

LA CRÍTICA DE LA ARQUITECTURA Y DE LA INGENIERÍA ENTRE 1876 Y 1890. M. CARDERERA, J. A. REBOLLEDO, E. M.^a REPULLÉS, E. SAAVEDRA Y *LOS ANALES DE LA CONSTRUCCIÓN Y DE LA INDUSTRIA*

INMACULADA AGUILAR CIVERA

Universitat de València

Los *Anales de la Construcción y de la Industria* fue una publicación quincenal cuyo primer número apareció el 10 de abril de 1876, y mantuvo su periodicidad hasta diciembre de 1890. Su director fue Eduardo Saavedra, arquitecto e ingeniero de caminos. Junto a él formaban parte de la redacción: José Antonio Rebolledo, ingeniero de caminos, Daniel de Cortazar, ingeniero, Enrique M.^a Repullés y Vargas, arquitecto, Mariano Carderera, arquitecto e ingeniero de caminos, Recadero de Uhagón, ingeniero y Enrique F. Villaverde, ingeniero. Entre sus colaboradores podríamos citar a Luis Cabello y Asso, arquitecto, Pelayo Clairac, ingeniero de caminos, Eduardo Echeagaray, ingeniero de caminos, Juan B. Lázaro, arquitecto, Mariano Belmas, arquitecto, Pedro García Faria, ingeniero de Caminos...

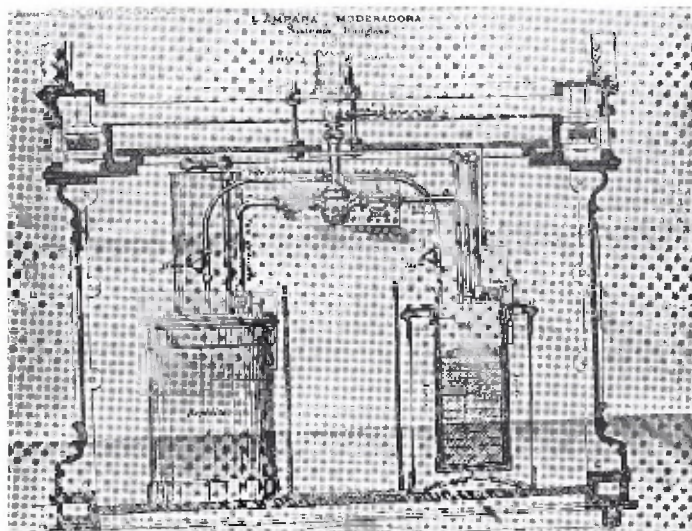
No se trata de ninguna novedad editorial pues desde 1846 podemos contar con la publicación del *Boletín Enciclopédico de Bellas Artes* y desde 1853 con *La Revista de Obras Públicas*. Ambas revistas abrieron una etapa en las llamadas publicaciones profesionales. El propósito de los *Anales* no será cubrir un espacio profesional sino que van a intentar dar una visión global y unificadora del progreso en el arte y la ciencia desde una mirada interdisciplinar. *Los Anales*, como iremos observando, son un fiel reflejo de la nueva sociedad industrial, típica del último cuarto del siglo XIX y en concreto de la etapa histórica correspondiente a la Restauración alfoncina. En cierta medida, tienen su modelo en una de las mejores revistas del siglo XIX en el ámbito internacional, la *Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics*, dirigida por Cesar Daly.

La revista, con periodicidad quincenal, constaba de 16 páginas con ilustraciones intercaladas en el texto y láminas sueltas. Al final del año se le incluían tres índices (cronológico, temático y de autores) y se encuadernaba. Esta triplicación de los índices nos plantea una aproximación al programa editorial de *La Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics*, sobre todo si tenemos en cuenta la novedad del índice temático. Marc Saboya, en su trabajo sobre esta revista fran-

cesa, explica su política editorial observando una intención enciclopédica, siempre actualizada del saber: "Mais comment ordonner, classer, gérer cette masse d'informations engrangées mois après mois pour faire d'un périodique un outil de connaissance, un instrument de travail au service du 'progrès pratique et réel de l'art de bâtir'? Pour que le lecteur ne se perde pas dans cette immense accumulation de savoir et pour conserver le caractère spécifique de la publication (la périodicité) Daly avait déjà réparti la matière rédactionnelle de chaque numéro en quatre centres d'intérêt. En outre, à la fin de chaque volume est insérée une table analytique qui permet un repérage thématique 'aidant le lecteur a retrouver toutes les idées qui auraient été émises sur un meme sujet, et qui seraient disséminés dans les différents parties de l'ouvrage' ".¹ Por supuesto en el caso de la R.G.A.T.P., la intención va más allá de dar al lector una ayuda en la búsqueda de un saber específico, de una temática determinada, por ello en 1875 sale publicada una tabla analítica y alfabética de los treinta primeros volúmenes de la revista. Con un planteamiento más modesto, los *Anales* nos incluirán esta tabla analítica y temática en cada volumen, con una ordenación alfabética. Pero no será ésta la única relación que podremos observar entre ambas revistas.

Los Anales dan cabida desde su inicio a una amplia tabla de materias que podemos organizar de la siguiente forma: I) artículos (donde aparecen textos referentes a la teoría arquitectónica, la restauración de monumentos, el urbanismo y la reforma de las ciudades, la vivienda obrera, los puertos, los ferrocarriles, la enseñanza, la industria española..., o bien, aquellos más científicos sobre la mecánica, la física o la química), II) noticias (dando a conocer no sólo las últimas experiencias que el progreso iba cada día aportando sino las actividades de mayor actualidad en el mundo en el campo de la construcción y de la ingeniería), III) bibliografía (recogiendo las últimas publicaciones referentes a la arquitectura, la ingeniería y las nuevas teorías científicas), IV) una sección oficial y otra de su-

¹ Marc Saboya, *Presse et Architecture au XIX siècle. Cesar Daly et la Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics*, cd. Picard, Paris, 1991, p. 80.



1. Lámpara moderadora.

bastas.² En este caso la organización de los *Anales* deja bastante que desear a la clasificación metódica de la R.G.A.T.P. organizada en cuatro apartados: "Historia", "Teoría", "Práctica" y "Varios", aunque, por supuesto, si nos detenemos en los contenidos de los distintos números de los *Anales*, en todos ellos se contempla igualmente temas históricos, teóricos, prácticos y noticias varias, pero sin la continuidad, la clasificación y la organización metódica de la revista francesa. La influencia de esta metodología fue también recogida, de forma más patente, en la *Revista de Obras Públicas*, cuando Antonio Obregón publicó los índices de la revista de los años 1853-1882 e introdujo las siguientes secciones: I) Parte oficial, II) Parte doctrinal, III) Proyectos y obras construidas ó en construcción, IV) Artículos varios, V) Bibliografía, VI) Variedades, VII) Nota de las láminas que acompañan al tomo. Hasta esa fecha, la *Revista de Obras Públicas*, únicamente ofrecía al lector un sumario al final de cada número quincenal.

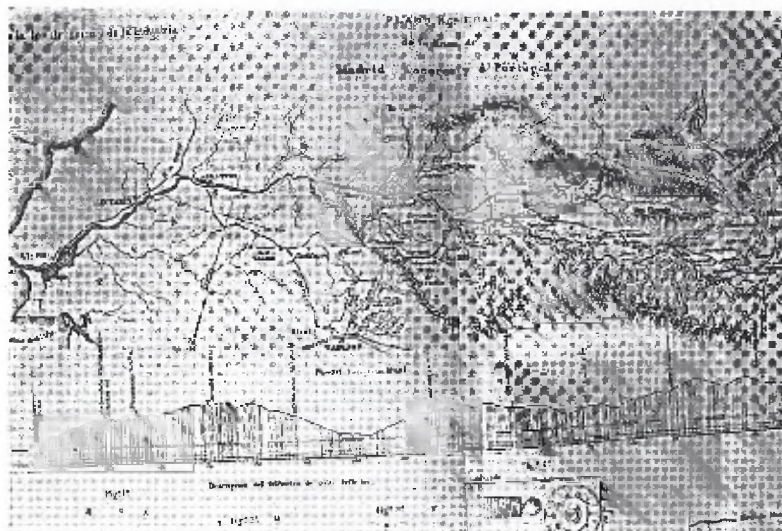
Los *Anales de la Construcción y de la Industria* introducían en su denominación el subtítulo: "periódico artístico, científico y comercial" y las tres facetas vienen claramente reflejadas en los quince años en que periódicamente fue publicada. En la "Introducción" que aparece en el primer número, la redacción en breves palabras plantea los principios que rigen en esta publicación: "Nadie duda hoy que la construcción y la industria sean uno de los medios más poderosos de adelanto en la humanidad;... la teoría y la experiencia han demostrado que, merced á los progresos de las ciencias y las artes, el hombre puede satisfacer con menores sacrificios sus necesidades materiales, quedándole mayor espacio libre para atender á su fin moral y ensanchar el horizonte de la inteligencia. Aunque las graves cuestiones de la ciencia económica no son ajenas á la índole de este periódico, no es ocasión de explanarlas; y si las hemos apuntado, ha sido sólo con objeto de que se comprenda la importancia que tienen en la sociedad ta-

reas á que hemos de dedicarnos, y la alta misión que en ella desempeñan cuantos cultivan estas materias. Igual merecimiento alcanzan, y son dignos de estima en el mismo grado, los afanes y desvelos de quien con sutil ingenio dispone una habitación sencilla y cómoda, y de quien alza la sublime bóveda del templo con un rayo de inspiración que parece robado á la luz del cielo; igual saber y perseverancia son necesarios en quien baja á lo profundo de la tierra en busca de ricos venenos, y en quien abate montes y rellena barrancos para dar paso franco al transporte de los objetos, y con ellos á la propagación de las ideas; lo mismo tiende á aliviar al hombre del pesado yugo de la naturaleza quien compone un nuevo barniz para las tejas del alto campanario, que quien recoge la fuerza de la vibración solar ó de la ola embravecida para poner en movimiento la pesada máquina que consumiera en tiempos antiguos la salud y la vida del misero siervo. Propagar los conocimientos relativos a tan variados asuntos, es el objeto que nos proponemos; lo que deseamos es coadyuvar al progreso de la construcción y de la industria en nuestro suelo..."³

Estas líneas nos plantean una declaración de principios, en los que se advierte claramente ciertas ideas del reformismo positivista, propio de ciertos intelectuales, digamos en sentido abierto, regeneracionistas de la Restauración alfonsina; para ellos el bienestar humano dependía del progreso de las ciencias. También, se observa unos claros objetivos, es decir, propagar aquellos aspectos referentes a las últimas novedades de la ciencia económica, de la técnica (Fig. 1) de la arquitectura industrial (vivienda económica, mataderos, cárceles, fábricas), de la ingeniería, de los transportes (Fig. 2) y de todos aquellas experiencias científicas que vayan en beneficio del ser humano, del progreso y de forma específica del nuevo arte de la construcción. Es un planteamiento abierto, dialogante, ya que las nuevas aportaciones en técnicas constructivas, nuevos materiales,

² Un primer análisis de *Los Anales de la Construcción y de la Industria* fue realizado por Ángel Isac, *Eclecticismo y pensamiento arquitectónico en España. Discursos, revistas, congresos 1846-1919*, Diputación Provincial de Granada, 1987, pp. 199-212.

³ La Redacción: "Introducción", A.C.I., T. I, año 1876, p. 1.



2. Ferrocarril Madrid a Cáceres y Portugal.

nuevos conceptos arquitectónicos e ingenieriles inducían en muchas ocasiones a ciertos interrogantes o ciertas polémicas. A través de sus páginas discurre la visión de la ciudad a finales del siglo XIX: ingeniería, arquitectura, restauración, industria, técnica, ciencia, junto con temas como la electricidad, la ventilación, la calefacción, la higiene, la enseñanza, el ocio..., es decir una ciudad ya industrial, abocada a la creación de unos servicios públicos en beneficio del ser humano, del ciudadano.

Ángel Isac en su análisis de los *Anales* comenta: "Por tal motivo, las colaboraciones de contenido técnico-científico más abundantes en sus páginas, serán aquellas que se ocupen del extenso campo de las obras públicas en general, ferrocarriles y tranvías, nuevos materiales y sistemas de construcción, descubrimientos científicos, maquinaria y procesos de fabricación industrial, minería, locomoción aérea, comunicaciones telegráficas, alumbrado, urbanización, higiene, alojamiento obrero, etc. En su conjunto, constituyen un vasto inventario de intereses materiales a los que la revista aportó la plataforma más idónea para su difusión entre todas las "clases" profesionales vinculadas a la construcción y a la industria... los *Anales* eran, además, un "periódico artístico" —así se definía en el subtítulo— en el que abundaron las páginas dedicadas a la crítica arquitectónica, a la investigación arqueológica, o, en general, a las cuestiones doctrinales en torno a la arquitectura contemporánea".⁴ Este programa editorial, sigue comentando A. Isac, sólo podían ofrecerlo la *Revista de Obras Públicas* y la *Revista de la Sociedad Central de Arquitectos*, aunque ambas estaban claramente comprometidas en la defensa profesional de ingenieros o de arquitectos.

A su vez, también en la "Introducción" la redacción de esta publicación hace referencia a su clara independencia de corporaciones o profesiones, tema tan habitual en la época: "... y para ello nos dirigimos a las numerosas clases de personas que profesan estos ramos

del saber en todas las escalas, sin distinción de carreras, grados o profesiones. Sostengan en buen hora los periódicos de corporaciones determinadas la lucha de clases y privilegios; nosotros no nos dirigimos sino a los que con nosotros quieran estudiar la ciencia y el arte, sin que por esto deje de honrarnos la hospitalidad que nos quiera pedir, bajo su firma, pretenda tratar en nuestras páginas cuestiones de administración y de derecho, quedando la Redacción siempre neutral en todas ellas".⁵ Aparte de reflejar un hecho actual en la época, como el problema de las competencias entre ingeniero, arquitecto y maestro de obras, sus atribuciones en el ramo de la construcción y fundamentalmente en el sector de las obras públicas, podemos decir que esta publicación no fue foro de estas discusiones y realmente se mantuvo al margen de esta polémica. Incluso podríamos añadir, que las fuerzas de todos los ramos de la construcción se aunaron aquí en favor del progreso de la ciencia, de un saber totalizador. De igual forma, sus propios colaboradores tampoco se ciñeron nunca a las limitaciones propias que cada profesión tradicionalmente tenía. Así, E. M.^a Repullés y Vargas trataba temas tan diversos como la arquitectura monumental (Fig. 3) o el alumbrado, M. Carderera analizaba igualmente una restauración como el proyecto de un ferrocarril, J. A. Rebolledo defendía el tranvía, estudiaba la vivienda obrera o el teléfono y analizaba la arquitectura de la Exposición Internacional de París de 1878, E. Saavedra igualmente trataba el Monasterio de Poblet o el Ateneo como presentaba las últimas investigaciones sobre tempestades realizadas desde el Observatorio Astronómico de Madrid... Esta interdisciplinariedad de los colaboradores de la revista es el síntoma más claro de la ideología de esta publicación.

Hasta el año 1876, se habían publicado *El Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* (1846-47), *El Boletín Español de Arquitectura* (1846), *La Revista de Obras Públicas* (1853-1891), *Revista de Caminos Vecinales; Canales de Riego y Construcciones Civiles* (1863-

⁴ A. Isac, *Eclecticismo y pensamiento arquitectónico...*, op. cit., p. 200.

⁵ La Redacción: "Introducción", A.C.I., T. I, año 1876, p. 1.

1880), *La Arquitectura Española* (1866), *Anuario de la Sociedad Central de Arquitectos* (1866, 1868-69), *El Eco de los Arquitectos* (1870-1872), *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos* (1874-1875), *Revista de la Sociedad Central de Arquitectos (1.ª etapa)* (1876-1877), pero aparte de la poca continuidad que podemos observar, la mayoría de ellas eran órganos profesionales (Academia de San Fernando, Escuela de Arquitectura, Sociedad Central de Arquitectos, Maestros de Obras), exceptuando una cierta etapa inicial de la *Revista de Obras Públicas*, órgano oficial del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, en la que también se observa una clara influencia de la R.G.A.T.P. de Cesar Daly.⁶ Por ello, *Los Anales de la Construcción y de la Industria* será la única revista que intenta realmente hacer real y productiva la cooperación entre arquitectos e ingenieros.

Para reforzar esta opinión analizaremos brevemente los artículos de cuatro de los colaboradores habituales de la revista: Mariano Carderera y Ponzan, arquitecto e ingeniero, José Antonio Rebolledo, ingeniero de caminos, Enrique María Repullés y Vargas, arquitecto y Eduardo Saavedra, arquitecto, ingeniero y director de los Anales. Sus aportaciones son fiel reflejo de las premisas y objetivos de esta revista y aunque tratamos textos de personajes muy distintos entre sí, el conjunto tiene la virtud de darnos esa visión de la ciudad de finales del siglo XIX, de su industria, de su construcción, de su técnica, de su arquitectura. También, he querido entrelazar en ellos la noción de arquitectura moderna, noción lejos del concepto de estilo y que a mi modo de ver prefigura algunos conceptos de la arquitectura contemporánea. Su visión entronca claramente con la crisis del concepto de estilo, así en sus textos se observa que cualquier estilo pasado es posible tenerlo en cuenta, defenderlo, utilizarlo, combinarlo, y esta misma libertad es la que provoca, posiblemente, que la preocupación teórica sobre el estilo arquitectónico aparezca en un segundo término frente a otras premisas, más abstractas, pero más esenciales para el futuro de la arquitectura: la volumetría, la composición, la distribución, los materiales y sistemas de construcción. Es indudable que la influencia de la ingeniería y de este ambiente abierto a la colaboración de las dos profesiones (arquitecto-ingeniero) contribuyó en gran medida en esta nueva visión de la arquitectura.

Mariano Carderera Ponzan (1846-1916)

Arquitecto e ingeniero de caminos, n.º 1 de su promoción de 1870, fue condecorado como Caballero de Carlos III en 1877. Como arquitecto su obra más cono-

cida es el edificio de la Escuela de Ingenieros de Caminos del Retiro, escuela de la que llegó a ser director. Formó parte del consejo de redacción de *Los Anales* y fue uno de sus más asiduos colaboradores. Entre 1876 y 1880 su colaboración en la revista es importante.⁷ A partir de esta fecha sus textos aparecen esporádicamente, debido posiblemente a su nuevo cargo desde 1881 como Inspector General de Construcciones Civiles.

La puesta al día de la bibliografía que va lanzándose al mercado editorial es uno de los objetivos de la revista. Por lo general, los temas que recoge M. Carderera son libros muy relacionados con temas arquitectónicos, como el *Diccionario general de Arquitectura e Ingeniería* de Pelayo Clairac (que a su vez fue colaborador de los Anales en varias ocasiones, dando la oportunidad de conocer algunos de los términos de su diccionario o bien redactando algún artículo de temas variados),⁸ la *Guía de Madrid, manual del madrileño y forastero* de A. Fernández de los Ríos, *El Arte en el Teatro y Las Bellas Artes*, ambos de José Manjarrés, o el de E. Viollet-le-Duc *Histoire de l'habitation humaine depuis les temps préhistoriques jusqu'à nos jours* en el que señala el carácter sintético y popular del libro.

En el capítulo de novedades técnicas, es muy variado, recoge desde las ventajas del papel Marion para la reproducción de dibujos y planos, el nuevo aparato de M. Ligny, de París, para secar humedades en las construcciones, las condiciones de fabricación de cemento Portland, los nuevos hornos para fabricar el sulfato de sosa..., hasta los nuevos instrumentos de medidas o el goniómetro de bolsillo.

Los artículos más importantes son aquellos que nos dan a conocer obras recientes tanto de ingeniería como de arquitectura, son reseñas críticas y detalladas de la construcción. Entre los temas de ingeniería podemos citar sus artículos sobre el "Puente de hierro sobre el río Alcanadre en Ontiñena", obra del ingeniero Joaquín Pano, en el que valora sobre todo la elección del tipo de viga recta de celosía para este puente, así como su minucioso cálculo. Así mismo detalla la "Reconstrucción del Puente de Fuentidueña", obra del ingeniero Rafael Monares, también de viga de celosía. Reseña con todo detalle, en otros dos artículos, el proyecto de "Abastecimiento de Aguas Potables de la ciudad de Logroño", proyecto del ingeniero de caminos Amós Salvador (Fig. 4). Y también, haciendo referencia a obras construidas fuera de España nos describe el "Camino de Hierro del Vesubio".

Por último, nos detendremos en sus artículos referidos a temas arquitectónicos; no se trata de temas teóricos sino que de nuevo nos encontramos que sus textos son una reseña crítica de los edificios que se han cons-

⁶ Ver A. Isac, *Eclecticism and pensamiento...*, op. cit., pp. 419-424.

