por lo general en las grandes ciudades, constituyeron, prácticamente desde su implantación, lugares reconocibles y emblemáticos dentro del tejido urbano, aun cuando, como sucedió a menudo, estuvieran localizadas en la periferia del centro urbano. Cuando se construyeron los edificios de viajeros monumentales, muchas veces décadas después de su implantación, la arquitectura del edificio de viajeros acabaría reflejando esta posición “central”.

Durante mucho tiempo, la estación ferroviaria fue, en muchas ciudades, un punto de encuentro para el que no había equivalente, adquiriendo así una nueva característica añadida a su función representativa, que podríamos denominar social:

“Las estaciones son edificios que tienen el carácter de un extraordinario caleidoscopio en el que se suceden innumerables espectáculos cargados de emoción, testimonios de diferentes formas de vivir, diferentes culturas, tragedias y comedias que suceden al mismo tiempo que los viajes.” (Poupardin, 2008, p.59)

La estación pues, no sólo era un espacio en el que se desarrollaban todas las labores necesarias para el funcionamiento del ferrocarril, sino que tenían una función de representación de la compañía y ejercían un notable papel en la imagen y la vida social de la ciudad, especialmente el edificio de viajeros:

“El emplazamiento de la estación marca una fuerte identidad social donde se concentran restaurantes, cafeterías, los hoteles con publicidad luminosa. Espacio de encuentros conectado por diferentes modos con el espacio urbano, la explanada es umbral entre la ciudad y el resto del mundo” (La France des Gares, 2001, p.34)

Hay que tener presente también el carácter funcional del edificio de viajeros. Este edificio cumple una función técnica muy clara, puesto que tiene que acomodar flujos de pasajeros (de entrada y de salida, accesos, movilidad horizontal y vertical, etc.), habilitar lugares para la espera y espacios para los servicios a los viajeros (consignas, aseos, restauración)

como para los ferroviarios (taquillas, equipajes, más todos los relativos al servicio de la estación misma).

Manuales sobre ferrocarriles como los de Bricka (1894, vol. I. pp. 230-233) o Corini (1930, pp. 171-179), por citar sólo algunos, enumeran algunos de estos elementos y criterios para su distribución, preocupándose especialmente por un aspecto presente en muchos de los edificios ferroviarios: prever la necesidad de ampliaciones o de redistribución de los espacios, lo que exige generar espacios diáfanos, sin elementos estructurales que puedan dificultar estas modificaciones.

En el edificio de viajeros existe por tanto en un delicado equilibrio entre la función y la representación; entre su posición como un engranaje dentro del sistema y su valor como la imagen-fuerza que su promotor — originalmente la compañía de ferrocarril— busca proyectar de sí mismo. Una imagen, y un espacio, que fueron cargándose de simbolismo a lo largo de su existencia.

Esta aparente dicotomía (sistema urbano-sistema ferroviario) se resuelve formalmente en el edificio de viajeros mediante el uso de dos lenguajes arquitectónicos diferentes para el lado urbano (con una arquitectura más “clásica”) y el ferroviario (con una arquitectura entonces vanguardista), cuya imagen más habitual es la marquesina:

“El tipo clásico de marquesinas de las grandes estaciones es la monumental de gran luz y altura, constituida por grandes armaduras metálicas que sostienen una cubierta que alcanza a los andenes y a las vías del andén” (Wais, 1949, p. 238)



*Ilustración 1: St Pancras International Station, 2008, foto de autor*

Esto no implica que los diseños arquitectónicos de cada gran estación no tuvieran una fuerte inspiración local, pero en el momento de auge del ferrocarril este elemento, que acabará siendo el más emblemático tiene unas necesidades prácticas y un lenguaje formal similar, todavía por decidir. Sin un precedente arquitectónico, todas las soluciones debían ser inventadas (Lalana, 2021, p. 3)

Además, la estación emergió ligada a un sistema que se estaba implantando en todo el mundo. Como explica Bryant, 1990, “el auge del imperialismo y el impulso hacia la modernización industrialización y urbanización hace que la estación se pueda calificar de ubicua”. Un símbolo temprano de la globalización, en un mundo que se encuentra cada vez más interconectado.

