



REGISTRO DE ENTRADA
Ref: 49/415692.9/17 Fecha: 16/11/2017 11:05



Consejería de Cultura, Turismo y Deporte
Registro de Cultura, Turismo y Deportes
Destino: D.G. de Patrimonio Cultural



MADRID CIUDADANÍA
PATRIMONIO



A la atención de D^a Paloma Sobrini Sagaseta de Ilurdoz
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid
Consejería de Educación, Cultura y Deporte
Calle del Arenal, 18 - Madrid 28013

SOLICITUD URGENTE DE PROTECCIÓN DE ELEMENTOS ORIGINALES DE LA ESTACIÓN DE GRAN VÍA AL GOZAR DE AMPARO COMO BIEN DE INTERÉS PATRIMONIAL, SEGÚN DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA DE LA LEY 3/2013 DE PATRIMONIO DE LA CAM.

Desde la Asociación Madrid Ciudadanía y Patrimonio -inscrita en la sección primera con número de registro 32.229 y CIF: G-85987691- y con dirección a efectos de notificación en Amparo Berlinches Madrid, queremos transmitir a esa Dirección General de Patrimonio Cultural nuestra preocupación concerniente al Patrimonio Histórico de la compañía del Metro de Madrid, y concretamente referente al **proyecto de reforma de la estación de Gran Vía, que amenaza elementos originales de su construcción, por lo que SOLICITAMOS URGENTEMENTE que se garantice su protección como Bien de Interés Patrimonial, al amparo de la Ley 3/2013 de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.**

En la actualidad se han anunciado una serie de reformas en estaciones de la línea 1, para dotarlas de accesibilidad universal. Creemos que este aspecto, parte intrínseca de la movilidad, es un derecho fundamental de los ciudadanos y lo vemos indispensable de cara al futuro próximo, como herramienta garante de justicia social y que habilita el acceso a personas de diversidad funcional.

Por otro lado, el derecho al Patrimonio Histórico, su conservación y puesta en valor, también se consagra por nuestra Constitución como derecho fundamental. Ambos derechos no son incompatibles y la responsabilidad de la Administración exige precisamente la búsqueda de aquellas alternativas que conjuguen esos derechos simultáneamente.

ANTECEDENTES

No sólo vemos peligrar las Cocheras de Cuatro Caminos, primer centro de operaciones y único edificio original de la compañía, sino que percibimos que la falta de figuras de protección al respecto de una infraestructura histórica tan particular como es el Metro, que permite que se intervenga sobre las instalaciones sin distinguir si se trata de estaciones recientes o históricas.

Cierto es que se han salvado la Central de Pacífico y la estación de Chamberí, gracias fundamentalmente a su cierre y abandono. Se suma el vestíbulo de Pacífico, que también se conservó de milagro, aunque llevaba más de una década rehabilitado sin que se diera a conocer al

público. Es muy de celebrar que estas piezas se hayan recuperado y puesto en valor; sin embargo, son sólo una mínima parte y este proceder no ha sido el común denominador de la historia de Metro y por desgracia parece seguir sin serlo.

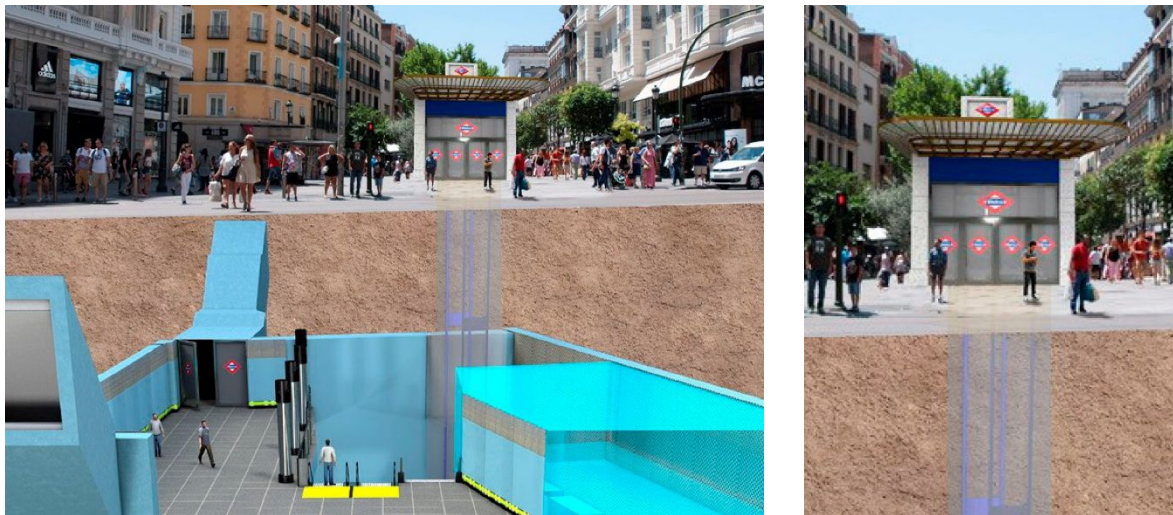
A lo largo de su ya siglo de historia, vemos una serie de hechos que han ido erosionando la imagen inicial de la red y la destrucción de su patrimonio: La pérdida de los templete de Sol y Gran Vía, la ampliación de los andenes de la línea 1, el picado de revestimientos, el reciente vitrex que unifica la estética de toda la red, el derribo de las Cocheras de Ventas -históricas igualmente- junto al también derribado Edificio Tuduri y más recientemente los Talleres de la c/Valderribas a c/Granada.

Recientemente se ha dado a conocer el proyecto de reforma para la instalación de nuevos ascensores y ampliación de los vestíbulos de la estación de Gran Vía. Estas obras consisten en la excavación de un nuevo vestíbulo de forma irregular con pantallas de pilotes en la misma ubicación donde se encontraría la estructura de fábrica de acceso primigenio a la estación, por lo que ejecutar este proyecto supondría la destrucción total de cualesquier restos de la estación original.



Panel con el que Metro ha hecho público el proyecto para la estación de Gran Vía.

Una aparente virtud con la que cuenta el proyecto sería la recuperación de la marquesina exterior que albergaba una escalera y un ascensor. Sin embargo, el diseño de esta pieza arquitectónica, muy deseable de ser recuperada, estaría lejos de verse conseguido al no respetarse ni su transparencia ni su concepción original como acceso también peatonal a pie.



Detalles del proyecto para la estación de Gran Vía y de la reconstrucción del templete de Palacios.

Según podemos ver en una axonometría dibujada por Antonio Palacios, y publicada en la época, la escalera era una pieza fundamental de la arquitectura de la estación. Y el efecto de transparencia del templete, así como su ubicación en la calle, nos muestran una obra de arquitectura cuidada y cuidadosa. La caja de la escalera no está ni en paralelo al eje de la nave de la estación, ni paralela a ninguna de las alineaciones en superficie. Fue por tanto una decisión deliberada, el que el templete se hallase levemente girado para aparecer en escorzo en medio de la Gran Vía.

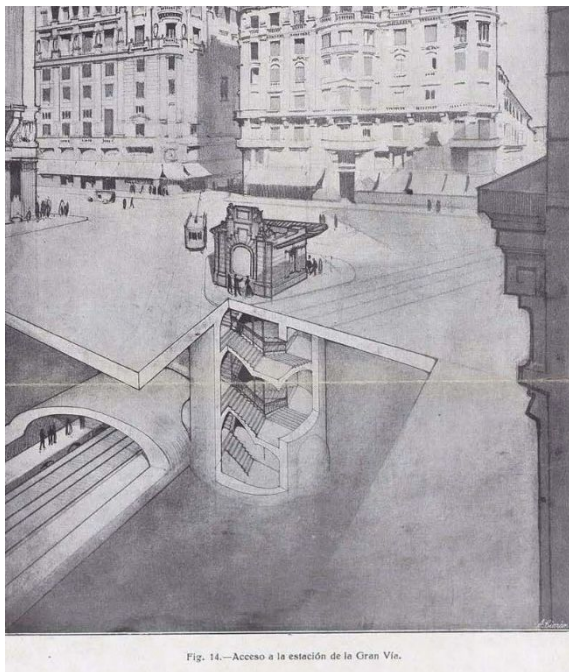
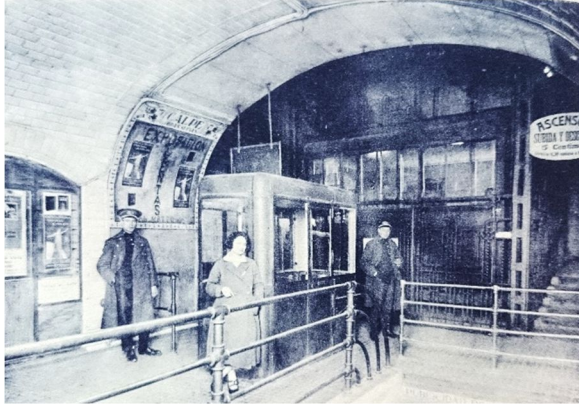
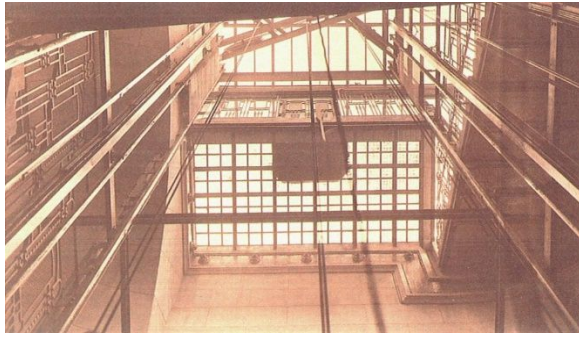


Fig. 14.— Acceso a la estación de la Gran Vía.



Diseño de la estación por Antonio Palacios y vista del templete en su concepción arquitectónica originaria.

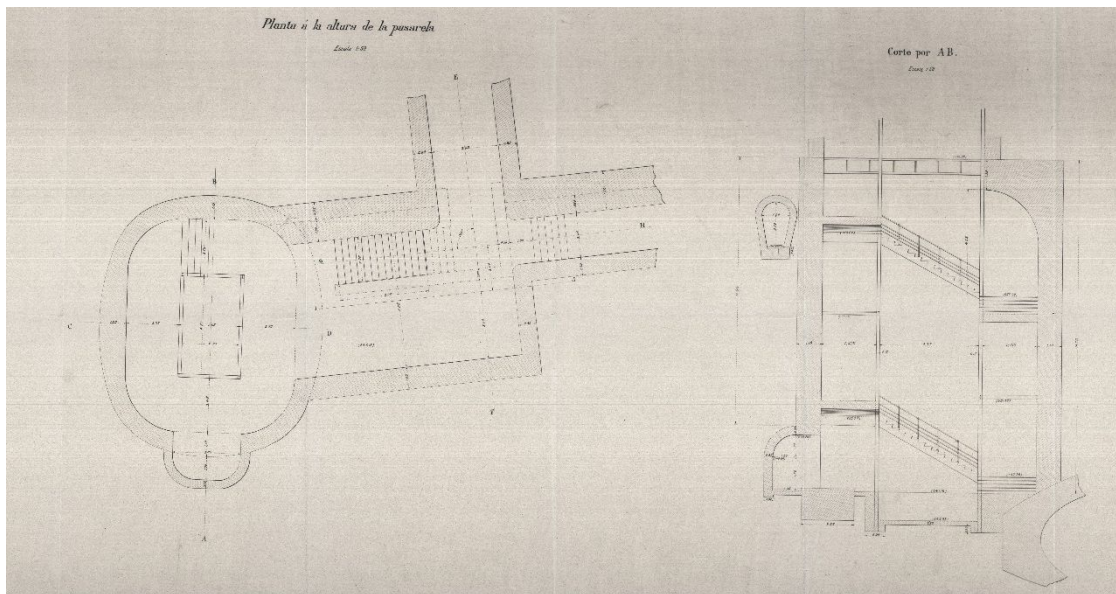
La vidriera del arco así como el suelo de pavés y la propia cubierta de vidrio y hierro que volaba como una visera, permitían una iluminación natural que proporcionaba una transición entre las entrañas de la estación más profunda de la línea y la populosa avenida en superficie.



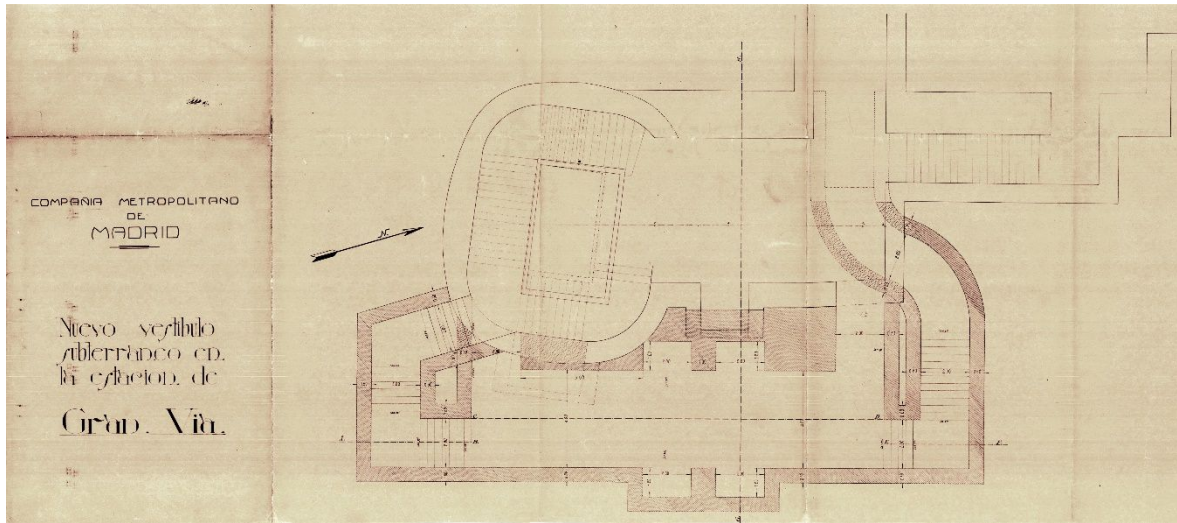
Detalles del ascensor y escalera original de la estación (1917-1919) diseñados por Antonio Palacios.

Esta estación es una de las ocho que conforman el primer tramo de Metro -cuyas obras comenzaron el 23 de abril de 1917- hace por lo tanto ya un siglo. Los planos definitivos de la estación se redefinieron en el propio transcurso de las obras, firmándose en septiembre de 1918 por Miguel Otamendi.

Planos posteriores confirman la ejecución fidedigna de esta estación, cuyo vestíbulo subterráneo fue ampliado en paralelo en 1934, conservándose igualmente la memoria y planos de Miguel Otamendi.



Detalle de los planos de construcción de la estación de Gran Vía, septiembre 1918. AGA.



Detalle de los planos de construcción del nuevo vestíbulo de la estación de Gran Vía, enero 1934. AGA.

El flujo de viajeros incrementó de tal manera en los años 30 que se optó por dividirlo a través del nuevo vestíbulo subterráneo ya mencionado, quedando separado por un lado el ingreso y por otro la salida, para evitar el cruce directo que causaba embotellamientos, tal y como explica Otamendi en la memoria que acompaña los planos de la nueva construcción en enero de 1934.

Aunque los planos originales no estén firmados por Antonio Palacios, no cabe ninguna duda respecto a su total participación en las obras del Metropolitano como arquitecto oficial de la compañía. En los dos primeros años, contando todavía con la colaboración de su socio Joaquín Otamendi, que poco después seguiría carrera profesional por su cuenta, fue Palacios quien estableció las bases de la imagen corporativa de la empresa, quien eligió y diseñó todos los acabados. Y es que las decisiones que toma un arquitecto son distinguibles perfectamente de las ocupaciones ingenieriles, que bastante tenían con la obra en sí de hacer un ferrocarril bajo tierra.

En toda la obra antigua de Metro las estaciones están formadas por una nave de iguales proporciones y dimensiones, en la que los accesos y soluciones de vestíbulos son por el contrario absolutamente variables. Se adaptaban a las circunstancias urbanas y se buscaba potenciar particularidades. En muchos casos los vestíbulos incluían lucernarios que mitigaban la sensación claustrofóbica. Y eso es algo que claramente se le puede atribuir a Palacios; lo vemos con el replanteo de la estación de Progreso, cuyo acceso resolvía Miguel Otamendi en 1917 con un cruce diagonal de pasillos, muy distinto al que finalmente se realizó con bóveda, lucernarios y azulejería elegante y colorida.

En el caso de Gran Vía no cabe duda en su autoría en lo que a arquitectura, espacialidad y acabados se refiere. Su rotundidad fue objeto de tanto interés hasta el punto de dedicarle Palacios la única axonométrica publicada del proyecto.

En febrero de 1970 se inauguraba el tramo de la Línea 5 entre Callao y Ventas, con sus nuevos accesos, pasillos, escaleras mecánicas y mural cerámico de Gran Vía, aún conservado hoy, en el que paradójicamente aparecía representado el templete de Palacios que en menos de cinco meses pasó

a la historia. En julio de 1970 ya estaba en Porriño, el pueblo natal de Antonio Palacios, al que Metro lo había cedido para servir de panteón al propio arquitecto. Apenas un año más tarde se levantaba en un parque de la localidad pontevedresa.



Restos del templete de acceso a Gran Vía trasladados a Porriño, en la actualidad.

El templete trasladado a Porriño no se puede considerar como una obra arquitectónica en sí misma, aunque sí sea un objeto arquitectónico, de carácter más bien arqueológico. En primer lugar, sólo quedan las partes pétreas, de granito, faltando las metálicas y de vidrio; por otra parte, el templete o quiosco era el remate monumental de una estructura de acceso que -junto a la estación a la que servía- es la obra edificatoria propiamente dicha.

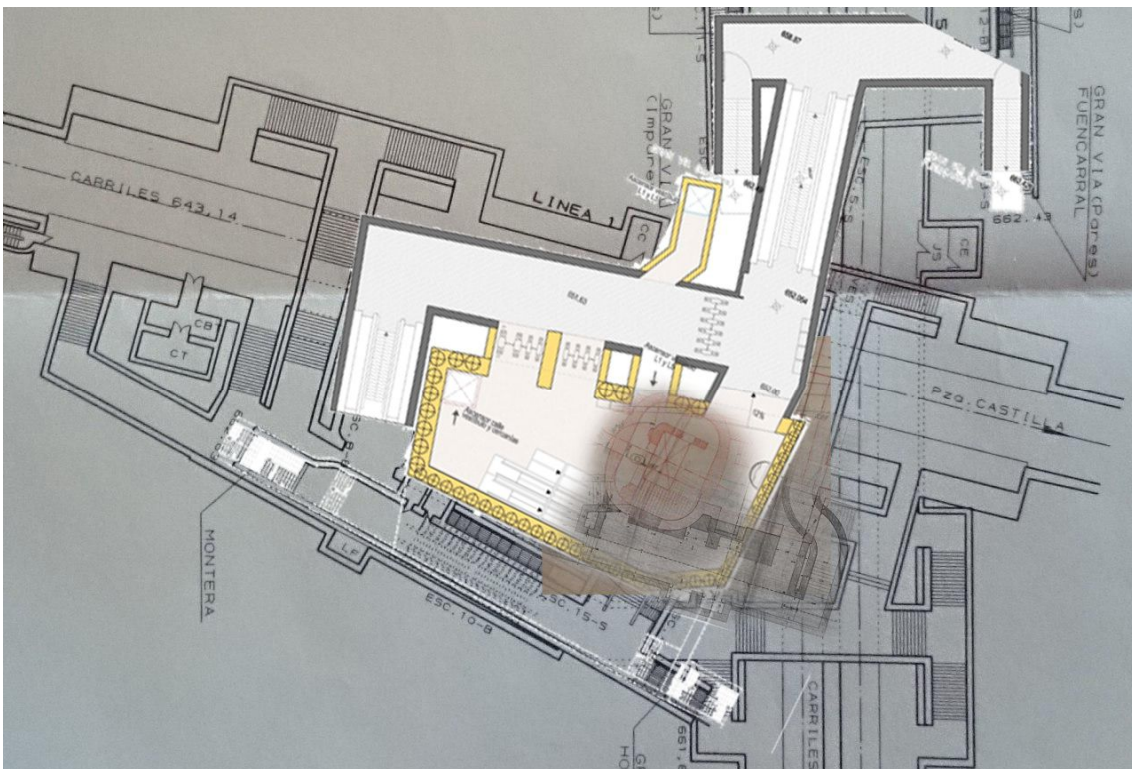
Desde la calle, este quiosco protegía del viento y la lluvia el ascensor de acceso, alrededor del cual descendían las escaleras hasta una profundidad de casi 15 metros, llegando al vestíbulo distribuidor y donde los viajeros adquirían y cancelaban los billetes. El pozo de bajada lo encerraba una estructura de fábrica con cerca de 1 metro de espesor, y el vestíbulo lo formaba una bóveda con una luz de más de 6 metros y una profundidad de casi 10 metros.

Resumiendo: las partes que componen una obra de arquitectura son inseparables en su correlación compositiva y su unidad es la que confiere sentido conjunto. Es por ello que en la definición de los Bienes de Interés Cultural se incluyen las partes que hayan formado parte del mismo.

En el caso que nos ocupa, la estación de Gran Vía forma un todo inseparable.

HECHOS

- El proyecto propuesto para reformar los accesos a la estación no suplementa las preexistencias sino que supone su demolición completa. A diferencia de las anteriores ampliaciones que se hicieron al trazar la línea 5 -incrementando número de accesos y espacios de tránsito- la nueva propuesta no se añade a lo que había, sino que se sustituye.
- La implantación del templete en su ubicación original como mero contenedor de unos ascensores actuales -iguales al resto de la red- supone una interpretación superficial del concepto de acceso histórico a la estación que comprendía una escalera descendente desde el mismo punto. Esta interpretación falsifica la comprensión histórica del bien, porque omite el hecho de que ahí hubiese escaleras.
- Los restos del ascensor, así como las escaleras de 1918 y el vestíbulo de 1934, pueden estar conservados perfectamente bajo tierra, dado que las instalaciones actuales los rodean. Se ha tratado de constatar este aspecto comparando planimetrías histórica y actual.



Superposición de planta del proyecto (2017) con la estación actual y los elementos originales (1917-1934).

- La ley 3/2013 de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid en su disposición transitoria primera cita en su apartado b, que se considerarán asimilados al grado de Bienes de Interés Patrimonial aquellas estaciones de ferrocarril anteriores a 1936. Teniendo en cuenta que tanto la estación original como su ampliación son anteriores a esa fecha, en su indudable condición de estación -aunque sea subterránea- le confiere esta protección.

Aunque no haría falta aclararlo, no dejamos de recordar que “Metro” es el vocablo abreviado del “Ferrocarril Metropolitano” que es como se solicitó la concesión en 1914 y como consta en toda la documentación con que se licitó; por ese mismo motivo era el Ministerio de Fomento el competente para otorgar la concesión y motivo por el cual la Administración conserva copia del material en la sección “Ferrocarriles” en su Archivo General.



Portada de la carpeta que contiene los planos de la línea 1. Nótese que dice claramente ESTACIONES y FERROCARRIL.

DE LA NATURALEZA JURIDICA DE LA PRESENTE SOLICITUD DE DECLARACIÓN DE BIEN DE INTERÉS CULTURAL

PRIMERO. Formulamos esta SOLICITUD DE URGENCIA por razón de la materia en aplicación del **art. 8.1** de la Ley de Patrimonio Histórico, dado que actualmente se encuentra en fase de concurso público la licitación de obras para ejecutar el proyecto que supondría la pérdida de este BIP.

SEGUNDO. Esta solicitud constituye una **Acción Pública** en el sentido procesal administrativo, al contemplarse expresamente dicha forma de legitimación activa en el **art.8.2** de la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español, ante los daños irreversibles que la empresa pública propietaria pueda infligir al Bien de Interés Patrimonial: Estación de Gran Vía del Ferrocarril Metropolitano (1917-1934).

TERCERO. Es obligación del órgano administrativo al que nos dirigimos contestar expresamente a esta solicitud de iniciación del procedimiento de conformidad con el **art.21** de la Ley 39/2015 de Procedimientos Administrativos comunes.

CUARTO. Que la ausencia de contestación expresa por parte de la Administración deparará la exigencia de responsabilidades personales, en su caso, a aquellos funcionarios o representantes públicos que deberían haberlo hecho, por los gravísimos daños y perjuicios para el interés general que tal inacción puede producir. Y ello en virtud de los preceptos constitucionales que dictan los principios que deben regir la actuación de los poderes públicos, **art.9.3**, **art.46** y **art.103** y de las sanciones contenidas en el Real Decreto 33/1986, de 10 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Régimen Disciplinario de los Funcionarios de la Administración del Estado y demás legislación concordante, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial que corresponda.

SOLICITAMOS

Que se tenga por presentada esta solicitud ante la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid a todos los efectos; que desde aquella se inste a la compañía de Metro de Madrid a adaptar el proyecto de reforma a las preexistencias mencionadas, dotando de accesibilidad a la estación por otros puntos que no alteren ni destruyan elementos originales, y que se recupere el acceso original en su configuración histórica y auténtica; que se paralice preventivamente la licitación de la obra y se estudien científica y metodológicamente las preexistencias.

Con agradecimiento de antemano a su atención, quedamos a la espera de sus noticias por correo certificado a la dirección señalada en la primera página.

Madrid, 16 de Noviembre de 2017



Amparo Berlinches Acín
Madrid Ciudadanía y Patrimonio
Presidente