

# Información del PH

## Estaciones históricas en Andalucía

Inmaculada Aguilar Civera

Profesora Titular del Dpto. de Historia del Arte. Universidad de Valencia

### Resumen

La estación de ferrocarril, como tipo edilicio, marca y define unos criterios típicos de la edad contemporánea donde ideología, economía, industria y ciencia se rigen por unos parámetros del pensamiento mecánico y racionalista influenciado por la industrialización. Estas pautas arquitectónicas en los grandes complejos ferroviarios se mantendrán durante todo el siglo XIX y primera mitad del siglo XX. Analizando el devenir histórico de los principales edificios de viajeros de las estaciones andaluzas podemos observar que, como en el resto de España, serán representativas de la evolución de los distintos lenguajes arquitectónicos, desde el clasicismo y eclecticismo hasta el Regionalismo, y el desarrollo de las nuevas tecnologías en la arquitectura del hierro, desde la cercha triangulada tipo Polonceau a las grandes armaduras de arcos articulados. Serán muy significativas las primeras propuestas del neomodernismo en las estaciones andaluzas, pioneras en España, al aportar ese nuevo carácter nacionalista a la arquitectura de la estación.

### Palabras clave

Andalucía  
Estaciones  
Ferrocarriles  
Historia  
Patrimonio inmueble

El siglo XIX emerge con un nuevo sistema de transportes, el ferrocarril. En 1825 se establece la primera línea férrea para el transporte de carbón entre Darlington y Stockton; es el inicio de una nueva era en las comunicaciones. La estación como tipología arquitectónica (AGUILAR CIVERA, 1998) nace en Inglaterra con la construcción de la primera línea de transporte de viajeros, la de Liverpool-Manchester, en 1830. Ya en este momento, el tipo se configura con unas funciones y un programa definido que se mantendrá sin grandes modificaciones hasta mediados del siglo XX. A grandes rasgos, las distintas funciones de una estación establecen distintas zonas según los servicios que desempeñan: de viajeros, de control y regulación de tráfico, de mercancías, de tracción, de vía y obras. Si nos centramos en el servicio de viajeros, este servicio se centraliza fundamentalmente en el comúnmente llamado edificio de viajeros y en el hangar, espacio de llegada y salida de trenes que suele estar resguardado por marquesinas y grandes estructuras metálicas. Nuevas funciones que proporcionarán a la historia de la arquitectura nuevos conceptos formales y espaciales.

La estación de ferrocarril, en la historia de la arquitectura y de la ingeniería de los siglos XIX y XX, constituye un ejemplo relevante y significativo en respuesta a una época, la edad contemporánea, donde ideología, economía, industria, ciencia, se rigen por unos parámetros del pensamiento mecánico (ya enunciados un siglo antes por la "Mecánica" clásica de Newton), y de una sociedad muy influenciada por la industrialización. Así la arquitectura de una estación puede ser considerada como uno de los modelos más representativos del arte de construcción de esta época determinada. La racionalidad y funcionalidad de su distribución y programa así nos lo demuestran. Este modelo estudiado por Polonceau, Daly y Reynaud a mediados del siglo XIX nos propone cuatro sistemas para disponer sus diferentes partes o pabellones en base a un principio básico: la ubicación de los servicios de entrada y salida de viajeros. C. Daly, en la *Revue de l'Architecture et des Travaux Publics* (DALY, 1846: 511-512), describía estos cuatro sistemas: 1) Servicios de entrada y salida reunidos en un solo pabellón situado a la cabeza de la línea y en dirección normal a la vía; 2) Servicios de entrada y salida ubicados en dos pabellones distintos y paralelos, a un lado y otro de las vías; 3) Servicio de entrada situado en un edificio colocado a la cabeza y el servicio de salida en un pabellón lateral o viceversa; 4) Servicios de entrada y salida reunidos en un mismo pabellón lateral. Solución que se recomendaba para las estaciones intermedias. Estos sistemas se emplearon en la distribución de edificios de todas las estaciones españolas durante más de un siglo.

Ya desde el nacimiento del tipo podemos también observar que el edificio de viajeros estará más relacionado con los principios y desarrollo de la arquitectura civil, pública y monumental, mientras que el hangar con sus marquesinas o estructuras metálicas participarán de lleno de la evolución tecnológica de la ingeniería, de la novedosa historia de la arquitectura del hierro, de las nuevas técnicas constructivas y de los nuevos materiales. La combinación de

estos diferentes lenguajes monumentales e ingenieriles va a provocar la existencia de una nueva arquitectura, original, singular e identificativa con la estación.

Analizando el devenir histórico de las estaciones en Andalucía desde 1854 hasta 1936 podemos observar que, como en el resto de España, van a ir marcando la evolución de los distintos lenguajes arquitectónicos, desde el clasicismo hasta el Regionalismo, y el desarrollo de las nuevas tecnologías en la arquitectura del hierro, desde la cercha triangulada tipo Polonceau a las grandes armaduras de arcos articulados.

Así, los primeros ejemplos andaluces de edificios de viajeros tuvieron una fuerte impronta clasicista de influencia inglesa. Durante las primeras implantaciones de caminos de hierro en Andalucía (WAIS, 1974), iniciadas con la línea Sevilla a Jerez y Cádiz (inaugurada en 1854) y con la línea de Córdoba a Sevilla (inaugurada en 1859), se realizaron numerosas estaciones provisionales, simples barracones de madera, que suplían las funciones de edificios de viajeros, pero también se construyeron otras con un sentido de menor provisionalidad como las primeras estaciones de Córdoba y Sevilla (LÓPEZ GARCÍA, 1986: 166-167, 176-178). En 1858 la Compañía del ferrocarril de Córdoba a Sevilla presentaba para su aprobación los proyectos de sendas estaciones<sup>1</sup>. Su composición en fachada, su distribución del programa, su lenguaje estilístico era prácticamente idéntico, diferenciándose únicamente por la mayor amplitud de la de Sevilla frente a la de Córdoba. El edificio de viajeros, de una sola planta, tenía dos cuerpos en los extremos que cerraban el largo cuerpo central, creando un patio de viajeros a la llegada (más pronunciado en el de Sevilla). La fachada del cuerpo central venía compuesta con una larga sucesión de grandes vanos con arco de medio punto entre marcadas pilastras como acceso a las diferentes salas de la estación; en los cuerpos extremos las ventanas aparecían de nuevo con arcos de medio punto. El arco de medio punto, las pilastras y el fuerte y pronunciado entablamento proporcionaban a estos primitivos edificios de viajeros el sistema modular, la proporción, el ritmo de la composición y la imagen sobria y severa, típica de esta impronta clasicista.

La gestación del eclecticismo se desarrolla durante el periodo isabelino, siendo el lenguaje más característico de la arquitectura de la segunda mitad del siglo XIX. Es además el periodo en el que se construyen un mayor número de estaciones definitivas, de ahí que podamos encontrarnos con muchas estaciones realizadas dentro de las diversas tendencias eclécticas<sup>2</sup>. Uno de los primeros autores en definir este estilo fue Caveda en sus "Memorias" (1867): "Es lo cierto que el carácter de la Arquitectura de nuestros días, tal cual aparece en algunas fábricas, consiste en no tener ninguno; en su misma vaguedad; en la confusión de todos los estilos; en la manera extraña de mezclarlos y construir con ellos un conjunto heterogéneo que sorprende por la novedad, aunque no satisfaga la imaginación ni el buen sentido. Bástale hacer alarde de su eman-

ción: mostrarse atrevida y caprichosa, cosmopolita y variada en sus inspiraciones. Cuando no imita lo pasado, busca la originalidad en aprovecharse de sus despojos y ajustarlos mutilados a una combinación en que se consulta primero el capricho que la filosofía; antes lo extraño y exótico, que lo agradable ya conocido". Una primera definición que motivó ciertos debates sobre la falta de orientación en la arquitectura de la época, sobre un periodo de transición que se encontraba a la espera de que llegara el "estilo" definitivo, en textos como los de Doménech y Montaner (1878) y de Rada y Delgado (1882)<sup>3</sup>.

Al respecto creo que es interesante sacar a la luz unos textos de Enrique M<sup>o</sup> Repullés y Vargas (AGUILAR CIVERA, 1995: 25-40), arquitecto (1845-1922), restaurador y, sobre todo, el mejor crítico de la arquitectura del siglo XIX, asiduo colaborador de *El Imparcial*, de *La Ilustración Española y Americana*, de los *Anales de la Construcción* y de *la Industria* y director de la colección "Biblioteca del Resumen de Arquitectura". En sus descripciones arquitectónicas realizadas en los "Anales" Repullés incide en más de una ocasión en explicar las corrientes eclécticas, así en el año 1878 comenta: "La época moderna no ha inventado ciertamente un estilo completamente nuevo en la arquitectura, pero sus construcciones tienen un carácter peculiar que las distingue, acomodándose a las necesidades de la vida actual, a los nuevos materiales hoy en uso y a las ideas dominantes de la sociedad. El eclecticismo se observa en todas partes, y su influjo se deja sentir también en las esferas del arte. Hoy se hace arquitectura de todos los estilos, se mezclan y confunden varios, entresacando lo mejor de cada uno a juicio del artista; pero fundidos estos variados elementos en la mente de aquel y purificados en la llama del genio, renacen a una nueva vida constituyendo el nuevo estilo, aún no del todo formado, pero en vías de serlo. No de otra manera han sido las diversas escuelas del arte, y sólo por medio de sucesivas transformaciones se ha llegado desde las pesadas moles de los pylones egipcios a los esbeltos pilares ojivales".

Como ecléctica tenemos que definir la arquitectura de las estaciones de Córdoba, Almería, Cádiz, Málaga y Sevilla-San Bernardo. Igualmente son eclécticas las funcionales y sobrias estaciones de Granada, Jaén y Huelva-Zafra.

