

ESTACION DE ATOCHA

El solar ferroviario más antiguo de Madrid

Si consideramos las tres grandes estaciones madrileñas de la época del vapor, Príncipe Pío, Delicias y Atocha, es precisamente esta última la que más intervenciones ha experimentado a lo largo de su historia, historia hoy más viva y polémica debido a los planes de ampliación que se están acometiendo.

Mercedes López

Hace muy poco, Atocha vio derribar sus impresionantes naves de ladrillo, hierro y madera de sus talleres cuyos espacios piranesianos hubieran podido ser perfectamente recuperados para otra actividad de la ciudad. Pero es más, el propio edificio de viajeros va a perder en breve su protagonismo al verse aplastado por la nueva terminal que se construye detrás, vaciándole de su contenido funcional y de su imagen poética.

Muy pronto, los viajeros no podrán sentir la impresión de la llegada y salida de los trenes bajo esa gran bóveda metálica con su vidriera nacarada de impresionante efecto. Atocha pasará al recuerdo y se convertirá en otro espacio, dejando de ser la catedral cuyo solar ferroviario, el más antiguo de Madrid, condensa una larga y contradictoria historia. La historia de los avatares que puede sufrir una estación que ha cambiado varias veces de imagen desde que un día, según nos relata Fernández de los Ríos la inauguración, "al lado del convento de Atocha, apareció un monstruo que vomitaba humo, sembraba fuego, bramaba cien veces más fuerte que el león del Parque del Retiro, hacía llegar un silbido a medio Madrid, arrastraba cincuenta carruajes en que cabrían la carga de todos los simones de Madrid juntos, y devoraba el espacio más que todos los tiros de mulas de Fernando VII desbocados".

Aunque la primera idea se remonta a 1829 con el marqués viudo de Ponteijos, no

comienza a ser una realidad hasta que D. José de Salamanca obtiene la concesión en 1845. Un año después comienzan las obras al mando del ingeniero Pedro Miranda con la colaboración de unos ingenieros ingleses, los hermanos Green.

DOMINICOS. Siendo un divertimento para la Corte, pues unía la capital con el Real Sitio de Aranjuez adonde se trasladaba la reina Isabel II en sus vacaciones. Enseguida sirvió para transportar las frutas y verduras de las ricas huertas del Valle del Tajo,

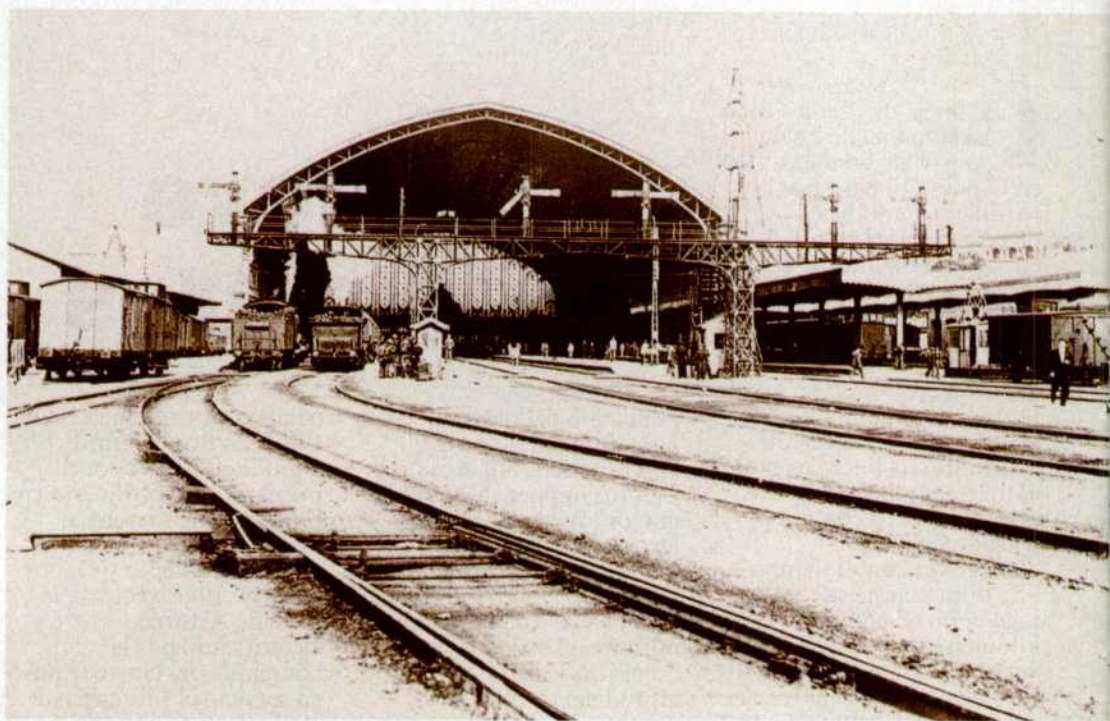
por lo que popularmente se le denominó "tren de la fresa", tren que en la actualidad, cada domingo, revive con gran éxito el Museo Nacional del Ferrocarril.

Atocha, nombre de un antiguo convento de dominicos, se sitúa en la parte sur de Madrid, fuera del recinto amurallado, en una zona degradada con grandes desniveles pero que los neoclasicistas románticos considerarán un magnífico escenario rodeado de excelentes edificios: el Observatorio Astronómico, el Museo del Prado, el Jardín Botánico o la Basílica de Atocha. Rápi-

damente sería tragada por el ensanche urbano que la desconectaría de la llamada Colina de la Ciencia, integrándola en cambio en la zona industrial que precisamente ella había provocado.

Nace como un modesto embarcadero, —así se denominaba a las primitivas estaciones—, en forma de U con pabellones muy largos y estrechos, separando la salida y llegada de viajeros. Entonces era obligatorio permanecer en las salas de espera, distintas según la categoría social, y cerradas hasta que el tren se estacionaba en la vía. Era el momento, cuando se oía un silbato y se abrían las puertas, de la liberación y de la lucha atropellada por conseguir un acomodo en el coche de viajeros. Así fue muchos años hasta que se impuso el acceso directo al tren, tras breves instantes en los grandes vestíbulos o "salle de pas perdus", que se constituirían en el símbolo del poder de las Compañías.

En 1858 se finaliza la línea del Mediterráneo (Madrid-Alicante) y nuestro pequeño embarcadero se convierte en la estación término de una gran línea y una gran Compañía, M.Z.A., constituida a finales de 1856, acogiendo igualmente a la línea de



ARCHIVO MINE

Puente de señales.

J. LAURENT



Fachada principal

Zaragoza de la que también eran propietarios.

Desde ese momento, las ampliaciones y reformas propuestas y realidades se suceden ininterrumpidamente para tratar de adecuarse a una situación en constante cambio, correspondiente al desarrollo y formación de la propia compañía.

En su primera ampliación intervienen ingenieros franceses como E. Pirel, Jullien, a quien se debe la introducción de columnas de fundición en los talleres ferroviarios sustituyendo, como gran innovación en la época, los pies derechos de madera que, aunque eran más económicos, resultaban incómodísimos para vigilar el trabajo: aquella especie de bosque no dejaba ver los movimientos de los obreros.

PALACIO. En el edificio de viajeros se dispone como fachada el edificio de la Administración tal y como era habitual entre los ingleses que colocaban delante un hotel, sin atreverse a llevar a cabo la propuesta francesa, vanguardista entonces, de que la estación dejara ver claramente desde el exterior la forma y destino de la construcción, algo que finalmen-

te ocurriría con el edificio definitivo muchos años después.

En 1861 llegaba a Madrid Víctor Lenoir, un arquitecto francés muy ligado a la arquitectura ferroviaria, autor de la antigua estación de Montparnasse.

Su misión era proyectar el edificio de oficinas de la Administración en la cabecera de la estación que sería desmontado piedra a piedra, casi 30 años después, para trasladarlo a otro lugar cercano, en la Avenida Ciudad de Barcelona y liberar así un terreno que se necesitaba para ampliar la estación y acercarla más al centro de la ciudad.

Era el momento de realizar la estación monumental. A lo largo de los años 80, se estudia la manera de hacerlo. Una vez más, franceses y españoles no se ponen de acuerdo. En opinión de los primeros, no hay que olvidar que el capital de la compañía era mayoritariamente francés, lo importante era conseguirlo con el menor gasto posible, mientras que en Madrid se defendía una construcción que prestigiase a la compañía por encima del criterio meramente económico.

A finales de 1892 se inaugura la actual estación de Atocha proyectada en diciembre de 1888 por el arquitecto Alberto de Palacio, y concebida, como en su origen, como una terminal en U, pues era desde Madrid de donde partían radialmente las vías hacia la península peninsular.

Entre los dos cuerpos laterales, el espacio central de andenes y vías recubre con una gran marquesina de acero de más de 48 metros de luz, mayor por tanto que la de Príncipe Pío y Delicias, diseñada por el ingeniero Henri de Saint James y construida por la sociedad belga Ateliers de Willebroeck.

Ahora sí, la estación muestra esa gran nave al exterior ya que "nada revela mejor a los ojos del transeúnte la existencia de una estación que el aspecto de una cortina de hierro y vidrio, cerrando el extremo de una luz de anchura excepcional", emergiendo en la ciudad como un símbolo del progreso.

Esta gran vidriera que destaca en la noche como una enorme linterna iluminada, está coronada en su parte exterior por un globo terrestre flanqueado por dos grifos alados de hierro fundido que confieren al edificio un aire

arrogante lejano a la sencillez de las edificaciones industriales, con lo que enfatiza su carácter monumental.

El edificio de viajeros construido con ladrillo y piedra se desarrolla en planta baja, salvo los dos pabellones de dos pisos que flanquean la cabecera y enmarcan la gran vidriera.

El edificio se expresa en lenguaje ecléctico que recuerda por sus mansardas curvilíneas la arquitectura francesa del Segundo Imperio, sin embargo, conecta con una cierta tradición escenográfica del país, cuando simula una magnificencia interior al introducir una falsa apariencia de dos plantas con sus correspondientes ventanas en los muros laterales del interior de la nave, utilizando un mecanismo compositivo análogo a los triforios de las catedrales románicas.

La estación de Atocha es una síntesis perfecta entre la obra del arquitecto y del ingeniero que se muestra aquí en una concepción unitaria que ennoblece todo el conjunto, constituyendo un modelo de integración al medio urbano del que destaca como uno de los monumentos más importantes del siglo XIX en la ciudad de Madrid. □