

**1928 - 2016**

# **L'ESTACIÓ DE CAMPAMENT**

**PATRIMONI ARQUITECTÒNIC DE PATERNA**



# ÍNDEX GENERAL

## A. ASPECTES GENERALS

1. Introducció
2. Objectius
3. Metodologia

## B. APROXIMACIÓ I ALZAMENT MÉTRIC DESCRIPTIU DE L'EDIFICI

### 1. Descripció general de l'edifici

- 1.1. El lloc
- 1.2. Marc legal
- 1.3. Usos de l'edifici

### 2. Estudi històric de l'edifici

- 2.1. Antecedents
- 2.2. L'estació de viatgers i el debat cultural
- 2.3. El regionalisme o la cerca de l'espírit local
- 2.4. Del model estàndard al singular
- 2.5. L'estació de Campament - la necessitat d'una vila
- 2.6. Les estacions de Campament i Carlet - la imatge de la companyia
- 2.7. Descripció tècnica de l'Estació de Campament
- 2.8. Francesc Mora (1875-1961): el Gran Arquitecte
- 2.9. Relació amb altres edificis: L'estació de Carlet

Anex 1 : Ressenya històrica al valor regionalista de l'Estació

Anex 2 : Ressenya històrica de la Inauguració de l' Estació

### 3. Modificacions de l'edifici

- 3.1. Canvis visibles del projecte fins als nostres dies
- 3.2. Fases constructives

### 4. Alçament métric descriptiu

## C. ESTUDI PREVI

### 1. Estudi constructiu material

- 1.1 Fitxes dels materials i tècniques constructives
  - Mur exterior de rajola ceràmica



- Mur exterior de pedra natural
- Escala de volta barandada
- Forjat de primera planta i torre (revoltons)
- Taulells

#### 1.1. Mapejat de materials

- Alçat Sud
- Alçat Oest
- Alçat Nord
- Alçat Est

### 2. Degradació dels materials

#### 2.1 Degradació dels materials

- Lesions físiques
- Lesions químiques
- Petris

#### 2.2. Mapejat de la degradació de materials

- Alçat Sud
- Alçat Oest
- Alçat Nord
- Alçat Est

### 3. Danys estructurals

#### 3.1. Lesions mecàniques

#### 3.2 Localització de clavills i fissures

- Alçat Sud
- Alçat Oest
- Alçat Nord

### D. CONCLUSIONS

### E. BIBLIOGRAFIA



## 1. INTRODUCCIÓ

" Les estacions són les portes que donen pas a ciutats i pobles, són el llindar que ens condueix al seu cor, però també són << no llocs >>; espais de trànsit on no permanence. Ens reben, ens despideixen, arriuem a través d' elles i sempre les deixem arrere per a tornar a trobar-les."

(VILLALBA Salvador. 2006. p.8 )

En 1928 es construí a Paterna l'estació de Campament. Pertanyent a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, es tracta d'una construcció singular. És una icona arquitectònica d'un període de canvis, tant al donar una resposta que transcendeix la modernitat i els regionalismes, com per la seua importància en el marc cultural, econòmic i polític de l'època. La seua original arquitectura i la seua autoria atribuïda al famós arquitecte valencià Francisco Mora, avalen el seu reconeixement com a patrimoni de tots els valencians dins de la xarxa de ferrocarrils de via estreta.

L'arquitectura és un document construït ja que ens compta una història. El desconeixement de la nostra arquitectura, és el desconeixement dels nostres orígens i tradicions. L'acostament a este patrimoni, és necessari per a fomentar la seua conservació. Sent fonamental primer establir els criteris pels quals és important conservar edificis singulars com l'Estació de Campament. Abordant, primer el seu cicle vital, des dels seus orígens fins hui en dia i segon projectant el seu futur, perquè entre tots siguem capaços de donar transcendència i continuïtat al patrimoni de la comarca de l'Horta.





## 2. OBJECTIUS

Partint de que la ciutat com fet col·lectiu es manifesta, fonamentalment en la xarxa d'espais públics. Sent la ciutat, una organització econòmica, un procés institucional, el teatre de l'acció social, un símbol estètic d'unitat col·lectiva. En el que els espais públics són un referent de la memòria col·lectiva, representant la trobada entre les persones i el lloc, a ells s'associa la capacitat d'identificació i apropiació ciutadana, contribuint decisivament a l'estructuració i al reconeixement de les ciutats.

Explicant d'esta manera que els espais públics ocupen tradicionalment un lloc preferent en els discursos sobre la ciutat, perquè, al cap i a la fi, reflexionar sobre l'espai públic significa reflexionar sobre la ciutat, sobre les maneres d'habitar-la i les formes a través de les quals es construeix i es representa. No obstant això, els dits discursos s'han tornat ambigus, dominant més aïna la despreocupació dels ciutadans per l'espai públic, qüestió que marxa de la mà amb la crisi d'identitat, i falta de pertinença al lloc. Ambdós símptomes solen anar acompanyats de confusions, desconeixements històrics i prejuís ideològics.

La conseqüència directa d'açò és l'abandó davant del desconeixement. Conservem alguna cosa quan a allò que conservarem li donem algun tipus de valor. Per tant, serà fonamental saber quins són els valors del patrimoni arquitectònic. En este cas de l'Estació de Campament de Paterna. Abordant metodològicament l'estudi d'este B.I.C. És a dir, identificant, il·lustrant, exposant i documentant, el seu valor: cultural, artístic, històric, d'autenticitat, d'antiguitat, funcional i social. En un procés cronològic que va des dels antecedents en el lloc fins a l'estat actual de l'edificació, a través d'un estudi previ i un diagnostic tècnic de la construcció. Estudi monogràfic que busca contribuir a consolidar i estendre eixa línia de posada en valor del nostre patrimoni, amb un triple objectiu:

- a. Aportar informació bàsica que promoga un millor coneixement del patrimoni, dels seus valors històrics i com a portador d'identitat, així com del seu estat actual.
- b. Proposar una sèrie d'actuacions sobre el patrimoni que, alhora que contribuïssin a la seua protecció i conservació, ho integren en el dia a dia de les persones com a factor de filiació local o comarcal.
- c. Contribuir a la sensibilització de la societat. Si és cert que "se conserva el que s'usa", és imprescindible assentar les bases perquè l'edifici tinga un ús capaç d'assegurar la seua continuïtat com a espai públic d'interés.

Amb aquest estudi estarem contribuint a que una bona part del nostre enorme patrimoni cultural escomence a ser conegut i valorat. Convertint el llegat arquitectònic ferroviari de l'Estació de Campament en un senyal d'identitat de Paterna.



### 3. METODOLOGIA

L'elecció d'una metodologia de treball vindrà condicionada pels objectius buscats. En altres paraules, deu existir una estreta correspondència entre els fins pretesos i els procediments d'obtenció de resultats.

En el cas del document que presentem, ja van quedar explicitats en la introducció els objectius i les funcions que s'esperen cobrir. Per tant, la metodologia seguida en la seua confecció ha tingut molt present, tant en la definició de la forma com en la selecció del seu contingut, el seu caràcter pràctic, útil i didàctic. Es tracta, com ja es va dir, d'elaborar i difondre una ferramenta destinada especialment a l'ús de totes aquelles persones interessades a dinamitzar els espais públics a partir d'un programa de desenvolupament integral que incorpore al patrimoni cultural - ferroviari en este cas, com un dels seus recursos bàsics. En conseqüència, es pretén fer una aportació al debat teòric sobre el significat conceptual del patrimoni, aportant algunes definicions operatives que contribuïsquen a aclarir la seua naturalesa i possibles significats. Així mateix, no és missió d'esta monografia convertir-se en un tractat de política de gestió patrimonial, però pot aportar algunes orientacions perquè, des dels àmbits locals o comarcals, s'emprenge la tasca de reactivació dels béns.

A fi d'una major eficàcia instrumental de l'estudi, hem concentrat l'interés en eixa part del patrimoni ferroviari menys conegut, poc valorat i amenaçat a pesar d'estar catalogat.

Es duen a terme un conjunt d'estudis, el més complet possible, que permet el reconeixement de l'estat actual de l'edifici i la conseqüent formulació a partir d'una proposta per a la seua revaloració. Les fases de l'estudi previ inclouen: 1. Investigació històrica /2. Alçament mètricodescriptiu /3. Estudi constructiu /4. Estudi estratigràfic /5. Estudi de degradació material /6. Estudi de danys estructurals /7. Proposta d'estudis complementaris.

La investigació històrica es realitza sobretot tipus de document que constitueix la seua font d'informació : font directa (bibliografia publicada i documents inèdits) i font indirecta (edifici: estudis arqueològic, estudis estratigràfic, estudis històric artístic).

L'alçament mètricodescriptiu es compon de dos fases: un alçament fotogràfic (fotografies generals, fotografies de detall, fotoplanos) i un alçament mètricodimensional (alçament de la situació, alçament general de l'edifici, alçament de detall) . Sent l'alçament mètricodimensional és una operació de coneixement de l'edifici i ha de garantir: informació mètrica i morfològica extensa i detallada, fiabilitat i precisió, base adequada per a les fases posteriors de coneixement de l'edifici e indicació de danys estructurals i degradació material



## B. APROXIMACIÓ I ALÇAMENT MÈTRIC DESCRIPTIU DE L' EDIFICI

### 1. Descripció general de l' edifici

#### 1.1. EL LLOC

El nostre edifici es troba en el nucli de Campament, barri pertanyent a Paterna, municipi de la Comunitat Valenciana. Paterna és un municipi extens en la província de València, està situat al nord-oest de la comarca de l'Horta de València a 5 km al nord-oest de València, i en la ribera esquerra del riu Túria.



**Província:** València  
**Comarca:** L'Horta  
**Municipi:** Paterna



Formant part de l'entorn immediat de València amb una intensa activitat econòmica, que s'estén a la seua perifèria. Ja des del segle XIX, Paterna comença un procés de desenrotllament i transformacions molt primerenques respecte a altres nuclis de l'Horta que han portat a la vila a convertir-se en el que és hui en dia

**Any d' edificació:** 1928, restaurat al 1982  
**Tipologia:** Infraestructura de transport. Estacions ferroviàries  
**Us primitiu:** Públic  
**Us actual:** Públic



Poligon 10. Catastre Rustic any 1927  
Plànol obtingut per digitalització d'una còpia de paper.  
Font: Gabinet Tècnic de l'Ajuntament de Paterna



El creixement que mostra la zona queda patent en l'evolució en xifres demogràfiques d'esta etapa. En 1877, Paterna aconseguia els 3.060 habitants, xifra que augmentaria a 3.800 en 1910 arribant a més de 11.000 en la dècada de 1940.



Fotografies ortonormalizada de la façana principal

Unes de les causes d'este desenvolupament es deu al fet que, per les seues condicions geogràfiques, i per la seua proximitat a la capital, va ser el destí triat per la burgesia emergent com a nucli d'estiueig. El dit increment poblacional es troba directament relacionat amb el desenrotllament i transformació urbana que van tindre lloc a la segona mitat del segle XIX. En primer lloc, açò va contribuir a la creació primerenca d'una sèrie de servicis públics, com ara la xarxa de canalitzacions d'aigua potable, l'enllumenat públic, i el traçat del ferrocarril. Conseqüentment es construí el baixador de la zona de Campament. Això es tradueix, en que l'Estació de Campament, objecte d'anàlisi, siga la primera i més antiga estació de la xarxa de ferrocarrils de via estreta dins dels límits del municipi de Paterna, que naix de la necessitat de connexió de la vila.





B. APROXIMACIÓ I ALÇAMENT MÈTRIC  
DESCRIPTIU DE L' EDIFICI  
1. Descripció general de l' edifici



Emplaçament. Base de cadastre de l'Ajuntament de Paterna.  
Escala 1:1000 . Elaboració pròpia



Emplaçament. Base de catastre de l'Ajuntament de Paterna.



## 1.2. MARC LEGAL

En el catàleg de Patrimoni arquitectònic del terme municipal de l'Ajuntament sota la denominació de Baixador F.E.V.E. destinat a l'ús d'Estació de metro es troba registrada l'Estació de Campament.

Sota la protecció existent P.I.T

## 1.3. USOS DE L'EDIFICI

### **AMB** funció en el passat

La Companyia de Tramvies i Ferrocarrils de València, fou l'encarregada de gestionar a principis de segle l'explotació ferroviària. Esta societat sorgix de la fusió de la SVT i la CGTV, acordant en 1924 l'explotació conjunta del Ferrocarril del Grau de València a Torís i Mines de Dos Aigües.

Esta renovació pot ser advertida en la construcció de dos noves estacions, una d'elles l'Estació de Campament de Paterna. La qual inclou el seu anagrama com a element propagandístic en el nou edifici (tret distintiu de la mateixa a partir d'eixe moment). Sent inaugurada el 16 de gener de 1929, com a estació de passatgers de la xarxa ferroviària de La Companyia de Tramvies i Ferrocarrils de València.

### **AMB** funció en el present

Hui en dia, l'estació de Campament servix com a dependència de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Consta de dos plantes amb diferents usos. La planta baixa està destinada a albergar les taquilles i com a espai de trànsit i accés a l'andana de la Línia 1 de Metrovalència. Tant l'espai destinat a la venda de bitllets com els accessos als lavabos han quedat recentment inoperatius. La segona planta, corresponent a l'espai de la torre, alberga la seu de l'Associació de Veïns del Barri de Campament, concedida l'any 2005 per l'ajuntament del municipi. No obstant això, a causa de les seues limitades dimensions no és utilitzada com a espai polivalent com s'havia previst en el seu moment.







## 2. Estudi Històric de l'edifici

### 2.1. ANTECEDENTS

Una sèrie de projectes tenen lloc en la segona mitat del segle XIX a Paterna que afavorixen el creixement i desenrotllament del mateix. Entre ells, les instal·lacions de distribució pública en 1858 i la implantació d'uns polvorins en les llores de la Vila en 1859, que donarà lloc a l'establiment d'una guarnició militar, antecessores de les futures instal·lacions que tindran una gran repercussió en el futur de la població.

En este context Vicent Aleixandre, sol·licita en 1875 realitzar estudis per a establir una connexió entre València i Llíria, passant per Paterna, que no prospera. Anys més tard, Rafael Mata Sanza, sol·licita per mitjà d'un projecte la concessió del Tramvia de València a Llíria, atorgant-se-li<sup>3</sup> el dret a tanteig. Finalment se li atorga per R.O. de 5 de desembre de 1884<sup>4</sup>, part de la infraestructura. Obtenint la concessió definitiva per R.O. de 5 de desembre de 1884.

Poc de temps després La Societat Valenciana de Tramvies, de la que era director el Sr. Navarro Reverter, aconseguix que Rafael Mata Sans li transferisca la concessió introduint una sèrie de canvis. Entre elles una llei<sup>5</sup> que permet a la Societat Valenciana de tramvies transformar en Ferrocarril Econòmic el primitiu projecte de tramvia a vapor. Finalment l'administració aprova la transformació<sup>6</sup>. Atorgant-li la concessió definitiva per 99 anys del "Ferrocarril Econòmic de València a Llíria per Paterna" el 30 d'agost de 1887, cobrint un traçat de 26.8 km de via i sense cap tipus de subvenció. El 3 d'agost de 1887, van començar les obres sota la direcció de l'enginyer Alejandro Severo, inaugurant-se l'estació el 22 d'abril 1888, any en què es va obrir al públic la línia fins a Paterna. Sent les estacions del traçat de la línia completa: València (Marxalenes), Burjassot, Benimamet, Campament, Paterna, El Pla, L'Elia, Pobla de Vallbona, Benaguasil, Llíria.

A principis del segle XX, el sector industrial avança a l'agrari, provocant un dels processos d'urbanització més intensos a la Comunitat Valenciana. Amb la recuperació demogràfica, comença a construir-se l'Eixample de Paterna amb la consegüent consolidació del barri de Campament: amb xalets i vivendes per a la burgesia de València, i un aquarterament militar per a la seua protecció.

La línia de València a Llíria, com a ferrocarril econòmic, passa ser propietat de la CTFV, i en este cas esta última va realitzar millores en la línia, encomanant a l'enginyer Salvador Iranzo Gil, que ocupava des de 1922 el càrrec de Cap del Servei de Vies i Obres de la CTFV, la direcció de la mateixa.

---

1 Segons Llei de 27 d'agost de 1884

2 "Gaceta de Madrid", 17.09.1884 y 24.08.1884

3 Segons Llei de 30 de agost de 1886

4 Per R.O. de 6 de febrer de 1888



## 2.2. L' ESTACIÓ DE VIATGERS I EL DEBAT CULTURAL

Les primeres estacions que es van projectar per al ferrocarril de via estreta a València van continuar amb les tendències arquitectòniques emprades en la resta d'Espanya. Atenent al concepte de funcionalitat, economia i estandarització, que van portar a la implantació del tall classicista, caracteritzat per la proporció i senzillesa.

A esta etapa de tall classicista pertany el projecte del Ferrocarril Econòmic de València a Llíria, redactat per Alexandre Barber per a la Societat Valenciana de Tramvies en 1887. En les dites línies del ferrocarril es projectaven les estacions de forma estandaritzada i per categories. Sent l'edifici de viatgers de Marxalenes el model que s'ha de seguir en la zona.



Imatge històrica de l'Estació de València.



Fotografia extreta de la publicació: Villablaba, Salvador. Proposta de disseny de les estacions de superfície de la Línia 1 de València, FGV.

El projecte del Ferrocarril Econòmic d'El Grau de València a Bétera per Moncada amb Ramal a Rafelbunyol, redactat en 1880 per José Verdú, cap de via i obres, desenvolupant el concepte d' "estandarització identitaria". La base de l'estructuració dels projectes seria la modulació i l'arc de mig punt. Responent segons la categoria de l'edifici a cada un dels models tipus establits.

Els usos estandaritzats dels models tipològics, seran portats fins a les seues màximes conseqüències. Utilitzant-se a pesar del pas del temps i canvi de segle, els mateixos models d'estació, en correspondència directa a una clara i invariable sistematització.

## 2.3. EL REGIONALISME O LA CERCA DE L' ESPÍRIT LOCAL

El primer pas per a aproximar-nos a les noves tendències de l'arquitectura ferroviària en les primeres dècades del segle XX, és analitzar els postulats de A. Ganivet<sup>7</sup>, figura clau de la Generació del 98, i els seus postulats sobre la imatge de l'estació estandaritzada al territori espanyol.

---

7 Ángel Ganivet García (1865 - 1898) va ser un escriptor i diplomàtic espanyol. És considerat per alguns autors un precursor de la Generació del 98 i per altres un membre de ple dret d'esta. Segons Ganivet, la crisi de fi de segle d'Espanya hauria sigut causada per un problema col·lectiu fonamental: l'abúlia.



Fins al moment allò més habitual era que totes les estacions comptaren amb una imatge estandaritzada a causa del sistema típic de projecció per categories d'estacions. Ganivet, en 1896, en la seua obra "Granada és Bella", i en concret en el seu capítol "Parrafada filosòfica davant d'una estació de ferrocarril", fa una crítica a l'estandardització d'estes i l'enyorança d'eixe sabor local que fan les estacions coherents amb l'ambient general de la ciutat on estan situades, on l'arquitectura ha de ser coherent amb el lloc.

*"Quan veiem passar en llarga processó molts xiquets vestits pobrament, amb trages de la mateixa tela i del mateix tall, iguals les gorretes, les corbates, i les sabates, diem: ací van els xiquets de l'hospici. Quan travessem Espanya de Nord a Sud, des de Sant Sebastià a Granada i anem veient una després d'altres les nostres miserables estacions de ferrocarril, tallades pel mateix patró, se'ns ocorre també dir: ¿açò és una nació o un hospici? I se'ns presenta en la seua sencera nuesa el desemparament de les idees que vivim (...). Perquè no cal dir que això ens ocorre per ser pobres, per haver-nos vist obligats a recórrer al capital estranger, per haver hagut d'acceptar eixes estacions com ara van ser ideades en un gabinet de París o Londres, per un enginyer o arquitecte a qui esta o aquella empresa va encarregar els plans de tantes a cinc mil pessetes, tantes a deu mil. Si tinguérem bon gust, no ens hagueren faltats mitjans per a transformar eixos monstres de l'economia en alguna cosa que estiguera d'acord amb el nostre esperit local".*

L'acceptació que va tindre dit discurs entre la societat i els grups intel·lectuals de l'època començaria a gestar una etapa de canvis. L'eclectisme de l'època no deixava de ser vist pels propis arquitectes com assegura A. Albert Villar<sup>8</sup> com quelcom transitori, transformant-se en un problema de cerca d'estil el que realment era un debat cultural. En l'arquitectura ferroviària el desig regionalista va tindre una aprovació molt primerenca sent assumit amb albor pels enginyers que projectaven estes obres. Com indica Inmaculada Garcia Ortells<sup>9</sup> a este tema ja es fea referència a l'article que Jose Pujol i Brull escrivia en 1902, sobre el nou Baixador de Grècia a Barcelona:

*"No seriosa realment bell i agradable que al recórrer el viatger les línies espanyoles notara que al mateix temps que es va modificant la naturalesa cada vegada que es travessa una de la divisòria canvia també el caràcter artístic de les estacions, les quals inclús conservant en la seua composició i línies generals, el caràcter propi dels edificis d'esta índole, fóra preciós àlbum que es desenrotllara lentament als ulls del viatger, fent-li de manifest la riquesa dels materials que la mateixa atesora".*

<sup>8</sup> Villar, Alberto. "Regionalismo y arquitectura en España" (1900-1930)

<sup>9</sup> Garcia Ortells, V.Rafael Cort Álvarez. Director de l' Escola Industrial i de la Companyia de Tranvías y Ferrocarrils de València, Col. "Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana", nº 3 "Las estaciones de Carlet y Campamento" València, Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV,2007. pp- 5-6





En 1915 es celebra a Sant Sebastià el VI Congrés Nacional d' Arquitectura. Es va produir un important debat, entre Leonardo Rucabado de l'escola muntanyesa i Anníbal Gonzáles de l'andalusa, dos arquitectes de gran prestigi i destacats defensors del regionalisme. Ambdós arquitectes van presentar una ponència al Congrés de Sant Sebastià que es pot considerar com un verdader "Manifest Regionalista". El tema objecte del mateix no presenta cap dubte sobre les seues intencions " Orientacions per al ressorgiment d'una Arquitectura Nacional".



Imatge històrica de l'estació.  
Font: Arxiu històric de l'Ajuntament  
de Paterna

Al seu torn este tipus d'arquitectura que posa en valor aspectes tradicionals passaria a comptar amb el suport institucional. Servisca d'exemple el concurs per a centrals de Correus en les distintes províncies espanyoles, les bases de les quals es van publicar uns mesos abans de la celebració del Congrés de Sant Sebastià. En ell es demanava als participants que inclogueren a les seues façanes «els estils històrics nacionals i, sobretot, els típics de la localitat en què el nou edifici s'haja de construir», perquè d'esta manera es contribuiria «al ressorgiment artístic de la nostra arquitectura i a la desaparició del «exotisme»».<sup>10</sup>

Finalment el regionalisme va tindre un ampli calat en tota la geografia del país, com a conseqüència es van desenrotllar diferents estils que unien l'ús de materials tradicionals amb la tímida introducció dels nous vinguts dels processos industrials. A l'hora d'implantar nous servicis en les ciutats espanyoles, es va recórrer quasi sempre a este sentiment del regionalisme, encara que es tractara d'edificis de caràcter industrial. El ferrocarril, de capital inicialment estranger pas a ser un clar exponent de l'arquitectura regionalista. Cal ressaltar la magnífica estació de Jerez de la Frontera, excel·lent mostra de l'estil sevillà, i la molt curiosa de Toledo (1916-1920), ciutat mudèjar per excel·lència, que anticipa al viatger el seu «genius loci». No van faltar versions muntanyeses i basques, com succeïx amb la col·lecció d'estacions de ferrocarril de l'Urola, a Guipúscoa, on l'arquitecte Cortázar va projectar, en 1924, dos tipus d'estacions, coincidint segons la seua categoria amb el gran casalot i (Azpeitia, Xot, Cestona-Balneario)

10 Cabello Lapiedra, L. M.: «Los nuevos edificios para correos y telégrafos», Arquitectura y Construcción, 1919, pp. 81-94



o amb la imatge popular del caseriu basc (Cestona-Villa, Iraeta). Este corrent va procurar una multitud d'exemples que combinaven revivals d'estils històrics-locales amb certs gestos modernistes.