La estación de Córdoba será una de las primeras estaciones definitivas realizadas en Andalucía y en su edificio de viajeros se puede ya observar ese lenguaje ecléctico con motivos renacentistas. Una R.O. de 30 de abril de 1865 obligaba a la Compañía de Córdoba y Sevilla a realizar un proyecto de estación con capacidad para el servicio común de Málaga, Manzanares y Sevilla (LÓPEZ GARCÍA, 1986: 169-170). La Compañía presenta un proyecto que finalmente es aprobado en octubre de 1866. Este edificio mantiene una disposición típica de estación de paso, con un solo edificio dispuesto paralelamente a los andenes y vías. También es típica su composición basada en tres pabellones de dos plantas, uno central de

## Información del PH

Estaciones históricas en Andalucía

Inmaculada Aguilar Civera

mayor altura, rematado con reloj decorado con motivos vegetales y animales, y dos laterales que cierran el patio de viajeros; entre ellos un cuerpo intermedio de una sola planta. En sus diferentes vanos combina el arco de medio punto con el adintelado que viene enmarcado con molduras y frontones curvos y triangulares. Utiliza sillaría en el zócalo, pilastras, molduras y cornisas, y ladrillo en los paramentos de los muros, proporcionando cierta plasticidad al conjunto. Sus características definen claramente el tipo-estación en la segunda mitad del siglo XIX. En 1952, RENFE planteó un proyecto de ampliación y modificación de la estación que eliminó la mayor parte de los elementos decorativos, molduras y acabados que tanto caracterizaban al edificio.

Entre la primitivas estaciones, Málaga fue, en su momento, el referente a la modernidad por la envergadura y amplitud de su estructura metálica. Fue incluso modelo de otras estructuras metálicas construidas en las décadas siguientes. A ella hace referencia el proyecto de ampliación de la estación de Cádiz realizado por A.S. de Jubera en 1901, en cuya memoria comenta: "Al proponer aumentar la longitud del edificio de viajeros hasta 104,00 m se propone también separar 8,00 m las cerchas que constituyen la gran cubierta central. Esta modificación es inspirada por el deseo de poner las nuevas edificaciones de la Compañía en armonía con las tendencias actuales de la construcción moderna que trata de dar a las obras metálicas aspecto de ligereza por el aumento de las luces. La estación de Atocha de Madrid es un ejemplo de la aplicación de esta tendencia y del agradable efecto que produce. Por otra parte, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces tiene en su Red una cubierta de edificio de viajeros, que aun construida en 1869, ha sido concebida en proporciones armónicas. Nos referimos a la estación de Málaga, cuyas cerchas principales, distanciadas 8,50 m, tienen 31 m de luz y que después de 30 años se conserva admirablemente"<sup>4</sup>. La estación de Málaga como estación término está formada por dos pabellones paralelos a ambos lados de la vía. La fachada de su edificio de viajeros está constituida por dos pabellones de doble altura, eclécticos, severos en composición y con una ornamentación concentrada en el eje central con la puerta de entrada, el balcón central y el frontispicio que cobija el reloj. Se rematan ambos pabellones con corrida balaustrada. Entre ellos, la gran y atrevida marquesina tipo Polonceau, cuya cortina acristalada ha sido dudosamente restaurada. Por ello, un magnífico vestigio de su historia lo conservamos en las antiguas fotografías, como las del malagueño José Spreafico (LÓPEZ MONDÉJAR, 1998: 9) que en 1867 realizó un excelente álbum dedicado a la línea de ferrocarril de Córdoba a Málaga, que fue regalado a Isabel II por los directivos de la Compañía.

Significativas son las dos estaciones proyectadas por el ingeniero Agustín S. de Jubera: la de Sevilla-San Bernardo y la de Cádiz. Distintas en su disposición al ser la de Sevilla de paso y la de Cádiz de término, el ingeniero propone distintas soluciones arquitectónicas pero con un mismo lenguaje, el ecléctico. El primer proyecto para la estación de Sevilla-San Bernardo se realiza en 1886, presen-

tado por el Director General de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. La memoria incluida en este proyecto es de gran interés, en su apartado "ornamentación", pues nos expresa su concepto arquitectónico de la estación:

"Es difícil, por no decir imposible, determinar en la actualidad los caracteres genéricos de la construcción arquitectónica de los varios anejos de un ferrocarril.

Se comprende, en efecto, que siendo como lo es, una verdad demostrada, la que de toda transformación en la manera de ser de la sociedad en su parte utilitaria, determina en la construcción un cambio que viene a representar por la expresión material de sus nuevos ideales; (...) el carácter que mejor representa el espíritu de una época que empieza a transformarse. De su tendencia materialista y práctica, expresada en las grandes construcciones que ha llevado a cabo, sólo ha dejado impreso, hasta el presente, como caracteres distintivos y razonados, la gran importancia que da a la presión vertical, haciendo predominar por esta causa la línea horizontal; el empleo de los sustentáculos como tales, esto es, no por el solo objeto de exornación y en dar a la extensión horizontal mayor importancia que a la vertical por razón del más sólido y cómodo asiento.

A estos únicos caracteres, que han podido apreciarse hasta el presente como característicos de la construcción arquitectónica en los ferrocarriles, hemos procurado atenernos, al disponer la masa total y líneas generales del edificio que se proyecta, en el cual se han tenido presente, además, el carácter público especial que debe distinguir a esta clase de edificaciones.

En cuanto a la ornamentación, se ha procurado que, sin ser mezquina, se aleje de toda pretensión; que en este caso más que en cualquier otro, pugnaría con los preceptos del buen gusto, en atención al cual se le ha hecho consistir en la armonía y buena combinación de los materiales, desechando toda complicación de adornos que sólo (...) hacen más difícil y costosa la conservación del edificio, sin obtener por ello belleza, solidez, ni ventaja alguna para el público"<sup>5</sup>.

El concepto de horizontalidad por su solidez y comodidad, el empleo de los apoyos en su sentido estructural y una ornamentación basada en la armonía y en la combinación de los materiales, serían para el autor las características básicas de la arquitectura de la estación. Este discurso, perfectamente relacionado con las teorías del momento de C. Daly y L. Reynaud, tiene como punto de partida las "Lecciones de Arquitectura" de J.N.L. Durand. Siguiendo los criterios de Durand que comenta en su texto: "El arquitecto no pretenderá nunca de esa pretendida decoración arquitectónica, que no sirviendo para nada arrastra gastos tan enormes como ridículos, y si quisiera añadir algo a la belleza natural de un edificio, conveniente y simplemente dispuesto, no lo haría más que por medio de la decoración accesoria que no es otra más que el empleo de los productos de otras artes" (DURAND, 1981:198), el autor del proyec-

1. Estación de Córdoba, 1935. Fuente: Archivo Fotográfico. Museo del Ferrocarril de Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Sig. MZA IF 309
2. Estación de Málaga. Principios del siglo XX. Fuente: Archivo Fotográfico. Museo del Ferrocarril de Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Sig. TP 232
3. Estación de Almería. Principios del siglo XX. Fuente: Archivo Fotográfico. Museo del Ferrocarril de Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Sig. 270



1



2



3

to de la estación de Sevilla-San Bernardo, una vez “dispuesto” el edificio, introdujo diversos lenguajes artísticos para dignificarlo como edificio público. El resultado del proyecto, tal como fue presentado y ejecutado por Agustín S. de Juberá<sup>6</sup>, es un edificio de viajeros desarrollado longitudinalmente con un cuerpo central y dos laterales extremos. En él utiliza un lenguaje ecléctico severo con motivos renacentistas, perfectamente acoplado a la composición y estructura del edificio: sencillas pilastras con capiteles esquematizados que flanquean los vanos; marcada cornisa moldurada sobre la que aparece un antepecho que recorre toda la fachada, que sirve para esconder por detrás las cubiertas de los cuerpos intermedios; mayor lujo decorativo utilizado en las plantas superiores de los

pabellones que terminan con originales balaustradas. Aspectos que nos definen una arquitectura ecléctica, sobria en su ornamentación y elegante en su composición.

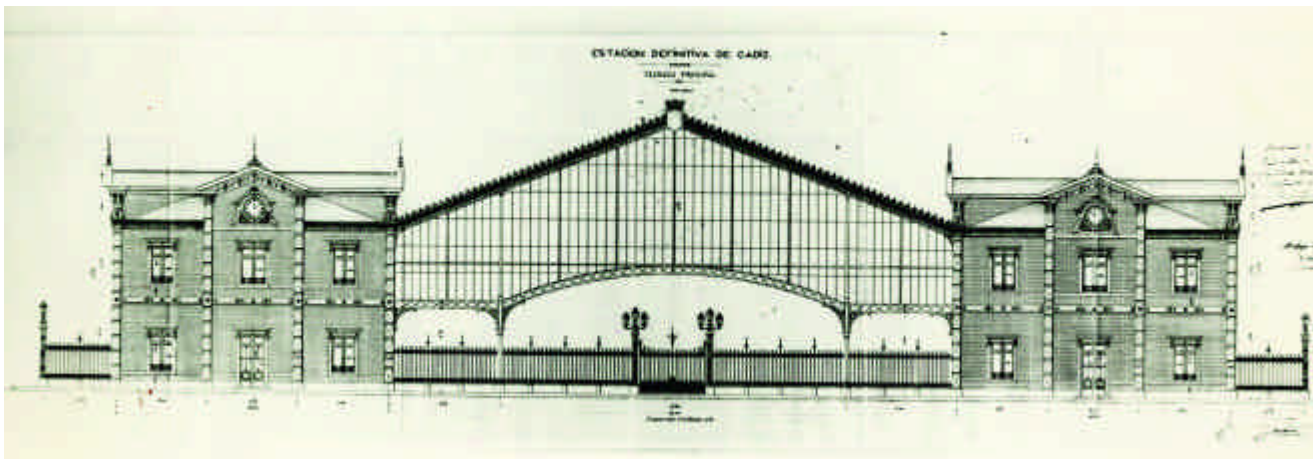
El anteproyecto de la estación de Cádiz, como estación término de la Línea de Sevilla a Jerez y Cádiz, fue presentado en 1890, por L. Villar, consejero de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces<sup>7</sup>. Durante los diez años siguientes se presentaron diversos proyectos (1892, 1894) de ampliación del edificio, sobre la base del proyecto de 1890<sup>8</sup>. En 1901, Agustín S. de Juberá presenta el proyecto definitivo que es aprobado por R.O. de 4 de enero de 1902<sup>9</sup>. Al ser una estación de término el edificio de viajeros se configura en dos pabellones parale-



## Información del PH

Estaciones históricas en Andalucía

Inmaculada Aguilar Civera



4

los a ambos lados de las vías. Uno para el servicio de llegada de viajeros y el otro para el servicio de salida de viajeros. La fachada principal está formada por dos pabellones que flanquean la gran cubierta metálica, cuyo testero está acristalado. El edificio es un ejemplo del eclecticismo imperante; las formas adquieren total libertad de modo que no pueden ser definidas a través de términos puramente clásicos, siendo interesante el friso neohelénico que recorre las pilastras y cornisas. Es singular el concepto espacial y decorativo que va a adquirir el espacio interior de la gran nave, pues sus laterales, a imitación de las basílicas cristianas, plantean en cada entrepaño un gran ventanal acristalado que cobija dos arquillos ciegos, donde se colocarán escudos heráldicos. Agustín S. de Jubera combina perfectamente la ornamentación de estos edificios con la gran estructura metálica y las marquesinas laterales. La armadura metálica, de 31 m de luz, está formada por cerchas tipo inglés con cordón ligeramente curvo, resultando de gran amplitud y ligereza.

