

REGIONALISMO, HISTORICISMO Y ECLECTICISMO EN LAS ESTACIONES FERROVIARIAS ANDALUZAS: LA ESTACIÓN DE JEREZ DE LA FRONTERA, LA LÍNEA DE SEVILLA A HUELVA Y LA ESTACIÓN DE LINARES DE MZA

Francisco Cuadros Trujillo¹

Entre las tipologías arquitectónicas que nacieron durante el siglo XIX, y que se incluyen en los principales manuales de la historia de la arquitectura, aparecen las estaciones de ferrocarril. Este nuevo edificio que nace como una respuesta a la necesidad que plantea la explotación ferroviaria, surge a partir de la ausencia de modelos históricos capaces de albergar este tipo de actividades, inexistentes hasta ese momento, y una de las consecuencias de la nueva sociedad industrial. Por esta carencia se tomaron prestados algunos elementos, formas, e incluso términos de la infraestructura correspondiente a otros medios de transporte anteriores al ferrocarril. En algún caso, estos términos han prevalecido inalterables hasta nuestros días en el lenguaje ferroviario, hablamos por ejemplo de la adopción de vocablos pertenecientes a la navegación fluvial, que era la más utilizada para el transporte de mercancías en la época preindustrial. No resulta extraño encontrar palabras como “embarcadero” o “muelle” en el léxico ferroviario relacionado con la infraestructura de carga y descarga como herencia semántica de aquellas primeras infraestructuras.

Estas primeras estaciones, o mejor dicho estos primeros edificios, tuvieron casi siempre un carácter provisional, lo que se traducía en la mayoría de los casos en la construcción de barracones de madera antes que los edificios de fábrica llamados definitivos. Esto se debe, sobre todo a que lo importante era, en un primer momento, el tendido de la vía y la circulación del ferrocarril. Un modelo de construcción que tuvo mayor incidencia en los ferrocarriles de origen anglosajón, y que fue aplicado sobre todo en la construcción del ferrocarril en Estados Unidos. Las compañías norteamericanas utilizaban en muchos casos, la infraestructura de otros transportes para ahorrarse las primeras inversiones en edificios, hasta que la línea comenzaba a ser rentable económicamente. La máquina se convertía así en la principal protagonista, relegando a los edificios ferroviarios a un segundo plano y su construcción a un periodo posterior. Pero una vez concluido ese primer periodo, que se ha denominado de “construcción”, no pasaba mucho tiempo para que las compañías, sobre todo en las ciudades de cierta entidad, comenzaran a preocuparse por la imagen de sus edificios. Tanto desde el punto de vista funcional, a la hora de aplicar un programa a un espacio determinado, como desde un punto de vista representativo, al convertirse en la imagen de la compañía de cara a la sociedad.

En España el desarrollo ferroviario se produjo con cierto retraso con respecto a países de nuestro entorno, como Inglaterra o Francia. La formación de algunas de las principales compañías y su implantación a través de los corredores ferroviarios más importantes a través de nuestra geografía, tuvo lugar a partir de la segunda mitad del

¹ Investigador-Colaborador dentro del Programa de Historia Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para este artículo.

siglo XIX, con lo que el fenómeno de consolidación en el aspecto arquitectónico no ocurriría hasta las dos últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX. Este hecho se va a producir bajo la influencia de un contexto artístico que destacaba por la búsqueda de un nuevo estilo. Un estilo que fuese capaz de condensar el sentimiento y la expresión de una época llena de contrastes culturales y sociales. Esa incertidumbre quedará bien reflejada en las diferentes corrientes arquitectónicas, a veces de signo contrapuesto que se van a producir en estos años, y que normalmente se debatían entre la supervivencia de las formas tradicionales o el nacimiento de una estética más innovadora. Esta última opción adoptada sobre todo por un colectivo, el de los ingenieros, que en muchos casos estuvo relacionado con la construcción del ferrocarril, y que como hemos dicho representaba un nuevo reto en el mundo de la arquitectura. Ellos fueron capaces de crear nuevas formas empleando nuevos materiales como hierro y cristal, iniciando un camino en la construcción que les llevaría a convertirse en símbolos de identidad de esos nuevos espacios que demandaba la Revolución Industrial.

Aunque en estas líneas vamos a referirnos sobre todo a la arquitectura ferroviaria en Andalucía, me ha parecido conveniente exponer aunque sea de manera breve la situación de la arquitectura española en el periodo temporal coincidente con aquella primera fase, que se le denominó de “consolidación” desde el punto de vista de las compañías ferroviaria. En este periodo configuró de un modo más o menos general el mapa ferroviario en España y resultó coincidente con las corrientes artísticas y culturales de las que hablaremos más abajo.

La arquitectura española a finales del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX

Con la entrada del siglo XX surgirá una reacción contra el Neoclasicismo que tanto arraigo había tenido en la arquitectura española durante la primera mitad del XIX. En el periodo finisecular se van a producir en nuestro país importantes cambios que afectarán a todas las expresiones del ámbito cultural. En el aspecto artístico, el resurgir de los estilos medievalistas será, al fin y al cabo una negación de la realidad, es decir, una negación de la progresiva decadencia que se produjo en la política, en la cultura, y en la sociedad en general. Madrid durante las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX se convierte en un claro exponente de las corrientes historicistas que se irán alternando con un eclecticismo, también en plena fase de agotamiento. Arquitectos como Rodríguez Ayuso, Juan Bautista Lázaro o el Marqués de Cubas, dejarán un extenso repertorio de estos lenguajes arquitectónicos como prueba fehaciente de esta situación.

La utilización de las formas mudéjares durante estos años se convirtió en opinión de González Amezquete en la máxima virtud de toda la arquitectura de ladrillo, tanto desde un punto de vista racionalista y utilitarista, como desde el punto de vista ornamental. Aunque no pretendiera nunca elevarse a la postulación de estilo formal generalizable, sino mantenerse como una modalidad estilística ligada a un proceso constructivo, condicionado la mayoría de las veces por el programa y los medios.

Estilos como el neomudéjar resurgen con fuerza en la arquitectura del XIX, sobre todo como expresión de la identidad nacionalista en contraposición a la inestabilidad ideológica y política que vivía el país. Si bien, la utilización de este tipo de arquitectura también se verá favorecida por la fácil adaptación a las técnicas constructivas tradicionales y por su composición arquitectónica basada en la racionalidad. Al tratarse de una arquitectura racional, se adaptaba perfectamente a los métodos de la arquitectura vernácula, que había sido conservada como una parte de nuestra tradición histórica, y además, presentaban la ventaja de hacerlo sin un excesivo coste económico, debido sobre todo al empleo del ladrillo como material básico.

El arquitecto Leonardo Rucabado, uno de los más fervientes defensores del historicismo arquitectónico, defendía las formas históricas en el Congreso Nacional celebrado en San Sebastián en el año 1915 a través de su ponencia titulada “Orientaciones sobre el resurgimiento nacional” con los siguientes argumentos: *“Siendo la arquitectura un arte tradicionalista, puesto que tiende a perpetuar las formas pasadas, modificándolas constantemente, según los gustos y las necesidades sociales de la época, es muy conveniente para la buena orientación de la arquitectura nacional, el estudio de nuestros estilos históricos, para contribuir a la interpretación española, en cada época del arte arquitectónico”*.

