

# REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE VALENCIA

## CATALOGO DE BIENES Y ESPACIOS PROTEGIDOS

Ordenación Estructural

### ESTACIÓN DEL NORTE

<b>SITUACIÓN:</b> Calle Xativa, Nº 22 <b>BARRIO:</b> 2-LA ROQUETA <b>DISTRITO:</b> 3-EXTRAMURS <b>CÓDIGO:</b> BIC 03. 02. 04 <b>CATEGORÍA:</b> MONUMENTO	<b>BIEN DE INTERES CULTURAL (BIC)</b> <b>FECHA DECLARACIÓN:</b> 25.05.1983 [BOE 12.07.1983]
--	--

#### 1. PARCELA:

##### REF. CATASTRAL VIGENTE:

Cartografía Catastral: YJ2751A

Manzana: 54117

Parcela: 01

CART. CATASTRAL 423-01-IV / 06-II

IMPLANTACION: MANZANA AISLADA

FORMA: REGULAR

SUPERFICIE: 22671,44 M2



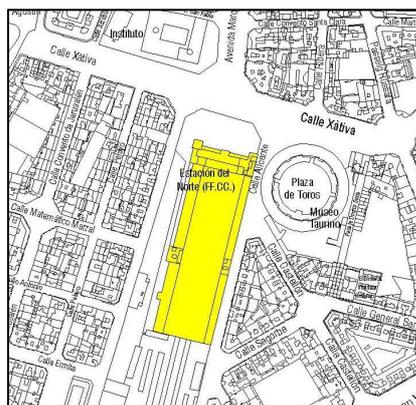
#### 2. EDIFICACIÓN:

NUMERO DE EDIFICIOS: 1

NUMERO DE PLANTAS: 1/4

OCUPACION: PARCIAL

CONSERVACION: BUENO



Parcelario Municipal 2009 SIGESPA

#### 3. CIRCUNSTANCIAS URBANISTICAS Y PATRIMONIALES VIGENTES:

PLANEAMIENTO: Homologación y PRI Parque Central (BOP 26-03-07)

HOJA PLAN GENERAL: 34 / 40

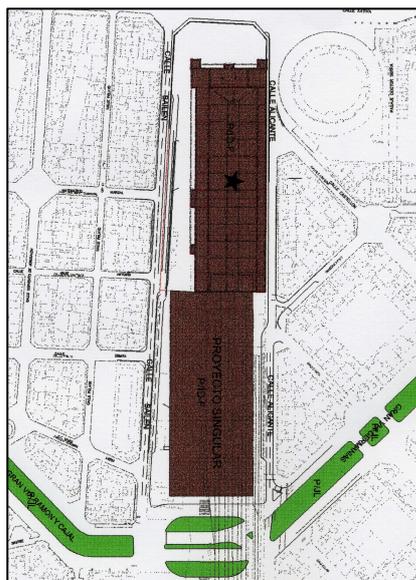
CLASE DE SUELO: SU

CALIFICACION: Red Primaria de Infraest. Trans. Ferroviario (P/ID-F)

USO:

PROTECCION ANTERIOR:

OTROS: Nº Archivo RI1733  
Homologación y PRI Parque Central (BOP 28-06-07)  
(Corrección Errores)  
Usos: Red Ferroviaria



Homologación y PRI Parque Central



AJUNTAMENT DE VALENCIA

ESTACIÓN DEL NORTE

4. DESCRIPCIÓN Y REFERENCIAS HISTÓRICAS:

Planificación urbana que tiene su origen en el Plan del Ensanche de 1.912 de Francisco Mora con límite en el Camino de Tránsito y nacido como consecuencia de las necesidades del tráfico ferroviario. La Estación fue inaugurada en Agosto de 1.917.

La primitiva estación de la Compañía de Ferrocarriles del Norte estuvo situada en la confluencia de calle de Ribera y la plaza del Ayuntamiento, pero la transformación que se produce en esta zona a principios del s. XX y la necesidad de facilitar el tráfico por la ronda, aconsejó su alejamiento del centro, pensando ubicarla en el cruce de las grandes vías aunque finalmente se optó por el traslado al emplazamiento actual.