Si bien el papel fundamental del edificio de viajeros no ha cambiado en la actualidad, como elemento técnico donde se concentran las operaciones referidas al flujo de viajeros, sí que ha cambiado el carácter de la estación como agrupación de instalaciones técnicas, puesto que la mayor parte, en especial las que requieren más espacio, se han segregado del modelo de estación común que imperó en la época de la tracción a vapor (Lalana, 2021). La ampliación del servicio de viajeros ha podido ampliarse, y la complejidad del funcionamiento de este servicio, desde el punto de vista de la necesidad de espacios ferroviarios específicos, ha

disminuido. También se ha reducido el carácter de punto de encuentro social, sustituido progresivamente por el de nodo del sistema de comunicaciones. Pero lo que ha evolucionado, posiblemente incrementándose, es la potencia del edificio de viajeros como icono de la innovación, aunque ha cambiado el sujeto. Si antes era la imagen de la compañía ferroviaria (o de la administración correspondiente), hoy en día lo es, ante todo, de la ciudad.

El aspecto esencial es que, en las estaciones más relevantes, se consideró desde muy pronto que hacía falta un proyecto específico, y de ahí que se trascienda la cuestión de la imagen de marca hasta llegar al carácter monumental, que, como he señalado, utilizaba un doble lenguaje arquitectónico. La arquitectura y el ornamento clásico se reservaban para la fachada de la ciudad, mientras que en el lado de las vías se favorecía un estilo más amplio y moderno, marcando una especie de transición; una especie de embudo, de la ciudad al mundo y viceversa, dentro de lo que, en ocasiones, se ha llamado la “puerta de la ciudad” (Lalana, 2021, p.12). Como expone Bourillon (2008, p. 160), “las estaciones son las verdaderas puertas de la ciudad. Pertenecen al registro de los elementos visibles que definen a la ciudad en oposición a aquello que no lo es.”



*Ilustración 2: London Liverpool Street Station, 2008, foto de autor*

## 2. ARQUITECTURA E INGENIERÍA

Hasta finales del s. XIX, la construcción del ferrocarril, incluido el edificio de viajeros parece ser un problema principalmente de ingeniería, y el papel del arquitecto se circunscribe a la decoración de “cara al público”, es decir, de la fachada y los espacios comunes:

“Por la naturaleza de sus preocupaciones habituales, resultan menos aptos para las obras cuya forma y dimensiones están rigurosamente determinadas por las condiciones de estabilidad y economía, mientras que, por el contrario, se les confían más fácilmente aquellas en las que las reglas del arte pueden adaptarse sin inconveniente a los caprichos del gusto, y sacrificar algo de comodidad y ornamentación. Esta distinción entre el ingeniero y el arquitecto me parece la única que conviene señalar en un libro dedicado exclusivamente a los ferrocarriles y las máquinas de vapor.” (Tourneux, 1844, pp.43-44)

Sin embargo, la cuestión estética —o, más bien, la cuestión de la imagen que debían transmitir estos espacios— no es sencilla. Esto se aprecia bien en el debate decimonónico referido al uso de los órdenes clásicos. En las ciudades más importantes, el edificio de viajeros es, como se ha mencionado, un elemento urbano que debe mostrar al público la importancia de su función y de la Compañía que la ha erigido. Sin embargo, el siglo XIX no trajo sólo el desafío de nuevos sistemas con nuevas lógicas funcionales, sino también materiales y técnicas constructivas completamente inéditas, cuyos límites se encontraban todavía por explorar.

Frente a los materiales tradicionales de piedra y ladrillo, el hierro y el acero tienen un comportamiento totalmente distinto. Estos novedosos materiales estructurales permitían mayores alturas, arcos de mayores dimensiones, en general mayores luces con pilares mucho más esbeltos. ¿Conviene, entonces, sacrificar el lenguaje monumental de sobra conocido, cambiar la belleza por la funcionalidad? ¿O conviene mantener una decoración, pese a que esté desligada de su función constructiva y estructural, es decir, reducida a la condición de “adorno”?