Por estas fechas, en Europa corrían ya nuevos aires desde el punto de vista artístico. El estancamiento que había producido el abuso de lo ecléctico, y la búsqueda de un nuevo estilo representativo de la época, había dado como resultado una nueva corriente iniciada en Bélgica a la que se le denominó “Art Nouveau”, y que tendrá también su correspondencia en el resto del entorno. En el caso de España se llamó “Modernismo” y tuvo su foco principal en Cataluña de la mano de arquitectos como Gaudí o Domènech i Montaner. Sobre este incipiente movimiento con centro en Cataluña, vinculado estrechamente a una emergente burguesía industrial, cabe afirmar que en un principio cristalizó alrededor de una ideología de carácter progresista, que más tarde se iría transformando en conservadora. Esto motivó el abandono de este lenguaje por parte de esta burguesía, que en muchas ocasiones parecía sentirse más cómoda con la utilización de un neoclasicismo de carácter retardatario o completamente anacrónico.

Esta serie de circunstancias llevaría a muchos jóvenes arquitectos que habían finalizado sus estudios en las escuelas de Madrid y Barcelona, a adherirse a esa novedad expresiva que suponía el movimiento modernista. Aunque en muchos casos, sobre todo en las pequeñas y medianas poblaciones con escasa presencia de la burguesía industrial, no pasaría de ser un pequeño número de proyectos a los que se otorgaron la consideración de simbólicos, puesto que en líneas generales no respondían de las correspondientes motivaciones culturales que habrían de impulsarlos en otros lugares de mayor arraigo. Este tipo de obras, que por su número resultaron minoritarias en gran parte de nuestra geografía, quedaron como meras intenciones más o menos rupturistas, que pronto se disolverían entre la mayoría de edificios de tipo historicista o ecléctico desarrollados por aquella época. En otros casos, la contribución modernista se limitaría sólo a la utilización aislada de elementos de este estilo, que se incluían dentro del repertorio ecléctico tan generalizado por entonces.

El historicismo desarrollado en la España del cambio de siglo, incluso en años posteriores, no dejaba de ser una barrera ideológica ante la llegada de las nuevas corrientes que se estaban gestando en el resto de Europa. Juan Daniel Fullaondo ha expresado a este respecto que la atención de la arquitectura española se centraba en aquellos momentos en dos puntos, que al final iban a ser en cierto modo convergentes, el primero de ellos era la recuperación de los estilos históricos, y la segunda, la mezcla de este historicismo con las formas y los materiales tradicionalmente utilizados por las diferentes escuelas regionales. A esta simbiosis, algunos autores comenzaron a denominarla regionalismo histórico.

En el ámbito nacional se reconocieron algunas escuelas de tipo regional, entre las que destacarían los estilos vascos, montañés, aragonés, catalán y el andaluz. La actitud claramente surrealista en opinión de Fullaondo no podía menos que conducir a un clima de delirio por diversas razones: la primera, por favorecer, en definitiva, la perpetuación, bajo otra máscara distinta, del funesto eclecticismo en que desembocó la crisis agotada del neoclasicismo. La segunda, por oponerse, en definitiva a los logros de la conciencia moderna. En el fondo, y ateniéndonos a la época en que se produjo, el tradicionalismo arquitectónico o regional es un movimiento nostálgico, reaccionario, la última línea de defensa de la antigua conciencia. Y la tercera razón y más importante, reside en su carácter tardío. Queda así expresado el dilema que existió entre la utilización de los estilos históricos, incluida su vertiente regionalista y la aceptación de las nuevas formas representadas primero por el Modernismo y posteriormente por el Racionalismo².

En los primeros años del siglo XX se proyectaron algunos edificios de estilo modernista en muchas de nuestras ciudades, aunque su extensión fue en cualquier caso siempre limitada, en comparación con la utilización del historicismo y el eclecticismo. Entre otras razones, porque este movimiento estuvo desde su nacimiento asociado a una ideología, que era muy poco representativa entre las clases sociales con el suficiente poder económico para financiar construcciones en las primeras décadas del siglo XX. Incluso, se podría afirmar en sentido contrario, que la estructura social establecida en la mayoría de las ciudades meridionales y del centro del país, tenían por entonces un marcado carácter rural, y por lo tanto se mantenían más acorde con los esquemas sociales heredados de la época preindustrial y del antiguo régimen, incluyendo los privilegios de la clase aristocrática. Esquemas sociales que se vinculaban con un lenguaje arquitectónico de carácter histórico como representación de los valores del pasado, en cierto modo idealizado, y que se posicionaba en contra del empuje desarrollado por el incipiente capitalismo industrial y sus nuevas formas de expresión como podía ser el Modernismo.

Las adhesiones que pudieron producirse a favor de cualquier corriente artística nueva, como en este caso era el Modernismo, respondían a veces a un mimetismo desarrollado por una minoría que, o bien había viajado a los lugares donde tuvo verdadera importancia, o fueron los arquitectos de aquellas zonas los que se desplazaron para

² Fullaondo, J.D. Citado por Pérez Escolano (1973) p. 19

trabajar en otras regiones del país. Otra motivación, también pudo ser la adopción de ciertas políticas de carácter más progresista que les hacía desear la ruptura con las antiguas formas. Sobre todo porque éstas evidenciaban de algún modo la representación de estructuras sociales caducas, mientras que en el sentido contrario las construcciones modernistas suponían la materialización de los nuevos modelos sociales vinculados a la concepción de este tipo de ideas que pretendían superar esquemas sociales más arcaicos.

La denominada arquitectura “vernácula” o de carácter localista, que aunque se sustenta sobre todo en la tradición, no tiene porque conllevar necesariamente la expresión de una ideología conservadora. Representa más bien la condensación de una herencia cultural del pueblo adaptada a la geografía y al clima, y un tanto al margen de las modas arquitectónicas de cada momento. Se trata de una arquitectura que se ha ido configurando a través del tiempo, en un lento proceso evolutivo que responde a la adaptación de una serie de elementos particulares al hecho constructivo, favorecida sin duda por la idiosincrasia lugar. Los elementos más determinantes de este tipo de construcción, además del clima, lo constituyen la orografía, junto al uso de las materias primas autóctonas, o las actividades económicas que habitualmente se han venido desarrollando en la zona, y por supuesto, la sedimentación de los procesos culturales que los habitantes de una zona han ido perpetuando a través de la tradición popular.

Podemos hablar entonces al referirnos a las características de la arquitectura regionalista de una “belleza útil”. Villar Movellán³, recurre a las tres bellezas de las que hablaba Víctor D’ors dentro de su “estética humanista”, para quien la belleza “total” sería la suma de la belleza “pura”, la belleza “verdadera”, y la belleza “bondadosa”, terna que relaciona con los tres principios vitrubianos de *venustas* (belleza), *firmitas* (firmeza) y *utilitas* (utilidad) como preceptos que alumbraron también el regionalismo arquitectónico.