Singular es la estación de Almería, bello ejemplo de un eclecticismo bien compuesto, donde la incorporación en fachada de la estructura metálica juega un papel integrador con los demás elementos del edificio. En este sentido su composición sigue una larga tradición de la arquitectura de las estaciones en Europa, cuyo origen se encuentra en la antigua Gare de l'Est de París, obra de Duquesney (1847-1852) (AGUILAR CIVERA, 1988: 83-85), que ha venido considerándose como obra modélica por la organización de su fachada y distribución general. Construida en 1893 por la Compañía de Hierro del Sur de España, fue proyectada por el arquitecto francés L. Fargue (GARCIVAL, 1994: 33-37). El hierro de la gran marquesina<sup>10</sup> y de las grandes pilastras que la flanquean se combina perfectamente con el ladrillo de los paramentos de los muros y con la sillería de zócalos, impostas, claves de los arcos, ménsulas, frisos, entablamento y cornisas, configurando una fachada unitaria de gran plasticidad. El lenguaje ecléctico de corte clasicista es variado y original en motivos y recursos, y enlaza perfectamente con los motivos decorativos de la gran cristalera del testero de la nave. Aquí ingeniería y arquitectura aúnan

sus esfuerzos proporcionándonos una imagen típica, coherente, la más identificativa, de estación de ferrocarril.

Junto a estas estaciones, también podemos encontrarnos la imagen funcional, industrial de la estación de ferrocarril. No nos debe extrañar que en Granada A. Ganivet en su Parrafada filosófica ante una estación de ferrocarril (GANIVET, 1913) comentara "El viajero que llega a Granada y lo primero que descubre es una estación, como otras muchas que ha visto, sin la menor huella de nuestro carácter o de lo que él figura que debe ser nuestro carácter, piensa en el acto que está en un pueblo donde por casualidad se encuentra la Alhambra (...)". Tanto la estación de Granada como la de Jaén son ejemplo de estaciones donde prima lo funcional a lo ornamental, prima la severidad de las formas, la distribución correcta, la economía frente a la imagen pública de la arquitectura. Este tipo de proyectos racionales y estandarizados fueron muy comunes en nuestras estaciones, repitiéndose a lo largo de la red férrea española, y son el resultado de unos estudios elaborados en gabinetes de ingenieros, los cuales proyectaban las estaciones según sus categorías y las ejecutaban según las necesidades de las poblaciones que atravesaba la línea férrea.

Ganivet, en el texto antes comentado, criticaba no sólo estas estaciones uniformadas y estandarizadas sino que echaba en falta un cierto espíritu y más bien un sabor local que las hiciera coherentes con el ambiente general de la ciudad donde estaban situadas. Este deseo regionalista tuvo en la arquitectura ferroviaria una aceptación muy temprana siendo asumido con claridad por los ingenieros que proyectaban estas obras. A este tema hacía referencia José Pujol y Brull en el artículo que escribía en 1902 al tratar el nuevo Apeadero de Gracia en Barcelona: "¿No sería realmente bello y agradable que al recorrer el viajero las líneas españolas notase que a la par que se va modificando la naturaleza cada vez que se atraviesa una de las divisorias, cambia también el carácter artístico de las estaciones, las cuales aun conservando en su composición y líneas generales,

4. Estación definitiva de Cádiz, fachada principal, 1894. Fuente: A.G.A.:M.O.P.U. (Archivo General de la Administración, Ministerio de Obras Públicas) leg. 8711
5. Proyecto de estación definitiva de San Bernardo. Edificio de viajeros, 1886. Fuente: A.G.A.:M.O.P.U. (Archivo General de la Administración, Ministerio de Obras Públicas) leg. 9474



5

el carácter propio de los edificios de esta índole, fuese precioso álbum que se desarrollase lentamente a los ojos del viajero, haciéndole de manifiesto la riqueza de los materiales que la misma atesora?" (PUJOL y BRULL, 1902: 209-210). La estación se había convertido en la nueva puerta de la ciudad, lugar por ello idóneo para enseñar al viajero las características regionales y del lugar. Con este nuevo criterio, bien acomodado en las corrientes de pensamiento de la época, se recurre al neohistoricismo y al regionalismo en sus distintas facetas y con diferentes matices como lenguaje en la nueva arquitectura ferroviaria<sup>11</sup>, adaptándose a la composición, disposición y estructura de modelos ya codificados.

