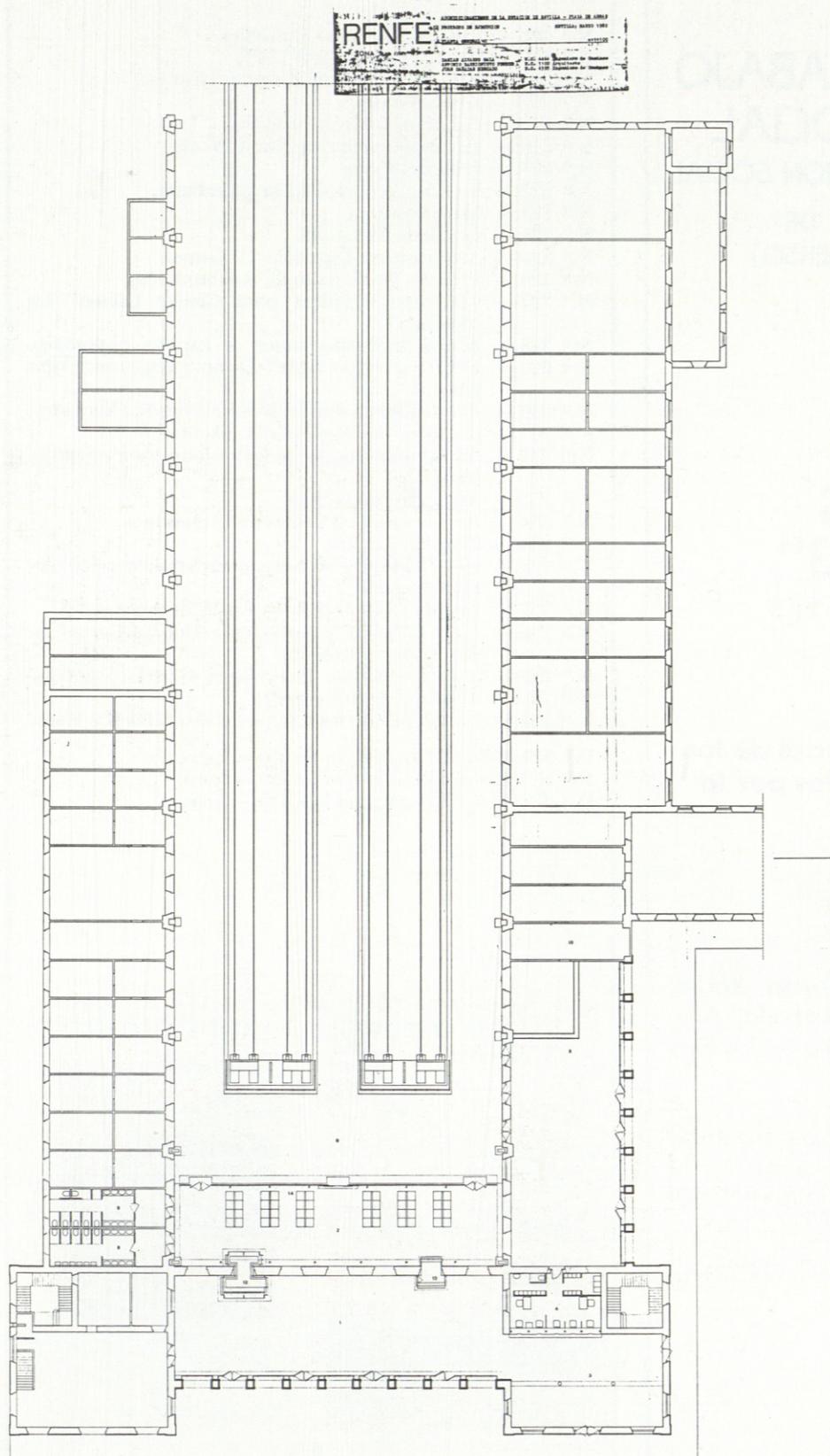


Acondicionamiento de la
Estación de Ferrocarriles de Sevilla
 Plaza de Armas



Ingenieros:

Damián Alvarez y

Juan Cañadas

Arquitecto:

Antonio Barrionuevo

Colaboradores:

Javier Izquierdo,

Carmen Ortiz,

Javier R. Recco y

Hans de Wilde

En la estación de ferrocarril de Sevilla-Plaza de Armas, el objeto de la transformación ha sido el de *adecentar* una fábrica de ingeniería y arquitectura sin suspender su vital servicio, llegada y puntual partida de trenes, durante la ejecución de la obra.

Dentro del ambiguo concepto de *adecentamiento*, además de restaurar, se trabajó en dotarla no transitoriamente de unas dependencias de nueva planta o transformación de antiguas: vestíbulos, taquillas, sala de espera y nuevos servicios.

Con estas mejoras se proyectaba recuperar para la ciudad, y pese a su intenso uso público, la imagen casi borrada por el abandono consecuente con las expectativas de su desguace o cambio de misión generado por el nuevo Plan de Red Arterial de Ferrocarril al que estaba sometida.

Así, convenimos en proyectar el adecamiento de esta puerta decimonónica de la ciudad como medio confiado y alegre que se opusiera al atroz y cruel destino de convertir a la estación en un lugar para mostrar viejas e inservibles locomotoras paradas, o en la hipotética e insólita carpa de un circo.

Pero una obra de arquitectura, de ingeniería, no se formula desde una actitud tan general sino se concreta, en estos casos de rehabilitación, en construir una opción particularizada que se inserte en el eterno debate de lo nuevo dentro de lo antiguo.

Apoyados en la máxima continuidad que inspira el hecho vital de una obra que se realizaría peligrosamente sin interrumpir la concurrencia masiva de viajeros y ferrocarriles, la proyectamos como si de un crecimiento se tratara.

Analizábamos la estación. Su condición de estación-término.

Los andenes: Calles de amplios acerados con finales de calzadas para el ferrocarril.

Las fachadas: Resueltas mediante un grácil trabajo de ladrillo y con empleo de un orden inferior, de siete metros de altura como corresponde a la escala del tren, y otro superior sólo conformado por un plano con ventanas para iluminar la nave.

La nave: Techo sobre pórticos metálicos diseñados por el ingeniero portugués Santos Silva para resolver la cubrición de las calles-andenes.

Pero lo significativo en la tipología de esta estación-término es el gran timpano de fondo que constituye la puerta de entrada a la ciudad.

Observamos cierto esquematismo en la forma de solucionar la cabecera en la de Sevilla-Plaza de Armas: sólo una logia abierta fondeaba la estación, por lo que sin transición se pasaba desde la calle de la ciudad (logia) a la calle del tren (naves de andenes). Seguramente en la confianza de la bondad del clima y en la existencia de la gran explanada arbolada que existía en su frente, Campo de Marte, para la celebración de paradas militares.

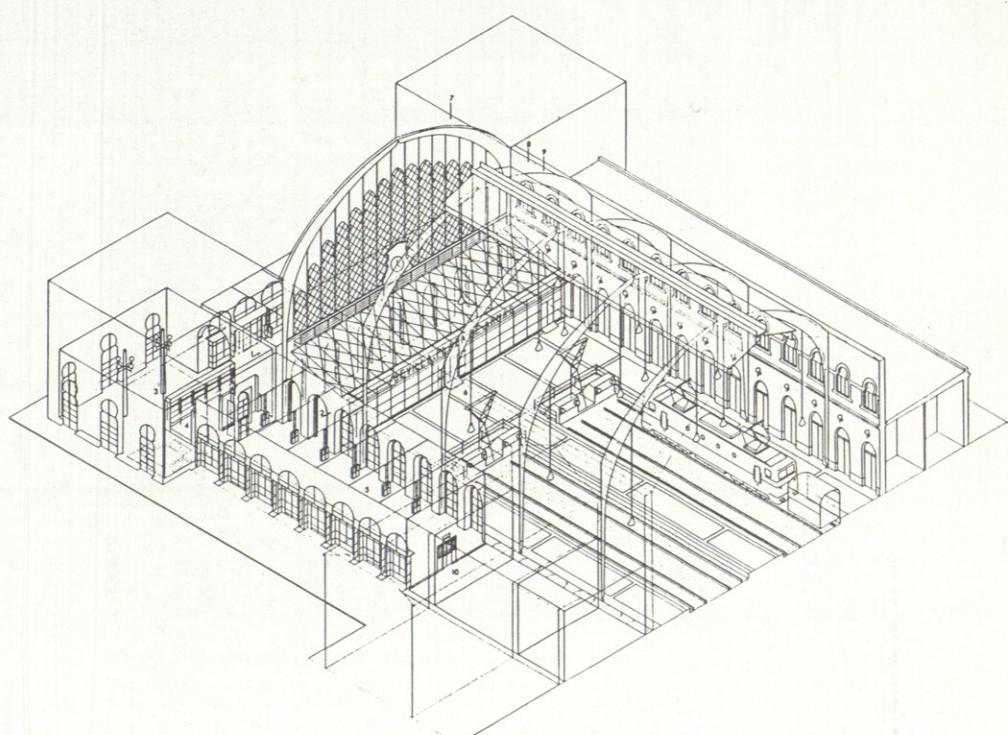
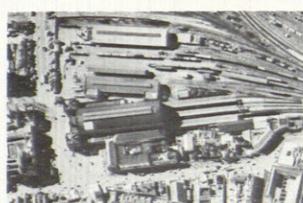
Pero la ciudad ha convertido esta plaza, tras una primera ocupación industrial, en un estrecho ensanche residencial y en un denso nudo de circulación el exiguo resto, nueva puerta de occidente, por efecto de la construcción de la vía sobre el aterramiento del río.