La belleza se busca a través de la armonía que se hace presente en este tipo de arquitectura por su cuidada y estudiada “euritmia”, como concepto de lo proporcionado, armónico y ordenado en el ritmo compositivo de sus simétricos edificios. También la autenticidad constituye en otra de sus virtudes, como expresión verdadera y unificadora de lo local y lo regional, tanto a través de sus formas, como del empleo de materiales autóctonos. Y por último la utilidad como el principio que pretende la mejor adecuación de los espacios a su función.

El regionalismo histórico andaluz

El historicismo, igual que el eclecticismo, supone para el arquitecto la posibilidad de reproducir cualquier estilo o elementos de la arquitectura del pasado. Esta libertad significará en el caso andaluz, sobre todo la utilización de los estilos que estuvieron vinculados con nuestro pasado cultural. Es decir, por un lado los de origen árabe representado sobre todo por el neomudéjar y el neoárabe, aunque este último de forma

³ Villar Movellán (2007) pp. 35-36

mucho más restringida; por otro lado, hubo también un resurgir de otros estilos nacionales como el gótico, plateresco y renacentista. En este tipo de obras se utilizaron materiales tradicionales, algunos de ellos procedentes de nuestra arquitectura popular, que fueron adaptados para su empleo en los diferentes lenguajes, nos referimos al ladrillo, el yeso, el azulejo, la cerámica o el hierro forjado en el caso de la rejería.

Estos materiales hicieron posible el mejor aprovechamiento de un conjunto de técnicas artesanales, que favorecían el resultado de una determinada forma de construir, y que podríamos definir como una fusión entre los elementos locales y nacionales. Su aplicación a un ámbito geográfico concreto, como es el caso de Andalucía, y a una época determinada, que viene a coincidir más o menos con el primer tercio del siglo XX, generó un “estilo” que fue también conocido como “estilo sevillano”, y que tuvo gran acogida no sólo en la ciudad de Sevilla, sino que se extendió a toda su zona de influencia, es decir la Baja Andalucía.

El regionalismo histórico, en la medida en que puede considerarse de algún modo, una forma de eclecticismo, comienza su gestación en las últimas décadas del siglo XIX, a lo que, como es sabido, contribuyó de forma importante la reforma de la enseñanza de la arquitectura con la creación de la Escuela Superior en 1845. Fue entonces cuando se incluyen por primera vez los estudios de historia de la arquitectura en los programas de enseñanza, y la Academia se verá influenciada por el incremento de este tipo de publicaciones. A todo esto debemos añadir, la realización en el último tercio del siglo XIX de un mayor número de intervenciones para restaurar monumentos históricos en algunas de las principales ciudades, lo que se traduciría en un mejor conocimiento de los estilos locales o autóctonos. Este hecho influirá decisivamente en el empleo del estilo regionalista y en las construcciones que los nuevos arquitectos realizarán dentro de nuestra geografía.

El regionalismo arquitectónico –según Villar Movellán- es la respuesta de la arquitectura a un planteamiento regeneracionista que surge a partir de la llamada crisis del 98, a finales del siglo XIX y comienzos del XX. Este regeneracionismo intentó el desarrollo de las regiones como una forma de salir de aquella situación. Se buscó algo distinto a lo que estaba haciendo el eclecticismo, pero sin perder de vista la historia ni la cultura tradicional de cada región.

El principal representante de este regionalismo histórico en Andalucía fue sin duda el arquitecto Aníbal González, cuya actividad profesional estuvo íntimamente relacionada con su ciudad natal y más concretamente, con la activa participación en uno de los acontecimientos que más repercusión tendría en la ciudad de Sevilla, nos referimos a la Exposición Iberoamericana celebrada en la capital andaluza en el año 1929. Otros arquitectos sevillanos que destacaron en aquella fecha son: Simón Barris y Bes, Antonio Arévalo Martínez, José Espiau y Muñoz, Antonio Gómez Millán, Juan Talavera y Heredia, Vicente Traver, o Aurelio Gómez Millán. Algunos de ellos partícipes de las características de este regionalismo que tanto calado tuvo en la ciudad y en sus habitantes.

En parte, dicha aceptación se debió a que el llamado “regionalismo histórico” o “historicismo regional” como también se le conoce, supuso sobre todo la materialización arquitectónica de una idiosincrasia, en gran medida heredera de una estructura social rural con una clase aristocrática muy arraigada, que vio en estas formas la manera de expresar su reticencia a las innovadoras corrientes que se habían iniciado a finales del siglo XIX en Europa, como fue el caso del *Art Nouveau* en Bélgica, el *Jugendstil* en Alemania, el Secesionismo en Viena, el *Floreal* italiano o la Escuela de Glasgow en Escocia. Pero también se puede considerar una alternativa a un eclecticismo caduco y agotado a partir de los primeros años del nuevo siglo, sobre todo en el plano artístico e ideológico. Sería este mismo agotamiento, el que facilitó el auge de esos historicismos de carácter regionalista o nacionalista que tuvieron su vertiente más local en la adaptación que de ellos hizo la arquitectura tradicional, a través de la utilización de sus materiales más representativos.

Sobre los regionalismos ha dicho Navascués que son movimientos que intentando dar solución al problema de la originalidad en la arquitectura, cayeron en un revisionismo historicista, de distinto signo que el neogótico y el neomudéjar, pero que al fin y al cabo representan dos nuevos revivals: el neoplatereesco y el neobarroco. De este modo queda completo el ciclo que en su día comenzó el neoclasicismo, que después de haber quemado las etapas más importantes de la historia de la arquitectura, terminaba en el último gran estilo de reciente revalorización⁴.

Pero la arquitectura regionalista del primer tercio del siglo XX, se vería pronto desprestigiada por los mismos hombres que vivieron la etapa de auge regionalista y que al finalizar la guerra civil consideraron la conveniencia de empezar de cero, para favorecer la política de creación de un nuevo orden. Todos los años posteriores impidieron una valoración imparcial del movimiento regionalista en todos sus aspectos, igual que sucedería con otros movimientos arquitectónicos posteriores. Cuya revisión y estudio se han iniciado hace relativamente poco tiempo.

El regionalismo histórico andaluz sufrió también fuertes críticas, al considerarse como una arquitectura mimética del pasado, y basada en la conjugación de estilos históricos combinados con algunos elementos ornamentales propios de la arquitectura local. El empleo de una mayor decoración encuentra tal vez su explicación por las dificultades económicas del momento, que se tradujeron en un número escaso de obras de nueva planta, y eran por lo tanto, mucho mayor el número de proyectos de renovación de edificios antiguos. Esto significaba un mayor esfuerzo en el aspecto decorativo, para lo cual, en las primeras décadas del nuevo siglo, se utilizaban elementos de procedencia industrial que lo hacían excesivamente repetitivo. Hablamos sobre todo del empleo del ladrillo como elemento fundamental de la arquitectura mudéjar, o para el caso del estilo sevillano, de la utilización del azulejo tradicional de los alfareros de Triana, que tuvo un resurgir en sus técnicas artísticas, lo mismo que el yeso, la madera o el hierro que también formaban parte de materiales tradicionales con fines decorativos.

