

PATRIMONIO INDUSTRIAL EN ANDALUCÍA. ESTACIONES DE FERROCARRIL ANDALUZAS EN TRANSFORMACIÓN.

Carmen Vallecillo López, alumna de doctorado de la Universidad de Sevilla,
carvallop@alum.us.es

RESUMEN

El Patrimonio Industrial es un patrimonio emergente, del que se ha escrito y estudiado mucho desde finales del siglo XX. Su reconocimiento y puesta en valor debe ser actualizada y reclamada, como pieza clave donde resaltar el papel que ejerce el ciudadano en la interpretación de este, llegando a ser posible así su rehabilitación y protección o, por el contrario, su olvido y destrucción.

El Patrimonio Industrial queda recogido en la legislación, dentro de la ley de Patrimonio Histórico Español y en el caso que nos ocupa, en la ley de Patrimonio Histórico de Andalucía, dentro de los Patrimonios Especiales: El Título VII da carta de naturaleza en nuestra legislación de Patrimonio Histórico al Patrimonio Industrial, en cuanto exponente de la historia social y económica de la comunidad.

Esta investigación parte del enorme interés que suscita el Patrimonio Industrial por ser obras sumamente relevantes para la Historia del Arte, la Arquitectura e Ingeniería y el Urbanismo. Por ello, este trabajo pretende mostrar una parte de este patrimonio, sacando a la luz su fragilidad y sus enormes posibilidades que nos llevan a los siguientes ejemplos de rehabilitación.

Por tanto, repasaremos las estaciones de ferrocarril de las ciudades de Córdoba y Sevilla. En esta última, veremos tanto la estación de Plaza de Armas como San Bernardo, ya que ambas ellas han sido rehabilitadas y tienen un uso actual que dista enormemente de su uso primigenio, ocurriendo lo mismo en la Antigua estación de ferrocarril de Córdoba.

A partir del conocimiento e identificación de los valores patrimoniales damos a conocer estaciones que han experimentado profundos cambios, en un contexto social donde el concepto de identidad para con este patrimonio industrial se diluye en aras de una cultura de consumo o de arquitecturas transformadas que nada tienen que ver con la historia de este patrimonio.

Palabras clave: Patrimonio Industrial, Estaciones de ferrocarril, rehabilitación, transformación, identidad.

ABSTRACT

The industrial heritage is today an emerging heritage, which has been written and studied a lot since the late twentieth century. Its recognition and valorisation must be updated and demanded now more than ever, as a key piece in which to highlight the role played by the citizen in its interpretation. Their rehabilitation and protection will be possible or on the contrary, their forgetting and destruction.

The Industrial Heritage is included in the legislation, within the law of Spanish Historical Heritage and in the case that concerns us, in the law of Historical Heritage of Andalusia, within the so-called Special Patrimonies: Title VII gives a nature charter in our legislation of Historical Heritage to Industrial Heritage, as an exponent of the social and economic history of the community.

This research is based on the enormous interest that Industrial Heritage arouses as they are highly relevant works for the History of Art, Architecture and Engineering and Urbanism. For this reason, this work aims to show a part of this heritage, bringing to light its fragility and its enormous possibilities that lead us to the following examples of rehabilitation.

With this starting point, we present a research work that arises from the knowledge and defense of this fragile heritage. We will review the train stations in Córdoba and Seville, both the Plaza de Armas and San Bernardo stations, since all of them have been rehabilitated and have a current use that is far from their original use.

Based on the knowledge and identification of heritage values, we report, according to the aforementioned case, stations that have undergone profound changes in a social context where the concept of identity for this industrial heritage is diluted in the same of a culture of consumption or of transformed architectures that have nothing to do with the history of this heritage.

Keywords: Industrial Heritage, Railway stations, rehabilitation, transformation, identity.

LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL: PATRIMONIO EN CONTINUO CAMBIO

En la historia de la arquitectura, las estaciones de ferrocarril construidas en el siglo XIX y comienzos del XX, son muestra de la ideología, economía, industria, ciencia, historia y urbanismo del momento en el que fueron proyectadas. Dan muestra de una sociedad que se ha enorgullecido e identificado con ellas, convirtiéndolas en parte del Patrimonio Cultural. Como bienes inmuebles forman parte del Patrimonio Histórico, con caracterización arquitectónica, y se encuentran dentro de los patrimonios especiales siendo parte del Patrimonio Industrial. Presentando un valor histórico, arquitectónico, etnológico, técnico y científico. A finales del siglo XX se comienza a valorar el Patrimonio Industrial gracias a la arqueología, mostrándonos como este

patrimonio estaba desapareciendo, surgiendo estudios e investigaciones, desembocando en su recuperación y conservación. En Andalucía, la instauración de la industria fue determinante en el desarrollo ferroviario, pero también en el agrario y minero, dando importantes complejos que aún se conservan, siendo bienes representativos de este patrimonio. Comprender el legado histórico, el desarrollo económico, industrial y la evolución urbana, territorial y rural andaluza requiere del estudio de su Patrimonio Industrial. Su valoración social hace que se estudien, conserven y reutilicen algunos inmuebles industriales, como veremos en las estaciones de ferrocarril seleccionadas.

ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE CÓRDOBA

La primera estación que se construye en Córdoba pertenecía a la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla, pasando después a manos de la Compañía de ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, MZA. [1].

La Compañía Córdoba-Sevilla se remonta a 1852, donde una Real Orden concedía a José Figueras la línea de Sevilla a Andújar, pero un año después se reduciría dicha línea a Sevilla-Córdoba y Figueras cede la línea a un grupo con capital extranjero. En 1857 se crea la Compañía del Ferrocarril de Córdoba a Sevilla. De Córdoba también partía el ferrocarril de Málaga y MZA estableció su primera iniciativa hasta Córdoba. Por tanto, tenemos una estación que sería utilizada por tres compañías distintas y construida con carácter provisional.

La estación de Córdoba se proyecta al norte de la ciudad y comienza a plantearse su construcción en 1859. En el momento de su construcción, se encontraba al noroeste de los límites de la muralla y por ello se deciden ampliar las calles del oeste que daban acceso a la estación [2].

La compañía presentó el proyecto de un edificio neoclásico alargado, de una sola planta y marcada horizontalidad, rompiendo la uniformidad los pabellones de los extremos que adelantan a la fachada, con sus muros horadados por cuatro ventanas arqueadas de tamaño inferior al resto de los vanos.

En la zona intermedia, ocupada por el vestíbulo, tenemos una serie de arcos que conforman la entrada y están separados por pilastras lisas que contrastan con la horizontalidad del conjunto.

Apenas encontramos ornamentación. La monotonía se quiebra por el empleo de distintos materiales en las pilastras y una especie de entablamento que recorre linealmente al edificio.

Hay un marcado contraste entre las líneas arqueadas del pórtico de entrada y la estructura adintelada que los enmarca, así como los efectos de claroscuro que dan los vanos en una ciudad como Córdoba donde la luz está presente casi a diario.

Como resultado de todo lo expuesto, tenemos un sobrio edificio, con una arquería que nos trasporta al Arte Romano, prima la sencillez, característica propia de las estaciones con carácter provisional y de las primeras instalaciones ferroviarias.

Una Real Orden en abril de 1865 obliga a la Compañía a realizar un proyecto de estación en condiciones para el servicio común de las líneas de Málaga, Manzanares y Sevilla. Se presentó el plan, pero se devolvió, siendo necesario un nuevo proyecto que cubriera las necesidades de tres compañías ferroviarias y que fuera económico.

Proyectan un edificio severo, ecléctico y con una estructura muy generalizada en las estaciones de paso de primera clase, con tres pabellones, uno central y dos laterales, destacando sobre los cuerpos intermedios que los unen. La fachada que mira a la ciudad es de ladrillo encalado, salvo los pilares y estribos del muro, que son de ladrillo moldeado y la cornisa con sillares de piedra. Sobre los pilares extremos hay una viga de hierro con dibujos decorativos, sostenida por siete columnas de hierro calado.

