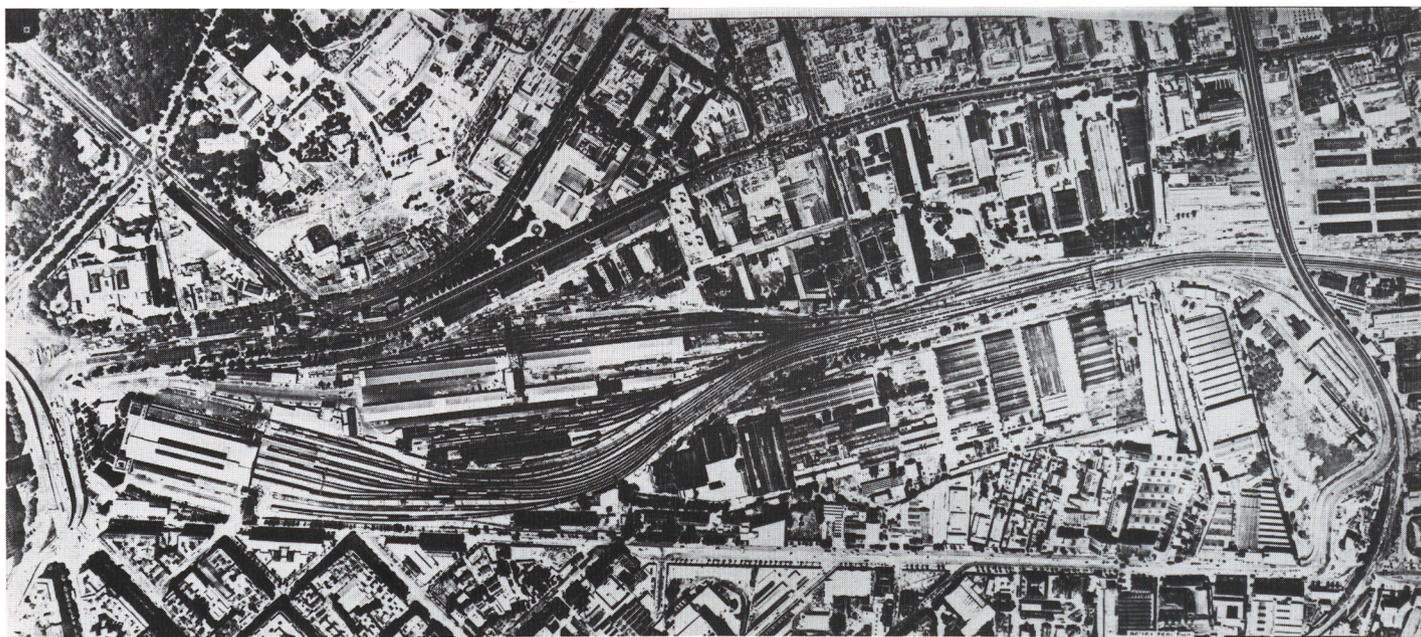


# Atocha

## La llave del sur mira al norte

Javier Frechilla



**P**ocos son los proyectos urbanos que logran traspasar la estrecha esfera del debate profesional e interesar al gran público.

Si hemos de hacer caso al espacio que la prensa diaria le ha dedicado, la denominada Operación Atocha y, más concretamente, la remodelación de la terminal del ferrocarril del mismo nombre ha conseguido plenamente ese interés generalizado. Ahora bien, cuando hojeamos lo publicado podemos observar que no es tanto lo dicho sobre las soluciones aportadas en sí y más sobre la polémica desatada en cuanto a las formas en que se gestionó la elección para el posterior desarrollo de una de las ideas aportadas. En cualquier caso, nada nuevo ni significativo

### La puerta y glorieta de Atocha

**L**a glorieta de Atocha fue durante largo tiempo un punto del borde de la ciudad histórica. Quedó primeramente configurada como explanada extramuros entre la Puerta de Atocha, situada tangente al camino que conducía a la basílica del mismo nombre, y la plazoleta circular que encabezaba el tridente barroco de los paseos extramuros del sur de Madrid. Esta primera razón de ser condiciona con el tiempo el lugar pues al ser pensada co-

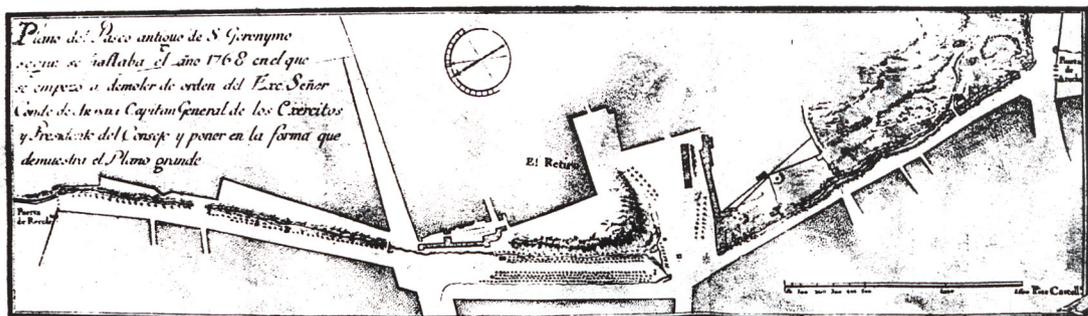
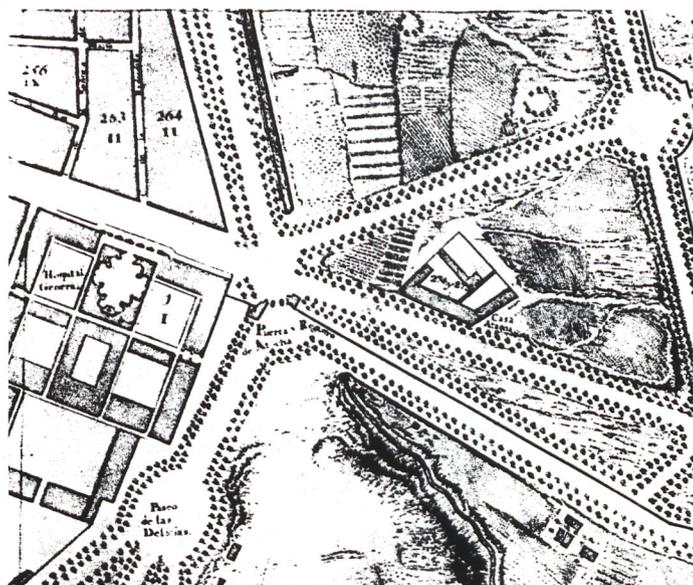
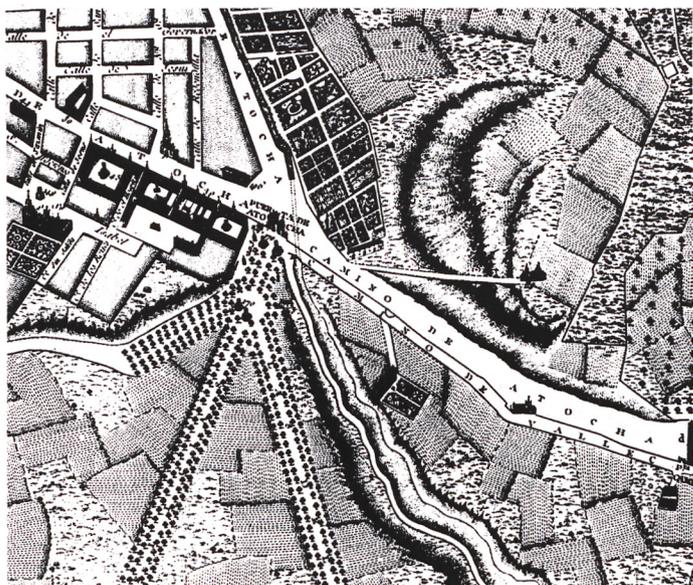
mo explanada delante de una aduana, apoya su geometría en la puerta (y, a través de ella, con el centro de la ciudad por la calle Atocha) y los caminos que a ella llegan, no pretendiendo en aquel momento ninguna continuidad con el Prado. Se produce entonces ese extraño "regate" urbano que hoy podemos contemplar aún más acentuado por el diferente valor que cada uno de los tres paseos del tridente han adquirido por su posición relativa con respecto a la ciudad y los puentes del río.