L'estació de Paterna, és el reflex quelcom tardà de la situació que en el pla arquitectònic s'estava desenrotllant a Espanya especialment a València durant el primer quart del segle XX. Es pot considerar un problema de definició d'estil, ja que s'està passant de l'estandarització més absoluta a la busca de la identitat regionalista, citant les paraules d'Inmaculada Aguilar, "... ambdós edificis (Estacions de Carlet i Campament) , de gran singularitat, reflectixen la tendència de l'arquitectura de l'època, un eclecticisme



Imatge històrica de l'estació de Campament i de Carlet. Font AGUILAR, Inmaculada. GARCIA, Virginia ,2007. Las estaciones de Carlet y Campamento de Paterna, Catedra Demetrio Ribes UVEG/FGV. Quaderns del Museu del Transport de la Comunitat Valenciana

tardà amb trets modernistes mesclats amb alguns elements típics del regionalisme, encara en voga en aquells anys.

Buscant antecedents que permeten justificar el pensament<sup>8</sup> que es va traduir en la materialització dels esmentats edificis ens remuntem a les manifestacions regionalistes que tenien lloc a mitjan segle XIX a les Exposicions. Servisquen d'exemple, el Pavelló Àrabic realitzat per Francesc Jarenyo en 1857 per a l'Exposició d'Agricultura de Madrid. En les celebracions de l'Exposició Universal de París on tenim diversos exemples els com el de 1867, quan Gerònim de l'Ermot fa referències al palau renaixentista de Monterrey o en 1879 quan Agustí Ortiz de Villajos realitza un Mostrari d'Arquitectura Musulmana davall els criteris nacionalistes dels comissaris. Inclús en l'Exposició Universal Colombina de 1898, es realitza un pavelló neogòtic imitant la afamada Llotja de València. A principis de segle es reflectix la clara necessitat d'afirmació nacionalista en el Pavelló d'Espanya de l'Exposició Universal de París de 1900 utilitzant els estils regionals com a Font d' inspiració. Es tractava en definitiva, d'un rebuig de l'exòtic, a l'alié a les nostres fronteres, on es titlaria d'antipatriòtica tota arquitectura que no manifeste la referència d'un passat nacional.

No és casual, per exemple, el paregut referencial que estos edificis tenen amb projecte realitzat per Antonio Palacios en 1919 per a l'Ajuntament de Porrinyo, a Pontevedra, o la Central Hidroelèctrica de Tambre (Noia - La Corunya, c.1924) del mateix autor.



## 2.4. DEL MODEL ESTÀNDAR AL SINGULAR

Tant la primitiva Línia de València a Vilanova de Castelló com la de València a Llíria van ser projectades com era habitual en la segona mitat del segle XIX, anteriors a l'auge dels regionalisme. Sent considerat l'edifici de viatgers d'una estació com només un dels molts elements que conformen una xarxa ferroviària. És a dir, un projecte de línia, a banda del traçat, descripció de la línia, plec de condicions i pressupost, contemplava totes les obres de fàbrica a realitzar en el trajecte: ponts, albellons, terraplens, molls, tallers, depòsits, cotxeres, elements de contenció i estacions. Sent l'estació tan sols un element més que cal projectar i estandarditzar per a la sistematització econòmica del conjunt.

Així, l'estació apareix com un nou tipus edificatori, sobre el qual poden aplicar-se sense prejudi el nou llenguatge expressiu de la industrialització. A Europa va sorgir el debat sobre el valor per tant que se li havia de donar a una obra construïda i projectada. En les primeres fases els sectors més conservadors de l'intel·lectualisme dificultaven l'aplicació de materials com el ferro, per respecte a la tradició. No obstant aquest tipus edificatori com eren les estacions, mercats, ports i fàbriques es van sobreposar al conservadorisme. Una de les principals raons radiquen a que els arquitectes, entre ells Ruskin, membre del sector conservador, postulava que estos edificis no podien ser inclosos dins de l'arquitectura noble, privant-los per tant de valors estètics. Reclamava, que en estos edificis havia de primar el concepte de funcionalitat.

Com a contestació a la crítica llançada per Ruskin, Cessar Daly va escriure una sèrie de textos que van tindre una àmplia difusió per tota Europa. En ells es plantejava abordar el concepte d'este nou tipus d'edificació com quelcom susceptible inclús de ser monumental, però sobretot que requerix una reflexió quant a la seua composició, distribució i expressió. Els primers exemples d'estacions havien sigut fruit de la intuïció, no sempre molt encertada. Per consegüent, Cessar Kaly realitza una sèrie d'estudis sobre les estacions ja construïdes en les que analitza amb caràcter científic certs aspectes de la funció. Fruit d'esta investigació estableix una classificació en quatre tipus:

1. Entrada i eixida en un sol costat de l'edifici col·locat en la línia i direcció normal a la via.
2. Entrada i eixida en dos construccions distintes i paral·leles entre si a un costat i a un altre de la via, cada un amb el seu propi pati de cotxes.
3. Entrada en un edifici col·locat en el cap com es proposa en la primera solució, i l'eixida en un edifici lateral, o viceversa.
4. Entrada i eixida en un sol edifici lateral.





Esta classificació es mantindrà vigent en tota Europa durant el segle XIX, i Espanya, no serà l'excepció. L'arquitectura ferroviària quedaria condicionada pels models importats d'Europa totalment allunyats de les tradicions i valors del lloc.

Per tant, l'arquitectura ferroviària formaria part d'un sistema projectual conjunt adoptat d'un gabinet d'enginyers i arquitectes codificat en l'estranger. Es tractava d'una forma d'estandardització i sistematització que classificava les estacions que conformaven una esbossa d'acord amb la previsió de tràfic de mercaderies i viatgers que s'esperaven, seguint una sèrie d'investigacions que en la seua base eren pragmàtiques però que deshumanitzaven l'arquitectura. De tal forma que tots els projectes s'adequaven als quatre models d'estació, amb els seus consegüents molls, cotxeres, casa del guarda, depòsits, etc.

Es tractava d'una espècie de "fòrmula màgica" per la qual es projectava de forma sistemàtica peces d'un mecanisme ferroviari. D'acord amb una sèrie de condicionants es repetiria la classe d'estació, tant en la mateixa línia, com en diferents línies, en una zona o a quilòmetres de distància i en qualsevol moment històric. És a dir, es desvinculava totalment esta tipologia edificatòria de les característiques del lloc, de les tradicions i de qualsevol característica identitària.

A nivell pràctic, esta metodologia simplificava enormement el treball que pot suposar projectar un elevat nombre d'estacions. Al seu torn permetia un càlcul aproximat del pressupost de l'obra, que salvant costos indirectes no variava en excés. L'estandardització en l'arquitectura és un concepte propi de l'era mecànica, provocat per la revolució industrial, on l'economia, la intercanviabilitat, la compatibilitat, la facilitat de servei, la precisió en el temps, el control de qualitat, la previsió anticipada de l'acció seran les nocions que més li caracteritzen.

En esta segona mitat del segle XIX, un model estàndard servirà per a abastir les necessitats de construcció d'una línia fèrria, un barri obrer o d'una colònia. Es tracta una vegada més de l'arquitectura com a reflex del pensament d'una època. Es busca l'economització del temps i els costos, el temps de projectar elements singulars i el cost de comprendre una gran varietat de materials. Es busca l'organització en un sistema perfecte de procés de construcció global, on es normalitzen, i sistematitzen els materials i tècniques, que faciliten l'especialització de la mà d'obra.

Tant la primitiva línia de València a Llíria projectada per l'enginyer Alexandre Barber, la de Bétera i Rafelbunyol projectada per José Verdú, com la de Villanova de Castelló projectada per M. Duart tenien els seus propis models per a les estacions de 1a, 2a, 3a i baixadors, que mantenien el mateix caràcter arquitectònic. Model que es repetia al llarg de les línies; és a dir, només les estacions de 1a classe, tenien eixe caràcter d'unicitat i per això se'ls reservava un projecte singular.





Cal destacar, que la novetat de les estacions de Carlet i Campament de Paterna és que són estacions de pas, projectades amb tal fi, que abandonen la sistematització projectual i els models estàndard a València. Posseïxen caràcter i línies pròpies, diferenciables i identificables en si. Clar reflexar del que s'estava gestant en la resta d'Espanya, la ruptura del model estàndard, cap al model singular.

El canvi de mentalitat i de forma de fer estacions de viatgers queda reflectit perfectament per Garcia Ortells<sup>11</sup> fent referència a l'Estació de Paterna.

*La novetat de les estacions de Carlet i de Campament de Paterna, és que són estacions de pas, construïdes de nova planta, que trenquen amb el model estàndard, amb el caràcter arquitectònic de les pròpies línies a què pertanyen, que són originals, destines entre si a pesar de la proximitat dels anys de construcció i que s'adeqüen a les noves necessitats del servici ferroviari; que proporciona una nova imatge de major modernitat, més renovada i a to amb l'arquitectura del moment.*



<sup>11</sup> GARCIA ORTELLS, Virginia. *Edificis de viatgers del trenet 1920-2013. De Francesc Mora a Calatrava*. Càtedra Demetrio Ribes. UVEG-FGV.



## 2.5. L' ESTACIÓ DE CAMPAMENT - LA NECESITAT D' UNA VILA

L'estació de Campament es troba en la línia de València a Llíria, primitiva línia de la Societat Valenciana de Tramvies, constituïda en 1885 amb la finalitat de construir línies de tramvies i explotar ferrocarrils econòmics.



Font: Blog: Otro punto de vista sobre el territorio. Entrada "PATERNA, segons Catastre, a 1.1.2015, per tamany i data". a línia, València.

Es tracta de la línia bàsica de la Societat que, en 1890, demana la concessió de nova línia que enllaça la capital i el seu port del Grau amb Bétera i Rafelbunyol, arribant a Bétera en 1891 i a Rafelbunyol al 1893. Amb esta sèrie d'actuacions és la Societat Valenciana de Tramvies la precursora de generar la primera xarxa de ferrocarrils econòmics i de comunicació dins de l'àrea metropolitana de València.

L'origen de l'Estació de Campament, naix de la necessitat de proporcionar un servici de connexió al Campament Militar i a tots el que habiten en els afores de la ciutat. Així, ens consta en la petició que realitza Capitania General de València a la Societat Valenciana de Tramvies a l'abril de 1888.

*"Pròxim el dia en què ha d'obrir-se al public la línia fèrria de València- Llíria, he observat que l'estació de la Vila de Paterna, queda a gran distància dels quartells establits al camp immediat a la mateixa, i sent del major interès per al servici, utilitzar la indicada via fèrria per a comunicar amb el camp militar de Paterna, sense la molèstia d'anar a buscar l'estació a tan llarga distància, es fa necessari la construcció d'un baixador en punt convenient, el qual al mateix temps facilitaria la comunicació d'aquell establiment militar amb esta capital produint beneficis a la companyia per la quantitat de pasatgers que mourà. Per estes raons prec pel seu conducte a la Junta Directiva la construcció de l'indicat baixador".*

El complex militar va ser construït en l'últim terç del segle XIX i formava part d' un conjunt de pavellons, polvorins, camps i galeries per a tir de canons i fusells, estació radiotelegràfica, magatzems, etc. El campament estava situat a les afores de la ciutat convivint amb les cases de recreació típica de les famílies acomodades de València per al seu ús en temporada estival.

---

12 GOMEZ GARCIA, Felix. Príxima parada Campament- La inauguració del nou baixador de Paterna.





La seua situació al municipi, a l'inici d'un dels principals eixos del cridat "Eixample de Palacio" projectat per l'arquitecte Manuel Cortina entre 1889 i 1892, igual que ocorreria en altres municipis de l'àrea metropolitana de València donarà origen a la localització de xalets i cases d'estiu a ambdós marges del traçat ferroviari.

Font: VV.AA. "Guía d' arquitectura de la provincia de València". València: Colegi Oficial d' Arquitectes de la Comunitat Valenciana, 2002.



La data indicada a la taulelleria de la nova estació de Campament de Paterna és de 1928. Projectada finalment en substitució a l'antic baixador que donava servici al campament militar. Els plans que posseïx Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana no tenen la firma de l'arquitecte, però podríem aventurar-nos a dir que, per la proximitat en dates semblances d'estil i fonts documentals, que es tracta del mateix autor. És a dir Francesc de Mora.

El desenrotllament de Paterna, l'augment demogràfic, la necessitat de connexió dels aquarteraments, i el desenrotllament industrial es materialitzen en la necessitat de construcció d' infraestructures de comunicació que satisfaguen les necessitats de la població i el resultat és el projecte de l'Estació de Campament.



Font: Blog: Altre punt de vista sobre el territori. Entrada "PATERNA, segons Catastre, a 1.1.2015, per tamany i data", en línia]. València,



## 2.6. LES ESTACIONS DE CAMPAMENT I CARLET - LA IMATGE DE LA COMPANYIA.

La nova Companyia de Tramvies i Ferrocarrils de València (CTFV), que sorgix de la fusió de la SVT i la CGTV, va comportar la renovació en la forma d'entendre les estacions per a passatgers. A partir de 1917, quan sorgix la societat, esta necessita donar un perfil sòlid i modern, sent la construcció de noves estacions una ferramenta visible i eficaç de transmetre la nova imatge de la companyia.

Cap a 1924 dita companyia experimenta un període de plenitud, gràcies al qual és capaç d'incorporar importants avanços com és la construcció de la doble via en Empalme cap a 1922 i l'electrificació de la línia va ser l'esdeveniment més innovador del moment cap a 1926.

La renovació s'adverteix també a la construcció de dos noves estacions: la de Carlet, situada a la Línia Villanova de Castelló, i la de Campament a Paterna.

Ambdós edificacions són utilitzades per CTFV per a proporcionar-se una nova imatge, sabent utilitzar adequadament els usos i detalls arquitectònics per a tal fi: monumentalitat, colorit, modernitat, identificació regional, senyalització del nom de les estacions... Inclús l'anagrama de la pròpia Companyia apareix sobre fons blanc en un dels laterals de la torre de Campament.

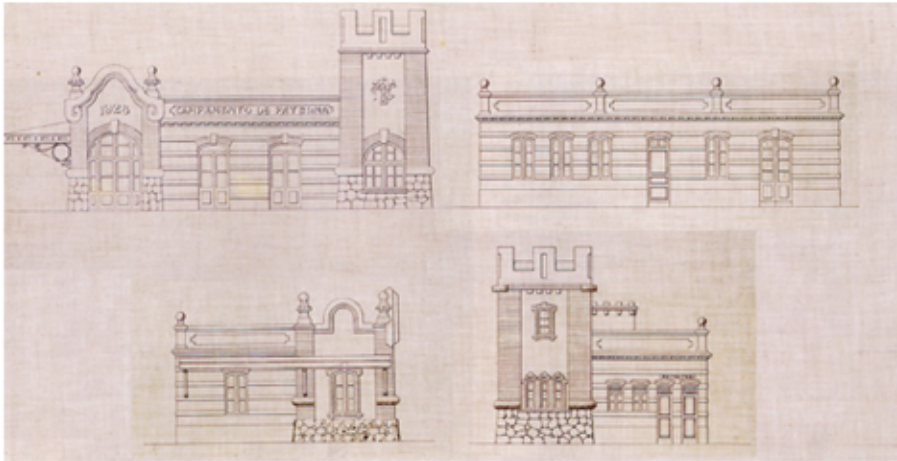


Fotografies extretes García Ortells, Virginia. Les estacions de Carlet i Campament de Paterna: Posada en valor del patrimoni de Ferrocarrils de la GV, Càtedra Demetrio Ribes. UVEG-FGV



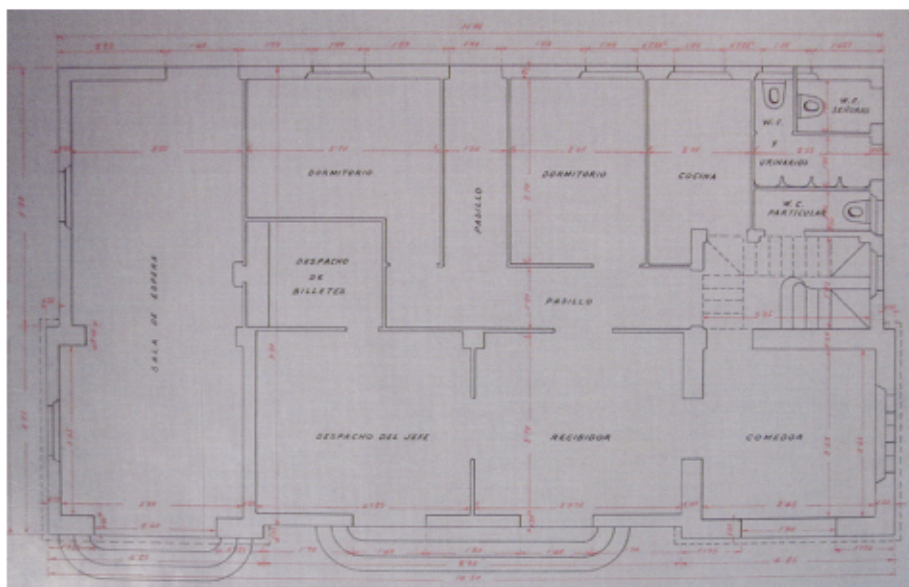
## 2.7. DESCRIPCIÓ TÈCNICA DE L' ESTACIÓ DE CAMPAMENT.

Es tracta d'un edifici volúmetricament senzill, en dos altures. La torre té una gran presència i és una clara referència a l'arquitectura del lloc. Al seu torn, la mateixa servix de suport a l'escut de la ciutat de Paterna i fa referència a l'antiga torre d'origen àrab que es trobava en la zona i que va ser utilitzada pels militars per a fixar els senyals convenients per a la seguretat de l'estació.



Planos Originales del Proyecto de Francisco de Mora.  
Fuente AGUILAR, Inmaculada. GARCIA, Virginia ,2007. Las estaciones de Carlet y Campamento de Paterna. Catedra Demetrio Ribes UVEG/FGV .Quaderns del Museu del Transport de la Comunitat Valenciana.

L'acabament de la torre és emmerletat (com la construcció definitiva de la Casa Noquera). El cos lateral oposat finalitza en un gran frontó parabòlic de rajola que tanca en volutes jòniques i es flanqueja per mitjà de dos esferes sobre pedestals. El seu timpà tanca en taulelleria la data de la construcció. Este motiu recorda a la façana posterior del Mercat de Colom, realitzat per F. Mora entre 1913-1916. Una marquesina en ferro es desenrotlla en el lateral esquerre seguint la direcció de la via cap a València.



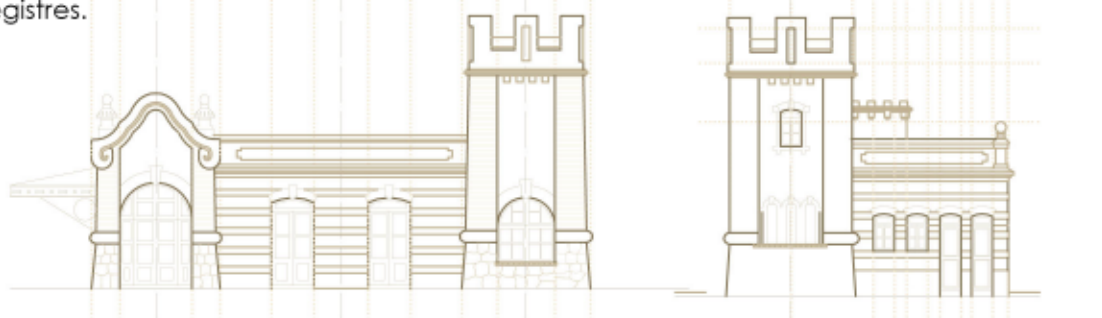
Plànols Originals del Projecte de Francesc de Mora.  
Font AGUILAR, Inmaculada. GARCIA, Virginia ,2007. Les estacions de Carlet i Campamento de Paterna. Catedra Demetrio Ribes UVEG/FGV. Quaderns del Museu del Transport de la Comunitat Valenciana.





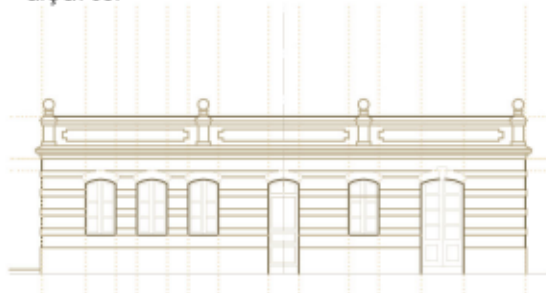
En planta desapareix el vestibul original, entrant directament a l'única sala d'espera. Totes les dependències del personal ferroviari (despatx de bitllets, cap d'estació, menjador, dormitori i cuina) a pesar de trobar-se en la mateixa planta baixa, posseïxen entrada independent).

Es posa de manifest una atenció minuciosa dels detalls i complements arquitectònics incorporant elements ceràmics i zelosia en rajola per a la composició de la façada. Es pot afirmar que en este edifici hi ha una certa mescla de modernitat i tradició, en la que s'ofereix una visió arquitectònica renovada a causa de la utilització de diferents registres.

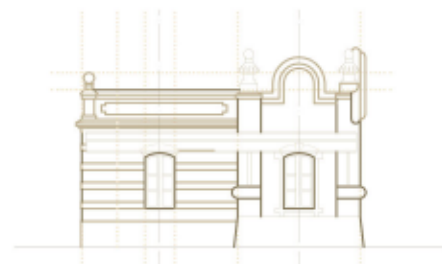


alçat sur

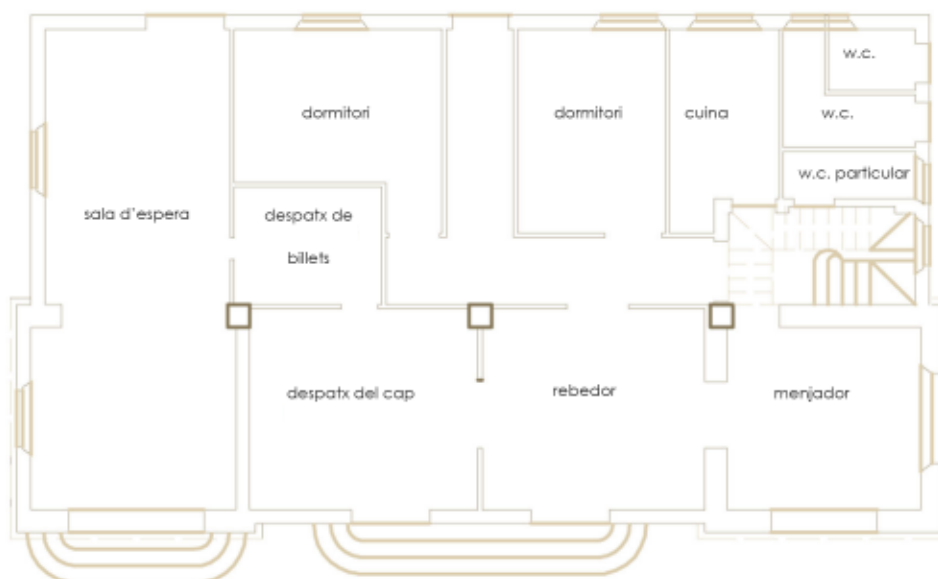
alçat est



alçat norte



alçat oest



## 2.8. FRANCESC MORA (1875-1961): EL GRAN ARQUITECTE

Nascut a Sagunt (1865-1961), cursa els seus estudis d'arquitectura a Barcelona, ciutat en què es relaciona amb Manuel Peris i Bonaventura Conill. La seua formació i estada a la ciutat comtal influïsc en gran grau en la seua obra i personalitat. Allí va aprendre el concepte d'arquitectura com una obra d'art total, com un compendi d'arts i oficis. Connecte amb una renovada arquitectura que s'acostava a un estil nacional inspirat en eixe esperit local; que es veuria reflectit en eixe compromís de Domenech entre 'arquitectura mudèjar i el gòtic o el de Puig entre el gòtic local i el barroc autòcton. Va viure les experiències formals i constructives de A. Gaudí.



