

## ESTACIONES DE FERROCARRIL. ARQUITECTURAS DE SÍNTESIS.

Esther Mayoral Campa. Dpto. Proyectos Arquitectónicos. ETSAS.

### RESUMEN

En los primeros momentos de la modernidad, el ferrocarril recoge algunos de los cambios esenciales que ésta lleva consigo. El tren, tan determinante en la formación de la ciudad moderna, concentra en la estación gran parte de sus valores, materializándolos en un edificio. La conexión, la velocidad, la heterogeneidad, la dialéctica que introduce el progreso, se encuentran en la estación con valores tradicionales del espacio público como la representatividad y lo lúdico. Los conflictos generados por el modernismo tienen una lectura continua en un edificio como la estación de ferrocarril. Este edificio ofrece claves para entender los orígenes de la modernidad y, actualmente, posibilita un análisis de la evolución concerniente a ésta a finales del siglo XX.

Palabras Claves: Arqueología Industrial, ciudad, espacio, patrimonio, proyecto.

### SUMMARY

In the first moments of the modernity, the railroad gathers some of the essential changes that this one takes with it. The train, so determinant in the formation of the modern city, concentrates on the station great part of his values, materializing them in a building. The connection, the speed, the heterogeneity, the dialectics that introduces the progress, meet on the station traditional values of the public space as the representation and the playful thing. The conflicts generated by the modernism have a constant reading in a building as the railway station. This building offers key to understand the origins of the modernity and, nowadays, it makes possible an analysis of the evolution relating to this one at the end of the 20th century.

Keywords: Industrial Archaeology, city, space, heritage, project.

## INTRODUCCIÓN

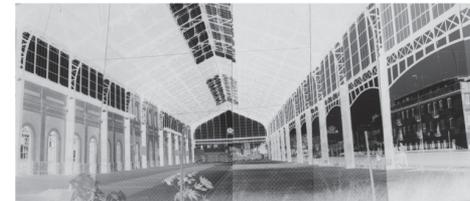
La herencia urbana y edilicia legada por la Revolución Industrial posibilita nuevas relecturas del patrimonio reciente. En ellos se reflejan muchos de los cambios esenciales de final del siglo XX. En la periferia se implantan los viejos y nuevos contenedores, edificios que sacrifican su apariencia formal en busca de una abstracción, que los convierte en representantes de la cultura arquitectónica actual. Hipermercados, aeropuertos, estaciones, grandes estructuras arquitectónicas, en las que se producen intercambios, ya sean de bienes o de personas, y que se erigen en nuevos símbolos urbanos.

Estos edificios, redefinen una noción de lugar y un concepto de espacio público, y tienen su precedente más cercano en la Revolución Industrial, cuando aparecen los nuevos medios de transporte. Los conflictos generados por el modernismo tienen una lectura continua en un edificio como las estaciones de ferrocarril. Estos edificios ofrecen claves para entender los orígenes de la modernidad y, actualmente, posibilita un análisis de la evolución concerniente a ésta a finales del siglo XX.

La idea de modernidad<sup>1</sup> ligada a lo inestable, a lo eternamente cambiante, caracteriza y cualifica a la estación de ferrocarril. La estación de ferrocarril es siempre distinta, es heterogénea y plural. Enlaza dos tiempos históricos, el principio y el final del siglo XX, con respecto a unas características concretas tanto espaciales como culturales. En la estación de ferrocarril tienen cabida los tiempos del hombre y de la máquina, los espacios eternos e instantáneos, la tradición de lo que permanece, de lo edilicio, frente a la modernidad que representan las idas y venidas del ferrocarril. El edificio como punto de

---

<sup>1</sup> PAZ, O.: Los hijos del limo. Barcelona: Biblioteca de Bolsillo. Seix Barral, 1984, pp.18. Este libro reúne las Charles Elliot Norton Lectures dictadas en el curso 1971-1972 en la universidad de Harvard por Octavio Paz, en "La tradición de la ruptura" se analizan las condiciones que desarrolla la modernidad en relación con la idea de tradición. Términos radicalmente contrarios en sus definiciones conceptuales, que sin embargo comienzan a entretener un mundo de contradicciones que caracterizan la esencia de la modernidad. " la modernidad es una tradición polémica y desaloja a la tradición imperante, cualquiera que esta sea; pero la desaloja sólo para, un instante después, ceder el sitio a otra tradición que a su vez, es otra manifestación momentánea de la actualidad. La modernidad nunca es ella misma: siempre es otra. Lo moderno no se caracteriza únicamente por su novedad, sino por su heterogeneidad. Tradición heterogénea o de lo heterogéneo, la modernidad está condenada a la pluralidad: la antigua tradición era siempre la misma, la moderna es siempre distinta"



(1) Fotomontaje de la Estación de San Bernard de Sevilla Esther Mayoral Campa.

encuentro de la contemporaneidad.

En este artículo se hace un recorrido por estos edificios desde el pretexto de una investigación que parte de un objeto obsoleto de pasado industrial, en la ciudad de Sevilla, la Estación de San Bernardo y que utiliza como objetivo de la investigación, el conocimiento de dicho objeto desde las necesidades del Proyecto Arquitectónico. El análisis y las preguntas que se hacen a la Estación vendrán determinadas por las posibilidades de transformación que esta ofrece.

En la estación de San Bernardo, estas características relacionadas globalmente con el ferrocarril se unen a las particulares del propio edificio. De alguna forma, las estaciones condensan y resumen algunas de las características de la arquitectura contemporánea.

De la abstracción del lugar a la compacidad del objeto. Pabellones, Estaciones, Contenedores.

La reflexión en torno a la estación de ferrocarril, está relacionada, a nivel general, con la evolución misma del concepto de arte que se desarrolla a lo largo del siglo XX. En un plano particular, se concreta en la arquitectura de los pabellones. Estas arquitecturas tan alejadas de los valores urbanos tradicionales y tan próximas a los de la periferia, establecen un precedente de un tipo de espacios -los contenedores públicos actuales- en los que se quiere demostrar, a lo largo de este trabajo, una conexión con el pasado y el presente de la arquitectura industrial.

Los contenedores industriales sufren una evolución paralela a la de los conceptos artísticos y arquitectónicos, caracterizados en el siglo XX por la búsqueda y conquista de la abstracción, y cuya traducción en arquitectura se sitúa en la llamada destrucción de la caja, o del objeto arquitectónico.

El proceso sufrido por el arte hacia la abstracción tiene su origen en la crisis del objeto surgida simultáneamente con la crisis de la Historia. Por tanto, la aparición del mundo industrial y su adopción como segunda naturaleza, sustituye el binomio Naturaleza-Historia, por el binomio Naturaleza- Artificio y acelera un proceso cuyo origen se sitúa en el Renacimiento, concretamente en la figura de Brunelleschi<sup>2</sup>. La relación entre lo natural y lo artificial existe desde el momento en que se define al hombre como tal. Sin embargo, existe un antes y un después en la definición de esta relación. Hasta la revolución industrial los artefactos<sup>3</sup> poseen unas características en su relación con el tiempo y el espacio. El concepto de espacio homogéneo, isótropo, continuo que durante siglos maneja la cultura occidental, se relaciona con el de tiempo en una escala de magnitud relativamente constante, lo que motiva que no exista una ruptura real entre la percepción física y mental del individuo." La diversidad de las calidades ambientales del punto de llegada era alcanzada a través de una progresión de variaciones

---

2 TAFURI, M.: Teorías e Historia de la Arquitectura. Madrid: Celeste Ediciones, 1997. Idea central del ensayo "La arquitectura moderna y el eclipse de la Historia".

3 MANZINI, E.: Artefactos. Hacia una nueva ecología del ambiente artificial. Madrid : Celeste Ediciones, 1992. En este ensayo el término Artefactos, hace referencia a los objetos de naturaleza industrial.

continuas”<sup>4</sup>.

Tras la revolución industrial, esa concepción del espacio comienza a fragmentarse, aparecen relaciones espacio-temporales que imposibilitan esa lectura ancestral del espacio. La transformación de la percepción espacial, modifica por completo la naturaleza de los objetos. La nueva teoría de la percepción que surge con el pensamiento de Kant, enfatiza los valores intangibles del arte. Por primera vez, los objetos artísticos basan su creación en el poder de la imaginación y la autonomía del lenguaje. “La teoría de la pura visibilidad reconoce que las formas pueden ser interpretadas visualmente, delimitando sus valores espirituales y su capacidad figurativa, sin necesidad de recurrir a referencias externas”<sup>5</sup>. Esta corriente filosófica y artística será el eje central de la escultura del siglo XX.

Dos conceptos son fundamentales para comprender la evolución que han sufrido los objetos desde la ruptura del binomio Naturaleza-Historia, el concepto de fragmentación y el concepto de superficialidad. La noción de artificio no adquiere categoría de segunda naturaleza hasta la revolución industrial, en la que los avances técnicos producen masivamente un mundo artificial cada vez más complejo. El hombre no controla los efectos de su propia obra, al igual que no consigue controlar del todo el mundo natural. La aceleración del tiempo y la acumulación de objetos genera la multiplicidad interpretativa ligada al fragmento. “... (la imagen) del pintor es total, la del operador está multiformemente fragmentada, y sus partes se componen según una ley nueva. De esta forma, la representación fílmica de la realidad es incomparablemente más significativa para el hombre moderno, puesto que precisamente, sobre la base de su intensa penetración mediante el equipo mecánico, le ofrece aquel aspecto, libre del equipo, que legítimamente puede exigir de la obra de arte”<sup>6</sup>. En estas palabras de Walter Benjamín, se resumen conceptos claves para entender el mundo contemporáneo. Por un lado, que aquí aparece vinculado a una nueva noción del arte, aplicable también al mundo de los objetos arquitectónicos. La aparición de un nuevo mundo tecnificado revoluciona las nociones artísticas, generando una nueva forma de conocimiento del mundo a través del arte. El cine es testimonio de ello, ya que establece una nueva forma de relación entre el individuo y la realidad, en la que aparece la posibilidad de componer argumentos distintos según el montaje, la técnica independiza al medio del fin.

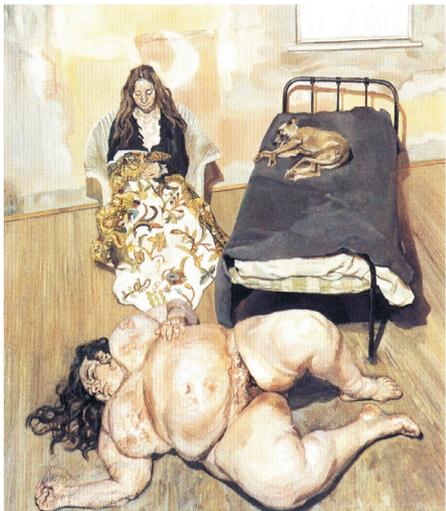
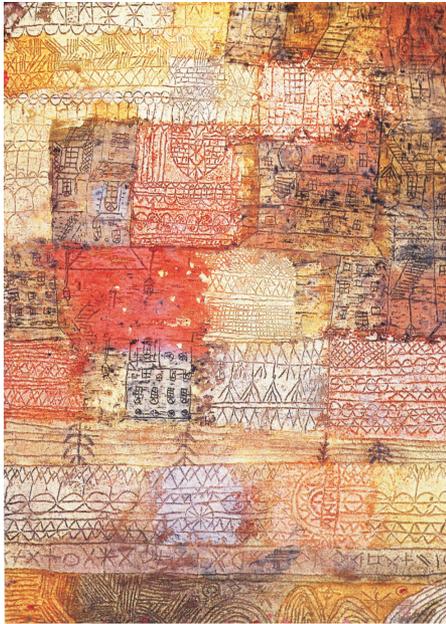
Por primera vez, el artista se libera de su instrumento. Se hace fuerte la idea de ruptura del orden y sentido convencional de las cosas a través de la fragmentación, hasta llegar a construir la abstracción, característica de las primeras vanguardias artísticas del siglo XX. En el siglo XIX, se pone de manifiesto la dualidad entre dos formas de entender la creación artística ya presentes en la antigüedad, pero que no se transforman en corrientes filosóficas conscientes hasta que Wilhem Worringer (1881-1965), no plantea los conceptos de abs-

---

4 MANZINI, E.: Artefactos. Hacia una nueva ecología del ambiente artificial. Madrid: Celeste Ediciones, 1992, pp. 29.

5 MONTANER, J. M.: “Los inicios de la teoría de arte europeo”. Crítica. Arte y crítica. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1999, pp. 27.

6 TAFURI, M.: Teorías e Historia de la Arquitectura. Madrid: Celeste Ediciones, 1997 pp.38. La cita escogida, perteneciente a Walter Benjamin, se incluye dentro de una extensa explicación de la crisis del objeto en relación con la crisis de la Historia.



(2) Ville Florentines, 1926. Paul Klee  
(5) Atardecer en el estudio, 1993. Florian Freud.

traktion und einfühlung<sup>7</sup>. Dentro de estos dos conceptos, la aceptación de la abstracción como recurso artístico, va a ser fundamental para la evolución de las artes. La abstracción está ligada a culturas y sociedades monotéistas, con un sentimiento de temor hacia la naturaleza y el cosmos. La abstracción sustituye a la mimesis. La mimesis es hasta el siglo XIX en la cultura occidental la forma de expresión del arte, basada en el concepto artístico definido por Platón y Aristóteles y alcanza su máxima expresión justo en el momento en que inicia su crisis, con el clasicismo y el neoclasicismo.

El artista moderno se revela contra la subordinación de la mimesis. La invención, conceptualización simplificación, yuxtaposición, fragmentación, son recursos asumidos por el arte moderno y contemporáneo. Según Susan Sontag, la abstracción es una huida de la interpretación, es un intento del arte por obviar los contenidos, por rechazar la idea de arte mimético, útil, que hay que justificar, con explicaciones e interpretaciones que limitan y coartan las posibilidades de la obra de arte. Pero quizás sería más interesante esta dualidad tal y como se expresa en el siguiente comentario "... la dualidad abstracción y figuración no son ni antagónicas ni irreconciliables. Al contrario, son complementarias son dos hemisferios que se reparten la visión del mundo visible e imaginario...en toda abstracción queda siempre memoria de realidad. Y en toda auténtica incursión en la figuración realizada tras la modernidad late un anhelo de abstracción, de manipulación, de modificación, de simplificación, de depuración"<sup>8</sup>. Retomando la idea de Tafuri, de que la crisis del objeto surge con la crisis de la Historia, encontramos en el Renacimiento el germen ideológico de esta fragmentación." Los objetos arquitectónicos brunelleschianos, autónomos y absolutos, estaban destinados a intervenir en las estructuras de la ciudad medieval transformando y alterando sus significados. La autosuficiencia simbólica y constructiva de la nueva espacialidad tridimensional irradiaba, un valor de orden

---

7 MONTANER, J.M.: "Los inicios de la teoría de arte europeo". Crítica. Arte y crítica. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1999, pp. 29. En el contexto del capítulo "Los inicios de la teoría de arte europeo", existe una explicación amplia de los orígenes y significados de la idea de abstracción.

8 MONTANER, J.M.: "Los inicios de la teoría de arte europeo". Crítica. Arte y crítica. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1999, pp. 18

racional que era el emblema absoluto de una severa voluntad ética”<sup>9</sup>. Esta idea del objeto arquitectónico, además de relacionarse con conceptos artísticos del siglo XX, puede constituir un antecedente de la noción de pabellón, como se explicará más adelante.

El otro concepto, el de superficialidad<sup>10</sup>, pertenece a la actualidad de los objetos. Este análisis podemos aplicarlo también a la arquitectura. Los procesos que comenzaron con la revolución Industrial, se aceleran de forma vertiginosa en los últimos momentos del siglo. A las nuevas nociones de tiempo y espacio que se introducen con los medios de transporte, y con la saturación de objetos, hay que añadir la aparición del mundo telemático, en el cual el tiempo se fragmenta en distintas clases de tiempo, y el espacio supera su dimensión física. La superficialización de los objetos es paralela a este proceso.

Esta multiplicidad de tiempos y espacios modifica necesariamente a los propios objetos. Sus significados pasan de las estructuras profundas inscritas en la materia a la superficie. El simbolismo y la identidad de los objetos de la primera Era industrial se transforma en mensaje. La relación del objeto con el entorno se produce a través de estas superficies, “Un conjunto de filtros, de membranas osmóticas que dejan pasar selectivamente, informaciones, energía, cosas y personas. En ellas no hay historia porque aquí el tiempo no deja huella, y si la deja, es degradación inmediata”<sup>11</sup>.

La matriz ideológica de esta postura actual data de los años 60. Hay una huída de la interpretación del objeto. Según las teorías de arte desde el mundo clásico hasta nuestros días, el arte necesita de una explicación. Tanto Platón como Aristóteles plantean la necesidad de una defensa del arte, por su concepción del arte mimético, como interpretación falsa de la realidad, como mentira por lo que necesita justificación. De la necesidad de defensa del arte, de su forzosa interpretación surge la división conceptual entre forma y contenido. La teoría de arte occidental considera, casi hasta los años sesenta, esencial el contenido y accesoria la forma.

“En la actualidad, el contenido sigue siendo esencial para justificar una forma. Este contenido puede ser menos figurativo, menos lúcidamente realista”<sup>12</sup>. Para Susan Sontag, la pintura abstracta es un intento de no tener contenido, pues si no existe el contenido no cabe interpretación alguna. El Pop Art, busca lo mismo pero empleando medios opuestos “utilizando un contenido tan estridente como ‘lo que es’, termina también por ser ininterpretable”<sup>13</sup>. Uno de los mecanismos para huir de la interpretación es generar un objeto cuya superficie sea tan unificada y tan límpida, con un mensaje tan directo que la obra pueda ser lo que es. La superficie no deja lugar a dudas.

Además de la superficialización del Objeto que Susan Sontag reclama, define otro concepto, el de “transparencia”. La transparencia supone experimentar la luminosidad del objeto en sí, de las cosas tal como son. El cine se eleva como máxima expresión de estos conceptos,

---

9 TAFURI, M.: Teorías e Historia de la Arquitectura. Madrid: Celeste Ediciones, 1997, pp.43.

10 MANZINI, Ezio: Artefactos. Hacia una nueva ecología del ambiente artificial. Madrid: Celeste Ediciones, 1992; Explicación de la evolución hacia la superficialización de los objetos de la industrialización.

11 MANZINI, E. : Artefactos. Hacia una nueva ecología del ambiente artificial. Madrid: Celeste Ediciones, 1992, pp.32.

12 SONTAG, S.: Contra la interpretación. Madrid: Editorial Alfaguara. Colección Textos de escritos, 1996, pp.26.

13 SONTAG, S.: Contra la interpretación. Madrid: Editorial Alfaguara. Colección Textos de escritos, 1996, pp. 34.

que se pueden aplicar también a la arquitectura. Estas ideas se trivializaron en el postmodernismo, eliminando, quizás lo más interesante del ensayo de Sontag *Contra la interpretación*, su llamada a una nueva actitud frente al arte. “Lo que ahora importa es recuperar nuestros sentidos. Debemos aprender a ver más, oír más, a sentir más... nuestra misión consiste en reducir el contenido de modo que podamos ver en detalle el Objeto...en lugar de una hermenéutica, necesitamos una erótica del arte”<sup>14</sup>. El fenómeno de superficialización no afecta únicamente a los objetos, sino que se presenta común a todos los ámbitos culturales y sociales.

¿Qué relación tiene todo esto con la estación de ferrocarril? En primer lugar, es importante destacar la participación fundamental del ferrocarril en los procesos de aceleración del tiempo y de fragmentación del espacio. La estación aparece como objeto de la primera Era Industrial y representa el paso intermedio entre lo material y lo superficial, transición entre el mundo de los objetos arcaicos y los objetos contemporáneos<sup>15</sup>. Se entiende como objeto arcaico aquel cuyo significado subyace en las estructuras profundas, en la misma naturaleza de la materia; y como objeto contemporáneo aquel cuyo significado está contenido en un substrato superficial.

Además de representar esa dualidad a la que hemos aludido, existe una realidad de este tipo de edificios, que en la actualidad definen su espacialidad y su materialidad con unos códigos y parámetros que se distancian de lo físico, y construyen una percepción del lugar distinta a la definida anteriormente: el concepto de contenedor.

En el periodo de tiempo transcurrido desde la segunda mitad del siglo XIX hasta finales del siglo XX, asistimos al nacimiento, desarrollo, muerte, y posterior parasitación de su esqueleto, de una realidad edilicia, como si se tratase de un proceso natural. En este proceso, el antecedente lo constituiría el de pabellón y el destino el de contenedor. Estas arquitecturas representan respectivamente la materialización de los conceptos de fragmentación y superficialización. Pero, ¿qué ocurre con el agotamiento de la estación como estructura edilicia?, ¿qué papel juega como memoria, sedimento del pasado? Desde el punto de vista de las permanencias históricas, tanto en las estaciones como en el resto del patrimonio industrial, asistimos a una superficialización del objeto. Todos los valores arquitectónicos se trasladan hacia la superficie, en un proceso en el cual la fachada, la envolvente, adquiere toda la carga de significación del edificio. El predominio de la imagen del edificio, favorece unas políticas de mantenimiento de fachadas (tengan valor o no) a ultranza, sin entrar a valorar otras características sustanciales de la arquitectura.

Los pabellones van a definir el marco conceptual en el cual queremos analizar la estación de San Bernardo. El edificio se sitúa a caballo entre la idea de pabellón y la idea de contenedor, dos conceptos genéricos que hablan del pasado y el presente de los objetos arquitectónicos, con todos los puntos que tienen en común ambos elementos.

El pabellón, cuya aparición es anterior a la revolución industrial establece, sin embargo, nexos de unión con las arquitecturas industriales

---

14 SONTAG, S.: *Contra la interpretación*. Madrid: Editorial Alfaguara. Colección *Textos de escritos*, 1996, pp 39.

15 MANZINI, Ezio. : *Artefactos. Hacia una nueva ecología del ambiente artificial*. Madrid: Celeste Ediciones, 1992, pp35.

en una evolución posterior. El concepto de pabellón tiene unas características concretas como la precariedad; la relación con el lugar; los contenidos programáticos; su condición de condensador espacial y formal, así como su capacidad de síntesis de las características arquitectónicas de su tiempo. Los pabellones se vinculan a todo un grupo de edificios, que van desde los pequeños pabellones del Barroco, hasta los hipermercados de la actualidad, pasando por las estructuras vinculadas a los medios de transportes. Siempre suponen una aportación espacial, constructiva, y conceptual.

El concepto de pabellón, surgido en el Barroco como contrapunto a las grandes estructuras edilicias articuladas y su posterior desarrollo en la Neoilustración, establece un precedente para el entendimiento de las arquitecturas descontextualizadas del siglo XX<sup>16</sup>. Lo que aparece como la parte de un todo más complejo, el fragmento construido, poco a poco se va liberando del todo, para constituirse en cita, en referencia apenas perceptible de posiciones culturales.

La aparición del concepto de pabellón posee una enorme trascendencia, ya que en estas pequeñas estructuras, en un principio modestas, van a estar presentes, más adelante, todas las características de la modernidad, en obras tan importantes como el Palacio de Cristal de Paxton, el pabellón de Barcelona de Mies, la Casa del hombre de Le Corbusier, etc .

La evolución posterior del término pabellón genera otro concepto arquitectónico, el de contenedor. Este término se define en la década de los 70. El contenedor es un estrategia más que una forma “ Contener, recluir, implica la definición exacta de unos confines rígidos, de una membrana resistente”<sup>17</sup>. Culturalmente, supone uno de los máximos exponentes de la sociedad de masas y consumo.

El contenedor se caracteriza por tener como función esencial el intercambio ya sea de bienes, personas, cultura, ocio, etc.... Éstos recogen algunas de las características de los pabellones. El pabellón es el representante conceptual de la cultura del fragmento, el contenedor es representativo de la cultura de lo superficial, tal y como se ha descrito anteriormente el término. Ambos se implantan en la ciudad con bastante independencia del lugar; a nivel espacial el pabellón representa una vocación de innovación y de experimentación en la arquitectura, en él se establecen las bases de la concepción espacial de un edificio como lugar. El contenedor asume esta característica y da un paso más, redefiniendo, como se ha explicado previamente, el concepto de lugar y la percepción que tenemos del mismo.

La misma necesidad de proponer espacios que plantea el pabellón, la encontramos a nivel lingüístico en los contenedores, en todo lo referente a su materialidad. Los contenedores reducen su forma a un problema de mínimos, es por definición una caja sin vocación formal o lingüística y cuya espacialidad pertenece a parámetros que están por encima de los conceptos físicos tradicionales de la arquitectura. El pabellón es un objeto de síntesis arquitectónica; el contenedor de síntesis social, y la estación de ferrocarril se inscribe en ambos mundos.

---

<sup>16</sup> TRILLO DE LEYVA, J. L.: La Fragmentación de la manzana. Sevilla: Universidad de Sevilla y Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1992. Este análisis del concepto de pabellón y su origen forma parte de la explicación general de la influencia de la idea de fragmentación en arquitectura como argumento de proyectos..

<sup>17</sup> FRUTOS, F, VALOR, J.: “Contenedores”. Barcelona: Revista Quaderns 214. Forum Internacional.

La estación puede entenderse como principio y final de una historia, perteneciente a la evolución de los conceptos ideológicos y artísticos contemporáneos. Describe una situación de tangencia, en la cual el objeto arquitectónico constituye un nexo, el punto de encuentro entre ideas y arquitectura. Punto de unión físico entre lo territorial y lo urbano; entre la periferia y el centro; entre lo abstracto y lo figurativo; entre el pasado y el futuro. En definitiva, se erige como condensador de la cultura arquitectónica reciente.

La estación y el lugar.

La noción de lugar sufre una rápida evolución a lo largo del siglo XX. En este periodo conviven distintas definiciones de lugar. Un espacio ancestral, definido por unas características geométricas concretas, como una aldea, se relaciona con el territorio a través de un tipo de espacio como la autopista, que se sitúa en el lado completamente opuesto de la concepción del lugar. Se pasa del lugar antropológico al no lugar, sin que existan catalizadores de esta relación entre espacios.

Julio Cortázar y Carol Dunlop en su libro *Los Autonautas de la Cosmopista*, consiguen invertir esa relación antropizando los no lugares de la autopista y construyendo lugares con su furgoneta. La ausencia de relación entre el objeto arquitectónico y su entorno, se ha convertido en una forma de interpretación de los distintos ámbitos del mundo artificial. Desde la "periferia" hasta el "centro" de las ciudades, los edificios del fin del milenio - los contenedores- se posan en los espacios de la ciudad, aceptando el plano del suelo como topografía preestablecida<sup>18</sup>.

Ese plano del suelo adquiere grosor hasta englobar como territorio artificial, todo lo construido por el hombre. Estos edificios compactos e independientes parasitan estructuras preestablecidas, ya sean las infraestructuras de la periferia o el tejido edilicio de la ciudad central. "Su independencia del lugar es directamente proporcional a su capacidad como espacio para generar un lugar"<sup>19</sup>.

La idea de fragmento nos introduce en el primer punto de análisis del concepto de pabellón en relación con la arquitectura industrial y en concreto con la estación de ferrocarril. "El pavillón-system permitió la composición mediante elementos independientes, unidades compositivas en los que es posible comprender una parte liberada del contexto"<sup>20</sup>.

Una de las principales características es que son arquitecturas que se desvinculan del lugar. Esa capacidad de constituirse en cita, en fragmento de una realidad más compleja, facilita una relación de independencia con el entorno, y establece el antecedente de la idea actual de la independencia del lugar para crear lugar. El pabellón, "(consigue ) a través de la relación entre sus partes - de su composición - una absoluta independencia del suelo en que se posa. Una arquitectura indiferente al lugar, que no reconoce sus atributos en tanto

---

18 EISENMAN, P.: *Quaderns 214*. Forum Internacional. Pp. 118: "La atopía contemporánea resulta claramente evidente, pero en esta condición atópica subyace la posibilidad de otros tipos de arquitectura espacial".

19 FRUTOS, F. VALOR, J.: "Contenedores". *Revista Quaderns 214*. Forum Internacional.

20 TRILLO DE LEYVA, J. L.: *La fragmentación de la manzana*. Sevilla: Universidad de Sevilla y Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, 1992, pp. 39.

que interrogación, edificio ensimismado, casi autista”<sup>21</sup>. El movimiento moderno desliga el objeto del plano del suelo, lo desmaterializa mediante la fragmentación como mecanismo de proyectos. Su independencia del lugar, sin embargo, no es todavía total, el pabellón de Barcelona de Mies Van Der Rohe, la casa Fansworth, la villa Savoy de Le Corbusier, se liberan del terreno pero establecen vínculos con el entorno a través de la noción de paisaje. Esas arquitecturas que comienzan a diluir sus límites quieren formar parte del lugar hasta fundirse con él, aunque demuestran un total desinterés por las características geométricas de éste, implícitas en una topografía dada.

La idea de pabellón ligada a la idea de periferia, evoluciona hacia una radicalización en su independencia con el lugar, aspecto cuya incidencia se ha ido incrementando a medida que la inseguridad respecto al concepto físico de periferia crecía.

La incertidumbre no superada que produce la modernidad, acelera el proceso iniciado por el Movimiento Moderno hacia la abstracción y la independencia de los objetos arquitectónicos. Lugar y objeto se ignoran, y la relación entre ambas partes ya no se produce a través de la abstracción fragmentada, sino de la abstracción compacta.

El concepto de compacidad aparece con fuerza en el panorama arquitectónico actual. Se detecta una evolución del concepto de pabellón hacia el concepto de contenedor.

La compacidad está muy relacionada con una de las tendencias del modernismo de los años sesenta denominado modernismo neutro, corriente filosófica y artística cuyo principal exponente a nivel ideológico es Roland Barthes, generador de un arte autoreferencial, cuyo conocimiento de la naturaleza, y lo artificial se produce a través de su propio conocimiento. El arte por el arte, el arte en si es la única preocupación del arte, se relaciona con la sociedad y la vida a través de la ausencia de relación.”(El artista) vuelve la espalda a la sociedad y se enfrenta al mundo de los objetos sin pasar por ninguna de las formas de la historia o la vida social”<sup>22</sup>.

El objeto arquitectónico se autocomplace e ignora a la periferia. El paisaje, ya sea central o periférico, no se entiende como fondo en el cual se inserta el objeto. “Nuestras cajas parecen brutales y duras en su forma rectangular, pero la luz y sus imágenes agradan el ojo. Muchos ni siquiera sabrán que se trata de un rectángulo. El edificio se convierte en una pieza esencial en el extraño brazalet de la ciudad”<sup>23</sup>.

En esta cita de Jacques Herzog, encontramos algunas de las ideas barajadas hasta ahora; la abstracción como respuesta al lugar, la independencia del lugar y, sin embargo, la relación con elementos como la luz, las imágenes, aspectos que pertenecen a una realidad intangible, conceptual, que se desmarcan de la realidad concreta de un lugar físico.

El fuerte vínculo que las estaciones establecen con su elemento generador el ferrocarril las relaciona directamente con los contenedores

---

21 MURO, C.: “Arquitecturas Fugaces”. Revista Fisuras nº4/3. Mayo 1997, pp. 5.

22 BERMAN, M.: Todo lo sólido se desvanece en el aire. México: Editorial siglo XXI de España editores., 1991, pp. 18. Texto perteneciente a “El grado cero de la escritura” de Rolan Barthes. Siglo XXI. México 1973.

23 HERZOG, J., MONEO, R.: “Compacidad del objeto autista”. Quaderns, 214. Forum Internacional.

como concepto. Al igual que en éstos, la vinculación a una infraestructura define la relación con el lugar. El edificio no se vincula al terreno sino a una topografía artificial formada por las vías del ferrocarril, el territorio lo define el movimiento y no unas características geométricas, la imagen recoge la sugerente forma de los raíles del ferrocarril, movimiento congelado de hierro y madera.

Ocurre lo mismo con objetos actuales como los hipermercados o las propias estaciones. En las estaciones de ferrocarril se encuentran la modernidad y la contemporaneidad.

La respuesta a un lugar que no se define por los valores estáticos implícitos en la geometría, sino por el movimiento, se concretan en el edificio de la estación. La representación de la modernidad, de los cambios sociales y culturales, son proyectados, en origen, por los ingenieros, al igual que ocurre con el fenómeno de las grandes superficies de la actualidad, a cuyo proceso de diseño han llegado los arquitectos tras una reflexión sobre los cambios operados en la sociedad. Es decir, la arquitectura llega tarde a la definición material de los fenómenos culturales y sociales que implica el ferrocarril.

En este contexto, la estación de San Bernardo es un elemento particular, en el sentido de que tiene todas las características de la arquitectura industrial, pero con la peculiaridad de ser el nexo de la ciudad con la periferia. Pertenece a ese mundo de las estaciones de ferrocarril del primer periodo industrial, que recogen la relación dialéctica entre los valores del progreso y los de la tradición, característica de la modernidad. Edificios que por pertenecer al mundo industrial son independientes del lugar, y sin embargo en las distintas interpretaciones tipológicas, al constituir un punto de encuentro con lo urbano, genera una fuerte vocación de relación con el lugar.

La estación de San Bernardo se sitúa en la fractura entre lo urbano y lo periférico, entre la arquitectura que se vincula al lugar y la que lo elude. Por una parte, acepta la esencia de una

modernidad incipiente, el mundo maquinista, y por otra, no quiere renunciar a la tradición de lo urbano.

Las estaciones asumen la dualidad entre el mundo del hombre y de la máquina y lo expresan en dos piezas perfectamente distinguibles. Independientemente de la tipología de la estación, sea estación término o estación de paso, existe una clara fractura en la interpretación del lugar entre los dos elementos que las estaciones decimonónicas proponen.

Por lo general, el edificio destinado al ferrocarril responde a una estructura, que como los pabellones es independiente del lugar, estas piezas de metal y vidrio, se posan sobre las vías del tren. Es un espacio interiorizado, en el cual la percepción desde el exterior no importa. Es un objeto hoy conocido, pero que en su momento representa cierto grado de abstracción, esa arquitectura “fea” que prescinde del ornamento, y que la sociedad sólo acepta por su carácter funcional. Estos edificios se ocultan tras la pieza de viajeros, tras tapias, y construyen la transición entre lo móvil y lo estático.

Esta dualidad que representan de forma genérica todas las estaciones de esta época, quizás se acentúe en las estaciones de paso, como San Bernardo o la Estación del Norte de Madrid, frente a las estaciones término. La estación término produce cierta macla entre el

volumen del ferrocarril y el de pasajeros, su posición respecto al centro, normalmente introduciéndose en él, y asumiendo sus itinerarios radiales, hacen que la estación y concretamente el edificio de viajeros se aferre al lugar. En estas estaciones sigue estando presente la dialéctica en el entendimiento del lugar, pero su disposición consecutiva traduce la tradicional gradación de espacios que se produce en la ciudad centro- periferia, sin que se altere la concepción del espacio de ésta, marcada por los caminos que atraviesan las murallas. En el caso de San Bernardo, la estación lleva a cabo una transposición de los valores de las puertas de las murallas. Esta estación trata de asirse a la ciudad a través de un pabellón, edificio de viajeros. La estación de San Bernardo es una estación de paso. En ella aparecen también dos volúmenes con unas características espaciales y materiales muy distintas. La situación de la estación de San Bernardo respecto al lugar, si cabe, es más extrema.

Desde la construcción del primer edificio, la estación de San Bernardo es un elemento ajeno a la ciudad. Quizás la implantación en un lugar desdibujado y poco definido, no sea la única causa de la extrañeza que causa como objeto arquitectónico. Aún hoy día, cuando la especulación se ha adueñado de todo el espacio que la rodea, y la ciudad ha trazado calles y edificios a fuerza de planes urbanísticos, la estación sigue siendo una aparición que llena con su enorme escala el único vacío que quedará en el futuro, la plaza de la avenida de Cádiz.

El lugar de implantación de la estación es uno de los puntos de tensión de la ciudad. Se trata de un espacio que acoge la periferia-natural, la periferia-industrial y la periferia-especulativa, resumiendo la evolución de la Sevilla extramuros a lo largo del siglo XIX y XX.

La estación asume una situación fronteriza y polarizada, en la que quedan reflejadas muchas de las condiciones sociales, culturales, geométricas y espaciales generadas por la ciudad. Resume en un edificio la contradicción de una ciudad que entiende el ferrocarril como elemento lúdico y lo rechaza como representación del progreso. En San Bernardo esa ruptura radical entre lo urbano y lo periférico se debe, en gran medida, a la posición de la estación respecto al viario. Ésta se produce de forma paralela, lo que provoca la creación de dos edificios tangentes, formados por la pieza de viajeros y la marquesina de los andenes. En el edificio de la estación están implícitas todas las características de la arquitectura más reaccionaria del XIX, esa arquitectura que rechaza la periferia, y que trata de darle un carácter monumental y urbano al edificio. Arquitectura que construye una fachada para dignificar el "terrible" nuevo mundo industrial. Esa arquitectura se vincula al lugar a través de una escala más menuda, y de la generación de una plaza anterior a la gran fachada, a la que se accede desde una avenida, en la más pura tradición de ensanche del siglo XIX, acentuando la monumentalidad de la estación, con una focalización total de ésta, que de camino oculta las miserias de los barrios obreros de la periferia. La estación tiene la necesidad de hacer una definición geométrica de lo indefinido, el edificio neoclásico pone toda la esperanza de generar un lugar en el trazado bidimensional de la plaza de la avenida de Cádiz.

La pieza de la marquesina es un elemento clásico de la periferia, elemento neutro, sin vocación de implantación en un lugar concreto,

posee una total falta de complicidad con el entorno. "Lo que vemos es una estructura de vidrio sostenida por delgadas varillas de hierro apenas perceptibles, una estructura de líneas ligeras y gráciles y curvas suaves, liviana hasta parecer ingravidas, cuyo aspecto es de poder elevarse por los aires en cualquier momento. Su color alterna entre el color del vidrio transparente que cubre la mayor parte del volumen del edificio y el azul celeste de las delgadas varillas de hierro; esta combinación nos inunda con un resplandor deslumbrante que atrapa la luz del cielo y el agua, brillando dinámicamente... la naturaleza y la industria se funden en una atmósfera vividamente cromática y dinámica"<sup>24</sup>.

Esta descripción del Palacio de Cristal de Paxton encaja perfectamente con la de la marquesina de la estación. Las relaciones que se establecen con el lugar a través del cielo, el suelo o la luz, parámetros naturales que representan el antecedente de la descontextualización integradora de la arquitectura moderna, superan a los vínculos tradicionales entre geometría y lugar. Esa nueva arquitectura industrial apenas define unos límites con el entorno. Como en los dibujos de Chillida, se puede dibujar la figura completa de la estación como objeto limitado únicamente por sus propios planos construidos. La estación, a pesar de su intento por asirse a la ciudad, emplea recursos muy débiles, y produce una situación extrapolable a todos los lugares, constituye una situación genérica que al igual que el pabellón, puede implantarse en cualquier sitio."... entonces yo les reprochaba (a los pabellones) que no formaran parte de su emplazamiento, que estuvieran tan seguros de sí mismos que podían ser trasladados a otro lugar y seguir diciendo lo mismo"<sup>25</sup>.

La estación de San Bernardo resume dos formas de entender el lugar, dos posturas que tienen su origen en arquitecturas decimonónicas, pero que llevan implícitos posicionamientos teóricos que van desde los ideales del movimiento moderno hasta nuestros días.

Por un lado, el edificio neoclásico arranca de la tradición arquitectónica de Durand, como prototipo ideológico, el edificio surge desligado de un diálogo con el lugar, si bien expresa cierta vocación urbana al generar una plaza anterior a la estación. Se obvia al lugar, pero se sigue aceptando el valor tradicional del término. El objeto se posa sobre la definición geométrica de un lugar. Se produce el paradigma, ¿es un lugar un trazado en el plano del suelo? Es tan artificial el lugar como el objeto. La pieza del edificio de viajeros es un pabellón que traslada a su fachada toda identidad y genera un espacio interior sin intenciones arquitectónicas. Banalización tipológica de un problema que hay que resolver, el tránsito entre el movimiento y la quietud, entre lo estático y lo dinámico. La función define el espacio interior, la imagen el espacio exterior. La marquesina también ignora al lugar, entendido éste como lugar Antropológico,

---

24 Berman, Marshall. Todo lo sólido se desvanece en el aire. México: Editorial siglo XXI de España editores., 1991, pp. 248. Descripción del Palacio de Cristal realizada por Lothar Bucher, personaje de la época. Revolucionario demócrata durante la década de 1840, fue más tarde periodista, agente de los servicios de información y arquitecto en el contexto del gran desarrollo industrial de Alemania. Su testimonio es interesante en la medida en que representa la opinión sobre un edificio emblemático de la época, y pone de relieve la profunda contradicción que para la intelectualidad de la época representa la modernidad y las consecuencias de ésta. En la crónica sobre el edificio Bucher proyecta sus temores y esperanzas sobre lo que representa la modernidad.

25 Muro, Carles: "Arquitecturas Fugaces". Revista Fisuras nº4/3. Mayo 1997, pp..7. Nota perteneciente a un texto de José Quetglas "Pabellón de derrotados", en Art contra la guerra. Entorn del pavelló espanyol a l'Exposició Internacional de París de 1937. Barcelona 1986. Pág. 240.

pero únicamente para trasladarlo a su interior. El espacio de la marquesina puede entenderse como el germen de los lugares del siglo XXI, aquellos marcados por el movimiento, por la luz, por la escala. La marquesina no se contagia del lugar, lo redefine. Entonces, ¿qué papel juega esa arquitectura, que surge ligada a la periferia, independiente del lugar, cuando las transformaciones urbanas la integran en los procesos especulativos? En el caso de la estación de San Bernardo, su arquitectura representa la afirmación de un límite aún no superado, la desolación del objeto contemporáneo frente a lo que lo rodea.

Pero, además, la estación ofrece la oportunidad de catalizar en un punto valores de la cultura modernista que hasta ahora no tienen cabida en la ciudad. La estación, en el análisis como objeto independiente del lugar, aporta la capacidad que adquiere la obra contemporánea, el lugar no existe antes que el objeto, éstos no se construyen en un lugar sino que de ellos procede el lugar. Por tanto, lejos de la generación de un trazado urbanístico que se vincule a la estación, es el propio edificio desde el cual se crea el lugar.

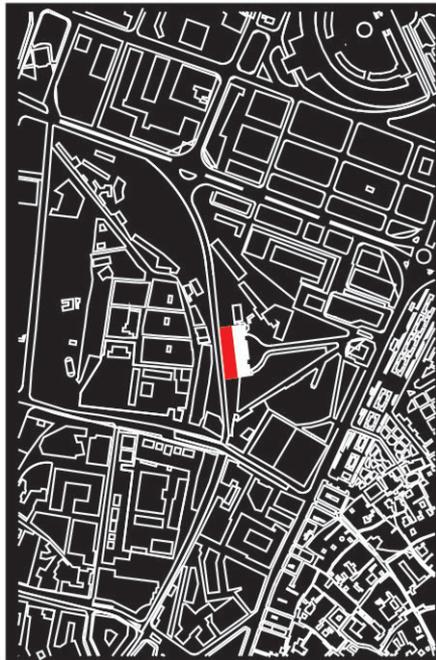
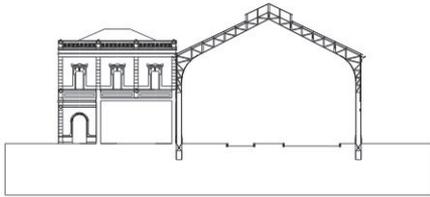
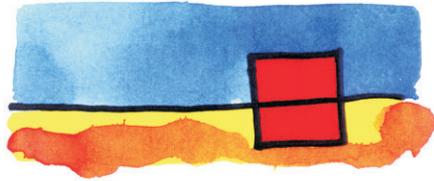
De la estación del Norte a Euroville.

Las estaciones, explícitamente, aluden al debate entre proyecto y técnica e, implícitamente, al debate entre proyecto y ciudad. Pertenecen a una categoría edilicia que resume en el proyecto de arquitectura un concepto de ciudad. Por vez primera, un edificio aparece vinculado por entero a una infraestructura, acontecimiento nuevo y distinto que va a provocar la aparición de una arquitectura concreta, y que introduce nociones como tipo, función, tectónica, valores ligados a un mundo racional surgido con la revolución industrial.

La estación de ferrocarril que surge como dignificación del nuevo transporte en su contacto con la ciudad, elemento intermediario entre hombres y máquinas, irá desarrollando relaciones de mayor complejidad con el límite que la genera. La relación de la estación y el tren está dentro del contexto de la evolución misma del concepto de modernidad.

La estación de San Bernardo representa un momento concreto dentro del proceso, con unas características tanto generales como particulares. Por tanto, habría que desarrollar una caracterización del fenómeno del ferrocarril y la estación en un plano conceptual, que describiera el desarrollo mismo del ferrocarril como medio de transporte y sus vinculaciones con el edificio, así como al edificio en el marco de la arquitectura existente.

Lo moderno separa actitudes diferentes frente al mundo, y el siglo XIX es el que manifiesta esas polaridades de forma radical, pero a la vez ambigua. Dentro de ese proceso, destacan dos fenómenos que tienen consecuencias directas sobre el ferrocarril y su arquitectura. La aceleración del tiempo transforma las relaciones espacio-temporales, fragmenta definitivamente la noción de espacio. La aceleración está relacionada con la velocidad con que se desarrollan los acontecimientos y con el fenómeno de acortamiento del espacio, debido a la aparición de los nuevos medios de transporte. Dentro de este contexto, el ferrocarril desempeñó y desempeña un papel destacado. La aceleración define la materia de este nuevo límite, y lo hace como categoría abstracta. La aparición de productos provenientes del mundo industrial altera por completo la noción tradicional de los objetos, existe por primera vez una modificación de la idea de segunda



(4) La ciudad dual, fotomontaje. Esther Mayoral Campa

naturaleza, tradicionalmente relacionada con la Historia. Aparecen, por tanto dos fenómenos estrechamente relacionados con el ferrocarril. En primer lugar, en un plano ideológico, el de la aceleración del tiempo ligada a la naturaleza abstracta del ferrocarril. En segundo lugar, los avances técnicos que también tienen una relación directa con el ferrocarril, en su aspecto material, y que establecen conexiones con lo edilicio. Interesa a lo largo de la exposición, la relación entre estos dos fenómenos; cómo se vinculan el plano abstracto, el ferrocarril, límite espacio-temporal con el plano material del edificio. La revolución industrial produce un nuevo tipo de arquitectura que se enfrenta a las normas y convenciones de la Academia, que rige a finales del siglo XVIII y principios del XIX los parámetros que definen el arte y la arquitectura.

Lo primero que observamos al abordar la relación entre ferrocarril y estación es el carácter dual que adquiere ésta desde sus orígenes. Las estaciones, desde el principio, asumen la necesidad de conectar un fenómeno artificial como el ferrocarril al ámbito de los hombres. Actúan como nexo entre el paisaje industrial y el paisaje tradicional, ya sea natural, o urbano. Los hombres necesitan formalizar en un edificio ese espacio intermedio que surge entre dos realidades tangentes, necesitan generar un punto de ingreso al entorno donde se inserta el ferrocarril. Recordemos esas imágenes de los westerns norteamericanos (El hombre que mató a Liberty Valance, John Ford, 1962; Sólo ante el peligro, Fred Zinnemann, 1952), del tren llegando a una estación en medio de un impresionante espacio natural, sin más presencia humana que una pequeña estación en el paisaje. Esta primera aportación edilicia esencial se relaciona con una forma de entender el territorio, propia de los espacios naturales norteamericanos y que será de una gran influencia en la arquitectura de Frank Lloyd Wright (casas de la pradera), y más tarde las casas Trubeck y Wislocki de Venturi Rauch. El western refleja ese paisaje civilizado por la cultura agraria americana. Una extraña relación entre naturaleza y máquina, reflejada en este género cinematográfico, anterior y simultánea a la relación ciudad-máquina<sup>26</sup>.

<sup>26</sup> MONTANER, J. M.: La Modernidad superada. Arquitectura y Arte en el pensamiento del siglo XX. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1999. La idea desarrollada forma parte de la explicación de los posicionamientos de los arquitectos del siglo XX frente al lugar en "Las arquitecturas del lugar", en particular la influencia del paisaje

A medida que el ferrocarril se va consolidando como elemento de mayor complejidad, por tamaño y velocidad, la estación también experimenta un cambio de escala y de relación con el límite. La complejidad del edificio es directamente proporcional a la complejidad de sus límites, ya sean urbanos o industriales. La estación de ferrocarril sintetiza una idea de ciudad, el edificio asume la complejidad de las relaciones urbanas y de la relación con el límite. En este sentido, se analiza la estación de San Bernardo en relación con Eurolille. Ambos edificios representan situaciones extremas, tanto temporal como ideológicamente. En ambos proyectos, está presente el ferrocarril y su importancia, pero con un siglo de diferencia. Son dos conceptos de ferrocarril, que potencian la idea del tren como elemento de enlace entre los tiempos de la modernidad. San Bernardo hace referencia a un modelo de ciudad cuya complejidad no supera aún la dualidad centro-periferia. Eurolille, sin embargo, hace referencia a una ciudad compleja, una metrópolis contemporánea, una ciudad cuya sección adquiere el protagonismo sobre el plano. El proyecto de la estación es una transposición de los caracteres de la ciudad al edificio. Ese carácter dual entre el mundo del hombre y el mundo de la máquina que trata de reconciliarse en la estación, tiene además unas connotaciones culturales concretas, traducidas a un enfrentamiento en el plano artístico e ideológico: positivismo y antimaquimismo.

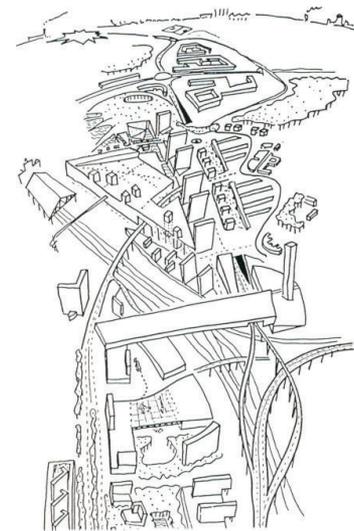
El positivismo implica una adhesión total a las implicaciones que el nuevo mundo técnico propone. En arquitectura esto tiene como resultado la aparición de conceptos que por primera vez, de forma consciente, se relacionan con ella; como la idea de tectonicidad. Para los positivistas es posible encontrar unas leyes fijas e inmutables para el arte, y estas leyes tienen unos de sus condicionamientos principales en los materiales y la técnica. Este posicionamiento ideológico tendrá como evolución la tradición tecnológica y rigorista, continuada, más adelante, por Loos, Mies Van Der Rohe, etc<sup>27</sup>.

Sin embargo, aparece una fractura ideológica entre los procesos de proyectación ligados

---

agrícola norteamericano sobre la arquitectura de Frank Lloyd Wright.

27 MONTANER, J. M.: *Crítica. Arquitectura y Crítica*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. Colección Básicos, 1999.



(5) La ciudad dual, fotomontaje. Esther Mayoral Campa

a la tradición académica y los procesos constructivos ligados a las nuevas técnicas y productos industriales.

La aparición de un mundo artificial producido por el hombre de forma seriada y con una manipulación, hasta entonces desconocida de la materia, produce una nueva noción de segunda naturaleza. Hasta ese momento, el arte había tomado como modelo, para alcanzar unos ideales de belleza, unas reglas universales basadas, en la naturaleza de las cosas, y en el entendimiento de esa naturaleza como Historia, como principios universales basados en la antigüedad. La mimesis fue el motor del arte, a inspiración de la arquitectura. Mimesis al servicio de la reproducción de unos valores esenciales heredados del mundo clásico.

La ilustración comienza a poner en crisis muchos de los postulados académicos, al conferirle una nueva interpretación a la antigüedad, liberándola en cierta forma de la búsqueda de la belleza como razón última de la arquitectura, cargándola de significación ideológica, con los edificios parlantes de los arquitectos ilustrados Ledoux, Boullé, etc.

Los primeros avances técnicos y científicos originan la evolución en la investigación de nuevos materiales y de sus comportamientos mecánicos, que se aplican a la construcción de edificios. Comienza a producirse la dualidad entre arte y técnica, entre proyecto y ejecución, entre arquitectos e ingenieros.

Dentro de la evolución de la arquitectura hacia el neoclasicismo, o hacia el historicismo, existe una nueva actitud entre una serie de arquitectos hacia el sentido de la arquitectura y la utilización de la Historia.

Con Durand como protagonista, la corriente se caracteriza por aceptar el mundo clásico como convención, formalización ideal de unos procesos de proyectos que ya no buscan los ideales de belleza de la Academia, ni los contenidos ideológicos de los arquitectos ilustrados, sino alcanzar ciertos ideales de racionalización de la arquitectura que tienen que ver con su utilidad. El concepto de utilidad como objetivo último del arte ya está presente en el pensamiento de Aristóteles, pero es un sentido de la utilidad terapéutico, "... el arte es útil, medicinalmente útil, en cuanto suscita y purga emociones peligrosas"<sup>28</sup>. Para Durand, la utilidad de la arquitectura radica en su contenido, en su función. Establece los modelos de edificios para las nuevas necesidades públicas. La función y la forma, unidas por el concepto de tipo, tan importante para el movimiento moderno. Racionaliza los procesos de proyectos y los sistematiza en tratados, en catálogos, cuyo objetivo principal es tratar de resolver los conflictos que surgen entre los sistemas constructivos y los lenguajes clásicos, que dan respuesta a "esta necesidad moderna de ubicar y separar"<sup>29</sup>.

Esta posición cultural produce un primer acercamiento al funcionalismo. La arquitectura como racionalización de una necesidad determinada. El mundo clásico, gótico, prerromano, etc., adquiere un papel superficial y decorativo, si bien paulatinamente se inicia un acercamiento entre las posiciones de los arquitectos y los ingenieros. La aportación principal de Durand y sus catálogos de edificios es

---

28 SONTAG, S.: *Contra la interpretación*. Madrid: Editorial Alfaguara. Colección Textos de escritos, 1996.

29 FRUTOS, F., VALOR, J.: "Contenedores". Revista *Quaderns* 214. Forum Internacional.

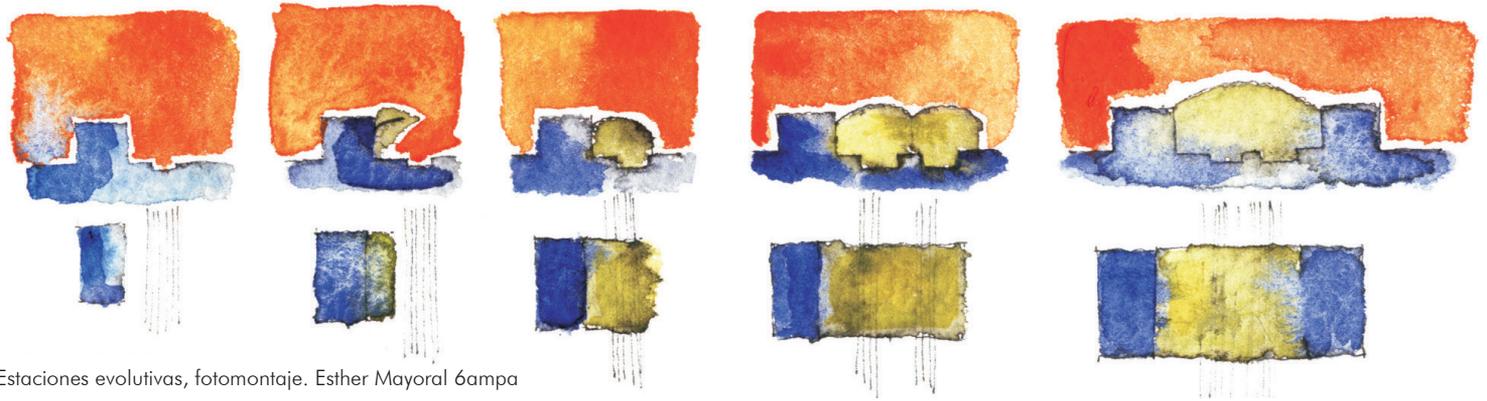
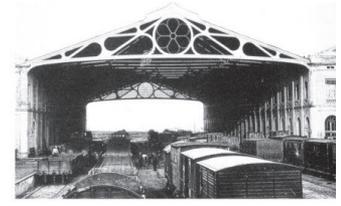
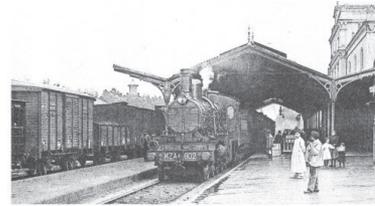
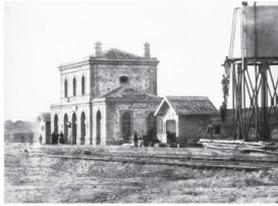
que codifica y establece una cierta noción de tipología para los nuevos edificios que definen la vida pública.

Durand elabora un método de proyectos que se emplea y se trivializa durante todo el siglo XIX. Basado en la descripción de los elementos que él considera un a priori, desarrolla una metodología general para asociar estos elementos, así define las partes del edificio, y el estudio de los tipos de la construcción. Este estudio consiste en un análisis por elementos, en el que debe haber una unidad entre sus materiales, sus propiedades, la forma y las proporciones que éstos adoptan al ser puestos en obra. Paralelamente a los parámetros que establece la arquitectura neoclásica, existe una arquitectura industrial ligada a la ingeniería que produce edificios liberados de las convenciones historicistas y que plantean la utilización de materiales nuevos y la ampliación de la escala. Asimismo, este hecho permite modificar el concepto de espacio público.

El proyecto positivista se opone al modelo de proyectación de Durand. La arquitectura industrial, tiene sus bases en condiciones topológicas como la escala, la distancia, la definición del dentro-afuera. Esta evolución de los conceptos artísticos y arquitectónicos se observan, de forma concreta, en el fenómeno del ferrocarril, cuya naturaleza dual expresa de forma explícita este proceso.

Las primeras estaciones manifiestan una total disociación entre el mundo industrial y el mundo del hombre. Las estaciones aparecen paralelas a las vías del ferrocarril, concentradas en un único edificio. Un pequeño pabellón neoclásico que codifica un tipo y define el valor del edificio de carácter civil. En estos edificios simétricos, de geometría simple, espacialmente compartimentados, aún no existe una necesidad de expresar la dualidad cultural que representa lo edificio frente a las vías. La estación es un único edificio que representa a la ciudad central, la periferia incipiente se expresa con la sencilla marquesina. La aparición de esta pieza es estrictamente funcional. El edificio se genera sin la necesidad de convertir en símbolo al ferrocarril. Existe en ellos cierta actitud en la que se intuye la doble naturaleza de las futuras estaciones de principio de siglo. Esa dualidad se esboza en una pieza, la marquesina. Ésta asume ese papel de espacio de transición entre los dos mundos paralelos que se dan cita en la estación. Esta pieza, cuya función es únicamente proteger a los pasajeros de la lluvia, y cuyo alcance tan sólo llega a cubrir el andén principal de viajeros, quiere apropiarse de un espacio que todavía le es ajeno. El elemento de funcionalidad muy limitada de la marquesina pertenece al mundo de lo ornamental, a la tradición de emplear el hierro para elementos decorativos. Normalmente, ese pequeño elemento de transición está construido con materiales y técnicas constructivas distintas a la de la estación. Su frágil apariencia y la condición de elemento superpuesto al edificio principal, apunta alguna de las características de las arquitecturas industriales que se desarrollarán más tarde.

Estos edificios corresponden a un primer periodo de la modernidad en el cuál el ferrocarril todavía no desempeña un papel destacado. El ferrocarril es un tímido símbolo de la cultura industrial. El edificio, un nexo con la ciudad y con un territorio sobre el que el ferrocarril todavía no ejerce control. La estación responde a las características de autonomía, homogeneidad y unifuncionalidad que se dan en la



(6) Estaciones evolutivas, fotomontaje. Esther Mayoral 6ampa

ciudad clásica.

A medida que avanza el tiempo y la industria alcanza un mayor protagonismo, el ferrocarril se convertirá en un fenómeno determinante. Pasa de ser mera anécdota a predeterminar la futura forma de la ciudad y su importancia territorial. La estación crece, y la industria formaliza un edificio que cobija a las máquinas. Se produce la colonización edilicia del espacio de las vías.

En la segunda mitad del siglo XIX, la profunda escisión que manifiestan las culturas neoclásica e industrial se traduce en dos edificios. Aparece una fractura entre los poderes político-económicos marcada por la industria, y la sociedad que se resiste a aceptar los valores de ésta, como se observa en este comentario acerca de la "Galería de las Máquinas" de la exposición de París: "¿Palacio? ¿Sería este el nombre apropiado para la amplia construcción que encierra en su perímetro los más numerosos productos del arte y de la industria jamás reunidos en un lugar? No, si esta palabra implica necesariamente la idea de belleza, de elegancia y de majestad. Esta enorme masa de hierro y ladrillos, que la mirada no puede abarcar en su conjunto, no es ni hermosa ni elegante, ni siquiera grandiosa; es pesada, baja y vulgar. Pero si es suficiente que un edificio, aún faltándole todo esto, contenga riquezas incalculables, entonces este extraño

objeto, que no tiene precedentes en arquitectura, es ciertamente un palacio”<sup>30</sup>.

Estamos ante la materialización de la cultura industrial en edificios, si bien todavía existe un fuerte rechazo a asumirlos como valores representativos de la cultura urbana. El comentario expresa claramente algunos de los valores que aporta la arquitectura industrial y que no están presentes en la arquitectura neoclásica: el cambio de escala y de materiales; la noción de contenedor, se describe el perímetro y lo que hay dentro. Comienza a ser importante el contenido además del continente del edificio, como se expresa en esas palabras. Hay un fuerte rechazo del edificio, pero sin embargo, se valora en la medida en que su contenido es valioso.

No es casual que esa nueva arquitectura elija el marco de las exposiciones universales para darse a conocer, ya que son arquitecturas que adquieren valor como contenedor de bienes de consumo. Espacios que comienzan a definirse con materiales y formas distintas, y en los que da igual que circulen objetos, personas o trenes.

Estos edificios que conviven con la arquitectura neoclásica o historicista aportan una nueva forma de entender el proyecto arquitectónico. Mientras que el proceso de proyectos en la arquitectura neoclásica se basa en la composición por adición de piezas; la racionalización del proceso mediante volúmenes simples y simétricos; la independencia entre estructura y acabado de los elementos, la arquitectura industrial basa el proyecto en la repetición de un elemento estructural. Éste al igual que en la arquitectura neoclásica es simétrico y representa un orden arquitectónico, pero las relaciones que se establecen entre ellos y la escala es completamente nueva. La aceptación por las burguesías industriales de esta arquitectura como representación de su poder posibilita que se incorporen a los nuevos edificios públicos. La relación entre industria y arquitectura, antes inexistente comienza a convivir en diferentes edificios y, en particular, en las estaciones de ferrocarril. Estos edificios industriales efímeros, de hierro y cristal, posibilitan una relación más compleja entre la ciudad y el ferrocarril, a través de las nuevas estaciones. El espacio del tren se formaliza en un edificio y el espacio del hombre en otro, aparecen las estaciones duales donde conviven las dos arquitecturas que se están produciendo en ese momento. La ciudad dual, centro y periferia, se manifiesta en la estación doble, esa relación es la que se manifiesta en la estación de León, en la que se expresa una clara división entre el mundo neoclásico y el mundo industrial.

Se modifica la relación entre lo construido y el flujo producido por el tránsito de los trenes. El espacio público incorpora un trozo de realidad exterior. La vida pública ya no está únicamente representada por un edificio en el que se desarrolla una actividad concreta, como un teatro, una sala de conciertos, etc, la vida tumultuosa que se está empezando a producir en la calle se encierra en edificios con una escala completamente distinta. De esta dualidad entre edificio industrial y edificio neoclásico surgen dos tipos de estaciones que se desarrollarán a finales del siglo XIX y comienzo del XX. Son las estaciones de paso y las estaciones término.

En ambos casos, ya hay una colonización clara del espacio del ferrocarril por parte del edificio, pero siempre entendiendo este espacio

---

30 BENEVOLO, L.: Historia de la arquitectura moderna. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1974, pp.143

como algo ajeno al hombre, el edificio de las máquinas tiene otra escala, otros materiales, otra función y otra forma. Existe una aceptación de la arquitectura industrial siempre que ésta quede dignificada por la otra, el edificio de la estación sigue mostrando su cara tradicional a la ciudad. Es interesante como estas arquitecturas tangentes se desarrollan de forma paralela, podrían separarse una de otra como se corta un trozo de tarta, no se mezclan tan sólo se tocan.

De estos modelos de estación, existen numerosos ejemplos europeos, desde la estación del Norte de París, hasta la propia estación de San Bernardo. En todas convive esa disociación entre los dos volúmenes básicos del edificio, dualidad que como hemos explicado se expresa en todas las características del edificio, en la forma, en el concepto espacial, en los materiales, en la escala, etc. Estos dos tipos o modelos de estación adaptan, respectivamente, una postura de ellos en el tiempo. La estación de paso de final del siglo XIX es la evolución directa de las primeras estaciones.

Las estaciones de paso tienen un carácter dual muy intenso, su posición frente al viario lo convierte en barrera, en límite infranqueable. Este tipo de estación sigue manteniendo un carácter muy periférico respecto a la ciudad, ya que esa sucesión de edificios tangentes muestra una gran debilidad a la hora de generar ciudad. Estas estaciones, normalmente, pertenecen a ciudades sin una importancia clave en la organización territorial del ferrocarril, o son estaciones secundarias de una ciudad importante. El tren en ellas va de paso, la modernidad pasa de largo. La relación con el viario se traduce en un edificio con todas las características de la arquitectura industrial de la época, como la evolución de la marquesina metálica o de madera de las primeras estaciones.

Hay una actitud todavía tímida de apropiación de las vías, el edificio las cubre, como podría cubrir una exposición de objetos industriales. Se mantiene esa sensación de objeto inacabado, sin fin, reforzado por el movimiento del tren atravesando el espacio. La dualidad formal, constructiva, espacial, se manifiesta también en una clara distinción funcional entre un espacio y otro, los usos no se mezclan. Hay un edificio con unos objetivos y otro edificio con otros. Estas estaciones suponen una transposición literal de los valores de la arquitectura neoclásica y de los de la arquitectura industrial. Se sitúa la "Galería de las Máquinas" junto a un pabellón neoclásico de Durand. El edificio de las máquinas adquiere esas características del contenedor, la importancia del edificio radica en el valor de su contenido, en la cantidad de las mercancías y personas que circulan por él. La estación traduce a la perfección la disociación de valores de la modernidad incipiente.

Las estaciones término dan un paso más en la evolución de la relación con el límite que las genera. Con este modelo se produce un avance hacia la destrucción del objeto dual. Las estaciones término comienzan a expresar una mayor ambigüedad en la relación entre las dos piezas que conforman el edificio. Siguen existiendo dos piezas distintas, una relacionada con los hombres y con la ciudad, y otra con las máquinas.

Existe también dualidad de materiales, de forma, pero hay cambios importantes, como la posición relativa de las dos piezas entre ellas y respecto al viario del ferrocarril, que comienza a manifestar cierta ambigüedad de usos. Los espacios de hombres y de máquinas se mezclan y le dan un carácter unitario al edificio. Siguen distinguiéndose perfectamente las dos piezas diferenciadas, pero ya no se sitúan una junto a otra, sino que expresan cierta macla. A la unidad edilicia se añade la yuxtaposición de usos. El edificio que ofrece su fachada a la ciudad abraza al contenedor industrial y expresa su vocación de aceptación del mundo industrial. Los límites de éste ya no están constituidos por la precaria presencia del paso de un tren, sino que en parte los define el propio edificio de viajeros y en parte los define la propia ciudad. Su carácter de fondo de saco y su posición, incrustada en la ciudad, hace que estas estaciones sí alcancen un gran nivel como representación del poder burgués. La transición entre los itinerarios del ferrocarril y los del hombre es consecutiva, no perpendicular como ocurría en las estaciones de paso, lo que facilita la mezcla de conceptos y funciones.

El sentido del recorrido no resulta aquí tan excluyente como en las estaciones de paso. La estación deja de ser un edificio ajeno a las vías; el ferrocarril entra a formar parte del edificio. Este tipo de estaciones asume el papel de representación; el edificio se asume como objeto artístico. El proyecto de la estación deja de pertenecer a los ingenieros y queda en manos de los arquitectos. Se produce entonces una arquitecturización de la realidad edilicia, y esto en la península, se traduce en la caracterización del edificio neoclásico y del edificio industrial por fenómenos locales.

Si analizamos algunas estaciones importantes de España que respondan a este modelo en torno a 1900, veremos como son el reflejo del periodo arquitectónico que vive esa zona. Existen multitud de ejemplos a lo largo de la geografía española, Jerez, Sevilla, Valencia, etc.

Comenzado el siglo XX, y con la llamada revolución de las artes aplicadas, hay un acercamiento entre la arquitectura y la industria, esa disociación de valores que veíamos en las estaciones de final del siglo XIX se suaviza en edificios como la bolsa de Amsterdam (1903) de Berlage, donde ya observamos cierta integración entre los elementos de naturaleza industrial que conforman la cubierta y los enormes paramentos de ladrillo. Este edificio es ejemplo de la incipiente conciliación de dos sintaxis constructivas hasta ese momento irreconciliables.

El fenómeno del ferrocarril va adquiriendo cada vez más relevancia. Las estaciones abandonan definitivamente esa modesta posición junto a las vías superficiales para transformarse en verdaderas encrucijadas, cruces de caminos. Las relaciones son cada vez más complejas, ya que el número de vías y los planos en que éstas se desarrollan comienzan a elevarse. La estación reproduce cada vez con mayor intensidad la evolución de la arquitectura hacia posiciones más cercanas a la arquitectura industrial.

Ese primer rechazo del mundo cultural hacia lo industrial que vimos en el siglo XIX, se torna en veneración con la llegada de las primeras vanguardias artísticas del siglo XX: los futuristas italianos; los constructivistas rusos exaltan los valores dinámicos de la velocidad y del

movimiento de personas. La estación, entonces, se transforma en un símbolo plenamente aceptado. Los espacios del edificio, hasta ese momento con un claro carácter dual, inician una evolución hacia el mestizaje. Un claro ejemplo de esto es la Estación Central de Nueva York, realizada por W.J. Wilgus entre 1903-13. Su sección expresa toda la complejidad de la ciudad en donde se implanta. La ciudad vertical se resume en una estación estratificada, heterogénea, multifuncional. La sección define la estación y la ciudad<sup>31</sup>. Un antecedente de estas arquitecturas mestizas que las estaciones representan es el Auditorium Building, de Adler y Sullivan (Chicago 1887-1889).

El movimiento moderno profundiza en la asociación entre técnica e industria, ya incipiente en los tratados de Durand<sup>32</sup>, proponiendo una diferenciación funcional para los edificios que, también, se aplicará a la ciudad y que entra en crisis en los cincuenta y sesenta, con propuestas como las de Alison y Peter Smithson, con la Cluster City o el proyecto para el centro de Filadelfia de Louise L. Kahn. De la crítica a la ciudad funcional del movimiento moderno surgen propuestas que incorporan la idea de heterogeneidad de usos, la acumulación frente a la segregación, la interpretación tridimensional de la ciudad frente a la bidimensional, (Villa Raudiese). Se incorporan las características sociales y del lugar al proyecto.

Galerías comerciales, viviendas, oficinas, etc, se mezclan y se vinculan a las infraestructuras. En este contexto, la estación de ferrocarril es un elemento con capacidad suficiente para acoger un programa funcional que supere las limitaciones de la ciudad dual, para establecer relaciones más complejas. Atocha, Chamartin son edificios de una gran complejidad, muy alejados de las ideas iniciales de estación. En Sevilla, encontramos varios ejemplos de edificios multifuncionales, como la estación de autobuses o el Mercado de Entradores. En ambos se mezclan programas de viviendas con actividades ligadas al sector terciario.

Las estaciones congregan en calidad de puntos de máxima intensidad todos los flujos de la ciudad. La relación con el viario se rompe en multitud de planos, la relación entre hombres y máquinas ya no se volverá a traducir en dos volúmenes. La estación se agranda, se hunde, se funde con las máquinas, hasta formar parte de su propia naturaleza. Los recorridos del tren ya no son únicamente tangentes al edificio, son consecutivos, transversales. Los hombres y las máquinas se unen en un sólo espacio.

El edificio supera el concepto de tipo, esquema función-forma, para introducirnos en la megaestructura, idea definida por Reyner Baham, que interpreta de forma radical la ciudad desde el proyecto de arquitectura. En las megaestructuras de Baham aparecen ideas que ya se intuían en la Estación Central de Nueva York y en edificios actuales como Eurolille, o el proyecto para la Biblioteca de París, también de Rem Koolhaas.

La complejidad del programa las resuelve con yuxtaposiciones y estratificaciones, el modo de proyectar se aleja de las jerarquías funcionales, se genera un paisaje autoreferencial e introvertido.

---

31 ABALOS, I.; HERREROS, J.: Técnica y Arquitectura en la ciudad contemporánea.1950-1990. Madrid: Editorial Nerea, 1992. Dentro del capítulo "Evolución de la organización tipológica de la construcción en altura: el rascacielos Mixed-use".

32 ABALOS, I.; HERREROS, J. :Técnica y Arquitectura en la ciudad contemporánea.1950-1990. Madrid: Editorial Nerea, 1992, pp.196.

Eurolille define toda una sintaxis formal basada en el concepto de intercambio. La idea de megaestructura nos interesa como contrapunto a la idea de ciudad zonificada y especulativa definida en la Carta de Atenas. La megaestructura abre una vía de investigación, que salvando los problemas de este concepto, (propuestas utópicas, inviables económicamente, muy globales, etc.), y reinterpretados valorando la escala intermedia, y la fragmentación de la ciudad (puesta en valor por los arquitectos italianos de los años sesenta) en el proyecto, puede aportar un enriquecimiento de la ciudad.

La disponibilidad de tiempo libre que la sociedad actual posee ha transformado el ocio en un bien de consumo más, la necesidad de dotar de contenido y significado el tiempo libre hace necesaria una revisión de los contenidos programáticos del edificio público. Lo heterogéneo, el mestizaje también afecta a los programas edilicios, quedando excluida la caracterización funcional de los proyectos más vanguardistas.

Si hacemos un recorrido en el tiempo por Sevilla y el ferrocarril, encontramos resumidas en el espacio reducido de la ciudad los cuatro conceptos de estaciones de los que hemos hablado. En total, la ciudad ha tenido cinco estaciones, las primitivas estaciones de San Bernardo y Plaza de Armas construidas en la segunda mitad del siglo XIX, las definitivas en los mismos emplazamientos a comienzos del siglo XX y Santa Justa construida para la exposición universal de 1992.

Tanto la estación de Plaza de Armas como la de San Bernardo comienzan a construirse en torno al año 1859, con carácter provisional. Su relación con el ferrocarril responde a la primera situación de la que hemos hablado. En particular, San Bernardo estaba constituida por un modesto edificio para viajeros, con una marquesina de madera, que cubría el andén principal de viajeros. El ferrocarril todavía está iniciando su andadura por la península.

La estación definitiva de San Bernardo se inaugura en 1907, aunque el proyecto es de 1889. No podemos establecer quien es el autor del proyecto, aunque es posible que fuese un ingeniero de la Compañía de Ferrocarriles Andaluces. La dirección de las obras es llevada a cabo por el señor Ferrand, ingeniero perteneciente a la compañía y más tarde por Agustín L. De Juber. Esta estación está vinculada al grupo de estaciones que hemos explicado y que se llevan a cabo por toda Europa en este periodo que comprende el final del siglo XIX y principios del XX.

Se trata de una estación de paso, formada por la adición de dos edificios. La estación refleja la dualidad cultural mencionada y que enfrenta arquitectura e industria. Esa división que se expresa en la estación en dos edificios distintos, en Sevilla expresa además el enfrentamiento radical entre la tradición y la modernidad.

El primer edificio, es el de viajeros, esta pieza de estilo neoclásico es la que establece el contacto con la ciudad. Contacto que es de una debilidad manifiesta. Se trata de un edificio de cien metros de longitud, dividido en cinco cuerpos. Tres de ellos, la pieza central y las dos extremas son de dos plantas, y los dos intermedios de una. Los cuerpos de dos alturas se encuentran rematados por unas cubiertas

a cuatro aguas, sobre estructura portante de madera. Los dos cuerpos más bajos están cubiertos por una azotea transitable. El edificio muestra todas las características de la arquitectura neoclásica: simetría; formación del volumen principal por la adición de piezas de geometría simple; independencia de los elementos decorativos y la estructura; el empleo de materiales tradicionales como la piedra caliza blanca, ladrillo o madera.

Formalmente, la estación se caracteriza por estar enmarcada dentro del estilo Neoclásico, no es casual que en este edificio no se produzca el fenómeno de caracterización del estilo con motivos locales que se produce en otras ciudades o incluso en Sevilla con la estación de Plaza de Armas.

En el mapa nacional de estaciones ferroviarias observamos que cada estación asume parte de las características culturales de las poblaciones donde se ubican. Esta caracterización local es mayor o menor según el carácter representativo de la estación y el papel que desempeña en la ciudad. Normalmente, las estaciones término asumen con mayor fuerza ese papel representativo que las estaciones de paso.

Las estaciones término reproducen parte de los itinerarios ancestrales del hombre, en su viaje exterior - interior de la ciudad, lo que propicia que estas estaciones asuman el papel de puerta de la ciudad.

Podemos ver como la estación de Huelva capital aun siendo de paso ya adquiere una formalización basada en los cánones neoclásicos de proyectación pero añadiéndole a éstos un lenguaje neomudéjar, que reproduce algunos de los tópicos arquitectónicos andaluces. Lo mismo ocurre con la estación de Plaza de Armas en Sevilla, o más adelante con la estación de Jerez de estilo regionalista, proyectada por Aníbal González. Estas estaciones sean de paso o término expresan una necesidad de erigirse en elemento representativo, o de la compañía que las construye, o de toda una clase social. La estación de Valencia, por ejemplo, expresa el poder económico de la burguesía agrícola, cuya manifestación artística propia es el modernismo. Se busca una imagen con la cual los habitantes se identifiquen. La estación de Valencia es la nueva puerta de la ciudad en una ciudad sin murallas. Pero en Sevilla si existen las murallas, físicas y socioeconómicas, y la estación no representa un símbolo del progreso.

Sin embargo, el papel casi tangente de las estaciones de paso con respecto a la ciudad, hace que su formalización en muchas ocasiones presente una formulación de carácter muy general, casi sin tener en cuenta los fenómenos particulares que se dan en la zona. La estación de San Bernardo se inscribe dentro de la disolución entre proyecto neoclásico e industrial. El edificio es un prototipo, un estándar tipológico llevado a cabo por ingenieros, que aplican únicamente parámetros de optimización técnica y funcional al proyecto de arquitectura. El motivo principal de la ausencia de los fenómenos de caracterización formal es la pertenencia de la estación a una compañía con parte del capital extranjero, y la poca incidencia económica que tiene la línea Sevilla-Cádiz, sobre la riqueza de la Sevilla.

San Bernardo no es aceptada como símbolo de los poderes locales, tanto su función como su arquitectura desempeña un papel mo-

desto en la ciudad, por lo que se escoge un modelo de estación ajena a ésta. El precedente formal de la estación de San Bernardo es la estación del Norte de Madrid. San Bernardo repite casi íntegramente, pero a una escala menor y con pequeñas variaciones el esquema conceptual y formal de esta estación.

La otra pieza de la estación, la marquesina de los andenes, reproduce también el edificio de características industriales del esquema de las estaciones de paso. Volumen generado por la repetición de un elemento estructural, un pórtico metálico formado por cerchas simétricas, que en su tramo vertical se macizan, y se articulan al suelo. La cubierta de la cubierta es de chapa metálica, a dos aguas con dos lucernarios centrales. La nave tiene unas dimensiones de cien metros de longitud por veinticinco metros de ancho. Los límites laterales de la nave están constituidos por lucernarios de vidrio en la orientación, norte, oeste y sur, y por el edificio de viajeros al este. La descripción del edificio responde con fidelidad a las características definidas anteriormente de la cultura europea de su época.

La ciudad asume el edificio neoclásico, y las vías el pabellón industrial. Su dualidad pone de manifiesto la dualidad de la ciudad. Su estructura responde a parámetros funcionales y económicos.

Habría que preguntarse si un edificio con la capacidad de síntesis de la estación está predestinado en su obsolencia a permanecer fosilizado. Pensamos que no, la estación puede asumir desde el proyecto capacidades y metodologías proyectuales de los edificios de final del siglo XX, en una conexión entre pasado y futuro a través del proyecto. La posición privilegiada de la estación de San Bernardo, la sitúa como escenario ideal para la crítica desde el proyecto de

la ciudad-Zoning especulativa, heredada del movimiento moderno. Proyecto que incorpora la idea de ciudad sección, el edificio como elemento generador de ciudad, una megaestructura de menor escala, que sin apostar por un proyecto global urbano, sí asuma cierta vocación de proponer ciudad. La ciudad encerrada en un edificio, el edificio encerrado en la ciudad.

#### LUCES ITINERARIOS TRANSPARENCIAS. LOS ESPACIOS DE LA ESTACIÓN.

El movimiento de los trenes surca el espacio, la luz no ofrece resistencia, pilares y cerchas cubren un enorme vacío. Una sombra en el suelo indica el estar dentro o estar fuera. Estamos en la marquesina de una estación decimonónica, un espacio que reúne alguna de las características del espacio contemporáneo; cualidades que surgen de forma intuitiva con las arquitecturas industriales, en concreto con las Estaciones de Ferrocarril, del siglo XIX y que más adelante formarán parte de las formulaciones espaciales del movimiento moderno. La estación de San Bernardo pertenece a ese mundo industrial que refleja las dualidades de una modernidad incipiente en dos espacios, un lugar abstracto, continuo, soporte de una realidad en la que el movimiento marca las pautas, un espacio que encierra a otros muchos espacios.

Los avances tecnológicos y la nueva percepción del arte, expresada en el positivismo, afirma a la arquitectura como técnica y arte del



(7) Interior de la Estación de Girona, 1950. Catalá-Roca

espacio<sup>33</sup>. La incorporación de nuevos materiales, acero y vidrio, los progresos estructurales, las grandes luces, introducen por primera vez, la posibilidad de encerrar el espacio urbano; el lugar se interioriza, la vida pública se atrapa en el espacio.

La definición de un nuevo concepto espacial protagoniza todas las corrientes filosóficas y artísticas destacables del siglo XIX. La teoría del arte desarrollada por Kant en "La estética trascendental" (Crítica de la razón pura), basada en la percepción, será esencial en la nueva noción de espacio; sigue los postulados de Leibniz, que contrariamente a Newton, considera el espacio no absoluto, no sustancia, sino relación, un orden que no es real, sino ideal. Kant entiende el espacio como una forma de intuición sensible e inicia la teoría de la percepción. La nueva formulación, se enfrenta a la hasta entonces concepción establecida por Newton, en la cual el espacio es un concepto empírico derivado de experiencias externas. El espacio es considerado un objeto de la percepción, cercano al mundo de los sentidos, una visión tectónica que será determinante en su relación con los nuevos materiales. El espacio como geometría es el "lugar de las dimensiones", continuo e ilimitado, produce un cambio en la escala edilicia, que recogerán algunas de las primeras arquitecturas industriales; físicamente está íntimamente relacionado con la materia y el tiempo<sup>34</sup>.

La evolución ideológica del pensamiento artístico hacia una valoración positiva de lo intangible, produce la independencia de los valores espirituales de las referencias externas y la capacidad figurativa de las formas artísticas. La vinculación de la noción de forma con la de apariencia, produce la unión entre espacio, dinamismo y movimiento; la obra artística dinámica, adquiere un carácter tridimensional, que potencia la percepción como objeto táctil<sup>35</sup>.

Se sitúa la esencia de toda creación arquitectónica en la construcción del espacio interior,

33 MONTANER, J. M.: Crítica .Arte y crítica. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, colección Básicos, 1999.

34 FERRATER MORA, J.: Diccionario de filosofía abreviado. Barcelona:Editorial Edhasa, 1997, pp.123. Concepto de Espacio.

35 MONTANER, J. M.: Crítica .Arte y crítica. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, colección Básicos, 1999, pp.16

“La arquitectura es arte en la medida en que el proyecto del espacio prima sobre el proyecto del objeto. La voluntad espacial es el alma viviente de la creación arquitectónica”<sup>36</sup> .

En las estaciones de ferrocarril decimonónicas se formalizan los anhelos espaciales de los filósofos y artistas modernos. Se inicia la ruptura de la relación interior-exterior del edificio, la disolución del objeto, a favor de la continuidad espacial tal y como desarrollará más adelante el movimiento moderno. Arquitectura de espacios abiertos, que hacen referencia a una idea de tiempo fluido, heterogéneo, cambiante, un tiempo futuro; espacios que exaltan el cambio, transformados con el continuo ir y venir de los trenes. La descripción contiene gran parte de los conceptos arquitectónicos contemporáneos, relacionados con la interpretación del espacio, un todo continuo que se relaciona con el movimiento; la autosuficiencia en su relación con el entorno, estableciendo relación con parámetros generales, y eludiendo los particulares; la idea de perspectiva, recuperada a través de la noción de espacio indefinido. El espacio del tren es una pieza que por su escala y materialidad asume las características del mundo moderno. Hierro y cristal al servicio de un concepto que atrapa el dinamismo del ferrocarril, y toda la simbología implícita en él. Espacio instantáneo, en el que el lugar se construye con las idas y venidas, con la presencia siempre precaria del pasado (las salidas) y del futuro (las llegadas). La modernidad establece una concepción del tiempo como un constante ir hacia delante, si el tiempo que está por venir se cierra, el tiempo se detiene; el espacio asume esta característica y refleja esa pasión por el futuro en la consecución de un espacio sin fin<sup>37</sup>.

La capacidad de la estación para asumir en su espacio el movimiento y una determinada idea de tiempo, es lo que la hace tan cinematográfica. En Solo ante el peligro de Fred Zinnemann (1952), la amenaza de la llegada del tren representa de forma metafórica el futuro; en Breve encuentro de David Lean (1946), la estación es el presente de una relación efímera, el instante de un amor en el límite. La película habla de lo intangible del instante, de lo intenso de lo breve, de la imposibilidad de la continuidad del presente; el presente se entiende como definición de lo instantáneo, un breve encuentro que habla de una modernidad que entiende el instante como definición del presente, forma pura, intensa e inmediata del tiempo<sup>38</sup>.

El ferrocarril representa, en este caso, la idea del presente contemporáneo; un presente que no puede durar más que un instante. El presente duradero, fijo, de la eternidad constituye para los artistas del pasado la plenitud de la perfección, para los modernos es una condena, que los encierra en un estado cercano a la muerte. La idea de la vida se aferra al futuro, la modernidad construye la metáfora del espacio encerrado entre muros, como cárcel del pensamiento y de las ideas, una vinculación al pasado que mata la esencia de lo

---

36 MONTANER, J. M.: Crítica .Arte y crítica. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, colección Básicos, 1999, pp.27

37 PAZ, O.: Los hijos del limo. Barcelona: Editorial Seix Barral, 1998, pp. 45. Explicación del sentido del tiempo presente y futuro para los modernos en el capítulo “La revuelta del futuro”.

38 PAZ, O.: Los hijos del limo. Barcelona: Editorial Seix Barral, 1998 pp.45.

moderno. La idea de espacio y tiempo real encerrado en un edificio, enlaza con la fascinación por lo dinámico de las primeras y las últimas vanguardias del siglo XX. Flujo, movimiento que ha estado presente en la arquitectura desde el comienzo del ferrocarril, los flujos como configuradores de espacios que remiten a la actualidad de la sociedad del consumo y la comunicación, "somos parte productiva de un complejo sistema que procesa estados físicos y de información dentro a su vez de otro sistema global de interacciones. Las nociones de <<próximo>> y <<remoto>> dependen del tipo de interacción. El transporte o la movilidad condicionan esta estructura y generan diferencias, resistencias y en definitiva, formas de espacio"<sup>39</sup>. El tiempo y el espacio dilatan el vacío encerrado hasta el infinito. Hay un cambio de escala con la aparición de la arquitectura industrial que modificará para siempre la noción de espacio público; las estaciones producen un espacio de reconciliación entre lo ínfimo y lo inmenso; la inmensidad representada por un mundo maquinista que alude al paisaje, al territorio, lo íntimo representado por la escala del hombre, como otra forma de inmensidad la del pensamiento humano; el espacio construye la frontera metafórica entre ambos mundos, entre ambas inmensidades. La arquitectura industrial aumenta sus proporciones por una necesidad inicial de cubrir fragmentos de ciudad; arquitecturas que acogen los lugares de intercambio de la incipiente economía capitalista, ya sean de intercambio de objetos( ferias, mercado, etc..), o intercambio de personas ( estaciones de ferrocarril).

La escala remite, sin embargo a una situación contemporánea relacionada con los individuos; la soledad, la individualización de la sociedad, traen consigo la certeza de que los límites humanos están relacionados con lo inmenso. "La inmensidad está en nosotros. Está adherida a una especie de expansión de ser que la vida reprime, que la prudencia detiene, pero que continúa en la soledad. En cuanto estamos inmóviles, estamos en otra parte; soñamos en un mundo inmenso. La inmensidad es el movimiento del hombre inmóvil. La inmensidad es uno de los caracteres dinámicos del ensueño tranquilo"<sup>40</sup>. Por tanto, la escala de los nuevos edificios se relaciona con el movimiento, con el dinamismo; con la profundidad del pensamiento en el interior de cada hombre, de cada individuo. Lo enorme, lo extenso se relaciona con el espacio ilimitado, y con un elemento estructural como el pilar; la estructura de pilares de los nuevos edificios industriales hace referencia a la alegoría del bosque. Los pilares construyen una idea de límite opuesta al muro, produce la sensación de espacio ilimitado, en el que es difícil orientarse; el espacio transgrede la escala habitual y traspasa la frontera del propio edificio. Como en el bosque aparece la posibilidad de erigir un espacio velado, con unos límites imprecisos; espacio de tramas lumínicas y sombras, símbolo de una modernidad atemporal, siempre igual, siempre distinta, presente en la Mezquita de Córdoba, o en el Administration Building de Frank Lloyd Wright. Los bosques de pilares aluden a la inmensidad de los itinerarios del ferrocarril; los pequeños vagones del

---

39 NAVARRO BALDEWEG, J.: La habitación vacante. Girona:Editorial Pre-Textos,1999, pp. 53

40 BACHELARD, G.: La poética del espacio. Madrid: Fondo de Cultura Económica., 1965, pp. 221. Ideas expresadas en el capítulo "La inmensidad de lo íntimo".

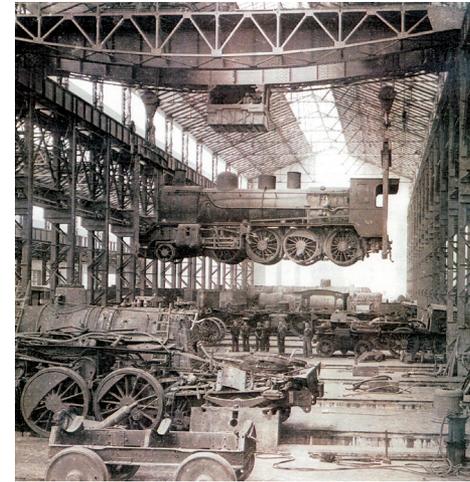
tren a los hombres, al interior humano, es el lugar que los cobija; el espacio único de las marquesinas de las estaciones atrapa a una arquitectura efímera<sup>41</sup> (el espacio queda definido por el movimiento de los trenes, la escala humana por un pliege en el suelo, el que acoge al ferrocarril; los andenes y el tren generan el espacio asociado al hombre). San Bernardo representa el enfrentamiento de dos espacios opuestos: la idea tradicional, y los nuevos conceptos que comienzan a surgir a finales del siglo XIX.

En la pieza de estación se desarrolla un espacio, en el que la estructura de gruesos muros da forma al vacío que encierra, definiendo un trazado preciso, que establece una forma tipológica concreta, acotada en su dirección vertical por rígidos planos superior e inferior, la luz entra puntualmente a través de los huecos del cerramiento en un contraste de luces y sombras. La forma condiciona al espacio, y no a la inversa. Frente a esto el espacio opuesto, la marquesina. Ésta representa el poder evocador de las grandes estructuras surgidas en la revolución industrial, estructuras que por primera vez independizan el cerramiento del esqueleto del edificio, y proponen un precedente a los postulados tanto de Le Corbusier, como de los demás maestros del movimiento moderno.

La continuidad del espacio está garantizada, el volumen del edificio ya no es el responsable del espacio. El movimiento determina la organización física, el edificio surge desde el interior al exterior y la forma es una consecuencia, no un elemento a priori. La luz homogénea e indiferenciada invade el vacío de la marquesina y hace referencia al espacio de la periferia, no hay luces y sombras, no hay contrastes en oposición al centro. El cerramiento y la estructura son elementos autónomos, evocan en cierta medida, la arquitectura del pabellón para la exposición de Londres, el Palacio de Cristal. La cristalería sustituida en varias ocasiones después de su destrucción en la guerra civil, contribuye a crear esa imagen de arquitectura frágil, de cristal y hierro.

---

41 BENEVOLO, L. Op. Cit. Pp. 35. Al comienzo del capítulo "Los cambios en las técnicas de construcción durante la revolución industrial", se explica cómo los conceptos de construcción y de edificación estaban relacionados con la construcción en general, englobando todo el mundo de las máquinas. Los ferrocarriles hasta 1830-40 estaban incluidos en los manuales de construcción. Idea desde la que partimos para entender el tren como arquitectura.



(8) Taller de construcción de locomotoras. Barcelona. Anónimo. 1945.

El edificio de viajeros habla de un espacio y una construcción opuestos al de la marquesina, el espacio apriorístico newtoniano, acotado como realidad geométrica finita, contenida en el muro de carga, como concepto estructural, se opone al espacio infinito kantiano abstracto de la marquesina, definido por el concepto estructural básico del movimiento moderno, el pilar. “Esos árboles son magníficos, pero es más magnífico todavía el espacio sublime y patético entre ellos”<sup>42</sup>. La estación de San Bernardo depara una sorpresa en su análisis espacial: la aparición de puntos de tangencia, en los que establecer visiones comunes que atraviesan ambos edificios.

Las perforaciones de la fachada delantera y trasera de la estación en huecos coincidentes, hace que aparezcan transparencias inesperadas en la dirección transversal a la estación. Esto produce una dilatación del espacio tradicional de la estación, encerrado entre los muros del edificio, que se prolonga hasta la plaza, más allá de la avenida de Cádiz, desde el aislado barrio de San Bernardo.

La investigación espacial del movimiento moderno hacia la consecución del espacio continuo, comienza con la disolución de los cerramientos en piezas como el Pabellón de Barcelona de Mies Van Der Rohe, o la elaboración de la Maison Domino de Le Corbusier, que profundizan en esa idea de continuidad y la concretan en el concepto de planta libre. El cerramiento se independiza de la estructura y el pilar se transforma en la esencia del espacio arquitectónico.

De forma consciente, la arquitectura incorpora los hallazgos espaciales de la arquitectura industrial. La planta libre expresa una dilatación del espacio que sólo se desarrolla en sentido horizontal. Ésta tendencia comienza a distorsionarse, cuando Le Corbusier perfora los forjados y prolonga el espacio vertical, el concepto de continuidad evoluciona hacia la fluidez; el espacio ininterrumpido narra el tiempo de forma lineal, la disolución de los planos horizontales va a favorecer la fragmentación espacial y temporal; los itinerarios se hacen tridimensionales, la luz comienza a invadir el espacio de formas distintas. El museo Guggenheim de Nueva York de Frank Lloyd Wright, supone un hito en este sentido, la espiral que configura el espacio produce la sensación de infinitud; el espacio se dobla sobre si mismo, los límites son tan abstractos como la experiencia de circular por su interior, la continuidad es horizontal y vertical a la vez, los espacios intersticiales resultantes de la plegadura de los límites del edificio, configuran el lugar.

La arquitectura contemporánea disuelve la frontera entre exterior e interior, simplificando esa relación en una delgada capa de cristal. La crítica a esa simplificación, lleva implícita la crítica al movimiento moderno y se expresa en el interés que en la últimas décadas del siglo XX despiertan los espacios ambiguos e intermedios. Cuando el cerramiento se hace independiente y se aligera hasta convertirse en cristal, se produce un fenómeno por el cual el control de la luz ya no está determinado por la proporción de un hueco en un muro, la luz procedente de los paramentos verticales comienza a tener un papel determinante en la configuración del espacio interior. La búsqueda de mecanismos de control sobre este elemento origina un cambio, el cerramiento “disuelto” del movimiento adquiere espesor. “Según Kahn,

---

42 BACHELARD, G.: La poética del espacio. Madrid: Fondo de Cultura Económica., 1965, pp. 239. Carta de Reine Maria Rilke reproducida en el libro de Claire Goll Rilke et les femmes.

el deslumbramiento del interior se contrarrestará con la yuxtaposición de aberturas, que se contrastan en tamaño y forma, en paredes de doble estrato. Kahn ha hablado de la modificación de la luz más que de la expresión de cerramiento respecto a extractos contrastantes<sup>43</sup>. A la necesidad contemporánea de borrar las articulaciones entre exterior e interior, comienza a sumarse la necesidad de expresar el dinamismo de la sociedad moderna, con un control de la luz. El objeto tradicional con paramentos ciegos, perforados puntualmente, evoluciona hacia el objeto disuelto con paramentos vacíos, hasta llegar al objeto autorreferencial de cerramientos complejos; de la luz puntual, se pasa a la luz homogénea y de ésta a la luz tamizada y controlada de los objetos del final de siglo.

Con el tiempo los itinerarios lineales del tren se hacen aleatorios e imprevisibles, los flujos complejos se transforman en los impulsores de la investigación espacial de final del siglo XX. El movimiento configura el espacio y produce formas, pero el espacio contemporáneo inicia una búsqueda en la que, "Proponemos que la planta libre se arruge...que se despliegue en visiones diagonales sobre la sección"<sup>44</sup>. Las nuevas estaciones y proyectos, como Euroville, la biblioteca Jussieu de Koolhaas, definen un espacio no ya continuo, sino fluido, estableciendo continuidades más allá de los límites del proyecto. La planta libre de Le Corbusier evoluciona hacia la sección libre de Koolhaas. El espacio abierto de la estación, que construye un paisaje urbano y un lugar, ha evolucionado en la actualidad hacia la necesidad de radicalizar el espacio, hacerlo interior e introducirlo en cajas mudas. A la conceptualización del lugar contemporáneo se responde con la conceptualización del objeto arquitectónico, la respuesta inmediata que la arquitectura daba al lugar, se hace abstracta, relacionándose más con una realidad mental que física. El espacio ya no necesita generar una secuencia para introducir la temporalidad. El espacio interior se transforma en lugar, cuando paradójicamente los edificios lo ignoran.

La estación representa una situación intermedia en la evolución del objeto arquitectónico, hacia la disolución. De la inicial separación entre espacio y lugar de la arquitectura preindustrial se separa, al final del siglo XX, a la transformación del espacio en lugar.

La estación condensa valores espaciales de las culturas preindustriales, industriales y postindustriales, su presencia ofrece la oportunidad de seguir profundizando en estos conceptos.

El edificio obsoleto, megaestructura susceptible de ser colonizada, aporta una nueva situación: la de un proyecto que entiende el objeto como una referencia, que da sentido a un espacio intersticial, final de muchas ciudades inacabadas. El edificio resumen de dos espacios opuestos, alude a dos ciudades contrarias e irreconciliables.

El proyecto asume el reto de intervenir en lo intermedio, elabora un espacio intersticial en un intersticio de ciudad. Un espacio que supera las fronteras del edificio y que se quiere acercar más al concepto de Ma<sup>45</sup> japonés - intervalo espacio temporal- lugar fragmentado

---

43 VENTURI, R.: Complejidad y contradicción en arquitectura. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.

44 SORIANO, F.: "La planta fluctuante". Revista Fisuras 3 1/3. Diciembre, 1995, pp. 67

45 Concepto estético japonés, lugar de violentos conflictos; define las pausas entre percepciones sucesivas, puente entre el presente y el futuro, entre el ser y la posibilidad.

en el que se dan cita continuas oposiciones que a la ocupación especulativa del entorno de la estación. Se propondrá una nueva piel para el edificio abandonado de la estación. Piel-espacio, que colonizará la estación y extenderá su influencia hasta configurar un lugar público. El cerramiento-espacio será unas veces vertical y otras horizontal, se hará transparente u opaco para matizar la luz, se perforará o macizará, dilatando o acotando el espacio exterior. El proyecto construirá un espacio que entrelazará las dualidades presentes en el lugar, el dentro fuera, lo público y privado, espacio y lugar, ciudad y edificio. La vida pública adquiere un soporte en tres dimensiones; los acontecimientos ocurren en el espacio, se piensa en "... el edificio como espacio público, más que como edificio propiamente... la estructura funciona como esqueleto capaz de condensar y apilar el espacio urbano"<sup>46</sup>, el programa ya no es un a priori, el espacio tampoco. Una frontera entre ciudades, entre edificios, entre edificio y lugar. Luces y sombras, transparencias, itinerarios conocidos y desconocidos, llenos y vacíos configuran el límite tridimensional entre Sevilla y su antigua periferia, la estación como lugar.

## EL PROYECTO PRECARIO

La velocidad con que han transcurrido los acontecimientos en los dos últimos siglos, ha producido el desconcierto en los hombres, sacudidos por la rapidez con que se suceden las situaciones, los individuos han buscado en los objetos la estabilidad que no les da el medio donde se desarrolla su vida. El tiempo lo absorbe todo, no hay nada a lo que aferrarse en una sociedad, la moderna, que basa su esencia en un tiempo futuro.

Lo provisional, lo precario, se aloja en los fundamentos de lo moderno; una época que por primera vez renuncia a la idealización mítica del pasado, o de la eternidad como presente infinito; la modernidad tiene su esencia en el cambio, lo que será desaloja continuamente a lo que es.

A lo largo de la historia del hombre, la evolución artística y metafísica ha estado ligada a repeticiones o variaciones, lo repetitivo se ha asociado a la tradición y lo variante a la modernidad. Por tanto, si lo moderno se identifica con lo variable, la modernidad es una forma de interpretación del mundo que no pertenece a un periodo histórico concreto. "Si la modernidad es una simple consecuencia del paso del tiempo, escoger como nombre la palabra moderno es resignarse a perder pronto su nombre"<sup>47</sup>. Como aprecia Octavio Paz, hasta el término para definir esta época es precario.

La aparición de lo industrial como segunda naturaleza tiene mucha influencia en la consideración del mundo como entorno precario. La industrialización acentúa la separación definitiva de los conceptos de naturaleza y artefacto; lo artificial adquiere sus propias leyes y

---

Existe una explicación extensa de este concepto en el artículo de José Luis González Cobelo "La arquitectura sin velos. Construir, habitar, pensar, en la obra de Tadao Ando" El Croquis, 44+58.

46 KOOLHAAS, R.: "Biblioteca Jussieu". Revista fisuras nº3 1/3. Diciembre, 1995.

47 PAZ, O.: Los hijos del limo. Barcelona: Seix Barral, 1998, pp. 41.

reglas, sus ciclos vitales, el paisaje y los objetos del mundo industrial surgen, viven y mueren en periodos de tiempo muy cortos. La durabilidad no afecta únicamente al entorno sino también al mundo de los objetos. El hombre, históricamente enfrentado a la mutabilidad de la naturaleza, había construido objetos duraderos a través de los siglos en los que superar el miedo a desaparecer. La arquitectura se enfrenta a la naturaleza como lo inmutable frente al tiempo<sup>1</sup>. Los materiales de los objetos arquitectónicos desde un pasado remoto estaban destinados a perdurar.

La revolución industrial supone que, por primera vez, lo que fabrica el hombre sea tan frágil como el mundo natural, tan poco duradero como la propia vida.

La incidencia de los valores dinámicos sobre la sociedad industrial, frente a los estáticos produce la vinculación entre sociedad y civilización. La creencia de que la sociedad moderna es única y occidental, unido a una visión lineal de las transformaciones y cambios de dicha sociedad, produce una idea de progreso con el mismo sentido de lo provisional que invade a todo el espíritu moderno. El progreso se identifica con el futuro, es la conquista de la estabilidad como forma de entender el mundo. Aparece la profunda contradicción de perpetuar a la raza humana cimentándola en su propia destrucción.

Los valores de lo dinámico hasta la revolución industrial fueron una amenaza para el hombre. Normalmente, caracterizados por fenómenos naturales, comienzan a formar parte de la producción humana y de su forma de vida. La provisionalidad de la cultura moderna se traduce en arquitectura. Por un lado, la nueva concepción de los objetos como artefactos autónomos y su relación con la función; por otro, la aplicación en los edificios de nuevos materiales, fenómenos que imprimen un cariz precario a la arquitectura.

La aparición de nuevos materiales, como el hierro, o el vidrio, con aplicaciones en arquitectura, más allá de la simple ornamentación, le confieren a ésta una materialidad más ligera, transparente y frágil.

Los avances de la geometría descriptiva y el cálculo de resistencia de los materiales hacen posible que los nuevos materiales se utilicen al límite de sus posibilidades. Lo ligero se enfrenta a lo pesado, el pesar expresado en numerosas citas de la época, por la fragilidad de las nuevas arquitecturas industriales, manifiesta la contradicción entre una realidad cada vez más mutable y los anhelos de estabilidad de la sociedad.

Hasta el siglo XIX, la funcionalidad de la arquitectura, está muy relacionada con el cumplimiento de objetivos, cuyo destino es representar los valores de las clases poderosas a través de unos ideales de belleza. La pertenencia de la arquitectura al mundo de las artes, desvía al proyecto de arquitectura de la correspondencia racional entre función y forma.

La industrialización, sin embargo, produce una arquitectura que surge con el objetivo principal de desempeñar una función; su objeto y destino está relacionado con la vigencia de esa funcionalidad; la arquitectura surge como una máquina perfecta para desempeñar su función. La rapidez con que se producen los acontecimientos, la aceleración del tiempo característica del mundo moderno, produce un

fenómeno, que antes ocurría en un periodo de tiempo prolongado: la obsolencia del objeto.

La funcionalidad del objeto tradicional pertenecía a un mundo de valores elevados, un mundo que situaba la perfección en un presente indefinido, en lo que permanece. La cultura moderna, ávida de futuro, asocia el objeto a la eficacia con que desarrolla su función. La naturaleza de esta función es en sí misma precaria, pues su durabilidad está acechada por la velocidad del tiempo; como consecuencia de este fenómeno, la brevedad de la función desencadena la provisionalidad del objeto arquitectónico; esto tiene una consecuencia directa sobre la independencia del objeto del plano del suelo. La nueva brevedad de los edificios hacen desaparecer la vinculación que ancestralmente había entre el suelo y lo construido. Cuando el edificio es algo perecedero, el valor del suelo y del edificio se independizan. El objeto contemporáneo no es únicamente un artificio formal, su propia materia está amenazada por el tiempo, la arquitectura más que nunca se transforma en el contenedor de las sensaciones, la abstracción no es sólo una nueva concepción formal del objeto relacionada con su disolución, es soporte de expresiones y significados<sup>48</sup>, Willem de Kooning uno de los máximos exponentes del expresionismo abstracto, ya en el siglo XX, nos habla de cómo el arte ha procurado liberarse de la forma, para acumular sentimientos, ser soporte de sensaciones. El concepto de precariedad se entiende como ideología de lo eventual, y se relaciona con la evolución de la arquitectura del siglo XX hacia su autonomía. Es inexcusable analizar en este contexto, el pabellón, elemento arquitectónico cuya esencia es precisamente esa eventualidad. Desde su aparición en el Barroco, como complemento voluble y lúdico de las complejas y pesadas estructuras barrocas, los pabellones tienen una vocación precaria; tanto su materialidad, como su función surgen vinculados a lo provisional. Los pabellones aparecen como construcciones festivas, sin una función precisa, estructuras ligeras a menudo de madera, herederas de la tradición escenográfica de las celebraciones barrocas, surgen como elementos autónomos y tanto su ubicación en el lugar, como su empleo son pasajeros; incluso su posterior evolución como lugar de descanso en verano, está impregnada de la provisionalidad de los hogares de temporada<sup>49</sup>.

La importancia del pabellón como estructura arquitectónica, va en aumento, a medida que la búsqueda espacial y compositiva se encamina hacia la independencia de los objetos. La búsqueda que inicia la ilustración, en su intento de transformar el modelo barroco, donde la arquitectura es una amalgama de formas y espacios, en modelo en el que la yuxtaposición de piezas, encuentre en los elementos de articulación de dichas piezas, la arquitectura de mayor interés. Los pabellones representan una arquitectura que renuncia a la seguridad de lo duradero, para aventurarse en lo efímero como toma de posición proyectual. El concepto de pabellón se inscribe en una investigación previa a la modernidad en la que el proyecto de arquitectura se adentra en la investigación de lo fugaz. Hasta ahora se

---

48 DE KOONING, Willem. Comentario publicado en El País Semanal (Nº1165.D24/1/99) en el contexto del artículo sobre la exposición de arte abstracto en Barcelona. Pié de página del cuadro "Composición"(1955). "No estoy interesado en abstraer o eliminar objetos, o en reducir la pintura a diseño forma, línea y color. Pinto de este modo porque así puedo seguir introduciendo cada vez más cosas. Drama, angustia, dolor, amor, una figura, un caballo, mis ideas sobre el espacio".

49 TRILLO DE LEYVA, Juan Luis: La fragmentación de la manzana. Sevilla: Universidad de Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1992.

ha hablado del concepto de precariedad referido a los valores de la modernidad, lo precario no es una ideología sino una condición. En este sentido, la aportación del pabellón es fundamental, ya que es precisamente una actitud de proyectos que en gran medida se apoya en lo provisional. Sin embargo, es en el encuentro entre la eventualidad de una actitud y una condición, cuando aparecen las propuestas más interesantes. Proyectos que ante un entorno precario reaccionan con una fuerte dosis de abstracción, su carácter provisional los hace más libres en sus posibilidades proyectuales.

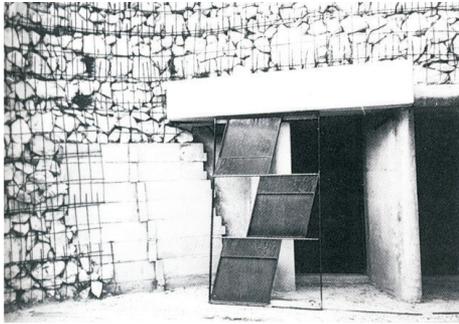
Si el modelo de pabellón es esencial para la descomposición de la estructura edilicia barroca, la modernidad lo transforma en símbolo y promotor de la evolución de la arquitectura moderna. La historia de los siglos XIX y XX está salpicada por el recuerdo de arquitecturas provisionales, desde el pabellón de Paxton para la exposición de Londres, hasta el reciente pabellón para la exposición de Hannover de Shugerri Bang, cristal y cartón al servicio de una arquitectura perecedera. Edificios a menudo de papel, como el proyecto de Loos para el edificio del Chicago Tribune, o con una vida efímera, que sólo perduran en la memoria; la frescura de sus propuestas conceptuales reside precisamente en la ligereza que les confiere el no estar hechos para durar. El pabellón como objeto metáfora representa lo efímero como cualidad de la arquitectura. El envejecimiento prematuro los libera de las servidumbres y ataduras de un edificio antiguo, y lo traslada al mundo de los sueños y los recuerdos de un edificio viejo. La provisionalidad del objeto que en épocas pasadas respondía a una situación también provisional, se transforma en la actualidad en una actitud frente al entorno, frente al objeto.

El mundo contemporáneo ha originado que los contenedores de la actualidad hayan llegado al grado máximo de indefinición. Son objetos plenamente industriales, en los cuales hay una continua experimentación de los materiales. Ligereza, prefabricación, economía, funcionalidad, son conceptos que, de alguna forma, comienzan a darse tras la revolución industrial y que tienen una enorme vigencia hoy. El entorno precario que desencadenó el proyecto moderno, no consigue alejarlo de actitudes dogmáticas. Los arquitectos modernos actúan sobre unas condiciones de partida variables (las impuestas por la modernidad) a las que dan una respuesta única basada en la relación causa-efecto. El final del siglo XX, sin embargo, ha propiciado una distinción entre proyecto moderno y proyecto contemporáneo, a la precariedad del entorno, la fragilidad de la materia, se ha añadido lo débil como estrategia. Teorías como la del situacionista Guy Debord, de la deriva, proponen una filosofía en la que se interpreta la realidad como una situación, no como una condición. Una situación que se afronta como vivencia provisional, limitada a un tiempo concreto, un paréntesis en una vida esencialmente anclada. Dejarse llevar para explorar lo desconocido, emplear como guía el propio elemento de exploración, es una forma de abordar la investigación arquitectónica también basada en lo provisional<sup>50</sup>.

Las estaciones de ferrocarril pertenecen a esa primera generación de objetos industriales de transición entre la tradición académica y

---

50 PLA, M.: "Derivas ,contenedores, tempestades. Arquitecturas sin ancla". Quaderns 212. Barcelona. En este artículo se exponen las teorías situacionistas de Guy Debord, la teoría de la "Deriva", en relación con proyectos de arquitectura, que se encuentran en una situación fronteriza.



(9) Cementerio de Igualada. Enric Miralles y Carme Pinos. 1994.

la modernidad. Participan, por un lado, de unas condiciones características de la era moderna; se implantan en un contexto fragmentario, definiendo los nuevos límites de la ciudad. La estación se sitúa en el ojo del huracán, allí donde la modernidad arrastra a la ciudad en su continuo cambio; por otro lado participan de la actitud provisional de proyectos característica de los pabellones. Su definición formal y material se mantiene en equilibrio entre la tradición y las vanguardias.

Las estaciones se inscriben en ciclos vitales asolados por la vorágine del tiempo, su vida es tan corta como la de una mariposa, su materia se compone del instante. Las idas y venidas de trenes y personas, de sentimientos, los besos, los abrazos, los adioses, las bienvenidas, la existencia de la estación está marcada por lo breve.

En San Bernardo, volvemos a encontrar lo dual como punto de partida para el análisis del edificio. En este caso, desde el punto de vista del concepto de precariedad. San Bernardo es la expresión física de la confrontación entre la naturaleza de la historia y la naturaleza de lo artificial, el doble carácter del edificio (marquesina y edificio de viajeros) describe ese momento concreto en el cual se está definiendo un nuevo tipo de objeto y existe una convivencia entre éstos y los objetos tradicionales.

A pesar de la dialéctica que entraña la estación, de la fuerza que tiene la pieza de viajeros frente a la marquesina del ferrocarril, el mismo hecho de su vinculación al tren, de su consolidación como materialización de la velocidad, hace que todo el edificio asuma un carácter provisional. La estación se debate entre un concepto y otro, su situación no puede durar. La vía de comunicación es conceptualmente más fuerte que el propio edificio. La obsolencia o vigencia de ésta marcará la obsolencia o vigencia de la estación. Lo débil, frágil, la arquitectura del hierro y el cristal enfrentada a la arquitectura tradicional de piedra, ladrillo y madera. Los materiales, de la primera era industrial, enfrentados a los de la vieja tradición. El edificio como confrontación entre el pabellón moderno y el pabellón neoclásico, pero al fin y al cabo pabellón. La oposición entre el edificio neoclásico y la marquesina habla de dos formas distintas de entender los procesos constructivos integrados en la tradición arquitectónica. El edificio de viajeros pertenece a una tradición

constructiva, en la que la tectónica de la arquitectura está ausente. Esta tradición que arranca de la arquitectura romana, expresa un concepto constructivo que está desvinculado de dos de las características fundamentales de la arquitectura contemporánea: la función y la forma unidas inexorablemente al concepto constructivo. La construcción no está al servicio de una idea arquitectónica.

El edificio de pasajeros desde su vinculación con el plano del suelo, hasta la definición de sus límites, quiere expresar la cualidad más antigua de la arquitectura, su voluntad de pesar, de perdurar. Y lo hace a través de materiales que como la piedra, los ladrillos de arcilla y la madera tienen una mínima manipulación por parte del hombre: “El hombre extrae de las entrañas de la tierra y del corazón del bosque materiales que devasta, talla y labra a la medida de sus construcciones”<sup>51</sup>. Son materiales pesados y dispuestos siguiendo una sintaxis constructiva tradicional; los elementos portantes verticales del edificio están constituidos por muros de gran espesor, que son cerramiento y estructura. La ligazón entre las piezas a través de la junta húmeda, tiene una serie de implicaciones en la arquitectura que propone. En primer lugar, construye un todo, produce un objeto único, cuyos componentes quedan ligados, su unión no se puede deshacer sin destruirlos. Esto provoca una durabilidad y una solidez que contrasta, sobremedida, con el edificio de la marquesina.

La marquesina, edificio paralelo al de viajeros, representa todo lo contrario; el edificio habla de la necesidad de expresar una ligereza, que le haga posarse sobre el espacio de las vías. El concepto constructivo está al servicio del concepto arquitectónico. Tradición que arranca en el gótico y que tiene su máxima expresión en la arquitectura contemporánea, el edificio es una construcción de piel y huesos. Definido a través de pórticos, la generación del edificio se realiza a través de la sección, de un elemento estructural ligero que se repite. Todos los elementos de cubrición, tanto laterales como horizontales, se transforman en plementería. La estructura es por primera vez un elemento completamente autónomo. Esta independencia, provocará una libertad expresiva y formal sin límites conceptuales, únicamente limitada por problemas derivados del traslado y la puesta en obra de los elementos estructurales.

El edificio parece no acabado, y muestra una indefinición intencionada, sobre todo en la construcción de sus límites, el vidrio al servicio del concepto de ligereza, de abstracción, de disolución del límite del edificio, ya presente en la casa de Pierre Charot. Éstos unas veces no existen otras veces son de vidrio, el edificio se diluye sobre el ferrocarril, el concepto de muro interrumpido se opone al de muro perforado. La idea perseguida a lo largo de toda su vida por Mies Van Der Rohe, como representante de la arquitectura tectónica, de la disolución del objeto mediante la ligereza del cerramiento, tendrá continuidad a lo largo de todo el siglo XX, en las arquitecturas, de Saarinen, Fuller, Foster, etc.

La marquesina representa al mundo de lo mutable, no únicamente por sus materiales o definición constructiva, sino también por su contenido funcional, el tren. El ferrocarril produce sobre la estación la capacidad de producir un espacio mutable. El edificio se transforma en soporte de espacialidades definidas por las idas y venidas del tren. Es el enfrentamiento entre un esqueleto generador de espacios y

---

51 SECO, E.: “La unión en arquitectura”, Revista Tectónica 7, Madrid, 1998.

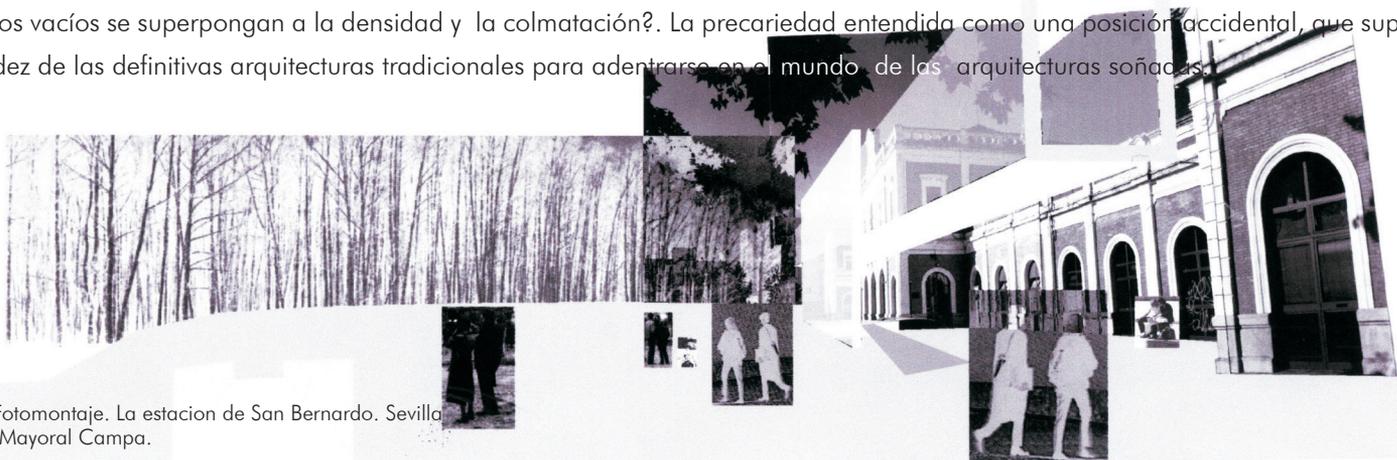
una piel que los repele.

Los edificios industriales más importantes nos han llegado a través de imágenes que nos mostraban el interior, más que su exterior. Sin embargo, la arquitectura neoclásica, la calidad del edificio siempre se traduce en la fachada. La provisionalidad del edificio también viene determinada por su propia aparición como tipología, en el sentido de ser una solución de urgencias, se recurre a un concepto de edificio, ligado a estructuras públicas de gran escala como los invernaderos, para solucionar una situación nueva. Por tanto, es un elemento provisional, hasta que la investigación espacial produzca arquitecturas específicas del ferrocarril, como la estación término de Roma de Eugenio Montuori y Annivale Vitellozzi (1950).

Los dos edificios de la estación definen dos nociones distintas de arquitectura. Uno construye un vacío y el otro construye lo sólido. El sólido representa lo permanente y el vacío lo que se desvanece en el aire, o efímero.

Por encima de esa dualidad, está la propia naturaleza del edificio, entendido como un todo. Su relación con la función que lo genera. Función que establece el ferrocarril y que está tan marcada por el cambio y la transformación, que arrastra a todo el edificio hacia la obsolescencia casi inmediata. La estación apenas ha mantenido un siglo su función, tras lo cual ha quedado como un viejo barco varado en medio del crecimiento de la ciudad. No tendría sentido en este momento plantear la acción sobre la estación, en los términos proyectuales en que actúa la arquitectura neoclásica y poner todo el énfasis y el valor del edificio precisamente en el lenguaje que éste ofrece a la ciudad, abortando de esta forma muchos de los caminos que el proyecto puede tomar.

¿Es posible imaginar un edificio sobre otro edificio obsoleto, que se apodere de él, parasitación de un cuerpo, con esa fragilidad y esa fuerza?, ¿es posible una arquitectura cuya ligereza material y conceptual, no esté reñida con una estrategia fuerte?, ¿puede plantearse un edificio con la capacidad de transformarse por los acontecimientos, una base para el suceder de cosas, donde se atrape el instante, un lugar atemporal que no dependa de la vigencia u obsolescencia de la funcionalidad del objeto-ciudad?, ¿unos espacios donde los huecos, los vacíos se superpongan a la densidad y la colmatación?. La precariedad entendida como una posición accidental, que supere la pesadez de las definitivas arquitecturas tradicionales para adentrarse en el mundo de las arquitecturas soñadas.



(10) Fotomontaje. La estación de San Bernardo. Sevilla  
Esther Mayoral Campa.





