

COLECCIÓN INVESTIGACIONES

IdPA_02_2016

Departamento de Proyectos Arquitectónicos
Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Universidad de Sevilla

COLECCIÓN INVESTIGACIONES

IdPA_02 2016



DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA

DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD DE SEVILLA
RU BOOKS

INVESTIGACIONES DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS 2016
www.departamento.us.es/dpaetsas

Colección Investigaciones **IdPA_02**

Edición:

Departamento de Proyectos Arquitectónicos
Avda. Reina Mercedes, 2, 41012 Sevilla

RU books
Plaza Ruiz Valle, 29008 Málaga

Dirección:

Juan José Vázquez Avellaneda

Coordinación IdPA_02:

Pablo Díaz Rubio

Comité científico:

Pablo Díaz Rubio
Luz Fernández-Valderrama Aparicio
Francisco Montero-Fernández
Rosa María Añon Abajas
Antonio Barrionuevo Ferrer
José Enrique López-Canti Morales

Secretaría dPA:

Teresa Paramás Contreras
Alfonso García Fernández

Portada:

Recolectores Urbanos

Diseño colección:

Recolectores Urbanos

Impresión:

Ulzama

Todos los derechos reservados.

Esta publicación no puede ser reproducida ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de información de ninguna forma ni en ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, por fotocopia o cualquier otro.

(c) de esta edición: dPA + Recolectores Urbanos, 2016

(c) de los textos: sus autores, 2016

(c) de los proyectos: sus autores

(c) de las imágenes: sus autores

Se han hecho todas las gestiones posibles para identificar a los propietarios de los derechos de autor de los textos y las imágenes. Cualquier error u omisión accidental, que tendrá que ser notificado por escrito al editor, será corregido en ediciones posteriores.

ISBN: 978-84-941838-9-8

Depósito Legal: MA 1092-2016

SEVILLA OCTUBRE 2016

- 9 **Introducción**
Pablo Díazñez Rubio / Juan José Vázquez Avellaneda

Tesis

- 15 **Vacíos adjetivos**
Elena Morón Serna
- 31 **Objets: Proyecto y maqueta en la Obra de Le Corbusier**
Miguel Ángel de la Cova Morillo-Velarde
- 49 **Sobre “El nadador de Cap-Martin y otros cuentos de arquitectura”**
Fernando Carrascal Calle / Silvana Rodrigues de Oliveira
- 71 **The “Berlin Hauptstadt” competition 1957-1958.
Towards public space projects in European Post-war**
Gonzalo Díaz-Recasens Montero de Espinosa
- 87 **Las sedes universitarias de Sevilla en la construcción de la ciudad**
Javier Tejido Jiménez
- 97 **El proyecto estratégico como metodología para la ordenación integral territorial, urbanística y arquitectónica: los poblados de colonización agraria del siglo XX en el espacio del Bajo Guadalquivir.**
José Manuel Ojeda García
- 123 **Aspectos arquitectónicos de las Atarazanas de Sevilla. Permanencia y transformación**
Julia Molino Barrero
- 141 **Procesos colaborativos en la arquitectura contemporánea: ¿Creatividad colectiva?**
Amanda Martín-Mariscal / Luz Fernández-Valderrama

Estrategias Urbanas

- 163 **El diseño de herramientas analítico-prospectivas para la regeneración integrada de barrios: atlas potencial de terapias urbanas**
L. Fernández-Valderrama / I. Rovira / M^a S. Mendoza / S. Rodríguez / C. Ureta / JA. Duarte / M. Fernández / A. Martín-Mariscal / R. Casado / X. Galleguillos / G. Aranda / R. Puente / D. López / F. Pazos

- 187 **Itinerarios y Paisajes Culturales Urbanos. Cuatro rutas por Córdoba y su Patrimonio Desaparecido durante los siglos XIX y XX**
Teresa Barrie Zafra
- 209 **La ciudad peatonal. Integración en la planificación urbana y territorial. Sevilla y su territorio desde la movilidad peatonal**
G. Díaz-Recasens / M. Algarín / C. Díaz-Recasens / G. Díaz-Recasens /
I. de la Lastra / J.L. Cañavate / C. Corral
- 223 **Estrategias de investigación urbana. Ciudad continua, la unidad verde**
Luisa Alarcón González / Francisco Montero Fernández
- 239 **Domesticar LA CIUDAD. (II) Estrategias del habitar. El proyecto de vida en los espacios comunes de la ciudad**
Rafael Casado Martínez / Antonio J. Herrero Elordi /
Luz Fernández-Valderrama Aparicio
- 255 **Sevilla Ciudad Fluvial. Ciudad de la Justicia**
Antonio Barrionuevo Ferrer

Estrategias Territoriales

- 275 **Parajes demediados**
Félix de la Iglesia Salgado / José Enrique López-Canti /
José Ramón Moreno Pérez
- 297 **Observatorio proyecto Oga'i. Evaluación del impacto producido por el proyecto Oga'i en las comunidades Mbya-Guaraní. Habitabilidad y entorno**
María Prieto Peinado / Dolores Gutiérrez Mora
- 313 **Arquitectura y fetiche en la Costa del Sol**
Juan José Vázquez Avellaneda

Aportaciones críticas y documentales

- 333 **La Jefatura Superior de Policía de Sevilla en la Gavidia: La caja de cristal**
Cristóbal Miró Miró
- 355 **La ciudad y las tangencias: acercamiento al entorno de la Estación de San Bernardo**
Esther Mayoral Campa
- 373 **Algunas ideas sobre arquitectura y sostenibilidad**
Esther Mayoral Campa / Maribel Alba Dorado / Melina Pozo Bernal

LA CIUDAD Y LAS TANGENCIAS: ACERCAMIENTO AL ENTORNO DE LA ESTACIÓN DE SAN BERNARDO

Esther Mayoral Campa

Dpto. Proyectos Arquitectónicos. ETSAS. Universidad de Sevilla

Resumen

El ferrocarril desde su origen ha sido un instrumento de transformación urbana y territorial. Es decisivo en la formación de la ciudad contemporánea. El ferrocarril es algo más que un elemento de transformación física de la ciudad y su entorno. Desde su aparición es un símbolo de la modernidad, representa la dualidad hombre-máquina, la idea de incertidumbre ante un futuro de cambios rápidos. El progreso se manifiesta en el ferrocarril más que en ningún otro elemento de la cultura contemporánea, altera para siempre la percepción de los tiempos y los espacios de la ciudad. El ferrocarril representa lo positivo y lo negativo que el progreso aporta al hombre. Este juego de dualidades en distintos grados hace que éste se pueda entender como un elemento de tangencia más allá del concepto físico que ésta define.

En este artículo, se establece un recorrido por los elementos, que de alguna manera determinan que ha supuesto y supone el ferrocarril para la ciudad de Sevilla, desde el punto de vista del que va a actuar sobre ella. Este análisis aborda la Estación de San Bernardo y su entorno. Usando el concepto de tangencia como argumento que nos traslada desde el análisis historiográfico hacia los inseguros caminos del proyecto de arquitectura.