Figura 1. Retrat de Francisco Mora

Figura 2. Mercat Central de València, 1915

Font: SOTO, Concepció "arquitectos valencianos – vertent ornamental" Francesc Mora Belenguer"

Nomenat en 1901 arquitecte municipal de l'Eixample de València, realitzant nombrosos projectes per a cases particulars, destaca davant tot la seua arquitectura pública i monumental, l'Església parroquial de Tazaren (1903), el projecte de la façana de l'Ajuntament de València (1904) , l'Hospital i Asil en la Platja Malva-rosa (1907) , o el Mercat de Còlom (1913- 1916). Una àmplia vida professional de gran varietat d'estils i llenguatges, en la que sempre destacarà la gran capacitat per a manejar materials, tècniques i oficis. No obstant això, com asenyala C. de Soto Arándiga, en "Arquitectos valencianos, vertiente ornamental", encara al 1915 es pregunta Francesc Mora Berenguer:

És la bellesa un mitjà per a realçar l'obra o és la construcció el mig per a aconseguir la bellesa arquitectònica? I es respon: No és l'Arquitectura art només del dibuix (...) és art i ciència al mateix temps que respon a una necessitat de la vida i a un període de la història. La inspiració del nostre art té els seus límits en les lleis de l'estètica; la finalitat de l'edifici cohibix els seus vols, l'emplaçament de l'obra modifica els seus recursos, la matèria retalla les altiveses de la imaginació; d'ací tan fàcil portar a la realitat un ideal d'artista (...).

L'Estació de Carlet i l'Estació de Campament, van ser els primers que construiria de nova planta la companyia i Rafael Cortina volgué que foren singulars, innovadors i particulars. Ell seria qui dirigira l'obra com a enginyer, però va voler comptar per al disseny amb un gran arquitecte. Per això decidix encarregar-li el projecte a un dels arquitectes valencians més importants del moment: Francesc Mora Berenguer. Un dels arquitectes més representatius dels primers anys del segle XX a València.

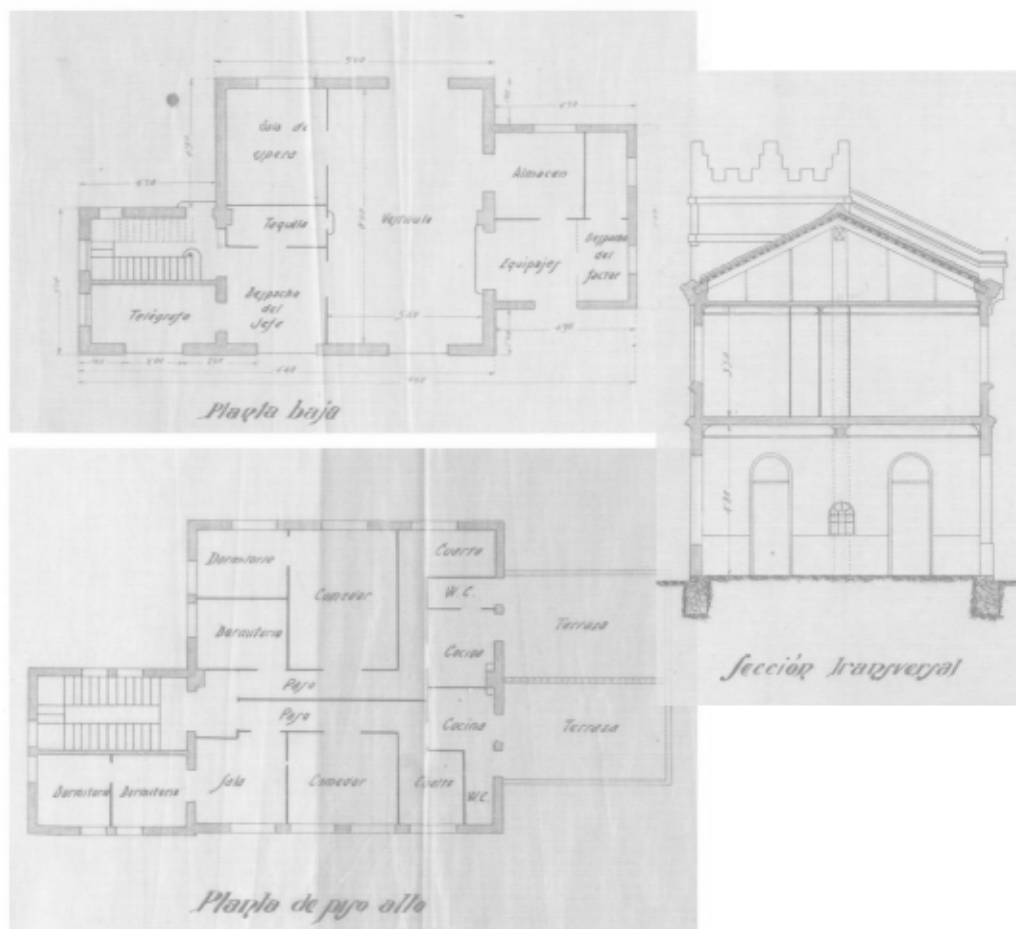




## 2.9. RELACIÓ AMB ALTRES EDIFICIS: L' ESTACIÓ DE CARLET

Hi ha una obra concreta, també de Francesc Mora, on podem apreciar una espècie d'obra dicotòmica en què arquitectura i construcció posen de manifest les mateixes inquietuds, pretensions i inclús materials. Es tracta de l'estació de Carlet, ubicada en la línia de València a Villanueva de Castellón, al sud de València, i molt pròxima a Alberic.

L'origen d'esta línia es remunta a la creació de la "Sociedad de Carbons Minerals de Dos Aigües i Ferrocarrils del Grau de València a Turis" en 1891. La principal missió de la qual era el transport del carbó des de les serres pròximes a Dos Aigües i el transport de vins de la Baronia de Turis. Seguint este objectiu s'inicia la construcció en 1892 arribant ràpidament primer a Torrent i després a Picassent. No obstant això, els interessos de la Societat canviarien, dirigint la línia cap al Sud, en direcció de la Ribera Alta, a causa de la introducció d'un nou negoci més rendible, el de transports de cítrics. D'esta manera el ferrocarril arriba fins Alberic en 1895, però no és fins a 1915 quan es constrüix la prolongació fins a Vilanova de Castelló, el motiu fonamental d'esta tardança és l'econòmic que presentava el pas del ferrocarril pel riu Xúquer. Finalment en 1924 es fa amb el control financer la CTFV, i amb això el reimpuls de la zona.



Plans Originals del Projecte de Francisco de Mora

Font: AGUILAR, Inmaculada, GARCIA, Virginia ,2007. Las estaciones de Carlet y Campamento de Paterna, Catedra Demetrio Ribes UVEG/FGV .Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana.



"L'antiga estació de Carlet corresponia a les de 3r Classe. Però va ser necessària la seua demolició, ja que es trobava amenaçada de ruïna per l'estat de la sostrada. En la memòria del projecte s'indica clarament que "... es projecta construir un edifici de nova planta l'aspecte del qual contribuïska a l'ornament del pueblo;... donant d'esta manera satisfacció al poble de Carlet, que tant es preocupa pel seu progrés i embelliment i que tan reiterades vegades tènia sol·licitada de la Companyia la reforma en cuestión" (AFGV. LEG. 2/2.I/052/04).

L'arquitecte Francesc de Mora trenca la simetria i el sistema modular, plantejant un edifici asimètric de tres cossos clarament diferenciats.

Vegem a continuació la relació entre ambdós obres de Francesc de Mora:

- El joc de bandes intercalades són idèntiques.
- En ambdós apareixen els elements de la torre emmerletada.
- Les solucions de la fusteria, la posició de l'estació respecte a les vies, i el programa constructiu és el mateix.
- La de Carlet es diferencia en què es desenrotlla en dos plantes, amb una terrassa i balustrada així com una visible coberta a dos aigües.



## ANEX 1: Ressenya històrica al valor regionalista de l' Estació.

Una mostra del llegat regionalista ho podem trobar en les cròniques del dia de la inauguració oficial en el Testat del 16 de gener de 1929, extret de l'Arxiu Municipal de Paterna.

La situació política del país estava definida per la dictadura de Miguel Primo de Ribera i Orbaneja que havia aconseguit el poder en 1923. Al gener de 1929, aprofitant una visita del dictador a la ciutat de València, es van organitzar una sèrie d'actes, entre els que es troba la inauguració de la nova estació del Barri de Campament.

*Així: "Acompanyat del capita General de València, el senyor Castro Girona, va ocupar el seu seient a les 10:40 hores en el ferrocarril especial de tres unitats, que havia de portar-li al seu destí sense cap parada intermèdia. Al testat del Campament s'havien congregat les autoritats locals, amb nombroses representacions de la Unió Patriòtica, Somatè, sindicats catòlics, xiquets de les escoles nacionals amb banderes, dos bandes de música, una Bateria del 6t Regiment d'Artilleria i nombrós public. A l' arribada del tren va ser disparada una traca entre víctors i aplaudiments. El General va revisar les tropes, després de la qual cosa unes belles senyoretes vestides de llauradores, van obsequiar el general amb uns quants rams de flors. S'havia col.locat en la proximitat un arc del triomf en qué es podia llegir "Paterna a Primo de Ribera" i "al salvador d'Espanya".*

A continuació, Primo de Ribera va recórrer totes les futures dependències, felicitant per la solidesa i perfecció de l'edificació. A partir d'eixe moment milers i milers de persones han visitat l'estació.



Fotografia extreta de la publicació: Gámez García, Félix. Proxima parada: Campamento. La inauguración del nuevo apeadero de Paterna, p. 3





## ANEX 2: Ressenya històrica de la inauguració de l'Estació.

En este ambient cultural, es pot entendre l'arquitectura de l'estació de Campament. Una mostra de l'orgull regionalista la trobem en les cròniques del dia de la inauguració oficial de l'estació el 16 de gener de 1929, extreta de l'Arxiu Municipal de Paterna. La situació política del país estava definida per la dictadura de Miguel Primo de Ribera i Orbaneja, que havia ascendit al poder.

En 1923 amb el consentiment d' Alfons XII. Al gener de 1929, aprofitant una visita del dictador a la ciutat de València, s'organitzen una sèrie d'esdeveniments entre els que es troben la inauguració de la nova estació del barri de Campament. Les autoritats mostren obertament el seu entusiasme, atés que la seua adhesió al règim era total. El dia acordat, el Marqués d'Estella i Cap de Govern feia la seua entrada en l'estació del Nord.

Una sèrie d'actes programats entre els que s'inclouïen balls, regals, fartones i actes socials variats li esperaven per a celebrar-ho amb tots els luxes i demanar-li atencions polítiques. L'endemà li arribaria el torn a Paterna...

Acompanyant al Capità General de València, el senyor Castro Girona, va ocupar el seu seient a les 10:40 hores en el ferrocarril especial de tres unitats, que havia de portar-li al seu destí sense cap parada intermèdia.

En l'estació del Campament s'havien congregat les autoritats locals, amb nodrides representacions de la Unió Patriòtica, Sometent, sindicats catòlics, xiquets de les escoles nacionals amb banderes, dos bandes de música, una Bateria del 6t Regiment d'Artilleria i nombrós públic.

A l'arribada del tren va ser disparada una traca entre víctors i aplaudiments. El General va revistar les tropes, després de la qual cosa unes belles senyoretes vestides de llauradores, van obsequiar el general amb uns quants rams de flors. S'havia col·locat en la proximitat un arc de triomf en què es podia llegir "Paterna a Primo de Rivera" i "Al salvador d'Espanya" Va ser llavors quan es va inaugurar oficialment l'estació del baixador del Campament. Va tindre el Cap de Govern l'oportunitat de pujar fins a la terrassa, per a delectar-se amb el bell paisatge que s'obria davant dels seus ulls, mentres conversava animadament amb alguns vells amics (per exemple, el que fóra Alcalde de Paterna el senyor Francisco Salvador Calatrava, en aquell moment corresponsal de Las Provincias; o el coronel d'Enginyers el senyor Francisco Castells, excompany del General en l'Acadèmia de Belles Arts).

Va abandonar moments després l'estació, per a dirigir-se cap al nou centre escolar que s'havia construït en la localitat, seguit en desfilada per un seguici que es divertia amb els acords d'una de les bandes de música.



En les escoles, una altra multitud d'alliçonats xiquets li va rebre amb atronadors vidents. Naturalment, este col·legi no és un altre que el que ara coneixem com "Cervantes". En aquell moment, encara que portava algun temps finalitzat, no havia sigut inaugurat pel fet que l'expedient encara es trobava en tràmit. Primo de Rivera va recórrer totes les futures aules, felicitant als presents per la solidesa i perfecció de l'edificació. Després d'esta inspecció, va tornar la comitiva al baixador, on es va servir una "picaceta", que va aplacar la fam de les autoritats. Després de l'aperitiu, el conseller de la Companyia de Tramvies, senyor Ramírez, i el president del Consell d'Administració de la mateixa, senyor Carrau, van fer firmar al Cap de Govern un pergami que donava compte de l'acte.



### 3. Modificacions de l' edifici

#### 3.1. CANVIS VISIBLES DEL PROJECTE FINS ALS NOSTRES DIES

Comparant les fotografies antigues i les modernes podem concretar alguns punts.

- A la vista de les fotografies antigues podem observar com s'eleva el nivell del sòl, suprimint els escalons d'entrada.



Fotografia pertanyent a la Col·lecció Noe Gutierrez  
Font: AGUILAR, Inmaculada, GARCIA, Virginia ,2007. *Las estaciones de Carlet y Campamento de Paterna*, Catedra Demetrio Ribes UVEG/FGV ,Quaderns del Museu del Transport de la Comunitat Valenciana.

- La planta serà íntegrament renovada, eliminant-se la majoria de les compartiments interiors que havien caigut en desús, plantejant-se un nou model d'estació amb un gran espai central per als viatgers i un de grandària reduïda per a les estades auxiliars.
- Es van tapiar els accessos exteriors als banys públics i es van situar els accessos en l'interior.
- Posteriorment es van suprimir els acabaments dels cantons de la façana posterior.
- Observem que la gran voluta del frontó ha sigut retocada, ja que l'estucat original es trobava molt danyat.
- Finalment es van aplicar en alguns punts, sistemes de consolidació de clavills que s'havien anat descomponent amb els anys, per a això s'aplique morter per a reparar i reproduir el traçat de les juntes.
- La planta serà íntegrament renovada, eliminant-se la majoria de les compartiments interiors que havien caigut en desús, plantejant-se un nou model d'estació amb un gran espai central per als viatgers i un de grandària reduït per a les estades auxiliars.
- Es van tapiar els accessos exteriors als banys públics i es van situar els accessos en l'interior.
- Posteriorment es van suprimir els acabaments dels cantons de la fatxada posterior.
- Observem que la gran voluta del frontó ha sigut retocada, ja que l'estucat original es trobava molt danyat.



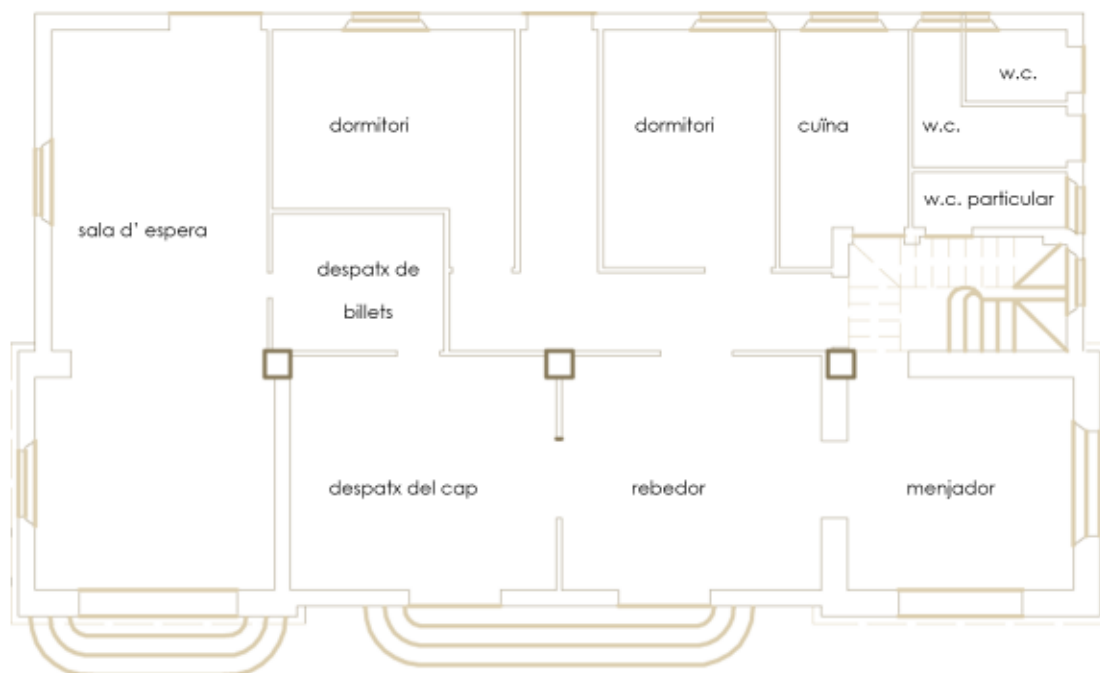
### 3.2. FASES CONSTRUCTIVES

Respecte a les fases constructives i altres intervencions no hi ha molta informació disponible. Sabem amb exactitud la data de construcció de l'edifici actual gràcies a la taulelleria, no obstant això, no es coneixen les posteriors reformes. De fet les dates més aproximades les dona l'encarregat de la venda de bitllets de l'estació: que recordava un edifici antic, que havia freqüentat en la seua joventut com militar i sabia que en els anys 70, quan va començar a treballar allí, va haver-hi una remodelació de l'estació, principalment de les dependències destinades a l'encarregat. D'altra banda, l'any 2006 va existir un projecte de restauració de l'Estació, projectat per l'arquitecte Salvador Villalba, que mai es dugué a terme i del que ningú sap el seu desenrotllament posterior.

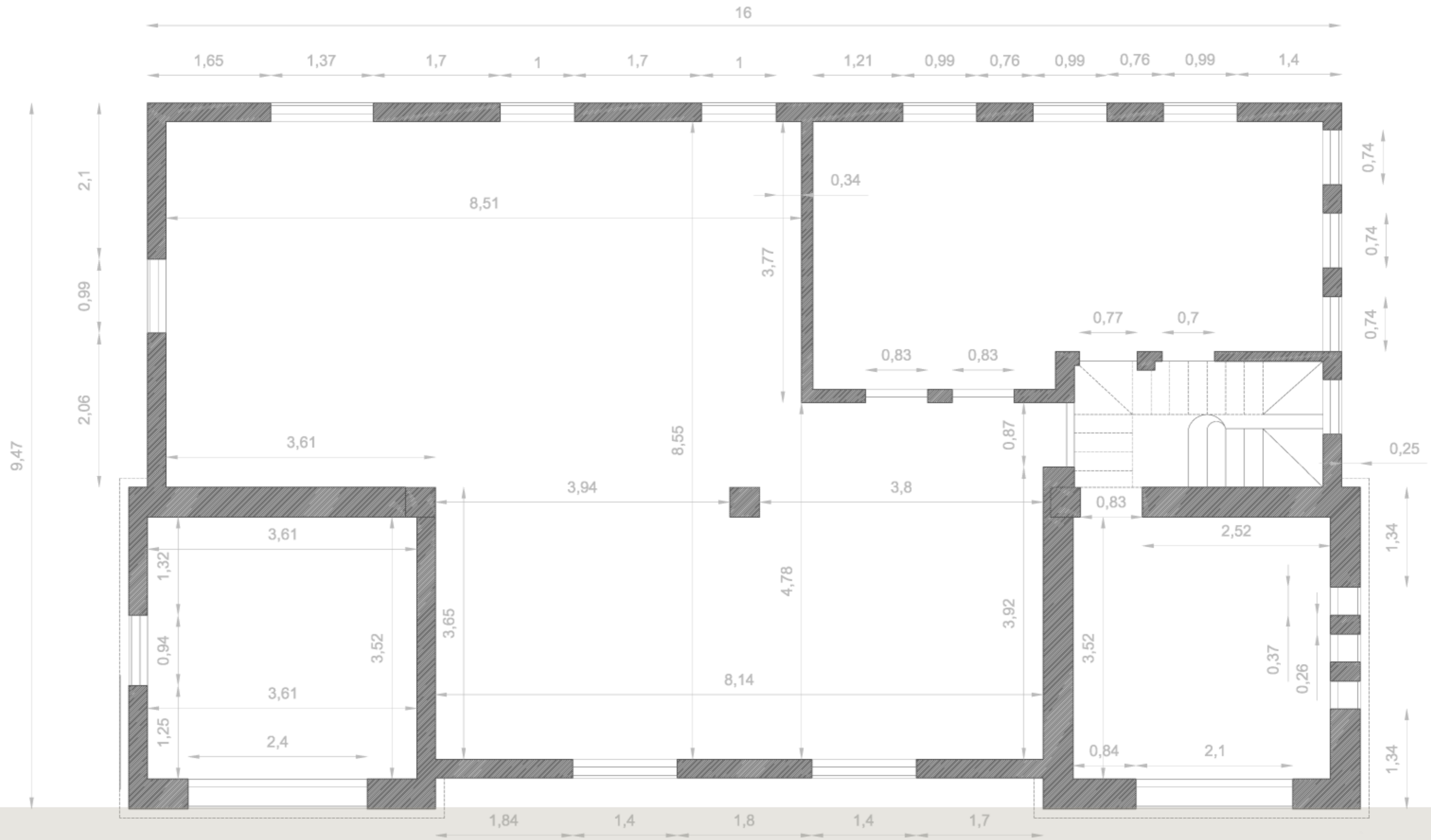
No obstant això, consultant fotografies antigues podem aproximar-nos a algunes fases.

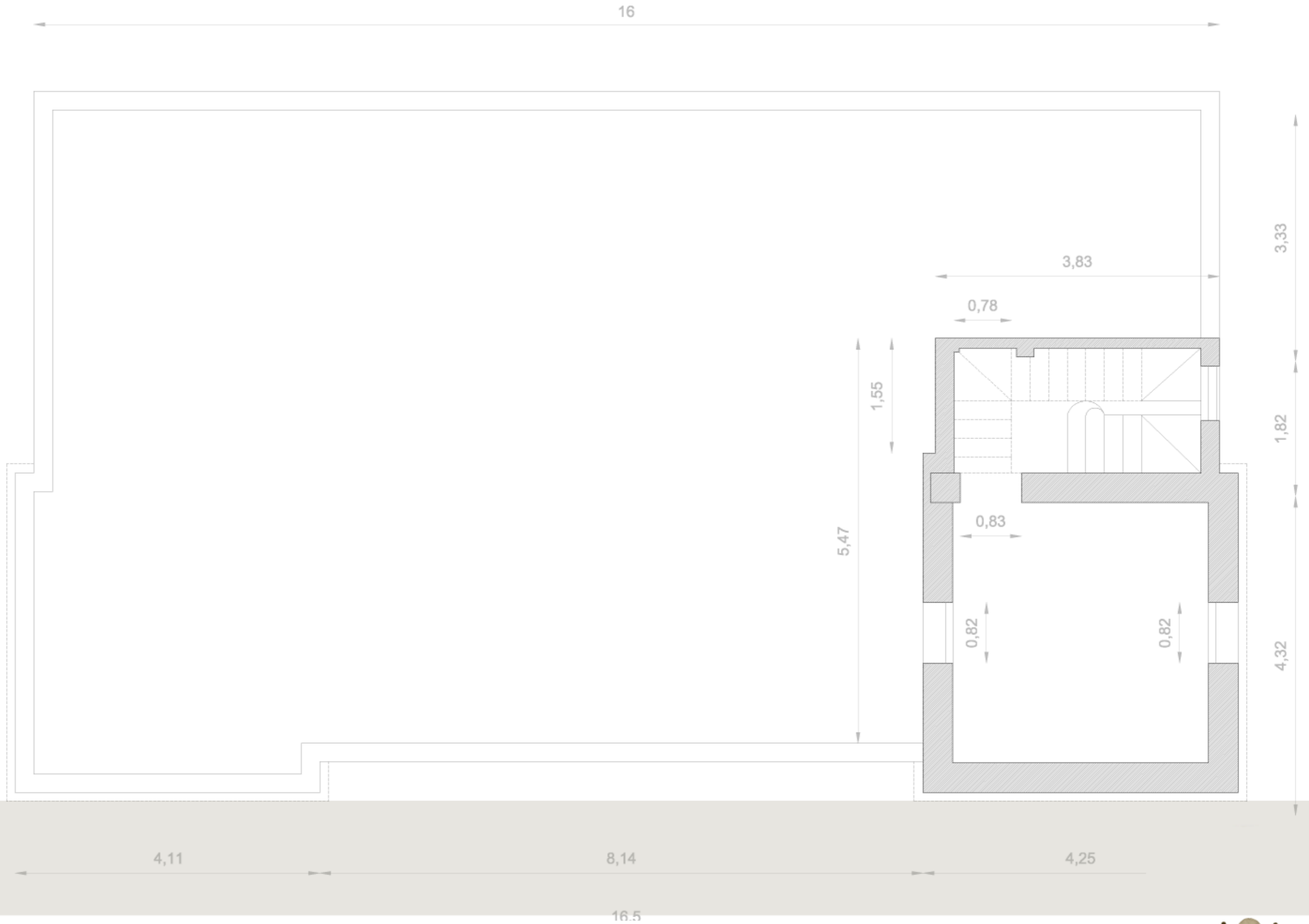
En primer lloc, hi ha una Col·lecció fotogràfica de Noe Gutierrez exposada en la Càtedra Demetrio Ribes de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, en la que s'apreciava com fins l'any 1963 l'Estació encara es trobava elevada sobre un podi, amb tres escales d'accés.