Existen magníficos ejemplos que podemos definir como arquitectura ferroviaria nacionalista-regionalista: una de las pioneras será la línea de Sevilla a Huelva (AGUILAR CIVERA, 1988: 223-225), línea cuyas obras de fábrica fueron proyectadas por el ingeniero Jaime Font en 1880-1881. El lenguaje empleado fue el neomudéjar, ya reconocido como uno de los estilos nacionales desde que unos años antes Lorenzo Álvarez Capra lo hubiera utilizado en el Pabellón Español de la Exposición Universal de Viena en 1873. La arquitectura ferroviaria de esta línea es de gran interés, pues manteniendo el sistema de estandarización típico para las estaciones de primera, segunda y tercera clase propone una interesante solución a base de módulos, constituidos por uno de los vanos con arco de herradura con sus entrepaños adyacentes, que podía desarrollarse y combinarse según las distintas categorías de las estaciones. M. Carderera (CARDERERA, 1881: 373-374) describía en 1881 así el proyecto de las estaciones de la línea: "Los edificios de viajeros han sido proyectados por el Sr. Font, que a las elevadas dotes que le distinguían como ingeniero, reunía un delicado sentimiento artístico, que ha inspirado las elegantes construcciones de la línea de Sevilla a Huelva. Los diversos modelos proyectados para edificios, más o menos extensos, según la importancia de la estación respectiva, están concebidos partiendo de una base o elemento común, constituido por uno de los vanos de planta

baja con sus machos o entrepaños adyacentes. Establecida esta unidad, su repetición ha servido para formar desde el magnífico edificio de Huelva hasta el más sencillo de las estaciones de último orden. Esta idea permite el desarrollo ulterior de las construcciones, aprovechando lo edificado en un principio". El esquema compositivo de la fachada de la estación de Huelva mantiene los parámetros y criterios típicos: dos pabellones laterales de dos plantas unidos por un cuerpo central donde resalta la monumental puerta de entrada. El ladrillo, principal material de la obra, utiliza distintos aparejos imitando las formas mudéjares, creando tracerías, arcos y distintos motivos que se agrupan principalmente en la puerta principal, en los antepechos de vanos y en el remate de los pabellones extremos. Fue una obra bien valorada y reseñada en las principales revistas especializadas del momento<sup>12</sup>.

La estación de Sevilla-Plaza de Armas (AGUILAR CIVERA, 1988: 223-225) es igualmente un magnífico ejemplo de adaptación del estilo neomudéjar y de la tipología típica de una estación término, con sus dos pabellones paralelos a las vías y andenes unidos por un cuerpo de arquería donde surge la gran marquesina metálica. Este estilo no sólo se ve reflejado en el trabajo de ladrillo combinado con cerámica sino también en el trabajo de cerrajería artística y en la propia carena. Los pabellones extremos siguen un esquema parecido a la estación de Huelva, en la robustez de los zócalos, contrafuertes y cornisas, en los remates a base de almenas dentadas y en el delicado juego del aparejo. La cubierta de la gran nave se halla sostenida por una armadura con cerchas de tres articulaciones, sistema altamente novedoso desde que se presentó en la Exposición Universal de París en 1889 a través de la Galería de Máquinas, obra del arquitecto Dutert y el ingeniero Contamin. El primer proyecto fue elaborado, en 1889, por el ingeniero del Servicio Central de la Compañía Sr. Süß. Sobre esta base, el ingeniero del servicio de vía y obras, L. Santos Silva, redactó el proyecto definitivo en 1899-1901. Un extracto de la Memoria del proyecto fue publicado en la Revista de Obras Públicas y en ella se hace referencia explícita al patio de los Arrayanes de la Alhambra y a la

## Información del PH

Estaciones históricas en Andalucía

Inmaculada Aguilar Civera



6



7

Mezquita de Tánger como modelos estilísticos adoptados en el edificio de viajeros: “Para armonizar con las tradiciones arquitectónicas de Sevilla, y siguiendo el precedente establecido en las estaciones de la línea de Sevilla a Huelva, se adoptó desde un principio el estilo mudéjar para la decoración del edificio (...) El pabellón de oficinas, que arranca normalmente a la gran nave según ya se ha dicho, limita con las calles adyacentes a la estación, un amplio patio para el acceso y la salida de los viajeros. La decoración de este pabellón es también de ladrillos y azulejos, y ha servido de modelo para ella la de la mezquita de Tánger. Tanto en este edificio como en las arcadas de los vestíbulos, en cuyo dibujo se ha tratado de imitar los arcos árabes del patio de Arrayanes de la Alhambra, así como en los frontones de los pabellones coronados por minaretes, se ha procurado sacar todo el partido posible de este estilo delicado y original”<sup>13</sup>.

Con respecto a esta estación no podemos obviar el comentario que Vicente Lampérez realiza en su ya famoso texto *La arquitectura española contemporánea*. Tradicionalismo y exotismo, publicado en

6. Estación de Huelva, 1881. Fuente: Revista *Anales de la Construcción y de la Industria*, año 1881, pp.373-374

7. Estación de Sevilla-Plaza de Armas, c.1980. Imagen: Inmaculada Aguilar Civera

1911, que tras rechazar la arquitectura extranjera cuya imitación denomina exotismo y proponernos una arquitectura tradicionalista, basada en la devoción hacia los estilos pasados, nos remite en su discurso a la reciente construcción de la estación sevillana y comenta: “Permitidme un ejemplo, fácilmente comprensible: Todos conocéis la estación de ferrocarril, hecha en estilo árabe, acaso para producir efecto en el espíritu de los ingleses que van a la ciudad del Betis en busca de sabor local. Esa imitación es absurda y desastrosa, porque nada tienen que ver Mahoma y las locomotoras Compound; pero no lo sería, sino por lo contrario, perfectamente bella y lógica, la adaptación de la Arquitectura del ladrillo y cerámica a aquel edificio, porque hoy, como en el siglo que vio elevarse la Giralda, es la que piden el suelo, el cielo y el espíritu del país” (LAMPÉREZ y ROMEA, 1911: 194-199).