Palabras clave: Ciudad, Patrimonio, Proyecto, Arqueología Industrial, Sevilla

Abstract

Since its origin the railroad has been an instrument of urban and territorial development. It was essential in the formation of the contemporary city. The railroad was something more than an element of physical transformation of the city and its environment. Since its appearance, not only has it been a symbol of modernity, but it also has represented the man-machine duality, and the idea of uncertainty before a future of rapid changes. Progress is demonstrated in the railroad more than in any other element of the contemporary culture, altering forever the perception of the times and the spaces of the city. The railroad represents the positive and the negative aspects that progress contributes to man. This game of dualities in different degrees has made it possible to understand the railroad as an element of tangency beyond the physical concept that it defines.

This article establishes an itinerary over the elements that show how the railroad affects the city of Seville, from the point of view of someone who has to act over this reality. This research deal with the San Bernardo Station, its neighbourhood and outskirts. The concept of tangency is used as an argument to move ourselves from the historical analysis to the insecure pathway of the architectural project.

Key words: City, Heritage, Project, Industrial Archaeology, Seville



Fig. 1. Estación de San Bernardo, año 1999, fotografía de la autora

La influencia del ferrocarril desde sus orígenes hasta la actualidad, sobre el territorio y la ciudad, es indiscutible. Su influencia es decisiva en la formación de la ciudad contemporánea. Es uno de los agentes responsables de la creación de un área metropolitana en las ciudades europeas, posibilitando la aparición de un concepto de periferia, ligado a una idea de complejidad desconocida hasta que no se superan las murallas medievales. Pero el ferrocarril es algo más que un elemento de transformación física de la ciudad y su entorno. Desde su aparición es un símbolo de la modernidad. El elemento que mejor representa la dualidad hombre-máquina, la idea de incertidumbre ante un futuro de cambios rápidos, donde el progreso se manifiesta más que en ningún otro elemento de la cultura contemporánea, alterando para siempre la percepción de los tiempos y los espacios de la ciudad.

En este artículo, se establece un recorrido por los elementos, que de alguna manera determinan que ha supuesto y supone el ferrocarril para la ciudad de Sevilla, desde el punto de vista del que va a actuar sobre ella. Este análisis de la antigua Estación de San Bernardo y su entorno, pretende superar el análisis historiográfico. Para ello se establece un argumento, basado en un concepto que actúa como hilo conductor –tangencia– y que nos traslada hacia los inseguros caminos del Proyecto de Arquitectura.

La especulación en torno a la idea de tangencia se transforma en eje de la investigación. Tangencia como metáfora de la modernidad. Tangencias que encontramos en todos los ámbitos del mundo contemporáneo, y que a través de una realidad física como el ferrocarril nos introduce en un mundo de encuentros y desencuentros. En una ciudad como Sevilla, en la que una difícil modernidad hace que pasado y futuro apenas converjan en un punto.

Una Tangencia. El ferrocarril

“El trabajo del hombre había triunfado sobre la naturaleza, y suprimiéndose la distancia que por tantos siglos había separado a aquellas ciudades, se unieron con lazos de hierro para no separarse jamás”¹.

La relación de la ciudad de Sevilla con el ferrocarril se puede vincular a la situación de paradoja que atormenta a los hombres desde el momento en que se alcanza la

[1] Antón Rodríguez, Eduardo: *Guía del viajero por el ferrocarril de Sevilla-Cádiz*. Sevilla: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla, 1985, pp. 15.

era maquinista, que se traduce en el enfrentamiento entre dos mundos el natural (humano) y el artificial (máquina). Por un lado, hay una aceptación de los valores del progreso en el texto anteriormente citado. El ferrocarril supone para la ciudad una conexión fundamental, en un momento en el cual la vía de comunicación histórica, el río, está comenzando su declive en favor del puerto de Cádiz. Por tanto, la conexión Sevilla- Cádiz se sustituye, y se establece por vez primera una relación entre ciudades y territorio absolutamente contemporánea. Por otro, el rechazo a ese mundo artificial, se traduce en afirmaciones como esta: "Afirmo sin lugar a dudas, que la vía férrea inauguró una nueva civilización, la civilización maquinista que ha comenzado por destruirlo todo. Sin embargo, fomentó también nuevas iniciativas y medios constructivos de una armonía- de la que tendré que hablar- muy distinta de las anteriores"².

Sin embargo, ¿está la ciudad preparada para este cambio?. Sevilla rechaza el ferrocarril desde el momento de decidir su trazado. Este rechazo subsiste en las estructuras más profundas de su entramado social y psicológico. La ciudad niega el progreso en su acepción metafísica, y asume la dialéctica que describe el texto de Le Corbusier, de la difícil asimilación del mundo maquinista por el hombre, recorriendo este espacio histórico desde la fascinación al rechazo por la idea de progreso. Los valores enfrentados que representa el ferrocarril, o que concurren en él, se pueden entender, físicamente en la ciudad. Se establece una nueva barrera de separación que acentúa el carácter dual de la ciudad, centro-periferia.

La manifestación del carácter dual del ser humano en el arte es universal, el ferrocarril y su no aceptación en los primeros momentos de la modernidad como elemento bello, pertenece a un espacio intelectual del hombre, en el cual todavía no hay una aceptación de lo feo, como categoría estética. Kant sostiene en la Crítica del Juicio, que toda obra de arte puede promover cualquier sentimiento, independientemente del horror que éstos puedan despertar. "*Lo siniestro es límite y condición de lo bello*"³, lo que nos conduce, otra vez, hacia un mundo dialéctico. El tren es siniestro y es bello al mismo tiempo. Es sucio, mortal, une y separa a las personas. El tren construye la metáfora de la vida de los hombres. El cine, como expresión artística, y concretamente Alfred Hitchcock, son quizás los que mejor describen esa capacidad del ferrocarril, "*En un tren se puede huir, puede alguien esconderse, puede otro perseguirle... en un tren la vida se encierra en un microcosmos y las tensiones se concentran, desde un tren se ve pasar el mundo*"⁴.

El tren recrea un mundo de sensaciones concentradas, el ferrocarril hace explícitas las tensiones de la ciudad, e introduce una mirada nueva sobre ésta. Esa capacidad

[2] Corbusier, Le: *Por las cuatro rutas*. Barcelona: Gustavo Gili. Colección Arquitectura y Crítica, 1972, pp.160.

[3] Trías, Eugenio: *Lo bello y lo siniestro*. Barcelona: Ariel, 1999. La dialéctica entre lo bello y lo siniestro es la base ideológica de este ensayo, en la que se realiza un análisis de unas categorías estéticas, que desde la modernidad se relacionan.

[4] Tebar, Juan: "Cuando Hitchcock se sube al tren". *Trenes de Cine*. Madrid: RENFE, Castalia, 1994. La idea de dualidad relacionada con Hitchcock y el tren está sacada del artículo del crítico de cine. Hay una explicación más extensa en el libro *El cine según Hitchcock*, que transcribe una entrevista entre el cineasta inglés y Francois Truffaut. (Madrid: Alianza editorial, 1974, 1998).

del ferrocarril de construir elipsis sobre lo peor y lo mejor del hombre es lo que lo hace interesante en su interacción con la ciudad. El tren nunca deja a los ciudadanos indiferentes.

En Sevilla, a diferencia de otras ciudades españolas o europeas esa dualidad se acentúa, debido a las peculiaridades sociales y económicas que presenta la ciudad.

Sevilla comparte con el resto de Andalucía un sistema de reparto de la riqueza basado en la posesión de la tierra, esto marca los procesos de industrialización en la ciudad.

Las clases dominantes, ya entrado el siglo XIX, siguen manteniendo un régimen de posesión de bienes, basado en la tenencia de grandes extensiones de terreno, los latifundios. Este sistema heredado del feudalismo evoluciona poco y hace que se mantengan incluso códigos caballerescos, por los cuales no es noble dedicarse a actividades económicas distintas de la posesión de tierras. Sevilla, por tanto, llega al siglo XIX con una clase poderosa fundamentalmente compuesta por la nobleza, y una burguesía muy primitiva, que aún tiene una estructura gremial, por lo que se integra mal y tarde a los procesos que implica la revolución industrial.

El desarrollo del ferrocarril en España no es una consecuencia de la industrialización, sino una causa. A diferencia de países como Gran Bretaña en los que el fuerte excedente de un producto industrial provoca la necesidad de un nuevo sistema de transporte. En España, y sobre todo en Sevilla, el ferrocarril es un instrumento de colonización más que de desarrollo. El ferrocarril facilita la explotación de los recursos naturales, lo que produce beneficios a corto plazo. A largo plazo la falta de inversión en industria provoca el atraso económico de la ciudad.

En Sevilla, los procesos de industrialización son escasos y están en manos de capital extranjero, la mala política y la presión de la deuda exterior ponen el ferrocarril en manos de compañías Europeas, que lo construyen y llevan a cabo su explotación. Lo mismo ocurre con numerosas explotaciones industriales de la ciudad, como la fábrica de cervezas La Cruz del Campo.

Esta situación, por tanto, también se da en la línea férrea Sevilla-Jérez-Cádiz. El capital es extranjero, y además se importa todo lo necesario para su construcción. El símbolo de la industrialización, el tren, pasa y apenas toca la ciudad. No se acepta y se vincula a un lugar en el exterradio.

La transposición de los valores de la muralla y las puertas de la ciudad, que en otras ciudades asume el ferrocarril, en Sevilla no se da. En ciudades con una fuerte industrialización como París o Londres, las estaciones sustituyen a las puertas de la ciudad. Le Corbusier hablando del ferrocarril en relación con la ciudad dice: "... dejando al margen las estaciones, es esencialmente , una doble línea de acero que corre por los prados, campos y bosques. Pero está inmensa víscera rígida que atraviesa la naturaleza, se hincha de repente, antes de entrar en la ciudad y toma la forma de un huso lleno de desvíos, conexiones, trenes que esperan o trenes en formación , almacenes de mercancías, locomotoras paradas y talleres de reparación - hasta ahora, todo ello nació y pereció a medida de las necesidades. Y tanto la

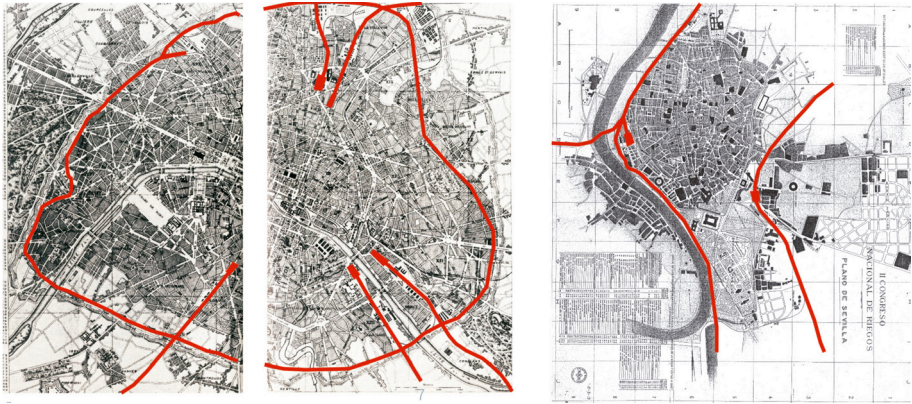


Fig. 2. Plano de París donde se aprecia la organización del ferrocarril en la ciudad, frente a éste lo que sucede en Sevilla, donde el ferrocarril toca tangencialmente al centro, fotomontajes de la autora

entrada en la ciudad, que antes se hacía con la pompa resplandeciente del puente levadizo y las puertas reales (Porte Saint-Denis, Saint-Martin, únicas conservadas en París), como la senda milenaria que penetraba hasta el mismo corazón de la villa, donde están las catedrales y los ayuntamientos hoy se ven deshonrados por todo lo que rodea los ruidos del tren: decadencia y desprestigio, desilusión y triste final de viaje⁵. Las ciudades reproducen un trazado céntrico en el cual el ferrocarril es el símbolo del progreso, y entra a formar parte de la iconografía del centro que tal y como describe Le Corbusier provocan un fuerte impacto en la ciudad.

El tren se introduce en el centro, porque el nuevo centro es fruto del poder de la burguesía, por ejemplo en el París de Haussman.

En España, el ferrocarril si asume una situación radial, donde el centro Madrid si tiene una burguesía desarrollada a la que representar. Esa posición radial en el territorio, no la asume la ciudad de Sevilla, en la que el ferrocarril es completamente tangente, en los dos ramales que envuelven a la ciudad, el trazado Sevilla-córdoba en la zona oeste y el trazado Sevilla-Cádiz el la este.

Si nos acercamos a la zona de análisis, la estación de San Bernardo, vemos que hay cierta intencionalidad de la misma de sustituir a la puerta Jerez. Su posición respecto a la ciudad y el posterior trazado de la avenida de Cádiz, quieren establecer lazos de unión con la puerta de la ciudad. La debilidad del gesto es manifiesta y sin posteriores consecuencias en el crecimiento de la ciudad en esta zona. El tren no sustituye a la muralla en la memoria sentimental, metáfora de la difícil relación de la ciudad con el progreso.

El ferrocarril es un referente en la memoria colectiva. El tren es una imagen completa únicamente cuando se inserta en el paisaje. Para la ciudad toda la simbología relacionada con el ferrocarril se concentra en la estación. El tren, en cierta medida, es un objeto efímero, su imagen dura apenas un instante en la retina del espectador,

[5] Corbusier, Le. Op. Cit. pp.85.

del ciudadano, sólo permanece uno segundos en la estación. El resto del tiempo se intuye tras las tapias que lo ocultan de la ciudad, el humo, el sonido. En Sevilla, la relación con el tren es típicamente burguesa, se muestran las bondades y se tapan las miserias del tren, de los hombres, se oculta el tren y el barrio obrero que hay tras él.

El tren actúa como una sonda entre el campo y la ciudad. Es en esa dualidad longitudinal, donde se encuentra la clave de las oportunidades perdidas para ese espacio de la ciudad. La relación campo-ciudad, a la que alude el ferrocarril, su escala territorial, introduce un concepto en el interior de la ciudad, que va a ser decisivo para el análisis de los vacíos generados por el tren una vez obsoleto: la idea de paisaje urbano.

El paisaje, ya no se entiende, únicamente en relación con el espacio natural, el concepto ha alcanzado también al ambiente artificial. La segunda naturaleza creada por el hombre ha adquirido tales proporciones, que comienza a reclamar un conocimiento de sus reglas, tal y como hacemos con el entorno natural. Los restos de esa segunda naturaleza tienen que preservarse, como se preservan las especies, y su hábitat también. El ferrocarril en su relación continua entre presente y pasado une, por lo tanto, conceptos muy recientes como el de ecología, la natural y la artificial, la de los parques naturales y la de lo industrial incorporados a los objetos de culto del patrimonio.

El entorno del tren en San Bernardo pertenece a esa categoría espacial que lo relaciona con la noción de paisaje dentro de la ciudad, el patrimonio como hábitat de lo artificial.

Tangencia sobre tangencia

La identificación en la ciudad de dos límites longitudinales, el río y el antiguo trazado del ferrocarril, establece un juego de afinidades y oposiciones en torno a la idea de límite. Dos fronteras que comparten de alguna forma geometría, pero que tanto en su origen como en su naturaleza son radicalmente opuestas.

El río, lugar antropológico, hace referencia a un espacio ancestral, con un ritmo y una cadencia cercanas al hombre. Representante de lo natural en la ciudad, es una amenaza y un grado de libertad. Frente a él el ferrocarril, “... *el humo, el ruido, la fiebre de los hombres...*”⁶. El ferrocarril, es el otro límite, el nuevo espacio que no sólo es ignorado por el centro, sino que se oculta tras los muros, únicamente aceptado una vez dignificado para la ciudad en las estaciones. Estaríamos pues, no sólo ante límites de una naturaleza física distinta, sino que en un primer momento, también pertenecen a categorías estéticas diferentes, encontramos lo siniestro como límite de lo bello.

Resulta sorprendente que dos espacios de características tan dispares, puedan concentrar en ellos dos ideas opuestas de espacio periférico, y sin embargo, en su evolución posterior poseen numerosos puntos de encuentro. El espacio histórico del

[6] Cernuda, Luis.: “La catedral y el río”. Ocnos. Madrid : Taurus, 1977.

río, frente al espacio contemporáneo del ferrocarril. Dos lugares que, sin embargo, por encima de su naturaleza material, tienen como característica el flujo que los atraviesa.

La condición del flujo determina su relación con la gente y con la ciudad. Esta condición une al ferrocarril y al río, que son en origen dos límites físicos y periféricos, para formar parte en su evolución posterior en una idea de límite abstracta de la que hemos hablado. El río y el ferrocarril se unen cuando pasan de ser espacios estrictamente económicos a ser intersticios de la ciudad.

La aceptación por parte de la ciudad de estos espacios ha sido muy desigual. En el caso del río, éste ha sido absorbido cuando su naturaleza torrencial se ha controlado. El ferrocarril ha tenido que desaparecer para ser aceptado.

El río es el responsable de un tipo de espacios en la ciudad que han escapado de los convencionalismos del centro, hasta casi este final de siglo. Vacíos cuya génesis es el agua, como la Alameda de Hércules, o el paseo de la O, el prado de San Sebastián. No es casual, pues, que el trazado del ferrocarril se superponga en algunos lugares, con parte del antiguo cauce del río Tagarete. Tradicionalmente, las zonas desecadas de los ríos que atravesaban la ciudad se han transformado en vías de comunicación; el río Tagarete en la calle Arroyo; el Tamargillo en la Ronda del Tamargillo; el Guadaira en parte del trazado de la autovía SE-30, sustituyendo el límite natural y elaborando una transposición de valores económicos, sociales y culturales, que enlazan dos formas de conexión, la ancestral, el río, y la moderna, el ferrocarril. Ambos espacios conceptualmente opuestos tienen puntos en común en su definición como medios de transporte; formalizan el eje económico de la ciudad, encuentran cierta mimesis en el trazado, definen en un principio dos ideas de periferia para evolucionar hacia una única expresión de ésta.

Son espacios afines también en la definición de lo público. Tanto el río como el ferrocarril son espacios que culturalmente se alejan de los espacios públicos convencionales, para convertirse en antecedentes de los espacios de masa del siglo XX.

Por un lado el río representa la libertad, en el sentido de escapar de las reglas que el centro establece, e introduce la idea de ocio. Las actividades vinculadas a éste nada tienen que ver con las formas de diversión propuestas por los poderes eclesiásticos o civiles imperantes en la ciudad. El río se vincula a una forma de ocio individual, aleatoria y accesible a todo el mundo.

El ferrocarril, por otra parte, también es un medio de masas, un lugar en el que en origen hay una representación de las clases sociales, según el vagón, cuya representación desaparece al llegar a las estaciones. El tren lleva implícita cierta idea de ocio, pero esta idea si se vincula en sus comienzos a las clases poderosas.

El río y el antiguo trazado del ferrocarril son vacíos que generan inquietud en la ciudad, por salirse de las normas que dominan su vida pública, hay una necesidad por parte de los poderes locales de civilizar estos espacios por medio de la especulación. Por lo tanto, pueden entenderse como conceptos, tangencias sobre tangencias, con muchos puntos en común cuya forma en esta ciudad no es fruto de la casualidad.

La ciudad Homotética

En la ciudad de las tangencias, como sedimentos de los límites, aparecen los arrabales históricos. Espacios urbanos en la periferia que representan la osadía de ésta frente al centro que todo lo aglutina. Fragmentos de ciudad ajenos a la seguridad que proporciona la muralla. Elementos opuestos casi simétricos vinculados a conceptos tan antagónicos como industria, naturaleza, economía, pobreza, libertad, dependencia u ocio.

Los arrabales reproducen, a pequeña escala, las formas y los mitos del centro. Son los lugares de la ciudad en los que la identidad está en otra parte, donde es posible identificar una simbología incipiente de las periferias que se avecinan. El centro es el modelo a seguir, pero su lejanía respecto a éste y la ausencia de representación de su poder en ellos los hace a la vez dependientes y libres. En los guetos de la historia, la idea de tangencia se manifiesta más que en ningún otro lugar y la referencia constante al centro encuentra una fuerte afinidad con itinerarios radiales.

San Bernardo, de alguna forma, es una redundancia. Reproduce, a pequeña escala, los mecanismos de producción de una ciudad, presentes de forma global en Sevilla. Esto se manifiesta tanto en la forma de colonización de un territorio, como en la relación con un límite físico hostil como es el río Tagarete.

Al igual que el centro, surge vinculado a un límite tangencial. Define una situación central y periférica a través de unos límites perfectamente definidos por su propia muralla.

Los cambios urbanos en esta zona de la ciudad responden a dos fenómenos que van ser constantes a lo largo de su evolución urbana: el acontecimiento como impulsor de crecimientos urbanos, la defensa y control del medio físico representado por el arroyo Tagarete, en este caso.

Los itinerarios van a ser claves en este espacio de la ciudad, que busca desesperadamente potenciar su relación con el centro. Al igual que en el resto de la periferia de la ciudad, la transgresión de la muralla se realiza mediante mecanismos de colonización basados en la construcción de edificios de mediana y gran escala en los vacíos de la ciudad extramuros. Cada una de las implantaciones vinculadas a estos edificios van a suponer la transformación de la zona. La periferia es la negación del centro. Se produce el efecto contrario al centro. En éste, las transformaciones siempre pasan por operaciones de vaciado de la ciudad central como el derribo del convento de San Francisco para la generación de la plaza Nueva, la eliminación del convento de la Encarnación, etc. Por el contrario, en la periferia se ocupa el vacío, el vacío produce adhesión y rechazo, provoca inquietud y la necesidad de llenarlo. Los vacíos del prado de San Sebastián y el entorno de San Bernardo han sufrido constantes intentos de colmatación. Su historia ha estado vinculada a actividades de carácter público. Primero fue espacio de tierras comunales; residencia de verano de reyes, como la Buhaira y más tarde huerta del Rey y huertas de la Salud; quemadero de la inquisición, para transformarse más tarde en cementerio provisional (1800),

y luego definitivo(1819); espacio de la feria de abril en el siglo XIX y XX. La precariedad siempre ha estado presente en la zona, lo casual, lo provisional, lo aleatorio ha marcado este espacio de la ciudad⁷.

Espacio esencialmente moderno, en el cual los tiempos y los ritmos urbanos están marcados por fenómenos ahistóricos: los flujos y la movilidad. Flujos de personas en sus itinerarios hacia el centro, flujos descontrolados del Tagarete, movilidad de personas en el vacío del Prado de San Sebastián, movimiento del ferrocarril a través de un espacio físico que lo potencia y rechaza a un tiempo.

En un entorno de huertas surgen las ermitas de San Bernardo y San Sebastián, hacia 1400, y el convento de Santo Domingo de la Calzada, primer antecedente de colonización de este territorio inseguro antropizado por humilladeros⁸, por la aparición de estructuras edilicias, que marcarán el crecimiento de la zona, como la fábrica de tabacos, la fundición de artillería, el matadero, o más adelante la estación de ferrocarril.

Es una idea de ocupación ligada al acontecimiento. La ermita es un tentáculo que el centro lanza a la periferia, centro institucional representante de un poder religioso que trata de colonizar territorios más allá de la seguridad de la muralla.

Se establecen itinerarios litúrgicos que superan física y psicológicamente los límites del centro, en un momento en el que la expansión religiosa conquista nuevos mundos.

La ermita, como lugar, marca un tiempo distinto al tiempo lineal del centro, es un espacio de tiempos fragmentados en multitud de momentos ligados a lo efímero, a lo cultural, que se concretan en los recorridos que la peregrinación hacia el centro impone una vez al año, que existe en la medida en que el centro lo reclama, como espacio de expresión de lo público. Incluso en la actualidad, quizás más que nunca, San Bernardo sea únicamente eso, el espacio mental de los infinitos itinerarios que los ciudadanos han recorrido hacia el centro.

Estos tiempos vinculados a los itinerarios del hombre se hacen rápidos y excluyentes con los itinerarios de las máquinas (el ferrocarril). En un espacio que vincula su supervivencia psicológica al centro, la presencia del río incontrolable primero, y posteriormente, el ferrocarril supondrán una agresión, nunca aceptada por la zona.

Este corpúsculo de ciudad reúne dos condiciones esenciales para entender sus relaciones con la ciudad. La relación tangencial que se rechaza, primero en el Tagarete y más tarde en el siglo XIX con el ferrocarril. Y la relación con un límite radial, que vincula el barrio a la puerta de la Carne y, por tanto, al centro de la ciudad. En estas dos relaciones vence, desde un punto de vista psicológico la relación con el centro.

[7] Collante de Terán, Antonio: *Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*. Sevilla: Excmo. Ayuntamiento de Sevilla, 1984.

[8] AAVV: *Sevilla extramuros. La huella de la historia en el sector oriente de la ciudad*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1998. Definición de "Humilladero" como elementos sagrados, cuya divinidad a la que se encomendaban los caminantes, protegía el territorio".

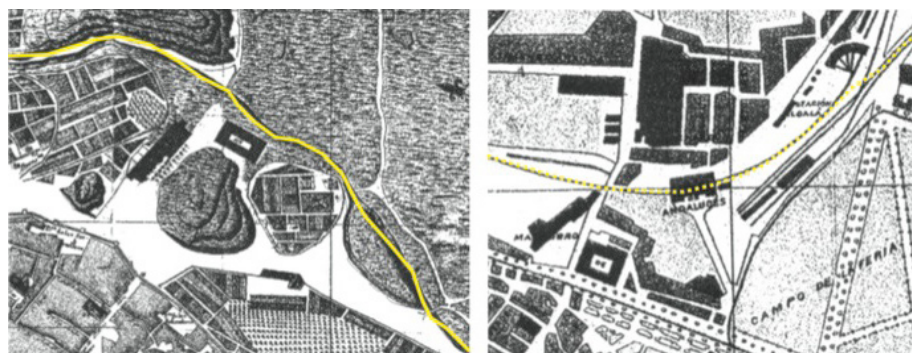


Fig. 3. Planimetría de la zona del barrio de San Bernardo 1777 y 1918, fotomontaje de la autora

Todo ese mundo periférico en el que se ubica San Bernardo es ajeno a la identidad de su población. Barrio de cofradías, de toreros. Tiene una enorme actividad cultural relacionada con la ciudad histórica. Barrio obrero con una profunda contradicción entre su realidad física y económica y sus expectativas sociales y culturales.

El primer elemento que radicaliza ese rechazo al mundo de la periferia es la Fundación de Artillería. Resulta sorprendente que un elemento de la envergadura de este edificio, no sea un símbolo ineludible para la población del barrio. La Fundación de Artillería data de 1565, de propiedad privada es comprada por el estado en 1634. Según investigaciones históricas parece que es anterior a la fundación de la fábrica, puesto que ya aparece en los grabados de Hoefnagle (1565-1567), como un núcleo de casas de cierta importancia⁹.

Aunque su morfología reticular lo aleja de un origen musulmán, parece ser que existió un arrabal musulmán, almohade, en ese lugar, llamado Benaliofar, desaparecido tras la conquista de la ciudad por Fernando III. En el siglo XVI resurge el barrio en torno a la ermita de San Bernardo, cercana a los jardines de la Buhaira, que posteriormente se conocerá como Huerta del Rey. La fábrica de Artillería se implanta en el barrio como un vasto elemento, alejado de las proporciones domésticas que éste tiene, eliminando en su ampliación, cuando ya es estatal, parte del tejido residencial del barrio. Podemos imaginar que las expropiaciones de éstas no fueron aceptadas por la población.

La ampliación y modernización de la fábrica de Artillería coincide en el tiempo con la implantación de una serie de instalaciones fabriles impulsada en el siglo XVIII por la Casa Real en Sevilla¹⁰. Por tanto, en Sevilla hay en este periodo una creciente actividad industrial, con la implantación extramuros de una serie de estructuras edilicias, que van a tener una enorme importancia en la colonización del territorio exterior. La fábrica de Tabacos, Casa de la Moneda, la Maestranza de Artillería

[9] Los datos históricos se han obtenido del Texto Refundido del Planeamiento de San Bernardo 1986, en el avance del análisis histórico.

[10] Almuedo Palma, José: *Ciudad e Industria. Sevilla 1850-1930*. Sevilla: Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1996, pp. 35.

y la fábrica de Salitre, operaciones que durante mucho tiempo van a suponer la transformación más radical del concepto de ciudad hasta ese momento aceptado. Tampoco los beneficios de la fundación de Artillería revertían sobre el barrio de una forma directa¹¹, ya que al tener un carácter estatal ni las decisiones sobre ella ni las consecuencias de éstas se decidían aquí. La estructura física de la fábrica de Artillería constituye además una barrera física entre San Bernardo y su vínculo con el centro: el camino hacia la puerta de la Carne, lo que simbólicamente supone una barrera impuesta desde el exterior con su identidad. Este cúmulo de circunstancias, provoca rechazo frente a esta estructura industrial. Rechazo casi endémico con respecto a todo lo que signifique cultura industrial y que afecta al barrio a lo largo de la historia.

San Bernardo está lo suficientemente cerca del centro como para dejar sentir su influencia, pero demasiado lejos para pertenecer a él. Esto genera toda un área de incertidumbre entre la ciudad central y su homotética, un espacio tensionado por dos polos de atracción. La evolución de este espacio intermedio nos da muchas de las claves para entender la posterior implantación del ferrocarril en la zona y sus consecuencias. En este espacio intersticial entre la ciudad y San Bernardo se van a ensayar algunas de las formas urbanas que definen los espacios de la periferia, siempre muy relacionadas con las características que históricamente tuvo la zona.

En las futuras relaciones del barrio con la ciudad va a ser fundamental la ubicación de la fábrica de Tabacos (comienza a construirse en 1728) y la formación de la calle San Fernando. La repercusión de este edificio en el exterior de la ciudad, su importancia económica y física, confiere a la puerta de Jerez y su prolongación hacia el prado de San Sebastián un gran protagonismo en la ciudad, relegando la puerta de la Carne a un segundo plano. Además, el abovedamiento de río Tagarete en la calle San Fernando es el primer germen de su posterior desaparición en favor del ferrocarril.

Desaparecido el Tagarete, el barrio tiene una esperanza de unión a la ciudad. En este contexto, se toma la decisión de que el trazado del ferrocarril pase de nuevo tangente a San Bernardo. Una tangencia sobre tangencia, el hierro sobre el agua, otra barrera infranqueable que separa al barrio de sus anhelos. El barrio sufre una nueva imposición, el ferrocarril, y una nueva decepción puesto que tras el derribo de la muralla casi hace realidad sus sueños de continuidad con la ciudad histórica.

Para la población, que nunca aceptó su situación periférica, la llegada del ferrocarril al barrio de San Bernardo, supuso la renuncia definitiva a salir del aislamiento respecto a la ciudad central.

Las paradojas de la modernidad que tan radicalmente se viven en la ciudad, se acentúan en este pequeño entorno en el cual lo precario, lo contradictorio, lo discontinuo no forma parte de la adjetivación del lugar sino que están presentes en la propia génesis de éste.

[11] Almuedo Palma, José: Op. Cit. pp. 35.

Las vías del tren acentúan la frontera y vuelven a definir un dentro y un afuera. De un lado de las vías encontramos una ciudad que acepta al ferrocarril en su lejanía inmediata, sin que su presencia amenace o reste protagonismo a los símbolos del centro. El ferrocarril para los habitantes del centro es un elemento de ocio más que se instala en la periferia, junto a la feria de ganado y las huertas. Actitud que denota el rechazo de los habitantes de la ciudad central al ferrocarril como símbolo de modernidad.

En San Bernardo, la actitud frente al ferrocarril es un rechazo profundo que lleva a la población del barrio, incluso a amenazar con la quema de la estación¹². Para los habitantes de la periferia, el ferrocarril es la reafirmación de su condición, es la jaula de hierro que los oprime y rige el destino de los Hombres tal y como afirma Max Weber¹³.

El trazado del ferrocarril aísla a San Bernardo e integra como parte de la ciudad el espacio intersticial que queda entre ambos. La situación de la estación de Cádiz en un lugar tan apartado de los flujos del centro no es casual. Como consecuencia de la implantación del ramal del ferrocarril en la zona noroeste de la ciudad, se pierden los paseos públicos que se extendían desde la plaza de Armas hasta la puerta de la Barqueta.

Entre la población del centro subyace un claro sentimiento de oposición a situar la nueva estación en un lugar que hiciera perder a la ciudad otro de sus espacios de esparcimiento, el prado de San Sebastián, que era originalmente el lugar donde se iba a instalar la estación. Estos terrenos ocupados por la feria de Abril, tenían más valor para la burguesía de la ciudad como espacios de ocio que como nueva vía de comunicación. Resulta sorprendente que una burguesía fundamentalmente comercial y ganadera le dé la espalda al ferrocarril.

La estación con su situación con respecto a la ciudad confirma la actitud de rechazo de la ciudad central al arrabal histórico. El edificio consta de una fachada neoclásica que representa los valores del poder central hacia el nuevo espacio de la ciudad. Sin embargo, oculta el barrio de San Bernardo tras la marquesina y las tapias del ferrocarril, poniendo un espejo de realidad al barrio y situándolo más que nunca en la periferia. La dualidad de lo moderno, la dualidad de la ciudad se solidifica en el edificio de la estación.

La estación trata de colonizar un espacio extramuros con una presencia edilicia. Pero el edificio carece de fuerza física o psicológica para competir con preexistencias como la Fábrica de Tabacos, el Alcázar o la presencia abstracta de las puertas de la ciudad. Sólo consigue realizar un débil gesto urbano, posterior a su implantación, que quiere enmendar una localización fallida, estableciendo un eje con dirección hacia la puerta de Jerez.

[12] Suarez Garmendia, Jose M.: "El ferrocarril y su influencia urbanística". *Arquitectura y urbanismo en la Sevilla del S. XIX*. Sevilla: Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1987. Existe una explicación extensa de las implicaciones urbanas y arquitectónicas del ferrocarril en la ciudad de Sevilla en este capítulo del libro.

[13] Berman, Marshall: *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Madrid: Siglo XXI de España Editores, 1999, pp. 80. Estas ideas están en el contexto de la exposición que hace Berman sobre los distintos posicionamientos de pensadores contemporáneos frente a la modernidad.

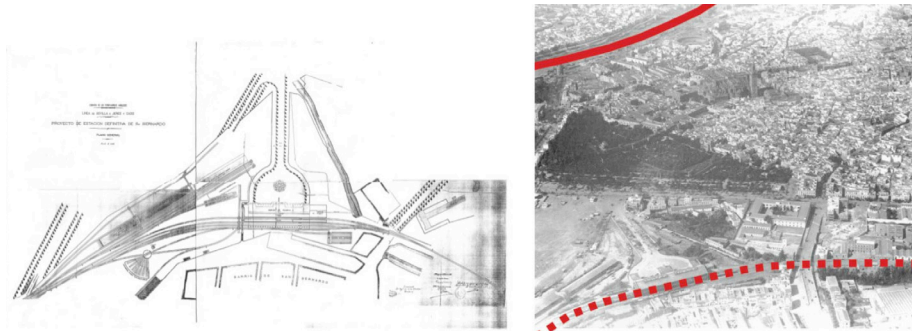


Fig. 4. Planimetría original de la estación, archivo de RENFE y fotomontaje de la autora sobre foto aérea 1926

Se sitúa la estación en un lugar carente de importancia para la ciudad y posteriormente se dignifica su acceso con un paseo ecléctico, el de la avenida de Cádiz, con tan poco acierto que hasta muy avanzado el siglo este espacio no es más que unas líneas dibujadas en el suelo. Incapaz de generar ciudad, la operación urbana en torno a la estación queda en una impotente operación de maquillaje, que quiere potenciar una axialidad clásica que introduzca al edificio industrial en el mundo urbano y estable de la ciudad central. La estación es un monumento abandonado a su suerte desde el mismo día de su inauguración.

La avenida que quiere monumentalizar el edificio, incluso en la actividad que propone, un paseo de caballos, deja entrever la profunda dualidad que introduce el ferrocarril en la ciudad. Por un lado, una forma de espacio público tradicional en un lugar al que nadie va a pasear, por otro una forma de entender lo público que lleva implícitos todos los valores de la modernidad, el ferrocarril. La precariedad es, por tanto, un concepto que se vincula en un nivel abstracto a la modernidad y que podemos encontrarlo unido tanto al espacio urbano de la estación como al edificio.

Nexos y vacíos. El lugar teórico del proyecto.

“Crear un lugar significa poner límites, delimitar introduciendo un espacio o vaciándolo”¹⁴.

La ciudad central se vacía y la periferia se llena. Estas dos formas de entender el espacio urbano, tan radicalmente opuestas, replantean la interpretación de la ciudad en un plano dialéctico, *“Los límites constituyen uno de los principales componentes del tramado de formas y conceptos desde los cuales las sociedades tejen la cultura”¹⁵.*

Los lugares del centro responden a unas características sociales y culturales, distintas a los lugares de la periferia, en gran medida marcados por su forma de

[14] Barañano de, Kosme: “Geometría y tacto: la escultura de Eduardo Chillida”. *Chillida 1948-1998*. Madrid: Museo Nacional Centro de Arte reina Sofía, 1998, pp. 25.

[15] Butler, Frances.: “Sombras”, *Revista Fisuras* nº6. Junio 1998, pp.4.

entender los límites, marcados por la inestabilidad que supone el no tener un límite físico concreto. El espacio se define por una multiplicidad de fenómenos de carácter dinámico alejados de la firmeza conceptual que aporta la muralla. Dentro de una ciudad que tiene como mayor referente el espacio construido del centro, el vacío de la periferia produce un enorme malestar, malestar que se traduce en una necesidad de llenar y acotar estos vacíos.

El siglo XX se caracteriza en la zona que estamos analizando por la consolidación del espacio construido frente al espacio vacío. Los dos grandes vacíos que surgen históricamente, el ligado a San Bernardo, el Ferrocarril y el Prado se han ido colmatando de edificios, en una multiplicidad de ciudades inconexas en la cual los nexos, puentes, pasadizos, etc. tienen una gran relevancia a la hora de interpretar el territorio. La ciudad continúa, en este siglo, colonizando esta parte de la periferia de forma fragmentaria a través de la construcción de edificios, que por su gran escala y por su vinculación a estructuras generales de Sevilla han pretendido crear ciudad, alejándose de actitudes pertenecientes a la cultura arquitectónica y urbana.

La creación de los límites ha sido aleatoria y casual, la ausencia de proyecto arquitectónico ha generado estructuras vacías, en su sentido más amplio, con las que la ciudad no ha sabido qué hacer. Los dos grandes vacíos de la zona el -Prado y los terrenos afectados por el ferrocarril- se han ido colmatando hasta perder parte de su riqueza conceptual como espacios intermedios en una ciudad que hasta hace poco tiempo ha planteado unas relaciones muy simples entre centro y periferia. Espacios que superan esta dualidad e introducen nociones más actuales en las que conceptos como ambigüedad y heterogeneidad aportan riqueza a los mismos. La construcción de los límites de estos vacíos ha estado marcada por la especulación, provocando la ausencia de lugar.

A presencias edilicias de gran escala, como la fábrica de Tabacos, la fábrica de artillería, el cuartel de artillería o la estación de San Bernardo, se unen, ya a mediados del siglo XX, edificios ligados a infraestructuras, como el proyecto para la estación de autobuses, o el mercado de la puerta de la Carne.

La estación de autobuses (1938-1944) supone una de las aportaciones contemporáneas a estos espacios de la ciudad y a la arquitectura de Sevilla. Articula los dos vacíos del Prado y el ferrocarril, generando mediante la construcción de un vacío de menos escala y un edificio límite que construye la fachada al Prado, un edificio frontera entre los dos espacios. Y en la mejor tradición moderna integra un programa complejo de infraestructura y viviendas, reforzando el eje este-oeste de la ciudad, colapsado por el ferrocarril.

Tanto la estación como el mercado de la puerta de la Carne (1927-1929) suponen la consolidación de itinerarios ya existentes en los primeros planos de la ciudad. Tratan de articular retazos de ciudad que sin un claro objetivo urbano proponen un espacio gobernado por el mercado. El concepto urbanístico de ensanche trata de superponerse a un trazado en planta, marcado por el intento de la estación de San Bernardo por asirse a la ciudad, mediante la avenida de Cádiz. Esto provoca una profunda contradicción entre el concepto urbano y la realidad construida, que contribuye a la indefinición formal de este espacio de la ciudad.

En la colmatación de este espacio a partir de los años sesenta los procesos de crecimiento están vinculados a operaciones especulativas. Habría que destacar en este contexto la operación inmobiliaria de la promotora Sairu, que propone el límite este del Prado mediante la generación de un pequeño ensanche, en el que manzanas residenciales generan un nuevo fragmento de ciudad.

Con la desaparición del ferrocarril, en los años noventa, reaparece como perspectiva el viejo anhelo de San Bernardo, su unión con el centro. Pero el concepto de espacio aislado, de corpúsculo de ciudad y la especulación pueden más que éstos anhelos.

En los años ochenta, el nuevo plan general de la ciudad va a intentar la revitalización y rehabilitación del barrio, pero estas operaciones acabarán convirtiéndose en la banal sustitución de la estructura poblacional del barrio y de su caserío, construyendo una imagen tópica y comercial de lo que era el barrio.

Las vías del tren se sustituyen por vías de tráfico rodado y los vacíos se colmatan poco a poco, el Prado se ha convertido en un parque decimonónico, rodeado de verjas y la estación en su obsolescencia ha quedado definitivamente asfixiada por la alta densidad residencial de un espacio convertido en la milla del oro. Los vacíos se vallan o se edifican, la indeterminación del vacío se destruye, lo no reglado se elimina. Los límites no se proyectan y el lugar no se construye, el vacío es un residuo entre parcelas de suelo, que basan su arquitectura en la rentabilidad económica. Se ha perdido la posibilidad de potenciar la idea de lugar.

El ferrocarril supone para la zona un espacio de vacío cultural, de vacío físico, de vacío sentimental, secuencia de espacios con tiempos distintos que conforman un lugar intermedio. Umbrales de ciudad configurados por la totalidad de la ausencia y la escasez de las presencias, en los que la ciudad puede tener puntos de encuentro.