No es hasta 1768, al llevarse a cabo el proyecto de José de Hermosilla y Ven-

tura Rodríguez para convertir en salón el Prado de San Jerónimo, cuando se toma la primera acción firme para poner en valor el eje Norte-Sur por el que discurre el arroyo Castellana, que tanta importancia alcanzará en los siguientes siglos, y que ya empieza a ser un rasgo dominante del plano de la ciudad. Según podemos comprobar en el plano de Antonio Espinosa de los Monteros (1769) esta profunda reestructuración de las direcciones de la ciudad también afectará a la Puerta de Atocha. Se propone cambiar su situación tangente a la calle Atocha —y por tanto oblicua al

para Madrid, acostumbrada a que detrás de la forma en que se toman las decisiones puedan encontrarse proyectos tan acertados como el de Zuazo de 1929 o tan deficientes como el de la plaza de Colón.

Sin embargo, cuando se pretende entender la operación, más interesados en el fondo que en la forma, y opinar sobre las propuestas presentadas encontramos un problema altamente complejo, donde la eficaz solución del detalle se mezcla con problemas urbanos de envergadura, en un lugar de la ciudad donde la historia de ésta ha acumulado gran número de conflictos las más de las veces no resueltos.

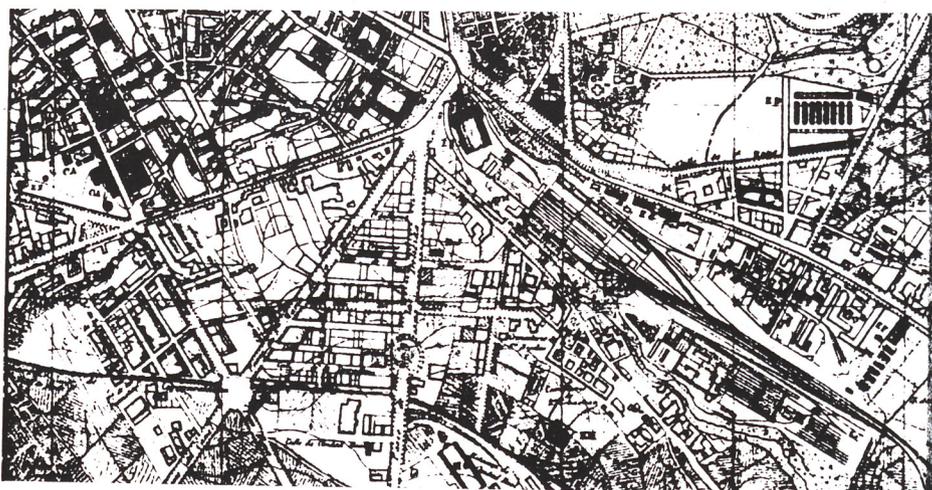


Arriba, a la izquierda, plano geométrico y histórico de la villa de Madrid y sus contornos. Chalmandrier, 1761. Plano topográfico de la villa y corte de Madrid. Espinosa de los Monteros, 1769. Id. Detalle del estado previo al proyecto del Prado.

Prado— por otra ortogonal al eje Norte-Sur, como último remate del mismo por dentro de la ciudad, marcando el nuevo itinerario de acceso a la misma. No se consigue con ello en realidad resolver más que el efecto perspectivo interior, pues extramuros, tres piezas autónomas establecerán sus propias geometrías sin mayor acuerdo. La fachada de no excesiva calidad del Hospital General alineada ortogonalmente a la calle Atocha, la Puerta y su explanada axiales con el Prado y, por último, la plaza del tridente unida a la anterior sobre un eje oblicuo al del Prado y a la alineación del hospital evidencian la falta de resolución del problema, no sometido a una única traza que configurara un lugar ni tampoco a un buscado efecto pintoresco de libre juego de las partes. Continuará la puerta con sus dudas gravitando sobre sus diversas soluciones de plaza, explanada, dos plazas, final del Prado... hasta que el ferrocarril con su lógica de pendientes y tierras bajas encuentre el asiento para su terminal en sus proximidades.

