

09 EL FERROCARRIL VUELVE AL CENTRO DE MADRID

establecimiento del recinto imperial buen retiro, la estación de atocha y el AVE



TAPIZ, FRANJA O PARQUE CENTRAL

LA RENOVACIÓN DE ATOCHA, CUESTIÓN FERROVIARIA Y URBANA.

La renovación de la Estación de Atocha sometida a debate público vuelve a plantear hoy en amplios sectores y niveles de la sociedad dudas concretas sobre la idoneidad de su ubicación dentro de la ciudad de Madrid y también, una vez más, generales sobre la cuestión ferroviaria. Pero curiosamente, sin que apenas se haya hecho mención a la integración funcional en la estructura metropolitana, así como tampoco a la integración arquitectónica del edificio en su entorno urbano.

Ildefonso Cerdá apuntaba agudamente en 1861 - como parte de aquella mutua y nunca-finita referencia a Madrid desde Barcelona y viceversa- cuando la Estación de Atocha cumplía 10 años y su plan para el gran ensanche moderno de Barcelona empezaba a ser realidad:

"la posición elevada de Madrid no ha permitido que las estaciones se establecieran en sus mismas puertas, quedándose a una regular distancia. Es de presumir, sin embargo, que dentro de poco tiempo, ya que los ferrocarriles no han venido a encontrar a Madrid, Madrid vaya a ..."

Por una parte, la cuestión ferroviaria en lo que afecta a la integración de la nueva estación en la estructura ferroviaria y territorial de Madrid, y por otra, la cuestión urbana en lo que afecta a la arquitectura misma de la estación y a su integración en el entorno urbano de Atocha, son los dos motivos principa-

les del conjunto de razonamientos que se ofrece a continuación. Dos cuestiones que dan pie a la división del razonamiento en dos partes. La primera parte contiene, además de estas consideraciones previas, el encuadre urbano y condicionantes arquitectónicos de la nueva estación. La segunda incluye el correspondiente encuadre ferroviario y además las conclusiones finales para la arquitectura de la nueva estación una vez tratadas ambas cuestiones.

La cuestión urbana, la primera en tratarse, parte del supuesto de que Atocha seguirá siendo la ubicación de la futura estación y que su arquitectura estará fuertemente determinada por la morfología actual, el proceso histórico y las intervenciones arquitectónicas recientes que ha experimentado su entorno urbano y muy especialmente el ámbito del Paseo del Prado.

La cuestión ferroviaria incide por una parte sobre los actuales sistemas y redes de transporte a sus distintos niveles territoriales e interconexión en Madrid, y por otra en las nuevas necesidades funcionales y arquitectónicas de los nodos de transporte y su aplicación en la nueva Estación de Atocha.

LA UBICACIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN AVE

Aunque, por rigor disciplinar, no es motivo principal de este discurso la valoración de otras alternativas ferroviarias, como la del trazado de las redes y la ubicación de la nueva estación, la aceptación de la solución central propuesta oficialmente, merece una explicación previa.

CARLOS FERRÁN ALFARO

Carlos Ferrán Alfaro es arquitecto y fue profesor de urbanismo de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid.

En primer lugar, la ubicación central y subterránea de la red nacional AVE, travesía y estaciones de Atocha y Chamartín, solución adoptada en el caso de Madrid, constituye uno de los dos extremos del abanico de soluciones posibles. El otro extremo consistiría en una ubicación periférica similar o coincidente con la terminal del Aeropuerto. La primera favorece la integración en la ciudad y la segunda huye de las dificultades físicas que la ciudad consolidada presenta a la primera alternativa.

En segundo lugar, que la integración periférica Estación-Aeropuerto es probablemente la más barata, viable y flexible, además de la más segura frente a accidentes e intentos de obstrucción, y en consecuencia, la más recomendable en la mayoría de las grandes ciudades.

En tercer lugar, que las particulares circunstancias de la ubicación en las que se plantea la solución en el caso de Madrid, compensan una buena parte de las desventajas genéricas de una ubicación central. Entre ellas:

Coincidencia entre las estructuras ferroviarias y las urbanas especialmente en el eje Atocha-Chamartín. Infraestructuras existentes o en vías de ejecución.

Proyectos redactados o en vías de redacción / tramitación, y otras.

Finalmente, que el tipo de solución central propuesta hasta el momento para Madrid, admite dentro de ella, variaciones importantes: tanto en la inversión fija (túneles, estaciones de paso y conexión con el futuro Aeropuerto y red de mercancías) como en el programa funcional, la arquitectura e incluso la ubicación precisa de la nueva estación de Atocha; sin olvidar el margen de maniobra que permite la explotación. Lo que nos permite continuar el debate sobre el proyecto de renovación propuesto para la actual Estación de Atocha, renunciando por el momento a otras alternativas.

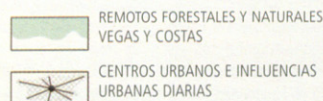
La propuesta de renovación expuesta al público por el Ministerio de Fomento refuerza la ubicación central tanto de la estación como las correspondientes conexiones ferroviarias, en perjuicio de una alternativa periférica, lo que podría interpretarse en lenguaje de Cerdá como que finalmente "los ferrocarriles... vienen al encuentro de Madrid".

LAS CLAVES DE LA ARQUITECTURA DE LA NUEVA ESTACIÓN DE ATOCHA

No cabe la menor duda de que la arquitectura del nuevo edificio de la estación estará en gran parte determinada por el programa funcional, como nodo de intercambio de transporte fundamentalmente ferroviario y también, pero en menor grado, por los condicionantes internos del terreno disponible y porque la disponibilidad de terreno debería ser objeto



GRANDES ESPACIOS



RED DE ALTA VELOCIDAD 2020

MEGALÓPOLIS R=350 km, 1 hora
INFLUENCIAS URBANAS DIARIAS

AVE Y MEGALÓPOLIS, 2020

del ámbito ferroviario. Pero la arquitectura de la nueva Estación debe estar influida también por la arquitectura de su entorno, lo que rara vez se ha suscitado en el pasado y menos en el reciente debate sobre la propuesta oficial. Es indudable que los ámbitos profesionales más competentes, siendo en parte responsables de ello, deben ser los primeros en asumir que

las influencias arquitectónicas entre la estación y su entorno, especialmente en este momento, son recíprocas. Porque si, para la nueva estación, la arquitectura de su entorno es hoy referente esencial, para el Paseo del Prado (incluso para la franja de centro histórico de recinto real de la que el Paseo forma parte) la prolongación de su arquitectura en la de la Plaza y Estación de Atocha es una deuda antigua pendiente de saldarse, sin miedo a repetir lo que tanto se ha sucrito en los últimos años: *"La solución del Paseo del Prado está en su prolongación en la Plaza de Atocha... y no tanto en el mismo Paseo, que sólo necesita reducción de vía rodada y reorganización de la superficie peatonal resultante"*.

La arquitectura del entorno de la Estación incluye la morfología del medio natural que, en parte importante, determinó la fundación de la ciudad en el Siglo IX, así como su elección como capital del reino en el Siglo XIX, sus ensanches modernos (Palacio del Buen Retiro, Barrio de Salamanca, Paseo de la Castellana en los Siglos XVII, XIX y XX respectivamente) y finalmente su desarrollo metropolitano de los últimos 50 años. Morfología territorial que determinará también la organización en torno a Madrid de la megalópolis que el desarrollo socioeconómico y de las infraestructuras de transporte llevan ya tiempo propiciando.

El protagonismo que la Estación de Atocha ha tenido en la configuración urbana del centro histórico de Madrid nos ofrece más que una oportunidad, un regalo para volver a contemplar, pero ahora desde la perspectiva de su futura renovación, el tránsito de la arquitectura de la antigua ciudad hacia la innovación que hoy se perfila, pasando por tres períodos de intervención arquitectónica fundamentales: primero, a partir de 1630, el que acom-



FERROCARRIL Y AREA METROPOLITANA, 2000



CENTRO, EJES Y CERCO NATURAL

THE RAILWAY RETURNS TO THE CENTER OF MADRID

THE RENOVATION OF ATOCHA, A RAILWAY AND URBAN MATTER

The subject to public debate of the renovation of the Atocha Railway station has aroused specific doubts among wide sections at all levels; on the suitability of its location within the city of Madrid and also, once again, general doubts on the whole question of railways. But, curiously, without making any mention of its functional integration within the urban structure, or of the architectonic integration of the building in its urban setting.

In 1861, when the station celebrated its tenth anniversary and his plan for the widening of Barcelona to its modern extension was starting to become a reality, Ildefonso Cerdá acutely observed, as part of that mutual and never-ending scrutiny that Madrid and Barcelona subject each other to, that:

"The raised position of Madrid has prevented the stations being constructed on its very doors, and has meant they have remained at some distance from the city. We can envisage, however, that in a short time as the railways have not been able to go to Madrid, that Madrid will go to..."

There is the matter of the railway to the extent that it affects the integration of the new station into both the railway structure and the territorial structure of Madrid, and there is also the urban situation, in as far as it affects the very architecture of the station and its integration into the urban surroundings of Atocha. These are the two main concerns of the series of thoughts that will be offered in this article. Two questions which give rise to the division of this reasoning into two parts. The first part contains, along with the previous thoughts, the urban fit and the architectonic factors affecting the new station. The second part includes the way it fits into the railway network and after that the final conclusions relating to the architecture of the new station.

First we will deal with the urban situation, starting with the assumption that Atocha will continue to be the site for the future station, and that its architecture will be strongly determined by the present morphology, the historic process, and the most recent architectonic interventions that have taken place in its urban surroundings and especially in the area of the Paseo del Prado.

The railway issue relates in one sense to the present systems and transport networks at the various different regional and national levels and their interconnection in Madrid, and also to the new functional and architectonic necessities of the transport nodes, and their application to the new Atocha station.

THE LOCATION OF THE NEW AVE STATION

Although, for the purposes of disciplinary rigour, the assessment of other proposals for the railway issue, such as the route of the tracks and the location of the station is not the main reason for this article, the acceptance of the officially proposed main solution deserves a previous explanation.

Firstly, the central, underground location of the national AVE network, and the cross-town connection between the stations at Atocha and Chamartín, -the solution chosen for Madrid, is one of the two extremes of the range of possible solutions. The other extreme would be a location on the periphery similar to, or coincidental with the Barajas Airport Terminal. The first involves the integration of the station in the city, and the second escapes the physical difficulties which the existing form of the city presents to the first alternative.

Secondly, integrating the station into the periphery near the airport is probably the cheapest, most viable and flexible option, as well as the safest in relation to accidents and any attempt at obstruction, and consequently, would be the most recommendable for the majority of big cities.

Thirdly, the particular circumstances of the location that has been chosen for Madrid, make up to a great extent for the generic disadvantages of a central location. Among them are:

The co-existence between the railway structure and the urban structure, especially in the axis between Atocha and Chamartín.

The existing infrastructure, and that presently being constructed.

Projects drawn up, or in the process of being drawn up, or subject to approval, and others.

Finally, the type of central solution proposed for Madrid up to the present moment allows important variations, both in the fixed investment (tunnels, intermediate stations, and future connections with the airport and the freight network) and in the functional programme, the architecture and even the precise location of the new Atocha station, without forgetting the room for manoeuvre allowed by the arrangement, which allows us to continue the debate on the project for the proposed renovation of the present Atocha station, forgetting the other alternatives for the moment.

The renovation proposal shown to the public by the Ministerio de



CENTRO ENTRE/SOBRE CAUCES Y PROLONGACIÓN

CENTRO Y CRECIMIENTO HISTÓRICO Y MODERNO

EJES Y POLOS DE LA ARQUITECTURA

pañó al establecimiento, apogeo, destrucción y olvido del Palacio y Jardines del Buen Retiro; inmediatamente a continuación, a partir de 1830, el período marcado por el establecimiento de la Estación de Atocha y del desarrollo, ejecución y consolidación del Plan de Ensanche Castro en el Barrio de Salamanca. Y, finalmente, y a partir de 1930, un largo período en el que las intervenciones menores de tipología residencial y repetida tienden a dominar sobre las intervenciones singulares de ampliación, restauración y rehabilitación de arquitectura monumental y de nuevos edificios.

Las arquitecturas menores o mayores responden a la escala de parcelario urbano, y a la lógica fragmentación de las iniciativas de intervención. Lo que finalmente lleva a perder con facilidad la visión y planteamientos de conjunto de las grandes intervenciones que en su día las originaron.

EL MARCO GEOGRÁFICO Y TERRITORIAL

El centro de Madrid está en uno de los espolones naturales de la región. La almendra central de la ciudad se extiende por el espolón natural formado por confluencia y depresión de dos cauces fluviales, Manzanares y Abroñigal. Una amplia meseta, alargada en forma de punta de lanza en el sentido Norte-Sur, queda así elevada y asomada sobre los cauces, a lo largo de la línea de cornisa que llega a alcanzar una altura de 80 metros sobre el lecho del Manzanares.

La ciudad se fundó en el Siglo IX como asentamiento alto prácticamente encaramado sobre dicha cornisa. A partir de entonces creció hacia el Este en busca, primero, del cauce intermedio del Arroyo de Valdenegro o Castellano, y posteriormente, hacia la cornisa Este del Abroñigal.

La arquitectura natural del espolón, que dominó sobre la arquitectura de la ciudad primitiva, comparte hoy con ella un papel importante en la imagen del Centro Histórico y del conjunto de la ciudad.

Dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de Madrid (CAM), el espolón y la confluencia de los cauces del Abroñigal y Manzanares, se sitúan en el tramo medio del largo cauce (Manzanares y Jarama) que nace en el alto de la Sierra Norte de Guadarrama, y desciende por la vertiente Sur, perdiendo pendiente, hasta llegar a la plataforma de la meseta en la que sus aguas se encuentran con las del río Tajo antes de llegar a Aranjuez. Un sistema rami-

ficado de cauces paralelos sobre la vertiente Sur de la Sierra forma una cuenca hidrográfica que, junto con la Sierra, la vertiente aterrada y el río Tajo, constituye la región natural de Madrid, ámbito que coincide aproximadamente con la CAM.

El Municipio de Madrid contiene el desarrollo continuo de la ciudad -centro metropolitano- y el conjunto de espacios verdes que marcan aproximadamente la periferia urbana y el inicio de los desarrollos metropolitanos discontinuos.

El ámbito de la Comunidad es asimilable al área metropolitana actual que contiene prácticamente la totalidad de los desarrollos y núcleos periféricos, además del municipal de Madrid, así como las redes de transporte ferroviario -metro, cercanías y enlaces de mercancías- como las autovías de peaje paralelas a los accesos nacionales.

La vocación del territorio, remoto y forestal en el Norte, alto agrícola en el Sur en la gran vega del Tajo -Tajuña, y urbano en el Centro, ha marcado una pauta importante para el desarrollo urbano que se centra en la franja media, cuyo eje lleva a Guadalupe, Alcalá, Madrid, Navalcarnero y Talavera.

El ámbito de España sirve de encuadre al modelo de transporte general y, concretamente, ferroviario. Esencial para entender los 150 años que, a partir de la histórica Red de Caminos, han visto la transformación de las redes de comunicación y transporte, así como de la economía y de las relaciones interregionales de España. Pero además, para extrapolar a partir de los cambios y tendencias actuales el modelo ferroviario peninsular y sus características, integración con otros modos, conexión internacionales, impacto sobre los espacios naturales e integración con el sistema de ciudades. Se contempla la España peninsular con las referencias mínimas para establecer la continuidad con los países vecinos. Este modelo territorial incorpora dos aspectos, físico natural y de desarrollo agrícola / urbano, como caras de una misma moneda que y se resumen en un mismo gráfico.

Por una parte, se delimitan gráficamente las áreas despobladas o con vocación de preservación de su carácter natural.

Por otra parte, queda delimitada residualmente el resto de la Península que con sus características y vocación clasificamos apto para la producción económica en cualquiera de sus sectores y para el asentamiento de población rural y urbana.

Fomento refuerza la centralización de la estación así como las correspondientes conexiones ferroviarias, en detrimento de una alternativa en la periferia, que podría interpretarse, en las palabras de Cerdá, como si finalmente 'los ferrocarriles... vienen a encontrarse con Madrid'.

ARCHITECTONIC KEYS OF THE NEW ATOCHA STATION

There is no doubt that the architecture of the new building for the station will be mainly determined by its functional program, as interchange node of railway transport basically and also, but to a lesser degree, by the internal conditions of the available land and because the availability of land should part of the railway area. But the architecture of the new Station must also be influenced by the architecture in its surroundings, which has hardly ever happened in the past and even less in the recent debate about the official proposal. There is no doubt that the most competent professional spheres, being in part responsible for it, must be the first in presuming that the architectonic influences between the station and its surroundings, specially at this moment, are reciprocal. Because if for the new station the architecture in its surroundings is nowadays an essential reference, for the Paseo del Prado (even for the historical centre area of the royal premises of which the Paseo is part) the prolongation of its architecture in the architecture of the Plaza and Atocha Station is an old debt pending to be paid, without fear of repeating what has been subscribed in the last few years: "The solution of the Paseo del Prado is its extension into the Plaza de Atocha... and not so much in the Paseo itself, which only needs a reduction of roads and reorganization of the resulting pedestrian surface".

The architecture surrounding the Station includes the morphology of natural environment which, mainly, determined the foundation of the city in the Eleventh century, as well as its choice as capital of the kingdom in the Nineteenth century, its modern expansions (Palacio del Buen Retiro, Barrio de Salamanca, Paseo de la Castellana in the Seventeenth, Nineteenth and Twentieth centuries respectively) and finally, its metropolitan development in the last fifty years. The territorial morphology will also determine the organization of the megalopolis which the social and economic development and transport infrastructures have been bringing about around Madrid for some time.

The leading role that the Atocha Station has had in the urban configuration of the historical centre of Madrid offers us more than an opportunity, a gift to contemplate again, but now from the perspective of its future renovation, the transit of the architecture of the old city towards the innovation outline in the present, going through three basic periods of architectonic intervention: first, from 1630, which came with the construction, height, destruction and oblivion of the Palace and Gardens of Buen Retiro; immediately after, from 1830, the period marked by the construction of the Atocha Station and the development, execution and consolidation of the Castro Extension Plan in the Barrio de Salamanca; and, finally, and from 1930, a long period in which minor interventions of residential and repeated typology tend to dominate over singular interventions of expansion, restoration and rehabilitation of monumental architecture and of new buildings.

Minor and major architectures respond to the scale of urban plots, and to the logical fragmentation of intervention initiatives, which in the end leads to easily losing the vision and integral approaches of the great interventions that in their time originated them.

GEOGRAPHICAL AND TERRITORIAL FRAME

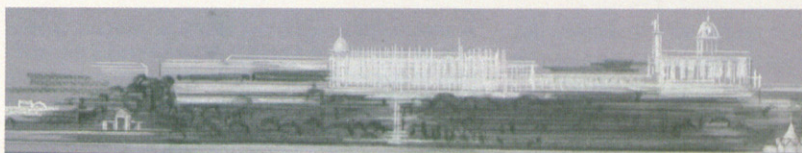
The centre of Madrid is in one of the natural spurs in the region. The central almond of the city expands on the natural spur formed by the confluence and depression of two river beds, Manzanares and Abroñigal. An ample plateau, elongated in the shape of an arrow head in the north-south direction, is thus elevated and bordering on the river beds, along the cornice line that reaches a height of 80 metres above the river Manzanares.

The city was founded in the Ninth century as high settlement virtually hanging on this cornice. From then on it grew towards the east, first in the direction of the middle/intermediate river bed of the Arroyo de Valdenegro o Castellano, and later on towards the east cornice of river Abroñigal.

The natural architecture of the spur, which dominated over the architecture of the primitive city, nowadays shares with it an important role in the image of Historical Centre and the whole of the city.

Within the territory of the Comunidad Autónoma de Madrid (CAM), the spur and the confluence of the rivers Abroñigal and Manzanares are located in the middle stretch of the long river (Manzanares and Jarama) which source is on the top of the Sierra Norte de Guadarrama, and descends on the south side, losing gradient, until it reaches the platform of the plateau in which its waters meet the river Tajo before it gets/arrives in Aranjuez. A ramified system of parallel rivers on the south side of the Sierra forms a hydrographical basin which, along with the Sierra, the terrace river bed and the river Tajo, constitute the natural region of Madrid, area that approximately coincides with the CAM.

The municipality of Madrid contains the constant development of the city -metropolitan centre- and the set of green areas that approximate-



TRAZADO POPULAR ENTRE RECINTOS REALES



LA PUERTA DEL SOL ENTRE RECINTOS Y VÉRTICES DE DIFUSIÓN

LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y LOS REFERENTES ARQUITECTÓNICOS DEL ENTORNO DE LA ESTACIÓN.

La evolución histórica ha dejado referentes importantes para la arquitectura de la nueva Estación de Atocha, y no sólo arquitectónicos, sino también funcionales. La franja de trazado urbano que se extiende desde el frente del Palacio y la Plaza de Oriente hasta el extremo opuesto, Paseo del Prado y frente de edificación en el que se suman el Botánico, el Museo del Prado, otros, y finalmente el Palacio de Comunicaciones, ya en Cibeles, constituye la primera referencia de arquitectura urbana.

Las plazas de Atocha, Cibeles, España y de la Cebada, configuran los cuatro vértices del tapiz rectangular en el que la Puerta del Sol es el Centro de la urdimbre. Calles y plazas, que soporta su tejido urbano y social. Permanente el uno y cambiante el otro.

La explanada, glorieta y plaza han servido para denominar una de las encrucijadas más importantes de la ciudad, lugar de encuentro de calles y paseos fundamentales, polo de referencia del desarrollo Sur de Madrid y extremo opuesto pero complementario, en el eje de la Castellana al de la estación de Chamartín. En el momento actual disfruta de una oportunidad más, para convertirse, junto con el proyecto de la nueva estación, en un hito de la arquitectura del centro de Madrid.

Ni la morfología natural del lugar, ni la construcción del Palacio del Buen Retiro y la ordenación simultánea del "Salón del Prado", ni el establecimiento de la primera línea y terminal de ferrocarril en 1851, ni la reconstrucción de la Estación de Atocha (1890), ni la ordenación y consolidación de su entorno urbano, ni la demolición ejemplar del *excastric* en 1985, ni finalmente la renovación de la estación para dar cabida a la terminal del AVE en 1992, han sido aprovechadas para integrar plenamente la estación en la plaza y ésta en su entorno.

En el momento actual todavía es posible plantear: ¿Ubicación de la nueva Estación? ¿Estación y Plaza al

mismo tiempo? ¿Integración de la Estación y la Plaza en la ciudad y en el Paseo del Prado? Cuestiones hoy pendientes de formular, que exigen respuestas todavía posibles.

Las edificaciones singulares -Ministerio de Agricultura, Museos Antropológico, Reina Sofía y a su ampliación- constituyen referencias geométricas, tipológicas, históricas y otras diversas, pero surgidas de su aparente caos, que sugieren soluciones no fácilmente previsibles pero propias de un lugar de múltiples encuentros.

Los edificios de tipología residencial que forman la cabecera del tridente barroco, se han ganado ya la jubilación y retiro, dejando lugar a nuevos espacios, edificios y usos, en consonancia con las nuevas necesidades que indudablemente padece el lugar.

LA CAPITALIDAD DEL IMPERIO, IMPULSO DETERMINANTE DEL CRECIMIENTO SOCIOECONÓMICO Y ARQUITECTÓNICO DE LA CIUDAD.

A mediados del Siglo XVIII, Madrid era la gran capital del poder político y de las instituciones y funciones administrativas de un vasto Imperio equivalente a las actuales ciudades mundiales, bien sedes de instituciones de ámbito "mundial", como Nueva York, Naciones Unidas, Ginebra o Brujks, bien sedes de las grandes empresas multinacionales, banca y bolsas, y las correspondientes actividades productivas.

El potencial de desarrollo global de la ciudad estaba íntimamente relacionado con la de dependencia e intercambio con los centros de actividades productivas, materias primas y manufacturadas, y otras riquezas patrimoniales y naturales, así como con las correspondientes organizaciones militares y de descubrimiento, y por tanto con centros de comunicación y transporte marítimo.

El atractivo de Madrid, indudablemente estaba basado en su emplazamiento geográfico en el centro del perímetro litoral de la Península equidistante de las ciudades y puertos de comunicación marítima con las distintas partes y puertos del Imperio.

Sin embargo, las condiciones geográficas, además

ly mark the urban periphery and the beginning of discontinuous metropolitan developments.

The area of the Comunidad can be assimilated to the present metropolitan area which virtually contains the totality of peripheral developments and nuclei, besides the municipality of Madrid, as well as the railway networks—underground railway, suburban trains and freight connections—and toll motorways parallel to national access roads.

The vocation of the territory, remote and woodlands in the North, agricultural in the South in the great meadow of the Tajo-Tajucha, and urban in the Centre, has marked/meant an important guideline for the urban development which is in the middle stretch, whose axis takes to Guadalajara, Alcalá, Madrid, Navalcarnero and Talavera.

The area of Spain is the frame for the model of general transport and, more specifically, the railway. It is essential to understand the 150 years that, from the time of the Red de Caminos (Network of Routes), have seen the transformation of the communication and transport networks, as well as the economy and interregional relationships in Spain. But also, to extrapolate from the present changes and tendencies the peninsular railway model and its characteristics, integration with other models, international connections, impact on natural areas and integration with the system of cities. Peninsular Spain is contemplated with the minimum references to establish continuity with neighbouring countries.

This territorial model includes two aspects, physical-natural and agricultural development / urban, like two sides of the same coin that are summarised in a single graph.

On one hand, the areas that are uninhabited or with a vocation to preserve its natural character are graphically delimited.

On the other, the rest of the Peninsula is residually delimited, which with its characteristics and vocation we classify as apt for economic production in any of its sectors and for the settlement of rural and urban population.

THE HISTORIC EVOLUTION AND ARCHITECTONIC REFERENCES OF THE STATION'S SURROUNDINGS

Historic evolution has left important referents for the architecture of the new Atocha Station, and not only architectonic, but also functional. The border of the urban layout that extends from the front of the Palace and the Plaza de Oriente to the opposite side, Paseo del Prado and building front in which are included the Botanical garden, the Prado Museum and others, and finally the Palacio de Comunicaciones, in Plaza de Cibeles, constitute the first reference to urban architecture.

The squares of Atocha, Cibeles, España and La Cebada configure the four vertices of the rectangular layout in which the Puerta del Sol is the centre of the network. Streets and squares that support the urban and social fabric. The former permanent, the latter changing.

The esplanade, roundabout and square have given their name to one of the most important crossroads in the city, fundamental meeting point of streets and Paseos, point of reference for the development of the South of Madrid and the opposite but complementary side of the axis of the Castellana to Chamartín Station. At present it has another opportunity, along with the project for the new station, to become a landmark of the architecture in the centre of Madrid.

Various developments have through the years failed to fully integrate the station into the plaza, or the plaza into its surroundings; the natural

de la distancia y la topografía, y la falta de desarrollo de la red de transporte interno, reducían las ventajas de la centralidad de Madrid.

Por otra parte, el entorno inmediato de Madrid, no ofrecía las condiciones de suelo y otros recursos primarios suficientes para el desarrollo de la población. La relación, que hoy llamaríamos metropolitana, quedaba reducida a la red de ciudades reales - Toledo, Aranjuez, El Escorial, La Granja, El Pardo, Segovia además de Alcalá de Henares-. La rotación que acostumbraban los reyes a hacer por estaciones del año y por sedes reales, extendía el efecto de difusión del desarrollo político, socioeconómico, cultural y finalmente urbano de la corte de Madrid.

Sobre dicho entorno "metropolitano" la población de estos núcleos tendía a aumentar con las abundantes comitivas de personal administrativo y doméstico que acompañaban a la Corte itinerante y la población, estacionaria o permanente, que ello generaba.

EL PALACIO DEL BUEN RETIRO, MOTOR DE LA PRIMERA AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD ANTIGUA

El impacto de la actividad política, administrativa y cultural de la Corte, tuvo sobre Madrid dos manifestaciones, la primera una aceleración del crecimiento global, y en segundo lugar, el inicio del primer ensanche moderno como consecuencia del establecimiento extra muros del nuevo Palacio del Buen Retiro.

El ensanche constituyó un salto hacia el Este, siguiendo pero adelantándose, a la tendencia histórica de crecimiento de la ciudad primitiva: pasando por encima del límite del concejo de la Cerca y del Arroyo Valdenegral o Castellano, tiempo antes convertido en Paseo del Prado como lugar de recreo de la Ciudad. La falta de espacio dentro del perímetro de la ciudad y el carácter libre de los terrenos de dominio público como cauce inundable y cañada de ganado, además del microclima favorable creado por la humedad y consecuente vegetación del Paseo,

habían atraído hacia la ciudad no solo a paseantes, sino también a residentes, ocupando para ello las huertas que allí existían.

La abundancia de la vida palaciega, como escenario de sus diversas manifestaciones, institucionales, ceremoniales, culturales o simplemente recreativas, con un marcado carácter ritual y oscilante entre los dos recintos de la Corte, a Este y Oeste de la ciudad, dejaron gravada sobre el trazado popular de ésta, una pauta de espacios ilustrados, en prolongación de las arquitecturas de uno y otro palacio que llegaron a formar un conjunto urbano funcional y arquitectónico de extraordinaria calidad, que todavía hoy permanece vigente: a pesar de la destrucción temprana e inoportuna del edificio del Palacio del Buen Retiro, y del olvido, casi desprecio, con el que posteriormente, hasta el día de hoy, ha sido tratado aquel proyecto.

La construcción del palacio, se realizó bajo la presión y oportunidad de desarrollo del momento. Su arquitectura, basada en la organización de dos tipos de edificios, pabellones y galerías, cerrando espacios libres cuadrados, plazas y patios, fue indudablemente adecuada para la construcción urgente y abierta a continuos cambios y ampliaciones, probablemente derivadas de las circunstancias generales y personales de los responsables de la ejecución. Los materiales y soluciones de construcción, especialmente el uso extensivo de muros y cerramientos de ladrillo, permitieron construir deprisa y con posibilidad de modificaciones sobre la marcha.

Edificios y jardines llegaron a formar un conjunto regulado por ejes comunes, capaz de incorporar diversidad de escalas de edificación y espacios no edificados, singularidad y repetición, así como de crecer abiertamente. En su tiempo llegó a ser muy apreciado por usuarios y visitantes, pero una vez destruido quedó sumido en el olvido, incluso en el desprecio, por comparación con el nuevo Palacio de Oriente y otros de arquitectura monumental y de mayor calidad en su construcción exterior, en defini-

morphology of the site was ignored, so were the opportunities presented by the construction of the Palacio del Buen Retiro and the simultaneous arrangement of the Salon del Prado, by the construction of the first railway line and terminus in 1851, and later the reconstruction of Atocha station (1890), the arranging and consolidation of its urban surroundings, the exemplary demolition of the Scalextric (a road overpass*) in 1985, and finally the renovation of the station for the AVE (high speed train*) in 1992.

At the present moment it is still possible to put forward ideas on; where should the new station be sited? Will it be a station and a plaza at the same time? And what about the integration of the station and the plaza into the city and the Paseo del Prado? Questions that today are still waiting to be asked, which demand answers that are still possible.

The singular buildings such as the Ministry of Agriculture, the Anthropological Museum, and the Reina Sofia and its extension make up geometric, typological, historic references among others, but they emerge from the apparent chaos and suggest solutions which were not easily foreseeable but appropriate to a place of multiple encounters.

The buildings of an older residential type which make up the head of the baroque trident, have now earned their retirement, and have given way to new spaces, buildings and uses, in accordance with the new necessities that undoubtedly affect the area.

THE CAPITAL OF THE EMPIRE, THE DETERMINING FACTOR IN THE SOCIO-ECONOMIC AND ARCHITECTONIC GROWTH OF THE CITY

In the middle of the 18th century Madrid was the grand capital of political power and home of the institutions and administrative functions of a vast Empire, equivalent to the present world cities -the homes of world institutions, like New York, the United Nations, Geneva, or Brussels, or of great multinational companies, banks, stock exchanges, and their related activities.

The potential for global development of a city is closely connected with its dependence and exchange with centres of productive activities, raw and manufactured materials, and other natural and hereditary wealth, along with the corresponding military and exploratory forces, and consequently with the centres of communication and maritime transport.

The lure of Madrid, was obviously based on its geographical position right in the middle of the peninsular, equidistant from the cities and maritime ports for communicating with the different parts, and ports, of the empire.

However, the geographical conditions, as well as the distance and the topography, and the lack of a developed internal transport system, reduced the advantages of Madrid's central location.

On the other hand, the immediate surroundings of Madrid did not offer the right conditions of land and other primary resources for the population to grow. The network, which today we would call metropolitan, was limited to connections between royal cities; Toledo, Aranjuez, El Escorial, La Granja, El Pardo, Segovia and also Alcalá de Henares. The moving around that the Royal family usually did from one royal residence to another depending on the season extended the effect of diffusion of the political, socio-economic, cultural and also urban development of the court of Madrid.

In this 'metropolitan' setting, the population of these nuclei tended to grow with the numerous administrative and domestic personnel who accompanied the itinerant court, and the stationary or permanent population which this generated.

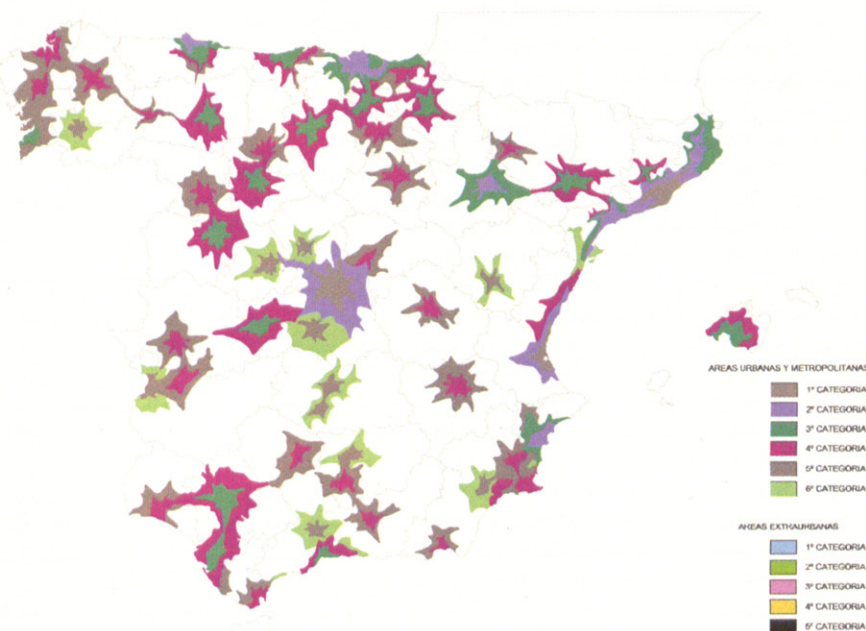
THE PALACE OF BUEN RETIRO, MOTOR OF THE FIRST EXPANSION AND MODERNIZATION OF THE OLD CITY

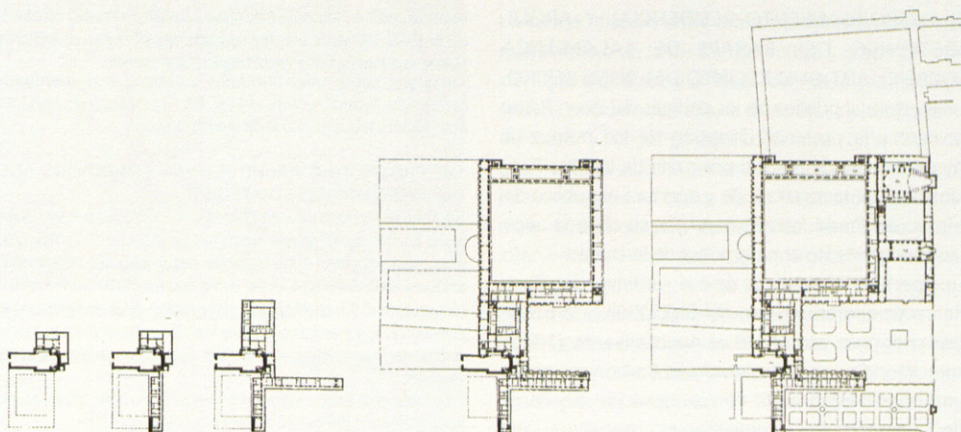
The impact of the political, administrative and cultural activity of the Court, had two manifestations in Madrid. Firstly, an acceleration of overall development and secondly, the beginning of the first modern extension as a consequence of the construction of the new Palace of Buen Retiro outside the city walls.

The expansion constituted a jump towards the East, following but also over taking the historic tendency of growth of the primitive city: going over the limit of the Concejo de la Cerca and the river Valdenegral or Castellano, which had become Paseo del Prado at an earlier stage as a leisure place for the City. The lack of space within the perimeter of the city and the free character of the public domain, of land areas such as flood river beds and cattle tracks, as well as the favourable microclimate created by the humidity and consequent vegetation of the Paseo, had attracted towards the city not only people who went for walks but also residents, who occupied the vegetable gardens that existed there.

The abundance of court life, as stage of its diverse manifestations, institutional, ceremonial, cultural or simply recreational, with a strong ritual character and also alternating between two Court premises, to the East and West of the city, left a mark on the popular layout of the city, a guideline of illustrated spaces, in a prolongation of architectures of both palaces, which came to be a functional and architecton

*N del T.





CRECIMIENTO Y FORMA ABIERTA DEL PALACIO DEL BUEN RETIRO

tiva permanente frente al carácter orgánico y eventual del Buen Retiro. Hoy, una vez recuperados documentos, noticias y explicaciones de la época, vistas las consecuencias de la pérdida material y de la memoria de las trazas y lógicas de su arquitectura que perduraron tiempo después de su destrucción, desata un gran interés por el valor de su funcionalidad, rechazo de la acostumbrada monumentalidad, y sobre todo por la afortunada e indeleble integración de su huella en la arquitectura y escala del centro de la ciudad.

LA CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO DEL MUSEO DEL PRADO

Si la parte antigua de la Iglesia de los Jerónimos fue incorporada con naturalidad hasta quedar integrada como un pabellón más en la arquitectura del Palacio Real, el edificio del Museo fue proyectado por Villanueva como parte añadida de ella, a pesar de que no se ha hecho evidente hasta recuperar los trazados del antiguo Palacio del Buen Retiro y a pesar también de las diferencias entre una y otra arquitectura.

La regulación del trazado del edificio del Museo

mediante un eje compartido con el trazado de los Jardines del Botánico, establece una relación de simpatía difícilmente casual con el eje del parterre del Retiro y del edificio o pabellón del Casón, que fue parte del trazado del Palacio.

Esta coincidencia se proyectó posteriormente hasta la Fuente de Neptuno cuando se rectificó el trazado de los accesos al nuevo barrio residencial.

La utilización en el Museo de una arquitectura compuesta de tres pabellones y una galería abunda sobre la relación de simpatía del Museo con el Palacio a pesar de las diferencias entre una y otra arquitectura. Además del Museo del Prado, Villanueva proyectó en el ámbito del Buen Retiro, el Observatorio Astronómico y el Jardín Botánico, ambos iniciando la solución del frente de la ladera del parque sobre la explanada de Atocha.

Más tarde, cuando se sustituyó en la Estación de Atocha el edificio del embarcadero por el edificio proyectado por Alberto de Palacio, se construyeron el Museo Nacional de Etnología y el entonces Ministerio de Fomento marcando definitivamente el trazado del frente del Retiro sobre la explanada de Atocha, en el tramo en que precisamente se superponen el Camino de la Virgen de Atocha y la amplia explanada de desembocadura del Arroyo Castellano sobre el Abroñigal.

LA CONSTRUCCIÓN DE LA PRIMERA ESTACIÓN EN LA EXPLANADA DE ATOCHA, EN LA PROLONGACIÓN DEL PRADO-RETIRO.

En 1851 se inaugura la primera estación o embarcadero de Atocha y la línea Madrid-Aranjuez que posteriormente se prolongó hasta Almansa y Alicante, y se construyó la línea Madrid-Zaragoza.

La estación situada sobre la amplia explanada "extra-muros" donde desembocaba el Arroyo Valdeñegril o Castellano en el Abroñigal, tenía acceso desde la ciudad a través de la Puerta de Atocha y camino que llevaba a la Basílica del mismo nombre, y continuaba por Vallecas en dirección hacia Valencia y su puerto. En el mismo lugar "extra-muros" se habían emplazado la antigua Basílica de la Virgen de Atocha, referencia esencial en el trazado de itinerarios reales. Además, integrada en las murallas de la ciudad, se había construido el arruinado Hospital de San Carlos.

ic urban set of extraordinary quality that is still valid today, despite the early and inopportune destruction of the Palace of Buen Retiro and the oblivion, almost disdain, with which this project has been treated lately, even in the present.

The construction of the palace took place under the pressure and opportunity of the development at the time. Its architecture, based in the organization of two types of buildings, pavilions and galleries, enclosing square and round free spaces and courtyards, was no doubt adequate for the urgent construction and open to changes and extensions, probably derived from the general and personal circumstances of the people responsible for the construction. The materials and solutions of the construction, specially the extensive use of brick walls, allowed building quickly and with the possibility of being modified when desired.

Buildings and gardens became a set that was regulated by common axis, capable of incorporating a diversity of building scales and non built spaces, singularity and repetition, as well as to grow openly. In its time it was very appreciated by users and visitors, but once it was destroyed it was forgotten, even disdained, by comparison with the new Palacio de Oriente and others with monumental architecture and more quality in their exterior construction, more permanent compared to the organic and temporary character of the Buen Retiro. Nowadays, having recuperated documents, news and explanations of the time, having seen the consequences of the material and memory loss of the guidelines and logic of its architecture that remained long after its destruction, it has great interest for the value of its functionality, rejection of the assumed monumentality, and above all for the fortunate and indelible integration of its mark on the architecture and scale of the centre of the city.

THE CONSTRUCTION OF THE BUILDING FOR THE PRADO MUSEUM

If the old part of the Church of the Jeronimos was easily incorporated to be integrated as another pavilion in the architecture of the Royal Palace, the building for the Museum was designed by Villanueva as an added part to it, although this did not become apparent until they came down to the original layout of the Palacio del Buen Retiro, this despite the differences between one architectural form or another.

Regulating the layout of the Museum building by way of an axis that is shared with the layout of the Botanical Gardens, establishes a sympathetic relation that could hardly be casual with the axis of the parterre of the Retiro and with Cason's building or pavilion, which was part of the layout of the Palace.

This coincidence was later extended as far as the Fountain of Neptune at the time that they corrected the layout of the access routes for the new residential neighbourhood.

The architectural design of three pavilions and one gallery in the Museum enriches the sympathetic relationship between the Museum and the Palace despite the difference in architectural styles.

In addition to the Prado Museum, Villanueva was also responsible for the adjoining projects for the Botanical Garden and the Astronomical Observatory, both of which together initiated the solution to bottom of the slope of the park adjacent to the esplanade of Atocha.

Later, when the original station building was replaced by the building projected by Alberto de Palacio, the National Ethnological Museum was then built, followed by the Ministerio de Fomento, definitively marking out the layout of the edge of the Retiro by the esplanade of Atocha, precisely where the Camino de la Virgen de Atocha was superimposed along with the wide esplanade of the mouth of the Castellano arroyo on the Abroñigal.

THE CONSTRUCTION OF THE ORIGINAL STATION ON THE ESPLANADE OF ATOCHA, IN THE EXTENSION FROM THE PRADO-RETIRO

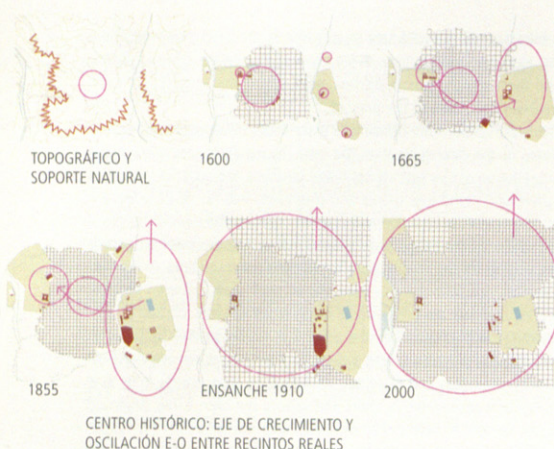
The first station, or 'embarcadero', at Atocha was opened in 1851, along with the line from Madrid to Aranjuez -which was later extended to Almansa and Alicante. The line from Madrid to Zaragoza was also constructed.

The station was located on the wide esplanade 'outside of the walls', where the Valdeñegril, or Castellano arroyo comes out, in the Abroñigal, and had access from the city from the Puerta de Atocha on the route that led to the basilica of the same name, and continued towards Vallecas, from where the line headed to Valencia and its port. The old Basílica de la Virgen de Atocha, which was an essential point of reference on the routes of royal displacements, had been sited in the same place 'outside of the walls'. In addition, integrated into the walls, the ruined Hospital de San Carlos had been built. The Puerta de Atocha was on the south of the city, the link between the Paseo de las Delicias and the Paseo Santa María de la Cabeza, forming the baroque trident which for 150 years previously had provided the access to the Manzanares river and the area south of the city.

In 1892 the new station projected by Alberto del Palacio was opened, prior to this on the south side of the Retiro, the two buildings which mark the opposite side of the Camino de Atocha -the Ministerio de



ESTRUCTURA VIARIA NACIONAL-REGIONAL
RADIALES NACIONALES I-VI
CRUCES CON ELEMENTOS PAISAJÍSTICOS



La Puerta de Atocha rodeaba la ciudad por el Sur, la ronda que junto los Paseos de las Delicias y de Santa María de la Cabeza, formaban el tridente barroco que desde 150 años antes facilitaba el acceso al río Manzanares y al Sur de la ciudad.

En 1892 se inauguró una nueva estación proyectada por Alberto del Palacio, pero antes se habían construido, en el borde Sur del ámbito del Retiro, los dos edificios que marcan el frente del Camino de Atocha, el Ministerio de Fomento y el Museo Nacional de Etnología.

En 1988, 100 años después, se inauguró la nueva y actual Estación proyectada por Moneo, que integra la antigua estación.

La actual estación constituye ya, más que una terminal, un intercambiador entre la red nacional y las líneas AVE y la red de cercanías y metro de Madrid.

LAS PREEXISTENCIAS ARQUITECTÓNICAS Y LAS ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN.

La Plaza de Atocha es el resultado marginal de una evaluación arquitectónica centrada sobre el eje de crecimiento que ha guiado durante un periodo de algo más de 250 años, el desarrollo de la ciudad hacia el Este, concretamente el ensanche producido en el ámbito del Retiro-Paseo del Prado como consecuencia del establecimiento del Palacio Real del Buen Retiro y su prolongación en el espacio y en el tiempo a partir del establecimiento de la Estación de Atocha y de la ejecución del Plan Castro en el Barrio de Salamanca.

Posteriormente se han realizado intervenciones puntuales que han incrementado la funcionalidad y calidad del entorno de Atocha.

La fragmentación de las intervenciones y el olvido de las lógicas arquitectónicas precedentes, han formado parte de estrategias de intervención equivocadas. Pero han sido compensadas por la calidad de los arquitectos y de los proyectos realizados.

El abandono y olvido de los restos del Palacio del Buen Retiro, el desbordamiento del Barrio de Salamanca sobre los antiguos terrenos del Buen Retiro, la ampliación del Museo del Prado y la remodelación del Paseo del Prado, ofrecen la oportunidad de valorar las citadas estrategias en vistas a la renovación de la Estación de Atocha propuesta en los últimos meses.

EL DESBORDAMIENTO RESIDENCIAL Y ARQUITECTÓNICO DEL BARRIO DE SALAMANCA SOBRE EL ANTIGUO RECINTO DEL BUEN RETIRO.

La apertura al público de los jardines del Buen Retiro primero y la posterior donación de los mismos al Ayuntamiento de Madrid por parte de la Casa Real, junto con la nacionalización y apertura al público del Museo del Prado, constituyeron en su día una aportación importante al patrimonio de la ciudad.

La apertura al público de los jardines del Buen Retiro en el último tercio del Siglo XVIII, y la posterior cesión en propiedad al Ayuntamiento (1875), coincidiendo con la Restauración Borbónica, ofrece una oportunidad junto con la ejecución del Barrio de Salamanca para completar el ensanche al otro lado del eje de la Castellana.

El Ayuntamiento propuso inmediatamente destinar una parte para la construcción de viviendas, probablemente para la nobleza y la burguesía. La propuesta se lleva a cabo mediante la prolongación del Barrio de Salamanca al otro lado de la Puerta de Alcalá y con ello el trazado y tipología edificatoria del ensanche. Las preexistencias arquitectónicas del Casón, del Salón de Reinos del antiguo Palacio y la Iglesia de los Jerónimos quedarán incorporadas al ensanche. Y la posterior urbanización mediante aceras, bordillos y calzadas propias del ensanche, consiguen borrar no solamente las ruinas sino también el carácter esencialmente abierto de la arquitectura y jardines del antiguo Palacio.

Estrategia municipal que se resume en la aceptación de una cesión de un recinto singular, para su inmediata conversión en una tipología de ensanche residencial destinada a promoción libre, desafectación del dominio y uso público y finalmente la correspondiente privatización de suelo y edificación. Finalmente, extensión de la tipología de ordenación residencial por manzanas a todo el resto de la edificación singular heredada, Casón, Salón de Reinos, Iglesia de los Jerónimos, ... y hasta el Museo del Prado.

El resultado de esta estrategia, como poco equivocada, hoy se acepta como excelente. Pero se había iniciado un estilo de intervención fragmentada, ajena a la grandeza y a las preexistencias arquitectónicas del lugar.

LAS AMPLIACIONES DEL MUSEO DEL PRADO

El Museo del Prado ha sido ampliado recientemente por Moneo. El resultado no ha podido tener más éxito en los ámbitos ciudadanos e institucionales, incluso entre los profesionales más reacios a aceptar los aciertos y la relativa superioridad de los de su misma especie.

Pero el éxito, ¿no podía haber sido mayor? Muy probablemente, si, siendo todas las condiciones iguales, no se hubiera limitado el ámbito de intervención a la envoltura de una solución predeterminada pero nunca explicitada por los redactores del pliego, y si además hubiera dado más información e importancia a las preexistencias arquitectónicas, así como más libertad a la interpretación personal de los arquitectos concursantes.

Estas bases sin duda aceptaban como buena la

Fomento and the National Ethnological Museum, had been constructed. In 1988, 100 years later, the new and present station projected by Moneo and incorporating the old station, was opened.

The present station rather than being a terminus, is an interchange between the national network and the AVE (high speed train) lines, and also Madrid's suburban and underground networks.

THE PRE-EXISTING ARCHITECTONIC CONDITIONS AND THE INTERVENTION STRATEGIES.

The Plaza de Atocha is the marginal result of an architectonic evaluation based on the axis of growth which has gone on for more than 250 years, the development of the city to the east, in particular the extension produced around the area of the Retiro and the Paseo del Prado as a consequence of the establishment of the Palacio del Buen Retiro and its extension in space and through time from the establishment of Atocha station, and the carrying out of then Castro Plan in the Barrio de Salamanca.

Later various specific architectural interventions have increased the functionality and the quality of the surroundings of Atocha.

The fragmentation of these interventions and the ignoring of the preceding architectonic logic has been a part of these wrong intervention strategies. However, they have been compensated for by the quality of the architects and of the projects constructed.

The abandoning and neglect of the remains of the Palacio del Buen Retiro, the overflowing of Barrio de Salamanca onto the old lands of the Buen Retiro, the extension of the Prado Museum, and the remodelling of the Paseo del Prado, all offer the opportunity to evaluate those strategies in the light of the Atocha station renovation proposed in the last few months.

THE RESIDENTIAL AND ARCHITECTONIC OVERFLOWING OF THE BARRIO DE SALAMANCA ONTO THE ANCIENT PREMISES OF THE BUEN RETIRO.

The opening to the public of the gardens of the Buen Retiro firstly, and later their donation to the Madrid City Council by the Royal household, along with the nationalisation and opening to the public of the Prado Museum, signified in their day a very important contribution to the patrimony of the city.

The opening of the gardens to the public in the late 18th century, and their later bequest to the Council (1875), coinciding with the restoration of the Bourbons to the throne, presented the opportunity with the construction of Barrio de Salamanca to complete the extension on the other side of the axis of the Castellana.

The council immediately proposed that part of this construction should be destined for homes, probably for the aristocracy and the bourgeoisie. The proposal was carried out by extending Barrio de Salamanca to the other side of the Puerta de Alcalá with the layout and building type of the extension. The pre-existing architectonic forms of Casón, the Salón de Reinos of the original Palace and the Church of the Jerónimos were still incorporated into the extension. The later urban development putting in pavements, kerbs, and roads appropriate to such an extension, managed not only to erase the ruins but also the essentially open character of the architecture and gardens of the old Palace.

A municipal policy which can be summarised as accepting the bequest



DESTRUCCIÓN, DESPRECIO Y OLVIDO DE LAS PREEXISTENCIAS



ATOCHA A LA ESPERA DE SU IDENTIDAD URBANA



ENSANCHE, BARRIO DE SALAMANCA Y ESTACIÓN DE ATOCHA, 1850

estrategia de ampliación llevada a cabo, al menos los tres proyectos de intervenciones anteriores, totalmente consistentes entre sí, pero no por eso menos equivocados. Una de las primeras ampliaciones duplicó la galería principal con una nueva crujía de edificación. Las siguientes intervenciones repitieron las yuxtaposiciones sobre las "galerías añadidas". Las bases del concurso favorecen implícitamente la continuación de esta descabellada estrategia que arrastra hacia una transformación tipológica esencial. Un edificio compuesto por galería y pabellones se transforma, sin justificación, en un edificio de naves y crujías yuxtapuestas, como si se tratara de convertirlo finalmente en una mezquita. Todo ello en presencia próxima de la Iglesia de los Jerónimos y de las trazas del antiguo Palacio, que abundan en la composición arquitectónica de pabellones y galerías y, como se ha dicho, sin análisis ni justificación válidas.

Afortunadamente, una vez más, y como en el caso de la transformación del Palacio y Retiro en Barrio de Salamanca, los buenos oficios del arquitecto encargado han hecho del vicio, virtud.

LA REMODELACIÓN DEL PASEO DEL PRADO

La propuesta de intervención en el Paseo del Prado, actualmente en vías de desarrollo en proyecto de diseño y ordenación del trazado (Plan Especial), es un caso más de estrategia equivocada que muy probablemente se ejecutará con éxito gracias al oficio del equipo de arquitectos encargados.

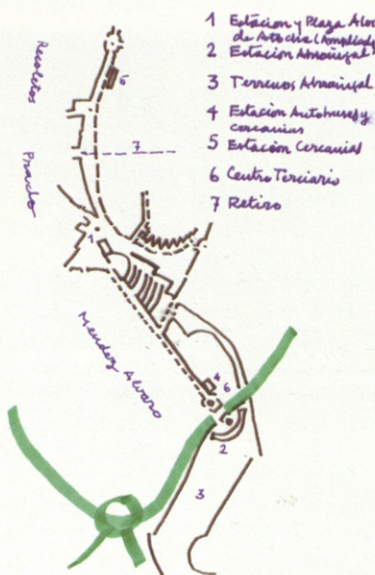
A pesar de tratarse de un proyecto de ámbito extenso, sufre las consecuencias de la fragmentación, esta vez entre dos proyectos paralelos, la remodelación del Prado y la renovación de la Estación de Atocha.

La íntima relación entre ambos proyectos no es más que el reflejo de la similar naturaleza y grado de relación que existe entre el Paseo del Prado y la Plaza de Atocha, incluidos en ella, la estación, la prolongación del Paseo y la configuración definitiva como Plaza, lo que no ha dejado de ser en términos físicos más que una explanada en busca de su identidad arquitectónica. Ni las instituciones responsables de una y otra intervención, ni los técnicos encargados de los proyectos, incluido el que esto escribe, han sido capaces de identificar esta falta de esencial cooperación.

La propuesta del Paseo del Prado por otra parte, nos sirve para insistir sobre la falta de atención a las preexistencias en este caso. El trazado del Paseo que, excepto la vía "recientemente" habilitada para ampliar la capacidad de tráfico y las deformaciones que han sufrido las Plazas de Neptuno y Cibeles, no ofrece mayores problemas, y el arbolado que, por estar enfermo, ha podido ser trasladado sin prever su sustitución. Pero traslado y sustitución, en este caso, son caras opuestas de la moneda, porque si los árboles están enfermos pueden sustituirse uno a uno cuando le toque, sin necesidad de modificar la posición y trazado históricos preexistentes.

LA INTEGRACIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN EN SU ENTORNO URBANO.

La consideración de las distintas intervenciones arquitectónicas en el ámbito del Paseo del Prado y del Retiro nos plantean cuestiones que son de aplicación al proyecto de nueva estación: ¿Arquitectura fragmentada otra vez? ¿Remate o prolongación del Paseo del Prado? ¿Abroñigal, alternativa o complemento? Aspectos negativos VS positivos. Pero la cuestión urbana no es la única ni la principal, aunque sea muy importante. La cuestión ferroviaria, que será tratada en una segunda parte, permitirá junto con lo expuesto en esta primera concluir el análisis crítico de la Estación de Atocha y desarrollar el tema central de la ubicación, ámbito e interpretación de la nueva estación.



DESEMBOCADURA DEL PRADO EN EL ABROÑIGAL A TRAVÉS DE ATOCHA Y MÉNDEZ ÁLVARO

of this special premises only to immediately convert it into a type of free for all residential extension, displaying hostility towards its public use, and finally the converting of the land and buildings to private property. Eventually came the extension of this residential arrangement in blocks to the whole of the special area inherited, Cason, Salon de Reinos, the Church of the Jeronimos, right up to the Prado Museum.

The result of this policy, which was at the very least mistaken, is today accepted as excellent. But a fragmented style of intervention had been initiated, far from the grandeur and the pre-existent architectonic conditions of the area.

THE EXTENSION TO THE PRADO MUSEUM

The Prado Museum has recently been extended by Moneo. The new extension could not have been better received by the public and institutions, including the professionals who are most reactionary towards accepting the wise decisions and relative superiority of those of the same species.

But the success, could it not have been greater? Very probably, all things being equal, if the extent of the intervention had not been limited to the enveloping of a predetermined solution that was never explained by the writers of the document, and if they had given more information and importance to the pre-existing architectonic conditions, and also more freedom for personal interpretation to the competing architects.

These rules without doubt accepted the extension carried out as good, or at least the three previous projects, which were all totally consistent, but not for this were they any less mistaken. One of the first extensions doubled the size of the main gallery with a new built space. The following interventions repeated the juxtaposition of 'added galleries'. The rules of the competition implicitly favoured the continuation of this ridiculous policy which brings with it an essential typological transformation. A building composed of galleries and pavilions is transformed, without any justification into a building of warehouses and juxtaposed spaces, as if we were attempting to eventually convert it into a mosque. All of this right beside the Church of the Jeronimos and the site of the ancient Palace, which display an extensive architectonic composition of pavilions and galleries, and as has been said, without analysis or any valid justification.

Fortunately, once again, and as in the case of the transformation of the Palace and Retiro in Barrio de Salamanca, the good skills of the architect in charge have made a virtue of a vice.

THE REORGANIZATION OF THE PRADO MUSEUM

The proposal to intervene in the Paseo del Prado, currently being developed in the design project and ordination of the layout (Special Plan), is another case of wrong strategy that will very probably be successfully executed thanks to the skills of the team of architects commissioned.

Despite being a project for an extensive area, it is suffering the consequences of fragmentation, this time between two parallel projects: the reorganization of the Prado Museum and the renovation of Atocha Station.

The close relation between both projects is just the reflection of their similar nature and the extent of relation that exists between the Paseo del Prado and Atocha Square, including the station, the extension of the Paseo and its definitive configuration as a Square, which has always been, in physical terms, only an esplanade seeking an architectonic identity. The institutions responsible for either intervention or the specialists in charge of the project, including myself, have not been able to identify this lack of essential cooperation.

On the other hand, the proposal for the Paseo del Prado supports our argument over the lack of attention to the pre-existing surroundings in this case. The layout of the Paseo which, with the exception of the "recently" opened road to increase the traffic capacity and the deformations suffered by the Neptuno and Cibeles Squares, has no major problems, and the trees which, being sick, have been removed without planning any substitution. But removal and substitution, in this case, are opposite sides of the coin, because if the trees are sick they can be changed one by one when the time comes, without the need to modify the pre-existing historical position and layout.

THE INTEGRATION OF THE NEW STATION IN ITS URBAN SURROUNDINGS

Considering the different architectonic interventions in the area of the Paseo del Prado and the Retiro raises some questions that are applicable to the project for the new station: Fragmented architecture again? Finishing or prolongation of the Paseo del Prado? Abroñigal, is it an alternative or complement? Negative versus positive aspects.

But the urban question is not the only one or the main one, although it is very important. The railway question, which will be approached in a second stage, will allow, along with what has been exposed in the first one, the conclusion of the critical analysis of Atocha Station and to develop the central issue of the location, surroundings and interpretation of the new station.