

TRIBUNA ABIERTA

La Estación de Autobuses: una topografía de su arquitectura

SANTIAGO QUESADA PROFESOR ETS FUNDACIÓN ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA

La Estación de Autobuses de Jaén comparte con la arquitectura llamada moderna, es decir, la que se realiza desde los años 20 hasta la década de los 60, una serie de características. Es un edificio con una gran precisión funcional; busca y define unas formas abstractas consecuencia de sus funciones y lo hace construyéndolas con nuevas técnicas y materiales. Además, es un edificio que construye ciudad utilizando para ello los recursos de la tradición. Una tradición que no tiene que ver con lo pintoresco, lo anecdótico o lo local, sino con la historia y con la disciplina arquitectónica. La arquitectura moderna no tenía, en sus orígenes, ningún afán de trascendencia, era decididamente 'antimonumental', característica que en el caso de la estación de Jaén ha sido, paradójicamente, la causa de su olvido por parte de la crítica, inventarios o catálogos y justificación para alegar falta de valores estéticos o artísticos.

Jaén fue una ciudad pionera en iniciar las gestiones para la construcción de una estación de autobuses y a la postre sería la segunda capital andaluza, después de Sevilla, en disponer de una estación. El proyecto jienense, iniciativa privada de la empresa Auto-Estaciones, fue proyectado por los arquitectos S. Sánchez Ballesta y M. de la Peña en 1941 y construido bajo la dirección del arquitecto A. Querejeta.

El proyecto de la estación plantea una interesante propuesta urbanística que modifica lo previsto en el Plan de Ensanche de Berges: la ampliación de una pequeña plaza prevista al final de la calle Navas de Tolosa, mejorando sus proporciones hasta hacerla prácticamente cuadrada. Con esta operación se consiguen varios objetivos, en primer lugar, mejorar el acceso de viajeros creando un preámbulo previo. La estación y el nuevo hotel se colocarían como fondo de la plaza Coca de la Piñera –el Rey Fernando frente al Rey Alhamar, como se llamaba antes la plaza– pero no de una forma centrada, sino con una composición asimétrica. El hotel, con su final curvo, se desplaza lentamente como si fuera un antiguo autobús, dirigiendo la mirada hacia la derecha de la plaza donde está el ingreso de la estación.

Se busca un punto de encuentro en las rasantes del terreno para que el plano de circulación de los autobuses coincida con el de los peatones, evitando escaleras y saltos de nivel incómodos. El deseo de buscar este punto de encuentro es otro de los motivos para la ampliación de la plaza Coca de la Piñera, ya que al retrasar la fachada del edificio se gana cota que es absorbida por el nuevo espacio público. La pendiente de la plaza es hábilmente corregida con la colocación de una fuente circular, obviamente horizontal, que extiende la impresión de horizontalidad a toda la plaza. Con el ingreso de autobuses a través de la Avenida de Madrid se valora este eje como estructurador de la ciudad, asumiendo que la calle Santo Reino es la de menor jerarquía urbana, sien-



do su fachada la que absorbe con naturalidad la diferencia de nivel entre la lonja y la calle, creando un terraplén artificial contenido por el muro que define la magnífica fachada de esa calle.

Hay en el diseño de la estación una buscada e intencionada voluntad de forma que le confiere un valor artístico de contemporaneidad. El coche, sus radios de giro, el movimiento congelado, produjeron formas que remiten a la arquitectura expresionista alemana de los años 20. Pero también se encuentran referencias neoplasticistas holandesas en la disposición del largo elemento horizontal –la fachada a la calle Santo Reino– que se levanta verticalmente en una torre, con funciones simbólicas y representativas, indicando la presencia de una nueva y moderna puerta de ingreso a Jaén. Si embargo, la sencillez de líneas, la disposición de huecos, los arcos de medio punto en fachada, las curvas del basamento y del hotel son recursos formales que se utilizan con una clara intención urbana y esta preocupación por la ciudad sitúa la estación más cercana a la arquitectura del racionalismo italiano que a otras tendencias de la época. Esta preocupación urbana es lo que distingue la Estación de Autobuses de los primeros experimentos del Movimiento Moderno y la hace un edificio particularmente valioso, ya que anticipa soluciones de intervención en la ciudad que se desarrollarán más adelante en toda Europa.

La Auto-Estación no es sólo una mar-

«La preocupación por la ciudad sitúa la estación más cercana a la arquitectura del racionalismo italiano que a otras tendencias de la época»

quesina o una torre, es un conjunto de elementos que remiten unos a otros: desde la torre de la Avenida de Madrid que nos reclama desde lejos para entrar en Jaén por su nueva y moderna puerta, al vacío de la lonja de autobuses, que en forma de U nos va enseñando lentamente el castillo de Santa Catalina y nos confirma que hemos llegado a nuestra meta; a la marquesina que nos acoge bajo su sombra y nos resguarda de las inclemencias atmosféricas; al proporcionado espacio del vestíbulo que tras un porche con un simpático kiosco de prensa, nos comunica con una amplia y cuadrada plaza, presidida por un hotel con forma de autobús que no se enfrenta a ella, que se desplaza tímidamente hacia un lateral, huyendo de simetrías autoritarias, ni siquiera llega al suelo, es separado de éste por un basamento que con su suave curva nos dirige hacia la calle Reyes Católicos, por la que nos dejamos caer, llevados por su pendiente, hasta el magnífico alzado de la calle Santo Reino, donde su interminable fila de ventanas, la calidez de su revoco y la calidad de sus carpinterías nos dirigen la mirada hacia lo alto de la torre que divisábamos de lejos cuando nos acercábamos a la ciudad. Todo es uno, todo es lo mismo. La buena arquitectura funciona como un conjunto en el que cada parte está funcionando para otra y para el todo a la vez. Y el todo trabaja para las partes.

El objetivo de la arquitectura es crear, con los recursos que el medio pone a su alcance y a partir de un programa dado, las mejores condiciones para los seres humanos. Cuando se cumplen estos requisitos podemos decir que nos encontramos ante una buena obra de arquitectura. La Estación de Autobuses y su entorno urbano son buena arquitectura realizada en Jaén durante el siglo XX. Una arquitectura convertida en patrimonio y que deberíamos considerar si, en vez de malverdear la herencia recibida, la queremos administrar e incrementar para su uso por generaciones posteriores.