

Exposición: La arquitectura de hierro y estaciones

Durante los meses de junio y julio en el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid tiene lugar una exposición titulada, «La Arquitectura de Hierro y Estaciones. Su incidencia en el desarrollo de la ciudad». A continuación presentamos un breve resumen del contenido de la exposición.

Las Estaciones y la Arquitectura de Hierro en Madrid

De todos es conocida la transformación que en el campo de la tecnología de la construcción produjo el proceso de la Revolución Industrial. Su presencia en la ciudad histórico-tradicional tenía algo de reto al pasado. Pensemos en la estación de Atocha montando su armadura de acero, frente al Hospital General de Sabatini, bajo la mirada atenta del Observatorio de Villanueva, o en el mercado, en hierro, de la Cebada inmediato a la venerable arquitectura del Hospital de La Latina. Este choque, que indudablemente sonaba como un golpe de gong, suscitó una fuerte polémica cuyos últimos ecos reverdecen hoy cada vez que desaparece uno de estos colosos de fundición.

El hierro, como material de categoría arquitectónica, tuvo entre nosotros fervientes partidarios al tiempo que obstinados detractores que temían por la muerte de la arquitectura a manos del frío producto industrial. Esta fue una cuestión inicial, la de la garantía estética del nuevo material, que dividió en dos bandos muy diferenciados a nuestros críticos.

Las tres estaciones de Madrid culminan, el proceso de aclimatación de esta nueva arquitectura en hierro que como mercados, viaductos, pasajes cubiertos, circos, frontones, etc., fue apareciendo en la ciudad desde los últimos años del reinado de Isabel II hasta bien entrada la Restauración alfonsina.

Las estaciones, por su parte, tenían una problemática propia diversa de la del resto de la arquitectura del hierro, al margen ahora de su distinta función y programa. Evidentemente en ellas también se planteó la duda sobre su consideración como monumento arquitectónico o como simple arquitectura industrial, sin caer en la cuenta de que ambas realidades no eran incompatibles.

Una última cuestión de gran interés reside en la elección de la imagen arquitectónica de la estación con respecto a la de la ciudad, pues no puede olvidarse que de algún modo las estaciones se convirtieron en las nuevas puertas de una ciudad sin murallas.

Desarrollo Histórico de la Zona Sur de Madrid

La zona Sur de Madrid que aparece delimitada entre las Rondas y el

río Manzanares, se caracteriza porque su desarrollo se ha visto condicionado por la presencia del ferrocarril. Dicho condicionamiento ha impuesto la localización de las industrias más importantes de Madrid en la zona citada, llegándose a constituir esta última como un sector en el que se han ido concentrando, a lo largo de un dilatado proceso histórico, toda una serie de empresas que han acabado marcando el carácter funcional de la misma.

A su vez, y como consecuencia de dicha concentración, las formas del crecimiento residencial han respondido a la demanda específica de las clases trabajadoras.

La Estación de Atocha fue, en efecto, la primera estación con la que contó Madrid. Su primera explotación fue protagonizada por el Marqués de Salamanca.

La Estación del Norte, concretamente, fue concedida su explotación al llamado Crédito Mobiliario Español, que no era otra cosa que la sucursal española del Crédito Mobiliario de París.

Una vez construida la Estación de Atocha, se planteó la necesidad de que la ciudad de Madrid contase con una única estación central. Esta dio lugar a un amplio debate político que, al final, se orientó hacia la idea de que dicha estación central no se localizase en otro lugar que aquel que ya ocupaba la citada estación.

Cualquier estación que se cons-

truyese, con posterioridad a la de Atocha, tendría que mantener una estrecha relación con esta última, o bien constituirse ésta como la única cabecera de línea de sucesivas concesiones.

Es así como aparecen estaciones como Norte, Delicias y Atocha, ligadas a las líneas «Caminos de Hierro del Norte de España», «Madrid-Extremadura y Portugal» y «Madrid-Zaragoza-Alicante», respectivamente.

Cuando se proyectó la estación del Norte, se planteó, al mismo tiempo, la necesidad de contar con una línea ferroviaria que uniera dicha estación con la de Atocha. Se trata del llamado «Ferrocarril de Contorno», que aun hoy día aparece configurando el carácter funcional de la zona que atraviesa. Sobre dicha línea se apoyan las estaciones de Imperial, Peñuelas y Delicias.

Este ferrocarril de contorno se constituye como el elemento generador del carácter industrial de la zona.

La sucesiva localización industrial se ha ido desarrollando, alcanzando su cota máxima en los años 60 de nuestro siglo.

La presencia del ferrocarril en esta zona sur de Madrid, ha supuesto la generación de factores productivos que han incidido en el desarrollo industrial. Estas industrias han permanecido en la misma hasta, prácticamente, los años 60 estrechamente unidas al ferrocarril. ■