Açò canviaria, podem intuir, amb la construcció de les noves vies a una cota superior, que va deixar a l'edifici lleument soterrat respecte al nivell de les andanes.



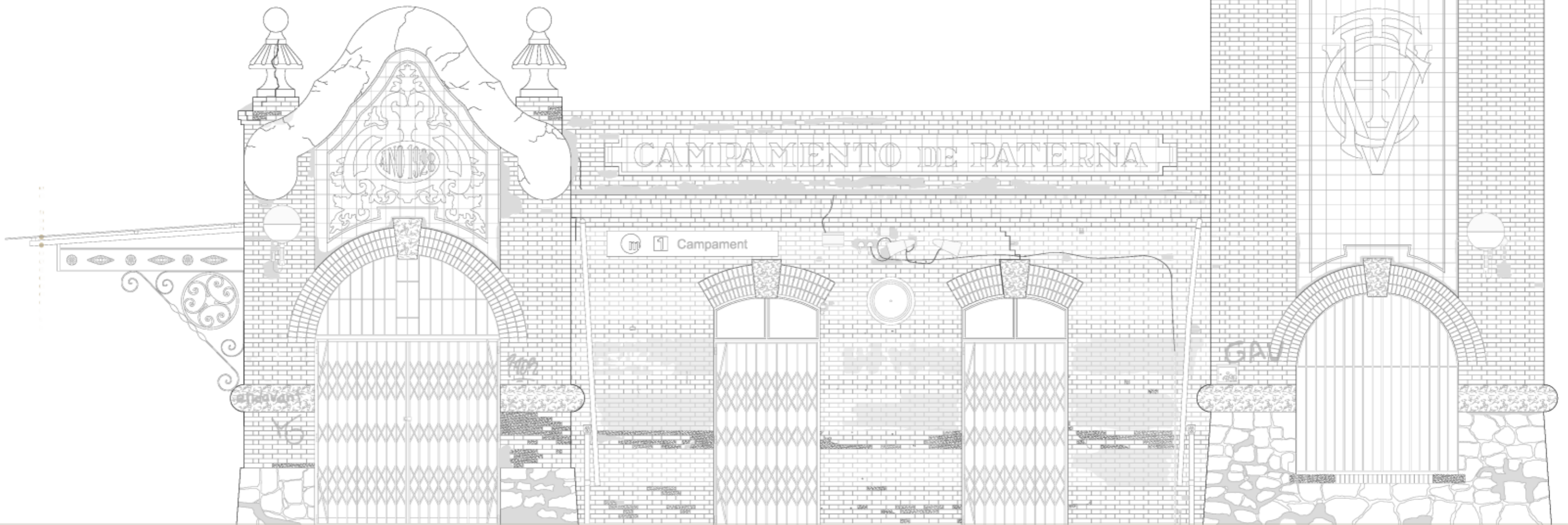






Font: Alçament gràfic d'elaboració pròpia

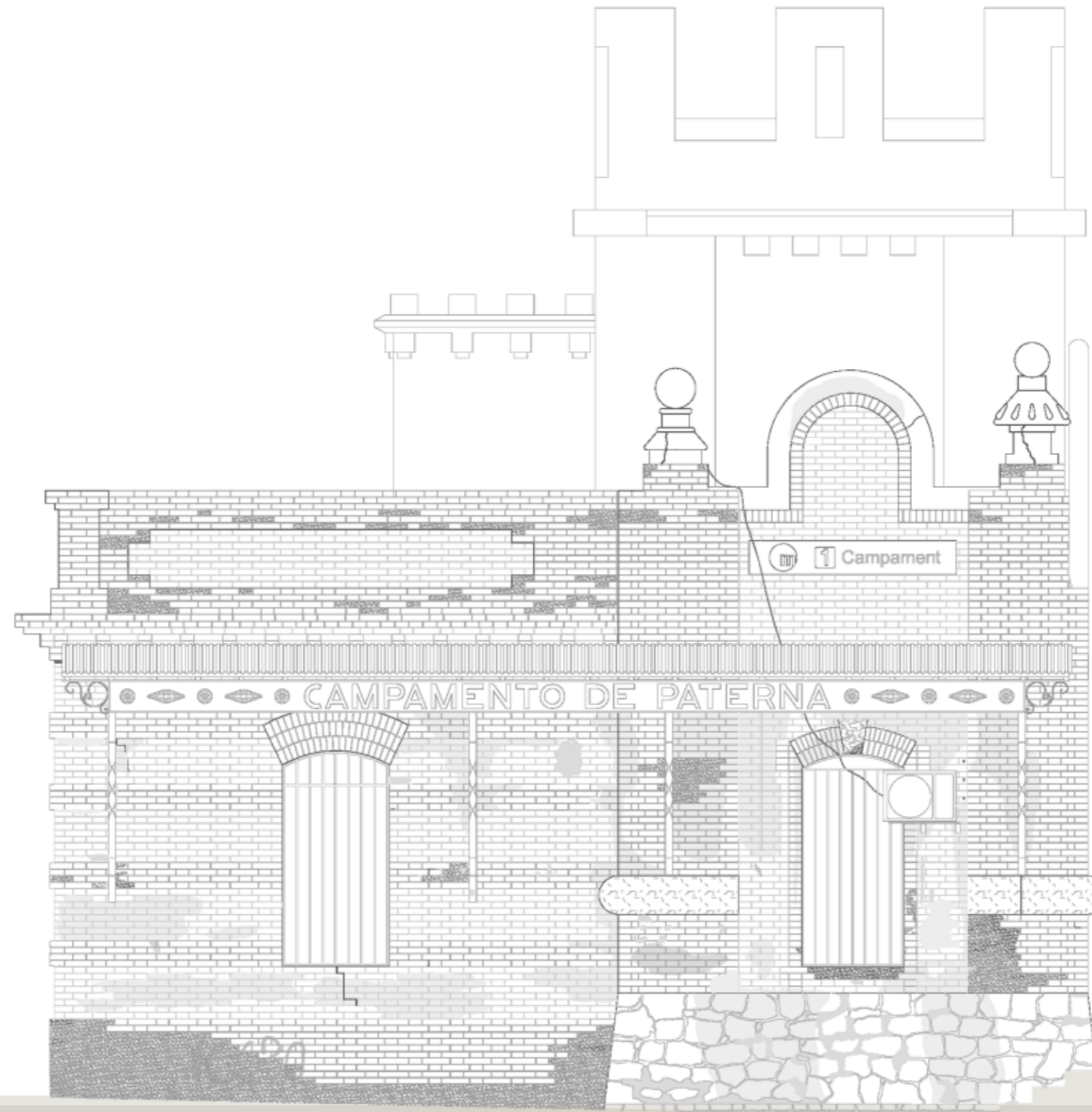






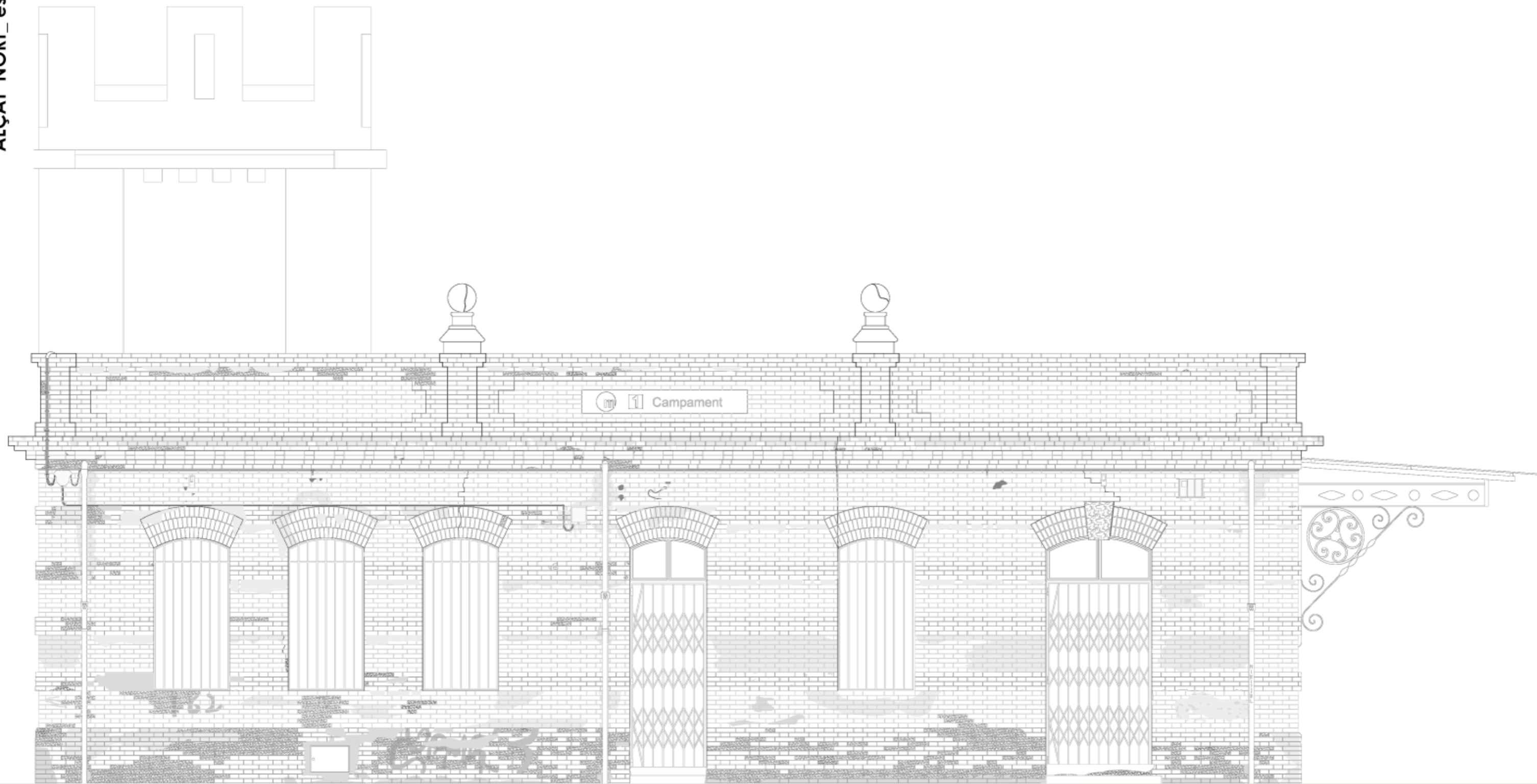












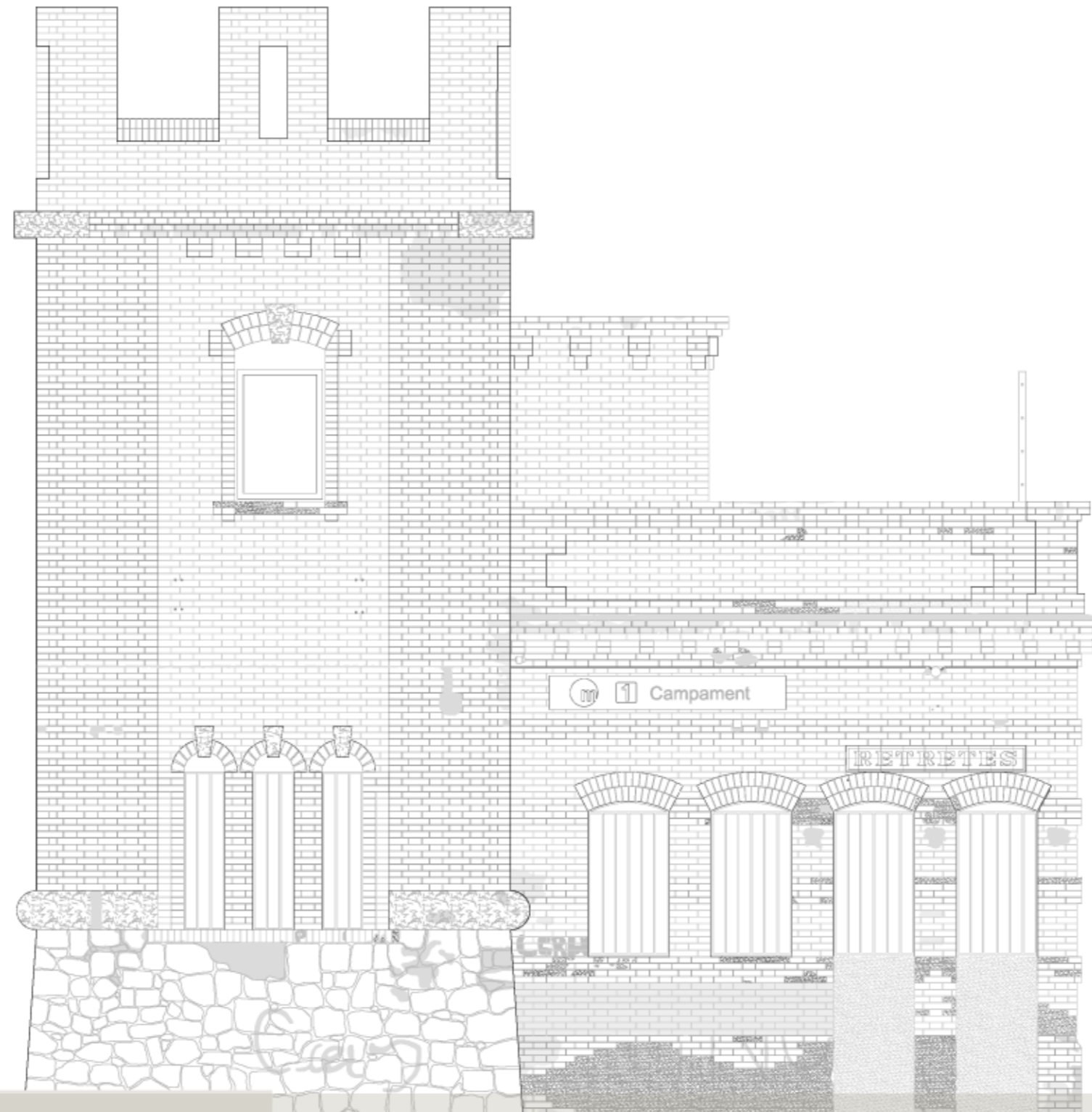


Font: Alçament gràfic d'elaboració pròpia

L'ESTACIÓ DE CAMPAMENT DE PATENA











Font: Alçament gràfic d'elaboració pròpia

L'ESTACIÓ DE CAMPAMENT DE PATENA



## C. ESTUDI PREVI

### 1. Estudi constructiu material

#### 1.1 Fitxes dels materials y tècniques constructives

##### - Mur exterior de rajola ceràmica

- **ELEMENT CONSTRUCTIU:** MUR EXTERIOR

- **LOCALIZACIÓ:**

- **TÈCNICA CONSTRUCTIVA:** MURS PORTANTS DE RAJOLA, AMB LA SEUA CARA VISTA A L'EXTERIOR I SÒCOL DE PEDRA.

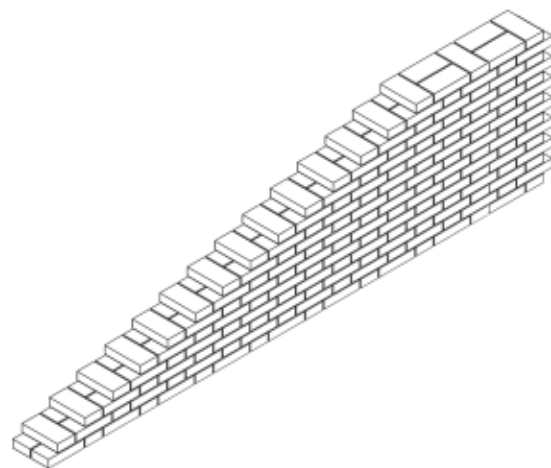


- **DESCRIPCIÓ:**

ES TRACTA DEL MUR DE TANCAMENT DE L'ESTACIÓ. TÉ FUNCIÓ ESTRUCTURAL, PER AIXÒ LA SEUA GROSSÀRIA DIVERSA ENTRE 25-40 cm. ÉS UNA FABRICA DE RAJOLA CARAVISTA D'APARELL FLAMENC I TRAVAT EN TOTA LA SEUA GROSSÀRIA, LA QUAL COSA ES CONEIX COM A MUR APARELLAT. AMB SÒCOL DE PEDRA, FINS A L'ALTURA DE LA MITJA CANYA: 110CM. AMB FÀBRICA DE MAMPOSTERIA ORDINÀRIA. FÀBRICA DE RAJOLA MASSISSA CARAVISTA ROJA I GROC



DETALL Fotografia de la fabrica rajola cara vista.  
Elaboració pròpia.



DETALL. Axonometria de la fabrica de rajola cara vista.  
Elaboració pròpia.

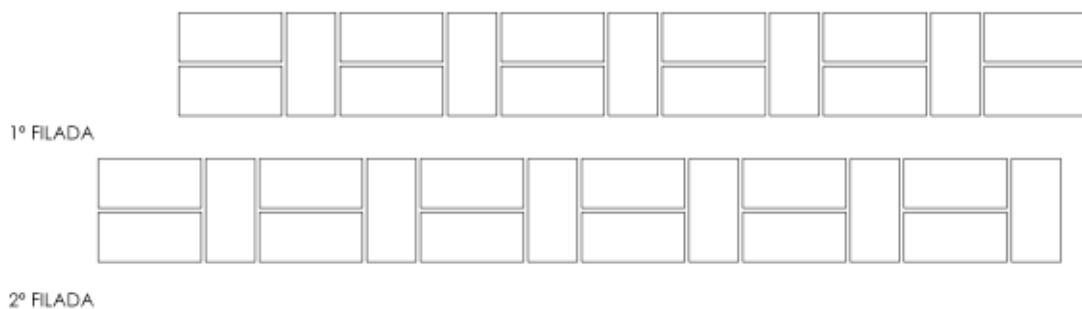
Podem distingir dos tipus de rajola empleada en el tancament. Els diferents colors que apreciem tenen a veure amb el tipus d'argila empleat en la seua fabricació així com l'adhesió d'algun mineral o la temperatura de cocció. El to rogenc ve donat per la presència d'òxid de ferro mentres que el tint groc s'aconsegueix per mitjà d'un alt contingut en calç.



MATERIAL	
Tipus: Rajola	Aparell: Flamenc senzill
Color: Rojo / Groc	Dimensions mitges: 24,5x11x5 cm
Posició: Horizontal	
Altura de 5 filades: 30 cm	
JUNTES	
MORFOLOGIA DE LES JUNTES	
Tipus: Reafonada	
Acabat: Si	
Grossària llença: 5 mm	
Grossària soga: 5 mm	

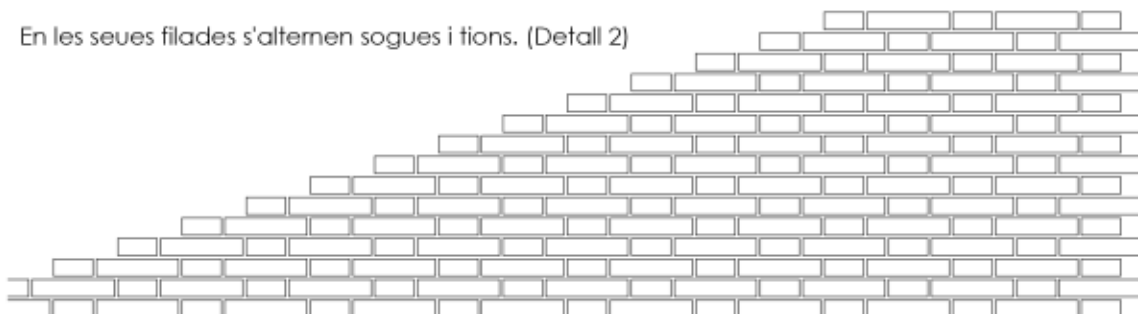
#### MUR APARELLAT:

Esta alçat amb un sol tipus de rajola travat en tot el seu grossària. (Detall 1)



#### APARELL FLAMENC SENZILL:

En les seues filades s'alternen sogues i tions. (Detall 2)





## - Mur exterior de pedra

- **ELEMENT CONSTRUCTIU:** MUR EXTERIOR

- **TÈCNICA CONSTRUCTIVA:** MAMPOSTERIA DE PEDRA NATURAL

- **DESCRIPCIÓ:**

EL SÒCOL DE PEDRA ES TROBA ANIVELLAT EN LA SEUA BASE PER PECES REGULARS, AL SEU TORN SOBRE EL SÒCOL S'ASSENTA EL MUR PORTANT DE RAJOLA. ESTE ES DESENROTLLA FINS A L'ALTURA DE LA MITJA CANYA, EN EL PERÍMETRE DE LA TORRE, ELEVANT-SE APROXIMADAMENT UNS 110CM. MENTRES QUE EN LA FAÇANA PRINCIPAL, DAVALL DEL FRONTÓ, L'ALTURA DEL SÒCOL ÉS MENOR, TRENCANT LA CONTINUÏTAT DE LA MAMPOSTERIA DIVERSES FILADES DE RAJOLA. CAL RESSALTAR QUE EN ELS PLANS DEL PROJECTE ORIGINAL SI HI HAVIA CONTINUÏTAT DE LA MAMPOSTERIA FINS A L'ALTURA DEL COIXINET, PER LA QUAL COSA SUPOSEM QUE ES TRACTA D'UNA DECISIÓ PRESA A L'OBRA. LA FÀBRICA ÉS DE MAMPOSTERIA ORDINÀRIA DE GRANIT REMATADA EN LA SEUA CORONACIÓ AMB UNA PEÇA DEL MATEIX MATERIAL, TRACTADA PER MITJÀ DE LA TÈCNICA D' ABUIXARDAT, SERVINT A VEGADES D'ACABAMENT DEL SÒCOL I ALTRES D'ELEMENT ORNAMENTAL



DETALL. Fotografia d'elaboració pròpia

### EL GRANIT.

Roca ígnia consolidada a gran profunditat. Composta per quars, feldespat i mica, 30-50 i 20%. La mica pot ser biotita (color fosc) o moscovita (color clar). Poden ser de gra gros, mig o fi. La tonalitat l'aporten els feldespats, en el nostre cas gris. Te com a principals característiques:

- Difícil llaurat.
- Distints acabats.
- Pes específic 2,6-2,7 Kg/dm<sup>3</sup>
- Resistència admissible 800-2700 Kg/cm<sup>2</sup> La seua principal alteració és la caolinizació dels feldespats, que és produïx per congelació de l'aigua absorbida.

### CLASSE DE MAMPOSTERIA SEGONS EL TRACTAMENT DE LA PEDRA. ORDINÀRIA.

Es realitza amb les pedres tal com s'extrauen de la pedrera sense retocar. Sent molt ostensible la desproporció entre les distintes pedres; l'assentisc dels pedres es realitza amb gran quantitat de reble i morter. Este sol quedar a l'exterior perquè generalment es llüixen.



