

Estación de Atocha, el futuro ha llegado

Fernando García de Cortázar

La España liberal, herida de guerras, conspiraciones y generales que pasaban revista a las tropas y se sublevaban, estrenaba a mediados del siglo XIX un sumario de renovación económica y progreso social que se afianza con los caminos de hierro del ferrocarril. En su marcha fulgurante, la lengua de hierro corta los campos, atraviesa ríos, se hunde en la panza de las montañas y pone término a centurias de aislamiento y compartimentación de las tierras de España.

Llegaba el silbato del tren, flauta mágica que despierta a los jóvenes que duermen la siesta pueblerina, los invita a las futuras urbes de humo y chimeneas y consigue el importante objetivo político de trabar la nación, conectando las ciudades del litoral y el interior. Los ilustrados del XVIII habían dicho que los caminos construyen la nación y ahora se presentaba la ocasión para hacerlo desde la capital de España.

Manos a la obra, Madrid inauguraba su primera estación en 1851 pero un incendio destruyó parte de su estructura haciendo necesaria su sustitución por otra nueva, encargada a Alberto Palacio, colaborador de Gustavo

cuerdo del pasado. La nueva Estación de Atocha también quería manifestar con su audaz arquitectura ferroviaria el aliento nacional y los aires de modernidad que se respiraban en la España de cambio de siglo.

En los vagones de tren de Madrid, en los railes que llegan a la estación de Atocha es en donde ha latido siempre la historia de la ciudad, es en ese escenario donde se mueven los personajes de las novelas de Galdós, los desconsolados paisanos que parten a la guerra de Africa y a los frentes de la contienda civil de 1936 o a la muerte incomprensible ocasionada por el fanatismo terrorista en marzo de 2004. Madrid, capital de la gloria y la resistencia republicana, Madrid, capital del dolor con plomo en sus entrañas.

Es precisamente en la estación de Atocha o en el metro de Madrid donde todos advertimos cada día cómo se van volviendo plurales los idiomas, los tonos de piel y las maneras de vestir, donde cada uno se vuelve de verdad mezclado y diverso, tal y como la vida discurre. Lo que hace inconfundible a Madrid es su discurrir libre y universal, su sociedad abierta, su discurso nacional. El Madrid de hoy es de todos porque es una ciudad que no pertenece a nadie en particular, donde los individuos vienen y van y sólo los railes y las estaciones permanecen, donde las personas no se realizan a través de melancolías identitarias sino mediante una liberación emancipadora, a través de la negación de ese espíritu obtuso y tribal con el que algunos siguen empeñados en construir el futuro de sus regiones.

Estrenada ya la primera fase de la última ampliación de la estación de

Atocha, Madrid revive en estos días su era de transformación integral y de proyección internacional de una ciudad y una nación que tras siglos de volver los ojos al pasado desvían la mirada hacia el futuro.

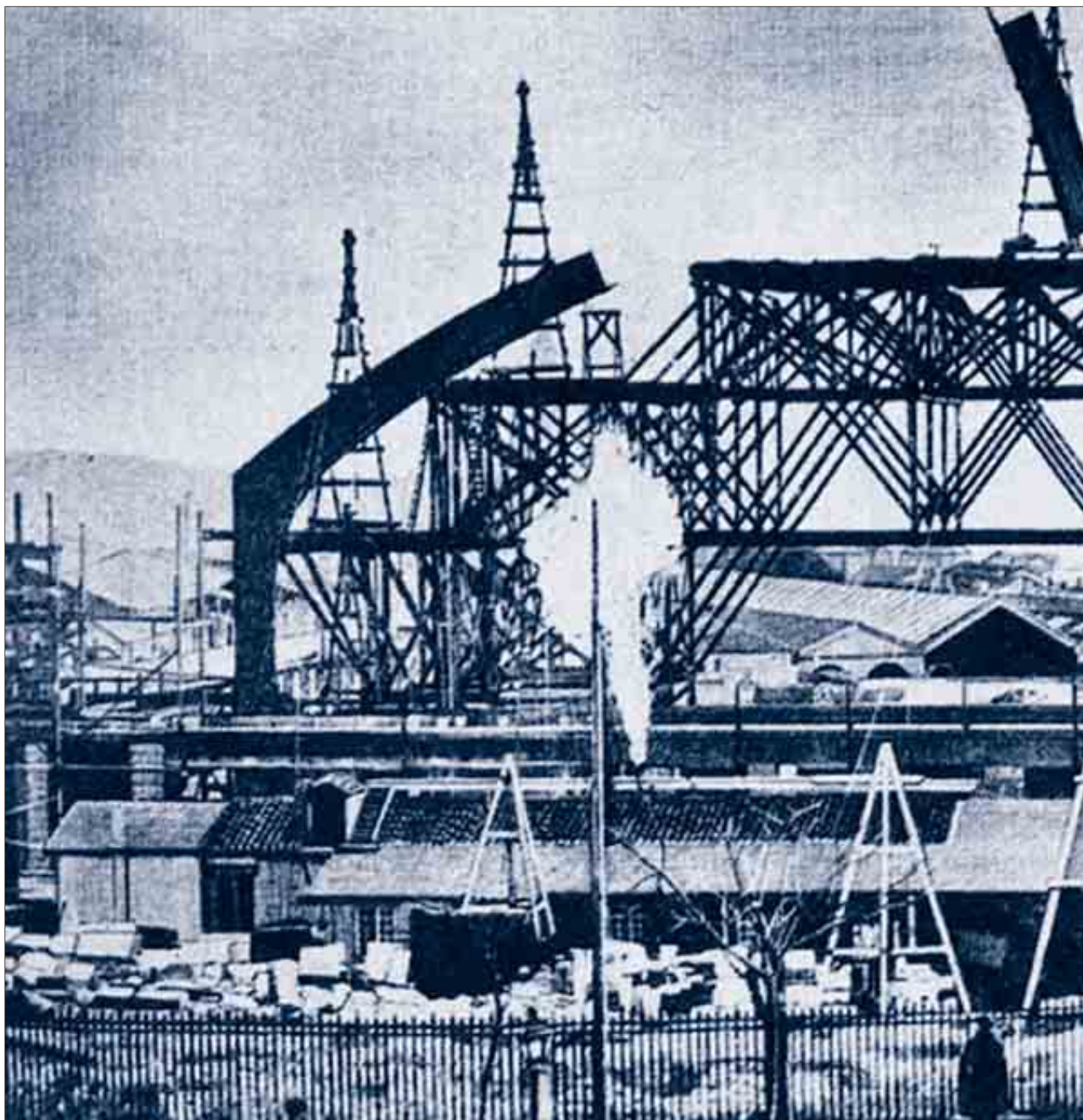
Fernando García de Cortázar es director de la Fundación Dos de Mayo, Nación y Libertad

■ Atocha: 1851-2010

Desde su inauguración por la reina Isabel II, la primera estación que tuvo Madrid ha ido adaptándose a la evolución tecnológica ferroviaria a golpe de reformas.



FUENTE: La estación de tren



1



2



3



Manifestación contra los atentados del 11-M. / B. CORDÓN

Eiffel, que asombraba al mundo con su fabulosa torre parisina de trescientos metros de altura.

El arquitecto español se había formado con el hombre que daría nombre a la Francia de la grandeza y la modernidad, la que demostraba con su Exposición Universal de 1889 que la derrota de Sedán en la guerra franco-prusiana y la humillación ante los alemanes eran simplemente un triste re-

> MADRID-VALENCIA **AVE** Faltan tres días

1985

Cierra la estación

La Estación de Mediodía cierra sus puertas para dar paso a una profunda remodelación que busca dar cabida al metro, a los trenes de cercanías, a los de largo recorrido (incluido el AVE a Sevilla) y autobuses.

1988

Atocha Renfe

Con las obras sin acabar, se inaugura la estación Atocha Renfe, de la línea 1, con la idea de permitir a los viajeros la conexión directa entre la red de metro y el sistema ferroviario.

1992

Reinauguración

Tras siete años de reformas a cargo del arquitecto Rafael Moneo, la rebautizada como Estación de Atocha reabre sus puertas. Destaca un jardín tropical de 4.000 m² en la antigua nave, ahora destinada a usos comerciales.

2004

El 11-M

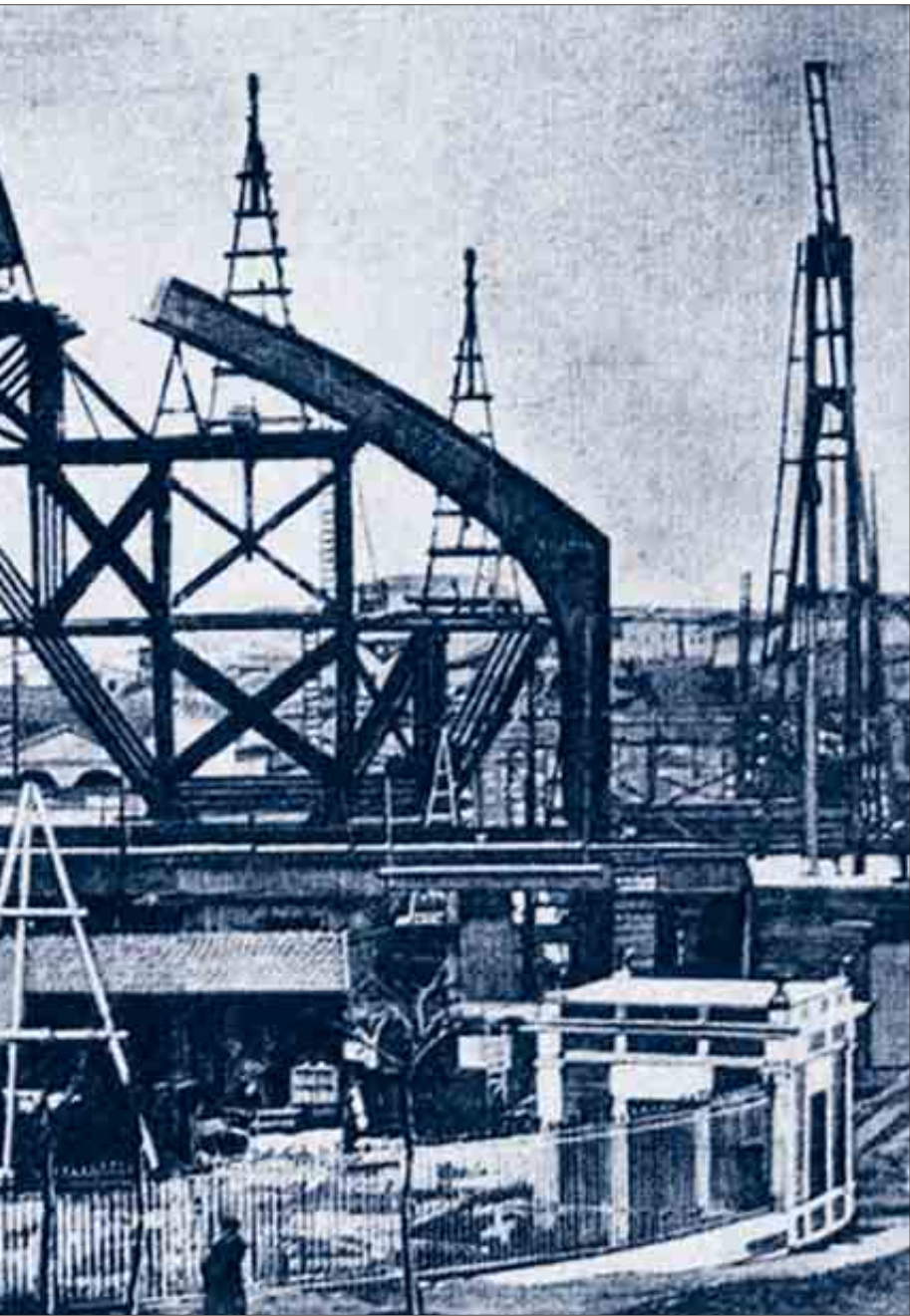
La estación fue uno de los objetivos de los terroristas que el 11 de marzo atentaron en tres puntos distintos de la capital, acabando con la vida de 191 personas.

2010

Alta velocidad a Valencia

El ministro de Fomento inaugura el 12 de diciembre la nueva estación que posibilita la conexión de todas las líneas de Madrid, además de conectar la capital a Valencia, Albacete y Cuenca a través de la Alta Velocidad.

3Planos / EL MUNDO



EL MUNDO

(1) **1891**
La estructura de la estación de Atocha, en construcción a finales del siglo XIX. Fue diseñada por Alberto Palacio, colaborador del francés Eiffel.

(2) **Años 50**
Uno de los automotores de Renfe en los que se cargaba el equipaje con carros de madera, tal y como se aprecia en la fotografía.

(3) **Años 60**
Panorámica de la estación de Atocha con el 'scalextric' en primer plano, que fue eliminado finalmente en la década de los 80.

(4) **Años 70**
Una pareja camina por los andenes de la vieja estación, de la que partían tanto los trenes de largo recorrido como los de cercanías.

(5) **Años 80**
Anuncio de la marca de relojes Certina en la estructura acristalada de la estación de Atocha, que se ve atestada de viajeros.



4

ARCHIVO ADIF



ARCHIVO ADIF



5

ARCHIVO ADIF