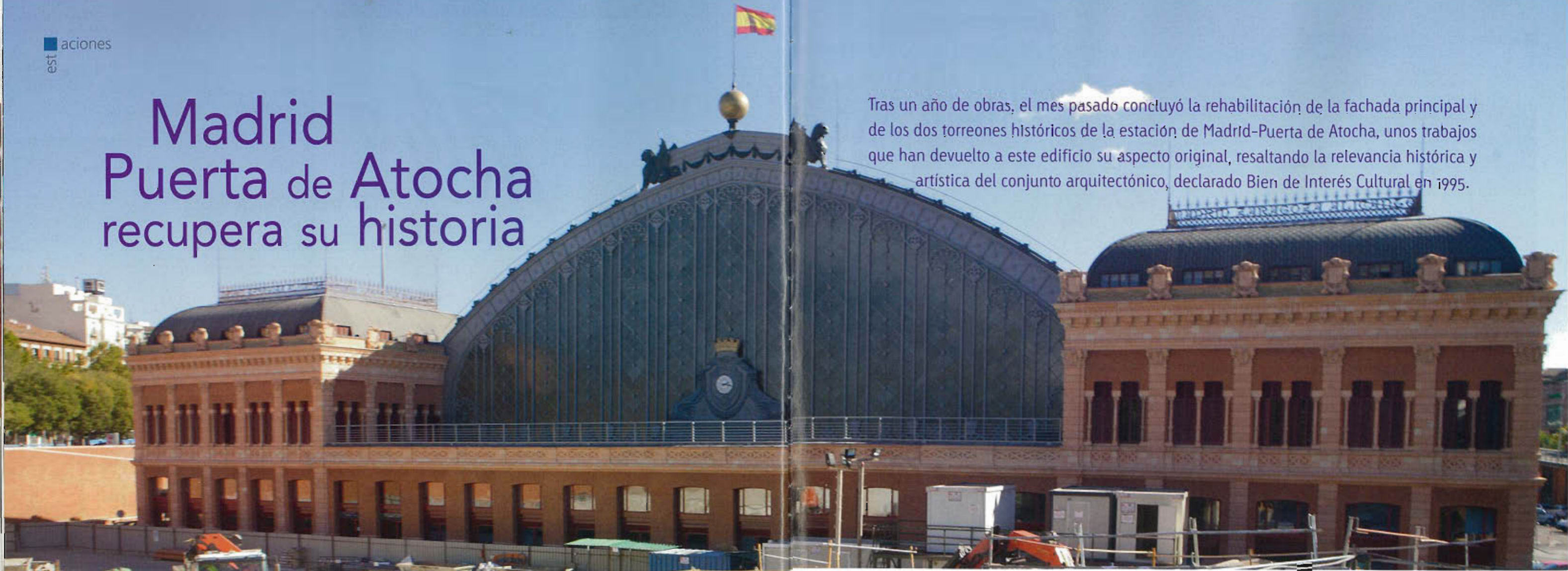


Madrid Puerta de Atocha recupera su historia

Tras un año de obras, el mes pasado concluyó la rehabilitación de la fachada principal y de los dos torreones históricos de la estación de Madrid-Puerta de Atocha, unos trabajos que han devuelto a este edificio su aspecto original, resaltando la relevancia histórica y artística del conjunto arquitectónico, declarado Bien de Interés Cultural en 1995.



Adif comenzó los trabajos de rehabilitación en octubre de 2011 y se han extendido a lo largo de doce meses. Las obras, que han sido ejecutadas por la constructora Bauen y han supuesto una inversión de 1.900.000 euros, han incluido la restauración de las esculturas con forma de quimeras que coronan el hastial de la cortina vidriada de la fachada, el saneamiento y la restauración del resto de ornamentos existentes, y la limpieza, conservación y mantenimiento en general de la cortina vidriada.

Asimismo, se han restaurado las fachadas y cubiertas de los torreones o pabellones laterales ubicados a ambos lados de la fachada principal de la estación.

Los trabajos de rehabilitación se han desarrollado respetando los elementos originales de

este conjunto arquitectónico de especial relevancia histórica y artística, que fue declarado Bien de Interés Cultural (BIC) en 1995. Además, la estación ferroviaria de Madrid-Puerta de Atocha pertenece al Conjunto Histórico de la Villa de Madrid y se encuentra incluido en el catálogo general de edificios protegidos del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de la capital con el máximo grado de protección.

La metodología de trabajo a seguir partió tanto de la situación en la que se encontraba el edificio, como de un análisis de la documentación histórica existente, para realizar una conservación integrada, basada en utilizar preferentemente materiales y técnicas tradicionales para la restauración y en la consolidación de los elementos constructivos de la edificación. Todo ello, sin olvidar

aspectos como la mejora de la eficiencia energética y utilización de materiales no contaminantes y reciclables.

Así, la actuación no sólo se ha centrado en conservar, consolidar y restaurar los distintos elementos constructivos de la obra proyectada por el arquitecto Alberto de Palacio en 1890, sino que con ella se ha pretendido mejorar su conocimiento y lograr su puesta en valor.

■ Materiales tradicionales

A lo largo de los 120 años de historia del edificio se han realizado numerosas intervenciones, y en esta actuación han tratado

de recuperar los elementos dañados o alterados a lo largo de estos años, empleando materiales y técnicas tradicionales

Así, algunas de las carpinterías de madera de las ventanas de la fachada principal, que fueron sustituidas en la rehabilitación de principios de los 90 por carpinterías de aluminio, han sido ahora renovadas recuperando el material de madera de pino de Oregón con el que estaban realizadas las originales. Asimismo, las contraventanas de lamas móviles han sido sustituidas por nuevos fraileros de pino de Oregón con lamas fijas, tal y como eran las primitivas.

En cuanto a las fachadas de los torreones,

compuestas por fábrica de ladrillo macizo y sillería de terracota, en intervenciones anteriores se impermeabilizaron con barnices hidrófugos de poro cerrado, que han sido eliminados y sustituidos por una imprimación transparente protectora resistente a la intemperie pero de poro abierto, que permite la evaporación de la posible humedad que pudiese almacenar el ladrillo en su interior.

Las piezas de terracota, por sus propias características de fabricación adquieren múltiples tonalidades, entre el ocre y el rosa palo, dependiendo de la diversidad de temperatura y de tiempo de cocción. En anteriores actuaciones, con la intención de igualar todas las piezas, se incluyó en el barniz protector de acabado un colorante rosa palo. La obra ha recuperado la diversidad natural de tonalidades propias

de la cocción de la terracota de aquella época, en la que no se podían controlar de forma precisa las temperaturas y los tiempos para igualar los tonos, una diversidad cromática que enriquece el conjunto arquitectónico.

En lo que respecta a los elementos de fundición, tan representativos de la estructura de Atocha, en intervenciones anteriores se mantuvieron en la zona interior de la estación los tonos grises plomizos de la estructura original de fundición. Sin embargo, en la fachada vidriada exterior estos tonos fueron sustituidos por colores rojizos y algunos detalles escultóricos por tonos amarillos y grises. En la presente intervención se han reproducido los tonos grises originales realizados con pinturas cuya base era el zinc, tan característicos de los edificios

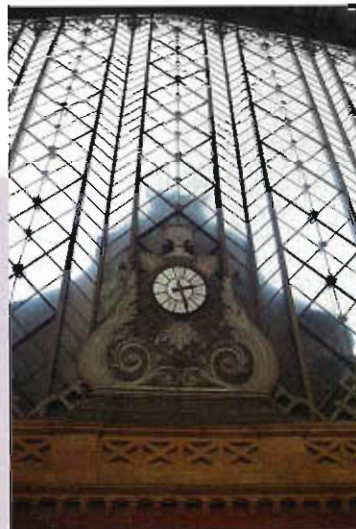


FOTOS: PABLO MENDEZ ZAPARDIEL

Restauración de las esculturas que coronan la fachada

Durante la obra se han desmontado y restaurado las tres figuras que coronan el hastial de la cortina vidriada de la fachada de la estación, que representan dos quimeras —seres fantásticos con cabeza de león y cuerpo de dragón— y un globo terráqueo. Desde que se construyó el edificio, los fuertes cambios de temperatura sobre estas quimeras habían producido dilataciones en el hierro fundido, dando lugar a grietas a través de las cuales se había filtrado gran cantidad de agua de lluvia que ha provocado la oxidación y el deterioro de estos elementos.

En las últimas décadas del siglo XX se intentó combatir esta oxidación añadiendo hormigón en masa en el interior del cajón metálico superior que conforma la acrotera. Ahora se ha picado y eliminado dicho hormigón para proporcionar una solución más efectiva contra el óxido. Así, una vez desmontadas las esculturas y las guirnaldas de la acrotera y trasladadas a taller para su restauración, se han renovado determinados elementos estructurales, reforzando la cercha próxima a la fachada vidriada principal y sustituyendo en su totalidad el cajón de la acrotera para solucionar este problema.



Vídeo: Fachada de la estación de Atocha tras la rehabilitación (youtube - Canal RevistaVialibre) http://youtu.be/hVF2uCLB_VI

Galería fotográfica: Rehabilitación de la fachada de la estación de Atocha. <http://bit.ly/TRpb1k>

estación creando un gran intercambiador que acogiera tanto a trenes de cercanías y largo recorrido y alta velocidad, como me-

y naves industriales realizados también con estructura de fundición del siglo XIX.

Remodelaciones

A lo largo de su historia, la estación ha sufrido diversas remodelaciones. Así, en 1921 se conectó la estación con la línea I del Metro, en 1957 se retiró el vapor para dar paso a la electrificación y en 1967

la estación se conectó directamente con la de Madrid Chamartín a través del llamado "túnel de la risa".

La última y la mayor ampliación y remodelación se realiza entre los años 1985 y 1992 —fecha en la que la antigua estación queda fuera de servicio— y es obra del arquitecto Rafael Moneo. El objetivo de la remodelación era cuadruplicar la capacidad de la



tro, autobuses y un aparcamiento.

Esta reforma integral dividió la estación única inicial en tres: Madrid-Puerta de Atocha, Madrid-Atocha Cercanías y la estación de metro de la línea I de Atocha Renfe. Los nuevos edificios fueron diseñados como una nueva terminal situada detrás de la antigua estación, con poca altura para que no compitiesen con aquella.

En este periodo, también se desmontó el paso elevado, popularmente conocido como "scalextrix" de Atocha, que se había construido en 1968 y tapaba totalmente las vistas de la estación.

El último tren que salió bajo la marquesina de hierro fue un cercanías con destino a Aranjuez el 4 de noviembre de 1988. El antiguo edificio, ya sin andenes, fue convertido en un espacio comercial, con 4.000 metros cuadrados de jardín tropical cubierto

BELÉN GUERRERO

120 años de historia

La estación de Atocha es obra del arquitecto e ingeniero español Alberto de Palacio y Elissague, quien la diseñó para la compañía de ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.). Tras cuatro años de obras, se inauguró en 1892, en el mismo emplazamiento que tuvo el embarcadero original del que en 1851 partió el tren a Aranjuez que circuló por la que sería la segunda línea férrea de la España peninsular.

Su gran marquesina abovedada y acristalada, de 48,76 metros de luz, sus 27 metros de altura y sus 153 metros de longitud la convierten en la estación más grande de Madrid, superando a sus contemporáneas de Delicias y Príncipe Pío.

El edificio de ladrillo y piedra, con su espectacular marquesina, su cubierta de hierro y sus mansardas de aire francés, es una obra de arte de la arquitectura ferroviaria decimonónica, cuya característica fachada se convierte inmediatamente en emblema de la capital.

Para la tipología de la estación se adoptó la planta en forma de U, tan frecuente en las cabezas de línea de las redes ferroviarias europeas. La estructura se compone de una gran nave para cubrir vías y andenes, cerrada por un extremo que constituye parte de la fachada, y dos edificios paralelos a la misma, adosados a ella en sentido longitudinal. Estos edificios, que albergaban los servicios de salida y llegada, respectivamente, están unidos por un pabellón transversal que forma parte también de la fachada principal, en cuyos extremos se sitúan dos pabellones.

En el edificio de salida, a la izquierda de la gran nave, se ubicaban, resguardadas por una marquesina, las puertas de acceso al vestíbulo, donde se instalaban los despachos de billetes y facturación de equipajes, además de otros servicios como telégrafos, lampistería, servicio de calderas, despachos del jefe y subjefe de estación, salón real y Correos.

El edificio de la derecha se destinaba a la llegada de viajeros, y contaba, principalmente, con sala de espera, servicio de equipajes, consigna, servicios médicos y de la policía, entre otros.