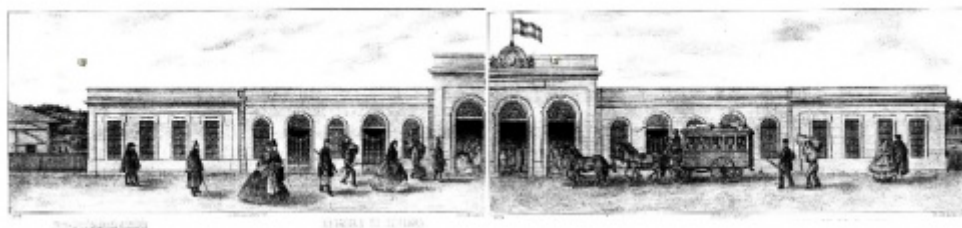


Figura 1. Antigua estación de ferrocarril de Córdoba. Circa 1865.

Con la estación de Córdoba, se plantearán problemas sobre cómo adecuarla a la nueva situación para que pudieran realizarse los servicios de las distintas compañías. En 1926 se presenta un proyecto para ampliar la estación. Preveía la construcción de un edificio de viajeros que suponría una modificación del primitivo emplazamiento. Se construyeron los cimientos y el sótano, pero se no llegó a concluir.

En 1957, RENFE tiene en mente ampliar las instalaciones sin tener en cuenta los problemas que se fueron viendo a lo largo de los años y que apenas suponía una novedad respecto a lo ya proyectado en 1866. La diferencia en el edificio de viajeros reside en que prescinde de elementos decorativos, molduras y acabados más cuidadosos. En 1988 se soterran las vías y al llegar el AVE se cambiaron las coordenadas, demandando una nueva estación. La antigua estación de ferrocarril pasaría a ser la sede RTV Andaluza.

La nueva estación se encuentra a unos 500 m de la Antigua Estación, activa desde 1994. En las obras de construcción aparecieron los restos de un palacio imperial romano, levantado por el emperador Maximiano Hercúleo entre el año 293-305 de nuestra era y que fueron destruidos parcialmente en 1991. Desde 1997, lo poco que quedan de estos restos arqueológicos, fueron declarados BIC. Al introducir la línea de Alta Velocidad, se soterraron las vías férreas que dividían la ciudad, eliminando la barrera que imponían las vías y hoy podemos encontrar en esta zona espacios de ocio, oficinas y viviendas [3].

En esta estación, tenemos un ejemplo de rehabilitación de un edificio que quedó desfasado. Pese a ello, se supo reaprovechar el inmueble y darle un nuevo uso, aunque esté totalmente desvinculado de su original propósito. Entrar a valorar si fue acertado o no, se escapa a este trabajo.

ESTACIÓN PLAZA DE ARMAS, SEVILLA.

El Gobierno autorizó la construcción de una estación de cabecera en el lugar que conocemos como Plaza de Armas, confirmándose la Real Orden de 17 de octubre de 1855. La Comisión Municipal había declarado emplazamiento para la estación de Sevilla la explanada existente entre la muralla y el río, acondicionada en 1825 para prácticas militares y conocida como Campo de Marte [4].

Cuando entró en servicio la línea se construyó una estación provisional, que se mantuvo durante unos cincuenta años. La Cía del Ferrocarril de Córdoba-Sevilla, presentó en 1865 el proyecto para una estación definitiva ya que la estructura de dicha estación provisional era endeble y el terreno al ser arenoso no daba estabilidad.

Las obras comenzaron en 1899 y acabaron en 1901 con la dirección de los ingenieros José Santos Silva y Nicolás Suárez Albizu, ambos de MZA. La cubierta se realizó en Bélgica y el faldón de la fachada se hizo en Madrid en los talleres de Jareño.