La respuesta no es sencilla; hasta ese momento, los arquitectos aprendían sobre la base de sus predecesores, sin desafiar la idea de la continuidad (Meeks, 1957, p.14), por lo que ambas soluciones tienen sus defensores y detractores. Por supuesto el debate sobre el ornamento no es

único a las estaciones de ferrocarril; en 1911 Adolf Loos publica *Ornamento y delito*, denunciando que aplicar las normas del pasado va en detrimento del desarrollo cultural y, por tanto, del bienestar común.

Entre los que defienden la necesidad de romper con el pasado en busca de un nuevo lenguaje estético se encuentra J.N.L. Durand, que en su tratado de 1821 concluye:

“Hay que concluir necesariamente que los órdenes no forman en modo alguno la esencia de la arquitectura, que el gusto que se espera de su empleo y de la decoración resultante no existe; que la propia decoración es una quimera y los gustos que requiere una auténtica locura.” (Aguilar, 1988, p.29)

En este mismo sentido, un autor anónimo señala en la *Van Nostrand's Engineering Magazine* (1869) lo siguiente:

“El estilo mudéjar ligero y elegante se considera particularmente apto para la construcción en hierro [...]. Los órdenes clásicos son exclusivamente para la piedra. Incluso el delgado Corintio o la columna Jónica, en hierro, son manifiestamente un fraude, y nuestro sentido común se revela ante ello.”

Paradójicamente será en las estaciones de Estados Unidos, donde no existía el precedente clásico directo, donde triunfe una sensibilidad opuesta a la europea, y donde la decoración clásica prevalezca de forma más notable, quizá porque el uso de los órdenes arquitectónicos clásicos dotaban al edificio de cierto carácter institucional:

“...frente a la tendencia europea de crear una nueva arquitectura concorde al uso que va a tener el edificio, recurriendo a menudo a motivos decorativos procedentes de las estructuras metálicas rellenas con ladrillo; el ideal de las arquitecturas americanas es recordar el estilo clásico romano o de principios del Renacimiento. Hay ahí una especie de anacronismo singular, en tanto que estos tipos, sobre todo el primero, se adaptan con dificultad a las grandes dimensiones y sobre todo a las condiciones de iluminación que exigen las grandes estaciones de viajeros. Esto da lugar a pensar que la distribución interior no tiene nada que ver con la decoración exterior.” (G.R., 1892, p.150)

El diseño formal de los edificios de viajeros ha seguido evolucionando en función del contexto en que se encontraban. Por ejemplo, Carroll Meeks

define en su estudio lo que denomina “el eclecticismo pintoresco del siglo XIX”, y divide las etapas evolutivas de la arquitectura ferroviaria en las siguientes: la innovación funcional entre 1830 y 1845; la unificación de criterio en la década de 1850; la sofisticación entre 1860 y 1890; la megalomanía hasta la primera guerra mundial y el estilo más limitado del siglo XX hasta la década de 1950.

En el caso español, a las estaciones monumentales de inspiración francesa le sucederían, ya en el siglo XX, estaciones con un cierto carácter regionalista, imitando e idealizando algunas formas de construcción tradicionales. Frente a la práctica tradicional de utilizar lenguajes arquitectónicos ajenos al contexto, a mediados del siglo XX, Wais (1949, p. 224), señala que “en general, tanto en las grandes como en las pequeñas estaciones se suele buscar un estilo que concuerde con el ambiente local, el estilo propio del país, donde lo hay, o alguno de tradicional empleo y de historia en la localidad.”



*Ilustración 3: Estación de Lieja, 2015, foto de autor*

En el contexto actual nos encontramos con un nuevo paso, hacia lo que se ha denominado “arquitectura de autor”. Gracias a los avances tecnológicos, tanto en la actividad ferroviaria como en la constructiva, se ha simplificado enormemente la parte técnica, pero al mismo tiempo se ha

reforzado la carga simbólica del edificio, pero ya no es la compañía la que transmite una imagen, sino que es la propia ciudad la que se ha adueñado de la estación como representación de sí misma. El edificio de viajeros sigue siendo, quizá incluso más que antes, un hito urbano, y como tal, un elemento representativo de la ciudad. La originalidad del proyecto es ahora la medida absoluta. Y desde esa perspectiva, no se demanda ni se espera del proyecto arquitectónico la preservación de la continuidad histórica, ni, por lo tanto, la conciliación entre pasado, presente y futuro. Si el proyecto arquitectónico del edificio de viajeros en el pasado buscaba controlar y potenciar la primera visión que el viajero tendría del ferrocarril, hoy lo que busca es presentar a la ciudad, a los viajeros y a la población local.