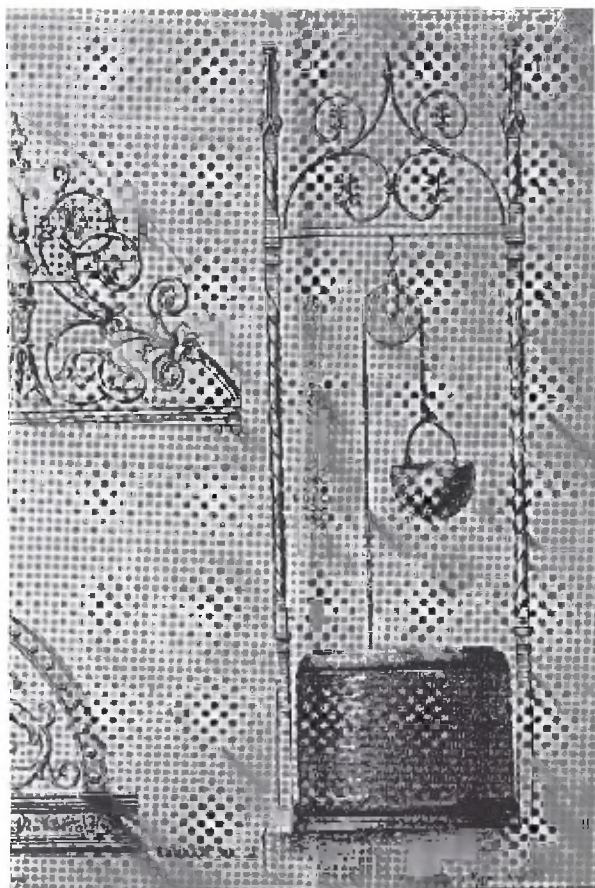
⁷ Al final del artículo se recogen todos los escritos de Mariano Carderera en *Los Anales de la Construcción y de la Industria* desde 1876 a 1890, ordenados cronológicamente. Los lectores deberán acudir a ellos, de esta forma eliminamos las sucesivas y repetidas notas que deberíamos incluir a pie de página. Mientras que la relación de artículos forma en sí misma un vaciado completo de las publicaciones de este autor en la revista.

⁸ Pelayo Clairac, ingeniero, presenta su *Diccionario general de Arquitectura e Ingeniería* en 1877, un año antes de iniciar su publicación en *Los Anales de la Construcción y de la Industria*, T. I, año 1876, pp. 71-72. Posteriormente en el mismo tomo aparecen las voces: "Ingenio, Ingeniero, Ingeniería", pp. 91-93, "Damas y Caballeros", pp. 166-167, "Taludes, escarpas, rampas y pendientes", pp. 211-213. En el año 1878, T. III de los *Anales*, tras una breve reseña anónima de su Diccionario se publican las voces "Albañilería y anfiteatro", pp. 10-13. En 1889, T. XIV de la revista, aparecen varios artículos sobre "la fabricación de ladrillos", tema de nuevo sacado de su Diccionario, pp. 210-215, 226-228 y 243-247. Clairac tiene otros artículos sobre "El agua potable", 1877, pp. 166-170 y sobre el "Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca", 1877, pp. 289-290, ferrocarril del cual él es autor del proyecto.

truido en esos años. La temática, a su vez, es muy diversa, pues, junto con temas propios de la arquitectura industrial como la descripción de la “Herrería de Nuestra Señora del Remedío” en Barcelona, su producción, organización y ampliación de obras llevadas a cabo por el ingeniero Carlos Cardenal, o las estaciones del “Ferrocarril del Tajo” proyectadas por el arquitecto Fernando Torrente, nos plantea las “obras municipales” llevadas a cabo en San Sebastián (escuela, instituto, nuevo mercado, lonja de pescado, abastecimiento de aguas potables y puente de Santa Catalina), nos describe los proyectos de “barracas y casetas para la huerta de Murcia” con motivo de las inundaciones habidas en aquella localidad y, por último, hace una reseña del “Templo Parroquial de Hortaleza”, obra de E. M.^a Repullés y Vargas, y se introduce en un tema tan polémico como el de la “Restauración del Palacio del Excmo. Sr. Duque de Santoña”.

En los textos referidos a temas de arquitectura industrial, se entrevé con cierta claridad los conceptos básicos que definen esta arquitectura, su racionalidad, su funcionalidad, su severidad en la decoración, temas que en absoluto van en detrimento de la belleza del edificio. En el caso de la herrería, son sólo unas líneas las que utiliza para darnos una cierta información: “De sencilla decoración ofrecen sin embargo, agradable aspecto, gracias a la acertada combinación que del ladrillo y mampostería con que están contruidos ha sabido sacarse para decorarlos”. Composición y combinación de ladrillo y mampostería serán las pautas que señala M. Cardenera sobre esta obra. Muy parecido planteamiento podemos observar en la descripción del edificio para Escuelas e Instituto de San Sebastián, donde después de una detalladísima descripción de la organización en planta de los edificios, del sistema de construcción y de los materiales empleados, comenta sobre la Escuela: “Grave y severo se presenta el edificio en su exterior, con sencilla decoración, que acusa su estructura y destino con los grandes y rasgados huecos”. De nuevo la severidad y la composición son los protagonistas. En este mismo artículo cuando nos reseña el nuevo mercado, obra del arquitecto Antonio Cortazar, observamos que hay otro tema que le preocupa, el de la relación de la arquitectura con las costumbres y el clima: “Debe notarse que en la construcción y disposición de este edificio se ha prescindido por completo del moderno sistema de construir mercados, empleando tan solo el hierro y cristal, materiales que si bien es cierto ofrecen reconocidas ventajas, también lo es que de ordinario no se acomodan bien a las exigencias, usos y costumbres de nuestro país, ni a sus condiciones climatológicas”. La relación entre costumbres y climatología del lugar y la arquitectura será también una de las premisas de algunos de sus artículos, como podremos observar al tratar de las barracas y casetas de la huerta de Murcia o al reseñar el libro de Viollet-le-Duc *Histoire de l'habitation humaine*...

Pero con respecto a la arquitectura industrial uno de sus mejores artículos es el de las estaciones del ferrocarril del Tajo proyectadas por el arquitecto Fernando Torrente. En él llega claramente a definir un modelo tipo de estación, tanto en su distribución como en su



3. Cerrajería antigua y moderna.

composición y materiales de construcción: “El proyecto de una estación es asunto bastante complejo y delicado cuando se trata de los grandes edificios para las estaciones de cabeza de línea, pero en los de dimensiones ordinarias, la práctica ha resuelto el problema en cuanto a la forma o envolvente por lo menos. Un edificio de planta rectangular compuesto de tres cuerpos a lo largo de la vía, y de los que el central es el más elevado, es la solución de ordinario adoptada, y los edificios de la línea de Malpartida obedecen en esto a la ley general. La expresada forma aparece en los varios modelos que construye según la importancia de la población a que han de servir, dando mayor o menor desarrollo a los pabellones laterales, y aun suprimiéndolos del todo cuando la afluencia de viajeros se presume escasa”. Efectivamente, ésta es una de características del tipo de estación que podemos observar a lo largo de todos los caminos de hierro.⁹ Pero M. Cardenera, al tratar estas estaciones llega a definir otras características: “Lo que distingue de las otras las estaciones del camino de hierro de Malpartida, es la sencillez de la planta y lo racional del sistema seguido en su construcción y decoración...”. De esta forma empieza por describir la distribución, el sistema de construcción y la decoración. Sobre estos últimos aspectos nos dice: “El ladrillo

⁹ I. Aguilar, *La estación de ferrocarril. Puerta de la ciudad*, Valencia, 1988.

y la mampostería constituyen los macizos de los muros; la madera es el material dominante en los suelos, cubierta, escaleras y cierres. El ladrillo, que es ordinario de la localidad, forma la parte resistente, la mampostería sirve de relleno; aquel constituye los zócalos, los encuentros de los muros, recuadra los vanos, marca el grueso de los pisos, corona por último la construcción; la mampostería cierra las mallas de la red así trazada... La estructura de la fábrica aparece al descubierto en todas sus partes. El ladrillo, a pesar de no ser moldeado, perfila correctamente las líneas y contrasta por su color rosado con el tono casi blanco de la mampostería careada de los entrepaños. No requiere más el edificio para ofrecer un aspecto agradable y elegante. Por eso el autor del proyecto economiza molduras evitando torturar materiales que no se prestan bien para el dibujo de perfiles curvos, y tan solo con objeto de evitar la demasiada aridez que producirían líneas rectas y superficies muy continuadas, introduce en la composición ladrillos en sardinel y ligeros canes que contribuyen al indicado fin. Las fachadas laterales carecen de vanos por no exigirlos la iluminación del interior, y para llenar el extenso espacio que resulta, aprovechanse con acierto las bajadas de aguas, que corriendo por medio de las cadenas de ángulo las dividen, dándoles mayor ensanche, con lo que se consigue disminuir el entrepaño, ya reducido por la inscripción del nombre de la localidad en su centro". Mariano Carderera vuelve a defender la racionalidad, y como buen funcionalista los materiales quedan al descubierto y sirven a su vez para marcar la estructura y la composición del edificio, incluso la propia composición de los ladrillos o las bajantes sirven para hacer remarcar estas líneas principales. Por último, la vertiente crítica de Carderera se observa duramente en este mismo artículo al criticar la estación de Torrijos por haber añadido a la fachada unas pilastras: "...Por ello, cuando el arquitecto, por buscar una falsa simetría coloca pilastras en el cuerpo central de la estación de Torrijos, que recuerden las de los pabellones adyacentes, y olvida por un momento la norma que se fijara, la vista encuentra algo que no satisface, tropieza con macizos mas resistentes de lo debido, con apoyos que sostienen tan solo un relleno, nota la falta de observancia de la ley seguida en el resto y el efecto decaer". El concepto de la arquitectura racional y funcionalista de Carderera es en este texto absolutamente claro y preciso. En 1881, Carderera vuelve a tratar las estaciones con su artículo sobre el ferrocarril de Sevilla a Huelva.¹⁰

Sobre arquitectura monumental también cuenta Carderera con algunos artículos, de los que destacaríamos el dedicado al "Templo Parroquial de Hortaleza", obra iniciada en 1858 por el arquitecto D. Blas Crespo y cuyas obras sólo llegaron a los cimientos por falta de presupuesto y finalmente fue proyectada de nuevo, sujetándose a la cimentación construida, por Enrique María Repullés y Vargas. Las obras se terminaron en 1879. Carderera, amigo y compañero de Repullés, hace una clara alabanza de la obra resaltando la sencillez de la estructura, la composición racional y severa, su con-

cepto volumétrico y la elección del estilo empleado, el mudéjar. El estilo mudéjar es para Carderera una creación española y su elección es la clave del edificio: "El estilo mudéjar para la ornamentación y la estructura de la obra acusada francamente para la decoración, constituyen las bases principales sobre las que versa la concepción del edificio" y termina con un reconocimiento al autor del proyecto, "que con escasos recursos, con fábricas rudas y elementales, ha sabido concebir y combinar edificio tan sencillo, tan bello y tan severo como es la iglesia de Hortaleza".

Si en el Templo de Hortaleza defiende de nuevo la severidad y racionalidad de la construcción, lo que más puede llamarnos la atención es la apología que sobre el barroco nos desarrolla en su artículo sobre la "Restauración del Palacio del Excmo. Sr. Duque de Santoña", concretando sus observaciones en la portada de ingreso a la calle Príncipe. El inicio del artículo es una dura crítica a la destrucción a que ha estado sometida la arquitectura barroca y a los comentarios de Ceán-Bermúdez. La descripción de la portada, que atribuye a Pedro Rivera, es un análisis de conceptos barrocos: predominio de la forma y de la materia, la sensualidad, la argucia y sutileza, la verbosidad... "Como en la mayoría de las fábricas de la época, abraza la total altura del edificio, agrupando ingeniosamente la puerta de ingreso y los vanos superiores en un todo que se levanta con gallardía como ostentosa enseña de la construcción, convidando al transeúnte a penetrar al edificio, mostrando de lejos la entrada y ofreciéndole con su riqueza la esperanza de mayores bellezas y magnificencias en su interior. Y en verdad que apenas hay otras portadas comparables a las de principios del siglo XVIII, que en tan alto grado manifiesten la indicada cualidad. Mas severas las de otro estilo cualquiera, son menos mundanas y asequibles, conceden mucho a lo ideal y en su severidad y parsimonia, mas bien imponen que atraen, inspirando respeto y acatamiento a los dueños, seres superiores, cuya morada preceden, en vez de anunciar la franca y amistosa acogida que por parte de estos ha de encontrar al que en ella vaya a visitarles. Efecto debido indudablemente al espíritu de la época; efecto que una vez mas muestra la potencia de la imaginación del hombre que sabe siempre encontrar formas y medios de expresión adecuados a cuantas ideas vislumbra, a cuantos pensamientos concibe, a cuantos sentimientos y emociones embargan su alma, disponiéndolas y combinándolas en armonía y consonancia perfecta, y con naturalidad tal, que parece como si hubieran presentado ante su vista sin esfuerzo y trabajo alguno". El mismo Carderera, al final del texto nos da la clave de su defensa del arte barroco, y se trata de nuevo de esa relación entre arquitectura y costumbre, entre arquitectura y conceptos de la época, así la "Arquitectura, fecunda en recursos, supo encontrarlos para traducir en sus fábricas los pomposos y altisonantes conceptos de la época...". Sorprende, sin embargo, el tema en un periodo donde prácticamente el barroco no constituía ya un foco de atención ni un punto de polémica, pero pese a ello, refleja una clara actitud frente a la arquitectura,

¹⁰ La importancia de este artículo ya fue recogida en mi libro *La estación del ferrocarril. Puerta de la ciudad*, Valencia, 1988, pp. 191-193. Carderera plantea el concepto de modelo a través de una unidad básica que puede repetirse para desarrollar construcciones mayores, según la clasificación de las estaciones.