En 1982, el vestíbulo se reformó por el arquitecto A. Barrionuevo y los ingenieros D. Álvarez y J. Cañada. El edificio representa el mejor ejemplo en la ciudad de la arquitectura del hierro y muestra todos los avances que durante el siglo XIX se produjeron en esta tecnología de construcción [5].

El entorno urbano en el que se emplaza es el borde entre el casco histórico y el río Guadalquivir, punto privilegiado de la trama urbana de Sevilla. La zona del Barranco, en torno a la actual calle Arjona, se llenaba de industrias y tras ella, el Puente de Triana cortaba el trazado ferroviario.

Esta estación responde al tipo de estación terminal, determinando su organización con planta en tres cuerpos, dos pabellones que corren paralelos a las vías y unos andenes que se unen con un cuerpo de arquería de donde parte la marquesina metálica. El cuerpo central es el más amplio, con techumbre de hierro y cristal, además uno de los cuerpos laterales se cierra con una vidriera y el otro se presenta abierto para la circulación de los trenes. La madurez de esta edificación supuso la elevación de una cubierta para acondicionar los tramos de vías y andenes, soportada por esbeltos pórticos de gran luz que ponen de relieve el progreso de la técnica alcanzada en la 2ª mitad del siglo de la Revolución Industrial. Encontramos un espacio público diáfano y abierto que incorpora en su interior toda la luminosidad natural posible y una gran cantidad de aire en renovación para la correcta ventilación de un recinto sometido a los efectos de las primitivas locomotoras [6].

El cuerpo principal era el vestíbulo que daba acceso a los andenes evitando que los viajeros tuvieran que realizar cruces. Los laterales asumían funciones administrativas y de servicio. En el interior encontramos una estructura metálica y cubierta inclinada,

viendo aquí todos los avances tecnológicos que se dieron en el siglo XIX, la cubierta sigue el modelo de la Galería de las Máquinas de La Exposición Universal de París de 1889 y nos habla del conocimiento que los ingenieros de la compañía ferroviaria tenían de la sala de Máquinas de la Exposición Universal de París del año 1867, modelo que mitiga los efectos de las altas temperaturas. Se utiliza un doble cerramiento, de chapa ondulada en el exterior y madera en el interior, dejando entre ambos un espacio de circulación de aire, reduciendo así las dilataciones de la estructura de hierro. El movimiento de la estructura causado por la dilatación del metal se absorbía mediante un sistema de armadura usado por primera vez en la Galería de las Máquinas: la cubierta se sostiene por una armadura con cerchas de tres articulaciones.



Figura 2. Estación de Plaza de Armas. Circa 1910.

La nave de los andenes es una construcción de escala colosal e insólita que constituye los nuevos foros de la ciudad, que congrega a la sociedad decimonónica en torno a la actividad creciente de la movilidad y del viaje. Para integrarla en los ensanches exteriores de las ciudades se dispusieron unos edificios en sus laterales y cabeceras que diluyen el vasto espacio del ferrocarril y lo acuerdan a la arquitectura urbana.

El valor arquitectónico de la estación radica en la utilidad y acierto que supone entender la estructura profunda de la arquitectura de la mezquita, su grado de abstracción y universalidad funcional, incorporándolo a un nuevo proyecto, el del encuentro entre la estación y la ciudad. Dando esto solución racional al problema de la integración formal y funcional de la gran nave de andenes en el medio urbano.