Aparte de sus connotaciones simbólicas y regionalistas la arquitectura neomudéjar tiene en sí unas características que la hacen perfectamente adaptable a la arquitectura ferroviaria: su simplicidad y economía ofrece la posibilidad de múltiples variaciones y gran plasticidad en la fachada, como hemos visto en el caso de la línea de Huelva a Sevilla, y su racionalismo constructivo se adapta al carácter funcional que siempre mantiene la arquitectura de las estaciones. Recordemos la definición del neomudéjar según González Amezqueta: “El neomudéjar surgió principalmente del encuentro de las corrientes normales en toda la arquitectura decimonónica europea: el historicismo nacionalista, muy ligado a la postura romántica y el racionalismo constructivo generalmente complicado con las teorías medievalistas” (GONZÁLEZ AMEZQUETA, 1969: 61-62).

El movimiento Regionalista tuvo en el primer cuarto del siglo XX a sus mejores protagonistas y sus mejores obras. En este sentido, la estación de Jerez de la Frontera será el mejor ejemplo de arquitectura regionalista, de estilo ya plenamente sevillano; fue inaugurada en 1929 con motivo de la celebración de la Exposición Iberoamericana de Sevilla en plena eclosión de este estilo, sustituyendo la estación construida en 1877 por Leon Beau. Y con este evento hay que relacionarla pues esta obra se atribuye a Anibal González (PÉREZ ESCOLANO, 1973: 95), autor de los principales pabellones de la Exposición y figura indiscutible en el panorama arquitectónico regionalista español. La estación de paso se configura con una larga fachada con tres pórticos y cinco torres; los cuerpos extremos flanqueados por sendas torres enmarcan la entrada principal que tiene un pórtico de gran clasicismo con tres arcos de medio punto, pilastras pareadas y remate con balaustrada, y sobre él, en el eje central, una torre de mayor altura donde se resalta el modelo palladiano de hueco. Al igual que en la plaza de España sevillana, esta estación se inspira en el renacimiento pero con un mayor aire andaluz por la combinación del ladrillo, el encalado blanco de los paramentos, la cubierta de las torres, la rejería artística y la cerámica de Triana. Combina el lenguaje culto renacentista y la imagen de la arquitectura vernácula. De nuevo

**Agradecimiento:** PH Boletín del IAPH agradece al Archivo Fotográfico del Museo del Ferrocarril de Madrid (Fundación de los Ferrocarriles Españoles) y al Archivo General de la Administración (Ministerio de Obras Públicas) su autorización para la reproducción de las imágenes de este artículo.

mantiene una estructura clásica del tipo-estación pero su composición y ornamentación le confieren esa singularidad y originalidad que la caracteriza.

Este criterio regionalista arraigó tanto en las estaciones que podríamos mostrar y analizar otros muchos ejemplos en España<sup>14</sup>, pero es evidente que en el desarrollo de la historia de la arquitectura ferroviaria las estaciones andaluzas fueron las pioneras en adscribirse a esta corriente, fruto de un pensamiento romántico propio del siglo XIX, en el que se busca la identidad nacional y la identidad regional, a partir de sus costumbres, sus monumentos, sus artes aplicadas y artesanales, es decir a partir de su propio carácter vernáculo.

## Bibliografía

**AGUILAR CIVERA, I.** (1988) La estación de Ferrocarril, puerta de la Ciudad. Valencia: Conselleria de Cultura, Generalitat Valenciana, 1988

**AGUILAR CIVERA, I.** (1995) "La crítica de la arquitectura y de la ingeniería entre 1876 y 1890. M. Carderera, J.A. Rebolledo, E.M<sup>a</sup>. Repullés, E. Saavedra y los Anales de la Construcción y de la Industria". *Ars Longa*, n<sup>o</sup> 6, 1995

**CARDERERA, M.** (1881) "Ferrocarril de Sevilla a Huelva". *Anales de la Construcción y de la Industria*, 1881, pp. 373-374

**DALY, C.** (1846) "Des gares de Chemins de fer". *Revue de l'Architecture et des Travaux Publics*. París, 1846

**DURAND, J.N.L.** (1881) Compendio de lecciones de Arquitectura. Parte gráfica de los cursos de Arquitectura (1802). Madrid: Ediciones Pronaos, 1981

**GARCIVAL, G.** (1994) Estaciones de Ferrocarril en España. Madrid: Espasa Calpe, 1994

**GANIVET, A.** (1913) Granada La Bella. Imprenta de El Defensor de Granada, 1913

**GONZÁLEZ AMEZQUETA, A.** (1969) "El Neo-mudejar y el ladrillo en la arquitectura española". *Arquitectura*, mayo 1969, pp. 61-62

**LAMPÉREZ y ROMEA, V.** (1991) "La arquitectura española contemporánea. Tradicionalismo y exotismo". *Arquitectura y Construcción*, 1911, pp. 194-199

**LÓPEZ GARCÍA, M.** (1986) MZA, Historia de sus estaciones. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1986

**LÓPEZ MONDÉJAR, P.** (1998) "Cien años de fotografía y ferrocarril, 1848-1948" en 150 años de fotografía y ferrocarril en España. Barcelona: Lunwerg editores, 1998

**PÉREZ ESCOLANO, V.** (1973). Anibal González. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla, 1973

**PUJOL y BRULL, J.** (1902). "Apeadero en el Paseo de Gracia". *Arquitectura y Construcción*, 1902

**WAIS, F.** (1974) Historia de los Ferrocarriles españoles. Madrid: Editora Nacional, 1974

## Notas

<sup>1</sup> A.G.A.M.O.P.U., leg. 8595, "Estación de Córdoba. Proyecto de edificio de viajeros"; "Estación de Sevilla. Proyecto de estación provisional".

<sup>2</sup> Para P. Navascués, la arquitectura del ochocientos "es toda ella ecléctica tanto por pertenecer a la historia general de la arquitectura como por corresponder a un tiempo con especial conciencia de la historia que le lleva a incorporar a ésta como un factor más a integrar en el proyecto. Pero aún se da una tercera dimensión (...), que es la de aquellos edificios que no siendo clásicos ni medievales intentaron una tercera vía, tan hija del siglo como las demás que paradójicamente entraña mayor novedad por el modo de concebir el proyecto, por aquella libertad de conciencia de la que habla Larra. Son los edificios eclécticos per se, son las obras que no habían sido vistas nunca en la historia de la arquitectura aunque el erudito, y de forma parcial, diga reconocer este detalle o aquella solución como procedente de tal o cual escuela o maestro" en NAVASCUÉS, P. y QUESADA, M. J. (1992) *El siglo XIX bajo el signo del eclecticismo*. Madrid: Slex, 1992, p. 84.

<sup>3</sup> CAVEDA, J. (1867) *Memorias para la historia de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando y de las Bellas Artes en España*. Madrid: 1867 (2 vols). DOMÉNECH i MONTANER, L. (1878) "En busca de una arquitectura nacional" en *La Renaixensa*. Barcelona, 1878. RADA y DELGADO, Juan de Dios de la "¿Cuál es y debe ser el carácter propio de la arquitectura del siglo XIX", discurso de ingreso en la Academia de San Fernando, leído el 14 de mayo de 1882 (Madrid, 1882). Estos tres textos definieron claramente el carácter ecléctico de la arquitectura española del momento.

<sup>4</sup> A.G.A.M.O.P.U., leg. 9.474. "Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Estación definitiva de Cádiz", A.S. de Jubera, 1901.

<sup>5</sup> A.G.A.M.O.P.U. leg. 9.474. "Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Línea de Sevilla a Jerez y Cádiz. Proyecto de estación definitiva de San Bernardo (Sevilla)", 1886.

<sup>6</sup> A.G.A.M.O.P.U. leg. 9.474. "Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Línea de Sevilla a Jerez y Cádiz. Proyecto de estación definitiva de San Bernardo (Sevilla)", A.S. de Jubera, 1901.

<sup>7</sup> A.G.A.M.O.P.U. leg. 8.711. "Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Línea de Sevilla a Jerez y Cádiz. Anteproyecto de un edificio para la Estación definitiva de Cádiz", L. Villar, 1890.

<sup>8</sup> "Estación definitiva de Cádiz" *Revista de Obras Públicas*, 1887, pp. 17-18; "Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, Real Orden" *Revista de Obras Públicas*, 1900, pp. 312-321; "La nueva estación de Cádiz" *La Construcción Moderna*, 1904, p. 293.

<sup>9</sup> A.G.A.M.O.P.U. leg. 9.474. "Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Línea de Sevilla a Jerez y Cádiz. Estación definitiva de Cádiz", A. S. de Jubera, 1901.

<sup>10</sup> La casa constructora de la estación y en concreto de la cubierta metálica es la firma francesa Fives-Lille.

<sup>11</sup> Es curioso constatar que el carácter regionalista en las estaciones tuvo unas propuestas muy tempranas en Europa. Su connotación como puerta de la ciudad siempre le ha permitido ser signo de identidad para el viajero que entra en la ciudad, adelantando ciertas imágenes de la arquitectura local. En ese sentido uno de los primeros estudiosos de este tipo edilicio, Louis Le Chatelier, en 1845, en su libro *Chemins de fer d'Allemagne*, explica el programa puesto en marcha en Bade y Baviera, en el que todas las estaciones eran el reflejo de los monumentos arquitectónicos locales de cada ciudad. LE CHATELIER, L. (1845) *Chemins de fer d'Allemagne*. París: 1845, pp. 197-230.

<sup>12</sup> "Necrología. Don Jaime Font y Escolá" *Revista de Obras Públicas*, 15 de septiembre de 1880, núm. 18. "Estación de Huelva" *Revista de Obras Públicas*, 1887, pp. 65-66.

<sup>13</sup> "Estación de Sevilla" *Revista de Obras Públicas*, 1901, pp. 182-188

<sup>14</sup> Este mismo carácter regionalista podemos observarlo en otras comunidades, siendo singulares la estación de Toledo (neomudéjar), la estación de Ripoll (románica), estaciones del ferrocarril del Urola (casticista), incluso otras que exceden en el tiempo de la propia corriente regionalista, pudiendo citar la estación de Santiago de Compostela inaugurada en 1943 inspirada en un pazo con lenguaje renacentista o la estación de Zamora que, proyectada en 1927 por el ingeniero Marcelino Enríquez, se inauguró en 1958, la cual se inspira en el renacimiento y en el estilo gótico florido.