Desde aquel momento esta actividad condiciona y caracteriza un lugar que, como se puede comprender, en ningún momento fue demasiado afortunado. La primera estación debió implantarse en torno a la cota 616, ocho metros por debajo del nivel de la glorieta. Este desnivel se salvaba con una rampa ajardinada, bastante suave, de unos doscientos cincuenta metros de largo, sensiblemente en prolongación del eje del Prado, que conducía a los patios de la estación, situada ésta mucho más alejada de la glorieta de lo que hoy está. Es este el momento, en la mitad del siglo XIX, cuando seguramente se pierde la gran oportunidad para haber llevado a cabo la Operación Atocha. Habiendo quedado incompleto el Hospital General, desechadas las posibilidades de prolongación de la Castellana y el Prado, establecida la servidumbre del ferrocarril, planteado el ensanche de la ciudad, los estudiosos de Madrid de aquel momento, Castro y Fernández de los Ríos, deberían haber propuesto la construcción de la plaza de la Estación que hubiera resuelto tan-

to el remate del Prado y el acuerdo con los paseos del Sur como los propios problemas funcionales de la estación. Sin embargo, ambos, que coinciden en la fealdad del lugar y la inoportuna colocación del hospital que aleja por su propio uso a los posibles vecinos, aunque atentos a la importancia del lugar, restringen el problema a la plaza que resolviera la intersección de la calle Atocha con el Prado (1). Ninguno de los dos acomete la reunión en una única gran plaza, la de la Estación, de la llamada plazoleta del Hospital con la Puerta de Atocha, en una operación que hubiera necesitado de una envergadura —y quizá de un trazado parecido— semejante a la que tenía la remodelación de la Puerta del Sol que en aquellos momentos se realiza. Si acaso, Castro se aproxima más a esta intuición al situar la ermita entre los paseos de las Delicias y Santa María de la Cabeza cerrando la perspectiva, proponer nuevos edificios institucionales en el “solar” del hospital y variar el eje de la plazoleta para alinearlo. En definitiva, al tratar el conjunto como un todo.



Arriba, plano de Madrid. Emilio Valverde, 1884, donde aparecen dibujadas la antigua estación y la nueva marquesina de A. del Palacio.  
Abajo, área de 200 Has. de la operación Atocha. El proyecto que se comenta corresponde al proyecto ferroviario ubicado en su cabecera.



Decía que esta era la gran oportunidad perdida —tan evidente ahora, pues arreglar la actual glorieta requeriría de una acción destructiva muy superior al mero desmantelamiento del Scalextric— porque el desarrollo del Plan Castro va a consagrar el asomo a la glorieta del Ensanche Sur —el más pobre y de peor calidad (2)— y porque pronto también la estación necesitará crecer e invadirá parte del terreno que hubiera sido necesario para su remodelación.

Efectivamente, la ampliación de servicios y el aumento de viajeros obliga a plantearse en 1883 la ampliación de la vieja estación. Tras diversas vicisitudes que no vienen al caso, el proyecto definitivo, el de Alberto del Palacio, es presentado para su aprobación en 1889. El problema a resolver es, en ciertos aspectos, semejante al planteado ahora: se necesita ampliar y dignificar la estación sin parar la explotación del servicio. La solución de Palacio, simétrica a la que ahora se formula será construir la esta-

ción *detrás* de la existente. Más hacia Madrid.

Como podemos ver en el plano de Emilio Valverde donde aparecen dibujadas la nueva y la vieja estación, para ello se traslada el edificio administrativo central y la nueva marquesina, al seguir la ley de las vías que deben *sor-tear* al antiguo edificio se sitúa en esa “rara” situación oblicua con respecto al plano de la ciudad, a la traza urbana e incluso con referencia al propio trazado de la entrada en agujas de las vías.

Las repercusiones sobre la zona de esta decisión no se agotan en la planimetría. Es en la sección donde se produce su mayor incidencia. Aunque el plano de las vías se eleva un metro sobre el anterior situándose en la cota 619, el importante acercamiento de la estación hacia la glorieta en más de ciento cincuenta metros consolida definitivamente su situación hundida con respecto a la calle —cota 624— haciendo literal la frase de “bajar a la estación” tan propia de Madrid y otras ciudades.

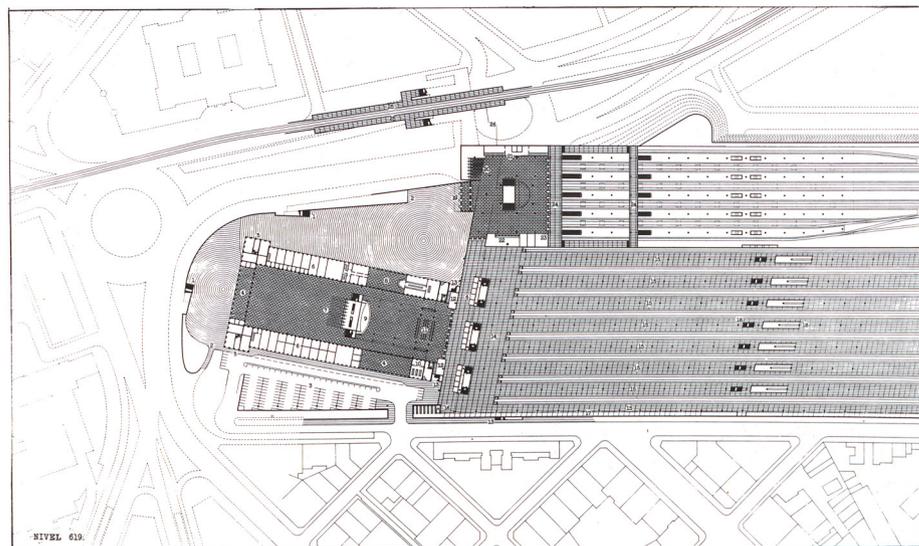
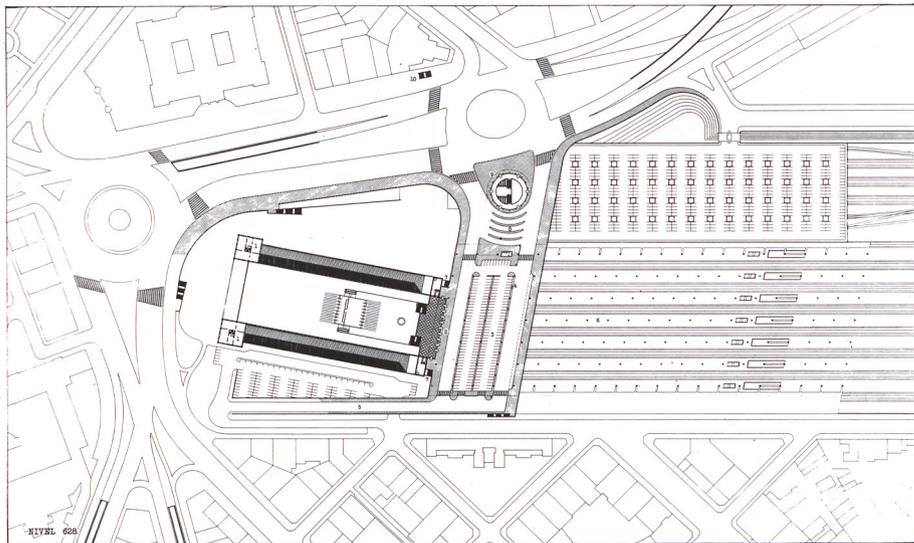
(Es este un punto donde a mi juicio la mayoría de las propuestas aportan una mejora sustancial a la situación actual al eliminar una jardinería un tanto imposible y proponer una delimitación del foso que defina con fuerza el borde y el desnivel. Así Moneo, marcando el perímetro por medio de una rotunda curva, Junquera y Pérez Pita apoyando la fuerza de la geometría y direcciones principales de la nueva estación, Corrales y Molezún con la potenciación de los inevitablemente escasos patios de carruajes o incluso Ridruejo con una solución fragmentaria algo más dudosa).

Quedan pues dibujados a finales del siglo XIX los problemas de la glorieta de Atocha al igual que su fisonomía —a salvo del memorable Scalextric— completada con el *beauxartista* Ministerio de Fomento y sin haber perdido su primera condición de existencia: ser puerta de Madrid. Antes de la cerca, ahora del ferrocarril y de los barrios bajos. Con la entrada del siglo actual, cerrada en gran medida la definición física de Atocha, su valor como pieza estructural central de la ciudad acrecienta los problemas ya existentes a la vez que introduce algunos nuevos. Efectivamente es en este siglo cuando se consolida la tensión entre el Norte rico y el Sur pobre de la ciudad al crecer fuertemente los barrios del sur tanto del Ensanche como de la periferia, y desarrollarse al Norte, con la desaparición del hipódromo, el nuevo centro de la ciudad. El único eje claro en esta dirección, la Castellana, pasa obligadamente por Atocha como también pasan obligadamente todos los que acceden del Sur y del arrabal del Puente de Vallecas. Queda así Atocha convertida en uno de los focos de mayor densidad de tráfico de toda la ciudad.

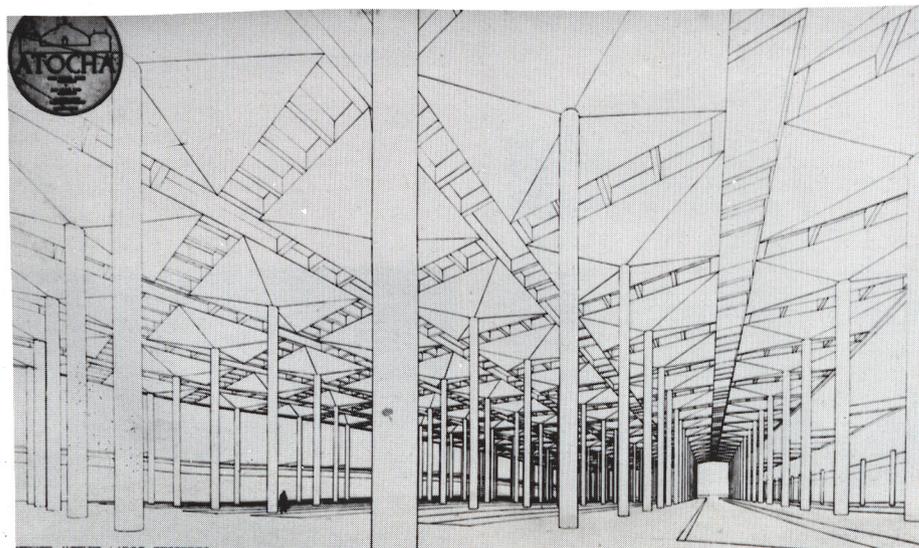
Este problema se agrava aún más al estar constreñida la relación Norte-Sur por el tortuoso casco antiguo de la ciudad en su margen Oeste y por el propio aparato ferroviario en el Este, en el que no se tomaron ni tan siquiera las mínimas medidas que hubiera supuesto ejecutar el cierre de las Rondas como proponía Castro, o la continuación de la calle Menéndez Pelayo que bordea el Retiro. Sólo ahora, con el retraso que ya se ha señalado, es cuando el Plan General asume estas medidas, proponiendo el cierre del anillo de Doctor Esquerdo y la unión de Menéndez Pelayo con Méndez Alvaro, completadas con el paso inferior de la plaza.

En este contexto, donde más que de *recuperar* Atocha se trata de *inventarla*, es donde los disíntos equipos debían insertar sus propuestas atendiendo, además, a un proyecto ferroviario ya establecido.

Rafael Moneo, José Miguel León  
y Mariano Moneo



De arriba a abajo, planta a la cota de acceso (628), planta a la cota de la estación de largo recorrido (619) y vista interior de los andenes de largo recorrido. A la derecha, vista de la maqueta desde la glorieta de Atocha.



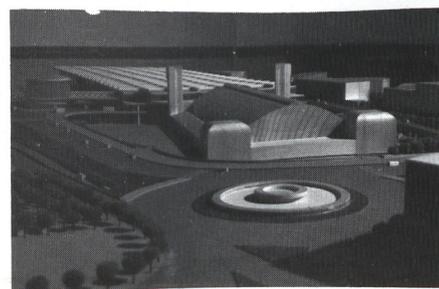
### La estación de Atocha

Cuando los ingenieros se enfrentan a la ampliación del haz de vías, la solución que adoptarán será precisamente deshacer el camino andado por Palacio. Sitúan la nueva estación delante de la marquesina actual, dado que ésta debe mantenerse, y recuperan el paralelismo de las vías con la calle Méndez Alvaro para que quepa el mayor número de éstas, dado lo limitado del solar. Asimismo, el Plan General propone que el nuevo acceso a la estación —y como tal ahora debe entenderse el punto donde se sitúa el intercambiador y la entrada principal de vehículos— se realice lateralmente, por la “fisura” entre la nueva terminal y la vieja marquesina, desde la calle Infanta Isabel.

