

MONCOFA. 5 de octubre de 2025

En la floreciente sociedad europea de inicios del pasado siglo XX, autodestruida tras la Segunda Guerra Mundial y sus conflictos colaterales, se consolidó un fenómeno trascendental en nuestra cultura, que había venido gestándose desde finales del siglo anterior: la aparición de la Arquitectura Moderna.

Me voy a permitir recordar en estas palabras de introducción, que gentilmente delega en mí la presidenta del CTAC, habida cuenta de que afortunadamente existen entre los presentes personas ajenas nuestra profesión, que lo “moderno”, según nosotros lo entendemos, es una derivada cultural (evito explícitamente decir “un estilo”) que surge a partir de una multiplicidad de factores:

- De un cambio social que determina el paso del foco de atención de las élites sociales a los individuos.
- De una reordenación poblacional que posiciona al hombre en la ciudad mas que en el campo
- Del uso de unos nuevos materiales disponibles por la industria.
- De unos nuevos programas sociales donde el funcionalismo y el higienismo pasan de ser utopías a resultar imprescindibles.
- De un planteamiento estético rupturista con la tradición histórica que promueve nuevos paradigmas compositivos en coherencia con las vanguardias artísticas.

De todo ello y en esos años (hablamos de las décadas 20 y 30 del siglo pasado) se generan piezas construidas que se convierten en referentes y faros de esta naciente modernidad. Aparecen edificios-manifiesto que quedan como emblemas del nuevo paradigma. Y ahora, consciente de realizar un excesivo reduccionismo en pos de facilitar la comprensión de mis palabras, indicaré que estos edificios se caracterizan por

- Su Funcionalidad. La función defendida por la Escuela de Chicago pasa a ser determinante para la forma del edificio (Recordemos el aforismo del estadounidense Louis Sullivan: *Forms follow function* -la forma sigue a la función-)

- Su Racionalidad. Los edificios comienzan a prescindir de la ornamentación y el decorativismo. Es el *Ornament und Verbrechen* – Ornamento y delito- del austriaco Adolf Loos
- Su simplicidad. Las geometrías se reducen y se vuelven sencillas. Desaparece la herencia tipológica histórica y se utilizan patrones geométricos derivados del neoplasticismo. *Less is more* -menos es más- diría el alemán Mies Van der Rohe
- Sus materiales. La irrupción primero del acero y el vidrio y después del hormigón armado determinan una nueva forma de construir tanto en tecnología como en la gramática del empleo material de los componentes del edificio que comienza a considerar la “*eficiencia*” como un factor analítico determinante.
- La disociación entre estructura y envolvente. La arquitectura moderna representa la rotura de la caja. Conceptos como flexibilidad, mutabilidad, transparencia, interacción interior y exterior comienzan a ser necesarios en el diseño.
- Su carácter internacional, demostrado por sus múltiples orígenes y su extensión por encima de nacionalismos absurdos.

Y todo esto lo digo porque el edificio que hoy nos ha reunido aquí es un **compendio perfecto de esta modernidad** y no está suficientemente valorado. Es un clásico que las sociedades releguen “lo viejo” al olvido. Tiene que convertirse en significativo para que estas “cosas viejas” pasen a ser estimadas y en ello tiene mucho que decir la capacidad de comunicación y reivindicación de las generaciones posteriores.

Por eso estamos hoy aquí; es el motivo por el cual un conjunto de personas nos hemos reunido junto a las vías del tren para reivindicar un edificio vergonzosamente cubierto de grafitis y, además, vandalizado.

Creemos que la antigua Estación de Moncófar **reúne plenamente los requisitos** genéricos que antes hemos comentado; los contiene **todos y cada uno de ellos**:

- Responde a una **necesidad social nueva** : Es estación de parada y control de una infraestructura simbólica de los nuevos tiempos: el ferrocarril. Que hay que ver con los ojos de aquel momento: un tiempo donde el ferrocarril no estaba electrificado: debía provisionarse continuamente de combustibles fósiles.

La señalización no era digital sino que el jefe de la estación debía ver la llegada, y dar orden de parada y salida con señales luminosas personales.

- Geométricamente posee unas **formas simples**, sencillas en su individualidad (Son semicilindros, paralelepípedos o cubos) pero **complejas en su agregación** (Se maclan y se unen de manera diversa en todas las direcciones espaciales)
- Esta construido con uno de los nuevos materiales de la modernidad: **el hormigón armado**, en un principio combinado con soluciones derivadas del empleo del muro de carga. El hormigón conforma elegantemente la imagen del edificio, con esas marquesinas voladas de espesor casi imposible que acompañan a la forma en sus giros, y que tenían por misión mitigar el sol del punto principal de observación del responsable.
- El edificio se conforma sin una posición espacial prevalente, esta **planimétricamente diversificado** con múltiples visiones e interpretaciones direccionales: la cabina de observación, el andén de espera y paso al convoy y la vivienda del jefe de estación en la parte superior. Analizar su planta nos remite a las composiciones emblemáticas surgidas de la escuela Bauhaus.