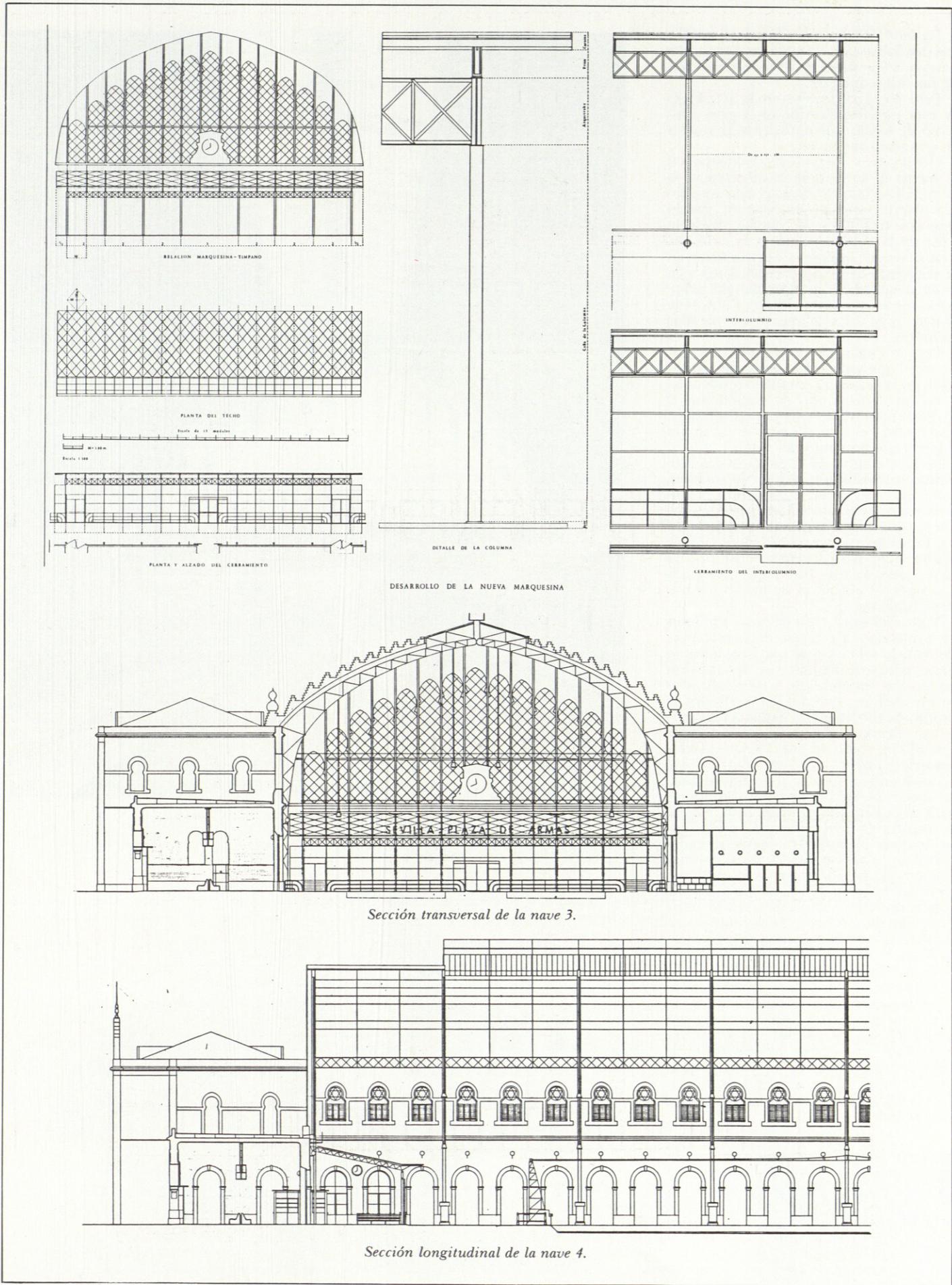
Se ideó completar la estación desarrollando un edificio nuevo en su cabecera como reunión de unos vestíbulos (acondicionado mediante el cierre de los antiguos soportales), ampliando el lugar de las taquillas, organizando una sala de espera bajo marquesinas dentro de la nave (para lo que hubo que adelantar los topes) y ubicando de nuevo los núcleos higiénicos.