En un contexto de espacios estancos, como este en el que los llenos y vacíos apenas se relacionan, encontramos como elementos de referencia esenciales los nexos de unión entre los mundos tangentes. En el caso de San Bernardo y su entorno, la estación juega un papel fundamental en las relaciones transversales. La estación es la presencia física de la existencia de un límite, el ferrocarril que queda oculto. Representa para el centro la conexión con el exterior, y para San Bernardo el aislamiento. Para resolver el agravio, un túnel, conexión transversal bajo las vías, que pone en contacto el exterior con el interior. Sonda que nos introduce en un espacio de la ciudad como a Alicia en la madriguera. El carácter industrial del barrio prevalece sobre cualquier otro, y se generan unos procesos evolutivos muy relacionados con los de cualquier industria, de implantación, auge y obsolescencia. Durante la segunda mitad del siglo XX, San Bernardo sufre un paulatino abandono, existiendo incluso un plan que preveía un centro comercial en su lugar.

Encontramos, en definitiva, una situación definida por la relación entre una preexistencia urbana y una edilia, que se unen y separan a través de una tangencia física. Dos presencias físicas potentes que en su evolución han ido sufriendo transformaciones que los han llevado desde un origen como colonizadores de la periferia incierta, hasta la decadencia como periferia interior de la ciudad heterogénea.



Fig. 5. Imagen actual del entorno de la estación de San Bernardo, Fotografía Melina Pozo bernal

El límite que definía las dualidades de la zona, al igual que ocurre a una escala mayor, ha ido transformándose con el transcurrir del tiempo. Desde un origen natural, como afluente del Guadalquivir, pasando por una segunda naturaleza industrial (el ferrocarril), hasta ser absorbido por la ciudad como avenida. El problema del límite siempre presente, situación no resuelta en la actualidad. Tras el desmantelamiento del ferrocarril se produce la apertura de una avenida, que se adapta al trazado que tuvo éste, e introduce cierta apertura hacia el barrio, pero que sigue manteniendo la misma postura conceptual, que la avenida de Cádiz. La situación de la estación en la ciudad, una vez eliminado el ferrocarril, puede asumir un papel que nunca tuvo, el de conexión en vez de límite de dualidades. La situación actual del espacio límite entre San Bernardo y la estación reproduce con otra forma urbana al ferrocarril. Una avenida lo ha sustituido, pero se ha perdido la oportunidad de generar un espacio más rico de frontera, que de una vez por todas relacione los espacios inconexos de la ciudad.

Por tanto, proyectar la estación de San Bernardo parte de dos premisas claves para entender su espacio. En primer lugar, el concepto de proyecto de arquitectura como generador de ciudad. Por otro, la importancia de los nexos en la zona.

Abordar el proyecto de la estación tiene como inicio de la reflexión, la huida del entendimiento de ésta como solar, idea relacionada con parámetros económicos más que arquitectónicos. Esto supone también una conceptualización de la ciudad existente, como espacio topográfico, como paisaje urbano.

El proyecto debe centrarse en una nueva definición de los límites de la estación, donde una visión de la ciudad en planta, sea sustituida por un trabajo con el espacio. Por otra parte, elementos presentes en el entorno de la estación como los puentes, los pasadizo, en general, los nexos, que construyan las relaciones transversales de la ciudad en relación con la estación, nos acercan aún más a ese entendimiento

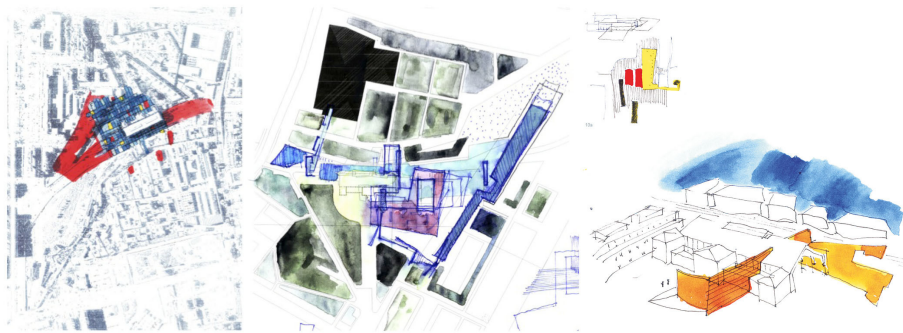


Fig. 6. Acuarela analítica de los espacios de la estación Esther Mayoral Campa

de la ciudad como topografía, y nos dan alguna claves para transformar el lugar, acciones que manipulan la realidad en un constante diálogo entre el edificio y su entorno. Excavar, construir sombras, convertir el lugar en una encrucijada, pueden ayudarnos a entender la relación del edificio y su entorno.

En este caso, el lugar del proyecto lo conforma el propio proyecto, un espacio teórico, imposible si lo enfrentamos a la realidad de la zona, que propone desde el proyecto de arquitectura una forma de entender la ciudad. La elaboración de un proyecto en la estación de San Bernardo pasa por la definición de los límites del proyecto y del tiempo de la ciudad que se va a utilizar como material, entendiendo el proyecto de arquitectura como especulación teórica. El material de lo que no es, de lo imposible, de lo que se aleja de la realidad, nos interesa en la medida en que aporta un grado de libertad a la investigación. Investigación que más allá de la propia propuesta, es un pretexto para reflexionar sobre los límites del lugar, en el sentido metafísico del término, y para investigar sobre el concepto de vacío que preside este espacio de la ciudad.



Fig. 7. Croquis sección de ideas de proyecto sobre la estación Esther Mayoral Campa

Bibliografía

- ALMUEDO PALMA, José: *Ciudad e Industria. Sevilla 1850-1930*. Sevilla: Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1996.
- ANTÓN RODRÍGUEZ, Eduardo: *Guía del viajero por el ferrocarril de Sevilla-Cádiz*. Sevilla: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Sevilla, 1985.
- AAVV: *Sevilla extramuros. La huella de la historia en el sector oriente de la ciudad*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1998. Definición de “Humilladero” como elementos sagrados, cuya divinidad a la que se encomendaban los caminantes, protegía el territorio”.
- BARAÑANO DE, Kosme: “Geometría y tacto: la escultura de Eduardo Chillida”. *Chillida 1948-1998*. Madrid: Museo Nacional Centro de Arte reina Sofía, 1998.
- BERMAN, Marshall: *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Madrid: Siglo XXI de España Editores, 1999
- BUTLER, Frances.: “Sombras”, *Revista Fisuras* nº6. Junio 1998.
- CERNUDA, Luis.: “La catedral y el río”. *Ocnos*. Madrid : Taurus, 1977.
- COLLANTE DE TERÁN, Antonio: *Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*. Sevilla: Excmo. Ayuntamiento de Sevilla, 1984.
- CORBUSIER, Le: *Por las cuatro rutas*. Barcelona: Gustavo Gili. Colección Arquitectura y Crítica, 1972.
- SUAREZ GARMENDIA, Jose M.: “El ferrocarril y su influencia urbanística”. *Arquitectura y urbanismo en la Sevilla del S. XIX*. Sevilla: Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1987.
- TEBAR, Juan: “Cuando Hitchcock se sube al tren”. *Trenes de Cine*. Madrid: RENFE, Castalia, 1994.
- TRÍAS, Eugenio: *Lo bello y lo siniestro*. Barcelona: Ariel, 1999.



Sevilla, octubre de 2016

Mesa de Rosa Estrada López y Laura Carreño Naranjo para la exposición Proyectos investiga en el ciclo DIETSA.
Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla. Abril-Mayo 2016



DEPARTAMENTO DE PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA

