

Título    **Una reliquia "hundida, torcida y llena de andamios"**  
Autores    Patricia Gonsálvez.  
Medio    El País.  
Fecha    2011/1019

## Una reliquia "hundida, torcida y llena de andamios.

Las estaciones de tren decimonónicas tenían techos altísimos para que los viajeros no se asfixiasen con el humo de las locomotoras. "Ahora los trenes son eléctricos, pero las estaciones siguen siendo enormes... por pura grandilocuencia". Con aire de venerable profesor, Ricardo Aroca, exdecano del Colegio de Arquitectos, se pasea bajo la imponente nave de la vieja estación, de 27 metros de altura. Atocha es uno de los lugares que analiza en su nuevo libro, *La historia secreta de los edificios*. "Es un buen edificio para explicar, ¡porque tiene tantos errores!", brama Aroca con una risotada. "La pobre, está hundida, torcida y ahora, encima, llena de andamios". Vayamos por partes.

El "error de base" del edificio es, según el arquitecto, su ubicación. Como los trenes no pueden superar pendientes hubo que hundir la estación, escondiéndola y complicando su acceso. Para evitarlo se podía haber suavizado la diferencia de cota durante kilómetros, algo muy caro. O se podría haber alejado del centro la estación, "lo cual no interesaba ni política ni económicamente, porque le quitaba visibilidad". Otra opción, "que era difícil que se les hubiese ocurrido en el XIX cuando los trenes aún echaban humo", era dejar las vías abajo y construir la estación encima. Esta idea -en la cual se basan muchas estaciones contemporáneas como Santa Justa, la favorita del profesor-, se podría haber llevado a cabo en las reformas de 1985 y 1990, "desmontando y elevando el edificio original al nivel de la calle", dice Aroca. No es una *boutade*: "Cosas más difíciles se han visto".

Además de no subir cuestas, los trenes tampoco giran. Por ello, la estación, además de hundida, está torcida respecto a la plaza que ocupa. Una plaza, la de Carlos V, que Aroca llama "un extraño *no lugar*", un confuso cruce de avenidas sin una forma concreta. La orientación de la estación, obligada por la dirección en la que llegaban las vías, hizo que siempre se entrase por un lateral. Tanta fachada principal para nada.

A pesar de sus errores, Atocha fue una gran estación. Proyectada por un discípulo de Eiffel, fue una de las mayores de su tiempo, aunque, no una de las primeras. "Supuso nuestra entrada tardía en la modernidad", dice Aroca, en cuyo libro explica las claves de la arquitectura de hierro y cristal. Por ejemplo: esos botones característicos que se ven a lo largo de las vigas de hierro son roblones, una especie de clavo con una cabeza semiesférica que se calentaba al rojo, se

introducía en sendos agujeros en dos planchas taladradas, luego se golpeaba por el otro lado hasta crear otra cabeza. Era la solución anterior a la soldadura. Otra curiosidad de la estación es el ancho de sus vías, diferente al estándar europeo. "La explicación que dieron los ingenieros fue técnica, pero está claro que se hizo para dificultar una posible invasión francesa, hacía solo 50 años de la ocupación napoleónica".

"En el siglo XIX las necesidades específicas de los trenes crearon un prototipo de edificio reconocible", dice Aroca. Cualquier viajero sabía que Atocha era sin duda una estación de tren. "Hoy los arquitectos pueden hacer las estaciones como quieran y no hay quien las reconozca; la tendencia es hacer edificios monumentales, pero podrían ser mucho más modestas y baratas", dice Aroca. En Atocha, la vieja estación es un vestigio que funciona como vestíbulo alternativo a la nueva, diseñada en varias fases por Rafael Moneo a partir de 1985. "Es una reforma correcta, pero digamos que no enternecé", dice Aroca, para quien una mayor previsión de las ampliaciones habría dado claridad y unidad a las piezas. "El nuevo aparcamiento es poco afortunado y el monumento a las víctimas del 11-M, que en el concurso era precioso, quedó como una castaña... Solo suman confusión a la maraña", dice. Al final, "el resultado son viajeros desorientados, que tienen que mirar los carteles para llegar adonde van... Y cuando tienes que poner un cartel de curva peligrosa, es que has hecho mal la carretera".

Queda explicar el porqué de los andamios. Se colocaron hace unas semanas para rehabilitar la fachada y los torreones históricos. La obra durará 12 meses y costará 1.332.253 euros. Se restaurará la cortina vidriada y las esculturas con forma de quimera que coronan el hastial, esas bestias aladas, mitad león mitad dragón que, como los trenes de antaño, escupían humo.