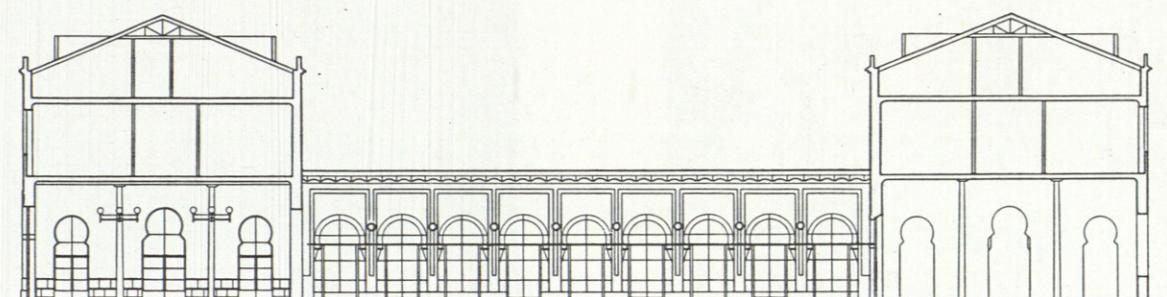
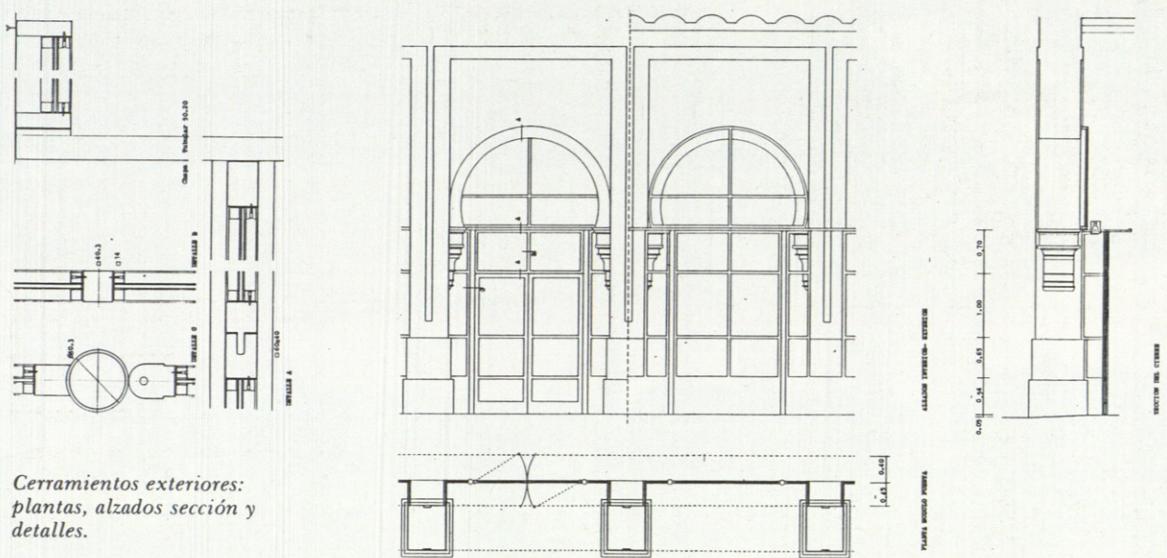
Y en esta operación de base, tratamos de continuar el espíritu decimonónico. Por ello la sala de espera se instala como lugar para contemplar con fascinación las nuevas unidades de trenes formadas en los andenes, o cómo los vestíbulos se iluminan con grandes lámparas de cristal que denotan el lujo de los vestíbulos entendidos como salones de las estaciones originales.

Possiblemente la operación más delicada consistió en condicionar las logias para su conversión en vestíbulos. Frente al empleo, ya infructuoso, del cristal como materia invisible (?), dispuesto excusadamente para no ser percibido, la estación ha quedado transformada mediante un cierre proyectado como una estructura metálica autónoma en cuanto a su situación retrasada de los arcos, que se contempla fragmentariamente arco a arco desde el exterior, pero vigorosamente continuo desde el interior, proponiendo la imagen de la nueva intervención.

La transformación realizada en la estación de ferrocarril, que se construyó en Sevilla en el umbral del siglo, ha consistido, en esencia, en que ahora se entra en ella, como en un recinto, para salir luego a alcanzar el tren, y en que se llega a ella y de ella se sale para acceder a la ciudad.







Sección longitudinal vestíbulo 1.