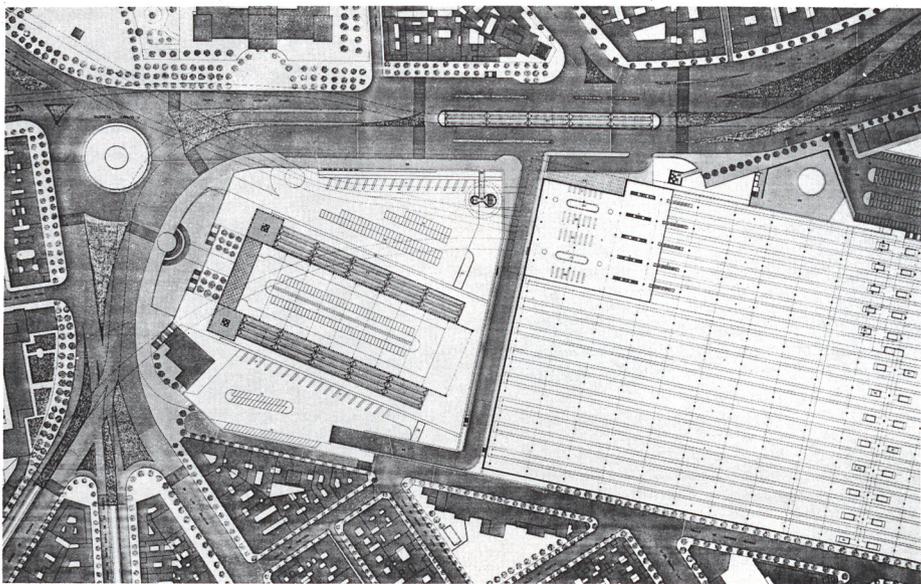
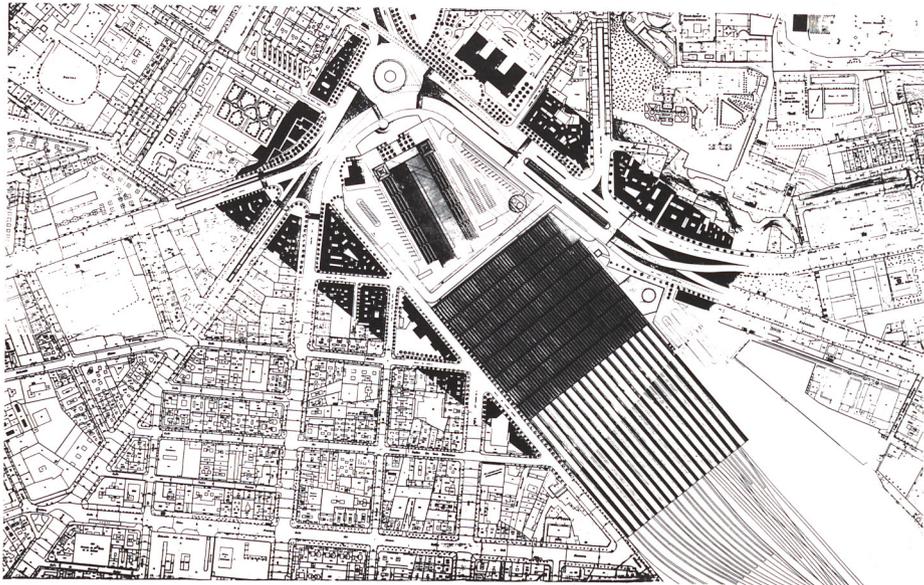
Aparte de las cuestiones que suscita el mantenimiento de la marquesina de Palacio, de las que hablaremos después, la ubicación del nuevo acceso introduce algunas determinaciones de capital importancia.

Ya habíamos observado cómo el retraso de la estación hacia la glorieta de Atocha supuso dejarla hundida en el foso de sus patios. Ahora el nuevo acceso, situado a la cota 628, nueve metros por encima de la estación de largo recorrido y diecisiete sobre la cota de cercanías junto con la ocupación de todo el ancho del solar con vías, obligan a hacer prácticamente subterránea la estación de cercanías y muy hundida la de largo recorrido, con los problemas circulatorios que ello conlleva. Se tendrá que acceder a la estación desde encima de ésta en una situación semejante a las salidas de la vieja Estación del Norte y a la manera en que inevitablemente debe hacerse en las estaciones vivas.

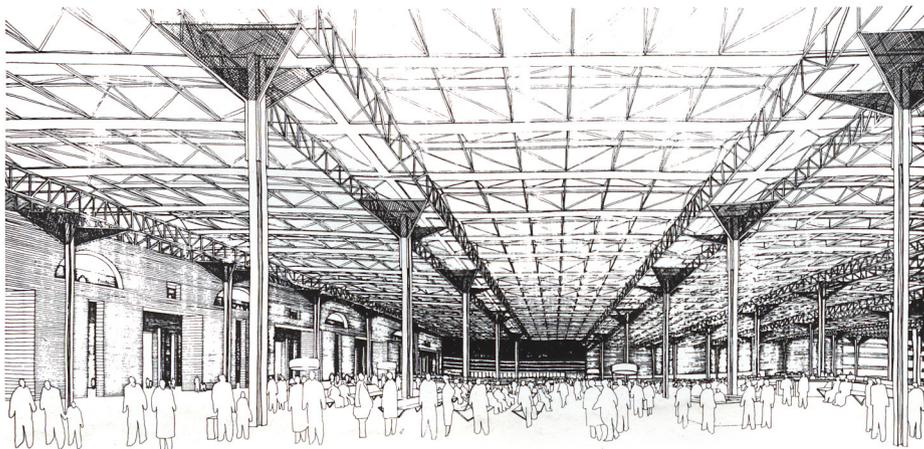
El proyecto entonces debe resolver, aparte de los aspectos funcionales obvios, un problema de gran importancia como es la definición de la cota del suelo que en algún momento —en la



José Antonio Corrales Gutiérrez  
y Ramón Vázquez Molezún

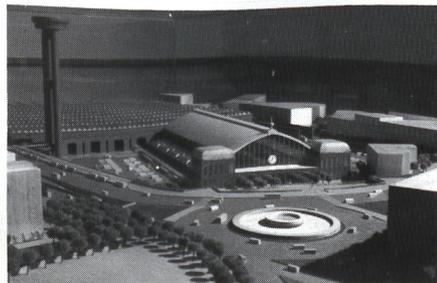


De arriba a abajo, planta de situación, planta del nivel de largo recorrido (628) y vista de la cabecera de andenes de largo recorrido. A la derecha, vista de la maqueta.