## CLASSE DE MAMPOSTERIA SEGONS L'APARELL. CICLÒPIA.

Es construeix amb pedres de grans dimensions; es realitzen prou filades d'enrasament i és necessari col·locar rebles per a facilitar el correcte assentisc entre pedres.



### L'ESTRUCTURA.

Comptem amb poques dades sobre l'estructura i fonamentació de l'edifici, però podem fer una hipòtesi prou aproximada ja que per observació directa apreciem com la mamposteria de pedra que conforma el sòcol es recolza sobre diverses peces de carreu regulars. D'altra banda, sabem que en determinades zones l'estructura portant de la fàbrica de rajola es troba recolzada sobre la mamposteria, ja que en el muntant dels buits observem com les rajoles es recolzen literalment sobre la pedra anivellada

Fotografia de elaboració pròpia

MATERIAL	
Tipus: Pedra Natural, Granit	Classe de maçoneria segons tractament de la pedra: Ordinària
Color: Gris	
Tractament de la guarda: Abujardado	Classe de maçoneria segons aparell: Ciclòpia

### ACABAT SUPERFICIAL DE LA PEDRA ABUIXARDADA:

Tractament utilitzat en la guarda que servix de coronació a la mamposteria. Es tracta d'un dels acabats superficials per a exteriors més antic utilitzat sobre la pedra natural. El tractament consistix a colpejar repetidament la superfície de la roca amb una maça o martell el cap de la qual conté xicotetes dents piramidals. A estes maces se'ls denomina buixardades i la seua manipulació pot ser realitzada de forma manual o mecànica per mitjà de sistemes pneumàtics. La textura de la superfície es caracteritza per ser aspra, uniforme i amb xicotets cràters.



DETALL. Fotografia d'elaboració pròpia

Elements utilitzats per a l'abujardado de la pedra



## - Escala de volta tapiada

- ELEMENT CONSTRUCTIU: ESCALA

- LOCALIZACIÓ:

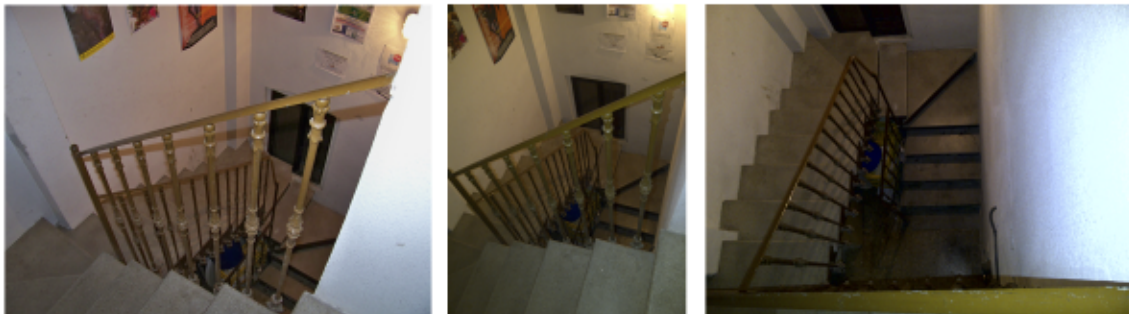
- TÈCNICA CONSTRUCTIVA: ESCALA DE VOLTA TAPIADA

- DESCRIPCIÓ:

CONSISTIX EN UNA CONSTRUCCIÓ TRADICIONAL MOLT ARRELADA A L'ARQUITECTURA POPULAR MEDITERRÀNIA. L'ESCALA DE VOLTA TAPIADA SÓN AQUELLES VOLTES CONSTITUÏDES PER UNS O DIVERSOS FULLS DE RAJOLES O RAJOLES COL•LOCAT A "TABLA", RESPECTE A L'INTRADÓS DE LA VOLTA. EL PRIMER FULL ES REP AMB PASTA D'ALGEPES PER LA SEUA RAPIDESA EN EL FRAGUAT , SOBRE ELLA I A BUFETADA, S'ASSENTEN ELS SUCCESSIUS FULLS, GENERALMENT REBUDES JA AMB MORTER DE CIMENT. LA SEUA FORMA DE TREBALL PRINCIPAL ÉS DE COMPRESSIÓ. PER TANT, NO HAURIEN D'EXISTIR ESFORÇOS A TRACCIÓ I SI AIXÍ FORA PROVOCARIA EL SEU AGRIETACIÓ.



DETALL. Desenrollament de la volta tapiada



Fotografia d'elaboració pròpia

RAJOLA MASSISSA

MORTER DE CALÇ

FARCIT DE RUNES

LLUÏT D'ALGEPES

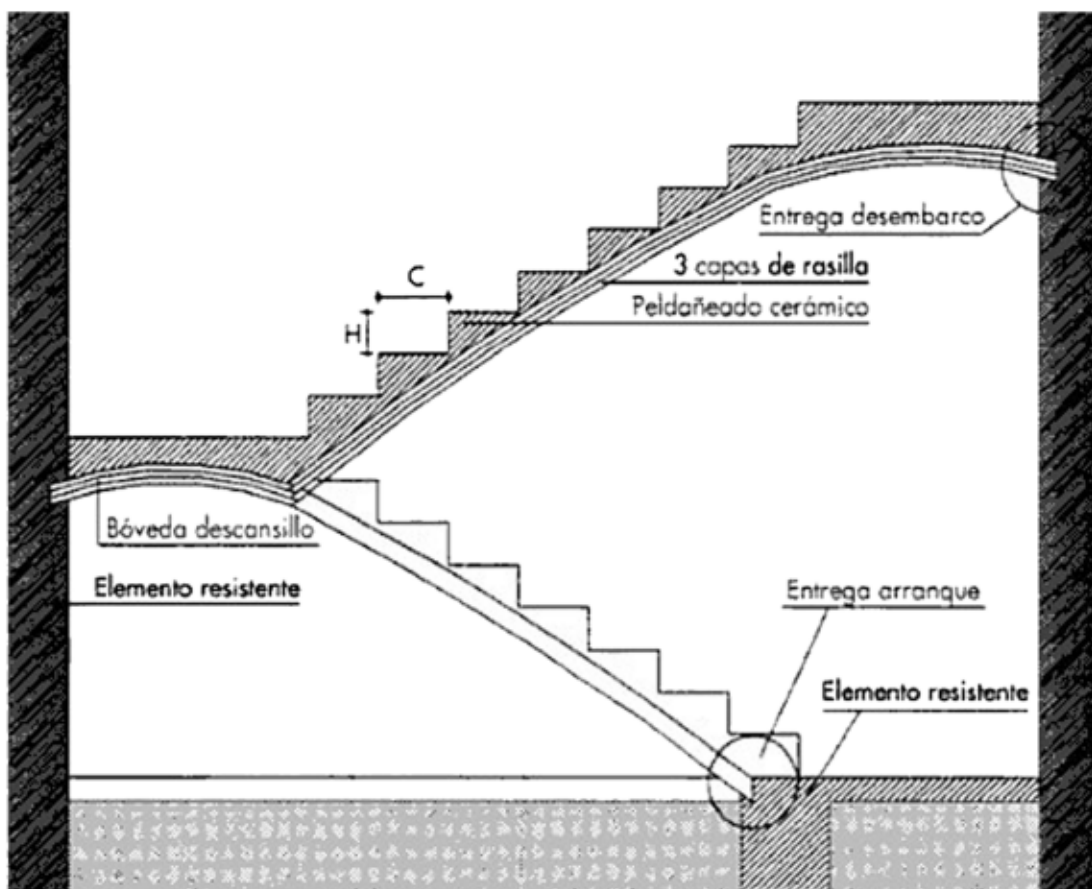




ESCALA DE VOLTA TAPIADA	
Tipus: Volta tapiada	Farcit: Maçoneria
Dimensió de l'escaló: - Llarg: 70 cm - Empremta: 25 cm - Contrapetja: 18 cm	Paviment: Granit.

### L'ESCALA DE VOLTA TAPIADA

L'escala de volta tapiada basa el seu sistema estructura en la volta. Per a aconseguir un sistema homogeni, de comportament unitari, l'estructura voltada ha d'encastar-se en un element resistent. En el nostre cas, suposem que és el mur. La volta de l'escala es construeix a base de capes de rajoles, preses amb algeps. Es considera que la construcció de la dita estructura requereix, com a mínim, tres capes de rajola per a un ample no superior de 1.20 metres, en el nostre cas, l'escala té una amplària que ronda el metre.



SECCIÓ d'una escala tapiada



## - Forjat de primera planta i torre (revoltons)

- ELEMENT CONSTRUCTIU: FORJAT

- LOCALIZACIÓ:

- TÈCNICA CONSTRUCTIVA: REVOLTONS

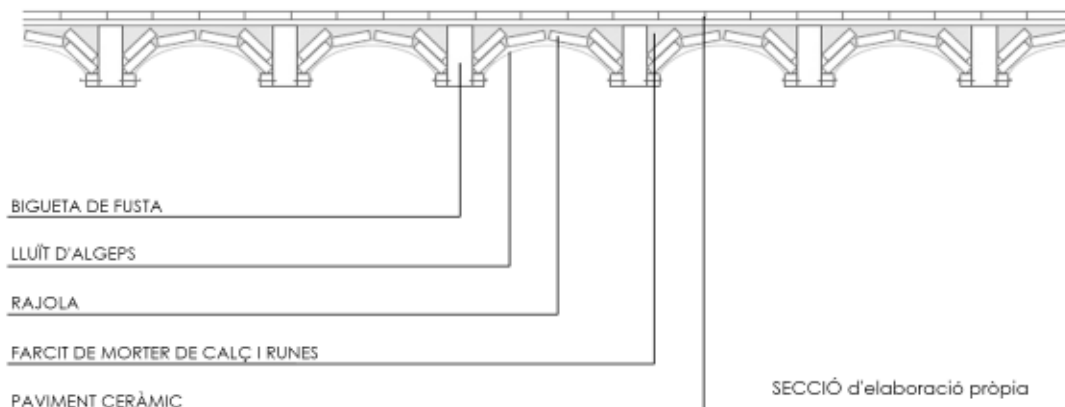
- DESCRIPCIÓ:

CONSISTIX EN UNA CONSTRUCCIÓ TRADICIONAL DE REVOLTONS. ES DISPOSEN LES RAJOLES FORMANT UN ARC ENTRE LES BIGUETES DE FUSTA D'APROXIMADAMENT UNS 60 CM I UNIDES PEL SEU CANT, DE MANERA QUE ES TREBALLA A COMPRESSIÓ. EL PAVIMENT CERÀMIC, DE TAULELLETS, RECOLZA DIRECTAMENT SOBRE ELS REVOLTONS, DEIXANT UN MÍNIM DE FARCIT DE MORTER I RUNES, SUPOSEM QUE L'ÚNICA IMPERMEABILITZACIÓ DE LA COBERTA SERÀ BASANT-SE EN UNA CAPA DE BREA O QUITRÀ. PER LA PART INFERIOR ELS REVOLTONS ES LLUÏXEN AMB ALGEPES.

REALITZEM ESTA HIPÒTESI DE TÈCNICA CONSTRUCTIVA DE REVOLTONS DE RAJOLA BASANT-NOS EN LES OBSERVACIONS DIRECTES DE LA PART INFERIOR DEL FORJAT I CONTRASTANT-HO AMB LES TÈCNiques CONSTRUCTIVES DISPONIBLES MÉS ESTES EN EIXE PERÍODE A VALÈNCIA.



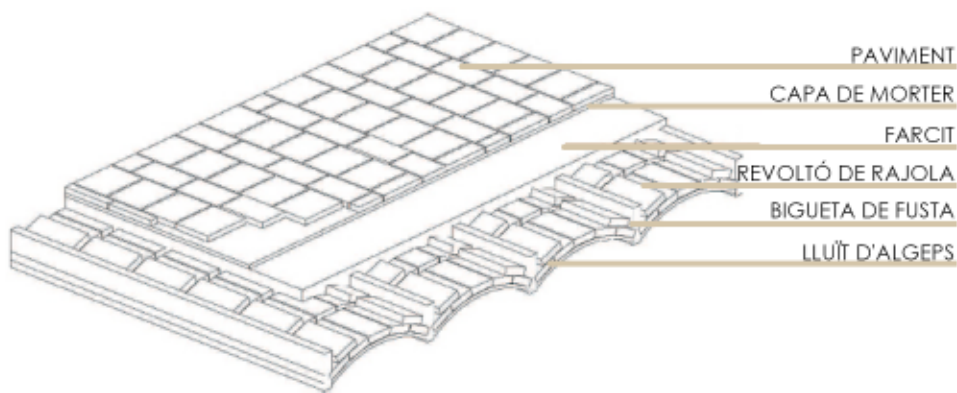
DETALL  
Fotografies d'elaboració pròpia



SECCIÓ d'elaboració pròpia



REVOLTONS			
Bigues:	Fusta	Junta de revoltons:	Algeps
Secció:	7.5 x 15	Farcit:	Calç, arena i grava
Acanaladura:	Si	Paviment:	Taulellets
Revoltons:	Rasilla cerámica		



SECCIÓ d'elaboració pròpia

La tècnica constructiva de revoltons és la més difosa a València i en tota la comunitat; esta popularitat es deu, sens dubte, a la facilitat de construcció i a la reduït ocupació d'un bé tan preat com la fusta. Una vegada recolzades les bigues, es construeixen els revoltons sense necessitat de cimbra, simplement ajuntant les rajoles amb algeps i tancant l'estructura amb una clau.

Les bigues poden ser una única peça amb mosses retallades per a recolzar els revoltons, o poden estar compostes d'una ànima central i dos llistons laterals clavats a ella. La segona solució és posterior a la primera, ja que permet estalviar material i l'ús de claus només va poder créixer quan la seua producció va començar a ser industrial.





## - Taulellets

- **ELEMENT CONSTRUCTIU:** TAULELLETS

- **TÈCNICA CONSTRUCTIVA:** TÈCNICA DECORATIVA A BASE DE TAULELLETS

- **DESCRIPCIÓ:**

LA TÈCNICA DECORATIVA UTILITZADA EN ESTE EDIFICI ÉS LA FÀBRICA DE TAULELLETS. ELS TAULELLETS PERTANYEN A LA TAULELLERIA VALENCIANA B. VIDAL FUNDADA EN 1920 QUE UTILITZAVA PER A LA SEUA FABRICACIÓ EL FORN DE PASSATGE. ES PODEN DISTINGIR TRES DECORACIONS DIFERENTS EN LA FAÇANA PRINCIPAL. EL PRIMER, AMB VALORS REGIONALISTES, ÉS EL QUE ENS INDICA LA DATA DE L'OBRA. EN EL SEGON, RESALTA LA ICONOGRAFIA DE LA CFTV. EL TERCER, EL NOM DE L'ESTACIÓ. TAMBÉ ES LOCALITZEN TAULELLETS EN LA FAÇANA ESTE, INSCRIVINT LA PARAULA. "RETRETES"

- **LOCALIZACIÓ:**



### LA TAULELLERIA.

Del taulellet Valenciana (Meliana) , Fundada per Bernardo Vidal (1871-1948) en 1920. La fàbrica es va planificar amb criteris avançats, ubicant-se en la proximitat del ferrocarril i va adaptar prompte el forn de passatges. Dels seus forns van eixir els sòcols de l'Estació de Pont de Fuet de València entre altres.



Detall dels elements ceràmics en fachada. Fotografia d'elaboració pròpia



TAULELLERIA	
Tipus: Taulellet valencià	Dimensions:
Material: Pasta calcària - ferruginosa	- Llarg: 20 cm - Ample: 20 cm
Tractament del taulellet: Esmaltat	Motivo: Modernista

### LA TIPOLOGIA.

Tipologia típica del període situat entre 1905 i els anys seixanta, és la taulelleria publicitària. Ja que la ceràmica a més de decorativa es convertia en un suport d'extraordinària duració. Cal ressaltar la importància d'este edifici com a element iconogràfic de la CFGV, que quedava patent en el disseny de la taulelleria de la torre.

### EL MATERIAL.

Quant al material utilitzat, continuava sent majoritàriament la pasta calcària- ferruginosa enfront de millors matèries primeres, a base de caolins, d'ús generalitzat en la indústria alemanya, francesa, anglesa o belga. No obstant això, fàbriques com a Germans Bayarri, València Industrial i Onofre Molins Valdecabres, Momparler i Antonio Peyró, Francisco Lahuerta i Justo Vilar, van usar pasta blanca de qualitat amb argiles i caolins. En este aspecte no comptem amb informació suficient sobre la taulelleria B. Vidal per a saber amb exactitud qual d'estos dos tipus de matèria utilitzaven.

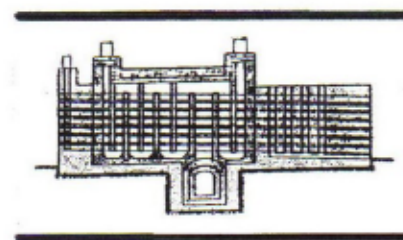
### L'ESTIL.

El desenrotllament de la indústria del taulellet va ser el resultat del gust eclecticista i especialment del modernista, quan els postulats estètics promovien ja el corrent derivat del Noucentisme.

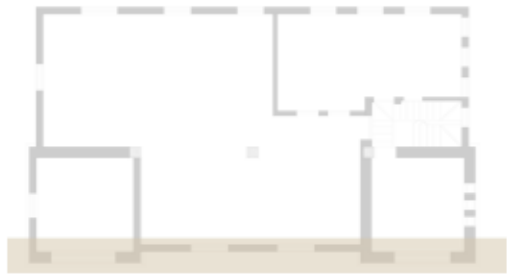


### LA TÈCNICA. FORN DE PASSATGE.

Este tipus de forn va ser tota una revolució en el sector, es va emprar molt parell la cocció de taulellets esmaltats.



ALÇAT SUD\_ escala: 1/50



- Llegendra: degradació dels materials

- |                                                                                    |                          |                                                                                     |                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
|  | RAJOLA CARAVISTA TIPUS 1 |  | AFEGIT DE CALÇ                      |
|  | RAJOLA CARAVISTA TIPUS 2 |  | LLUÏT D'ALGEPES POSTERIOR           |
|  | PEDRA TIPUS 1            |  | PINTURA DAMUNT DE LA RAJOLA CEÀMICA |
|  | PEDRA TIPUS 2            |  | REJERIA                             |
|  | FERRO                    |  | TAULELLET                           |
|  | MORTER DE CALÇ           |                                                                                     |                                     |

C. ESTUDI PREVIU.1. Estudi constructiu-material  
1.1. Mapejat de materials



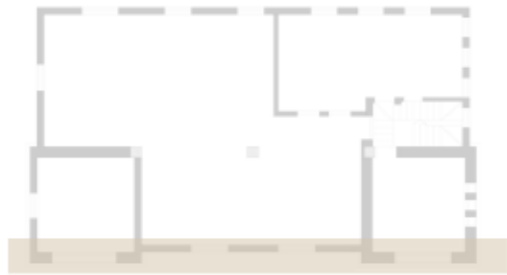
Font: Alçament gràfic d'elaboració pròpia

L'ESTACIÓ DE CAMPAMENTO DE PATERNA





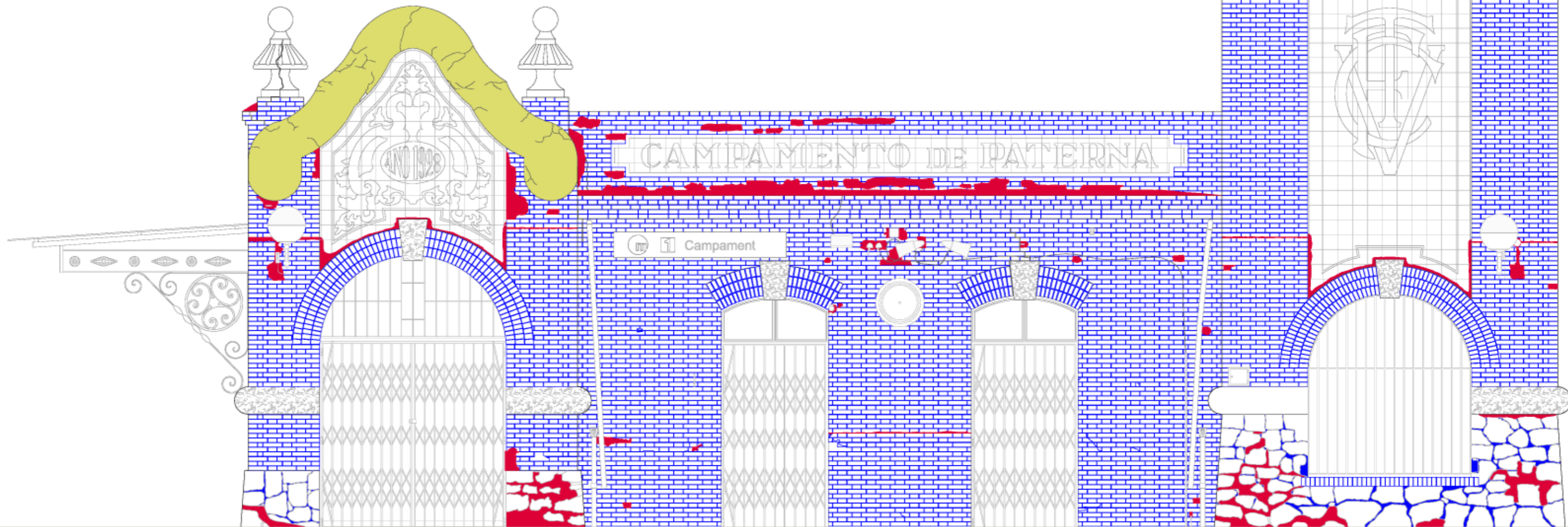
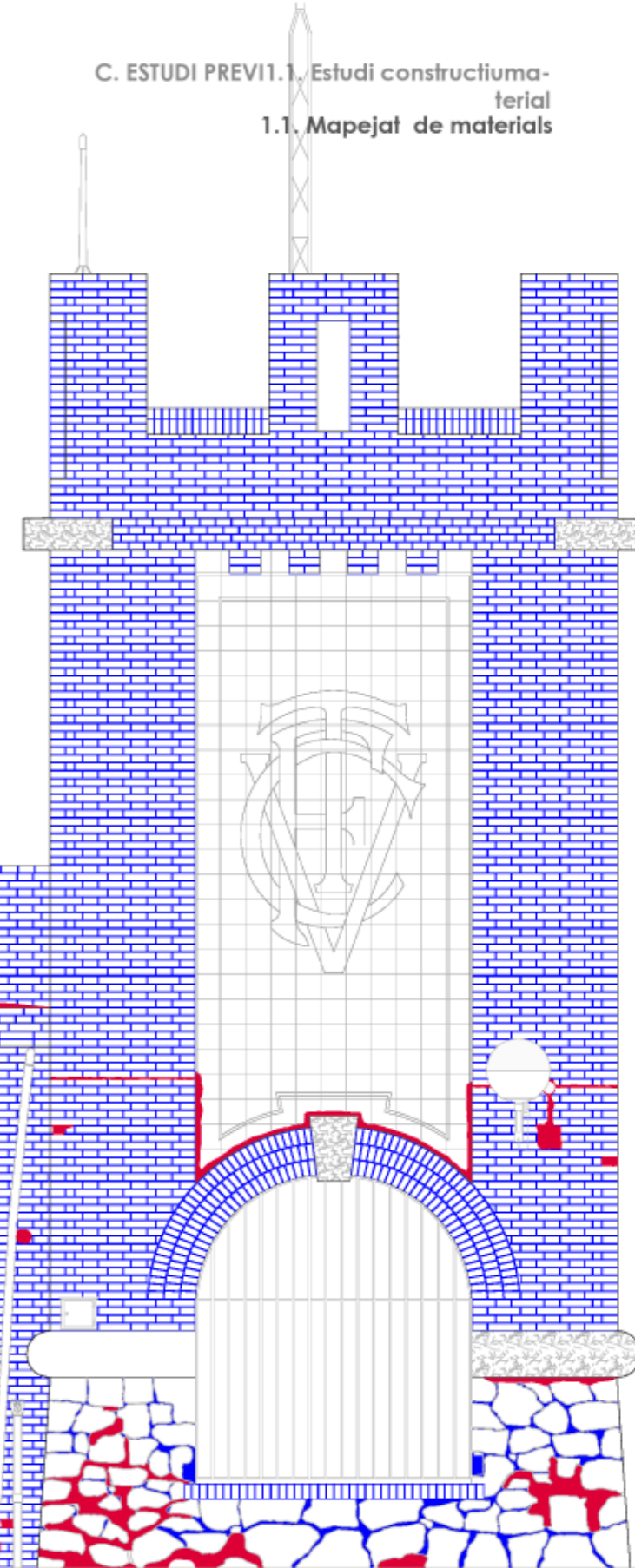
ALÇAT SUD\_ escala: 1/50