⁴ Navacués Palacio, P. *Arquitectura y arquitectos madrileños del siglo XIX*. Instituto de Estudios Madrileños. CSIC. Madrid 1973. p. 312

Suárez Garmendia destaca también otro rasgo típico de la arquitectura regionalista sevillana o incluso andaluza. Me refiero al tratamiento que se hacen de algunos elementos espaciales característicos de nuestra herencia arquitectónica. Este hecho queda de manifiesto en el espacio formado por el zaguán, cancela y patio, que su utilizó dentro de esta corriente, y que era considerado como elemento externo, invirtiendo los valores tradicionales que este tipo de espacios había tenido hasta ese momento para la arquitectura de la que provenía. Este autor considera, que Sevilla con su regionalismo contribuyó en gran medida, proponiendo las formas de su arquitectura dentro de unos cánones puramente autóctonos que fueron dirigidos hacia lo que se ha considerado como el primer estilo sevillano. Si al principio se pretendió hacerlo sobre las bases del historicismo medieval, en la última década, también jugaron un papel importante el plateresco y el barroco. Esta fue la herencia que recogieron los arquitectos de la etapa siguiente para llevarla hasta sus máximas consecuencias dentro del regionalismo⁵. Este aspecto puede observarse muy claramente en la evolución de la obra de Aníbal González, que en su última etapa utilizaría los elementos renacentistas y barrocos, pero haciendo uso sobre todo de su concepto compositivo, y manteniendo a la vez los elementos del neomudéjar como base de su repertorio ornamental.

Esta transformación de elementos espaciales pertenecientes a los espacios privados de la casa, algunos de ellos procedentes de la arquitectura árabe, que delimita de forma concisa los espacios internos y externos, se transforman al ser incluidos dentro del regionalismo en elementos espaciales decorativos, donde se emplean gran parte de estos materiales a los que hemos aludido, como la cerámica o el hierro en forma de rejería. Son espacios heredados de otros estilos que la arquitectura local ha ido transformando y adaptando conforme al clima, a las costumbres sociales.

El estilo regionalista y el historicista fueron utilizados en diferentes zonas de nuestra geografía nacional por la arquitectura ferroviaria. Destacan ejemplos como la estación de Toledo, obra del arquitecto Narciso Clavería que trabajaría para la Compañía MZA además de compartir algunos proyectos en Madrid con su maestro Juan Bautista Lázaro. El edificio de la estación de Toledo construido en 1917 representa uno de los mejores exponentes del estilo neomudéjar, utilizando detalles propios del mudéjar toledano, como la construcción de la torre del reloj en el edificio de viajeros, que expresa la influencia de las torres de las iglesias que con este lenguaje se construyeron en la ciudad. Otro ejemplo significativo es la estación de Ripoll, que presenta un estilo neorrománico, también con influencia de las construcciones de esa zona, y un tercer ejemplo lo tendríamos en el historicismo de las estaciones de la línea de Sevilla a Huelva construidas por la Compañía MZA, y proyectadas por el ingeniero D. Jaime Font hacia 1880, por lo que se pueden considerar como uno de los precursores de la utilización de este estilo en la arquitectura ferroviaria de Andalucía. Del análisis de estos edificios de la línea de Sevilla a Huelva y de su autor, nos ocuparemos más detenidamente en un apartado posterior.

⁵ Suárez Garmendia (1986) p. 241

La figura de Aníbal González: expresión del regionalismo histórico andaluz

Aníbal González Álvarez-Ossorio, nació en Sevilla el 10 de junio de 1876, y para conocer un poco más sobre su vida y su obra, me remitiré a las palabras que Víctor Pérez Escolano dedica al célebre arquitecto en la monografía que sobre él escribe en 1973, en las que presenta el perfil de un hombre cuyo talento quedó en algunas ocasiones limitado por el tiempo histórico que le tocaría vivir.

“La arquitectura de Aníbal González encierra unas características paradigmáticas (...) El que en una ciudad de la densidad histórica de Sevilla, y tras el impase silencioso de casi todo un siglo, una arquitectura contemporánea haya alcanzado la categoría de valor simbólico de la misma, encierra los suficientes atractivos para merecer ser analizada con detenimiento y sin prejuicios ni a derecha ni a izquierda (...) El valor crepuscular que la arquitectura de Aníbal González encierra, las contradicciones que reflejó al ser precisamente testigo físico del final de un modo de entender la vida, la paradoja en que tanto esfuerzo contracorriente acabó sumiéndose, son indudables factores que aparecen ante la observación de su trabajo. La lucha por consolidar un error cultural fracasó por intrahistórica en un sentido universal del acontecer, pero la historicidad de su realidad está ahí pidiendo ser comprendida por nosotros”.

Como se desprende de este párrafo, juzgar algunas de las obras de este arquitecto, y por extensión del regionalismo histórico andaluz, no resulta una tarea fácil, pues bien pueden solaparse a un mismo tiempo, elementos y conceptos agotados, empujados por la inercia de un costumbrismo forzado y artificial, a la vez que observamos obras que suponen todo un derroche de talento compositivo y expresivo. Tal vez sólo con el paso del tiempo este tipo de legados arquitectónicos, se consideren claros exponentes de un “estilo” que representó la idiosincrasia de sus paisanos en un momento culturalmente inestable.

Sobre este reconocimiento ya se han pronunciado voces suficientemente autorizadas, como es el caso de Chueca Goitia, que ha dicho *“Aníbal González representa el caso curioso de un artista que pone en circulación algo que todos daban por sentado sin saber hasta cierto punto qué era: el sevillanismo...González, con su arte expresivo y literario, inventa el sevillanismo. Al ver la obra de este arquitecto todos la identificamos con Sevilla; sin embargo, hay que reconocer que es una Sevilla inventada, como la de los Quintero. Pero estos artistas, que saben inventar lo que las gentes están esperando que inventen, no son para tomarlos a broma”*⁶.

Aníbal González realizó sus estudios en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, donde acabaría obteniendo el título el 25 de noviembre de 1902, como número uno de su promoción. Tuvo como profesores entre otros, a Ricardo Velázquez Bosco y a Vicente Lampérez. El primero fue un arquitecto célebre en esta fecha, y máximo exponente del estilo llamado “Segundo Imperio” en nuestro país, autor asimismo de obras tan conocidas como los palacios de Cristal en el Retiro madrileño; y en cuanto a

⁶ Citado por Carlos González Barberán. Director de la Revista San Telmo. N° 20, Marzo 2006, pp. 10-12

Vicente Lampérez, además de su conocida obra teórica, fue uno de los principales impulsores del eclecticismo en las primeras décadas del siglo XX.

