

## **INDICE**

### **• INTRODUCCION**

#### **• EL SIGLO XIX Y LA INDUSTRIALIZACION**

El siglo XIX fue una centuria de grandes transformaciones. En la historia del mundo occidental se le considera la época de la industrialización y del avance del liberalismo. El crecimiento económico, que había sido difícilmente sostenido en las sociedades preindustriales, se dispara a partir del siglo XIX en una marcha ascendente, aunque salpicada de fluctuaciones, hasta nuestros días.

Los triunfos del capitalismo en el orden económico, del liberalismo en el orden político y de los valores burgueses en la esfera social no garantizaron siempre el viejo ideal de la felicidad pública. La mejora en los niveles de bienestar se realizó con lentitud y con intensidad muy desigual en los distintos países europeos y las grandes transformaciones socioeconómicas aparejadas a la industrialización, produjeron hondos desequilibrios sociales que fueron el germen de un gran descontento. Los trasvases de población activa desde la agricultura a la industria se acompañaron por una secuela de sufrimientos relacionados con el incremento de la desigualdad y la intensificación de situaciones como la explotación económica de los trabajadores y la insalubridad y el hacinamiento en los nuevos núcleos manufactureros.

Un nuevo modelo energético basado en la quema de un combustible fósil, el carbón, que apenas había sido utilizado en las centurias anteriores, aportaba ahora su poder calórico tanto al movimiento de las máquinas utilizadas en las nuevas industrias, como a la tracción de las empleadas en los nuevos medios que revolucionarían el transporte terrestre (el ferrocarril) y marítimo (la navegación a vapor).

#### **• LA ARQUITECTURA EN HIERRO**

El hierro, aliado con las nuevas formas arquitectónicas exigidas por los puentes, viaductos, estaciones de ferrocarril y mercados, se convirtió en un signo de progreso, hubo ciertamente una fiebre del hierro en la época de Isabel II, pero será en el último tercio del siglo cuando producirá sus obras más espectaculares, antes de caer precipitadamente en el olvido ante las ventajas económicas, técnicas y plásticas del hormigón armado.

Pero el hierro no era amigo de todos, en el Primer y Segundo Congreso Nacional de Arquitectos, celebrados en Madrid (1881) y Barcelona (1888) respectivamente, hubo partidarios del hierro, como Doménech y Estapá y Juan Torrás que defendían las posibilidades reales del nuevo material para expresarse como una nueva arquitectura, hubo otros como Joaquín Bassegoda y Amigó que concebían el uso del hierro con un sentido restringido, como material útil y económico pero a ocultar dado su corto alcance estético. Hubo acaloradas discusiones sobre este tema incluso refiriéndose a problemas morales y religiosos, defendiendo el hierro Doménech y Estapá volvía a poner sobre la mesa el rechazo del hierro para la arquitectura religiosa.

Hemos observado que se produjo un choque entre la concepción tradicional de la arquitectura y la realidad que representaba este material absolutamente novedoso, se produjo una discordancia a la hora de reconocer los valores arquitectónicos a los nuevos objetos. Por regla general había un rechazo a la arquitectura ajena a la tradición por falta de asimilación de los nuevos códigos y sobre todo por su identificación con los ingenieros, algunos arquitectos decían que era una arquitectura de ingenieros desposeída de valor estético. Así se muestra

Doménech al hablar de los ingenieros:

*sólo buscan lo útil en sus construcciones , sin preocuparse para nada de sus condiciones estéticas ;los que someten el material al solo cálculo mecánico, haciendo caso omiso de la forma y despreciando completamente las proporciones y leyes el buen gusto.*

Incluso se reemplazara al arquitecto por el ingeniero lo que llega a enfrentar arte e industria cuando estas realidades no están reñidas, siempre ha existido una magnífica ingeniería de gran belleza, hay otros que no se muestran tan hostiles y ven las ventajas que muestra el nuevo material y las nuevas posibilidades que dará para la innovación artística así como la necesidad de la nueva arquitectura para el progreso.

En cambio, otros como Castelar tan solo ven en el hierro y en las estaciones una identificación con la arquitectura industrial y con el progreso.

*El hierro ha entrado como principal material de construcción en cuanto lo han pedido así los progresos industriales. Para recibir bajo grandes arcos las locomotoras, para cerrar el espacio de las estaciones de ferrocarril... no hay como el hierro, que ofrece mucha resistencia con poco materia, y cristal que os guarda de la inclemencias del aire y os envía en su diafanidad la necesaria luz....*

Estas palabras dejan constancia de esta identificación a la que nos referimos y tal es ésta que se llega a producir una rivalidad entre líneas y ciudades por lograr las soluciones mas atrevidas en sus estaciones ya que estas son símbolo de modernidad y progreso. Estas realidades que son las estaciones tardarán algún tiempo en definir su propia imagen pero llegarán a competir con las arquitecturas de la ciudad histórica. Pero esto ocurrirá en Europa y América donde las estaciones son templos de la tecnología más avanzada y llamativa del siglo XIX y sus espacios se parecerán a grandes palacios.

El incremento de la población con la revolución industrial hace que aumente la demanda de nuevos servicios como lo serian las estaciones de ferrocarril , se precisan infraestructuras , vías férreas , puentes...se exige además rapidez en la construcción y soluciones novedosas.

El rechazo general hacia el hierro hace que éste solo se emplee en construcciones determinadas: estaciones de ferrocarril, mercados, pasajes urbanos, etc. Las estaciones de ferrocarril sirvieron de experimento para que después se desarrollase el movimiento moderno de la forma en que se desarrolló.

Un hecho importante fue la sustitución en 1750 del carbón vegetal por carbón mineral, que permitirá la obtención del hierro fundido o colado a través de un proceso de reducción del mineral de hierro, el hierro fundido , también llamado hierro colado tiene una mayor proporción de carbón en su composición ( 2,5 % ) , es un material mas duro, inflexible y muy resistente a la compresión, es muy seguro frente al fuego y tiene un bajo coste de producción, además posee una adaptabilidad formal de gran importancia, este material empieza a usarse en Inglaterra , en maquinaria y en la construcción de raíles , es de destacar la construcción en 1775 del puente sobre el río Severn .

El hierro posibilitará la creación de estructuras mas fuertes , mas altas y maquinas mas potentes que ayudan a construir mejores edificios, el hierro es mucho mas seguro que la madera.,lo cual se tiene muy en cuenta. Mas tarde se produce la obtención del acero, fusión del hierro fundido con el carbón , producto elástico, resistente, de cualidades superiores al hierro forjado, comenzó aplicándose en las vías férreas y en los puentes. Mas tarde aparecería en hormigón armado, que mezclaba las cualidades de estos materiales con las del hormigón.

En España el avance industrial y tecnológico era muy lento, en 1848 se inauguró la primera línea de ferrocarril, Barcelona–Mataró .

En 1855, con la Ley de ferrocarriles, se favorece la importación de hierro pero España aun así no dispone de

carbón mineral de donde extraer el coque necesario para la metalurgia del hierro, parte de este carbón se importará de Gran Bretaña por la parte norte de España , lo cual propiciará que el norte de España avance mas rápidamente que el resto, sobre todo que el sur. Los primeros resultados de la industria del hierro se dejan ver también en Cataluña , dado que esta región era sede de grandes capitales, y de grandes empresas, la mayoría de capital extranjero. Una de estas empresas era la fabrica Bonaplata y Compañía , que primero tubo su sede en Barcelona , pero fue incendiada por los obreros y fue reconstruida en Madrid abriéndose mas tarde otra en Sevilla en 1840.

En las ultimas décadas del siglo se le dará al hierro mucha mas importancia, creándose grande compañías que fabrican vigas, tirantes, etc. y pequeñas industrias de rejas para balcones, elementos urbanos, etc. El hierro fundido tubo también su importancia en las artes aplicadas, como por ejemplo en la escultura.

Un uso importante del hierro colado o fundido fue la columna , incluso en elementos urbanos, que será la gran protagonista de la arquitectura del siglo XIX .

Pero la arquitectura atravesó el siglo sin ser apenas distorsionada por el avance tecnológico, el objeto arquitectónico continuó inscrito en una concepción tradicional. Aunque hay excepciones como la de Henri Labrouste en la Biblioteca de Saint-Genevieve de París (1843).

La arquitectura oficial casi no se vio afectada por la revolución industrial y la posterior introducción del hierro. La arquitectura del hierro se refiere sobre todo a las estaciones de ferrocarril , pabellones de exposiciones o los pasajes cubiertos urbanos.

El hierro articulará estructuras en las que su único complemento será el vidrio, también se da el caso de combinaciones del hierro con la fábrica , casi siempre de ladrillo.

Las obras mas genuinas de hierro serán las arquitecturas de los ingenieros, bajo este punto de vista no cabe duda de que ellos fueron los auténticos arquitectos del siglo XIX como diría mas tarde Le Corbusier.

A partir de los años ochenta un mayor número de autores se mostraran favorables al hierro, aunque habrá una división entre los que buscan soluciones estéticas en la tradición y los que se encauzan hacia la modernidad, ejemplo de los cuales será Joseph Doménech, que convierte el Palau de la música en una caja de cristal que será uno de los símbolos del cenit de la arquitectura modernista en España .

En pasajes urbanos también es frecuente el uso del hierro asociado al cristal como material constitutivo de las cubiertas, por ejemplo el pasaje Gutiérrez de Valladolid , levantado a partir de 1885 sobre un proyecto de Jerónimo Ortiz de Urbina. También será usado de esta forma en edificios deportivos ( frontón de fiesta alegre de Francisco de Andrés Octavio), establecimientos penitenciarios (cárcel modelo de Madrid, de Tomás Aranguen), o como parte específica de otros edificios (depósito de libros de la biblioteca nacional de Madrid (destruido) que recordaba modestamente a la Biblioteca Nacional de París), en todos estos casos el enmascaramiento será mínimo. también aparece formando conjuntos historicistas , lo cual pretende extender su uso, pero no acabará de imponer su imagen en lo que queda de siglo, mientras que cuando llegan el acero y el hormigón, éstos se incorporaran a la arquitectura con naturalidad pues no significaran un cambio estético tan radical.

Ya prácticamente en nuestro siglo, el hierro solo fue capaz de imponerse a la obra de fabrica en la arquitectura de una serie de objetos muy concretos, aquellos que respondían a las nuevas demandas de la sociedad industrial, facilitados en algunos casos además por la inexistencia de tipologías como ocurrió en los pabellones de exposiciones y en las estaciones de ferrocarril.

## • HISTORIA DE LAS ESTACIONES Y EL FERROCARRIL Y SU INFLUENCIA URBANA

Las primeras estaciones se construyeron en Inglaterra en 1830, en las ciudades de Manchester y Liverpool, Liverpool Road y Crown Street respectivamente. Estas estaciones fueron, más que la propia locomotora, las que permitieron la creación de la primera línea de ferrocarriles. La estación era un elemento más importante que la locomotora. Ambos eran sencillos cobertizos contruidos con cerdas de madera que permitían tan sólo una luz de veinte metros. Este cobertizo, que en uno de sus extremos se sostenía en un muro, estaba flanqueado en el otro por un edificio, muy simple, de dos plantas. Las estaciones del siglo XIX se compondrán siempre de dos elementos fundamentales: el edificio de los viajeros, cuya construcción estará generalmente cuidada y dirigida por los arquitectos, y el vestíbulo cubriendo los andenes, misión confiada generalmente a los ingenieros.



Liverpool road station

Existe entre los distintos arquitectos y ingenieros una lucha por la grandeza de las estaciones, por ver quien era capaz de construir la mejor estación, la más grande, o la más bella,... Se empieza a utilizar el hierro y las nuevas técnicas de la ingeniería de dicho material en las estructuras y otros elementos nuevos que van apareciendo en el mundo de la construcción, como, por ejemplo, el vidrio. Diversos estilos florecen en el siglo XIX: el neoclásico, el neogótico, o el neobarroco.

Las estaciones se construyeron en las afueras de las ciudades. Representaban la frontera, son al mismo tiempo el lugar en donde la ciudad se acaba y el lugar donde nace en ansia de conquista de la geografía. En las estaciones se incorporan otros negocios como los Hoteles de Viajeros para que éstos no necesiten, si no les apetece, entrar en la ciudad y tener que buscar un hostel o un hotel para pasar la noche.

En 1868 se construye una bóveda de setenta y tres metros en la estación de Saint Pancras en Londres, su ingeniero fue W.H.Barlow, que había trabajado con Paxton en el Crystal Palace. A partir de ese momento empieza una sucesión de estaciones, cada una de ellas más grande que la anterior llegándose a conseguir un edificio de exposición de la Exposición Internacional de París de 1889. Construido en hierro y cristal, llegaba a tener una luz de ciento quince metros, una altura de cuarenta y cinco y una longitud de cuatrocientos veinte. Se dan por entonces los años del simbolismo.

Desde la creación de las primeras, las estaciones son los ejes, los lugares de mando y articulación de un imperio ferroviario que ha marcado muchísimo la configuración de los países, ha transformado el medio ambiente y, en consecuencia, la relación del hombre con el medio natural, social y cultural. La estación fue uno de los pocos edificios públicos que salieron de la revolución industrial y que ilustra los cambios de la sociedad occidental.

Las grandes estaciones del siglo XIX están constituidas por dos elementos fundamentales: el edificio de viajeros (hecho por arquitectos) y la gran marquesina metálica que cubre los andenes (hecha por ingenieros, que la entienden como un nuevo sistema de construcción). Estos dos elementos deben ser complementarios para el buen funcionamiento de la estación. La estación es el lugar simbólico de la superación, de los límites que se traspasan. Los vestíbulos con cubiertas metálicas cada vez mas audaces, son el reflejo de la conquista de las velocidades, cada vez mayores, de los trenes.

La intervención de los ingenieros, como hemos tratado ya en epígrafes anteriores, va encaminada a un futuro tecnológico y productivista (tienen la confianza de una minoría). Los arquitectos, con el apoyo de la mayoría, expresan el temor a un salto demasiado brusco hacia el futuro. Para que se pasen por alto los trastornos que provoca el ferrocarril en la ciudad, la mayoría de las estaciones del siglo XIX adoptaran la apariencia de templos griegos y formas romanas, basílicas románicas y catedrales góticas, castillos del Renacimiento y abadías barrocas. A partir de 1920, la arquitectura empezara a defender un modelo de sociedad industrial.

En el siglo XIX, la aplicación racional de los horarios ferroviarios lleva a varios países a una unificación de la hora en todo el territorio. La hora de la estación pone un tiempo pagano y tecnológico al tiempo tradicional, celeste y solar. Para ello, se incorporo a la estación una torre alta dotada de grandes relojes.

El nacimiento del ferrocarril hace que surja un nuevo tipo de construcción que debe llenar unas exigencias desconocidas hasta entonces, no solo se trata de reunir funciones muy diversas en un edificio, sino también de resolver los problemas del trafico de viajeros y mercancías. A causa de este problema, la estación experimentara una larga gestación antes de forjarse una identidad arquitectónica propia. Se pasa progresivamente del aspecto rudimentario de los primeros embarcaderos a unas obras arquitectónicas más elaboradas que tratan de armonizar los espacios interiores y la cubierta exterior del edificio.

La estación ha experimentado siempre un papel importante en el desarrollo de la urbanización. Es uno de los nuevos ejes de la ciudad, constituye un punto de articulación esencial alrededor del cual, la ciudad moderna va a extenderse. Engendra una nueva geografía urbana, una nueva lógica de la distribución de los elementos que componen la ciudad. La estación acelerara y reducirá el crecimiento de las ciudades e incluso de las metrópolis gigantes.

Durante el ultimo siglo, la localización de las nuevas urbanizaciones es, en gran parte, el resultado imprevisto de decisiones tomadas por los planificadores de ferrocarriles. Al determinar los trazados de las vías alrededor de las ciudades, los ingenieros cuentan con unos criterios racionales técnicos, de economía o de competición, el desarrollo lógico de las expansiones urbanas no constituye uno de los componentes de su programa. De ahí resulta el caos al que llegó el crecimiento entonces muy rápido de los suburbios despedazados e insuficientemente equipados, que dependen de centros urbanos cada vez mas alejados. Así se revela la incapacidad de armonizar los desarrollos del ferrocarril y de la ciudad. Lo que se resuelve con unas migraciones cotidianas entre suburbios y metrópolis. Hasta 1912 no se propone un nuevo concepto, para una

ciudad existente, de maestría de un crecimiento urbano limitado y apoyado con una red ferroviaria específica para sus necesidades.

Actualmente las ciudades han ido creciendo englobando en su tejido a las viejas estaciones gracias a que las líneas férreas se han podido enterrar. Las estaciones no son ya tan ruidosas, ni tan sucias a causa del carbón. Las líneas enterradas y la posibilidad de que las cubiertas sobre los andenes no tengan ya que ser tan altas nos introducen en un cambio en que todavía vivimos. Los edificios de viajeros se levantan sobre los andenes, que quedan enterrados, y toda la maquinaria organizativa ha convertido a estas estaciones en otros edificios. La geografía y el conocer mundo dejan ya poco asombro en los viajeros, que valoran más la precisión de los horarios, la comodidad y la reducción de la angustia de la espera.

## • ESTACIONES DE FERROCARRIL

Arquitectónicamente esta nueva edificación supone un reto ya que no había ningún precedente; era preciso crear una tipología. el incremento del trazado ferroviario exigiría cada vez estaciones mas grandes, en las cuales se aplicarían todos los avances tecnológicos de países cercanos. La falta de tipología y la aplicación de las nuevas tecnologías posibilitan el desarrollo de una arquitectura del hierro emancipada de la tradicional, pura. Pero dos factores frenan esta emancipación, en primer lugar el carácter representativo doble que se le otorgará y en segundo lugar la complejidad organizativa de estos edificios, la gran nave de los andenes y las vías constituye el elemento de la estación donde se ponen a prueba los nuevos avances, será el espacio reservado a los ingenieros. Las estaciones representaran a las ciudades al mismo tiempo que a las compañías ferroviarias a las que pertenecen, habrá además una doble fachada, la que mira a la ciudad y la que ve el pasajero que viene en el ferrocarril, para representar a la ciudad y a la compañía al mismo tiempo que utiliza el juego de la doble fachada se recurre a la arquitectura tradicional, las estructuras de hierro quedaran cubiertas por estructuras academistas.

A esto añadimos la problema que tiene que resolver en cuanto al intercambio de personas y de mercancías, lo que exige un despliegue espacial con edificios y espacios suplementarios. Eduardo González Fraile, siguiendo a George Charles Humbert (el cual escribió un tratado sobre los ferrocarriles ) distingue las siguientes partes en una estación de primer orden:

- 1.–servicios de viajeros ; comprenderá las zonas del edificio de viajeros, el abrigo de viajeros (que son las cubiertas colocadas sobre los andenes alejados del edificio de viajeros), los retretes, las cantinas y las pasarelas.
- 2.–servicio de viajeros ; formado por los diversos muelles (de mercancías, de ganado, etc.).
- 3.–servicio de tracción ; que consta de las salas destinadas al depósito de máquinas, las cocheras, la lamparería, el deposito de aguas y los talleres de reparación .

Entre 1868 y 1902 en España se dará la segunda etapa del desarrollo del ferrocarril .

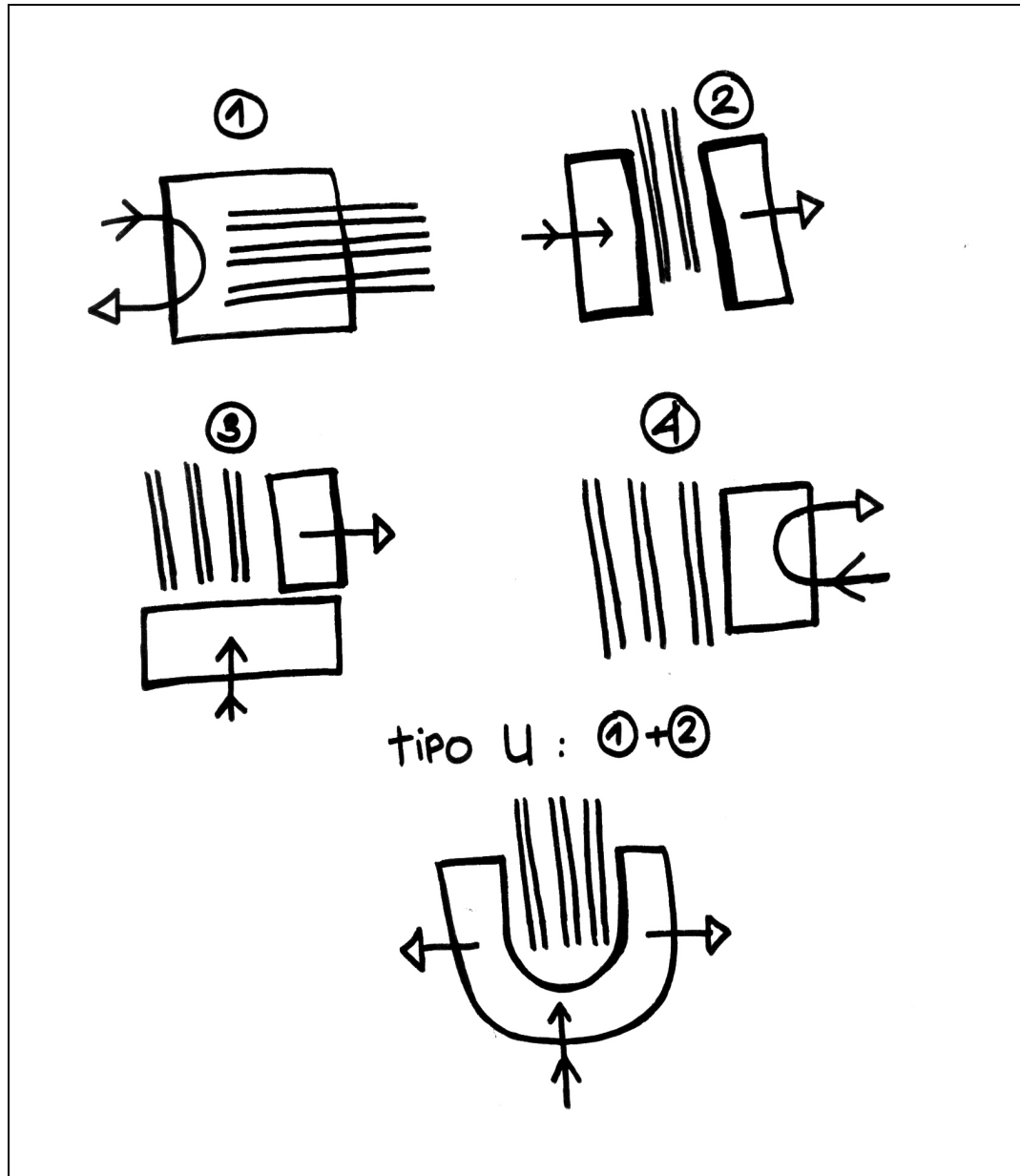
Las estaciones de ferrocarril incidirán fuertemente en la ciudad, en primer lugar a veces formaran barreras difíciles de salvar, aunque por otra parte harán que se revaloricen muchos terrenos, al igual que servirán de punto de expansión para muchas ciudades. En función de su categoría ( lo cual va en función del numero de viajeros o el de toneladas al año ) desarrollaran una serie de tipologías, estandarización que no provocara una despersonalización. El primer factor que condiciona la estructura de la estación es el carácter rural o urbano de la misma.

Las estaciones rurales serán de una gran simplicidad arquitectónica, las infraestructuras serán mínimas y serán parecidas a una casa de campo dada su sencillez y la lejanía a los núcleos rurales, para que se distingan de las mismas se les dotará de ciertas características como el nombre de la estación en un lugar grande y visible y un

reloj de gran tamaño.

Las estaciones urbanas tendrán mas problemas como los de ubicación y la organización de los servicios. El edificio de viajeros será una de las partes mas importantes, se organizaran diversas salas de espera , de primera , segunda y tercera clase , reflejando la estructura social, aunque con el tiempo se tendera a desarrollar vestíbulos en detrimento de las salas de espera.

En 1846 Cesar Daly concreta cuatro tipos de tipologías atendiendo a la colocación de los edificios:



1.- Aquellos con la entrada y la salida en el mismo edificio situado en la cabeza de la línea y en dirección a la misma, esta tipología es muy usada en los años cuarenta pero es desechada enseguida y no se da en España.

2.- Las que poseen las entrada y la salida en dos edificios paralelos a uno y otro lado de la vía , cada uno con su patio correspondiente. esta disposición no tiene mucha repercusión en España , aunque se da en ciertas estaciones como la estación de Cádiz, la de Irún y la de las Delicias.

3.– En este tercer caso la entrada estará situada en un edificio en la cabecera, como en el primer caso, pero con la salida en otro lateral, formando una L (este orden puede ser invertido), ejemplos de esta tipología son la estación del Norte de Madrid, aunque la configuración no se produjo hasta 1926, lo mas frecuente era la combinación de las tipologías 1 y 2, dando forma de U, como la estación de Sevilla Plaza de Armas, Atocha, la de Alicante, etc.

4.– Tipología con la entrada y la salida en un mismo edificio lateral. La cual fue muy utilizada en estaciones de gran peso pero de tránsito como lo son las de Valladolid, Burgos, León, etc.

En todas ellas el edificio de viajeros y la cubierta metálica concentrarán todo el interés arquitectónico de las nuevas tendencias. Las primeras estaciones fueron algunas construidas por ingleses que ya habían aplicado el estilo clasicista en sus estaciones en los años treinta y cuarenta. A partir de finales de los setenta hay un amplio repertorio, desde el eclecticismo de corte francés a historicismos casticistas como el neoárabe.

Para responder a la misión representativa se cubrirá el edificio con la tipología propia de la ciudad, en el caso de los arquitectos extranjeros estos impondrán a veces las arquitecturas propias de sus países de origen.

Eduardo González Fraile diferenciara también entre los distintos tipos de edificios de viajeros en función de la importancia de la estación :

1.– Edificios de tercer y cuarto orden, serán estaciones de pequeñas poblaciones, el edificio será como una casa de campo pero con algunas modificaciones; se ampliará el vestíbulo inferior para el acceso de los viajeros y la expedición de los billetes, tendrá dos plantas , la superior será la vivienda del empleado de la estación, poseerá un solo cuerpo cuadrado o rectángulo que se podrá complicar por la adición de cuerpos laterales.

2.– Edificios de segundo orden con el cuerpo central elevado o resaltado mediante escudos, frisos, etc. y dos elementos laterales, aumentará el número de huecos en cada cuerpo.

3.– En los edificios de primer orden entre el cuerpo central y los laterales se despliegan una alas intermedias que prolongan longitudinalmente la fachada .

Además se pueden hacer combinaciones con alturas de los pabellones central y los de los extremos nivelando alturas, retranqueando los cuerpos de enlace, etc. Nos encontramos ante un sistema de composición arquitectónica basada en la combinación, que podría ser ilimitada, de cuerpos simples, geométricos. Es un retorno al sistema Durand.

Las estaciones de España del primer periodo (la primera de ellas sería la de Barcelona Mataró de 1848 y la última sería la de Alicante de 1868) se van modelando y la mayoría se sustituyen por otras de mayor dimensión que recogen los nuevos avances tecnológicos y tipológicos.

Pero hay connotaciones comunes en todos los periodos, la participación inglesa (ejecución e ingenieros ), materiales, modelos estilísticos (clasicismos, con arcos de medio puntos, zócalos, pórticos con columnas dóricas, etc.)

En el segundo periodo hay menos presencia de profesionales ingleses, que son sustituidos por franceses, que se imponen tecnológica y estilísticamente, y belgas. Aunque hay mas participación por parte de los ingenieros españoles y de las industrias nacionales. Es importante el hecho de que en algunas de ellas el hierro se exprese con total desinhibición. Una de las estaciones mas importantes de este periodo es las de Atocha (1888–1892), que será una de la mas grandes de este periodo , tanto de dentro de España como en toda Europa, que será construida en acero laminado.



Rebasado el siglo XIX se siguen incorporando los avances tecnológicos que en su marcha imparable dejan atrás las estructuras de hierro. el lenguaje arquitectónico va desde el modernismo hasta los mas diversos regionalismos y eclecticismos propios del primer tercio del siglo XX.

## • LA ALMERIA DEL SIGLO XIX

### • ASPECTOS GENERALES: DEMOGRAFÍA, ECONOMÍA...

Almería no va a permanecer ajena ante estas transformaciones. De hecho su existencia como entidad administrativa con personalidad propia se debe a la ascensión al poder de los liberales y a la reorganización del territorio que promueven en 1834, cuando se crea la nueva provincia que se desgaja del viejo reino de Granada.

Sus habitantes, que se multiplican durante la primera mitad del Ochocientos a un ritmo desenfrenado (crecimiento inexplicable si no es por las corrientes inmigratorias) hasta el punto de convertir un territorio semi-despoblado en una de las provincias de mayor densidad de Andalucía.

Hacia 1800 el territorio de lo que después sería la provincia de Almería debía albergar a unos 170.000 habitantes, lo que equivalía a una densidad de unas 19 personas por km<sup>2</sup>. El territorio vacío que siguió a la expulsión de los moriscos a finales del siglo XVI, había sido progresivamente ocupado a lo largo de los siglos XVII y XVIII. Aunque la investigación no ha fundamentado todavía con precisión estos temas, da la impresión de que el siglo XVIII puede dividirse en dos grandes etapas separadas por los años 1750– 1760: gran crecimiento, durante la primera mitad, para decaer durante las décadas finales del setecientos. Lo cierto es que los primeros años del siglo XIX se caracterizaron por una debilidad demográfica que debía enlazar con la tendencia de corto crecimiento que se arrastraba desde las décadas finales del setecientos. Además, el nuevo siglo amanecía acompañado de grandes dificultades: la guerra de la Independencia, las epidemias de fiebre amarilla de 1804 y 1811, la gran hambruna de 1812...; no es de extrañar, pues, la modestia del aumento de la población que se dio entre 1800 y 1820. Por el contrario, entre esta última fecha, aproximadamente, y los años 1850, la provincia vivirá el acelerón demográfico más importante de su historia. En menos de treinta años se superaron consecutivamente los doscientos mil y los trescientos mil habitantes. El primer censo oficial de población de España, realizado en 1857, adjudicaba a la joven provincia almeriense un cómputo de más de 315.000 personas, lo que suponía una densidad de población de 36 habitantes por km<sup>2</sup>, ya por encima de las cifras promedio andaluza y española en aquellos años.

Tasas de crecimiento tan imponentes como las que se dieron entre 1820 y 1850 sólo son explicables por la aportación de una estimable corriente inmigratoria. Hasta ahora los especialistas adjudican al desarrollo de la minería, que se inicia de manera fulgurante durante esos mismos años, la principal responsabilidad en este fenómeno; pero no habría que olvidar que el avance de la población fue generalizado y afectó también a comarcas distantes de los populosos centros mineros. En estas zonas las oportunidades de una oferta amplia de terrenos vírgenes, desprovistos de las trabas para su aprovechamiento particular como consecuencia de la revolución liberal, también debió de servir de aliciente para la ocupación humana. La tendencia se invierte durante la segunda mitad del siglo XIX. De un ritmo de crecimiento de la población del 1,3 % anual, entre 1830 y 1860, se desciende hasta el 0,3 % desde esta última fecha hasta 1900. Una caída tan drástica revela la aparición de saldos migratorios negativos. Este comportamiento se alude a la crisis minera de finales del siglo XIX, o al impacto de la caída de los precios agrarios sobre unas economías campesinas basadas en la explotación de magros minifundios, o a las repercusiones de la reforma agraria liberal y las desamortizaciones que despojaron al campesinado de algunos de los recursos que tradicionalmente habían explotado de manera colectiva (montes, pastos, etc.). Los saldos migratorios negativos se mantienen cercanos al promedio de 2.000 al año entre 1860 y 1890, para terminar cayendo hasta poco más de 200 en la última década del siglo. La ralentización de la emigración en los años de fin de siglo se puede relacionar con una cierta revitalización minera (desarrollo de las nuevas cuencas dedicadas a la explotación del hierro), la realización de un amplio programa de obras públicas (construcción de las dos grandes líneas de ferrocarril de la provincia) y la

coyuntura de expansión de la agricultura paralela. En las décadas siguientes la emigración será progresiva.

A modo de conclusión diremos que la ciudad de Almería, estimulada por la concentración de funciones administrativas que llevaba aparejada la capitalidad de la nueva provincia y por la concentración de buena parte del comercio a través de su puerto, crecería en población significativamente a lo largo del siglo XIX, hasta el punto de triplicarla después de la formación de la provincia de Almería.

Crecimiento económico y proyecciones urbanas:

El crecimiento económico, el desarrollo de las funciones administrativas en la capital de la nueva provincia y los intereses de las nuevas elites sociales, impactan sobre la trama urbana de la ciudad de Almería transformándola profundamente. Del Antiguo Régimen se había heredado una ciudad conventual, en donde tanto los edificios como los huertos de las congregaciones, ocupaban amplios perímetros dentro del recinto amurallado. La desamortización, con la supresión de la mayoría de los conventos, facilitará la puesta en práctica de la remodelación burguesa. Esta afecta tanto al interior de la ciudad, con el trazado de nuevas calles y la urbanización de las huertas de los dominicos (Plaza de Santo Domingo) y San Francisco (Plaza de San Pedro) o la intervención realizada en la Plaza de la Constitución, añadiéndole una crujía porticada, como a la ciudad extramuros, que desaparece con la operación de derribo de las murallas que se inicia en 1855. Esta decisión permite un ensanche urbano hacia Levante, a la vez que la apertura de las calles que se convertirán en los emblemas de la nueva ciudad burguesa: el Paseo de Almería y la Puerta de Purchena, principalmente. Más adelante, el trazado del bulevar, camino del mar, culmina el nuevo eje urbano de Almería.

La economía, por otro lado, va a vivir pendiente de las alternancias de los mercados internacionales como nunca en las centurias anteriores. La economía se recupera con la explotación de las minas de hierro y carbón, la agricultura conoce su período de apogeo con la uva, la construcción del puerto, el derribo de las murallas, el trazado del paseo, etc.

El desarrollo económico provincial del siglo XIX, impulsado o presionado por el crecimiento demográfico, obligaba a acabar con el aislamiento en comunicaciones. Los viejos carruajes y los caminos de tierra eran inviables por su lentitud y para un cierto volumen de mercancías. Este desarrollo, unido al crecimiento demográfico de la ciudad y a la fuerte expansión urbana obligaría a realizar las dos grandes obras de la infraestructura almeriense, el puerto y el ferrocarril.

Las comunicaciones serán la gran tarea pendiente durante la mayor parte del siglo y la construcción del puerto y del ferrocarril una necesidad que tardó mucho en verse satisfecha.

La estación será el símbolo de los cambios y del progreso del siglo XIX para la ciudad. La riqueza que aportaron la minería, primero del plomo y luego del hierro y la comercialización de la uva de Almería, dieron a nuestra provincia un desarrollo y unas expectativas económicas desconocidas desde la época musulmana.

### • ARQUITECTURA Y URBANISMO:

En la segunda mitad del siglo XVIII se comienza a configurar un nuevo estilo: el Historicismo, la expresión arquitectónica del estado burgués gestado a finales del siglo XVIII y finalizando en crisis a comienzos del siglo XX.

Este estilo, que considera la historia como base de legitimación de la labor arquitectónica, presenta en Almería tres etapas bastante definidas: el Neoclasicismo, el Eclecticismo y la Crisis del Historicismo.

El Neoclasicismo:

El interés arquitectónico por la Historia se va a centrar en el Mundo Clásico. La revisión de valores que

plantea la Ilustración condiciona en buena parte la vuelta a los orígenes, lo que significa centrar de nuevo la atención en el antiguo mundo romano y griego.

Tiene ciertas connotaciones estilísticas, como racionalidad, sobriedad, etc. que encajan perfectamente dentro de los planteamientos ideológicos de la burguesía, que intenta poco a poco llegar a los puestos de poder político y económico. La aparición del Neoclasicismo en Almería no se muestra hasta 1780 aproximadamente y se prolonga bastante, por lo menos hasta 1860.

Aparece un nuevo estilo de arquitectura que destacara por sus edificios religiosos, públicos, higiénicos y domésticos. Cabe resaltar los edificios más representativos de cada tipología.

En 1779 el cabildo catedralicio decidió construir el claustro de la catedral de Almería, aunque hasta 1786 no se iniciaron las obras. Fue un proyecto, preparado por el arquitecto Juan Antonio Munar, que dio lugar a unos monumentales pórticos de riguroso clasicismo, con arcos de medio punto sobre pilares, enmarcados por medias columnas jónicas sustentando entablamentos. La sobriedad de esta construcción chocaba con la arquitectura anterior de la catedral más inclinada hacia lo decorativo.

El mismo Juan Antonio Munar debió ser el arquitecto de otra gran construcción religiosa y neoclásica en la capital: la iglesia parroquial de San Pedro, que hasta la desamortización fue del convento de San Francisco y que como tal fue construida con unas pretensiones que superan cuantos templos se levantaron a caballo entre los siglos XVIII y XIX.

Si el reformismo de la Ilustración deja su huella en las obras del Ejército y de la Iglesia, del mismo modo lo hará en aquellas construcciones civiles que derivan de la administración pública, reformismo al que seguirán una serie de transformaciones escalonadas a lo largo de la primera mitad del siglo XIX al compás de los cambios políticos que marcan el fin del Antiguo Régimen y el afianzamiento de la ideología liberal.

Aparecen nuevas construcciones higiénicas y de la salud, como son los nuevos hospitales, balnearios, baños, cementerios, etc. Las preocupaciones por la higiene acaban mejorando el abastecimiento de agua a las poblaciones, materializándose esta mejora, en algunos casos, en fuentes de cierto carácter monumental, entre las que destaca el *pilar de la plaza de Fondón*, con un frontal muy decorativo que incluye un escudo real y una lápida conmemorativa recordando su construcción.

El nacimiento y expansión de la vivienda neoclásica va íntimamente ligado a la aparición y afianzamiento de la burguesía almeriense entre las últimas décadas del siglo XVIII y las primeras del XIX, gracias, sobre todo al principio, del florecimiento minero. En su desarrollo podemos distinguir dos fases. La primera, de introducción, ocuparía cronológicamente los últimos años del siglo XVIII y tal vez las primeras décadas del XIX. Viene a ser un eslabón intermedio entre la casa señorial del Antiguo Régimen y la vivienda característica de la burguesía liberal, que constituye la segunda y fundamental fase de la arquitectura doméstica almeriense del Neoclasicismo.

La primera vivienda neoclásica tiene una o dos plantas, con fachada perforada por huecos de tamaño relativamente uniforme y distribuidos con cierta simetría. Su elemento más representativo es la portada, que tiende a situarse en el vano central de la planta baja, con dos jambas en forma de pilastras de plinto abajo, grueso bocel como base, fuste liso y capitel a modo de triglifos con sus correspondientes glifos, régula y gotas; entre estos capiteles–triglifos se sitúa una metopa muy apaisada, lisa y con los bordes rehundidos, que hace las veces de dintel; encima se vuela una cornisa clásica que se convierte en la repisa del balcón, si lo hay.

La segunda y principal fase de la arquitectura doméstica neoclásica en Almería está constituida por una vivienda que constituye un tipo perfectamente definido en su estructura y ornamentación. Por lo general, son edificios unifamiliares de dos plantas con cubierta plana organizados en torno a un patio cubierto que sirve también para la ubicación de la escalera. La fachada, rectangular, aparece perfectamente enmarcada por un

zócalo, resaltes laterales, cornisa de separación de plantas y entablamento como remate. Construcciones con estas características se sitúan en el casco antiguo, otras más pobres, por lo común de una sola planta, ocupan los barrios periféricos del casco antiguo. Por último, las edificaciones más tardías se asientan en el incipiente ensanche que se produce a partir del derribo de las murallas en 1855, por las calles que aparecieron con la urbanización de la huerta del desamortizado convento de San Francisco.

En este periodo aparece en Almería un nuevo concepto de ciudad debido a que poco a poco va sufriendo una serie de cambios debido al florecimiento minero, el desarrollo del comercio, la aparición de industrias, etc. Al mismo tiempo aumenta la población y como consecuencia de la evolución política, Almería acaba convirtiéndose en la capital de la provincia de su nombre.

Dichos profundos cambios se producen sobre una estructura urbana arcaica: las construcciones religiosas ocupaban una gran superficie de terreno, una red viaria estrecha y tortuosa, un recinto amurallado y unos servicios desfasados por el aumento de la población. Como resultado se produce la crisis de la ciudad antigua, que se arrastrará durante las primeras décadas del siglo XIX, agravándose paulatinamente. De ella se comenzará a salir a partir de la década de 1830–1840, cuando los cambios políticos empiezan a adecuarse a la nueva situación socioeconómica y la burguesía alcanza el poder. Esta dará la solución a la crisis, que se articuló en cuatro aspectos fundamentales.

1º.– Eliminación del carácter conventual de la ciudad mediante la desamortización, lo que supone en la práctica el paso de la mayor parte del suelo urbano a manos de la burguesía.

2º.– La aparición de la primera normativa tendente a controlar el desarrollo urbano, con especial incidencia en el intento de adecuar el trazado viario del casco antiguo a las nuevas necesidades del comercio, el tránsito, la higiene y la seguridad pública.

3º.– El comienzo de la adaptación de los primeros servicios urbanos, estableciendo el primer alumbrado público de forma permanente, preparando el primer proyecto para la mejora del abastecimiento de agua, pavimentando calles, haciendo jardines como los de la Glorieta, construyendo soportales en la plaza de la Constitución para la celebración del mercado, etc.

4º.– El derribo de las murallas a partir de 1855, unificando el intramuros y extramuros de la ciudad, facilitando el tránsito y revalorizando las huertas de los conventos desamortizados y las extensiones inmediatas a las fortificaciones como solares privilegiados en la inminente expansión de la ciudad.

El Eclecticismo:

El Neoclasicismo, como Historicismo unitario, basado en la tradición arquitectónica clásica, imbuido en ocasiones de fuerte rigurosismo en la aplicación de las reglas académicas, se muestra aún pujante hasta la década de 1850–1860. A partir de ahí se produce un giro que se consagra desde 1870. El carácter uniforme del primer Historicismo se sustituye por la utilización de múltiples lenguajes arquitectónicos de origen también histórico: Neogótico, Neorrománico, Neoárabe, Neomudéjar, etc. Es la consecuente evolución de un estilo basado en la Historia, que si en un principio daba como válida la inspiración en el mundo clásico, no tiene ahora más remedio que asumir los nuevos lenguajes descubiertos por la investigación en el campo de la Historia del Arte.

La misma corriente neoclásica se prolongará, pero perdiendo su personalidad académica, por una parte con el abandono de las reglas de composición, que en el nuevo ambiente de la multiplicidad de lenguajes, pierden su razón de ser como configuradoras de una estética exclusivista, por otra con la aparición de un recargamiento ornamental ajeno a la sobriedad del puro Neoclasicismo, recargamiento ornamental que ahora se nos manifiesta como la expresión más clara de la opulencia y ostentación de la burguesía firmemente establecida. El Eclecticismo se mueve así entre la multiplicidad de lenguajes como característica fundamental, y el uso

arbitrario de las reglas de composición académicas y el recargamiento ornamental como notas complementarias.

En esta etapa, que será un renacimiento de la Restauración, iniciada con la vuelta de los Borbones al trono de España en 1875, distinguiremos también varios tipos de edificaciones: religiosas, funerarias, publicas (colegios, el ayuntamiento) y domesticas.

En los edificios religiosos fue importantísima la figura del obispado D. José María Orberá y Carrión. Restaura la diócesis en todos sus aspectos, desplegando una gran actividad constructiva promoviendo un considerable número de importantes obras que significaron el renacimiento de la arquitectura religiosa almeriense eclipsada durante las décadas centrales del siglo XIX. El arquitecto que dirigió las obras promovidas por el obispo Orberá fue Enrique López Rull, que así se convierte en el autor más representativo de la arquitectura religiosa almeriense del Eclecticismo.

La obra más importante en este sentido fue la Compañía de María, está presidido por la Iglesia que deja a uno y otro lado de las dependencias conventuales y colegiales. El templo, de configuración basilical y cúpula octogonal sobre el crucero, presenta la interesante solución estructural de emplear parejas de columnas de hierro sustentando los arcos formeros sobre los que descansan las bóvedas que cubren las naves. La fachada de ésta, más las correspondientes al colegio y convento, configuran un amplio conjunto levantado en cantería con tres plantas combinadas con una serie de franjas verticales que destacan por ligeros resaltes, todo ello perforado por huecos cubiertos con arcos de medio punto y apuntados de sabor medievalizante, al que se unen frisos de arquillos ciegos bajo las cornisas superiores.