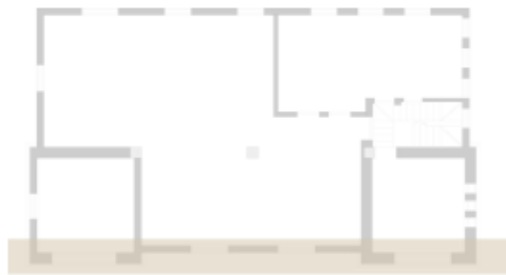
- Llegendra: degradació dels materials

- |                                                                                    |                          |                                                                                     |                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
|  | RAJOLA CARAVISTA TIPUS 1 |  | AFEGIT DE CALÇ                      |
|  | RAJOLA CARAVISTA TIPUS 2 |  | LLUÏT D'ALGEPES POSTERIOR           |
|  | PEDRA TIPUS 1            |  | PINTURA DAMUNT DE LA RAJOLA CEÀMICA |
|  | PEDRA TIPUS 2            |  | REJERIA                             |
|  | FERRO                    |  | TAULELLET                           |
|  | MORTER DE CALÇ           |                                                                                     |                                     |

C. ESTUDI PREVI 1.1. Estudi constructiu i material  
1.1. Mapejat de materials

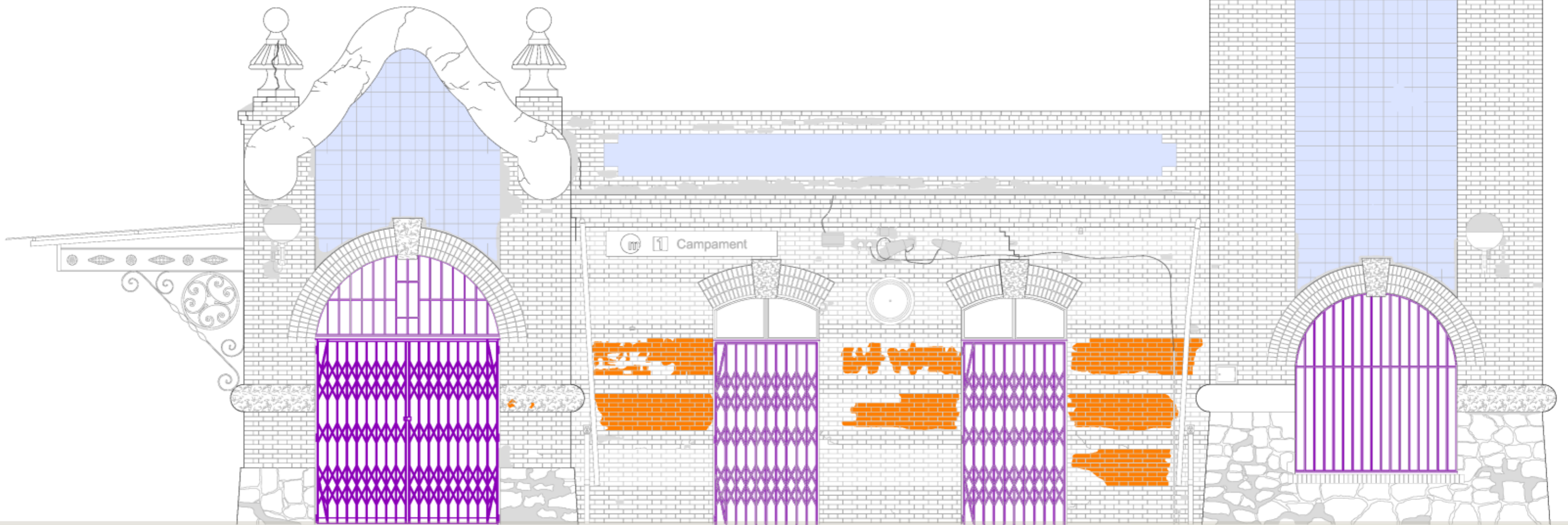


# ALÇAT SUD\_ escala: 1/50



## - Llegendra: degradació dels materials

- |                                                                                                             |                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  RAJOLA CARAVISTA TIPUS 1 |  AFEGIT DE CALÇ                      |
|  RAJOLA CARAVISTA TIPUS 2 |  LLUÏT D'ALGEPES POSTERIOR           |
|  PEDRA TIPUS 1            |  PINTURA DAMUNT DE LA RAJOLA CEÀMICA |
|  PEDRA TIPUS 2            |  REJERIA                             |
|  FERRO                    |  TAULELLET                           |
|  MORTER DE CALÇ           |                                                                                                                         |



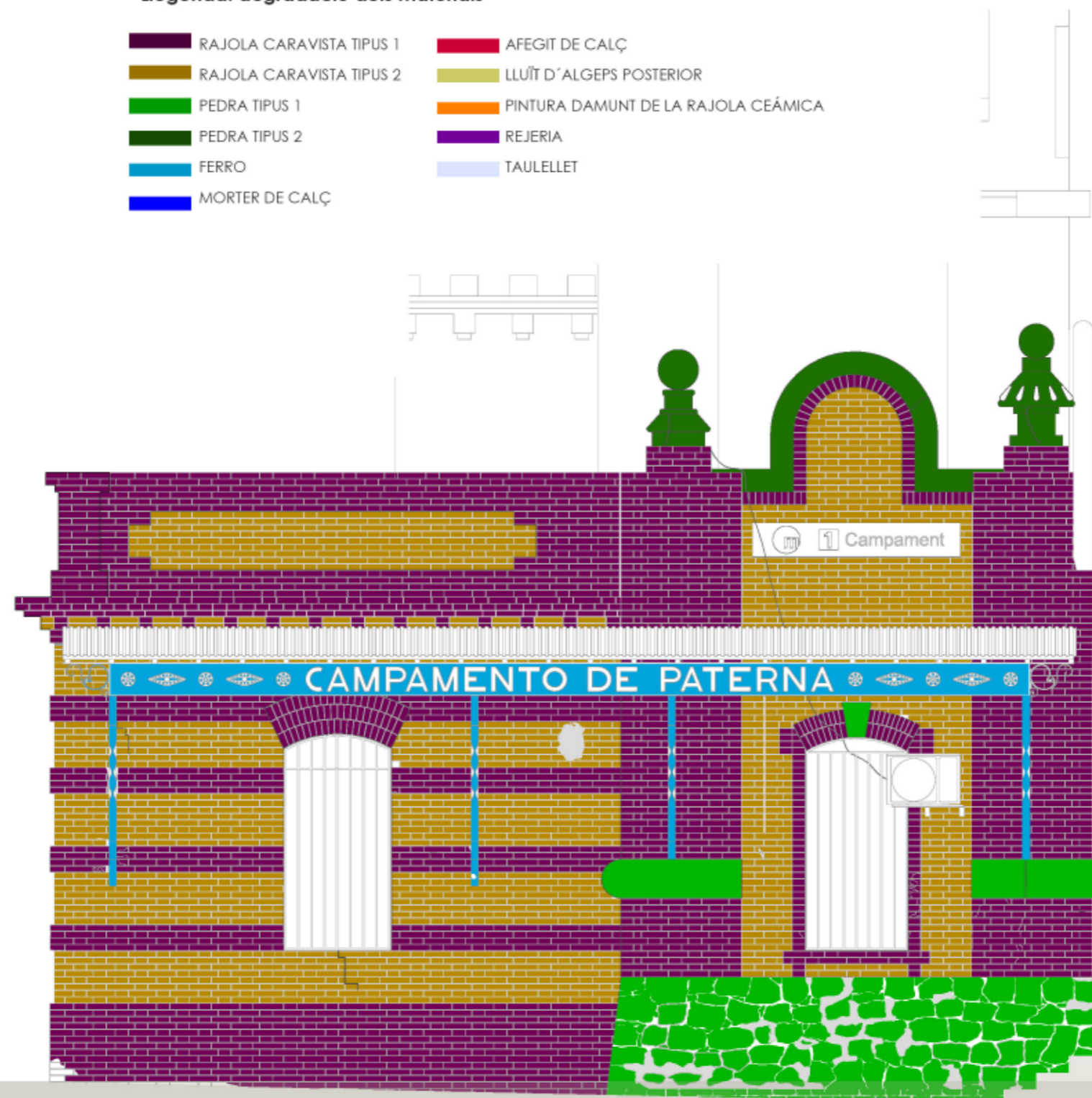


ALÇAT OEST \_ escala: 1/50



- Llegendra: degradació dels materials

- |                                                                                                             |                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  RAJOLA CARAVISTA TIPUS 1 |  AFEGIT DE CALÇ                      |
|  RAJOLA CARAVISTA TIPUS 2 |  LLUÏT D'ALGEPES POSTERIOR           |
|  PEDRA TIPUS 1            |  PINTURA DAMUNT DE LA RAJOLA CEÀMICA |
|  PEDRA TIPUS 2            |  REJERIA                             |
|  FERRO                    |  TAULELLET                           |
|  MORTER DE CALÇ           |                                                                                                                         |



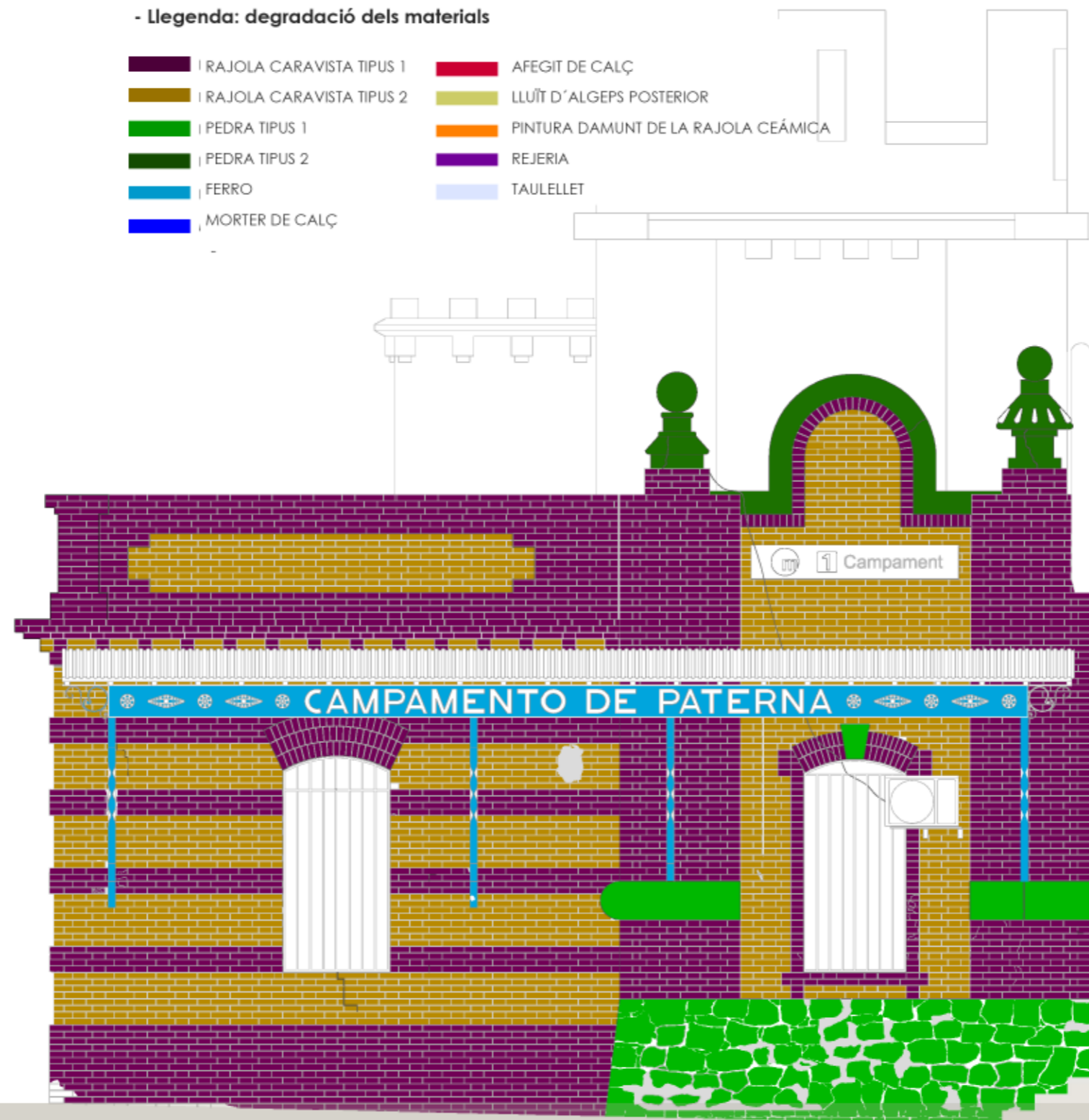


ALÇAT OEST\_ escala: 1/50



- Llegendra: degradació dels materials

- |                                                                                                               |                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  I RAJOLA CARAVISTA TIPUS 1 |  AFEGIT DE CALÇ                      |
|  I RAJOLA CARAVISTA TIPUS 2 |  LLUÏT D'ALGEPES POSTERIOR           |
|  I PEDRA TIPUS 1            |  PINTURA DAMUNT DE LA RAJOLA CEÀMICA |
|  I PEDRA TIPUS 2            |  REJERIA                             |
|  FERRO                      |  TAULELLET                           |
|  MORTER DE CALÇ             |                                                                                                                         |

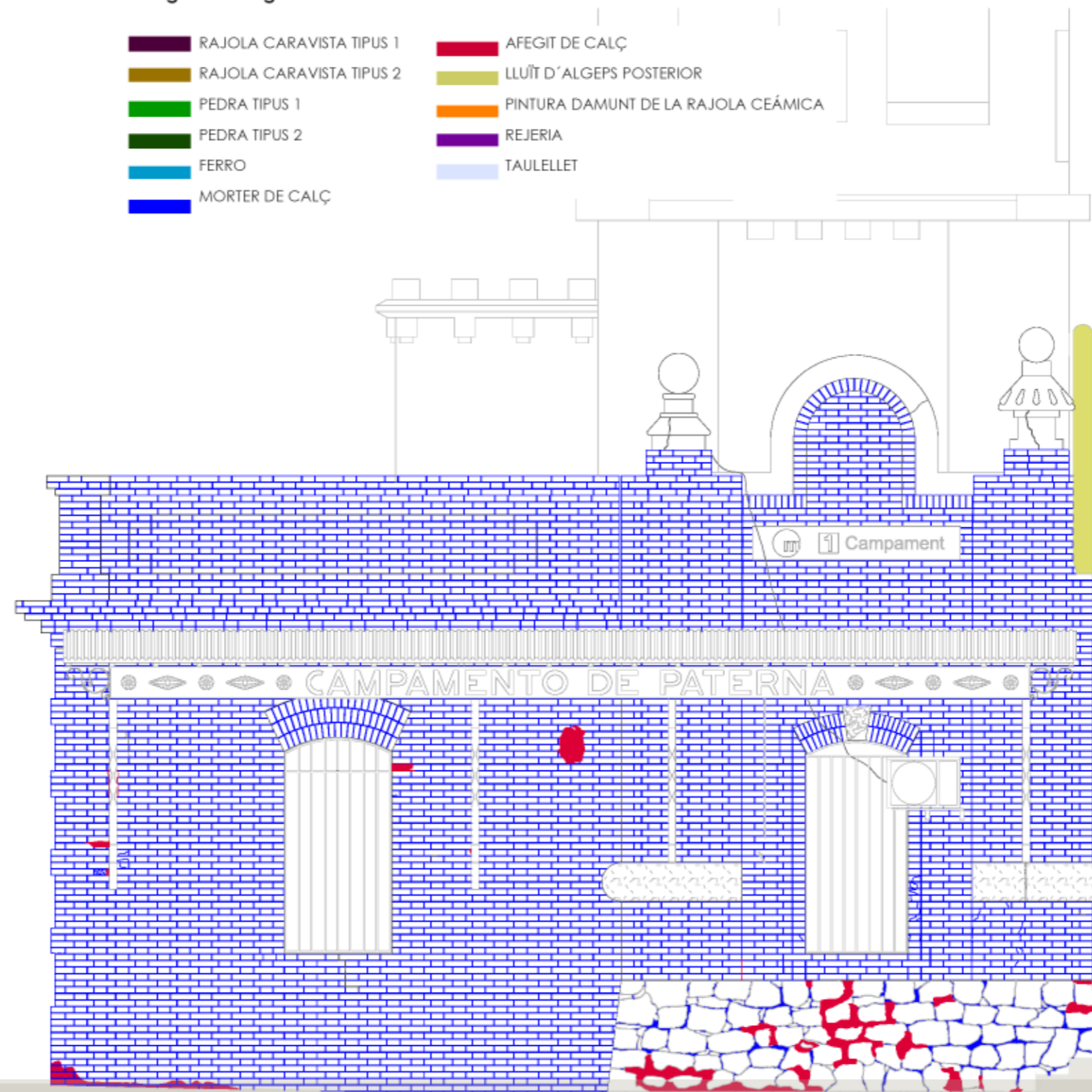


ALÇAT OEST\_ escala: 1/50



- Llegendra: degradació dels materials

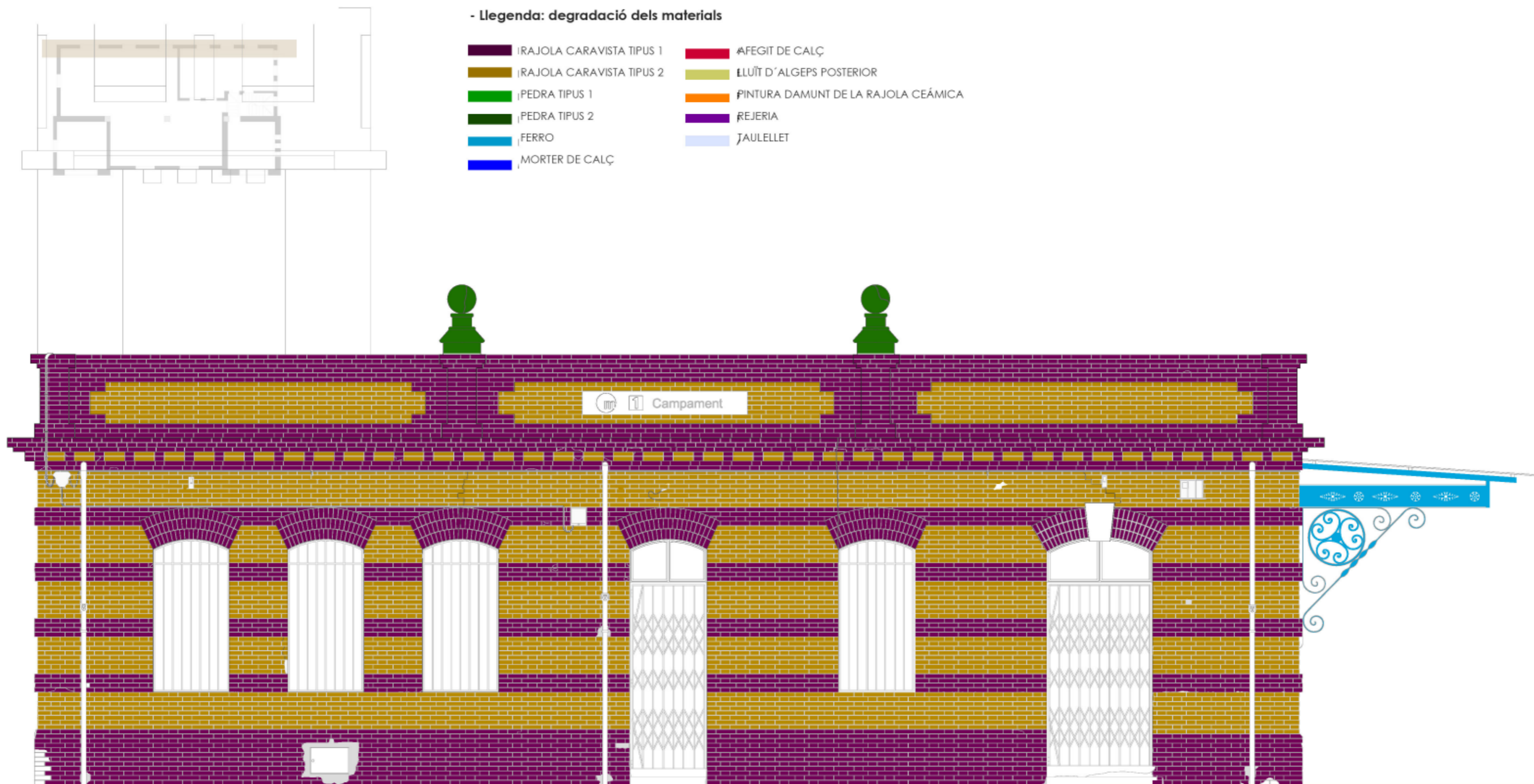
- |                                                                                                             |                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  RAJOLA CARAVISTA TIPUS 1 |  AFEGIT DE CALÇ                      |
|  RAJOLA CARAVISTA TIPUS 2 |  LLUÏT D'ALGEPES POSTERIOR           |
|  PEDRA TIPUS 1            |  PINTURA DAMUNT DE LA RAJOLA CEÀMICA |
|  PEDRA TIPUS 2            |  REJERIA                             |
|  FERRO                    |  TAULELLET                           |
|  MORTER DE CALÇ           |                                                                                                                         |



ALÇAT NORD\_ escala: 1/50

- Llegenda: degradació dels materials

- |                                                                                                             |                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  RAJOLA CARAVISTA TIPUS 1 |  AFEGIT DE CALÇ                      |
|  RAJOLA CARAVISTA TIPUS 2 |  LLUÏT D'ALGEPES POSTERIOR           |
|  PEDRA TIPUS 1            |  PINTURA DAMUNT DE LA RAJOLA CEÀMICA |
|  PEDRA TIPUS 2            |  REJERIA                             |
|  FERRO                    |  JAULELLET                           |
|  MORTER DE CALÇ           |                                                                                                                         |

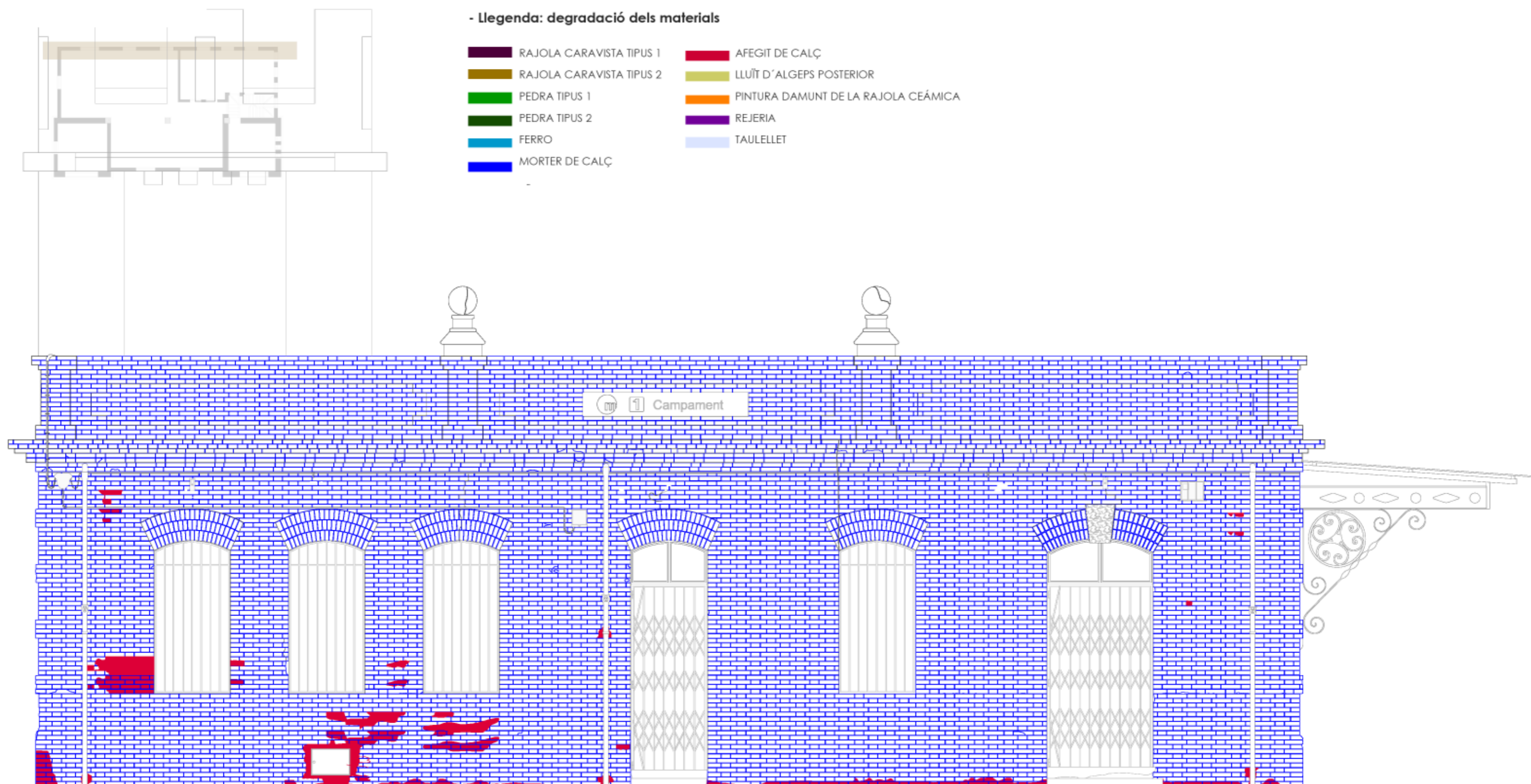




ALÇAT NORD\_ escala: 1/50

- Llegenda: degradació dels materials

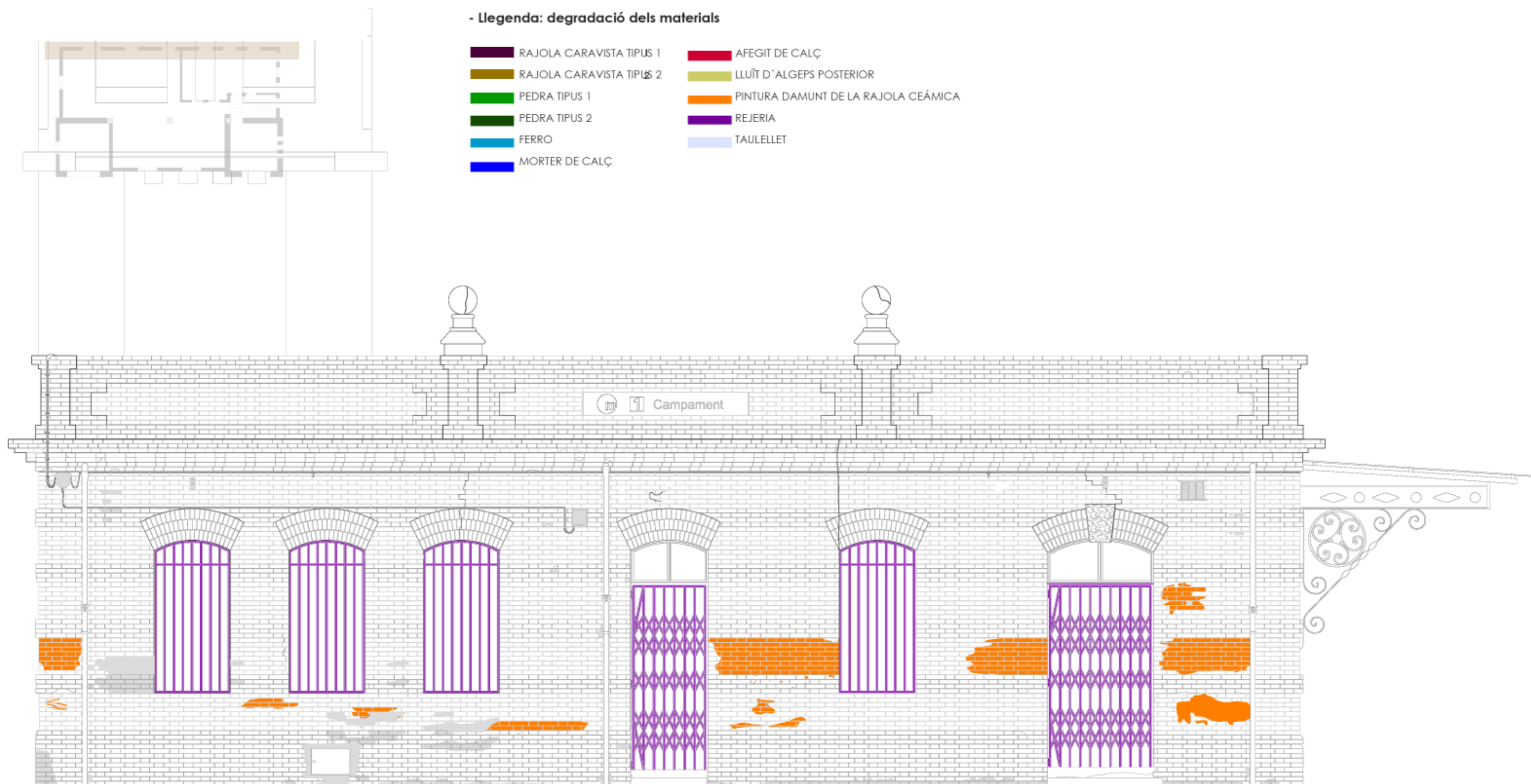
- |                                                                                    |                          |                                                                                     |                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
|  | RAJOLA CARAVISTA TIPUS 1 |  | AFEGIT DE CALÇ                      |
|  | RAJOLA CARAVISTA TIPUS 2 |  | LLUÏT D'ALGEPES POSTERIOR           |
|  | PEDRA TIPUS 1            |  | PINTURA DAMUNT DE LA RAJOLA CEÀMICA |
|  | PEDRA TIPUS 2            |  | REJERIA                             |
|  | FERRO                    |  | TAULELLET                           |
|  | MORTER DE CALÇ           |                                                                                     |                                     |



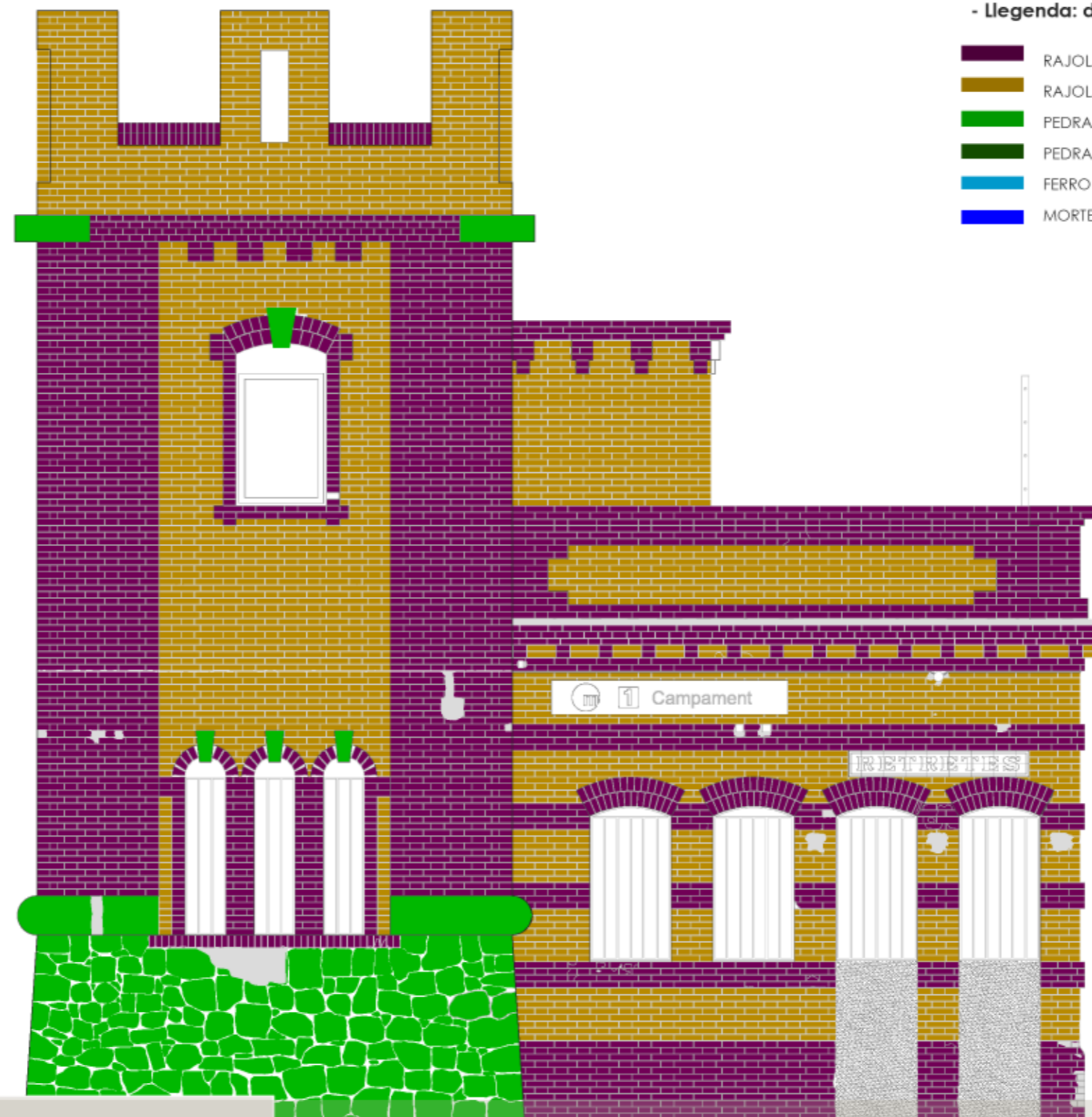
ALÇAT NORD\_ escala: 1/50

- Llegenda: degradació dels materials

- |                                                                                    |                          |                                                                                     |                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
|  | RAJOLA CARAVISTA TIPUS 1 |  | AFEGIT DE CALÇ                      |
|  | RAJOLA CARAVISTA TIPUS 2 |  | LLUÏT D'ALGEPES POSTERIOR           |
|  | PEDRA TIPUS 1            |  | PINTURA DAMUNT DE LA RAJOLA CEÀMICA |
|  | PEDRA TIPUS 2            |  | REJERIA                             |
|  | FERRO                    |  | TAULELLET                           |
|  | MORTER DE CALÇ           |                                                                                     |                                     |



ALÇAT EST\_ escala: 1/50



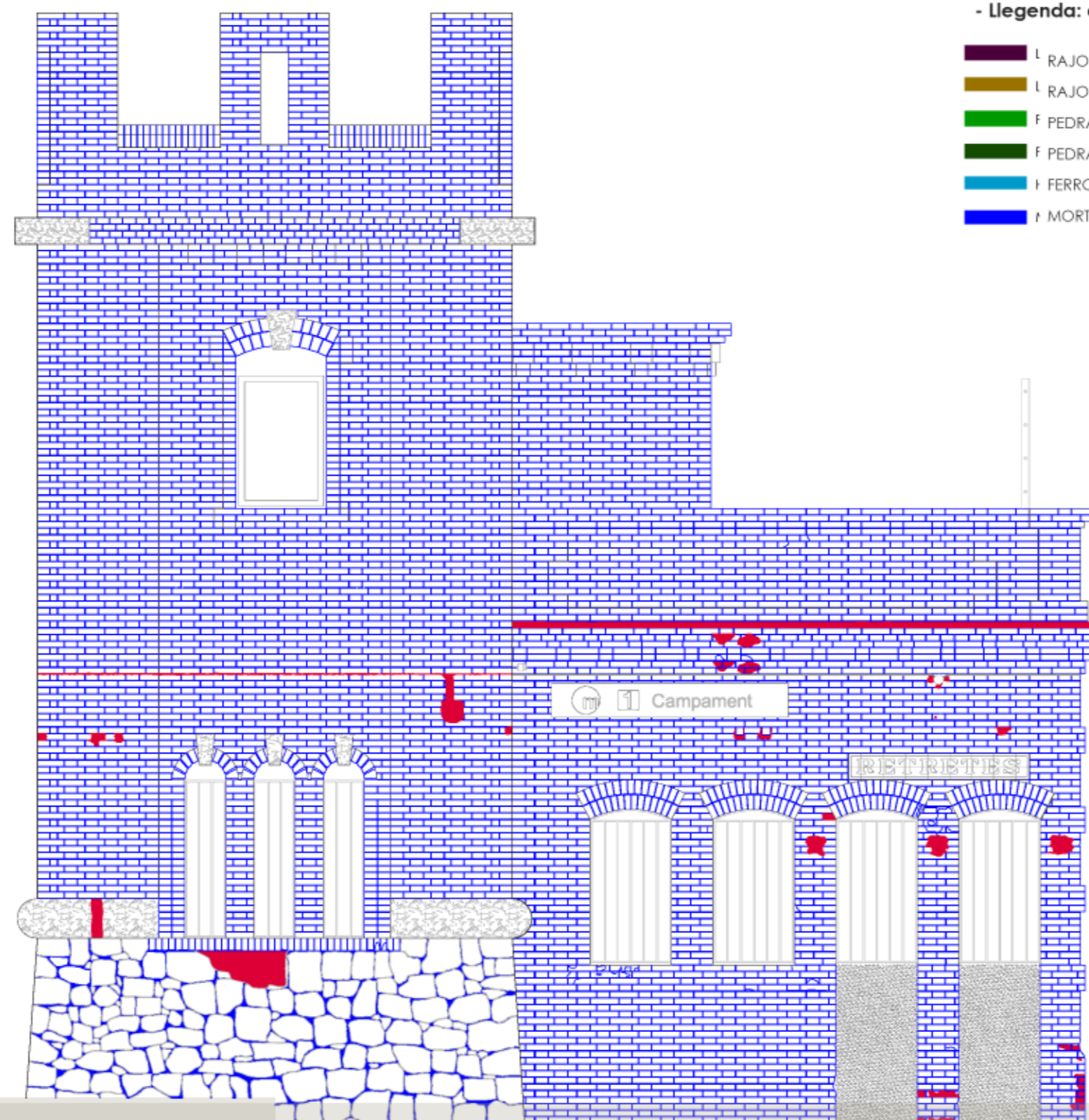
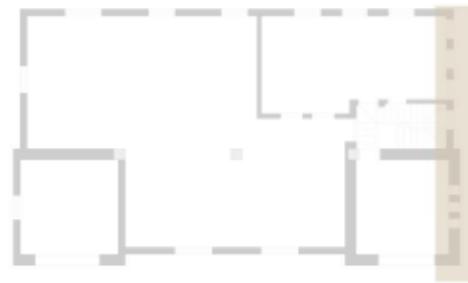
- Llegenda: degradació dels materials

- |                                                                                     |                          |                                                                                     |                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
|  | RAJOLA CARAVISTA TIPUS 1 |  | AFEGIT DE CALÇ                      |
|  | RAJOLA CARAVISTA TIPUS 2 |  | LLUÏT D'ALGEPES POSTERIOR           |
|  | PEDRA TIPUS 1            |  | PINTURA DAMUNT DE LA RAJOLA CEÀMICA |
|  | PEDRA TIPUS 2            |  | REJERIA                             |
|  | FERRO                    |  | TAULELLET                           |
|  | MORTER DE CALÇ           |                                                                                     |                                     |





ALÇAT EST\_ escala: 1/50

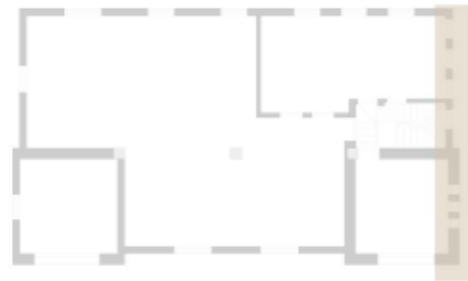


- Llegenda: degradació dels materials

- |                                                                                     |                            |                                                                                     |                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
|  | L RAJOLA CARAVISTA TIPUS 1 |  | AFEGIT DE CALÇ                      |
|  | L RAJOLA CARAVISTA TIPUS 2 |  | LLUÏT D'ALGEPES POSTERIOR           |
|  | F PEDRA TIPUS 1            |  | PINTURA DAMUNT DE LA RAJOLA CEÀMICA |
|  | F PEDRA TIPUS 2            |  | REJERIA                             |
|  | F FERRO                    |  | TAULELLET                           |
|  | F MORTER DE CALÇ           |                                                                                     |                                     |



ALÇAT EST\_ escala: 1/50



- Llegendat: degradació dels materials

- |                                                                                                                |                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    RAJOLA CARAVISTA TIPUS 1 |    AFEGIT DE CALÇ                      |
|    RAJOLA CARAVISTA TIPUS 2 |    LLUÏT D'ALGEPES POSTERIOR           |
|    PEDRA TIPUS 1            |    PINTURA DAMUNT DE LA RAJOLA CEÀMICA |
|    PEDRA TIPUS 2            |    REJERIA                             |
|    FERRO                    |    TAULELLET                           |
|    MORTER DE CALÇ           |                                                                                                                           |



## 2. Degradació de materials

### 2.1 Degradació de materials

#### -lesions físiques

##### 1. HUMITATS

**A. De capilaritat:** Apareixen en l'arrancada de les façanes, en la seua trobada amb el sòl; la humitat proviène: de l' aigua subterrània, de l'aigua de pluja, de l'aigua de reg, de la ruptura de canonades de sanejament, sent major en terrenys humits i en façanes afonades o orientades contra el pendent del terreny natural.

**B. De filtració:** Prové de l'aigua de pluja en funció de: zona pluviomètrica, orientació de la façana i la geometria de la façana.

**C. De condensació:** Condensació intersticial provocada pel vapor d'aigua que creua la façana en el seu camí cap a l'exterior

**D. Accidental:** Provocada per la ruptura de canonades que contenen aigua, bé a pressió, bé bajantes.

##### 2. BRUTÍCIA

**A. Per depòsit:** Deguda a l'adherència de les partícules ensuciantes, bé per gravetat o per efectes foréticos. Mayor, com més protegida està la façana o la zona de la mateixa on apareix: centre i parts inferiors. També la trobem en plans que "miren" cap amunt.

**B. Per llavat diferencial:** Són els regalims "bruts" i "nets" que es formen com a conseqüència d'un escolament d'aigua concentrada, especialment en trencaigües i motlures.

##### 3. EROSIÓ METEREOLÒGICA

Pèrdua d'integritat de la rajola o del morter degut als fenòmens meteorològics, especialment la pluja i la gelada. Depén de: Porositat de la rajola i del morter, Climatologia (risc de gelades) , filtració de l'aigua de pluja.





Ens centrarem a identificar les següents patologies que distingirem segons es tracte de modificacions superficials o d'eliminació o pèrdua de matèria, esta última al seu torn es pot subdividir en funció de si es produïx o no formació de buits en el material petri.

### Modificacions superficials

#### - Cromatización:

Alteració que es manifesta a través d'una variació del color o del llustre de la pedra

#### - Costra:

Esta alteració es manifesta per la formació en la pedra d'una coberta o corfa exterior endurida, fruit de la transformació superficial del propi material, visiblement distingible de la part que està davall per les seues característiques morfològiques i, especialment, pel seu color. També la naturalesa química i mineralògica, així com les seues característiques físiques, poden ser totalment o parcialment diferents.

### Eliminació o pèrdua de matèria

a\_Con formació de buits:

#### - Alveolización:

Alteració amb eliminació de matèria que sol manifestar-se en materials d'alta porositat amb la formació de xicotetes cavitats o depressions.

b\_Sense formació de buits:

#### - Erosió:

Alteració atmosfèrica que produïx remoció i transport de materials, deguda a processos tant físics com químics, amb la consegüent reducció del rerelevé



Exemple de modificacions superficials i eliminació o pèrdua de material.  
Fotografies d'elaboració pròpia



Llegenda : Mapejat de degradació de materials

- ORGANISMES
- EFLORESCÈNCIES
- HUMITATS
- BRUTÍCIA
- OXIDACIÓ
- ALVEOLINIZACIÓ
- EROSIÓ



Mapejat de degradació de materials d'elaboració pròpia



### 3. Danys estructurals

#### 3.1. Lesions mecàniques

##### 1. DEFORMACIONS

###### A. Deformacions

Qualsevol de les següents, degudes a: forces externes i forces pròpies produïdes per la dilatació/contracció de la fatxada.

###### B. Afonaments

Solen aparèixer per diverses causes: seients de la fonamentació, en qualsevol tipus de fatxada, espentes del terreny, en murs portants, pèrdua de lligat en coronació, en qualsevol tipus, i espenta d'estructures horitzontals o inclinades en coronació, també en qualsevol tipus de façana.

###### C. Bombaments

Deguts a les causes següents: pèrdua de lligats horitzontals intermedis, en portants, fallada de les claus de lligat en els frenteados i - fletxa de forjats superiors en parets no portants confinades o semiconfinades.

###### D. Alabeos

Deguts a: pèrdua de lligat puntual en cantons de coronació, en portants i espenta puntual en cantons de coronació, per elements estructurals o per dilatació, en qualsevol tipus de façana.

##### 2. EROSIÓ MECÀNIC

Pèrdua d'integritat de la rajola o del morter degut a impactes i fregament. Solen aparèixer en els sòcols de qualsevol tipus de fatxades, i depén de:

- risc d'impactes i fregaments segons ús.
- resistència a l'impacte i a l'abradió de la rajola i el morter".

##### 3. CLAVILLS

Ruptures de tota la grossària del tancament, provocades per:

- forces externes.
- forces pròpies degudes a la dilatació/contracció de la façana

Vegem els diferents tipus i la seua geometria en funció de les causes que les produïxen:





**: A. Assentaments interns**

- Sí, assentament continu parabòlic, clavill en arc de descàrrega (o semi-arc si es produïx en un extrem). Apareix en tot tipus de façanes.
- Sí, assentament puntual central, ruptura vertical en "V" invertida. Possible en murs portants.
- Sí, assentament puntual lateral, ruptura en "V" positiva o sèries inclinades 45°. Possible en murs portants.

**B. Forces verticals (CÀRREGUES I SOBRECÀRREGUES)**

- Sí, càrrega puntual, clavill vertical per "esgarró", també puntual. Apareix en tot tipus de façanes.
- Sí, càrrega contínua, clavills
- verticals per "esgarró", en murs portants.

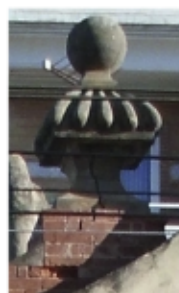
**C. Forces horitzontals (CÀRREGUES I SOBRECÀRREGUES, I DILATACIONS/ CONTRACCIONS ALIENES)**

- Sí, càrrega puntual i perpendicular, clavills inclinades per bombe. Apareix en tot tipus de façanes.
- Sí, càrrega lineal vertical i perpendicular, clavill vertical per tallant. Apareix en tot tipus de façanes.
- Sí, càrrega lineal horitzontal i perpendicular, clavill horitzontal per tallant coincidint amb llença (sobretot en coronacions de parets no portants) i clavill horitzontal per rotació. Apareix en tot tipus de façanes.

**D. Forces horitzontals (DILATACIONS/ CONTRACCIONS PRÒPIES)**

Solen provocar clavills verticals, sobretot en les parets no portants, localitzades a:

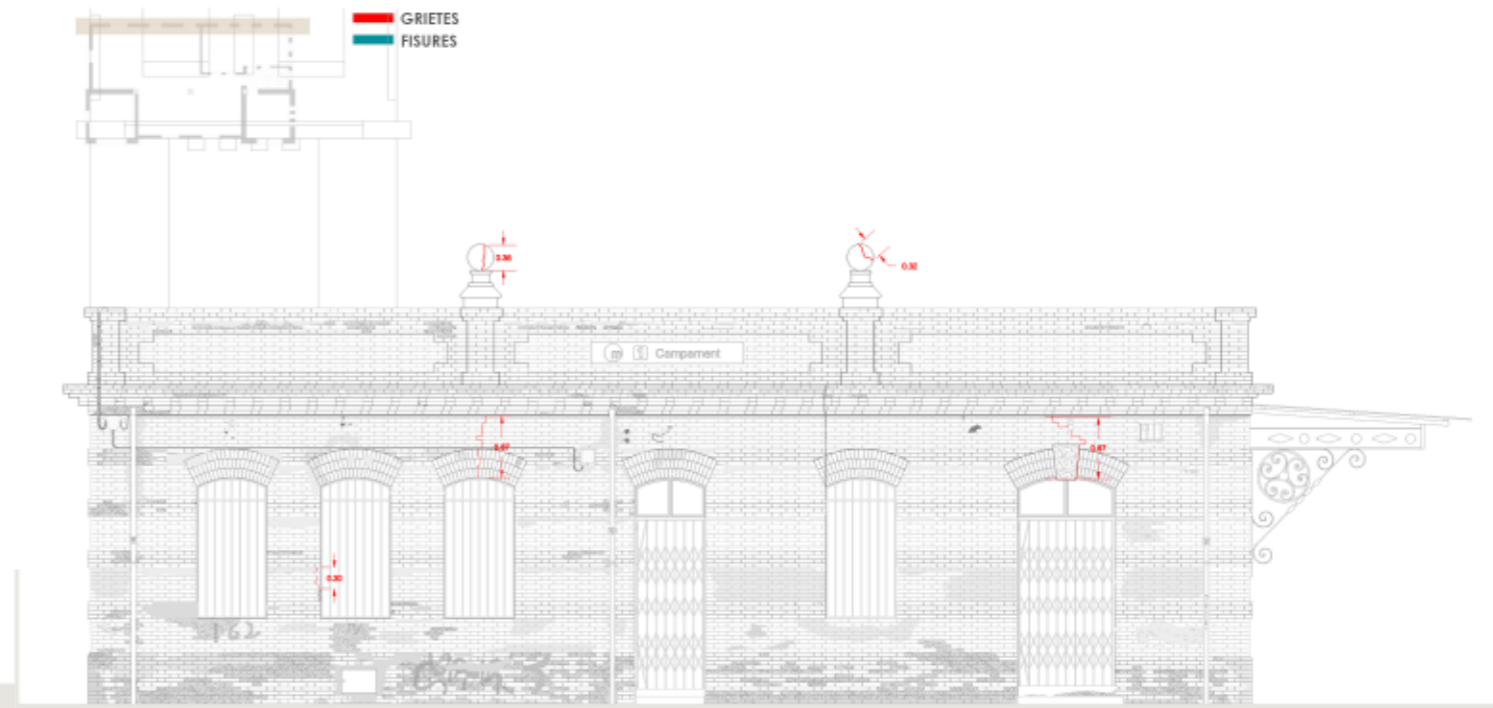
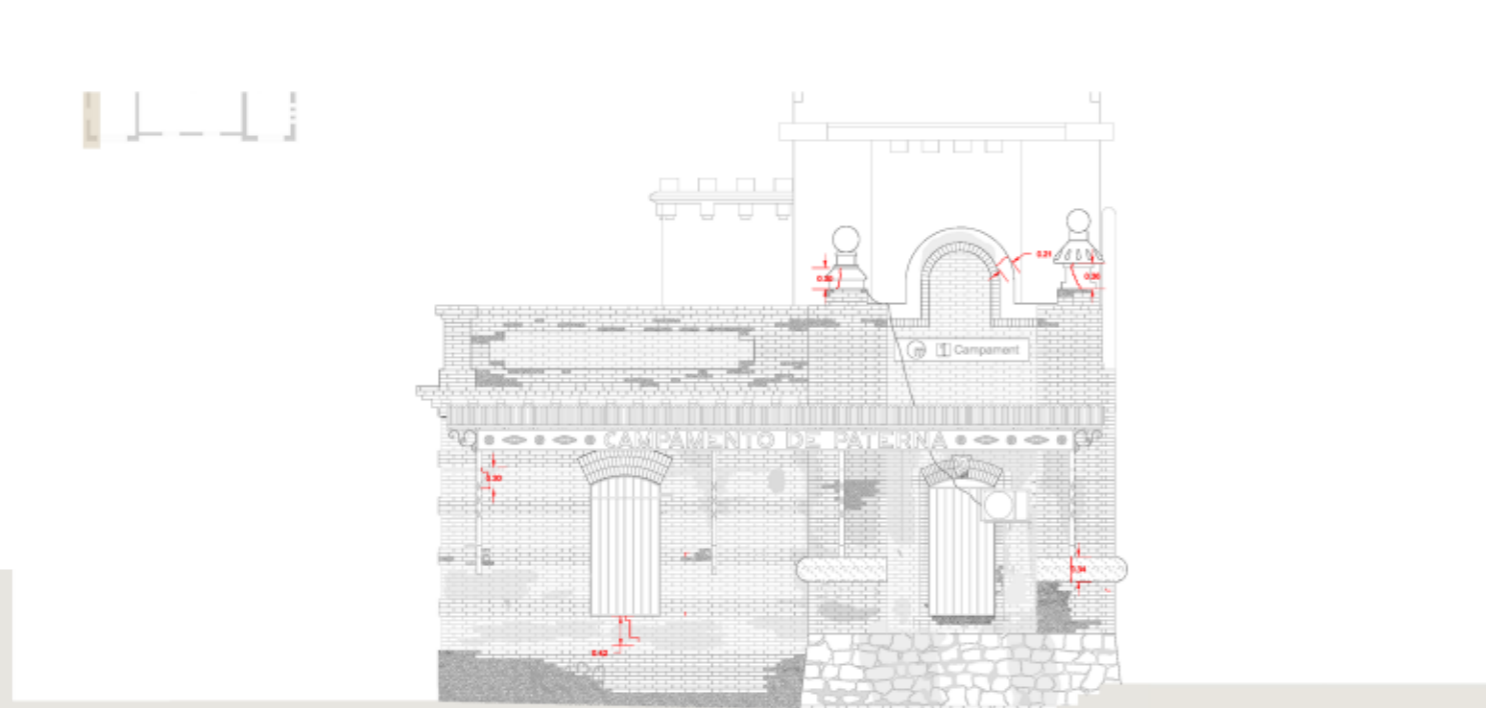
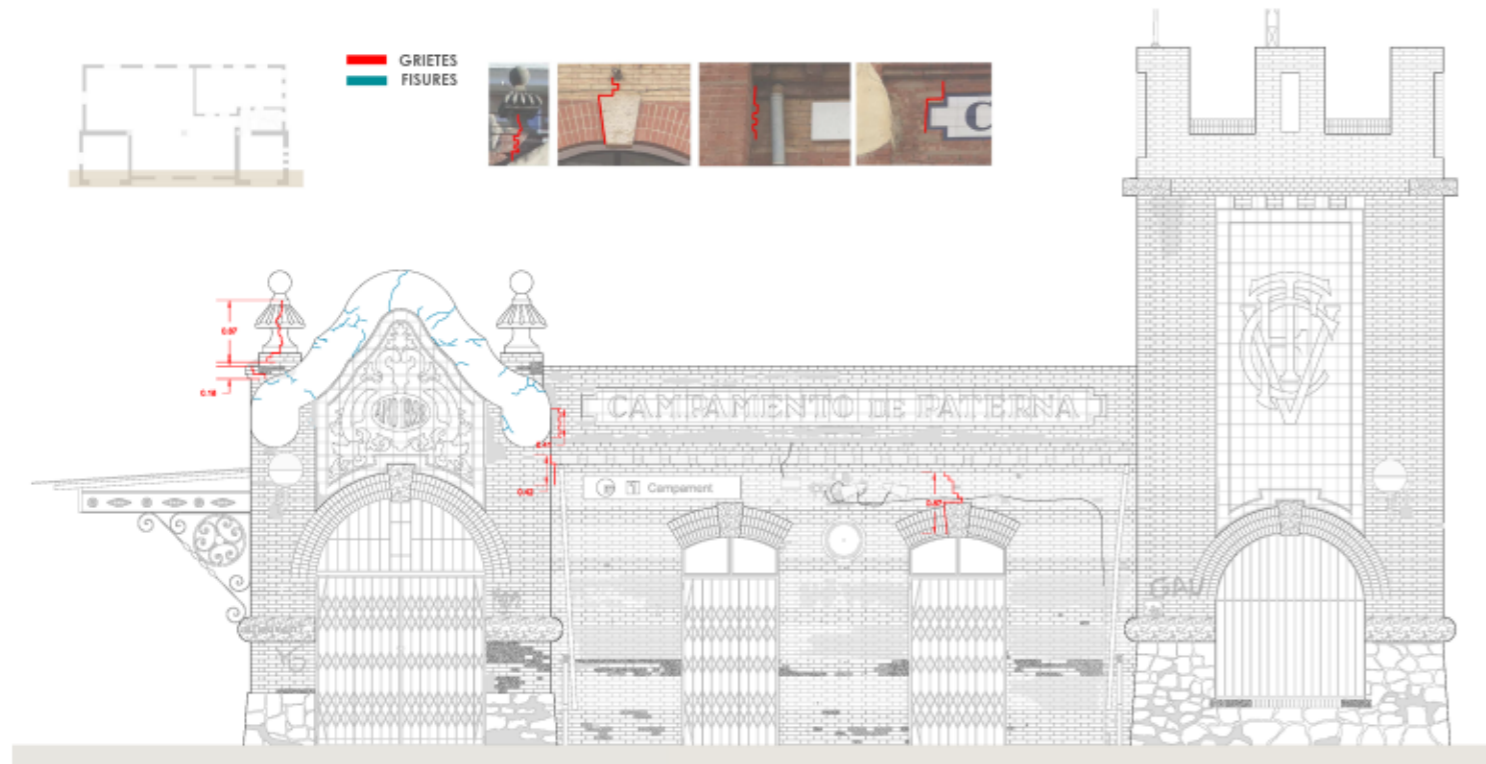
- cantons, principalment en coronacions.
- centres de pany llargs.
- baranes i canvis de geometria del pla de façana.



Exemple de clavill en el pedestal derivada de lesions mecàniques en l'element ornamental. Fotografies d'elaboració pròpia.

Exemple de clavill. Fotografia d'elaboració pròpia.





## D. CONCLUSIONS

El propòsit original de la creació de l'Estació de Campament va ser donar una resposta a les necessitats de desenrotllament i comunicació de Paterna . Així com garantir amb la seua construcció una nova imatge, renovadora i avantguardista, per a la La Companyia de Tramvies i Ferrocarrils de València (CTFV) , que sorgix de la fusió de la SVT i la CGTV. Esta mateixa va comportar la renovació en la forma d'entendre les estacions per a passatgers, gràcies a l'anhel de demostrar la seua solidesa a través de la visibilitat de noves obres. Ambdós factors van ser determinants per a la posada en marxa i l'aprovació del projecte . Hui en dia no obstant això, no queda més que l'anecdota d'eixa època desconeguda per a molts. En alguns casos, desconeguda inclusivament pels "espectadores - passatgers" d'una de les obres arquitectòniques icòniques del modernisme de la zona, amb una funció determinada en el passat, i un incert esdevenidor.

Dins d'un marc complex, entre el debat cultural i les qüestions econòmiques de la regió i especialment dels interessos de les empreses ferroviàries, va eixir endavant amb l'esforç de grans figures locals, l'estació de viatgers. Trencant amb el sistema importat d'estacions estandarditzades impost en tot Europa i obrint-se pas cap al model local d'arquitectura ferroviària de segon orde. Sent un dels primers exemples d'arquitectura regionalista de la zona junt amb l'Estació de Carlet; ambdós atribuïdes a un dels més representatius arquitectes dels primers anys del segle XX a València: Francesc de Mora.

Totes estes raons pareixen més que suficients per a garantir la supervivència i posada en valor de l'Estació de Campament. Es pot afirmar que en este edifici hi ha una certa mescla de modernitat i tradició ,en la que s'oferix una visió arquitectònica renovada a causa de la utilització de diferents registres. Sent la materialització del discurs complex que s'estava desenrotllant entre els diferents vessants arquitectònics i en les seues distintes Exposicions Nacionals. Es tracta, per tant del reflex del que s'estava gestant en la resta d'Espanya, la ruptura del model estàndard, cap al model singular.

Es tracta d'un edifici volumètricament senzill, en dos altures. La torre té una gran presència i és una clara ressenya a l'arquitectura del lloc. La distribució en planta original, que corresponia amb un programa de necessitats específiques s'ha adaptat a les noves formes d'entendre una estació de passatgers, la qual cosa implica una reducció del personal i de les seues dependències. En l'envolvent de l'edifici es posa de manifest una atenció minuciosa dels detalls i complements arquitectònics, incorporant elements ceràmics i zelosia en rajola per a la composició de la fatxada, una particular combinació que atén a un disseny que busca diferenciar-se.





Després de la contextualització de l'obra, diverses ressenyes històriques i un estudi tècnic detallat (alçament gràfic, mapejat de materials, esquemes de degradació, etc). Podem afirmar que és necessari continuar fent insistència en la conservació del patrimoni arquitectònic i cultural. Encara que es tracte d'un edifici protegit, documentat com a tal, resulta prioritari que els seus visitants siguen conscients del seu valor per a ser participants de la seua conservació de forma activa.

L'estació de Campament, com a part d'una xarxa immensa de fluxos, està en una situació pròpia dels no-llocs. És a dir, quan en compte d'estar en ella, els viatgers transcorren sense establir la seua identitat, sense crear cap tipus de vincle més allà de l'expectatiu en el millor dels casos, es desvinculen de la seua història. Este tipus de llocs obeïxen a pautes que per l'acceleració dels seus ocupants no arriba a establir en els individus una forma de fixar pertinença. Es tracta de relacions de trànsit, que encara que es repeteixen infinitat de vegades, es caracteritzen per vincles ocasionals entre coneguts o estranys. Per tant, la relació persona-persona o persona-lloc, no arriba a ser identitària, i per tant perd el valor que li donem a les coses que ens pertanyen.

No obstant això, quelcom està clar, en algun moment per efímer que fóra, potser sense ser conscient d'això, en eixa mateixa estació s'han creuat generació enrere generació els habitants de tot Paterna. I tal vegada inconscientment identificaren més fàcilment la nostra estació perquè és diferent. Inclús desconeixent fins estos moments qualsevol dada d'ella, a la vista està que és una edificació peculiar, que conté elements propis de les arrels d'una zona.

El valor patrimonial i cultural de l'Estació de Campament, arribat a este punt, és indiscutible. I sobre estos valors inherents al patrimoni cultural del que són depositaris tots els habitants de Paterna és necessari fer referència. Per a articular eixa educació patrimonial, que junt amb les polítiques públiques, institucionals i de la societat garantisquen el desenrotllament integral i sostenible dels nostres monuments.

*"De devastacions ignorants i cegues és inútil parlar. Les meues paraules no arribaren als que les cometen, però que les senten o no, m'és necessari expressar la veritat següent: la conservació dels monuments del passat no és una simple qüestió de conveniència o de sentiment. No tenim el dret de tocar-los. No ens pertanyen. Pertanyen en part a qui les van construir i en part a les generacions que han de vindre enrere"*

- RUSKIN, John, "Les set làmpares de l'arquitectura", 1988



## FONTS DOCUMENTALS I BIBLIOGRAFIA

### 1. Fonts documentals.

ARXIU HISTÒRIC MUNICIPAL - AJUNTAMENT DE VALÈNCIA:

\_\_\_ . *Caja única de construcciones ferroviarias.*

ARXIU HISTÒRIC MUNICIPAL - AJUNTAMENT DE PATERNA:

\_\_\_ARGIMAN, Esma . "Una estacio per un barri". Llibret de Fallas Mariano Benlliure. (Arxiu Històric de Paterna) . València , 2009.

\_\_\_GALVEZ Garcia, Felix. "Próxima Parada Campamento: Inauguración del Apeadero ". Llibre de festes de Campament. (Arxiu Històric de Paterna) València , 2005.

\_\_\_GOMEZ GARCIA, Felix. "Proxima parada campamento- La inaguración del nuevo apeadero de Paterna". (Arxiu Històric de Paterna) València , 2005.

ARXIU DEL COL·LEGI TERRITORIAL D'ARQUITECTES DE VALÈNCIA (CTAV)

### 2. Bibliografía específica.

#### 2.1 Libros y Monografías

BEHNE, Adolf; SANZ ESQUIDE, Jose A y, GINER I OLCINA, Josep. 1923: *La construcción Funcional Moderna*. Barcelona: Demarcació de Barcelona del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : Ediciones del Serbal, 1994.

MALDONADO, Tomas. *El Futuro de la Modernidad*. Barcelona: Júcar Universidad, 1990

PUNTOS, Ricardo. *Tratado práctico de cubiertas*. editores técnicos asociados. Barcelona,1982.

COSCOLLANO, Jose . *Restauración y Rehabilitación de Edificios*.Thomson-Paraninfo, Tenerife, 2002.

RUSKIN, John, *Las siete lámparas de la arquitectura, ed Facsímil* (1988) Editorial Alta fulla, Barcelona, 1988

VILLAR, Alberto . *Arquitectura del regionalismo en Sevilla, 1900-1935* Sevilla : Diputación Provincial de Sevilla , 1979

\_\_\_*Aquitectura y regionalismo* Manuel López Jiménez, eds.Córdoba : Universidad de Córdoba, Servicio de Publicaciones , 2013



## FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFÍA

### 2.2 Revistas y artículos académicos

AA.VV. "Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna". A.C. *Documentos de Actividad Contemporánea*, Primer trimestre de 1932, (5), pp. 38-41. ISSN 1579-1580.

AA.VV. "Tratado de rehabilitación" Tomo 4, Patología y técnicas de intervención. *Fachadas y cubiertas*. Ed. Munilla-LERIA. Madrid, 1999.

AA.VV "Proyecto de Integración de la Línea 1 de Metrovalencia en el Municipio de Paterna". Fase 1. Editado por el Ayuntamiento de Paterna. Valencia, 2008

AA.VV "Jornada técnica sobre tratamientos de conservación aplicados a materiales pétreos en construcciones históricas". Ed. Instituto de Rocas Ornamentales y Materiales de Construcción- INTROMAC. Badajoz – 2007.

*ARQUITECTURA: Revista del Colegio Oficial de Arquitectos*. Año XV (173). Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos, Sep, 1933.

*ARQUITECTURA: Órgano Oficial de La Sociedad Central de Arquitectos*. Año X (112). Madrid: Sociedad Central de Arquitectos, Ago, 1928. ISSN 0211-3384.

*ARQUITECTURA: Órgano Oficial de La Sociedad Central de Arquitectos*. Año XII (130). Madrid: Sociedad Central de Arquitectos, Feb, 1930. ISSN 0211-3384.

*ARQUITECTURA : Órgano Oficial de La Sociedad Central de Arquitectos*. Año XIII (144). Madrid: Sociedad Central de Arquitectos, Abr, 1931. ISSN 0211-3384.

*ARQUITECTURA : Órgano Oficial de La Sociedad Central de Arquitectos*. Año XIII (148). Madrid: Sociedad Central de Arquitectos, Ago, 1931. ISSN 0211-3384

CABELLO Lapiedra, L. M.: "Los nuevos edificios para correos y telégrafos". *Arquitectura y Construcción*, 1919, pp. 81-94

ESPINOSA, J.; VILLEGAS, R. "La Puerta de Córdoba. -La investigación científica aplicada a la caracterización de materiales y la selección de tratamientos de conservación-". *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 2000.

GODAY I CASALS, Josep. "Rèplica de l'arquitecte Josep Goday i Casals Als comentaris crítics inserits al número 9 de la Revista -A.C.-". *Arquitectura i Urbanisme*, 1933, (4), pp. 10-13





## FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFÍA

GARCIA ORTELLS, Virginia. "Edificios de viajeros del trenet 1920-2013. De Francisco Mora a Calatrava"(Folleto informativo). Cátedra Demetrio Ribes. UVEG-FGV.

GARCÍA Ortells; CORT Álvarez (Director de la Escuela Industrial y de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia), "Las estaciones de Carlet y Campament" . Col. "Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana". nº 3 . Valencia, Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV,2007

GARCÍA Ortells; CORT Álvarez (Director de la Escuela Industrial y de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia). Col. "Cuadernos del Museo del Transporte de la Comunidad Valenciana". nº 3 . Valencia, Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV,2007.

MANZANEDO, Ernesto. (Arqueólogo municipal. Director del Museo Municipal de Cerámica de Paterna)."Monumentos de Paterna". Ayuntamiento de Paterna.(Archivo Histórico de Paterna) Valencia 2005.

MONJO Carrió, "Patología de cerramientos y acabados arquitectónicos" . Ed Munilla-Leria. Madrid, 1996 ( 2010 última edición).

MONJO Juan ; LACAMBRA Joaquín. " El detalle constructivo en arquitectura". Ed.Munilla-Leria. Madrid, 2007.

MUMFORD, Lezis, "What is a city", Richard T. LeGates y Frederic Stout (eds.), , Londres: Routledge, 1996. pp. 184-188

ROJAS, J A . "Configuración estructural de la arquitectura del siglo XIX" primera edición, Colección Científica, *Serie Arqueología*, Madrid: Instituto Nacional de Antropología e Historia. 2002.

VÁSQUEZ, Adolfo " El vertigo de la sobremodernidad: no lugares, espacios públicos y figuras del anonimato". Serie Nómadas. *Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*. Madrid: Pontificia Universidad Católica de Valparaíso y Universidad Complutense de Madrid. 2007

### 2.3 Documentos electrónicos.

Archivo de la Junta para Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas (JAE). Expediente 140-657 [en línea]. Madrid: *Residencia de Estudiantes, Portal Edad de Plata*, [consulta: 5 de agosto de 2015]. Disponible en: < [http://archivojae.edaddeplata.org/jae\\_app/](http://archivojae.edaddeplata.org/jae_app/)>



## FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFÍA

Archivo del Museo del transporte 657 [en línea]. Valencia [consulta: 2009]. Disponible en:

< <http://www.museodeltransporte.com/museovirtual/museo.asp?id=C02> >

Archivo de la Universidad de Salamanca Estudios científicos. 657 [en línea]. Salamanca: [consulta: 5 de agosto de 2015]. Disponible en:

<<http://ocw.usal.es/eduCommons/enseanzas-tecnicas/ciencia-y-tecnologia-de-los-materiales/contenido/TEMA%201%20%20LAS%20ROCAS%20EN%20LA%20CONSTRUCCION.pdf>>

Asociación Valenciana de Cerámica. [en línea]. Valencia: AVEC-GREMIO [consulta: 6 de mayo de 2009]. Disponible en:

< <http://www.avec.com/lcv/cap19.pdf> >

Biblioteca de la Universidad Politécnica de Madrid. Archivo Digital UPM [en línea].

Madrid: Universidad Politécnica de Madrid (UPM). Disponible en:

<<http://oa.upm.es/>>

Fundación Do.co.mo-mo Ibérico. "Grupo escolar els Convents". En Documentación y conservación de la arquitectura y el urbanismo del movimiento moderno [en línea].

Barcelona, [consulta: 3 de agosto de 2015]. Disponible en:

<[http://www.docomomoiberico.com/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=831%3Agrupo-escolar-els-convents&lang=pt](http://www.docomomoiberico.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=831%3Agrupo-escolar-els-convents&lang=pt)>

SOTO, Concepción "arquitectos valencianos – vertiente ornamental" Francisco Mora Belenguer "[en línea] , [consulta: 27 de mayo de 2016]. Disponible en:

< <http://www.racv.es/files/Francisco-Mora-Belenguer-Arquitectos-valencianos.pdf>>

Blog: Otro punto de vista sobre el territorio. Entrada "PATERNA, según Catastro, a 1.1.2015, por tamaño y fecha". en línea]. Valencia, [consulta: 5 mayo de 2016]. Disponible en:

<<https://eblancooliva.wordpress.com/paterna-segun-catastro-a-1-1-2015-por-tamano-y-fecha/>>