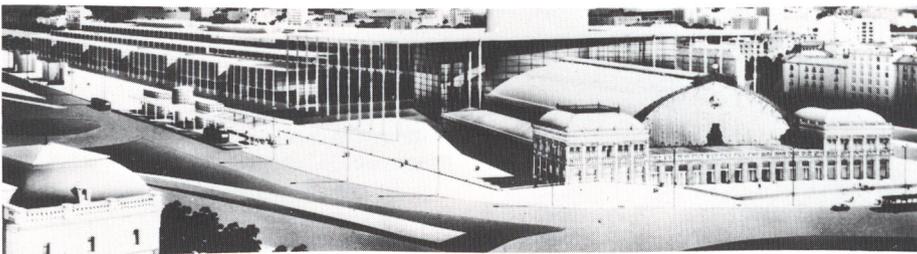
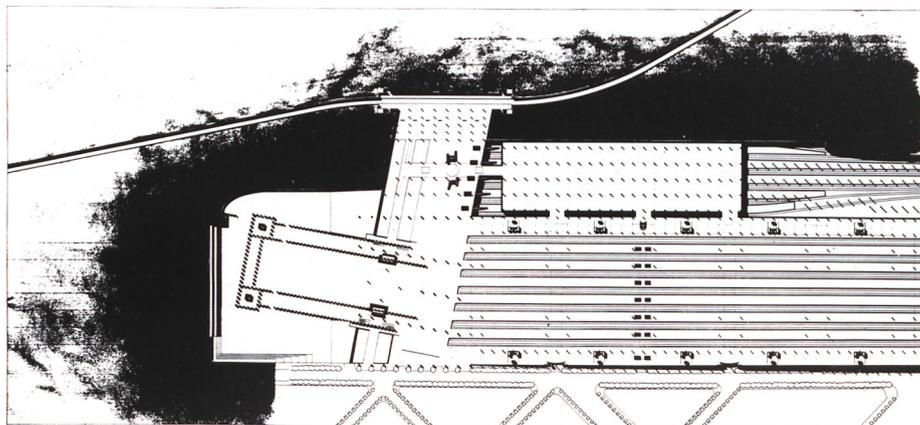
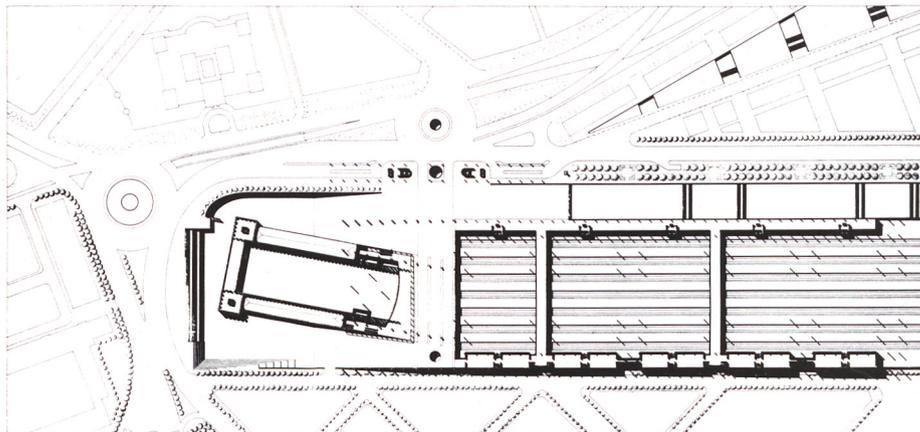


zona del aparcamiento sobre la estación de cercanías— se sitúa encima de los edificios. Dos opciones figurativas parecen disponibles; o bien convertir la estación en *sótano* y colocar encima de ella un edificio o una plaza, o hacer una cubierta transitable más o menos *corbusiana* donde la sensación de falso suelo siempre está presente. Los distintos equipos tratan este aspecto de diversas formas. Corrales y Molezún minimizan esta cuestión construyendo un puente que une y separa los dos edificios, el nuevo y el viejo. En el otro extremo, Junquera y Pérez Pita extienden una gran explanada que cubre más allá de la propia estación de cercanías, en una inmensa terraza reveladora de una fuerte confianza en el futuro de este lugar. Moneo, que en su propuesta adoptaba la solución de un aparcamiento descubierto, rectifica en el proyecto definitivo construyendo una cubierta para el mismo compuesta de repetidas cúpulas de cobre de un cierto aire *kahniano* que, a mi juicio, constituye uno de los aciertos del proyecto al eliminar por completo la duda de si es un suelo o una cubierta y optar por proyectar un edificio que, aunque abierto, es completo en sí mismo.

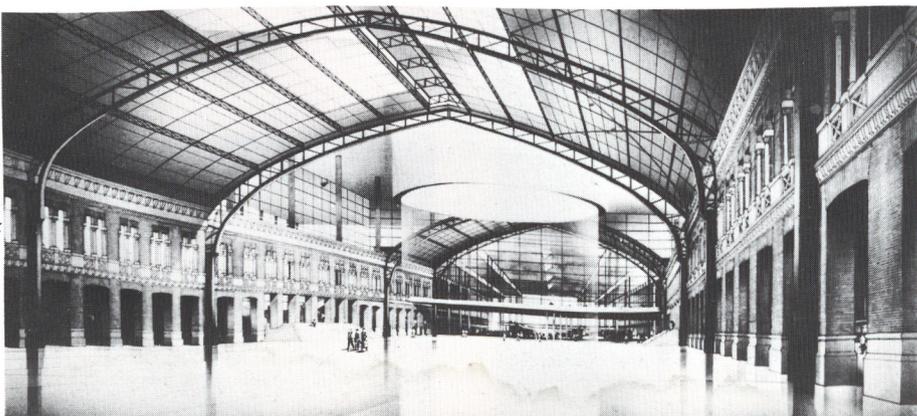
Quizá una de las cuestiones menos discutidas —y nada trivial— en la polémica habida ha sido la obligatoriedad de conservar la vieja marquesina de Alberto del Palacio. Su permanencia supone, de entrada, mantener un *módulo* con el que se ha de medir toda la operación. Sin compararlo para nada con los grandes complejos ferroviarios europeos y americanos, la marquesina de Atocha se propone ser un espacio *grande* (3), unitario, extenso y alto. En el fondo, un espacio exterior. Actúa como una puerta de la ciudad o una puerta de mar, con un efecto simbólico aún más intenso. Llegando en tren, caminando por su interior hacia la salida de las llegadas, se nos muestran unas fachadas que son *exteriores* por las que penetramos en el interior de un edificio para encontrarnos dentro de la ciudad y fue-



