

EL FERROCARRIL, TRANSPORTE DEL PASADO Y DEL FUTURO

EXPOSICION EN MADRID SOBRE ARQUITECTURA DEL HIERRO Y ESTACIONES

● *Organizada por el Colegio Oficial de Arquitectos, muestra el impacto de la revolución industrial en la fisonomía de nuestras ciudades.*

LA reconsideración del ferrocarril como solución a los actuales problemas del transporte urbano viene a constituir la base significativa sobre la que se ha montado, en el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, una original exposición bajo la denominación de "Arquitectura de hierro y estaciones: su incidencia en el desarrollo de la ciudad".

La muestra, compuesta de fotografías y reproducciones de planos de gran valor documental y artístico, permite imaginar el impacto que supuso la entonces revolucionaria arquitectura del hierro sobre la ciudad histórico-tradicional española del pasado siglo.

Un fenómeno representativo de la utilización del hierro —símbolo de la producción industrial en el siglo XIX— como material arquitectónico, fue la aparición de las estaciones. La exhibición ahora del mundo del ferrocarril, exponente de una actividad que fue generadora de factores productivos, no sólo pretende reflejar la materialización artística de una de las principales transformaciones socioeconómicas originadas por el desarrollo de la Revolución Industrial, sino revitalizar el interés por aquella actividad como auténtica alternativa de transporte en los actuales momentos de crisis energética.

El modelo arquitectónico de la estación se identificó con la imagen de la ciudad en la que se encontraba instalada. Para millones de viajeros, la fisonomía de la terminal ferroviaria ha venido asimilándose durante más de un siglo al hecho de tomar contacto físico con una ciudad española.

Quizá presintiendo el significado de pórtico de la ciudad sin murallas que iban a asumir las estaciones, circulaban hipótesis que aconsejaban la elección de una imagen arquitectónica en consonancia con el carácter ya sedimentado que hubiera adquirido la ciudad. Así, Ángel Ganivet manifestaba que, puesto que el tren no era más que un coche grande que andaba de prisa, no tenía derecho a imponernos un nuevo tipo de arquitectura, sino que debía someterse. "Si la ciudad es gótica —decía—, que la estación de ferrocarril sea gótica; y si es morisca, morisca".



Madrid-Atocha: fachada principal a finales del siglo XIX.

¿MONUMENTO ARTISTICO O INDUSTRIAL?

Así se hizo en Huelva, Sevilla y Toledo, pero en Madrid hubiera sido difícil definir la arquitectura más representativa de la ciudad, por lo que surgió una primera estación "prosaica", la de Delicias, interesante exponente de la arqueología industrial. Junto al lenguaje historicista y a la economía expresiva de las estaciones que Ganivet llama prosaicas,

que daba la posibilidad de hallar un término medio, donde la arquitectura y la ingeniería quedaran integradas en una imagen coherente, como ocurrió en la estación de Atocha.

Las estaciones presentaban una problemática específica y distinta de la del resto de la arquitectura del hierro, al margen ahora de su distinta función y programa. Sin imaginar que ambas realidades pudieran ser compatibles, se dudaba sobre si considerarlas monumentos arquitectónicos o simple arquitectura industrial.

Tenía una doble obligación de carácter representativo, tanto hacia la compañía de la que cada una era edificio de cabeza como hacia la propia ciudad. Se produjo una curiosa rivalidad, semejante a la habida entre ciudades medievales en relación con la magnitud de sus catedrales. Así, cada nueva estación pretendía alcanzar una mayor anchura en su nave única, sin apoyos intermedios, eliminando incluso las soluciones atirantadas, como en Delicias y Atocha, o bien duplicando la gran carena, como se pretendió hacer en Príncipe Pío. En su día existió una fuerte competencia entre las



Madrid-P. Pío: detalle del reloj en el frontis del pabellón central.



La Estación del Norte, a principios de este siglo.

distintas compañías concesionarias, cuya fuerza se medía precisamente en las estaciones-término.

La estación de Delicias era menos ancha que la de Atocha, pero, en cambio, era más larga. El atrevimiento de estas cubiertas de hierro se convirtió durante mucho tiempo en una cuestión de prestigio para la compañía explotadora. La MZA se destacó como más potente que la de los Ferrocarriles del Norte, y ambas se encontraban por encima de la Compañía MCP, según dejan ver sus estaciones.

Pero este resultado del largo proceso histórico desarrollado en la zona Sur de Madrid en torno al ferrocarril no se concebía en el siglo XVIII, cuando el Rey Carlos III proyectó una serie de avenidas para la ordenación de esta zona. El tren aún no existía como medio de transporte, y la aspiración de conectar Madrid con el territorio exterior por procedimientos distintos de la tracción animal, o a las posibilidades que ofrecían los cauces de los ríos, se alcanzó a mediados del siglo XIX, con la construcción de la estación de Atocha, que explotó en un principio el marqués de Salamanca.

EL F. C. GENERO INDUSTRIAS

En la zona Sur de Madrid delimitada por las Rondas y el río Manzanares, la presencia del ferrocarril condicionó la aparición de las industrias más importantes de la capital. El elemento generador del carácter industrial de la zona fue el llamado "Ferrocarril de contorno", línea que unía las estaciones de Atocha y del Norte. Apenas terminada su construcción, diversas industrias solicitaron localizarse a lo largo de la línea e incluso conectadas, por medio de un ramal accesorio, con el citado circuito.

La sucesiva localización industrial se fue desarrollando, estrechamente vinculada al ferrocarril, hasta alcanzar su cota máxima en los años sesenta de nuestro siglo, momento a partir del cual se inició el protagonismo de la autopista como medio de transporte, como resultado de una política de precios petrolíferos y de la potenciación de la industria del automóvil.

Al igual que las estaciones, las industrias de esta zona Sur de Madrid utilizan el suelo sobre el que se asientan como medio de financiación de sus nuevas instalaciones, más modernas y trasladadas a la periferia.

OTRAS REALIZACIONES EN HIERRO

Entidades bancarias francesas y alemanas se alzaron con las explotaciones de los ferrocarriles españoles, al recibir facilidades para la inversión en nuestro territorio a cambio de dinero para solventar el gran problema de la deuda pública.

Aparecieron estaciones como Norte, Delicias y Atocha, ligadas, respectivamente, a las líneas Caminos de Hierro del Norte de España, Madrid-Extremadura y Portugal, y Madrid-Zaragoza-Alicante. Las estaciones de Imperial y Peñuelas surgieron como estaciones de mercancías dependientes del "Ferrocarril de contorno", mencionado anteriormente.

La construcción de las tres principales estaciones madrileñas, desde los últimos años del reinado de Isabel II hasta bien entrada la Restauración alfonsina, vino a culminar el proceso de aclimatación de la nueva arquitectura del hierro, que se había venido introduciendo en la ciudad de la mano de los mercados cubiertos, viaductos, galerías comerciales, circos, frontones, etcétera.

Destaca la inauguración, en 1887, del Palacio de Cristal del Retiro, verdadera joya del tipo de arquitectura que venimos comentando, concebido como una gran estufa para albergar las plantas exóticas de la Exposición de Filipinas; su arquitecto fue Ricardo Velázquez Bosco. Señalemos, finalmente, entre los proyectos que nunca llegaron a fraguar, el de Alberto de Palacio, autor de la estación de Atocha, consistente en levantar, detrás del Palacio de Cristal del Retiro, un colosal monumento a Colón. ■ J. P. C.



Cartel anunciador de la exposición del COAM.