El empleo del ladrillo, material mudéjar, capaz de adaptar la estructura de la gran nave al medio climático de las ciudades meridionales, otorgando a las fachadas un exquisito juego compositivo cromático y de claroscuros de una arquitectura que nace y brilla bajo la luz del sol. Con esto, refleja al exterior el estilo neomudéjar. El interior se traslada al exterior al mostrar tres partes de la planta en la fachada principal, dando un espacio porticado central entre dos pabellones laterales. El pórtico, con ladrillo de

colores y abierto en arcos de herradura, nos adentra en el vestíbulo que precede a los andenes. Elementos de la arquitectura islámica como: arcos de herradura, cortes en tacos de ladrillo imitando paños de sebka o alfices, configuran los pabellones laterales. Sobre del pórtico aparece la gran cubierta de hierro, trazando un arco, cubierto hacia el exterior por cristalerías. A la derecha de la zona interior de andenes hay un edificio proyectado para oficinas que sigue el estilo de la fachada [7].

Las fachadas aparecen bien labradas, adelantándose a futuras obras de Sevilla en las décadas siguientes. En el año 1982 fue objeto de una reforma por parte del arquitecto Antonio Barrionuevo y de los ingenieros Damián Álvarez y J. Cañada que afectó a espacio vestibular cuya obra fue merecedora de la Mención Premio Ciudad de Sevilla (rehabilitación 1982). La estación se convirtió en un apreciado monumento popular, símbolo de la cultura contemporánea de Sevilla [8].

El edificio presenta unas grandes dimensiones que nos hablan de la magnitud de los trabajos que se realizaron y del impacto en la ciudad: 105 metros de longitud, 30 de anchura y 20 de alto [9]. En la memoria del proyecto de José Santos encontramos una referencia al Patio de los Arrayanes de la Alhambra de Granada y a la Mezquita de Tánger, siendo modelos en los que se basa esta estación: "La arquitectura neomudéjar, además de sus connotaciones simbólicas y regionalistas, tiene características que la hacen idónea para la arquitectura ferroviaria: su simplicidad y economía, por el uso masivo del ladrillo, ofrece la posibilidad de múltiples variaciones y gran plasticidad en la fachada, y su racionalismo constructivo se adapta al carácter funcional que debe garantizarse en las estaciones" [10].

Hubo varias intervenciones en esta estación [11]:

1. La primera en 1905, que consistió en un cerramiento para el tímpano sur que evitara la entrada excesiva de aire y de lluvia realizado por los talleres de función Jarreño, adecuándose el diseño del vitral de cabecera al estilo neomudéjar de la estación.
2. La segunda en 1982, con un acondicionamiento general, una reforma completa de la estación, dotando a su cabecera de mayor entidad espacial para el servicio de viajeros, así como la prolongación de andenes y el sistema de iluminación nocturna. Con la intervención de 1982 se consiguió que la estación fuera más funcional y que recuperara su vitalidad. En 1987 se indicaba en "La experiencia de la obra de acondicionamiento de la estación de ferrocarriles Sevilla-Plaza de Armas". Ponencias *Seminario Fundación de los Ferrocarriles Españoles*, el retroceso para la Red Nacional de Ferrocarriles la supresión del servicio de Plaza de Armas, al abandonar ese privilegiado enclave y dejando a Sevilla con una sola estación.

Los Planes de Ordenación Urbana de la década de 1980 trataban al ferrocarril como una barrera para la continuidad de la organización interior y daban como solución instalaciones subterráneas. El ferrocarril perdía así su condición de sistema al aire libre, de ser un espacio social, conectado con la ciudad, iluminado y aireado, para convertirse en una mera infraestructura de movilidad, condenando su espacialidad a un lugar sin luz solar, constreñido y degradado. Perdía su identidad original.

Ante esto, el ferrocarril debería reivindicar su condición de sistema externo, ya que el tamaño de las ciudades no permitía, ni permite, que las estaciones centrales sean accesibles sólo por recorridos peatonales y que los lugares idóneos para emplazarlos no son los centros de los cascos urbanos, sino los puntos más comunicados por el transporte público o privado.

Desde 1983 se mantuvo una línea abierta para la solución urbanística que intentó la permanencia del servicio ferroviario en Plaza de Armas a través de diversos estudios que se presentaban en la ponencia de Peñíscola, que se basaban en el aprovechamiento de la topografía del lugar, para renovar el trazado y proyectar la instalación definitiva.

Pese a los intentos de mantener la estación, el último tren partió el 29 de septiembre de 1990, con destino a Madrid. Al día siguiente se cerraron sus puertas y el tráfico se concentró en la Estación de San Bernardo. En la Expo de 1992 se utilizó como Pabellón de Sevilla. Hasta 1999 estuvo sin uso, fecha en la que se abrió como Centro Comercial.

En 1990 fue declarado BIC [12], con categoría de Monumento. La Exposición Universal de 1992 cambió el rumbo de esta estación. Se transformó su interior para pabellón de Sevilla y posteriormente para uso comercial y de ocio, mediante unos módulos que mantienen la percepción del espacio original del edificio. Podríamos decir que la mayor aportación que supuso esta operación la vemos en el exterior, ya que el desmantelamiento de las vías permitió que la ciudad recuperara la relación con el Guadalquivir transformando la sección de la calle Torneo y eliminando el muro que había sido la fachada durante décadas en esta parte de la ciudad. El gran arco por donde accedían los trenes se acristaló intentando no perder la escala de un plano siempre abierto y muy significativo en las estaciones y tras él encontramos una plaza que antecede a un hotel de la cadena NH [13].

Desde el 8 de abril de 1999, esta estación rehabilitada funciona como Centro Comercial. Lamentablemente, desde 2012, su fachada está cubierta por una lona que reproduce la arquitectura original de la Antigua Estación. Se cubrió por la patología que sufren gran parte de los ladrillos, mal fabricados. La concesionaria del centro comercial que hoy ocupa el inmueble, Necsa, ha redactado un proyecto de restauración integral, pero aún, en 2021, seguimos viendo la Antigua Estación cubierta por la lona. Un estudio realizado por la Universidad de Sevilla ha detectado el origen del problema: parece ser que se adquirieron una partida de ladrillos en una fábrica no identificada por la compañía MZA y estos son los que presentan problemas. Cabe destacar que otros edificios ferroviarios de la misma época ofrecen los mismos síntomas.



Figura 3. Actual centro de Plaza de Armas.

A esto cabría añadir el uso del edificio como estación ferroviaria durante casi 90 años, que con la contaminación de humos y gases que esto conlleva, el deterioro de las piezas se aceleró. La concesionaria ha estado realizando obras de restauración y mantenimiento en el edificio desde que asumió la adjudicación y las más recientes fueron en las almenas y la cubierta [14].

El 15 de marzo de 1988 comenzaron los trabajos de cimentación de la que sería futura estación central de Santa Justa. La estación cuenta con diversas plantas en la que se disponen servicios necesarios y zonas comerciales. La estación puede albergar un total de quince vías, seis de largo recorrido, otras seis de corto, una de servicios y otras dos más para auto expresos. El edificio central está situado a una cota de diez metros para salir bajando y antes de Luis Montoto, alcanzar la cota seis a la que discurriría el túnel que se proyectaba en 1988. El hecho de plantear la estación dentro de una gran manzana con una inmensa plaza central tenía como finalidad el garantizar a los viajeros que lleguen por primera vez a Sevilla una visión de la ciudad perfectamente ordenada y configurada.

ESTACIÓN DE SAN BERNARDO, SEVILLA.

En el Barrio de San Bernardo, alejado del centro, se instaló la Estación de San Bernardo. Para los vecinos, la imposición del ferrocarril reafirmó el aislamiento que tenían respecto al centro de la ciudad. Se acentúa lo precario, contradictorio y discontinuo, adjetivos negativos ya existentes en esta zona. Las vías acentúan la frontera y redefinen los conceptos de dentro y fuera. A un lado de las vías tenemos una ciudad que acepta al ferrocarril por la lejanía, sin que su presencia afecte al protagonismo del centro. Para los pobladores del centro, el ferrocarril es un elemento de ocio que se instala en la periferia como símbolo de modernidad.

En el Barrio de San Bernardo, se rechaza el ferrocarril, incluso se llegó a amenazar con la quema de la estación. Hay que tener en cuenta que estas personas ya vivían en la periferia, con las connotaciones negativas que esto conlleva y la instalación del

ferrocarril reafirmaba esto. Además, el tren fue un elemento que apenas influyó en la economía local.

La Estación de San Bernardo o Estación de Cádiz, se construyó en 1902 bajo el proyecto del ingeniero Agustín Juberd por orden de La Compañía de Ferrocarriles Andaluces, un año después de inaugurarse la Estación de Plaza de Armas. Es un edificio diáfano de 4700 m², con planta rectangular alargada que alberga dos volúmenes diferenciados [15]:

1. Hacia la Avenida de Cádiz presenta un primer cuerpo de fábrica, con nobles proporciones, guardando simetría y organizado en tres núcleos principales unidos por una galería lineal para acceso general y servicios
2. Adosado a este cuerpo hay un segundo volumen con estructura de hierro, de igual longitud que el primer cuerpo. Este espacio cubría los andenes para el acceso de los pasajeros a los trenes. Es un bello ejemplo de la arquitectura del hierro en Sevilla.

El edificio de la Estación de San Bernardo consta de una fachada neoclásica, representando los valores del poder central hacia el nuevo espacio de la ciudad. La marquesina y las tapias del ferrocarril ocultan al barrio. La estación trata de colonizar un espacio extramuros con una presencia arquitectónica. El edificio no presenta la fuerza de la Fábrica de Tabacos o del Alcázar, y además se sitúa en un espacio poco importante para la ciudad, aunque más tarde se dignificaría con la Avenida de Cádiz. Esta avenida quiso monumentalizar el edificio, pero no se consiguió del todo [16].



Figura 4. Entorno y Antigua estación de ferrocarril de San Bernardo, Sevilla.

La estación estuvo en funcionamiento hasta 1992, fecha en la que llega el AVE a Sevilla por la Exposición Universal. Desde este momento, el edificio adquirido por el Ayuntamiento se abandonó, haciendo que se deteriorara. Hoy alberga en su cuerpo de fábrica el Mercado de la Puerta de la Carne desde 1999, y en el espacio de andenes encontramos un gimnasio, Enjoy San Bernardo [17].



Figura 5. Actual gimnasio y mercado.

En concreto, el uso de mercado de abastos se desarrolla a lo largo de la planta baja del Edificio de Viajeros, en la que se disponen hasta cinco accesos o entradas independientes. La Nave del antiguo hangar y la primera planta del mencionado Edificio de Viajeros, albergan el espacio deportivo [18].

CONCLUSIONES

Las estaciones de ferrocarril andaluzas son excelentes ejemplos de la Arquitectura del Hierro, del Historicismo y Eclecticismo, edificios novedosos que siguieron las tendencias europeas y que no merecen este indebido trato. Los cambios económicos y sociales no deben afectar hasta tal punto a estos edificios, sus estructuras, implantaciones urbanas y en muchos casos paisajísticas, son parte de la memoria y una seña de identidad de ciudades que procuraron la llegada de la modernidad ligada al tren y la gallardía que otorgaban sus estaciones. Su protección, puesta en valor, recuperación y rescate patrimonial, sobre todo a nivel social, evidencian notables carencias y vacíos por los que debemos trabajar.

Cabe destacar que abordar el estudio de estas estaciones nos ha llevado a detectar la carencia bibliográfica y por ello se ha tenido que recurrir a diarios locales para estudiar las rehabilitaciones y nuevos usos de los espacios industriales del XIX y comienzos del XX. Más aún con la Estación de San Bernardo por su localización dentro de la ciudad, en la periferia, sesgando aún más a la población de esa parte de Sevilla. Y con esta idea, todo lo relacionado con la periferia de las ciudades, zonas extramuros, menor estatus social, espacios marginales alejados del centro histórico.

REFERENCIAS

[1] M. López García, *MZA: historia de sus estaciones*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp.287-303. 2005

[2] *Ídem*

[3] J.L. Rodríguez, "Las obras del tren de alta velocidad provocan la destrucción de un circo romano" en Córdoba *El País*, 23 de mayo. Disponible en: https://elpais.com/diario/1991/05/23/cultura/674949604_850215.html [Consulta: 17-06-2021]. 1991; V.G. Olaya, "Córdoba ganó una estación de AVE y perdió el mayor palacio del Imperio Romano" en *El País*, 2 de junio. Disponible en: <https://elpais.com/cultura/2021-06-02/cordoba-gano-una-estacion-de-ave-y-perdio-el-mayor-palacio-del-imperio-romano.html> [Consulta: 8-07-2021]. 2021

[4] A. Barrionuevo Ferrer, "La experiencia de la obra de acondicionamiento de la estación de ferrocarriles Sevilla-Plaza de Armas". Ponencias *Seminario Fundación de los Ferrocarriles Españoles*. Fundación de los ferrocarriles españoles, p. 5. 1987

[5] *Ibidem*, pp. 7

[6] *Ídem*.

[7] A. Barrionuevo Ferrer *et al*, *Acondicionamiento de la Estación de Ferrocarriles de Sevilla: Plaza de Armas*. Colegio Oficial de Arquitectos, pp. 66-71. 1983

[8] G. Garcival, *Estaciones de ferrocarril en España*. Espasa Calpe, pp. 250-260. 1994

[9] *Ídem*

[10] J. Melgosa, "Estación ferroviaria Plaza de Armas de Sevilla", *Ingeniería Industrial*. Revista del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental, 27 de noviembre. Disponible en: <http://www.revistaingenieriaindustrial.com/2015/11/27/estacion-ferroviaria-plaza-de-arms-de-sevilla/> [Consulta: 20-06-2021]. 2015.

[11] A. Barrionuevo Ferrer, "La experiencia de la obra de acondicionamiento de la estación de ferrocarriles Sevilla-Plaza de Armas". Ponencias *Seminario Fundación de los Ferrocarriles Españoles*. Fundación de los ferrocarriles españoles, p.8. 1987.

[12] *REAL DECRETO 1380/1990. de 8 de noviembre. por el que se declara Bien de Interés Cultural. con categoría (de Monumento, la Estación de Ferrocarriles, situada en la plaza de Armas, sin número (estación de Córdoba), en Sevilla.*

- [13] J.L. Yáñez Sempere; U. García Torrente; J.C. Reina Fernández, *Guía de la Arquitectura de Sevilla y Área Metropolitana*. SXX. Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental, p. 150. 1992.
- [14] F.J. Recio, “El mal del ladrillo ataca la antigua estación de Plaza de Armas”, 18 de enero. *El Mundo*. Disponible en: <https://www.elmundo.es/andalucia/2015/01/18/54bb8252ca47412f128b456e.html> [Consulta: 20-06-2021]. 2015
- [15] Mayoral Campa, E., *Arquitectura y patrimonio. Aproximación desde el proyecto de arquitectura a la Estación de San Bernardo de Sevilla y su entorno*. Tesis Doctoral. Universidad de Sevilla. p, 213-214. 2001
- [16] Aguilar Civera, I. *Estaciones históricas en Andalucía Estaciones históricas en Andalucía*. Junta de Andalucía. p, 66-73. 2006
- [17] Mayoral Campa, E., *Arquitectura y patrimonio. Aproximación desde el proyecto de arquitectura a la Estación de San Bernardo de Sevilla y su entorno*. Tesis Doctoral. Universidad de Sevilla. p, 213-214. 2001
- [18] R.S. “San Bernardo tendrá un complejo deportivo y de parking con 105 plazas”, *Diario de Sevilla*. Disponible en: https://www.diariodesevilla.es/sevilla/San-Bernardo-complejo-deportivo-parking_0_772723381.html [Consulta: 25-06-2021]. 2014.