Otro personaje que resultará crucial en la vida de Aníbal González fue D. Torcuato Luca de Tena, que se convertiría en su protector y a la vez, propagador de su obra. La gran influencia que tuvo Luca de Tena en la vida política y social en la España de primeros de siglo, va a repercutir de manera importante a en la carrera del joven arquitecto sevillano. A Luca de Tena debe Aníbal González el encargo su casa, o la fachada del edificio ABC, Blanco y Negro en Madrid. Sin embargo, los dos edificios más representativos de la obra de Aníbal González están relacionados con Sevilla y con su Exposición Iberoamericana de 1929, y son la Plaza de España y la Plaza de América.

El periódico L'Européen publicaba un artículo refiriéndose a la Exposición de Sevilla que era reproducido en el diario "El Imparcial" en los siguientes términos:

*"Ha nacido un estilo sevillano, los esfuerzos de Aníbal González que empezaron hace 10 años dieron su resultado. El pasado se ha remozado al gusto del día, y el barroco andaluz se ha fundido con el mudéjar"*⁷.



Aníbal González conversando con Alfonso XIII en Sevilla. Año 1928.

Además del análisis del aspecto formal que puede hacerse de este tipo de edificios, existe otro aspecto también arquitectónico que define una de las principales cualidades de la obra de Aníbal González en Sevilla, se trata de la consecución de la "identificación del lugar", expresión que utiliza Simon Unwin como sinónimo de arquitectura, que concreta en las siguientes palabras: *"Quizás el aspecto más importante de esta interpretación de la arquitectura como identificación del lugar, sea su carácter colectivo. Cualquiera que sea el ejemplo que se escoja contendrá lugares propuestos*

⁷ Diario "El Imparcial" del día 28 de Noviembre de 1929

por el proyectista y lugares creados “por adopción” por los usuarios (que pueden o no coincidir con aquéllos)⁸”.

En el caso de espacios como la Plaza de España o la Plaza de América en Sevilla, esta identificación resulta evidente, al lograr convertirlo en su rasgo más significativo, hecho que en el caso de Sevilla y la Plaza de España se producen de forma indiscutible.

El análisis de la figura de Aníbal González obedece en este caso, no sólo a que fuese el principal representante de regionalismo andaluz, sino a que se le haya atribuido la autoría del proyecto de la actual estación de ferrocarril de Jerez de la Frontera, aspecto no documentado y que veremos en el siguiente apartado con mayor detenimiento.

El edificio de viajeros de la estación de Jerez: un ejemplo del historicismo regionalista andaluz.

La construcción de una línea de ferrocarril en Jerez fue una de los primeros proyectos ferroviarios en España, materializado en el año 1854 con la apertura de la línea de Jerez de la Frontera al Puerto de Santa María, y que se convertiría el primer ferrocarril construido en Andalucía. Desde aquella fecha hasta nuestros días, la estación de Jerez ha tenido ya al menos varios edificios de viajeros y ampliaciones. La primera construcción no la vamos a incluir dentro de estos edificios porque suponemos que se trataría de un barracón de madera, de carácter provisional y que haría las veces de edificio de viajeros hasta que se construyó el primero de los denominados “definitivos”. Con la llegada del ferrocarril de Sevilla - Jerez - Cádiz, se realizó un proyecto de estación definitiva en el año 1863, proyectado por el arquitecto Belga Leon Beau, cuya construcción se realizó según algunas fuentes hasta el año 1877⁹. El diseño de Beau, independientemente de que se construyera o no, debió tener gran influencia en el proyecto realizado por el ingeniero Agustín S. de Jubera algunas décadas después para la estación de Sevilla San Bernardo, a juzgar por la comparación entre los dos planos de Alzado. (Véase las imágenes correspondientes a los planos de la estación de Jerez de 1863 de Leon Beau, y la de Sevilla San Bernardo de 1901 de Agustín S. de Jubera)¹⁰.

A este edificio de viajeros de Jerez, le seguiría otro iniciado por la Compañía de Andaluces en los primeros años del siglo XX, hacia el año 1902, junto con las estaciones de Sevilla San Bernardo y Cádiz. En las memorias de la Compañía de Andaluces del ejercicio correspondiente al año 1902, se puede leer: “en la estación de Jerez han continuado las obras de construcción del pabellón central del edificio de viajeros”. En las de 1904 leemos que dicho pabellón central ha quedado terminado. En 1905 la compañía afirma que han proseguido las obras del edificio de viajeros y la

⁸ Unwin, Simon (1997) p. 15

⁹ AHF, A-0206-001/2. Según afirma Inmaculada Aguilar Civera en su artículo sobre las estaciones históricas en Andalucía publicado en el número 55 del Boletín del Patrimonio Histórico Andaluz, la estación Jerez diseñada por Leon Beau fue construida en el año 1877. Sin embargo, en mi investigación no he podido encontrar documentos que afirmen que este proyecto llegó a construirse tal y como aparece en los planos de 1863.

¹⁰ Véase la semejanza de los dos edificios, el primero diseñado en 1863 y en 1901 por el ingeniero Agustín S. de Jubera.

construcción de una nueva marquesina en la estación de Jerez, y que dichas instalaciones están casi terminadas. Pero será el año 1906 cuando la nueva estación queda abierta a la explotación, aunque se continúe con la reforma de las vías. Por último en las memorias del ejercicio correspondiente a 1908, concretamente en su página 18, donde hace referencia a los edificios de la línea Sevilla-Jerez-Cádiz, dice textualmente: “en Jerez ha quedado terminada la estación definitiva”. Este fue el edificio anterior al que conocemos en la actualidad, y su autor fue el mismo ingeniero que proyectó las estaciones de Sevilla San Bernardo y Cádiz.

El tercer edificio de viajeros sería el actual, y debió realizarse sobre el año 1930, que algunos asocian a la inauguración de la Exposición Iberoamericana de Sevilla celebrada un año antes. Este edificio se le atribuye a Aníbal González¹¹ que tendría que haber realizado el proyecto en el año 1928, porque el arquitecto sevillano murió en mayo de 1929.

En este sentido, me resultó muy extraño al estudiar las memorias del consejo de administración de la Compañía de Andaluces, desde la fecha de su creación como compañía ferroviaria hasta 1936, el hecho de que no se hiciera mención alguna a esta última construcción del edificio en la estación jerezana. No aparecen referencias en los años donde según todas las informaciones se produjo la ampliación o reforma, es decir los años 1928, 1929 o 1930. Parece más extraño aún, cuando en estas memorias la compañía hacía alusión a cualquier obra de menor entidad que realizaba en sus estaciones. La única explicación de esta omisión, es que esta obra se realizó de forma compartida entre la compañía de Andaluces y la Caja Ferroviaria del Estado a través de la financiación del proyecto de ferrocarril de Jerez-Almargen. De hecho los planos del edificio de viajeros de este proyecto son los correspondientes al edificio que existe actualmente¹².