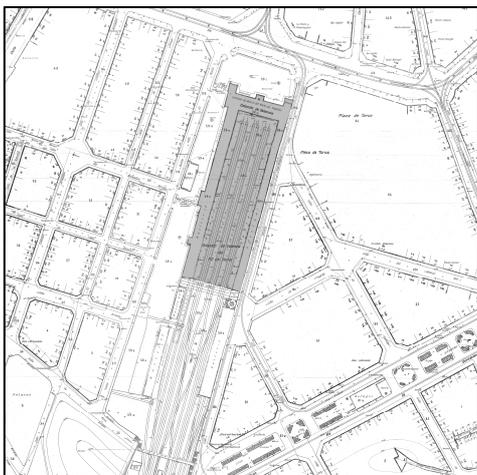
Proyectada por el arquitecto valenciano Demetrio Ribes Marco, en 1906, e inaugurada en 1917, constituye uno de los mejores edificios de nuestra arquitectura civil y es punto de referencia monumental y representativo de la ciudad.

En su interior, la cubierta, una gran marquesina de chapas de fibrocemento sobre una potente estructura metálica con apoyos articulados, constituyó en su época un verdadero alarde tecnológico, cubriendo una luz de 45 m., con una longitud cercana a los 200 m. Su estilo se adscribe al movimiento modernista, dentro de la corriente denominada Sezession Vienesa, pero es la manera peculiar con la que Ribes interpreta el estilo lo que la dota de notable singularidad con una personal reinterpretación de ornamentos de la escuela de Viena, que utiliza con maestría y adapta a la industria valenciana del momento de la que destaca la elaborada en La Ceramo de Benicalap de José Ros (que gozaba de gran prestigio por seguir conservando el secreto del reflejo metálico de la cerámica medieval valenciana), y en la de Onofre Valldecabres, de Manises entre otras. La fachada principal trata de compensar su acentuada horizontalidad con la disposición de tres cuerpos resaltados, dos de ellos en los extremos formando torreones, y el tercero en el centro marcando el acceso. En ella destacan los abundantes detalles decorativos, coloristas, con numerosas piezas cerámicas que reproducen distintos tipos de adornos florales y abundancia de escudos de la Compañía de Ferrocarriles del Norte y de la ciudad de Valencia. El cuerpo central acoge en su planta baja, vistosas vidrieras, y se decora en su fachada con dos paneles de mosaico diseñados por el pintor José Mongrell.

Los accesos quedan señalizados por potentes marquesinas de hierro y cristal que exhiben, de forma seriada el escudo de la ciudad.

Destaca también la exuberante decoración del vestíbulo, de elegantes proporciones cubierto en sus dos crujías por el tradicional forjado de viguetas de madera y revoltones que se revisten de trencadís decorado con motivos vegetales en sus extremos. La decoración se complementa con un minucioso diseño de las taquillas y arrimaderos de madera, con incrustaciones de mosaico y decoraciones cerámicas con abundancia de trencadís, azulejos troceados, como revestimiento de paredes y techos formando un conjunto de singular belleza, en los que el que las letras de la palabra "Norte" forman los mas variados logotipos, tanto en los muros como en las vidrieras. La voluntad de integrar las artes menores en el proyecto diseñando será una constante el la obra de Ribes que aglutina en este proyecto un buen plantel de artesanos que elaboran su diseños entre los que cabe destacar la austera y funcional valla de cierre del aparcamiento (que cerraba el recinto con unas potentes puertas metálicas que giraban apoyando su peso sobre una pletinas dispuestas sobre el adoquinado), y las originales soportes de pletina de acero para las luminarias. Con el tiempo se han ido retrasando los topes de las vías cediendo su espacio a un, cada vez más, amplio vestíbulo que ocupa ya casi un tercio de la zona cubierta por la gran marquesina, que en su origen estaba dominada en su totalidad por los andenes.

La figura del arquitecto Demetrio Ribes, una de las figuras clave de la arquitectura española de los primeros años del s. XX, destaca por su espíritu combativo defendiendo una arquitectura volcada al progreso (frente a las posiciones nacionalistas representadas por Leonardo Rucabado, con quien mantuvo una encendida polémica) y por la coherencia mantenida entre su pensamiento y su obra arquitectónica.



Cartográfico Municipal 1929-1945



Cartográfico C.G.C.C.T 1980



ESTACIÓN DEL NORTE

5. REFERENCIAS TÉCNICAS:

PROYECTO: Demetrio Ribes

FECHA DE CONSTRUCCION: 1906 / 1917

SISTEMA CONSTRUCTIVO:

La Estación del Norte proyectada en forma de "U" esta compuesta por un cuerpo central y dos laterales creando un espacio intermedio para vías y andenes, que esta protegido por una gran cubierta metálica formada por arcos biarticulados roblonados. La armadura metálica del edificio tiene 196mts. de longitud y 45mts. de ancho con 12mts. de altura en los arranques de los arcos y 22mts. en la clave; y esta cubierta de Uralita y vidrio. La fachada central consta de un cuerpo central y dos torres laterales de mayor altura que recuerdan a las de la lonja. El remate del edificio queda definido por pináculos terminales de perfil aparentemente almenado. La decoración de la fachada presenta elementos cerámicos y temas inspirados en la agricultura valenciana así como electos emblemáticos alusivos a la Compañía de Caminos y Hierros del Norte como la estrella de cinco puntos y el águila, símbolo de la velocidad, rematando el cuerpo central del edificio. El hall esta decorado con cerámica vidriada



6. VALORES PATRIMONIALES:

Valoración urbanística:

- Valor ambiental
- Integración Urbana
- Carácter articulador
- Carácter estructural

Valoración arquitectónica:

- Adscripción tipológica
- Carácter modelo referencia
- Ref. cultural-arquitectónica

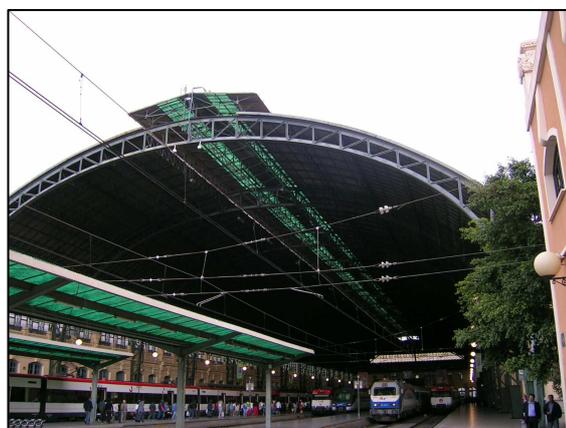
Valoración socio-cultural:

- Referencia histórica



Valoración Pormenorizada:

- Fachada principal
- Fachada trasera o lateral
- Cubierta
- Estructura espacial interna
- Torreones
- Decoración interna
- Escalera
- Antigua cafetería
- Fachada principal
- Fachada trasera o lateral
- Cubierta



# REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE VALENCIA

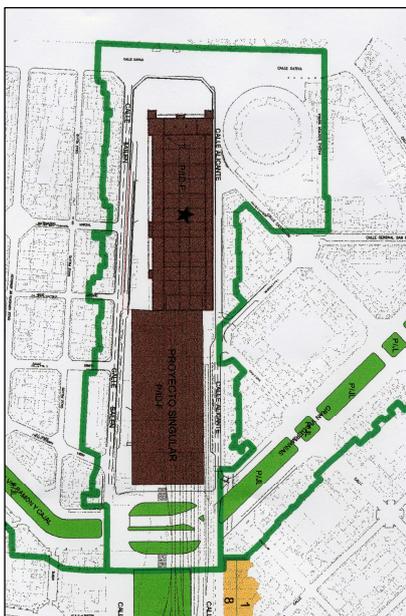
## CATALOGO DE BIENES Y ESPACIOS PROTEGIDOS

### Ordenación Estructural

## ESTACIÓN DEL NORTE

### 7. ENTORNO DE PROTECCION:

#### Delimitación del espacio afectado:



#### Descripción de la línea delimitadora:

Origen: Encuentro de la alineación este de la calle Bailén con la alineación norte de la calle Játiva.

Sentido: Sentido horario.

Línea delimitadora: Desde el origen recorre la alineación norte de la calle de Játiva hasta la prolongación de la alineación este del pasaje Dr. Serra, recorriendo la misma hasta la medianera este del edificio que alberga su salida a la calle General San Martín, recorriendo la misma hasta su final y la alineación de la misma calle General San Martín hasta encontrar la alineación oeste de la calle Castellón, recorriendo la misma hasta la medianera del edificio chaflán con la calle Alicante, saliendo por la misma y recorriendo las traseras de los edificios de la manzana cuya fachada da a la calle Alicante, saliendo a la calle Segorbe por la medianera del último. Desde allí continúa en la dirección de la alineación de la calle Segorbe hasta cruzar con la prolongación de la alineación norte de la calle de la Ermita, en un punto que se sitúa en la playa de vías de la estación y fuera de la cubierta de la misma. Desde ese punto la línea continúa por la prolongación de la alineación norte de la calle de la Ermita hasta la medianera de su primer edificio. Desde la misma recorre las traseras de los edificios de toda la calle de Bailén hasta la alineación norte de la calle Játiva y desde la misma hasta el origen.

### 8. RÉGIMEN DE INTERVENCIÓN:

- Conservación   
Restauración   
Eliminación de elementos impropios   
Reposición de elementos primitivos   
Reforma y redistribución interior

#### Condiciones:

De acuerdo con lo estipulado en el Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, RENFE y GIF para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Valencia, suscrito en 23 de Febrero de 2003, se autoriza la ampliación volumétrica de la Estación en los terrenos inmediatos al Sur de la actual marquesina con destino a la construcción del nuevo vestíbulo y servicios ferroviarios de la estación soterrada.

En el conjunto de la nueva Estación Central de Valencia (edificio actual más su ampliación) calificado como dotación pública de la Red Primaria de Infraestructura de Transporte Ferroviario (P/ID-F) con una edificabilidad máxima de 82.666 m<sup>2</sup>. se admitirá el uso terciario como uso compatible autorizándose asimismo usos comerciales y/o de servicio de los viajeros en locales situados bajo cota de rasante, vinculados al conjunto de la actuación.

Las condiciones de la intervención sobre la parcela definida, se establecerán a través de proyecto unitario de carácter singular, vinculado a la funcionalidad y características de la Estación soterrada, asignándosele una edificabilidad total máxima autorizada en el conjunto de 82.666 m<sup>2</sup>. proyecto de intervención que deberá justificarse adecuadamente dada su inclusión en el entorno del edificio actual declarado Bien de Interés Cultural, del cual pasará a formar parte.

### 9. NORMATIVA DE APLICACIÓN:

Con carácter general será de aplicación lo establecido en la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano (LPCV) – Ley 4/1998 de 11 de junio, del Consell de la Generalitat (DOGV nº 3.267 de 18/06/1998), modificada por la Ley 7/2004, de 19 de octubre y por la Ley 5/2007, de 9 de febrero y por la Ley 2/2010, de 31 de marzo, así como la Ley Urbanística Valenciana (LUV) – Ley 16/2005 de 30 de diciembre, del Consell de la Generalitat (DOGV nº 5.167 de 31/12/2005)

En aplicación de lo dispuesto en el art. 50.4 de la LPCV, cualquier actuación, pública o privada, que se lleve a cabo en el ámbito del BRL será notificada a la Consellería competente en materia de cultura simultáneamente a que se produzca la notificación al interesado.

### 10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

Ficha catálogo de la Homologación sectorial, modificativa del P.G.O.U de Valencia., en el sector centro y sur: Ámbitos A.4-A.5 Y ZONAS DE Sant Marce.li y Cami Reial. (pág.5)

Texto extraído de la "Guía de Arquitectura de Valencia" CTAV 2007

Ficha del Patrimonio arquitectónico de la ciudad de Valencia

### 11. OBSERVACIONES:

