

ARQUITECTURA DO FERROCARRIL EN GALICIA: PROXECTOS DE ESTACIÓNS DE MELITÓN MARTÍN PARA A COMPAÑÍA DO NOROESTE

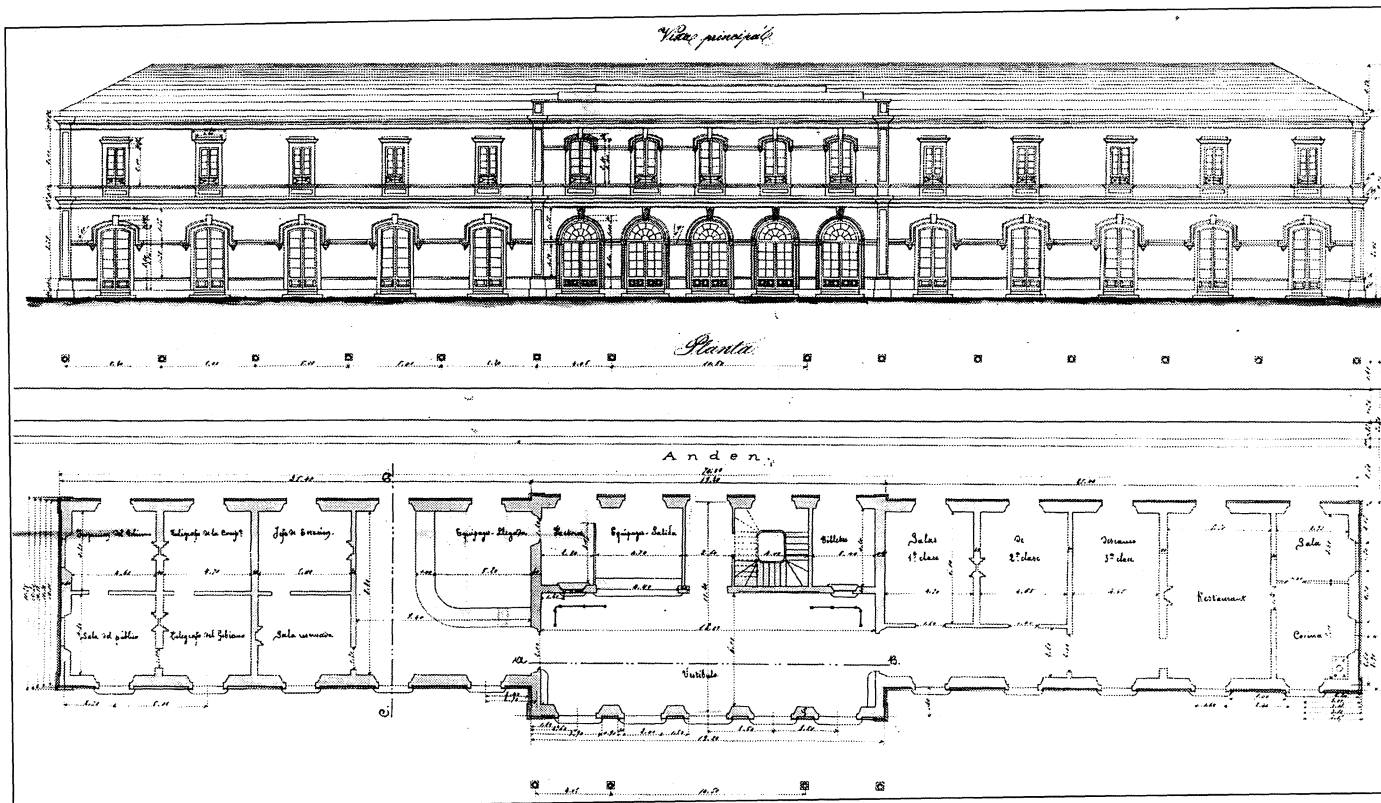
Por XOSÉ FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ
Profesor Titular de Composición Arquitectónica
da E.T.S.A. de A Coruña

A debilidade económica que presidiu sempre a actividade da Compañía do Noroeste explica, en boa medida, a inexistencia en Galicia dunha arquitectura do ferrocarril de interese singular, e de vocabulario próximo ás realizacións edilicias do momento cronolóxico. A Sociedade que tomou o seu cargo en 1862 a iniciativa de dotar de camiños de ferro á rexión máis occidental de España, carecía dos recursos financeiros das grandes Compañías do país (como a do Norte, ou a M.Z.A.), e este feito condicionará, loxicamente, as empresas arquitectónicas as que esta houbo de enfrontarse, desde a década dos setenta do pasado século. A necesidade de evitar dispendios orzamentarios difíciles de soportar, levou ós proxec-

tistas da Compañía do Noroeste a busca-la máxima simplicidade constructiva. As linguaxes ecléctica e historicista, que tan satisfactorios resultados habían de dar noutros lugares da Península, foron aquí descoñecidos, debido a razóns de índole estrictamente económica. Unha arquitectura funcional e estandarizada, sen pretensións nin anhelos de monumentalidade, nin ambicións estilísticas, resolverá en Galicia, durante o XIX, o problema de dar acubillo ós que habían de servirse do tren para os seus desprazamentos.

As estacións da liña de Galicia construíranse seguindo un plano estandarizado de filiación académica, ideado polo enxeñeiro Melitón Martín en agosto de 1871. Dito programa, se ben definía distintas categorías de edificios, en función da maior ou menor importancia das vilas que habían de acollelos, non estaba traballado, curiosamente, en función dun único tipo estilístico (1), como en adiante se verá. Do enxeñeiro autor da proposta, Melitón Martín, pouco se coñece (2). As referencias a el, escasas abondo, son ademais o suficientemente espalladas como para non permitir esbozar sequera minimamente o currículo profesional de quen tivo a responsabilidade de debuxa-la totalidade da arquitectura da liña de Galicia.

Non obstante, e malia o actual baleiro bibliográfico, é ben seguro que desempeñou unha actividade laboral importante en Vigo, cidade onde coñeceu a Eduardo Chao, político local, que chegará a desempeña-la titularidade do Ministerio de Fomento durante a Primeira República (3), e con quen colaborou en dous asuntos de enorme transcendencia para a poboación. O primeiro deles, os estudos preparatorios da vía férrea entre Ourense e Vigo, desenvolvidos por Chao e Martín, entre 1852 e 1853 (4), e que propiciaron o interese de certos capitalistas cara a unha empresa cunha rendibilidade abertamente cuestionada no seu tempo, e que finalmente se fará realidade o 2 de marzo de 1863, data da concesión do ferrocarril de Ourense a Vigo, a Juan Flórez (5). Con motivo da chegada da primeira locomotora a Ourense, o 31 de marzo de 1881, as autoridades alí reunidas para solemnizar coa súa presenza aquel momento, renderon pública homenaxe a Melitón Martín, en agradecemento ós traballos facultativos levados a cabo por este vinteito anos atrás (6). Tal feito proba, sen dúbida, a



PLANTA BAIXA E ALZADO PRINCIPAL PARA ESTACIÓN DE 1ª CLASE PARA A LIÑA DE GALICIA DO ENXEÑEIRO MELITÓN MARTÍN DE 1871.

importancia dos citados estudos, dos que se servirá a Compañía de Medina del Campo a Zamora, empresa á que o concesionario transferiu os seus dereitos, o 30 de maio de 1863, para defini-lo plano técnico da liña Ourense-Vigo.

O segundo asunto no que colaborou o enxeñeiro co deputado Eduardo Chao, foi o proxecto de porto comercial de Vigo, debuxado por Melitón Martín en 1882. A proposta que ambos defendían tiña por obxecto situa-lo porto comercial vigués na zona de Coia, pensamento que non chegou a realizarse, e ó que se opuña abertamente quen preferían que o mesmo se construíse na área do Arenal, solución que se adoptará finalmente. A idea de Chao e Martín incluía a prolongación da liña férrea desde a estación ó porto comercial, salvando o paso da cidade mediante un túnel baixo o Campo de Granada. Se a idea se rexeitou, foino por onerosa, e tamén en razón de que a técnica permitía o descenso do ferrocarril desde a estación ó Arenal, lugar onde xa tradicionalmente tiña asento o tráfico naval de Vigo. Inda que defendeu con coraxe Eduardo Chao o proxecto de Martín en público, e en catro opúsculos literarios —“Necesidades del porvenir de Vigo” (1881), “El ferrocarril y el puerto de Vigo” (1883), “Defensa del proyecto del puerto comercial de Vigo que estudió Melitón Martín” (1883), e “Controversia sobre el proyecto del puerto comercial de Vigo” (1884)—, sempre no convencemento de que a alternativa do Arenal limitaría no futuro a expansión fabril e comercial da cidade por falta de espazo, a Xunta Consultiva de Camiños e Portos que tiña o poder de decisión, non apoiou en ningún momento a grandiosidade do citado proxecto, que consideraba pouco realista. A non realización de tan importante pensamento, que partía da base dun desprazamento rápido da poboación cara a Bouzas, impediu ó enxeñeiro Martín materializar unha obra pola que sería lembrado, e que tería suposto para el un auténtico reto persoal (7).

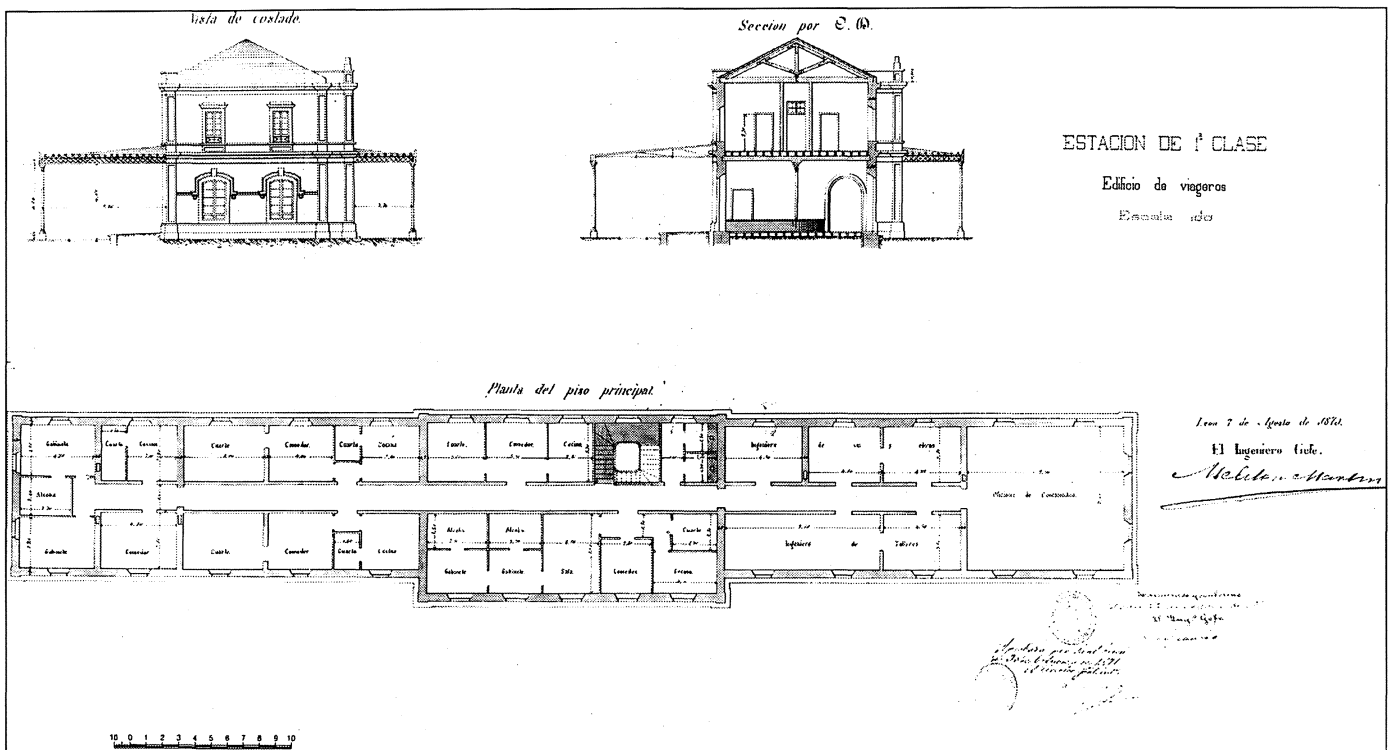
Polo que respecta á vinculación de Melitón Martín coa Compañía do Noroeste, para a que proxectará o 7 de agosto de 1871 as estacións da liña de Galicia, é necesario indicar que non era o enxeñeiro un técnico máis ó servizo da empresa. Melitón Martín formaría parte desde o principio do Consello de Administración que houbo de gobernar-la Compañía ata 1878 (8), data da incautación da Sociedade

polo Estado, desempeñando na mesma funcións propias de subdirector e de asesor executivo, con autoridade nos máis diversos campos. Tales responsabilidades non lle impedirán, non obstante, exercer-la súa profesión durante anos como enxeñeiro-xefe da citada Compañía.

Descoñécenselle a Melitón Martín actividades políticas ou sociais de transcendencia. Consta, así a todo, que interveu na encendida polémica que sobre a alimentación dos galegos deuse na rexión en 1879. E da súa participación colíxese, en razón ós argumentos expostos, que o enxeñeiro non era de Galicia. O escaso coñecemento que da realidade galega tiña este ilustre técnico, explica afirmacións tan peregrinas como as recollidas por *La Ilustración Gallega y Asturiana* no seu número vintecinco, e que foron obxecto de polémica:

“O obreiro galego necesitaría unha alimentación semellante á do inglés ou do belga. Pero no canto de sans alimentos, sostense cun caldo lavado de grelos, cun cuarteirón de pan inverosímil, e cunha presada de castañas. Polo que non produce no seu país nin a terceira parte do que en América ou Castela, onde come mellor, e por iso ten para el a emigración irresistible atractivos” (9).

A resposta de *La Ilustración* ás palabras de Melitón Martín foi neste caso acertada: **“Non emigran os galegos movidos polo cebo dunha succulenta alimentación, senón para adquiri-los medios de volver a establecerse no país, onde continuarán logo sosténdose —mesmo os ricos—, co caldo lavado e o pan inverosímil”**(10). Aproveitou a revista a ocasión para poñer en cuestión a cacarexada modernización económica e de costumes que habería de traer a Galicia o ferrocarril, e que homes como Melitón Martín non poñía sequera en dúbida. Así, e a tal respecto, o anónimo comentarista que reprende ó enxeñeiro no tocante ó tema da alimentación, sobre este asunto deixou escrito: **“Equivócanse os que dan como panacea eficaz e única dos nosos males, a pronta conclusión do malaventurado ferrocarril do Noroeste. O decoro e os intereses de Galicia e Asturias reclaman, en efecto, esta equitativa reparación, mais non por iso é de**



PLANTA PRINCIPAL, ALZADO LATERAL E SECCIÓN DE ESTACIÓN DE 1ª CLASE PARA A LIÑA DE GALICIA DO ENXEÑEIRO MELITÓN MARTÍN DE 1871.

**esperar milagre ningún. Acaso unha vez rematada a vía per-
damos máis que gañemos. Outros medios requírense para
aliviar-la situación destas infortunadas provincias” (11).**

Sen dúbida, e aínda tendo en conta todo o comentado con anterioridade, a grande empresa proxectual de Melitón Martín foi a ideación das estacións de ferrocarril da liña de Galicia, pensamento que concluíu, como queda dito, o 7 de agosto de 1871, e que recibiu o conforme da Compañía quince días despois, unha vez obtivo dito traballo o correspondente visto e prace do enxeñeiro leonés, Narciso Aparicio (12). Así mesmo, os distintos proxectos obtiveron a superior aprobación da Nación, por R.O. de 30 de outubro de 1871.

A proposta de Melitón Martín comprendía os estudos necesarios para a construción das estacións de 1ª, 2ª, 3ª e 4ª clase, e igualmente dos apeadeiros que ían necesitarse, para dar servizo a unha poboación fundamentalmente espallada, como era a da rexión. Os distintos proxectos contiñan os planos necesarios para entende-lo funcionamento dos edificios, e tres documentos explicativos que informaban sobre todo o relacionado cos custos, materiais a empregar, e outros particulares constructivos de interese. A linguaxe arquitectónica utilizada era sinxela e carente de pretensións. A economía imposta pola Compañía ó proxectista obrigou ó enxeñeiro a rexeitar solucións ambiciosas ou representativas, con vocación estilística, aínda no caso de estacións de primeira orde como a da Coruña. O plano ideado por Melitón Martín cubría tódalas necesidades da liña, co mínimo custo posible, atendendo á calidade das localidades polas que pasaba o ferrocarril, pero descoñecía notablemente o carácter e forma artística do edificio de viaxeiros. Reducía o feito edificatorio á súa vertente utilitarista, resolvendo alzados e plantas con corrección e lóxica, sen suscitar buscas proxectuais, nen sequera unha “linguaxe de empresa”, que podía ser rendible a medio ou longo prazo.

A escaseza de recursos, e a urxencia por atender na súa totalidade o amplísimo programa de estacións e apeadeiros, que esixía a dispersión poboacional característica de Galicia, arruinou, por desgracia, a posibilidade de levar adiante unha arquitectura autosuficiente, e con sinais de identidade propios, feito que tamén se deu na liña de Asturias, onde as estacións igualmente proxectadas por Melitón Martín, recibiron a aprobación da Nación, por R.O. de 20 de xuño de 1871. O resultado foi unha arquitectura anónima e de linguaxe universal, que podía servir para calquer punto do país, que en nada reflectía o marco xeográfico onde se asentaba, e por suposto desconectada do espírito local. Unha arquitectura “imposta” e impersoal, que en boa medida era mostra do fracaso modernizador da rexión, que incapaz de asumir-lo seu futuro autonomamente, tivera que acudir a forzas e capitais foráneos para supera-lo tradicional illamento coa Meseta.

A resposta estandarizada e académica ideada por Martín, pouco aportou ó legado arquitectónico da rexión, que asumiu os prototipos debuxados sen excesivos entusiasmos, e en ocasións a contragusto, como o caso da estación de Lugo, considerada polos lucenses como impropia dunha cidade de importancia, como era a súa (13). Das estacións adornadas das que falaba Louis Le Chatelier no seu libro “Chemins de fer d’Allemagne” (1845) (14), aquelas que independentemente de resolver problemas funcionais, eran deseñadas expresamente como monumentos urbanos, e polo tanto asumían valores arquitectónicos e de estilo, nada coñeceu Galicia, condenada a recibir con atraso os favores do ferrocarril, e a non ter nin un só empeño edificatorio de certa relevancia e excelencia. Se a Compañía do Norte ou a de Madrid a Zaragoza e a Alicante (15), aportaron á arquitectura española do XIX exemplos de edilicia ferroviaria enormemente singulares e de gran beleza e calidade constructiva, a Sociedade que



ALZADO PRINCIPAL PARA ESTACIÓN DE 2ª CLASE PARA A LIÑA DE GALICIA DO ENXEÑEIRO MELITÓN MARTÍN DE 1871.

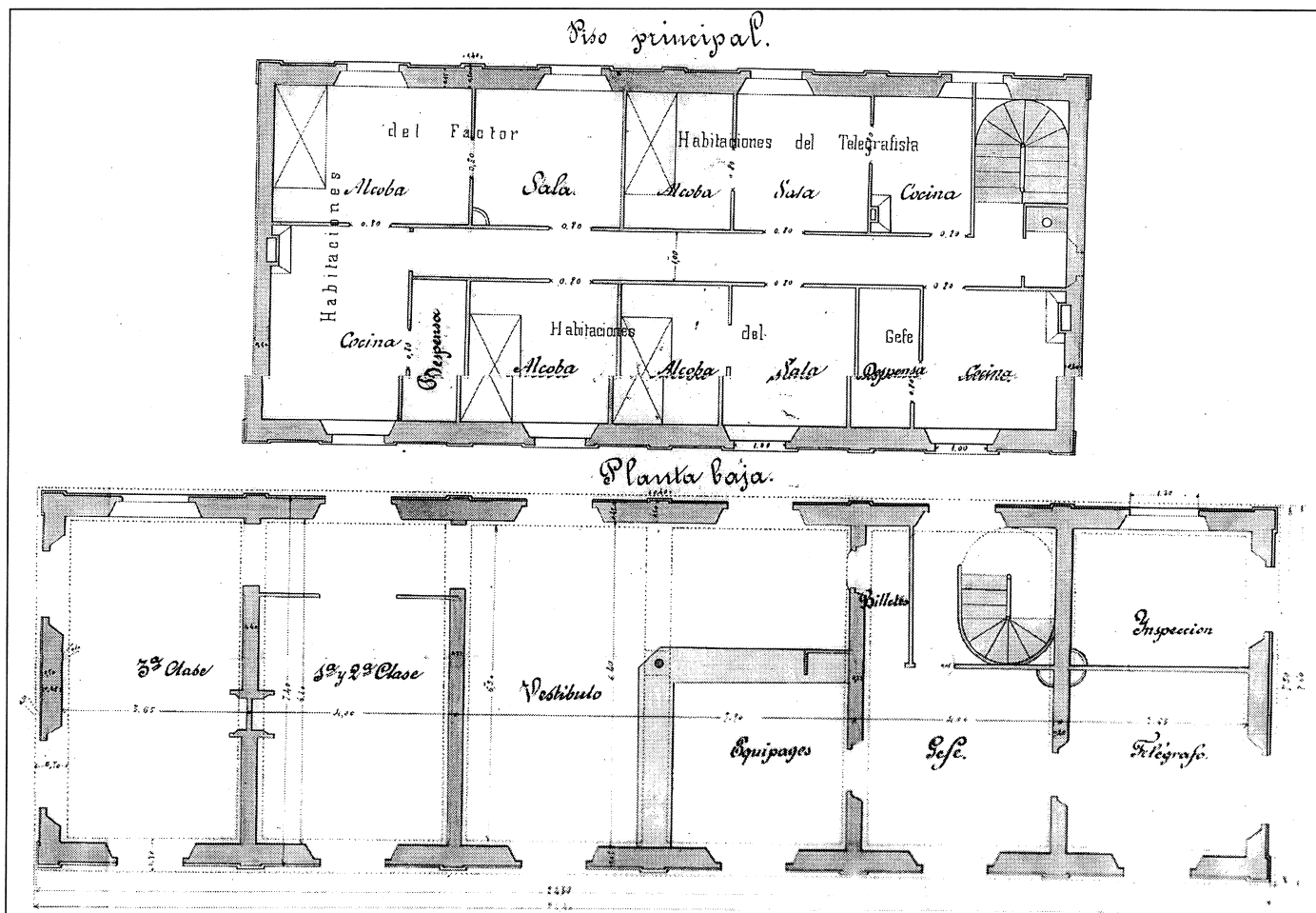
tivo ó seu cargo a liña de Galicia, desafortunadamente, non fixo tal cousa, sendo allea á xenerosidade e especial dedicación que con certas cidades tiveron as empresas citadas. Nin a linguaxe ecléctica de tradición francesa, nin o vocabulario historicista de gusto local, que en mans hábiles e con sensibilidade habían de acabar definindo en boa parte da Península edificios aínda hoxe admirados polas súas cualidades artísticas, tiveron posibilidade de desenvolverse na rexión, que unha vez máis, e debido ó seu escaso peso económico, sufría marxinación con respecto ó resto de España. A liña de Galicia era para a Compañía do Noroeste pouco máis que un negocio e isto explica, sen dúbida, o escaso interese da mesma por emprender actuacións relevantes no ámbito arquitectónico. O compromiso que mantiña a empresa coa rexión, non era nin moito menos desinteresado, cousa perfectamente comprensible se temos en conta que tanto os capitais como os enxeñeiros e técnicos da Compañía non eran galegos. E se reparamos no feito de que Galicia foi incapaz desde un principio, de afrontar por si mesma a aventura de financiar e levar adiante e con vontade propia, o reto económico-político que supoñía a chegada do ferrocarril.

A linguaxe estandarizada e académica utilizada por Melitón Martín nos seus proxectos de agosto de 1871 explícase, pois, como a resposta dada polo enxeñeiro ó problema de deseñar coa máxima economía posible, as estacións da liña de Galicia. O desexo da Compañía por face-lo mínimo gasto na construción dos edificios de viaxeiros, levou ó enxeñeiro a realizar distintos modelos, para atender a cada unha das categorías das estacións previstas pola empresa, solución que contaba con numerosos antecedentes no resto do país, polo importante aforro de esforzos que conlevaba.

Polo xeral, unha vez creado un ou varios esquemas compositivos, estes servían de pauta para organiza-la totalidade

das estacións da liña, desde edificios máis ou menos extensos, ata estacións de última orde. Establecido o modelo, este marcaba as pautas de composición e de expresión arquitectónica dos edificios que lle ían ser debedores, e ós que se chegaba por redución de escala, corpos ou pisos do tipo patrón. Así, e no caso da liña de Galicia, Melitón Martín ideará tres esquemas compositivos independentes entre si. O proxecto de estación de 1ª clase por el debuxado, de filiación abertamente clasicista, nada terá que ver co resto dos edificios ideados para a liña. Os proxectos de 2ª e 3ª clase, pola súa parte, manterán unha relación próxima, xa que se chega ó de 3ª categoría por supresión dos corpos baixos laterais do de clase inmediatamente superior. Á súa vez estes forman un grupo á parte, que non ten nada que ver coas estacións de 4ª clase, apeadeiros, e casas de gardas, nos que se dá unha relación estilística totalmente diferente. Esta variedade formal é pouco habitual, xa que o normal sería que o edificio de 1ª clase marcasse as pautas expresivo-compositivas que debían seguir tódalas estacións da liña. Seguindo o modelo de estación de 1ª clase, construírse no seu momento o edificio de viaxeiros da Coruña, e atendendo ó de 2ª categoría, a estación de Lugo. Así mesmo, o resto das estacións da liña de Galicia levantaránse de acordo cos modelos pensados en 1871 polo enxeñeiro Melitón Martín.

O proxecto de edificio de viaxeiros ideado polo enxeñeiro para a única estación de 1ª clase da liña de Galicia, a da Coruña, era idéntico ó debuxado polo mesmo técnico pouco antes, para aqueles edificios que con igual categoría, debían de construírse na liña de Asturias. Do que resulta que a cidade coruñesa habería de ter idéntica estación que Gijón, localidade tamén considerada de 1ª categoría. Tal feito será posto de manifesto polo propio Melitón Martín, ó comezo da memoria xustificativa, que acompañaba ós correspondentes planos



PLANTA BAJA E PLANTA PRINCIPAL DE ESTACIÓN DE 2ª CLASE PARA A LIÑA DE GALICIA DO ENXEÑEIRO MELITÓN MARTÍN DE 1871.

do proxecto: “Nada difícil sería debuxar e redactar un novo pensamento para o edificio de viaxeiros da Coruña, pero estudiadas xa polos enxeñeiros desta empresa diversas disposicións para estacións de todas clases, e elixidas as definitivas para a liña de Asturias (que mereceron a superior aprobación por R.O. de 20 de xuño do corrente ano), preferín simplificar a cuestión e aplicar ó caso actual, o proxecto de edificio de viaxeiros que para estacións de 1ª clase, corresponde á liña a que acabo de referirme” (16).

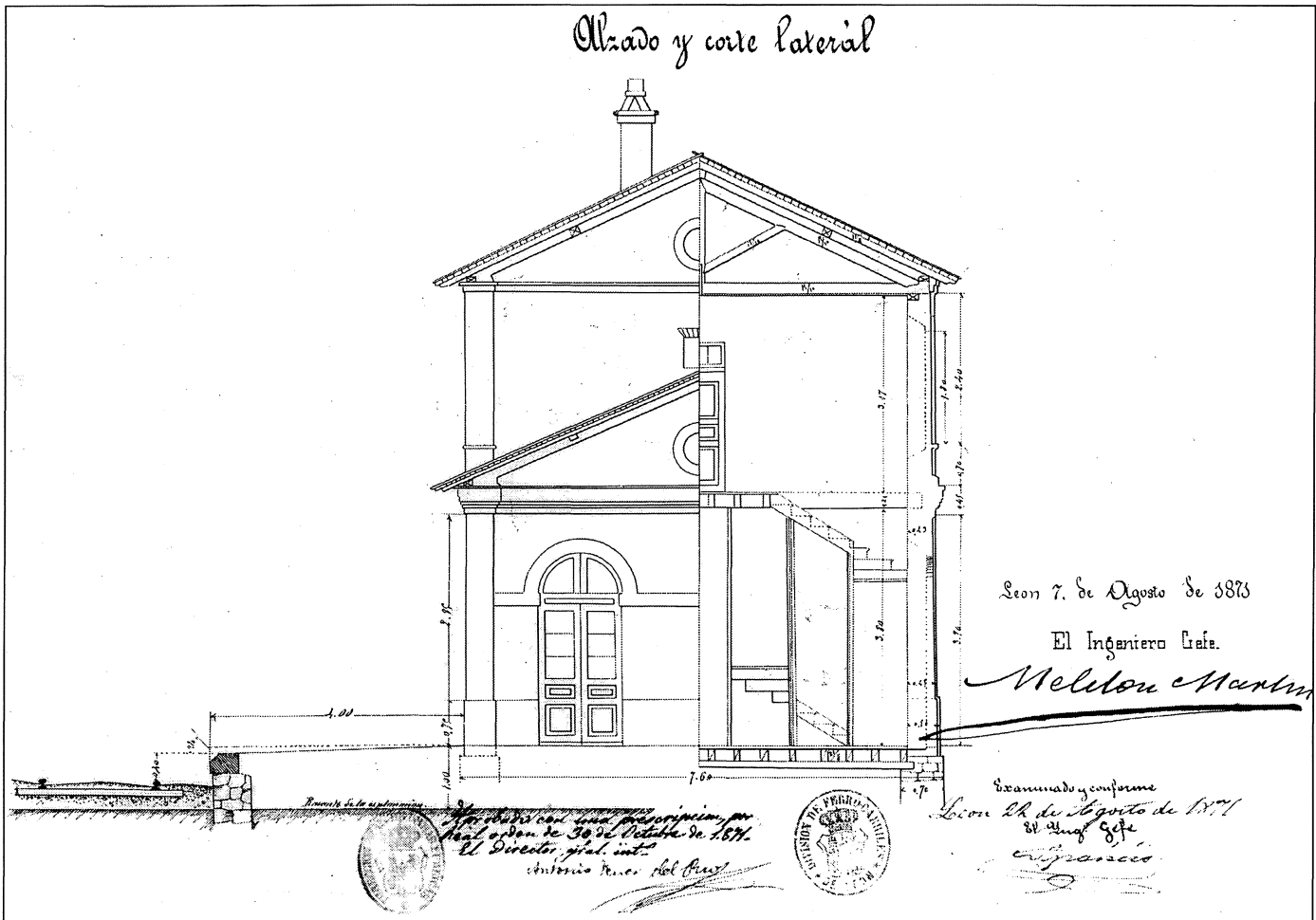
O estudio-proxecto do enxeñeiro Martín resolvía as necesidades da estación coruñesa cun só edificio, pois ó seu xuízo este sería abondo para atender-lo previsible tráfico de viaxeiros da localidade, “sen temor a faltar á comodidade e prontitude dos servizos que houberan de necesitarse” (17). Chegaba o técnico a esta conclusión logo de comparar A Coruña con outras capitais de provincia semellantes do país. O edificio proposto situaríase paralelo ás vías, e tería unha lonxitude de 70 metros e un ancho de 10 metros, desenvolvéndose en dúas plantas de igual superficie. Un pavillón central adiantado 1,80 metros da liña da fachada principal, rompía a excesiva monotonía do edificio, favorecendo certo movemento na planta. Cubría dito corpo unha marquesiña de ferro de 19,20 metros sostida por catro sinxelos apoios, que protexía ó viaxeiro das chuvias ó saír este ó exterior. A fachada ás vías tiña igualmente definido o citado pavillón, se ben este a penas sobresaía do resto do conxunto. De novo dispoñía aquí o enxeñeiro unha marquesiña, pero neste caso a mesma corría ó longo de toda a fachada interior da estación, e estaba pensada para cubri-lo andén e unha vía, cun ancho total de 7,70 metros.

O tratamento formal dos ocos de ámbolos dous pavillóns era idéntico, e á súa vez desigual dos debuxados polo enxe-

ñeiro para os restantes vans das dúas plantas da estación. Se na planta baixa dispoñía Melitón Martín ocos con arcos rebaixados e con clave moi marcada, e na superior, ventás rectangulares con gardapó de tradición académica, nos pavillóns centrais, os ocos inferiores estaban tratados con arcos de medio punto a modo de grandes cristaleiras, e os superiores con arcos rebaixados semellantes ós do corpo inferior, pero de menor tamaño. Este contraste resultaba certamente positivo, pois evitaba a monótona seriación de ocos de moitas das estacións da época, con beneficio para a beleza do edificio. Os dous pavillóns irían rematados con antepeitos de cantería granítica, dispoñendo ademais o da fachada principal dun pequeno edículo para aloxa-lo reloxo.

Ningún elemento ornamental ou decorativo enriquecía as fachadas da estación, a imaxe arquitectónica das cales estaba confiada en gran medida ó xogo compositivo resultante do tratamento e disposición dos diferentes ocos. A economía á que estaba sometido o enxeñeiro non permitía outra cousa. A beleza non podía vir máis que da regularidade nas proporcións, polo que a opción académico-clasicista era sinxelamente a única. Sen posibilidade de desbaldir nun improductivo luxo, e nun enxoiado formal exterior, só cabía confiar nos propios elementos compositivos (zócolos, cornixas, pilastras e ocos), para dar á arquitectura un aspecto agradable. A linguaxe académica cumprirá acertadamente esta misión, por canto a súa particular concepción do feito arquitectónico, atendía máis a valores de regularidade, proporción e economía, que a intereses estilístico-formais, tan do aprecio dos proxectistas eclécticos do XIX finisecular.

No tocante á distribución interior, esta respondía a sinxelos criterios de funcionalidade e utilidade, estando o edificio correctamente definido. Reservaba Melitón Martín a planta



ALZADO E SECCIÓN LATERAIS DE ESTACIÓN DE 2ª CLASE PARA A LIÑA DE GALICIA DO ENXEÑEIRO MELITÓN MARTÍN DE 1871.

superior para habitacións do xefe de estación e doutros empregados, e para diversas oficinas dos enxeñeiros de vías e de talleres, e persoal de contabilidade. E a planta inferior para dependencias do servizo de viaxeiros e para usos internos da estación. Efectuado o ingreso polo pavillón central da fachada principal, o viaxeiro accedía ó vestíbulo da estación, de 18 metros de lonxitude, 6 de ancho e 4,45 de altura, e con comunicación directa coas vías. Á dereita do vestíbulo situábanse as salas de espera de 1ª, 2ª e 3ª clase, illadas entre si, o salón-restaurante, e a cociña do mesmo, e á esquerda, un amplo espazo dedicado a recollida de equipaxes, e seis pezas destinadas a inspección do Goberno, telegrafista da Compañía, telégrafo do Goberno, xefe de estación, sala do público e sala reservada.

O edificio sería de cantería en zócolos, pilastras, xambas, repisas, cornixas e arquivoltas, e de cachotería ordinaria con raxados de cal e area nos entrepanos dos muros, utilizándose o ladrillo en tabicóns e tabiques. Os pisos proxectábanse de sollados sobre viguetas, que apoiarían nas soleiras que sobre os muros interiores e tabicóns mestres debían construírse para atende-lo dobre obxecto de distribuí-las habitacións e soste-los pisos. O vestíbulo pola súa especial misión, e polo importante tráfico de viaxeiros que ía coñecer, tería solo de lousas de cantería. Era ademais a parte mellor tratada e máis coidada do proxecto, pois acollería decorativas molduras de xeso e empapelado de cor. A cuberta a catro augas levaría tella do país.

O custo da estación coruñesa ascendería á cantidade de 138.951,92 pesetas. Por partidas orzamentarias, o gasto sería como segue:

Escavacións de alicerces	215,04 pesetas
Albanería e cantería	69.393,27 “
Carpintería	49.150,42 “

Ferraxes	692,00 “
Accesorios	6.869,20 “
10 % de imprevistos	12.631,99 “

O proxecto de edificio de viaxeiros debuxado por Melitón Martín para as estacións de 2ª categoría, e aplicado logo ó caso concreto de Lugo, manterá a linguaxe académica-clasista do modelo coruñés, sen perseguir maiores búsquedas formais. Neste caso tampouco ideou o enxeñeiro un tipo diferente para os edificios de 2ª clase da liña de Galicia, conformándose con utilizar un modelo xa coñecido e aplicado nalgunhas das estacións construídas pola Compañía do Noroeste. O propio técnico advirte disto, ó comenta-los materiais que habían de empregarse na construción de ditos edificios: **“O elixi-la clase de obra e os diferentes materiais dos cales supoñemo-lo seu emprego para as estacións de 2ª clase, tomamos por tipo tanto nesta canto na ornamentación das fachadas, o admitido e aprobado para moitas estacións das liñas do Noroeste”** (18).

Ó igual que no caso da estación da Coruña, todo o peso visual do edificio estaba confiado ás pilastras, cornixas e zócolos, e igualmente ós ocós con arcos de medio punto e imposta corrida entre eles da planta baixa, e ós ocós rectangulares do piso superior. A mesma economía constructiva existente para as estacións de 1ª categoría, impoñíase tamén para os edificios de viaxeiros de 2ª clase, polo que nada superfluo ou decorativo podía proxectar o enxeñeiro sen arrisca-la viabilidade da proposta. O edificio composto por un corpo central, de dúas alturas de catro ocós cada unha, e dous corpos laterais baixos dun só oco, ocuparía unha superficie cuberta de 176,66 metros, é dicir, tería unha lonxitude de 24,40 metros e un ancho de 7,30 metros. Unha marquesiña de ferro apoiada en columnas ocas de igual material, cun ancho semellante ó do andén e unha lonxitude igual á da



FACHADA PRINCIPAL DA ACTUAL ESTACIÓN DO FERROCARRIL DE LUGO, EDIFICIO PROXECTADO POR JOAQUÍN LÓPEZ DE LETONA EN 1873 SEGUINDO O MODELO PROPOSTO POR MELITÓN MARTÍN EN 1871.

planta baixa, tería acomodo na fachada interior da estación para protección dos viaxeiros. Tamén a fachada principal usaría tal resguardo, pero neste caso a súa lonxitude sería a mesma que a dos dous entrepanos centrais do edificio.

Na planta baixa do inmobile situaríase centralmente o vestíbulo co mostrador para a entrega e recollida de equipaxes. Á dereita deste espazo irían as salas de espera, unha para viaxeiros de 1ª e 2ª clase, e outra para pasaxeiros con billete de 3ª, e á esquerda do mesmo, tres locais independentes e destinados ó xefe de estación, ó telegrafista, e á inspección. Nesta ala colocaba igualmente o enxeñeiro a caixa de escaleiras, con acceso independente desde a fachada principal do edificio. O piso superior sería habilitado para uso privado do xefe de estación, que tería para o seu servizo dous dormitorios, unha sala, unha cociña e unha despensa, do factor, que disporía das mesmas pezas xerais e un dormitorio menos, e do telegrafista, que reducía os seus dominios a unha sala, unha cociña e un dormitorio. Opinaba o enxeñeiro que o edificio por el debuxado reunía **“as condicións necesarias e convenientes para o servizo dunha estación de 2ª clase”** (19).

Os materiais empregados na construción deste tipo de estacións serían os mesmos que os usados para os edificios de 1ª categoría. A memoria recolle exhaustivamente isto, e mesmo dá alternativas para abaratar custos:

“Supoñemo-lo formigón ordinario ou hidráulico e a cachotería para os alicerces, a cantería para o zócolo de todo o edificio, e o ladrillo para o resto da construción, elixindo este material de 1ª clase recortado e rexuntado para as esquinas, pilastras, cornixas, xambas e arquivoltas, e rexuntando simplemente para os entrepanos ó descuberto nos muros de fachada e nos apiñonados.

As condicións da localidade aconsellarán, e tal vez obriguen a substituí-lo ladrillo polo perpiaño, empregando para os entrepanos exteriores a cachotería ordinaria con bo rebocado de cal e area, e claro é que a preferencia de un ou outro destes dous sistemas de construción decidirana a abundancia relativa e calidade destes materiais en cada caso (...)

Na cuberta empregárase tella do país, por ser de máis fácil adquisición e de máis sinxela conservación que o xisto, se na localidade se consegue ese material coas dimensións e calidade que o caso require (...)

Toda a carpintería para portas e ventás será de madeira de piñeiro, con pintura ó óleo para a súa boa conservación” (20).

O presuposto dunha estación de 2ª categoría sería de 46.225,38 pesetas. Pero se a isto engadimos un 10 % máis en concepto de imprevistos, o custo total do edificio subiría a 50.847,91 pesetas.

A estación de 3ª categoría, pola súa banda, seguirá as pautas marcadas polo edificio comentado de 2ª clase. Así o advirte o propio enxeñeiro ó inicio da memoria: **“Ó proxectá-las estacións de 3ª clase, tivemos en conta consideracións análogas ás que serviron para redacta-los proxectos das de 2ª clase, aplicándoas ó caso actual, coa restricción e na escala que a súa menor importancia esixe, sen esquecer ningún detalle, para que o servizo ó que se destinan estes edificios sexa tan completo como o caso require”** (21). O proxecto debuxado por Melitón Martín, mantíña o bloque central de dúas alturas e catro ocos por planta do tipo que o precedía, inda que por motivos de economía suprimía pilastras e cornixas, e os arcos semicirculares do



DETALLE DA ACTUAL ESTACIÓN DO FERROCARRIL DE LUGO, EDIFICIO HERDEIRO DO PROXECTADO EN 1873 POLO ENXEÑEIRO J OAQUÍN LÓPEZ DE LETONA.

piso baixo. Sinalaba o enxeñeiro que en caso de que a altura da rasante o permitira, podía engadírselle ó edificio un soto para almacén ou para servizo particular dos empregados. Tería a estación marquesiñas de ferro nas súas dúas fachadas, que irían sostidas por tirantes de igual material.

O edificio sería sinxelo, modesto e carente de vocación representativa, características que o técnico estimaba como propias dunha estación de 3ª clase: **“O tipo de estación é sinxelo e sen pretensións, e con todo a experiencia demostrounos que ningún outro enche tan ben e tan comodamente, as esixencias do servizo de explotación nos nosos camiños de ferro, nin se adapta con tanta facilidade ós costumes, usos e defectos do noso país”** (22). A construción mediría ó longo 15 metros, e ó ancho 8 metros, sendo a súa altura de 9,40 metros. E a súa distribución interior sería a seguinte: a planta baixa habilitada para acolle-los servizos de explotación da estación, tería vestíbulo formado por un ancho corredor de 3 metros, e cinco locais destinados a sala de viaxeiros, inspección, equipaxes, telégrafo, e a despacho do xefe de estación. A caixa de escaleiras aberta á fachada principal e ó vestíbulo, encontraría acomodo na mesma cruxía onde ía situada a sala dedicada ó público. O piso principal estaba pensado para que nel puideran vivir, non sen estreiteces, tres empregados. O xefe de estación disporía para o seu uso de dúas habitacións, unha sala e unha cociña, mentres que os outros dous traballadores só terían para as súas necesidades privadas, unha cociña e un dormitorio.

Como de costume, os materiais empregados serían a cachotería ordinaria para os muros, o ladrillo para tabiques, e a cantería e a cachotería concertada para zócolos, esquinais, repisas, saíntes, xambas e linteis. Aconsellaba o proxecto o emprego de xisto na cuberta, se ben podería utilizarse a tella plana de atoparse con facilidade na localidade onde a estación íría emprazada. O cambio obrigaría, así a todo, a variar convenientemente a pendente da cuberta. Unha estación de 3ª categoría custaría 34.750,71 pesetas.

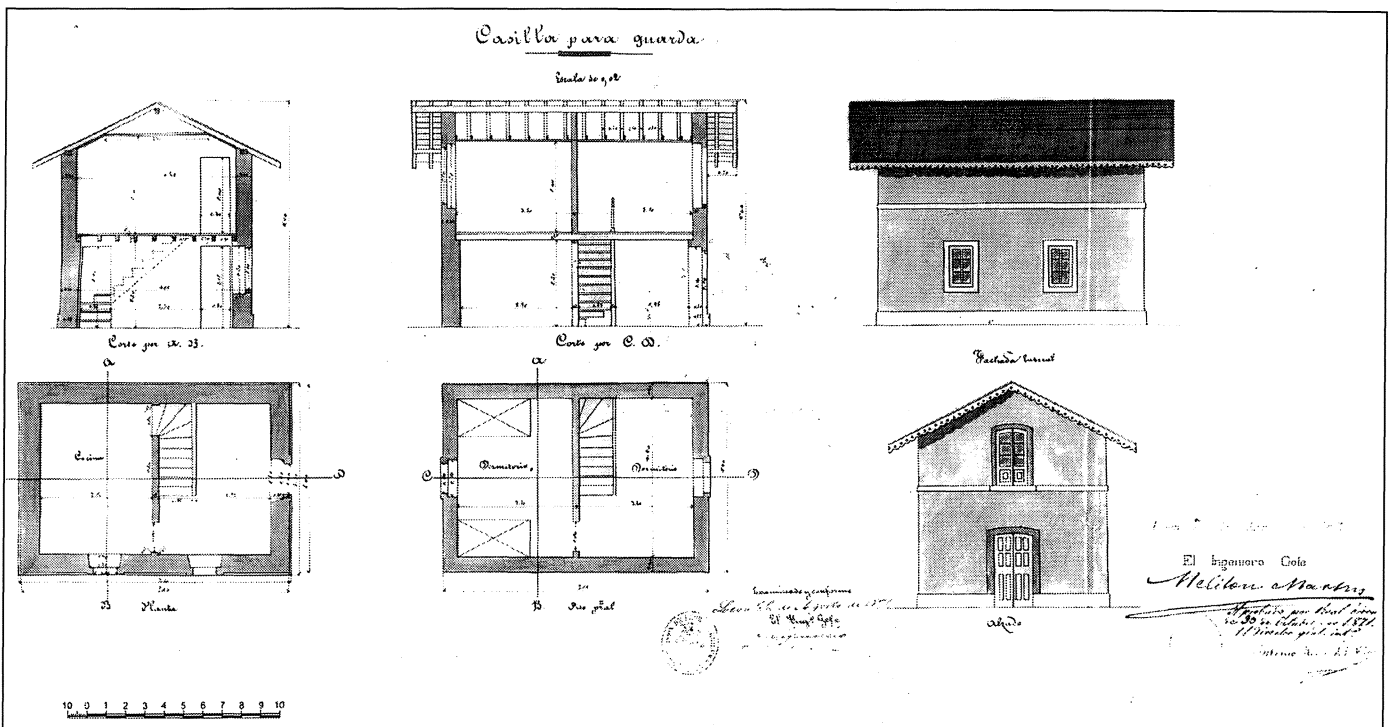
Sen relación cos modelos anteriores, e formando un grupo á parte, debuxaría Melitón Martín os correspondentes proxectos de estacións de 4ª categoría e apeadeiros. As particulares condicións de dispersión poboacional da rexión,

obrigaban á construción de ditos edificios, chamados a desempeñar un importante servizo. Se en moitas das liñas proxectadas en España de acordo a un sistema estandarizado, este tipo de estacións non tiña obxecto, en Galicia ocorría todo o contrario. Destinadas a ser maioría, a cubri-las necesidades de moitas pequenas localidades, e a achega-la comunicación ferroviaria ós potenciais usuarios, cumprirían ademais un importante fin social, rematando en boa medida co tradicional illamento do mundo rural. O propio enxeñeiro xustificaba así ditas estacións:

“Satisface-las esixencias do tráfico cando este chega ó seu límite remunerativo inferior; proporcionando vivenda ó mesmo tempo ós empregados indispensables, e o exame e estudio comparativo dos tipos de estacións máis humildes adoptados e construídos noutras liñas, son as dúas circunstancias principais que nos guiaron ó proxecto-las estacións de 4ª clase” (23).

“As condicións topográficas en todo o tramo da liña de Galicia, e a case imposibilidade de establecer explanacións desafogadas horizontais, non menor que a necesidade e conveniencia de poñer en comunicación a moitas vilas coa liña férrea, para aumenta-lo movemento e circulación de viaxeiros e mercadorías, aconsellan o establecemento de apeadeiros, que tan xeneralizados están nalgúns liñas europeas e americanas.

Estas consideracións, pero moi principalmente a dificultade que presenta o establecemento das explanacións para dúas vías, en terreos con ladeiras tan pendentes, e en que o tráfico non compensaría os gastos necesarios para a instalación de estacións, sequera foran de 4ª clase, animámonos a presenta-lo proxecto de apeadeiros sobre a vía principal” (24).



ESTACIÓN DO FERROCARRIL DE PARGA (LUGO), EXEMPLO CARACTERÍSTICO DO MODELO DE ESTACIÓN DE 4ª CLASE PROXECTADO EN 1871 POR MELITÓN MARTÍN PARA A LIÑA DE GALICIA.

A estación de 4ª categoría, inda que reducía as súas dimensións con respecto ó edificio de viaxeiros de 3ª clase, crecía en cambio fronte a este en altura, debido a que o proxecto incluía a existencia de faiados, coa finalidade de servir de vivenda, xunto coa planta principal, ó xefe de estación e a outro empregado. Para iluminar ditos faiados, o que se facía con dúas ventás xemelgas, interrompíase a cuberta xeral do edificio, feito que daba certa gracia ó conxunto. Contribuíña, así mesmo, a dar singularidade á estación o tratamento dos beirados, adornados segundo o caso, con gardaventos e entrepanos de táboa calada de piñeiro, pintados ó óleo para a súa boa conservación. Se podía facerse, propoñía o enxeñeiro construír un soto para almacén, para cubrir necesidades diversas. A tradicional marquesiña calada de ferro iría, neste caso, na fachada interior da estación, e estaría soportada por catro tirantes.

O edificio proxectado, de 12 metros de lonxitude e 9,10 de ancho, atendería de forma suficiente, que non folgada, o previsible tráfico cotián, e as necesidades privadas do xefe de estación e dalgún outro traballador da Compañía, quen á parte dos faiados xa mencionados, terían para o seu uso o piso primeiro, dividido en dúas vivendas formadas por unha sala, un dormitorio e unha cociña.

Os materiais que se empregarían para a construción destas estacións serían os mesmos que para o resto das edificacións da liña: a cachotería ordinaria para os muros, o ladrillo para tabiques, e a cantería e a cachotería concertada para zócolos, esquinas e marcos de portas e ventás. Para a cuberta podía utilizarse xisto ou tella plana. O custo dunha estación de 4ª categoría ascendería á cantidade de 27.561,11 pesetas. Tal gasto era consecuencia de atender ás seguintes partidas:

Escavacións de alicerces	286,95 pesetas	
Albanería e cantería	15.957,88	"
Carpintería	4.902,23	"
Ferraxes	440,00	"
Accesorios	3.468,50	"
10 % de imprevistos	2.505,55	"

Xunto coas estacións de 4ª clase, os apeadeiros proxectados por Melitón Martín ían constituí-la maioría das edificacións da liña de Galicia. De novo as especiais características da rexión favorecerían este tipo de construcións, enormemente útiles para o conxunto da poboación. A disposición frecuente destas estacións ó longo da liña permitiría, sen dúbida, que un número importante de viaxeiros con residencia en pequenas vilas e aldeas, disfrutasen das vantaxes do ferrocarril, sen ter que facer grandes desprazamentos.

As dimensións dos apeadeiros eran reducidas: 11 metros de lonxitude por 5,50 metros de ancho, e unha altura total ata a cumieira de 6,70 metros. O piso baixo tiña un alto de 3,10 metros, e o principal, 2,25 metros. En canto á súa distribución, a planta inferior acollía o vestíbulo de espera, un almacén para depósito de mercadorías, e o despacho do xefe de estación. Deste último local arrancaba a escaleira que conducía ó faiado superior, dedicado a vivenda do referido empregado. Como en casos anteriores, e cando a altura da rasante o permitise, podía construírse un soto para servizo particular do apeadeiro. Non tería, en cambio, este tipo de estación a tradicional marquesiña de ferro, que ata o momento dispoñía o enxeñeiro nos distintos proxectos, para protexer ós viaxeiros das copiosas chuvias da rexión. Os materiais a empregar na construción de apeadeiros ían se-los mesmos que os utilizados para o resto dos edificios da liña de Galicia.

O custo dun apeadeiro por metro cadrado resultaba ser relativamente máis caro que o das restantes edificacións proxectadas. O prezo do metro cadrado custaría neste caso 21,12 pesetas, ou o que é o mesmo, o gasto final sería de 12.778,10 pesetas. Tal feito trataría de ser xustificado por Melitón Martín na memoria do seguinte modo:

“Inda que o custo do apeadeiro é dalgunha consideración, aínda se atoparán vantaxes non desprezables en adoptalo seu establecemento, sempre que non se esixa o dun apartadoiro a dobre vía coas súas agullas e cruzamentos. En primeiro lugar economízase o custo de dita dobre vía co da explanación conseguinte (ás veces imposible de executar), e logo abarátase grandemente o servizo de explotación de ditos apeadeiros.

En países como Galicia e Asturias, cunha poboación rural espallada de tal maneira que para andar poucos quilómetros se necesita unha xornada, convén optar por un medio sinxelo, económico, e expedito de tomar e deixa-los poucos viaxeiros e mercadorías, en cada un dos numerosísimos puntos, a que poden fluír naturalmente” (25).

Por último, proxectou tamén o enxeñeiro Martín en agosto de 1871, as casas para gardas que había de construír a Compañía do Noroeste na liña de Galicia. De enorme sinxeleza, estes edificios medirían 7 metros de lonxitude, 5 metros de ancho, e terían unha altura ata a cumieira de 7 metros. Poderían dispoñer ou non de soto, para almacenaxe de ferramentas e de distintos utensilios para a conservación das vías. Na planta baixa encontraba acomodo a cociña e un vestíbulo, de onde arrancaba a escaleira que comunicaba coas dúas habitacións do piso superior. Segundo o proxectista, as tres estancias eran **“o suficientemente espaciaosas como para que nelas puideran vivir, un garda e toda a súa familia”** (26).

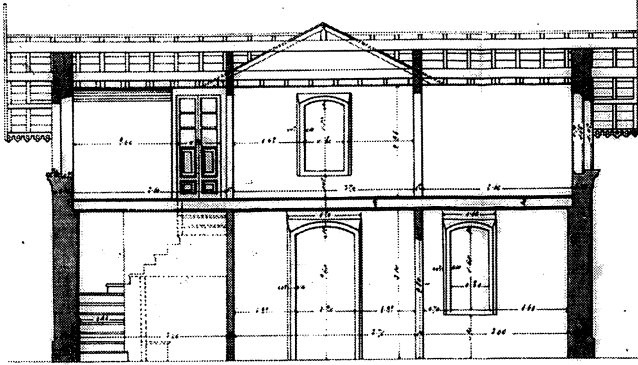
Os muros das casas serían de cachotería ordinaria con rebocados de cal e area. As faixas, zócolos, xambas, linteis e repisas, de cachotería concertada; e as divisións interiores, de ladrillo. A cuberta a dúas augas sería de tella do país, e iría adornada con gardaventos decorativos de madeira de piñeiro. Custaría cada edificio deste tipo, 3.909,98 pesetas. Pero se a isto engadimo-lo 10 % de imprevistos de costume, resultaba que o precio total era en realidade de 4.300,97 pesetas.

NOTAS

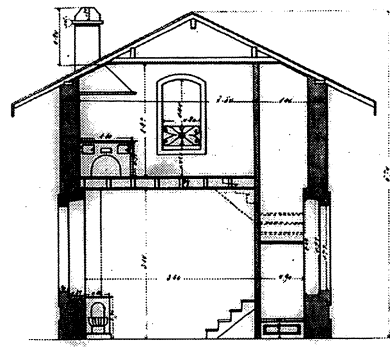
- (1) Tal feito foi posto de manifesto por: AGUILAR CIVERA, I.: La estación de ferrocarril de la ciudad, vol. II. Valencia, 1988, pp. 341-351.
- (2) Nin a máis mínima referencia a este enxeñeiro aparece en: SAENZ RIDRUEJO, F.: Ingenieros de caminos del siglo XIX. Madrid, 1990.
- (3) Para a biografía deste home Vid. CURROS ENRIQUEZ, M.: “Eduardo Chao. Estudio biográfico-político” en Obras completas de Manuel Curros Enríquez. Madrid, 1979, pp. 1089-1270.
- (4) La Ilustración Gallega y Asturiana, 8-febreiro-1880.
- (5) *Ibidem*, 28-xaneiro-1880.
- (6) *Ibidem*, 8-abril-1881.
- (7) Vid. ÁLVAREZ BLÁNQUEZ, J.M.: “Vigo en el siglo XIX. De la antigua villa a la ciudad moderna” en Vigo en su historia. Vigo, 1979, pp. 424-426.
- (8) Ademais de Melitón Martín, formaron parte do primeiro Consello de Administración da Compañía do Noroeste os señores Juan Bravo Murillo, en calidade de presidente, J. Ruiz de Quevedo, como vicepresidente, Fausto Miranda, como director xeral, e Nicolás Hurtado, Acisclo Miranda, Joaquín Miralles, Joaquín Fontán, Justin Denis Bordeaux, Gustave Louis Jamelet, e Jean François Lainel (La Ilustración Gallega y Asturiana, 28-xaneiro-1880).
- (9) La Ilustración Gallega y Asturiana, 10-setembro-1879.
- (10) *Ibidem*.
- (11) *Ibidem*.
- (12) Narciso Aparicio Solís naceu en León o 28 de agosto de 1830. E obtivo o título de enxeñeiro de camiños en 1857.
- (13) TRAPERO PARDO, J.: Lugo, 100 años de vida local. Lugo, 1969, p. 64.
- (14) AGUILAR CIVERA, I.: Op. cit., (vol. I), p. 41.
- (15) Vid. LÓPEZ GARCÍA, M.: MZA. Historia de sus estaciones. Madrid, 1986.
- (16) A.G.A.C.E. - M.O.P.U. Caixa 27.367. Proxecto de estación de 1ª clase, 1871.
- (17) *Ibidem*.
- (18) *Ibidem*, Proxecto de estación de 2ª clase, 1871.
- (19) *Ibidem*.
- (20) *Ibidem*.
- (21) *Ibidem*, Proxecto de estación de 3ª clase, 1871.
- (22) *Ibidem*.
- (23) *Ibidem*, Proxecto de estación de 4ª clase, 1871.
- (24) *Ibidem*, Proxecto de apeadeiro, 1871.
- (25) *Ibidem*.
- (26) *Ibidem*, Proxecto de casa de garda, 1871.

APEADEROS.

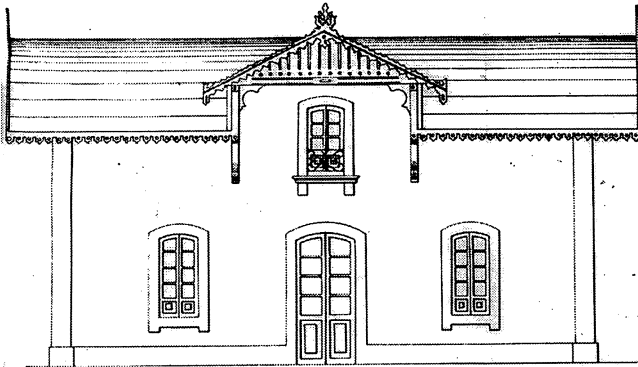
Resaca original



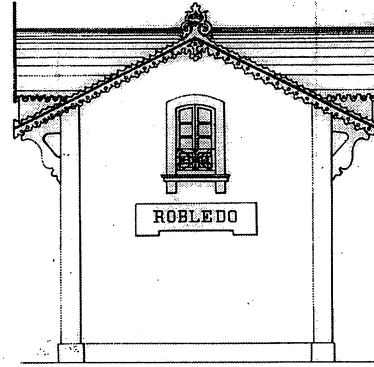
Corte por A.B.



Corte por C.D.



Alzado.



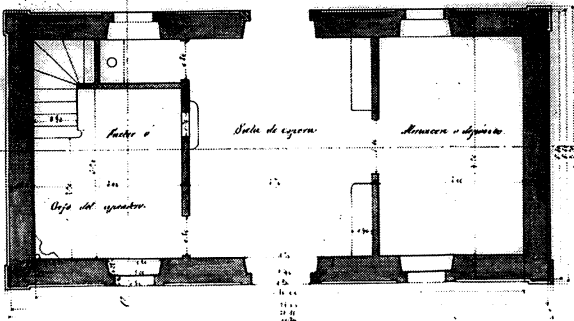
Fachada lateral

León 7 de Agosto de 1871

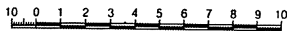
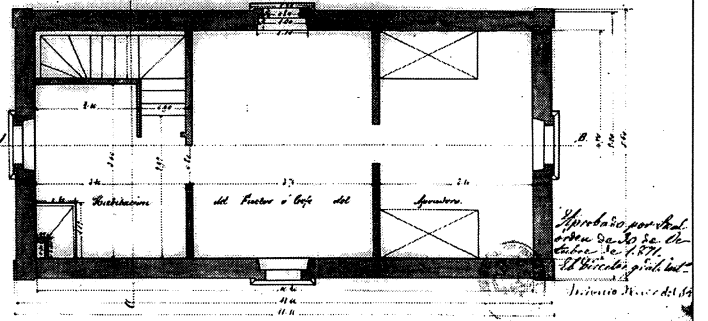
El Ingeniero Cefe

Meliton Martín

Planta baja

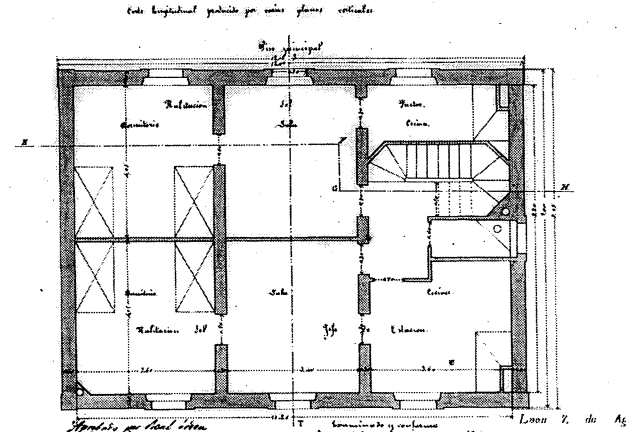
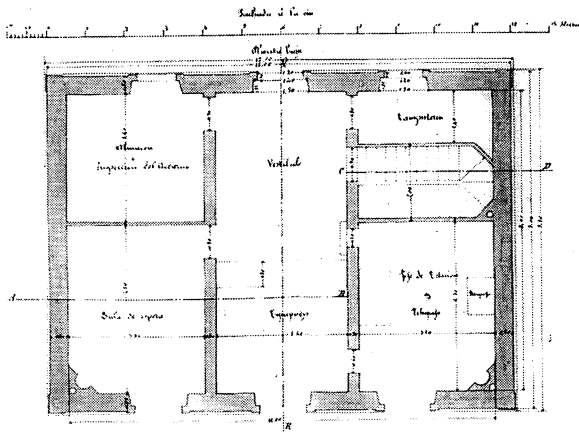
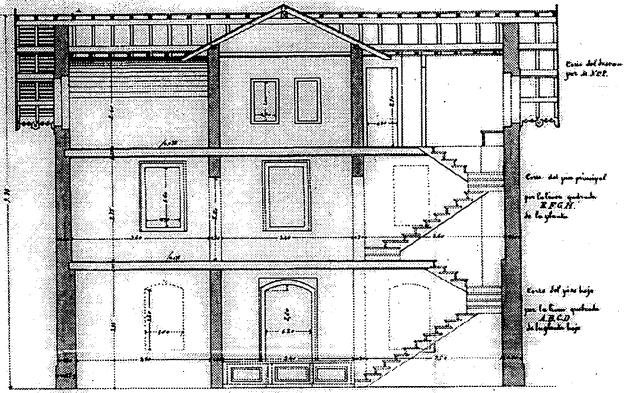
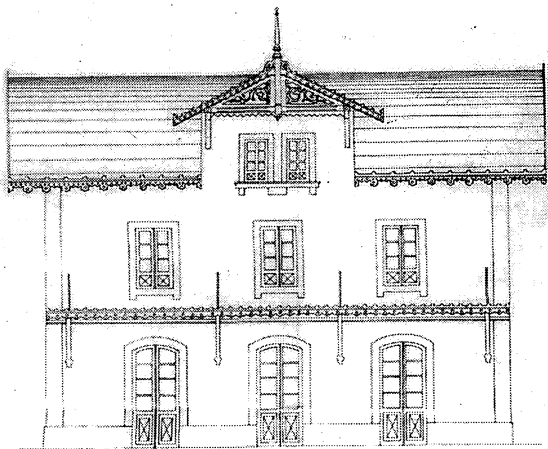
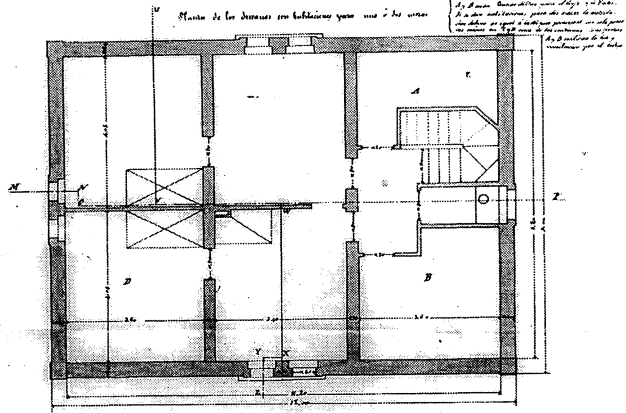
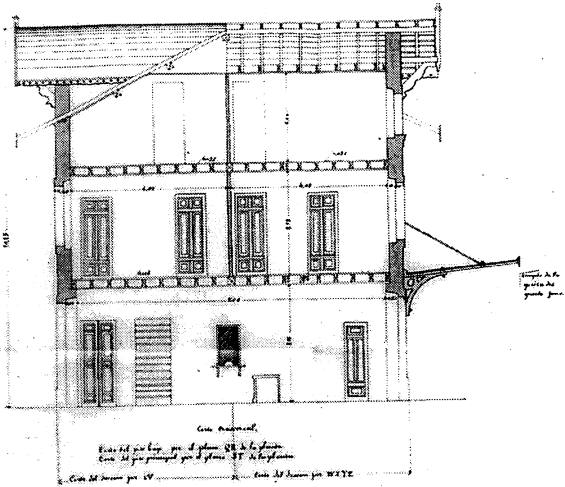


Piso principal.

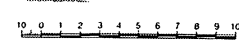


PROXECTO DE APEADEIRO DEBUXADO POLO ENXEÑEIRO MELITÓN MARTÍN EN AGOSTO DE 1871 PARA A LIÑA DE GALICIA.

Proyecto de Estacion de 4.^a Clase.



Aprobado por el Sr. D. Melitón Martín, Ingeniero de Caminos, en 1.º de Agosto de 1871.
 El Ingeniero Gefe.
 Melitón Martín



PROXECTO DE ESTACIÓN DE 4.^a CLASE DEBUXADO POLO ENXEÑIRO MELITÓN MARTÍN EN AGOSTO DE 1871 PAR A LIÑA DE GALICIA.



ESTACIÓN DO FERROCARRIL DE PARGA (LUGO), EXEMPLO CARACTERÍSTICO DO MODELO DE ESTACIÓN DE 4.ª CLASE PROXECTADO EN 1871 POR MELITÓN MARTÍN PARA A LIÑA DE GALICIA.