En la última restauración efectuada al edificio hace relativamente pocos años, por parte de RENFE, a través del Plan de Modernización y Equipamiento de Estaciones, el arquitecto encargado de dicha restauración, Miguel Ángel Guerreo decía al respecto: “*El prestigioso arquitecto Aníbal González, autor también de la conocida plaza de*

¹¹ Sobre la autoría de la actual estación de Jerez, debo decir no he encontrado ningún documento original en el que se pueda afirmar que fue Aníbal González el autor de dicho proyecto. Sí que he encontrado el plano correspondiente al edificio actual, y corresponde concretamente al proyecto de edificio de viajeros que incluye el proyecto del ferrocarril de Jerez de la Frontera a Almargen, del que sólo le construyó una mínima parte. En el proyecto se encuentra el plano de este edificio sin otra firma que no sea la del ingeniero encargado de dicho proyecto, Leonardo Nieva, que no sabemos si ser el autor del edificio en cuestión. Lo que parece bastante improbable es que de haber sido Aníbal González y según fecha del plano (diciembre de 1928), pocos meses antes de su muerte, no lo hubiese firmado y hubiera sido mencionado en la memoria explicativa de este proyecto ferroviario.

¹² En la memoria del ferrocarril de Jerez-Almargen, estación de empalme en Jerez de la Frontera, fechado en diciembre de 1928 dice: “En consecuencia resulta, que 46,19% es de cargo de la Caja Ferroviaria, en sustitución de las instalaciones que desaparecen de “Andaluces”; el 25,10 + 9,57 = 34,67% será aportación de la Caja Ferroviaria a a Compañía de “Andaluces”; y el resto, es decir, el 19,14% será pagado por la Caja Ferroviaria, como obras de Jerez a Almargen, en su estación de Jerez”.

España en Sevilla, diseñó el edificio de viajeros como un palacete neorrenacentista andaluz, en una bella combinación que recuerda los estilos mudéjar y plateresco”¹³.

Como puede comprobarse, una información no contrastada que en muchos casos se acepta como demostrada, porque casi siempre se parte de una hipótesis que cuando se repite de forma reiterativa en sucesivas informaciones corre el riesgo de convertirse en una verdad incuestionable. No podemos afirmar tampoco lo contrario, pero hasta el momento y después de la información de que disponemos parece más lógico pensar que este edificio no es obra de Aníbal González, hasta que algún autor pueda probar documentalmente esta hipótesis tanto tiempo aceptada.



Alzado proyecto estación definitiva de Jerez año 1863 del arquitecto Leon Beau. Fuente: AHF A-0260-0012.



Alzado proyecto estación definitiva de Sevilla San Bernardo año 1901 del ingeniero Agustín S. de Jubera. Fuente: AHF A-0023-003-002.

El actual edificio de viajeros de la estación de Jerez (1929)

En este edificio se combina el historicismo del estilo renacentista con elementos mudéjares, y elementos de un regionalismo que se expresa en la utilización de los materiales y la decoración tradicional de la arquitectura popular andaluza.

En esta obra el arquitecto manifiesta sus preferencias por el uso de elementos clásicos como lenguaje formal, utilizando el repertorio neorrenacentista español sin renunciar a ciertos detalles del más puro clasicismo italiano. La ornamentación basada sobre todo en el empleo de elementos mudéjares, que alterna perfectamente con otros propios de la

¹³ Citado por Gonzalo Garcival (2000) p. 11.

arquitectura regional, estableciéndose una simbiosis entre lo universal del lenguaje clásico y lo particular de la tradición local.

Sobre una planta alargada se levanta un edificio de formas renacentistas. Se trata de una composición en la que destaca la simetría de sus volúmenes y del ritmo de su fachada. El espacio interior queda estructurado a través de dos largas crujías dispuestas en paralelo, que responden a funciones claramente diferenciadas. Uno exterior conformado por la fachada principal en el que se diferencian dos alturas, y otro interior que se unifica el espacio en una sola nave diáfana que sirve al programa funcional del edificio. A esta segunda crujía se le adosa en su parte exterior una marquesina de estructura metálica que cubre la zona de los andenes.



Actual edificio de viajeros de Jerez de la Frontera. Fuente: AHF.

La fachada principal está compuesta por cuerpo central, que en su planta baja forma un pórtico de ingreso compuesto a su vez por tres grandes vanos, rematados por arcos de medio punto, y flanqueados también por pilastras contra un fondo de ladrillo visto y azulejo. En la planta superior de este cuerpo central, los dos espacios correspondientes a los vanos laterales se hallan retranqueados, quedando el centro alineado con la fachada, lo que conforma una especie de torre cuadrada que se convierte en el eje visual y principal del edificio. En esta torre central abre un vano a la fachada principal empleando un motivo paladiano, es decir un arco sostenido por columnas cuyos entablamentos son los dinteles de los vanos laterales más estrechos, y sobre este hueco se dispone un paramento liso encalado que sirve para enmarcar el reloj principal de la estación.

A lo largo de la fachada se levantan cuatro torres más, dos de ellas se adosan a cada lado del cuerpo central y las otras dos se sitúan en los extremos del edificio. El espacio que separa las torres es recorrido por una arcada de medio punto en la planta baja y una serie de vanos, que utilizando el mismo arco se extienden también por la planta

superior. Se puede observar incluso una escalinata a lo largo de toda la fachada principal que sirve para salvar el desnivel que presenta con respecto al suelo.

En el aspecto ornamental destaca sobre todo la utilización de elementos artesanales como la rejería, o la combinación de materiales como la piedra y el ladrillo, que junto al blanco de la cal y al reflejo de los azulejos, consiguen a través de la policromía efectos de claroscuro que resaltan aún más la diversidad de sus formas. En la decoración de sus azulejos se incluye un aspecto iconográfico representado mediante alegorías o figuras mitológicas relacionadas con el tema del progreso y de la industria.

El Historicismo en la línea ferroviaria Sevilla a Huelva: D. Jaime Font y la convergencia de lo funcional y lo estético

El proyecto de la primera línea de Sevilla a Huelva en el año 1860 se debe a Lamiable y Watrin. Aunque será en el año 1870 cuando se ceden los derechos a la compañía del Ferrocarril de Sevilla a Huelva constituida al tal efecto. Cinco años después sería adquirida por Guillermo Sundheim, quien finalmente la vendería a la compañía MZA, cuyo consejo de administración aprueba la compra y contrata a la Sociedad de Sundheim y Doetsch para la realización de todas las obras de estaciones y edificios.

El proyecto para la construcción de la de la línea de Sevilla a Huelva fue realizado por el ingeniero de Caminos Jaime Font y Escolá, que llevaría a cabo la dirección de las obras, ayudado por el también ingeniero Pedro Soto, que se haría cargo de la dirección después de la muerte del primero en 1880. El otorgamiento de escrituras del contrato de adquisición por parte de MZA se realiza en octubre de 1877, aunque los proyectos de las instalaciones y obras de las líneas se realizan entre los años 1876 y 1878. Concretamente los planos de los edificios de las estaciones están fechados en octubre de 1878.