Jerónimo Junquera, Estanislao Pérez Pita,  
José Antonio Fernández Ordóñez y J. Martínez Calzón

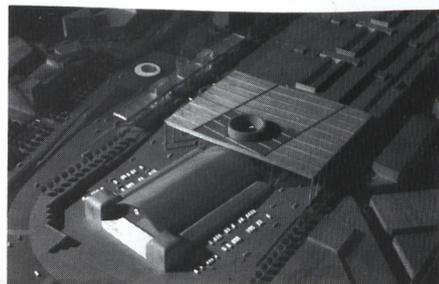


De arriba a abajo, planta de acceso (628), planta de estación de largo recorrido (619), fotomontaje del proyecto, y vista de la antigua marquesina con la inclusión del lucernario. A la derecha, vista de la maqueta.

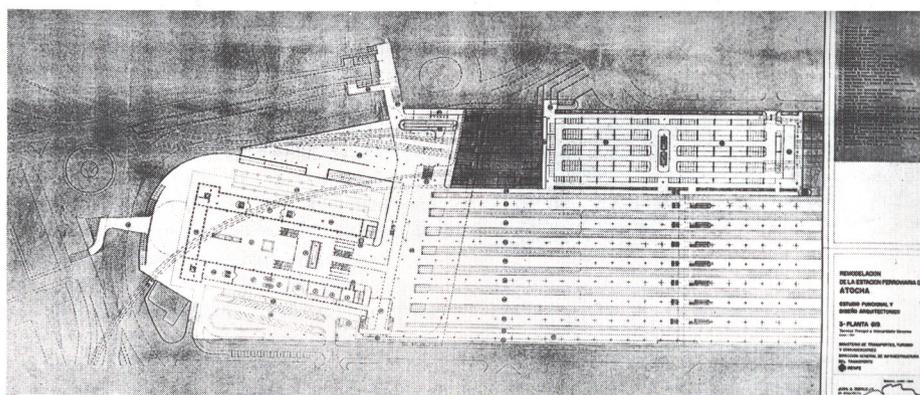
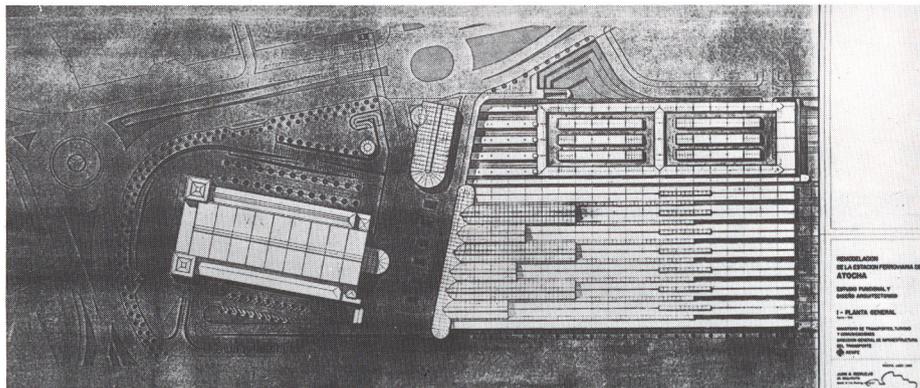


ra del edificio. La secuencia de salidas es exactamente inversa. La mayoría de las mejores estaciones terminales decimonónicas atienden a esta contradictoria situación interior/ exterior con dos escalas diferentes: la del edificio perimetral en tres lados, analógica y reconocible con una estructura de pisos convencional y la gran escala de la cubierta, gran fachada representativa desde el exterior y esfera celeste, apenas advertida, inaprensible desde el interior, captado nuestro interés por la actividad que se desarrolla en el suelo. Sin duda, el tamaño de la ampliación pondrá muy en duda este juego de escalas y con ello el carácter del edificio. Parece posible mantener la mayoría de los puros aspectos espaciales, si por éstos entendemos los que fundamentalmente devienen de su geometría, y aun así no todos, pues al situar la nueva construcción tapando el cuarto lado, la fuga visual quedará perdida, convertida la estación en salón. Este aspecto de la conservación de la marquesina y su relación con lo nuevo es uno de los puntos donde el proyecto se revela más difícil y donde los trabajos establecen mayores diferencias, como se verá a continuación. Pero a la vez es, seguramente, el lugar donde la arquitectura puede aportar algunas soluciones al estar menos comprometida con los problemas más amplios de la forma urbana que en este caso resultan tan insolubles sin actuaciones más extensas y profundas.