Este edificio esta con nosotros, presidiendo la Plana desde los años 30 del siglo XX. Ha escapado de una Guerra Civil que lo sorprendió en el bando republicano a los pocos años de su puesta en servicio, tal vez por su irrelevancia frente a los nudos logísticos de las estaciones ferroviarias de Nules y Sagunto, constantes objetos de deseo de la aviación italiana y del ejercito sublevado.

Su arquitecto es con casi absoluta certeza Enrique Pecourt Betés un pionero que representa una primera aproximación valenciana a los postulados de la modernidad, tempranamente adoptados por alguien que, durante su etapa de estudiante en Barcelona, estuvo vinculado a las experiencias del GATCPAC, el grupo de trabajo catalán de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM).

Enrique actuó muchos años como arquitecto municipal de Burriana, donde posee obras muy variadas como por ejemplo el Mercado Municipal pero también la exquisita residencia Felis, un edificio que también cuenta con distinción DOCOMOMO, y que podría estar

perfectamente situado en uno de los barrios de expansión del Berlín de la República de Weimar sin resultar disonante. Es autor, así mismo, de la primera vivienda decididamente racionalista en la Valencia del año 1933, la situada en el nº 1 de la calle Donoso Cortés, junto al mercado de Ruzafa, con una caligrafía formal correctísima.

También ejerció de arquitecto municipal en Moncófar y de ahí su nexo de conexión con la pieza que hoy deseamos reivindicar, a pesar de encontrarse físicamente en el Término municipal de Nules.

Su silenciosa y discreta elegancia personalmente siempre me ha seducido, ya desde mi época de estudiante cuando descubríamos los edificios racionalistas detrás de las escasas figuraciones en blanco y negro de los manuales, y lo comparaba mentalmente, en mis idas y venidas semanales a Valencia, con los clásicos. Por ejemplo con el remate lateral del Rincón de Goya, obra del zaragozano Fernando Garcia Mercadal, de 1928, el único representante español en la famosa foto en el castillo de la Sarraz, lugar de celebración del primer congreso CIAM. O con el club náutico de San Sebastian, también del año 28, de José Manuel Aizpurúa y Joaquín Labayen. Por cierto que mis dudas de estudiante inseguro las disipó el yerno del arquitecto Luis Costa, Enrique Gimenez, mi profesor de Composición, quien me confirmó la plena adscripción de esta pieza, a los primeros edificios modernos del Estado español.

Su silencio y discreción, diría yo excesivamente tolerada, le han valido estar al borde de la piqueta, cuando ADIF, una insensible empresa pública que se encarga hoy de administrar los bienes de la antigua Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, integrados después de la Guerra Civil en la nacionalizada RENFE, solicitó al Ayuntamiento de Nules licencia urbanística para su demolición. La Administración municipal, afortunada, motivada y acertadamente se la denegó; circunstancia de la cual nos felicitamos y le agradecemos públicamente como colectivo de arquitectos a su máximo representante que hoy nos acompaña en esta celebración.

Celebración que realiza el Colegio de Arquitectos dentro de los Actos de la Semana de la Arquitectura de la UNESCO, precisamente **para poner fin a este silencio** y a esta **incomprensible irrelevancia** en nuestra Comunidad y en nuestra Comarca.

La sección ibérica de la Fundación DOCOMOMO "*Documentación y Conservación de edificios, sitios y barrios del Movimiento Moderno*" hace algún tiempo que lo tiene ya catalogado en sus archivos, por lo demás totalmente públicos y accesibles. Y ahora desea, con carácter permanente, dotarlo de una identificación "in situ" que hable de su importancia y significado, y que permita a cualquier visitante conocerla, facilitándole el paso a la información completa que obra en los archivos digitales de la Fundación.

Ojala sirva para difundir su importancia y estamos seguros que, finalmente, con este acto, su administrador actual ADIF se dará por enterado de que con él no tiene un problema sino una pequeña joya que tiene la obligación de conservar y adecuar dignamente para su disfrute por las nuevas generaciones. A las que no podemos privar de un patrimonio que, en breve cumplirá cien años pero que, además de edad, atesora una de las arquitecturas más emblemáticas del Movimiento Moderno de toda la Plana Baixa.

Muchísimas gracias por vuestra asistencia

Jaime Prior y Llombart, Doctor Arquitecto

#### GLOSARIO:

GATCPAC *Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània*

GATEPAC *Grupo de Artistas y Técnicos Españoles para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea*

DOCOMOMO *Documentación y Conservación de edificios, sitios y barrios del Movimiento Moderno*

CIAM *Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna*

ADIF *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*. Entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Transportes y Agenda Urbana que tiene como objetivo la construcción de líneas de ferrocarril y la gestión de su explotación.