La estación de Huelva presenta desde el punto de vista espacial ciertas peculiaridades, con respecto a la distribución normal en de instalaciones. Por este motivo decía la Revista de Obras Públicas de enero de 1897 refiriéndose a ella, que por su particular situación tuvo que desarrollar los servicios a lo largo de la carretera, servicios que en el resto de las estaciones de la línea se encuentran agrupados con el fin de facilitar las maniobras (...) Tanto el edificio de Huelva, como el más sencillo de las estaciones de último orden, están concebidos partiendo de la base o elemento común, constituido por uno de los vanos de planta baja con sus machos o entrepaños adyacentes; esta idea permite el desarrollo posterior de las construcciones, aprovechando lo edificado en un principio¹⁴.

La estación se terminó con retraso sobre la fecha prevista, que era el 30 de junio de 1879. Esto fue sobre todo por problemas de expropiaciones y retrasos ocasionados por temporales de lluvias, causas por las que hubo de solicitarse varias prórrogas para su conclusión. La empresa de Sundheim y Doetsch comunicó a la Dirección de MZA la

¹⁴ Revista de Obras Públicas. 28 enero de 1897, serie 7ª, Tomo 1, nº 4

finalización de las obras en febrero de 1880, y la línea quedó abierta al tráfico de viajeros y mercancías el día 15 de marzo de ese mismo año, tan sólo cinco meses antes del fallecimiento de D. Jaime Font. Aunque la estación quedara abierta al tráfico en marzo de 1880 como hemos dicho, el edificio de viajeros no se inauguró hasta el año 1888.

Hay que resaltar la figura de este ingeniero catalán, que finalizó sus estudios en 1859, y posteriormente desarrolló su vida profesional sobre todo en las provincias de Cádiz, Córdoba y Sevilla, interviniendo en varias ocasiones en obras relacionadas con el ferrocarril. Llama la atención que en un ámbito donde incluso algunos arquitectos se limitaban a proyectar edificios puramente funcionales y sin ninguna pretensión artística, él diseñara una serie de estaciones, correspondientes a la línea férrea de Sevilla a Huelva, dentro de lo que fue el estilo historicista, tan ensalzado en aquellos momentos por importantes nombres de la arquitectura nacional. Sin duda, D. Jaime Font advirtió con claridad que el neomodéjar que utilizó para los edificios de viajeros de esta línea cumplía sin duda con algunos de los principios fundamentales que requería la arquitectura ferroviaria: en primer lugar, el material principal utilizado era el ladrillo, que no representaba un alto coste económico; en segundo lugar, la simetría en planta de los edificios, era una virtud que respondía a una lógica racionalista basada en la suma de módulos o pabellones que se iban ampliando conforme lo requería la importancia de la estación; y por último el resultado estético y artístico del edificio respondía a las exigencias que previamente había establecido en este sentido la compañía MZA, es decir un aspecto monumental, que en este caso transmitía un carácter nacionalista en cierto modo reivindicativo de la historia de arquitectura en nuestro país en general y en Andalucía en particular. El neomodéjar fue también empleado algunos años más tarde por el ingeniero José Santos Silva, a la hora de proyectar la estación de Plaza de Armas en Sevilla, inaugurada en 1901, si bien Santos Silva se basó en otro proyecto anterior realizado por el ingeniero Süß en el año 1889¹⁵.

El hecho de que los edificios de viajeros de esta línea se construyeran dentro del estilo historicista, se debe también en gran parte a la exigencia de la Compañía MZA, que en su contrato de construcción planteaba las siguientes cláusulas en la forma y la estética que deberían tener las estaciones: *“la disposición y adornos de los edificios no sean de menor importancia que los adoptados para otras líneas de la compañía, y además que no deben de emplearse enlucidos de revoques sino materiales al descubierto, en las fachadas exteriores de los edificios de todas clases, salvo en las estaciones de cuarta y quinta clase y casillas de guarda”*.

Sirva este párrafo del contrato para demostrar que las grandes compañías ferroviarias a partir del último cuarto del siglo XIX comenzaron a utilizar la arquitectura de sus estaciones como imagen corporativa. Los edificios de viajeros debían, no sólo responder

¹⁵ Cuadros Trujillo y Cuéllar Villar (2009) pp. 8-11

a la funcionalidad de un programa establecido para llevar a cabo su actividad principal, sino que además comenzaban a formar parte de la fisonomía de las ciudades y en muchos casos constituían uno de los edificios más representativos de su época. Por este motivo, la forma tuvo cada vez más importancia junto con el lugar de ubicación dentro del plano urbano, principalmente en las medianas y grandes ciudades.

El edificio de viajeros de la estación de Huelva se construye como si de una estación intermedia o de “tránsito” se tratara. Es decir, habitualmente las estaciones término, como el caso de Huelva, se construían con una planta en forma de U, y en este caso sólo se construyó un edificio en disposición longitudinal a los andenes, aunque sí se construiría un tercer andén en forma transversal los extremos de los dos anteriores.

El estilo neomudéjar adoptado para los edificios de las diferentes estaciones de esta línea utilizó el arco de herradura en todos sus vanos, que se sucedían a lo largo de la fachada separados mediante esbeltas pilastras que recorrían sus dos pisos de altura. En la parte superior acaban en almenas escalonadas, destacando el remate a modo de frontón escalonado situado en cada uno de los ejes centrales de los dos pabellones laterales. Entre los detalles ornamentales destacar que los arcos de herradura utilizados en la planta alta que aparecen enmarcados por un alfiz. También se aprecia en la decoración la red de rombos que forman la disposición de los ladrillos en los paños de la fachada, motivo también muy característico de este estilo.

D. Jaime Font Escolá anteriormente de los edificios de las estaciones de la línea de Sevilla a Huelva, había destacado por el proyecto del Faro construido en la población de Chipiona, iniciado en el año 1863 y concluido en el año 1867. Se trata de una torre de forma ligeramente cónica de fábrica de piedra, que alcanza los 69 metros de altura sobre el nivel del mar. En su dilatada carrera profesional Jaime Font llegaría años más tarde a desempeñar cargos como el de Ingeniero Jefe de la provincia de Sevilla o Director de Obras del Puerto de Sevilla.