## CONCLUSIONES

Tanto si están en el centro o alejadas de él en un comienzo, las estaciones tienen una relación directa con la centralidad urbana, ya sea real o proyectada para el futuro. En ciertos casos, se convierten en un mecanismo de regeneración urbana o generadoras de un barrio nuevo, ocupando el espacio simbólico en ese paisaje urbano (Bourillon, 2008, p.160-162)

Con el paso del tiempo la dimensión urbana de la estación, y más concretamente del edificio de viajeros, se ha ido haciendo más profunda y más compleja. El papel de la estación de ferrocarril como objeto emblemático no sólo se ha mantenido intacto, sino que se ha visto reforzado. El matiz es que, si bien en el pasado se consideraba como la imagen de marca de la compañía ferroviaria, hoy el equilibrio ha basculado hacia su potencial como imagen de marca de la ciudad. Y ante el objetivo de marcar la capacidad de “reinvertirse” de la propia ciudad, lo que se espera es un lenguaje decididamente contemporáneo e innovador, con el que ideas como la de continuidad histórica o la conciliación entre elementos del pasado y del presente no casan.

Desde este punto de vista, el edificio de viajeros de la estación ferroviaria no ha dejado de ser lo que siempre ha sido, y de ahí que a los estudiantes de Arquitectura que trabajen sobre un proyecto de este tipo se les pida innovación e impacto. Sólo cabe esperar que, en un futuro no muy lejano, aunque la función representativa de la estación siga existiendo, se trabaje buscando fórmulas que permitan mantener la legibilidad de estos espacios y visibilizar el paso del tiempo y la evolución urbana y

ferroviaria, sin que ello suponga necesariamente renunciar a la innovación formal.

### BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar Civera, Inmaculada (1988), *La estación de ferrocarril, puerta de la ciudad, Tomo 1*, Valencia, Conselleria de Cultura, Educació i Ciencia
- Anónimo (1869), “The London Stations – Requirements – The St. Pancras Station” en *Van Nostrand’s Eclectic Engineering Magazine Volume 1*, Nueva York
- Anónimo (2001), *La France des Gares*, Guides Gallimard, Paris, Le Train Bleu
- Bourillon, Florence (2008), «Les gares dans la ville. Le lieu, l’espace, le bâtiment», en *Revue d’histoire des chemins de fer*, 38, pp.158- 163
- Bricka, C. (1894): *Cours de chemin de fer professé à l’Ecole nationale des Ponts et Chaussées*. 2 volumenes, Ed. Gauthier-Villars et fils, Paris.
- Bryant, Jr, Keith L. (1990), “Railway Stations in New Zealand: A Case of Architectural Lag” en *Railroad History* 162, pp.80-108.
- Corini, F. (1930): *Costruzione ed esercizio delle ferrovie*. Vol II, Impianti, 2ª edición. Unione Tipografico-Editrice Torinese, Torino.
- G.R. (1892), «Gare a voyageurs de Saint-Louis» en *Le Génie Civil*, 20, 9, pp.150-152
- Poupardin, François (2008), «Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale», en *La gare et la ville*, 38, pp.59-71.
- Lalana Soto, J.L., Santos y Ganges, L. y Lalana-Encinas, L. (2021), “The station, synthesis of the interactions between railways, city and territory” en *Eight Railway History Conference*, Lisboa.

López García, M. (2005): *MZA. Historia de sus estaciones*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.

Meeks, Carroll L.V. (1957), *The Railway Station: An Architectural History*, New Haven, Yale University Press.

Mendizabal, D. (1925), “Orígenes de circulación. Estaciones de clasificación y viajeros”, en *Revista de Obras Públicas*, pp.263-273

Wais San Martín, F. (1949): *Compendio de explotación técnica de ferrocarriles*. 2ª edición, Labor, Barcelona.