La actividad constructiva iniciada por el obispo Orberá fue continuada por su sucesor en las diócesis, D. Santos Zárate y Martínez. En su tiempo, el estado construyó el actual palacio episcopal, según proyecto de los arquitectos Cuartara y Rocafull. El palacio constituye un edificio bloque, exento y organizado en torno a un patio central bastante sencillo. La decoración se centra en la fachada. Sin embargo, su lenguaje ecléctico es distinto, ha perdido el purismo histórico que presentaban tanto los elementos clásicos como medievales.

Un conjunto muy interesante de arquitectura funeraria ecléctica, se concentra en el cementerio de San José, construido a las afueras de Almería entre 1866 y 1867: Se configuró en dos recintos, el primero para enterramiento general y el segundo para vender a particulares o instituciones al objeto de que pudieran levantar en él "capillas, bóvedas y demás monumentos funerarios".

Fuera del cementerio de San José la arquitectura funeraria es menos conocida, destacando algún ejemplo aislado, aunque estaría situado en la provincia.

La importante serie de casas consistoriales construidas o reparadas durante la segunda mitad del siglo XIX, dentro del estilo ecléctico imperante a lo largo del periodo, debe de comenzar por el Ayuntamiento de Almería, remodelado entre 1892 y 1906, lo que le proporcionó la imagen historicista que hoy conocemos. Se organiza en dos cuerpos fundamentales. Uno abajo formado por un pórtico de arcos de medio punto sobre pilares, se decoró a finales de la centuria con molduras y columnillas. Encima, el cuerpo principal está formado por cinco grandes balcones de gruesas balaustradas, vanos con guardapolvos y óculos encima, todo ello adornado con pilastras, molduras y otros elementos decorativos historicistas.

Por otra parte, el progresivo desarrollo de la burguesía y el crecimiento de algunas poblaciones durante la segunda mitad del siglo XIX, van a crear nuevas necesidades urbanas especialmente en dos campos: el ocio y la educación. Para entender a estas nuevas demandas se levantarán edificios destinados al esparcimiento y recreo, como plazas de toros y teatros, o construcciones que tienden a satisfacer las necesidades educativas, como colegios, escuelas, etc.

Dentro de este contexto, se construyeron la actual Plaza de Toros, entre 1887 y 1888, y los dos teatros: Apolo

y Cervantes, ambos proyectos historicistas.

Dentro de los edificios educativos, cabe citar, y casi de una manera prototípica dada su cronología y la especial relación que establece entre enseñanza y religión, el antiguo seminario de Almería en la calle Cervantes, construido entre 1850 y 1854. Su fachada es todavía muy severa, ajustándose a los cánones compositivos del Neoclasicismo tardío. Más adelante, durante la Restauración, se construyeron tres grandes colegios dirigidos por religiosas o religiosos: la Compañía de María, la Purísima Concepción y el Jesús.

Las escuelas, por lo general, no presentan un diseño específico. Entre las excepciones a esta norma se encuentran las antiguas escuelas de barrio de los Molinos, construidas por la Comisaría regia encargada de las obras de reconstrucción tras las catastróficas inundaciones de 1891. Presentan una fachada ecléctica de rotundos y voluminosos ornatos, con una inscripción que las fecha y define: Año 1893. Escuelas.

En el desarrollo de la arquitectura doméstica distinguiremos dos tipos de viviendas: la de la burguesía y la de las clases populares.

Las variantes de la vivienda unifamiliar de dos plantas van adquiriendo cada vez más personalidad y consecuentemente mayor importancia. La vivienda plurifamiliar burguesa se generaliza en edificios de dos o tres plantas; al mismo tiempo que se destaca una vivienda unifamiliar de planta baja que por sus dimensiones y ornamentación se distingue claramente de la obrera de también un solo piso, por último, algunos casos de manifiestas pretensiones palaciegas.

Sobre el esquema de fachada de la vivienda de la burguesía liberal comienzan a introducirse novedades. Aparece un semisótano que monumentaliza la casa al situarla sobre un pedestal, al mismo tiempo que mejora la habitabilidad de la planta baja. La entrada principal pierde su portada, convertida en un hueco escasamente diferenciado de los restantes. Sobre ella, el balcón central se transforma a veces en un mirador. El resto de los vanos se multiplican y alargan considerablemente, produciendo un efecto de verticalismo marcadamente anticlásico. El interior de las viviendas de mayores proporciones se organiza en torno a un núcleo central formado por la fusión del cuadro de escalera y el patio cubierto, con distintas soluciones.

Frente al tipo de vivienda burguesa podemos distinguir una vivienda de las clases populares. Ésta se construye, y sobre todo se planifica, en serie. Presenta una planta estrecha y alargada, cuyas dimensiones oscilan en torno a los cuatro metros de anchura por quince de longitud. Uno de los lados menores da a la vía pública, constituyendo la fachada del edificio.

La profundidad de la nave determina el número de estancias. Los elementos más frecuentes ordenados desde la calle hacia el patio trasero son los siguientes:

- 1.– Una sala–comedor con acceso directo desde la calle a la que se abre además una ventana.
- 2.– Una alcoba con entrada desde la sala–comedor, por donde recibe luz y se ventila, teniendo, en el mejor de los casos, una ventana alta de medio punto que se abre al terrado.
- 3.– Un estrecho pasillo lateral pegado a la medianera del lado de la entrada a la vivienda que comunica las distintas habitaciones.
- 4.– Un cuarto con acceso desde el pasillo, con semejantes problemas de ventilación de la alcoba.
- 5.– Una cocina con puerta y ventana al patio.
- 6.– Un patio donde se sitúa el retrete y el pozo negro.

El urbanismo ecléctico: expansión urbana de Almería:

El derribo de las murallas a partir de 1855, marca el arranque de una nueva fase en el desarrollo urbano de Almería, que se prolonga hasta fines del siglo XIX. Se trata de una fase de expansión que caracteriza a nivel general la segunda mitad de la centuria, potenciada en buena parte por el constante crecimiento demográfico de la ciudad.

La expansión urbana tiene dos vertientes principales. La de los ensanches, con una variante poco destacada, la que constituye la periferia urbana, en especial la formada por los barrios obreros, y la expansión interna.

La remodelación del casco antiguo:

La expansión interna se materializa en la remodelación del casco antiguo. La expansión afecta a la ciudad heredada en dos aspectos: la rectificación y ensanche de calles por un lado y la renovación arquitectónica por otro. Aspectos que en la práctica funcionan ínfimamente unidos, pues será con motivo de la renovación arquitectónica de un edificio concreto cuando se plantea el ensanche o rectificación de la calle en la cual se ubica.

Esta labor lenta pero constante de renovación de los edificios del casco antiguo, unida a pequeños pero continuos retoques en el trazado viario de sus calles, va a alcanzar a todos y cada uno de los barrios de la ciudad heredada, a sus calles principales y a sus plazas, produciendo su lenta destrucción tanto en la red viaria como en la imagen edificada, sustituida por la ciudad de la burguesía decimonónica que intenta imponerse también en el centro histórico.

Ensanches y barrios obreros periféricos:

El ensanche o área planificada de expansión urbana, resulta en principio de la imposibilidad del casco antiguo para albergar el crecimiento constante de la población, respondiendo, pues, a un planteamiento cuantitativo. Sin embargo el ensanche no es sólo eso, responde también, cualitativamente, a la incapacidad de la ciudad antigua para servir de asiento a los nuevos elementos económicos y sociales.

Así, los centros económicos (fábricas, mercados, almacenes) potencian los ensanches instalándose en ellos, o bien actúan como focos de atracción, como es el caso del puerto y la estación de ferrocarril. Mientras, la nueva burguesía abandona progresivamente el casco antiguo para instalarse en el ensanche de levante, el área de expansión más ventajosamente situada a la que dotará de los mejores servicios urbanos. El origen de este ensanche burgués de levante está en el proyecto de prolongación del paseo del Príncipe Alfonso, preparado por el arquitecto José Marín Baldó en 1869. Este paseo, denominado hoy de Almería, es el eje fundamental del ensanche burgués decimonónico que se extiende desde el casco antiguo hasta el trazado de la rambla de Belén, llamada ahora avenida de Federico García Lorca.

Como contrapartida, pronto aparece un ensanche destinado a residencia de las clases más bajas de la población: el de poniente, al otro extremo de la ciudad, en una zona de difícil asentamiento, próxima a las instalaciones industriales y portuarias y, por supuesto, siempre escasamente dotado de servicios públicos. El área fundamental de este *ensanche obrero de poniente* fue el *Reducto*, planificado en 1865 por el arquitecto Joaquín Cabrera con el objeto específico de servir de solar a las viviendas de los jornaleros.

En la parte norte de la ciudad, la *huerta de Jaruga* fue la zona planificada de expansión urbana más extensa y regular de cuantos proyectos se llevaron a cabo en Almería, organizándose en torno a una arteria principal, el paseo de Versalles, que dejaba a uno y otro lado una serie de calles cortadas en ángulo recto, con las esquinas achaflanadas, delimitando manzanas alargadas que fueron poco a poco poblándose de modestas viviendas unifamiliares de puerta y ventana.

Por último se perfila una periferia urbana más allá de los ensanches planificados, asiento de ciertas instalaciones comerciales e industriales, pero sobre todo de *barrios obreros*, que van desde la autoconstrucción a base de cuevas y chabolas, especialmente frecuentes en torno a la rambla de la Chanca, hasta los planificados y contruidos por la burguesía. Estos últimos constituyen un tipo bastante uniforme tanto por su tipología arquitectónica a base de viviendas de puerta y ventana, como por su morfología con largas calles flanqueadas por sucesivos frentes de casas. Destacan *el barrio de Chamberí*, proyectado en 1886 por el arquitecto Trinidad Cuartara Cassinello; el del *Inglés*, construido en la década de 1879–1880 por el británico Guillermo Hall; el de la *Caridad*, promovido por la prensa de Madrid en favor de los damnificados por las inundaciones de 1891 y cuyas obras dirigieron Enrique López Rull y Trinidad Cuartara Cassinello; este último fue el autor del proyecto del *barrio del Malecón de JardiniNos* en 1897, construido por Guillermo López Rull.

#### La Crisis del Historicismo:

En el último cuarto del siglo XIX comienza a utilizarse el hierro en la arquitectura almeriense, lo que aporta a la arquitectura mayor resistencia, menor peso, escaso volumen, poca mano de obra, etc. Aunque se acelera su uso por lo económico, por su estética se frenaba ya que no entraba dentro de las ideas del Historicismo. Se lleva a puntos pocos visibles del edificio, como es el empleo de grandes vigas de hierro. También se utiliza en columnas, y como no se puede ocultar se camufla con unas formas que recuerden a las columnas de piedra y recubriéndolo de ornamentos y color.

A pesar de los problemas que ofrece su inclusión dentro de los Historicismos, se empieza a utilizar en edificios funcionales y símbolos de los nuevos tiempos como el mercado central o la estación de ferrocarril, que muestran el hierro de una manera manifiesta.