Alzado estación de Huelva Fuente: AHF: B-0034-004-00



Alzado estación 2ª clase línea de Sevilla a Huelva. Fuente: AHF B-0034-004-003

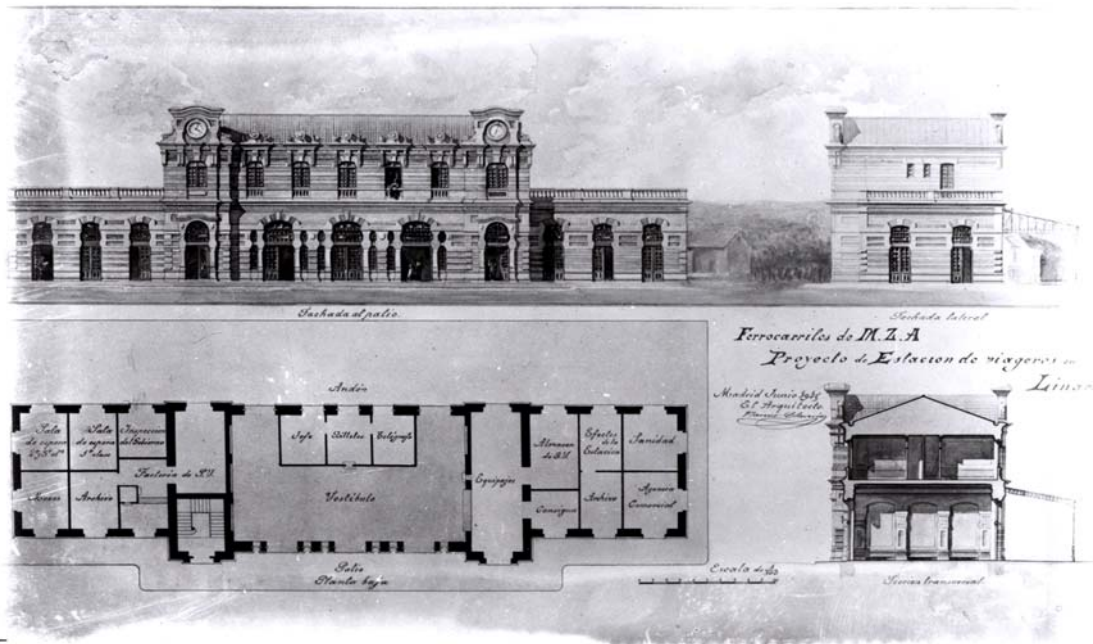


Alzado estación de 3ª clase línea de Sevilla a Huelva. Fuente: AHF B-0034-004-004

La aportación de la arquitectura ferroviaria a las corrientes historicistas y regionalistas en Andalucía puede no que fuese muy elevada en cuanto al número de edificios, pero es bastante representativa en cuanto a la importancia de las obras realizadas. Los edificios de la línea de Sevilla a Huelva, la propia estación de Plaza de Armas en la capital andaluza, o la referida estación de Jerez son un buen ejemplo de ello. También el eclecticismo, con su mezcla de elementos tuvo un grado considerable, mayor aún que el historicismo, en el conjunto de las estaciones andaluzas, de las que cabría destacar el caso de la estación de Almería, de alto nivel estético, o la antigua estación de Málaga. No podemos decir lo mismo de la presencia de edificios modernistas en el ferrocarril andaluz, que apenas si nos dejó la presencia de algunos elementos incluidos dentro del de ese estilo ecléctico desarrollado en alguna estación. Este sería el caso de la estación que la compañía MZA construyó en la ciudad de Linares. En ella el arquitecto Narciso Clavería, autor como ya se ha dicho de la estación de Toledo de estilo neomudéjar, resolvió nuevamente de forma brillante un edificio ecléctico donde se combinan elementos de tipo histórico con soluciones modernistas. Por eso considero más correcto hablar de eclecticismo tardío, por el año en que se concluye (1925), y sobre todo porque el arquitecto no intenta recrear ningún estilo histórico en concreto, como sucede con el empleo del historicismo o “revival”. Aunque sin duda, el resultado ha sido un edificio de formas muy singulares, que debe ser mencionado entre los que buscaron la estética sin renunciar a la funcionalidad, en un ámbito como el de la arquitectura ferroviaria, donde normalmente ha prevalecido la estandarización y la el racionalismo repetitivo de los modelos a través de la adición de módulos.

La importancia de la obra de arquitectos o ingenieros como los que en este trabajo hemos mencionado, radica en que fueron capaces de adaptar los lenguajes de la arquitectura de la época a la funcionalidad que requerían los programas de la explotación ferroviaria. Leon Beau, arquitecto francés que como se ha visto proyectara la primera estación de Jerez de la Frontera, tuvo a la vista del plano realizado en 1963, una evidente repercusión en las formas creadas después por ingenieros como Jubera para la estación de Sevilla San Bernardo. No menos importancia merece la figura de D. Jaime Font Escolá que fue pionero en la utilización del historicismo en esta clase de edificios en el ferrocarril andaluz, y que también repercutirá en gran medida en el posterior proyecto de la estación de Sevilla Plaza de Armas, de Santos Silva, aunque este último constituyese una modificación de otro anterior del ingeniero Süß y Santos Silva. Y por último, la contribución de Narciso Clavería a través de la estación de Linares que supone una aportación al ámbito andaluz de algunos rasgos modernistas, y la aplicación a estos edificios de un repertorio completo de artes y oficios¹⁶ (rejería,

carpintería, dorado, etc.) como elementos heredados de la corriente modernista, o incluso relacionado con la influencia del propio estilo Arts & Crafts nacido en Inglaterra, y que Clavería incorporó a partir de las enseñanzas de su maestro y célebre arquitecto Juan Bautista Lázaro, tanto en la estación de Toledo, como en la de Linares. En esta última se supera de forma definitiva la fase historicista hasta el punto de no poder reconocer en la obra ningún estilo concreto, aunque en ella se utilicen varios a la vez¹⁷.



Alzado y planta de la Estación de MZA en Linares. Proyecto de Narciso Clavería. Fuente: FFE.

Bibliografía

Aguilar Civera, I. (2005): “Estaciones históricas de Andalucía” *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*. nº 55. Sevilla.

Cuadros Trujillo, F (2008): *Arquitectura Ferroviaria en la provincia de Jaén*. Instituto de Estudios Giennenses. Diputación Provincial de Jaén.

Cuadros Trujillo y Cuéllar Villar (2009): *Cuadernos del Archivo Histórico Ferroviario*. Nº 4. Junta de Andalucía y Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.

Cuéllar Villar y Sánchez Picón (Dir) (2008): *150 de Ferrocarril en Andalucía: un balance*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía. Sevilla.

¹⁶ Juan Bautista Lázaro profundizará en la técnica del ladrillo, incorporando una técnica la de la bóveda tabicada, secular técnica catalana que tuvo ahora una gran revitalización, siendo un componente permanente en la arquitectura modernista. Tanto Lázaro como Doménech comparten la importancia de las artes industriales, componente primordial del modernismo. (Hernando 1989, p. 261).

¹⁷ Sobre la estación de MZA en Linares véase Cuadros Trujillo (2008).

- Garcival, G. (2000): Estaciones de Ferrocarril. Tesoros de España Vol. 5 Espasa Calpe.
- Hernando, Javier. (1989): Arquitectura en España 1770-1900. Manuales arte Cátedra. Ediciones Cátedra. Madrid.
- López García, M. (1984): MZA Historia de sus estaciones. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.
- Sobrino Simal, J. (2008): “La arquitectura ferroviaria en Andalucía. Patrimonio ferroviario y líneas de investigación”. En 150 de Ferrocarril en Andalucía: un balance. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía. Sevilla.
- Pérez Escolano, V. (1973): Aníbal González. Arquitecto (1876-1929). Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla.
- Suárez Garmendia, J.M. (1987): Arquitectura y urbanismo en Sevilla durante el siglo XIX. Diputación Provincial de Sevilla.
- UNWIN, Simon (1997): Análisis de la arquitectura. Gustavo Gili. Barcelona.
- Villar Movellán, A. (2007): Introducción a la arquitectura regionalista. El modelo sevillano. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba.