

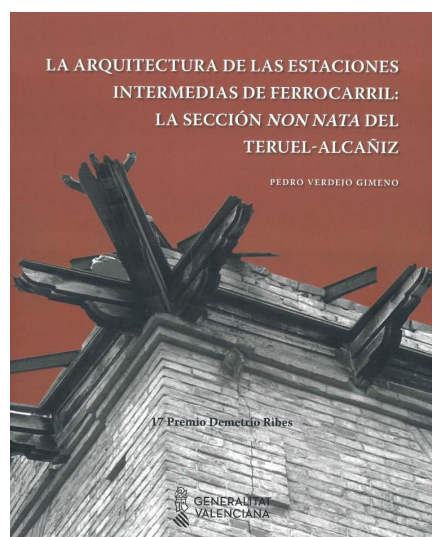
VERDEJO GIMENO, Pedro, *La arquitectura de estaciones intermedias de ferrocarril: la sección non nata del Teruel-Alcañiz*, Valencia, Generalitat Valenciana - Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, 2021.

ISBN: 978-84-482-6650-9

Referencia: *Santander. Estudios de Patrimonio*, 6 (2023), pp. 559-561.

DOI: <https://doi.org/10.22429/Euc2023.sep.06.21>

ISSN 2605-4450 (ed. impresa) / ISSN 2605-5317 (digital)



Pedro Verdejo Gimeno es profesor del departamento de Proyectos, Teoría y Técnica del Diseño y la Arquitectura en la Universidad CEU Cardenal Herrera en Valencia. Dirige el grupo de investigación Teoría y Técnica Arquitectónica (TTA) cuyas líneas de trabajo son: teoría y proyecto, construcción y visualidad, y ciudad y territorio. En el 2014 defendió su tesis doctoral *Estaciones intermedias del ferrocarril. La sección "Non nata" Teruel-Alcañiz* dirigida por Jorge García Valldecabres y María Concepción López González en la Universitat Politècnica de València (<https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/38146>). Fruto de la revisión de

esta tesis es la publicación que reseñamos, ganadora del 17 Premio Demetrio Ribes.

El estudio abarca 165 km del trazado ferroviario y nueve estaciones que forman un total de 33 edificios. En dicha sección, tal y como comenta el autor, se asimiló el diseño del anteproyecto del ferrocarril de Alcañiz a Vinaroz del 18 de noviembre de 1923 diseñado por Fernando Sué de la Barrena y Bartolomé Estevan Matas. Verdejo analiza una de las seis secciones que conformaban el tren transversal que unía Saint Giron, al sur de Francia, con Baeza (Jaén) hasta el puerto de Algeciras (Cádiz). Se trató de un proyecto ambicioso que pretendía favorecer la industrialización de las poblaciones de interior. La puesta en marcha fue posible gracias al Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción del gobierno de Primo de Rivera ratificado por Real Decreto-ley del 23 de agosto de 1926 por el ministro de Fomento Rafael Benjumea Burín, conde de Guadalhorce, derogado por la ley del 12 de enero de 1932 firmada por Indalecio Prieto Tuero, ministro de Obras Públicas durante la II República. La crisis financiera y el pánico bancario motivó

una contención en la inversión y las obras quedaron suspendidas el 9 de julio de 1935. El proyecto quedó inconcluso y con él se vieron truncadas las halagüeñas expectativas económicas para el impulso de la agricultura y de la minería. En cambio, hoy en día, el malogrado proyecto ha dejado interesantes huellas arquitectónicas en el paisaje.

La monografía presenta tres epígrafes: objetivos, metodología y estructura; contextualización, y análisis de las estaciones en la sección Teruel Alcañiz. La publicación cuenta con un anexo sobre el tipo de construcciones y un catálogo con las nueve estaciones más significativas.

El propósito de la investigación del profesor Verdejo es poner en valor un eje ferroviario olvidado por la historiografía y recalcar la singularidad constructiva de la línea. El autor propone una interesante metodología que, a través de un detallado levantamiento gráfico de las arquitecturas conservadas, supera la simple visualización y busca alcanzar una restitución fotogramétrica precisa mediante un levantamiento informático basado en datos recopilados *in situ*. Asimismo, enfatiza la importancia de manejar fuentes primarias, como la documentación gráfica y escrita preservada en el Archivo General de la Administración (AGA); sin embargo, es importante resaltar que este archivo presenta importantes lagunas en su colección. Además, el autor emplea revistas de época, como “Caminos de Hierro” o “Anales de la Construcción y de la Industria”, para contrastar y corroborar los principales avances tecnológicos. Por último, la consulta de las publicaciones actuales sobre arquitectura industrial y en particular sobre el ferrocarril. Todo este proceso le sirve para definir el marco teórico y conceptual con el fin de establecer los modelos arquitectónicos y sus soluciones constructivas planteadas para la línea.

En el análisis de las construcciones ferroviarias, Verdejo busca definir las características de esa tipología constructiva a través de una breve revisión histórica. En ella constata que se trata de edificaciones basadas en la modulación y en la proporción de gran regularidad, sin grandes alardes estilísticos. Estudia la organización de los edificios en el ámbito de la estación —edificio de viajeros, retretes y lampistería, muelles de mercancías, depósitos de máquinas y casillas ferroviarias— y la configuración de cada uno de ellos. En especial, la estación, la cual representa el carácter de la línea, quizá por ello la nueva conciencia histórica y nacionalista motivó el empleo de algunas decoraciones en ladrillo propias del estilo neomudéjar.

El estudio del sistema constructivo de los distintos edificios le permiten apreciar el grado de innovación de las obras de fábrica. En especial, destaca la calidad de las piezas prefabricadas de hormigón y del ladrillo cerámico. El examen geométrico le lleva a probar la utilización de trazados reguladores en clara proporción con las piezas prefabricadas. Así, constata el empleo de

una coordinación dimensional que posibilita una racionalización constructiva y una apuesta por una economía de medios.

En suma, Verdejo destaca la trascendencia del camino de hierro frustrado. En su obra efectúa una investigación destacable sobre su sistema constructivo a través de la aplicación del dibujo y métodos experimentales como fundamentos metodológicos. Asimismo, documenta meticulosamente el estado de conservación de las arquitecturas y estructuras asociadas empleando fotografías y levantamientos, los cuales son compilados en un catálogo. El objetivo intrínseco de este anexo es fomentar la investigación, divulgar el conocimiento generado, y, a la vez, salvaguardar el patrimonio industrial que se encuentra en riesgo.

**Elena DE ORTUETA HILBERATH**  
Universidad de Extremadura