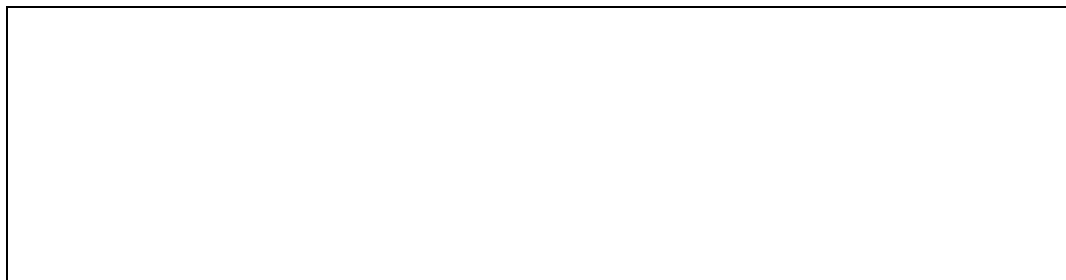
Desde el punto de vista puramente arquitectónico, la obra más destacada fue la estación de ferrocarril de Almería, terminada en 1893. En el centro de la misma, por encima del resto de la edificación, se eleva un cuerpo construido básicamente en hierro y cristal, que exterioriza orgulloso su estructura metálica sin vencer la tentación de cubrirse en algunos puntos de ornamentos puramente historicistas. A uno y otro lado de este cuerpo central se extienden otros dos de composición y decoración eclécticas, con pequeños detalles cerámicos que le proporcionan un cierto aire modernista.

El primer síntoma de crisis es la aparición del Modernismo. Sin embargo, el nuevo estilo no será en Almería lo suficientemente fuerte como para inquietar la hegemonía del Historicismo. Después El Eclecticismo continúa pero aparecen una serie de nuevas tendencias como son El Neorrenacimiento, el Neobarroco, etc., corrientes preocupadas sobre todo por el lenguaje decorativo. De esta manera se llega al siglo XX con el nacimiento del Modernismo, difundándose especialmente entre 1904 y 1910.

#### • LA ESTACIÓN DE ALMERIA:

Introducción a la historia de la estación e impacto urbano:

La estación de Almería surgió al Este de la ciudad sobre un suelo agrícola ocupado por una serie de huertas con sus características casetas de labor.







Puerto Inglés

La Rambla del Obispo separaba a la ciudad de esta zona en la que el tendido de la línea Linares–Almería buscaba la salida al mar. aquella línea y el ferrocarril minero de Sierra Alhamilla buscaban su cargadero de mineral de hierro sobre el mar. Ambos tendidos ocuparon una zona que quedaba limitada por la «Carrera de Montserrat», y la casi paralela «Boquera de los Caballos», por encima de lo que hoy se llama Ciudad Jardín. En la actualidad aquella boquera que salía al mar entre la Fábrica de Gas y una primera Casa de Baños, sobre el actual Balneario, ha servido para desviar una de la líneas y proceder a cargar el mineral de hierro en un dique propio, que vemos en la fotografía, ahora llamado puerto inglés. la estación se sitúa en una arteria básica de la ciudad, la Ctra. de Ronda es un eje urbano completado por la Estación de Autobuses.

El edificio de la estación propiamente dicho mira hacia el norte en su fachada principal y el único acceso con que contaba desde la ciudad era la mencionada y quebrada carrera de Montserrat que pasaba a cierta distancia. la estación obligó a la formación de una nueva calle, proyectada como gran eje de un hipotético ensanche puesto que de él parten a derecha e izquierda unas calles menores que forman en su encuentro unas características plazas que recordaban al ensanche barcelonés de Cerdá. Frente al viejo y admirable tejido urbano de la ciudad medieval y moderna, la estación impulsaba, al otro lado de la Rambla del Obispo, y sobre terreno aun desprovisto de usos urbanos una ocupación urbanística que podría que pretendían se núcleo de tardías expansiones aunque estas intenciones no llegaron a materializarse de la forma esperada.

La estación se levanto en el año 1893 como obra de prestigio para la Compañía de Hierro del Sur de España y fue fundada en 1899 con el objetivo de transportar minerales de sierra morena al puerto almeriense. La construcción de la línea entre Linares–Baeza y dicho punto costero se inició en 1892 y no concluyó hasta 1904.

El polifacético don José Echegaray fue delegado del Ministerio de Fomento, desde donde defendió la ley de 1870 que daba luz verde a la necesidad de dotar de ferrocarril dicha zona, antes discri-minada por los planes ferroviarios .Con una antelación de treinta años, el francés Gálbrun había solicitado la concesión de un ferroca-rril a Cádiz con derivación a Almería desde Granada. no es extraño que al principio se hablase de la estación de Almería–Puerto.

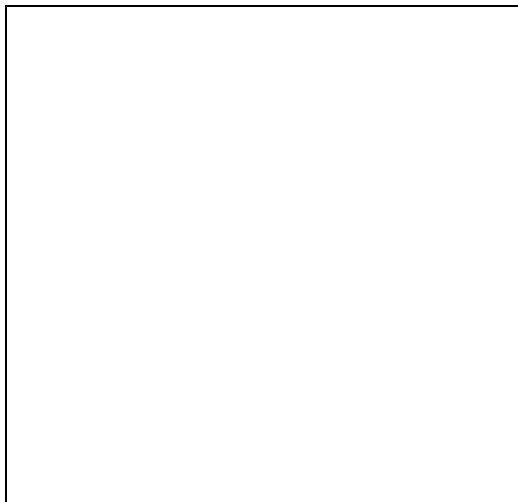
Mercedes López, afirma que el proyecto de la estación corresponde al arquitecto L. Fargue, de origen francés, aunque el arquitecto, fuera quien fuese, no dejó su firma. De lo que sí se dejó constancia fue del año de la conclusión de la obra, que aparece grabado en la fachada principal a la plaza de la Estación.

Construida por los mismos años que el mercado central, ambos edificios simbolizan dos de las bases fundamentales de nuestra civilización: el comercio y la comunicación a gran escala. Los dos edificios usan las tipologías próximas a la modernidad y el futuro pero no olvidan el clasicismo tan característico de su propio siglo y el anterior.

Características de la estación:

–Descripción formal:

El edificio de la estación tiene planta rectangular con fachada en todos sus frentes, destacándose las de los lados mayores que corresponden a la plaza de la Estación y a los andenes. Por ese lado exterior, el edificio avanza sus extremos formando dos pequeños pabellones. La estación se asienta a 8,28 metros sobre el nivel del mar, sobre una especie de plataforma con sus vías sobreelevadas que discurren en dirección al muelle y el cargadero. La elevación se debe a que había que evitar las periódicas crecidas de agua que subían por las ramblas que atraviesan la ciudad hacia el mar. Exigencias de la infraestructura urbana que, por ejemplo, determinaron que la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España regalara a la ciudad el puente metálico que une desde 1925 la avenida de la Estación con la calle Méndez Núñez; el primero de los construidos sobre la Rambla de Belén. El obsequio era al símbolo del agradecimiento de la empresa al Ayuntamiento almeriense tras conceder el acceso permanente de los trenes al puerto.





En el centro aparece un cuerpo bastante más elevado que el resto del conjunto y construido fundamentalmente en hierro. las fachadas, la principal de 54 metros, aparecen delimitadas por dos grandes pilares reforzados con parejas de pilastras de hierro y un trozo de entablamento encima, que sustentan un gran arco de medio punto sobre el que se monta el piñón de la cubierta a dos aguas. El muro entre estos elementos desaparece casi por completo. Lo sustituye abajo tres arcos de entrada bajo marquesina y arriba una enorme ventana, todo a base de hierro y cristal. en esa misma vista encontramos el reloj de gran tamaño propio de las estaciones de ferrocarril y de cuya importancia horaria ya hablamos en otros puntos del trabajo.

A ambos lados el edificio se extiende horizontalmente dos cuerpos contruidos de obra. los basamentos, los ángulos y los entablamentos que rematan cada una de sus dos plantas son de cantería. Mientras que los entrepaños, los arcos – de medio punto abajo y segmentado arriba– y las barandillas del terrado y de los vanos superiores son de ladrillo visto.

En el interior el cuerpo central corresponde a la gran sala de espera donde se abren los despachos de billetes, se colocan los anuncios, etc. los cuerpos laterales están destinados a las distintas dependencias de la estación: cantina, oficinas, etc.

Lo más destacado del edificio es la especial forma de fundir arquitectura historicista con nuevas técnicas y materiales. Al igual que sucede en el mercado, en el edificio de la estación el cuerpo central construido en hierro forma una gran sala entre dos cuerpos de obra, que con sus fachadas, dependencias y ornamentación, vienen a representar lo "arquitectónico" del conjunto, según la concepción mas clásica. Sin embargo el hierro tiene aquí un protagonismo muy superior al que alcanza en el mercado. El edificio representativo de los caminos de hierro exterioriza orgulloso los nuevos materiales y la nueva tecnología. Pero a la vez, sin atreverse a dar el paso definitivo, se ornamenta de formas historicistas. Capiteles de acanto, entablamentos, comisas con dentellones, franjas de palmetas, de ovas y dardos, de ondas, etc., nos aparecen con formas y proporciones eminentemente clásicas aunque realizadas en hierro.

Un solo elemento ornamental desentona claramente dentro de la tendencia clasicista: son las cabezas de los remaches, perfectamente visibles por ejemplo a lo largo de los fustes de las pilastras.

Otros, como las acroteras, resultan más confusos. Su forma circular a modo de rueda parece responder a una nueva mitología tecnológica, aunque el resto de los ornatos que se adhieren camuflan en buena parte su sentido.



Los cuerpos laterales se inscriben sin reparos en el Eclecticismo historicista de origen clásico más o menos barroquizado. Cada una de las plantas lleva encima un entablamento, portando el superior triglifos—ménsulas. Los arcos inferiores son de medio punto sobre impostas con clave muy resaltada en forma de cartela. En los ángulos machones de cantería almohadillada adoptan forma de pilas.

La nota discordante la va a dar aquí la cerámica vidriada o sin vidriar. Los ladrillos vistos de los paramentos y especialmente de las barandillas, adoptan formas que se apartan del Historicismo clasicista, orientándose más hacia el mudéjarismo. La nota de color de la cerámica policromada aparece en apliques, ladrillos intercalados, cartelas, rótulos, metopas y ramos de fuerte naturalismo en las enjutas de los arcos superiores. Estas notas decorativistas de color y naturalismo, dan un cierto tinte modernista mientras que al mismo tiempo recuerdan en cierta forma al afrancesamiento propio de otras estaciones destacando también el ocre pintado en sus paredes rebordeadas por la estructura metálica con tonos grisáceos y verdosos.

Su inspiración francesa se hace también evidente en el cuerpo central que inevitablemente se relaciona con la Exposición Internacional de París de 1889. tanto en el uso decidido del hierro con ornamentación derivada de su propia técnica constructiva (los remaches de la Torre Eiffel) , como por la composición de la fachada ( Palacio de Exposiciones de J. Formigé) la estación tiene aires afrancesados.





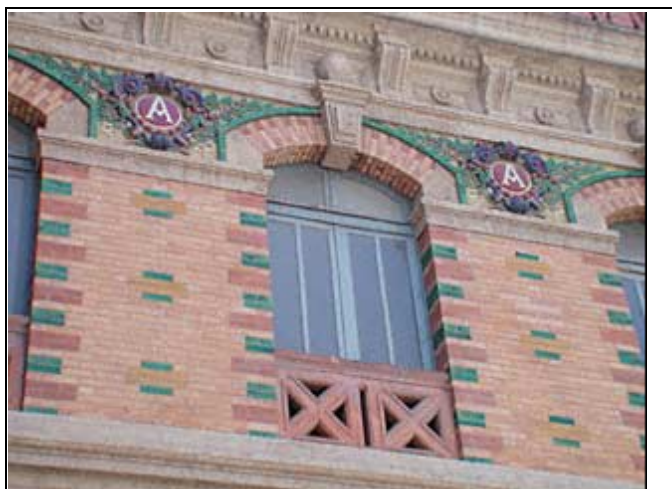


Los cuerpos laterales tienen un afrancesamiento muy distinto, el del clasi-cismo del siglo XVII. Tanto en la concepción del edificio horizontal de dos plantas con balaustrada arriba y pabellones en los extremos que avanzan apuntando a lo que sería un patio de honor en la plaza de la Estación, como en la concepción barroquizante de sus elementos ornamentales, al igual que en el orden gigante de las pilastras de los ángulos.

Una operación de rehabilitación iniciada en 1988 y terminada en 1991

Gracias al Plan de Modernización y equipamiento de estaciones (236 millones de pesetas, 179 de ellos destinados a tareas de restauración, modernización del pabellón central y equipamiento) consigue restaurar estos casi 600 metros cuadrados de superficie, estas obras se deben a los arquitectos José Antonio Pruneda y Antonio Morales que devuelven parte de su belleza a la estación que estaba algo descuidada.

En la nueva sala de espera –antigua «sala de primera clase»– salieron nuevamente a la luz extraordinarios artesonados cerámicos ocultos por un falso techo colocado para el espacio habilitado un tiempo como cantina. En la fachada principal, entre las ventanas de la segunda planta, se repite en azulejos la «A» (de Almería), con el típico grafismo vascuence en *txapela*.



Durante la restauración quedó esclarecido que la firma cons-tructora de la estación, y específicamente de la cubierta metálica, fue Fives–Lille, de mucho prestigio en toda Europa en cuestión de armaduras férricas.

La guerra civil afectó a la integridad del edificio, de hecho, la balaustrada de ladrillo que contornea el remate superior tuvo que reconstruirse tras los bombardeos de aviones alemanes: Asimismo, bajo la estación se improvisaron dos refugios antiaéreos cuya entrada quedo al descubierto con la reforma de 1988–91.

–Descripción funcional:

El nivel de utilización de la estación señala el desarrollo alcanzado por la comunidad almeriense en los años que siguieron a su construcción, la estación en si tubo una gran misión social ya que durante mucho tiempo el ferrocarril el Almería fue el único medio de comunicación con los centros de poder y decisión del estado y con el extranjero.

Almería cuenta dentro de su provincia con dos tramos de red viaria, un tramo corresponde a la línea de Almería a Guadix y el otro recorre el Valle del Almanzora desde los límites de la provincia de Granada con la de Murcia.

La línea Almería–Guadix es la más antigua y recorre parte del valle del Andarax y Nacimiento hasta enlazar con el surco intrabético en Guadix, tras un recorrido de 74 kilómetros. Se trata de una vía de sentido único, que tiene que vencer un terreno muy abrupto con pendientes en muchos casos superiores al 15% y con trazados de vía que quedaron al margen de los avances técnicos. Ningún tramo de la red en la actualidad está electrificado, aunque toda la vía en la actualidad se encuentra en proceso de instalación del tendido eléctrico. Hemos de señalar que el primer ferrocarril eléctrico que funcionó en España lo hizo en esta vía en 1911, se electrificó el tramo Gádor–Nacimiento ampliándose después a Gérgal y en 1959 a Almería, pero no llegó a funcionar por resultar antieconómica.

El otro tramo de red ferroviaria que atraviesa la comarca del Almanzora es el de la línea que comunica Alcantarilla con Baza, y su interés reside en esa comunicación secundaria de Andalucía–Levante. Se trata de una línea que administrativamente cae fuera del marco andaluz pero que resulta tremendamente útil, pues constituye una ruta alternativa muy importante. Tiene un solo sentido con 84 kilómetros de recorrido y sin ningún tramo electrificado, no tiene un buen estado de conservación y su trazado está muy desfasado..

El tráfico de pasajeros se efectúa fundamentalmente en el tramo Almería–Guadix, si bien en otro tiempo el tramo Alcantarilla–Baza fue muy relevante. Para atender las demandas de viaje, se han establecido cinco servicios susceptibles de enlace que atiende las líneas siguientes: Almería–Madrid–Almería (con dos servicios diarios, un Expreso y un TALGO). Almería–Barcelona–Almería (un servicio diario en Expreso). Almería–Granada–Almería (servicio diario en semidirecto). la ocupación media anual se ha estimado en un 60% de la oferta establecida, lo que es igual 649 viajeros diarios que arrojan un total de 252.000 viajeros al año, cifra casi idéntica a la de pasajeros totales del aeropuerto de Almería, pero superior en el doble a los pasajeros de vuelos nacionales. El mayor índice de utilización lo tiene el Talgo y el menor los Expresos en las clases inferiores.

El tráfico de mercancías transcurre por el mismo tramo principal, de Almería a Guadix, esto es debido a que la base de dicho tráfico está constituida por el mineral de hierro que se extrae en el Marquesado y cuyo volumen de tráfico es de 3.200.000 Tm. lo que supone el 90% del tráfico total de mercancías que utiliza la red ferroviaria. El resto de mercancías viene constituido por productos hortofrutícolas, combustibles, mercancía general y material militar.

Como observamos, el transporte de mercancías utilizando el ferrocarril es insignificante lo cual debería cambiar, dado que esto produciría una descongestión de las carreteras, aumentando la seguridad de las mismas al eliminar camiones pesados del tráfico usual, y un ahorro ecológico.

Al margen de el funcionamiento viario , hemos de mencionar el importante hecho de que la estación este ahora mismo en estado de abandono , ni siquiera puede ser visitada, sus funciones son ahora realizadas por un

nuevo edificio que reúne los servicios de trenes y autobuses.

- **ESTACIONES DE ESPAÑA:**

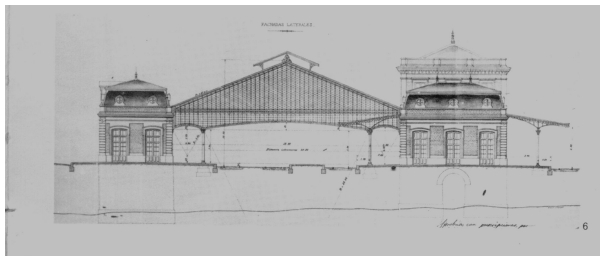
- **BREVE COMENTARIO SOBRE ESTACIONES DE LA MISMA ÉPOCA.**

Tras haber descrito la Estación de Almería, queremos hacer un repaso breve por aquellas más importantes del resto del país y así ver las características propias de este en cuanto a este género y no quedarnos en una descripción aislada sino que podamos contrastar la información general con la de "nuestra" estación. Vamos a concentrarnos en tres aspectos: la disposición del o los edificio/os con respecto la vía, el tipo de cubierta utilizado y el estilo estético.

–Soluciones de estación. Tipologías básicas.

En España la solución tomada por lo general es la mezcla de las 2 primeras topologías que se trataron en puntos anteriores, resultando aquellas cuya planta dibuja una U como por ejemplo sucede en la de Plaza de Armas en Sevilla. Esto ocurre con las estaciones de término que son las que permite esta solución.

Para las estaciones de paso es común q la estación se ubica en un lateral, paralelo a la vía como por ejemplo ocurre en Burgos. Esto es lo que ocurre en la estación de Almería que aunque se nos ocurriría pensar que es una estación de término ya que más allá se encuentra el mar, la vía continua en dirección a éste hasta el muelle (muelle inglés al que nos hemos referido con anterioridad) ya que la idea era conectar el mar con la tierra para la descarga directa del barco al tren para la posterior distribución de las mercancías.



Las estaciones resueltas con dos edificios son excepcionales en nuestro país pero existen. Tenemos dos ejemplos claros como son la estación de Irún que cuenta con un edificio a cada lado de la vía, uno nacional y otro internacional dada su cercanía con la frontera; y la estación del Norte de Madrid donde la planta dibuja una L.

–Sistemas de cubiertas.

Para las cubiertas se emplearon desde casi el principio de la historia de las estaciones cubiertas a dos aguas de hierro que utilizaban como sujeción los cuchillos de Polonceau. Esta armadura está formada por dos celosías simples que se sujetan mediante tirantes, con sus bielas y contrapuntas de fundición, todas ellas apoyadas por una parte en el edificio de la estación y la otra en columnas de hierro fundido.

Con las Exposiciones Universales nuevas soluciones salen a la luz como es la armadura de Dion que sería adoptada por varias estaciones españolas. El nuevo sistema esta compuesto por una serie de cuchillos armados que formaran un todo con los propios pilares de sostén, fijos a una cimentación hundida lo que permite conseguir una luz hasta entonces desconocida. La eliminación de todo tipo de tirantes, riostras o contrafuertes, así como la solución dada al problema de la dilatación, habían sido las novedades máximas frente al tradicional sistema Polonceau.

Como ejemplo nombraremos dos de las estaciones más importantes del país: Delicias y Atocha, en Madrid. Esta estación ofrece las novedades expuestas en la Galería de Maquinas de la Exposición Universal de París de 1878 y guarda gran semejanza con el pabellón ya que usan la armadura De Dion.

Su organización consiste en dos cuerpos paralelos, uno de llegadas y otro de salidas, entre las cuales se extiende una gran cubierta a dos aguas, la llamada técnica De Dion.

Atocha es una gran nave de 48 metros de luz por 27 de altura apoyada en diez cerchas sin tirante alguno. La superficie cubierta tiene 7438 m<sup>2</sup> sin apoyos intermedios. Como cubierta vuelve a emplear el sistema De Dion. Fue inaugurada en 1892 y se la consideró "uno de los monumentos más bellos en su género, de la España Moderna" y fue durante algún tiempo una de las mayores armaduras europeas. Es un casco de nave invertida que recuerda a la Galería de Máquinas de Dutert y Contamin pero la estación es anterior.



En la estación del Norte de Madrid, el ingeniero francés Mercier transforma y mejora el modo Polonceau para las cubiertas convirtiendo los pares en verdaderas vigas armadas roblonadas, así como correas, y en lugar de hacer descansar las vigas sobre las soleras, dio a la cara inferior del par un desarrollo curvo uniéndose a los pilares metálicos que la soportan. Así consigue un luz superior a la de Delicias con el método De Dion. En este caso solo se realiza un edificio dejando mayor espacio para acoger un número mayor de vías.

Sigue la línea francesa, con mansarda en el pabellón del reloj.



A partir de la Galería de Máquinas de Dutert y Contamin, en la Exposición de Paris de 1889, se empiezan a utilizar las cubiertas de perfil curvos y se deja a un lado la rigidez del sistema De Dion. Presentan arcos articulados en su base las estación de Valencia, Plaza de Armas y la del Norte de Barcelona pero no tuvieron éxito por su costoso mantenimiento por lo que se vuelven a utilizar las simples marquesinas que protegen los andenes.





Al observar la fachada de la estación de Almería podríamos pensar que se emplea una cubierta curva dado que se ve la gran carena en hierro pero esta es en realidad inexistente siendo su cubierta a dos aguas.

–La cuestión estética:

Al aparecer la estación, y como construcción industrial que es, se plantea en España, al igual que en el resto de Europa, el problema estético que, como ya hemos comentado a lo largo del trabajo, se considera ajeno a este tipo de edificaciones. Así que en principio sólo se atiende al tema funcional, se busca un lugar donde el tren pueda parar sin más complicación llegando a crear simples pabellones sin entidad arquitectónica de ningún tipo.

En España, se atenderá al carácter funcional del edificio sin hacer concepciones a lo monumental llegando a un modelo que se verá repetido a lo largo de toda la península.

Las estaciones ante todo son un símbolo de progreso y la primera impresión que se tiene de una ciudad al llegar por lo que se debe cuidar su imagen. Sus frentes menores suelen ofrecer una imagen grata con sus faldones acristalados, remates de cinc, etc., componiendo una imagen paradójica, yuxtapuesta entre arquitectura y tradición de la estación y la férrea construcción volada, de máxima ventilación e iluminación, que son los aspectos que quieren resolver estas cubiertas. (Ej., Valladolid y San Sebastián). Así ocurre en Almería donde la fachada de la estación, con ese cuerpo central, descrito con anterioridad, hace referencia a la nueva arquitectura de hierro, y los pabellones laterales dejan el ladrillo visto haciendo ese contraste con la arquitectura tradicional.

Las nuevas construcciones son cargadas de una estética en gran número de ocasiones, historicistas ya que es la tendencia de los ingenieros y arquitectos ingleses y franceses que se dedican a estas edificaciones pero existen otras tendencias.





Como ocurre en la estación de Delicias, la cuestión estética es dejada de lado en gran número de estaciones mostrando un aspecto industrial como si de naves se tratase. La estación es una gran armadura metálica que en los pabellones y edificios de viajeros cierra su perímetro con ladrillo pero que siempre deja la estructura metálica perfecta y bellamente integrada en los parámetros de fábrica. A pesar de su condición de arquitectura industrial, rezuma un sentimiento de claridad, proporción y ritmo de indiscutible belleza.

Otra opción es una arquitectura más funcional y sencilla y dejar de lado tanto la espectacular arquitectura historicista como la frialdad de la arquitectura industrial. Este tipo de estación se utilizará en aquellas de segundo y tercer orden (Ej. Briviesca) ya que en las de las grandes ciudades se necesita una imagen más fuerte llegándose a convertir esta imagen en propaganda de la ciudad y la compañía ferroviaria.

Volviendo al carácter historicista de la mayoría de las estaciones, o al menos de las más importantes, en general, se incorporan órdenes dóricos y toscanos. Así la estación de Barcelona muestra elementos de orden dórico así como la de Mataró lleva otros de orden toscano y es que ambas son diseñadas por ingenieros ingleses. Quizás como ejemplo de la exageración tenemos la estación de Alicante que está impregnada de elementos renacentistas y que al final parece tratarse más de un teatro que de una estación de ferrocarril.

La estación de Almería presenta un eclecticismo historicista de origen clásico como se ha descrito en el apartado anterior.

Ya en el nuevo siglo, con toda la experiencia acumulada se plantean gran diversidad de estilo: peculiares regionalismos, historicismos, eclecticismo decimoniano, desnudez industrial, modernismo.

### \*\*\*Vocabulario de términos:

- \*piñón: en general muro de cerramiento de la cubierta a dos aguas cuya intersección con los faldones de la cubierta define un remate triangular.
- \*marquesina: elemento que se coloca en la entrada de establecimientos para guardarse de la lluvia, nieve, etc.
- \*Cantería : porción de piedra labrada u obra realizada con la misma.
- \*Terrado : sitio abierto y por lo común elevado desde el cual se puede explayar la vista.
- \*Vano : parte del muro en que no hay apoyo para el techo o bóveda / espacio entre dos vigas.
- \*Capiteles de acanto: capitel con ornato hecho a imitación de las hojas de esa planta.

\*Entablamento: conjunto de molduras que coronan un edificio ; ordinariamente se compone de arquitrabe, friso y cornisa.

\*Arquitrabe: parte inferior del entablamento, la cual descansa inmediatamente sobre el capitel de la columna

\*(Cornisa con) dentellones: cada uno de los pequeños prismas rectangulares que, como adorno, se colocan formando fila en un edificio.

\*Palmetas: motivo decorativo consistente en la hoja de palma enderezada, de oriental vez oriental que es característica del área mediterránea.

\*Ovas: motivo decorativo en forma de ovoide con que e decoran algunas molduras, frecuentemente alternando con dardos o flechas.

\*Dardos: motivo decorativo usado generalmente en molduras con forma de flecha o punta de flecha y que va colocado entre dos ovas consecutivas.

\*Acroteras: cualquiera de los pedestales que sirven de remate en los frontones y sobre los cuales suelen colocarse estatuas , macetones u otros adornos.

\*Impostas: hilada de sillares algo voladiza , a veces con moldura , sobre la cual va sentado un arco/ faja que corre horizontalmente la fachada de los edificios a la altura de los diversos pisos.

\*Ángulos machones: pilar adosado a la pared o embutido completamente en ella que sirve para soportar algo , por ejemplo el arranque de un arco, o para reforzar la pared.

\*Metopas: espacio entre dos triglifos en el orden dórico.

\*Triglifos: miembro arquitectónico que tiene la figura de un rectángulo saliente, surcado de tres canales verticales y que decora el friso dórico.

\*Fustes : parte de la columna que media entre el capitel y la basa

\*Pilastras: elemento vertical adosado al muro de sección rectangular o poligonal, generalmente con función constructiva de soporte y a veces también ornamental. Puede seguir las normativa de determinados órdenes clásicos.

\*Cartela (forma de):chapa de acero , frecuentemente triangular que se pone en los nudos de la estructura metálica para unir unas barras con otras.

\*Testero: pared o extremos de un edificio que d frente a la entrada principal.

\*Carenas: engrosamiento del esqueleto en forma de línea o banda.

\*Dovelas: piedra o sillar labrado en forma de cuña , dispuesto radialmente con otra de forma yuxtapuesta, organizan la vuelta de un arco o bóveda, trabajan únicamente compresión.

\*Mansardas: palabra de origen francés con que se designa el tejado cuya pendiente se quiebra, resultando mas vertical la parte inferior en la cual e abren ventanas cuyo cierre frontal es vertical, cubiertas y un tejadillo que empalma en este cierre con la pendiente del tejado. También se usa este nombre para designar a la parte inferior o mas vertical destejado de esa forma.

\*Cerchas: cada una de las vigas trianguladas paralelas que soportan las correas, especialmente las de cabeza superior poligonal, en cubierta a dos aguas o mas.

\*Roblonada: unido por medio de remaches cuya segunda cabeza se forma en caliente.

\*Enjuta: cada uno de los cuatro triángulos o espacios que deja en un cuadrado el círculo, arco o elipse inscrito a él.

\*Bielas: pieza que trabaja compresión en una estructura, articulada en sus dos extremidades

## BIBLIOGRAFÍA:

–*El mundo de las estaciones*. Madrid Ministerio de Cultura, Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas, Subdirección General de Artes Plásticas, 1980

–*El siglo XIX: bajo el signo del romanticismo* / Pedro Navascués, María Jesús Quesada Martín. [Madrid] Sílex, 1992

–*Estaciones de ferrocarril en España* / Gonzalo Garcival. Madrid Espasa Calpe, 1994

–*Almería* / dirección, Teresa Vázquez. Granada Andalucía, 1983

–*Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española*.

–*Diccionario visual Altea de arquitectura* / [traducido por María Barberán] Madrid Altea, 1992

–*Urbanismo y arquitectura en la Almería moderna: 1780–1936* / Emilio Angel Villanueva Muñoz. Volumen II. Almería Cajal, 1983.

–*Las estaciones ferroviarias de Madrid: su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad* / por Inmaculada Aguilar... [et al.] Madrid Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1980

–*Arquitectura en España, 1770–1900* / Javier Hernando. Madrid Cátedra, 1989

–*Revista Diseño Interior*. Madrid Globus–Comunicación, 1991.

–*Diccionario de arquitectura y construcción*. / M<sup>a</sup> Soledad Camino Olea, Javier Leon Vallejo, Alfredo Llorente Alvarez, Juan Monjo Carrió, Santiago Veoja Amado. ediciones Murilla–Lería

¡ Ojalá, señores, los pueblos de la edad media hubieran tenido hierro del que disponer como elemento sustentante, allí donde el objeto del arquitecto era obtener anchurosas naves para contener al pueblo, con imponentes alturas para dar a aquéllas esa grandiosidad que arrebató y empequeñece al hombre , y al inspirar una mirada a lo alto de sus bóvedas, indica en dónde debe recibir el justo premio de sus virtudes !!! ... Y precisamente, señores , el empleo del hierro, hoy en los templos está postergado cual si tuviese una maldición de Dios . ¡ Cuidado con presentar un arco o una jáceta de hierro en una iglesia, porque entonces podría parecer un tinglado de ferro–carril ! .

Doménech y Estepá

El siglo XIX: bajo el signo del romanticismo

Hierro. Si hasta ahora las formas a las que se adapta satisfacen antes la necesidad del industrial y a los

intereses del comerciante que a los sentimientos del artista, no puede negarse que sus especiales cualidades le hacen instrumento propio para nuevas manifestaciones de belleza, La esbelta ligereza de los apoyos y la gran amplitud de los que salva, son elementos nuevos con que no contaban los artistas que trabajaban la piedra".

Azirám

El siglo XIX: bajo el signo del romanticismo

El comercio y la industria son los dioses de hoy: las vías de comunicación y los medios de transporte son los medios de comunicación y los medios de transporte son los instrumentos indispensables: los ferrocarriles nacieron ayer y su influencia es incalculable. La arquitectura en relación con el comercio y la industria merece la atención profunda de los artistas serios. Hemos llegado a una época que pide más mercados, fabricas, almacenes , muelles, estaciones de ferrocarril, etc..., que arcos de triunfo y templos erigidos a la gloria. En estas construcciones nuevas se han desarrollado la arquitectura del hierro y del acero... El afán de satisfacer necesidades nuevas ha llevado con frecuencia a adoptar líneas, formas y proporciones que no se encontraban en el alfabeto arquitectónico."

Daly

Estación de Irún, con el edificio Nacional(izq.) e Internacional(dcha)

Estación Delicias. Madrid.

Estación del Norte. Madrid.

Estación de Valencia

Estación de Almería

<<Cuando vemos pasar en larga formación muchos niños, con trajes de la misma tela y del mismo corte, iguales las gorritas, las corbatas y los zapatos, decimos: "Ahí van los niños del hospicio". Cuando atravesamos España de Norte a Sur, desde San Sebastián a Granada, y vamos viendo una tras otra nuestras miserables estaciones de ferrocarril, cortadas por el mismo patrón, ocurre también decir: "¿Esta es una nación o un hospicio?. Y se nos presenta en su entera desnudez el desamparo de ideas en que vivimos>>.

<<No cabe decir que eso nos ocurre por ser pobres, por habernos visto obligados a recurrir al capital extranjero, por haber tenido que aceptar esas estaciones tales como fueron ideadas en un gabinete de París o Londres por un ingeniero o arquitecto a quien esta o aquella empresa encargó los planos de tantas a cinco mil pesetas, tantas a diez mil y tantas a veinte mil...>>.

Ángel Ganivet.

Granada la Bella. 1896.

Estación Delicias. Madrid.

Estación de Almería.