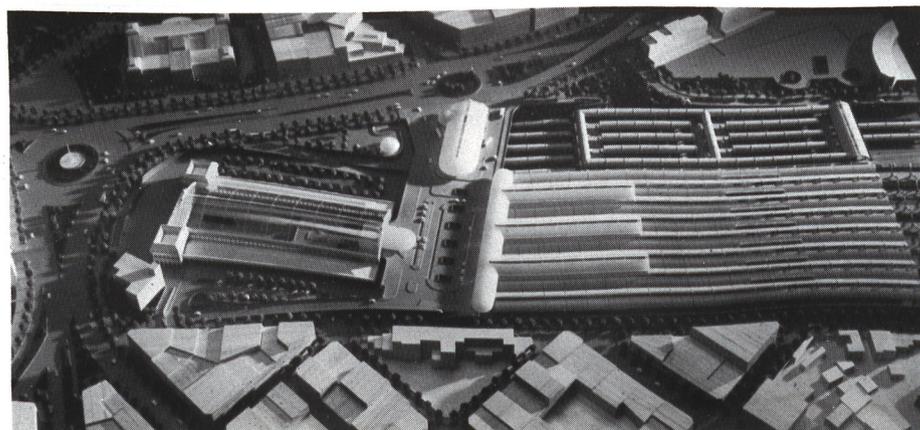
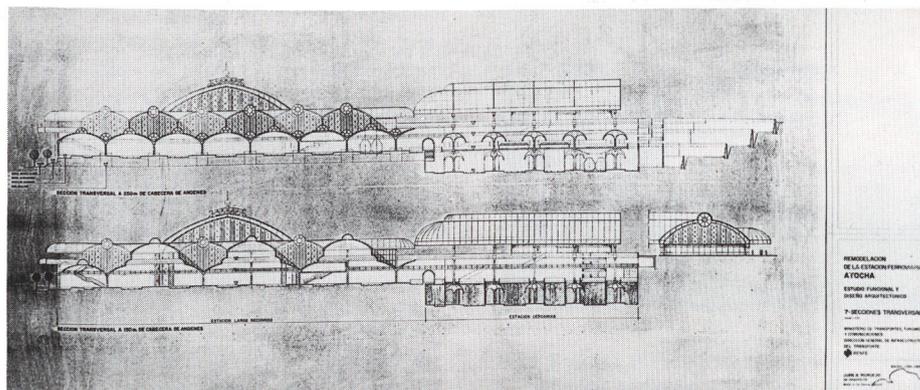
Si nos atenemos a la apariencia exterior de lo nuevo en relación a la marquesina, dos proyectos coinciden en una cierta voluntad de humildad: los de Corrales/Molezún y Moneo. Ambos plantean unas cubiertas bajas, de menor cota que la marquesina y para mantener los gálibos necesarios en el interior, recurren a las cubiertas fragmentadas y repetidas que evidencian aún más la extensión del nuevo edificio y sirven de contrapunto con su mallado (aunque éste sea tan singular como el dibujado por Moneo, que hace del accidente ley) a los elementos singulares.



Juan Antonio Ridruejo



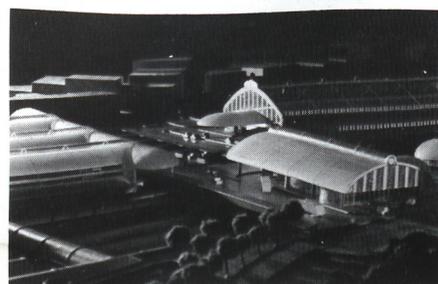
De arriba a abajo, planta de cubiertas, planta del nivel de estación, secciones transversales de la nueva marquesina, y vistas de la maqueta.



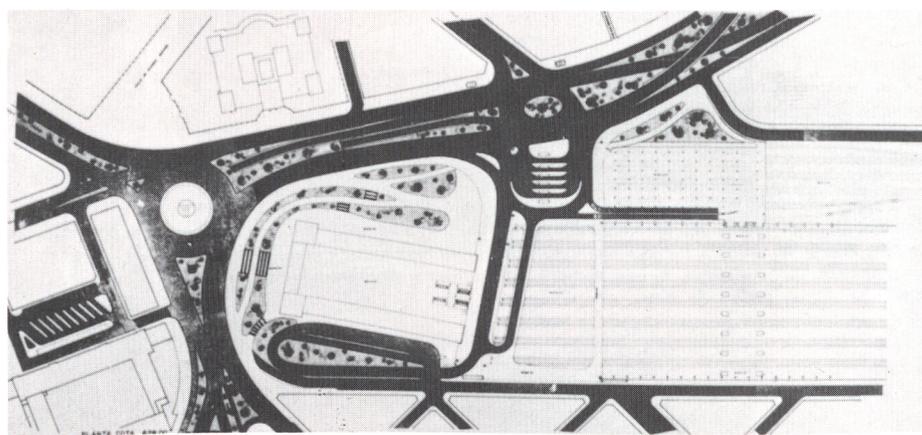
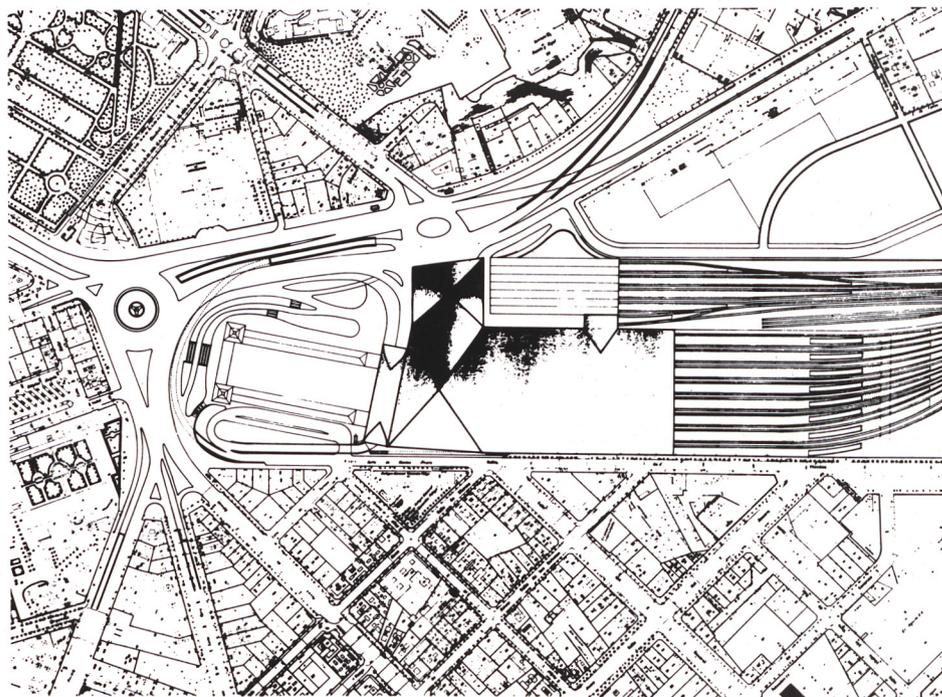
Corrales y Molezún incluso renunciarán a cubrir de esta manera la longitud total de los andenes, que terminarán en una humilde sección de gaviota, persiguiendo su personal sentido de equilibrio entre lo nuevo y lo viejo.

Otros dos proyectos pretenden una línea de cierta continuidad con la marquesina. El equipo de Nuere, buscando la traslación tecnológica de lo que fue el hierro en el siglo pasado, perdiendo en el empeño las posibles fachadas del nuevo edificio y convirtiendo el acuerdo con la marquesina en un problema sólo convincente desde la geometría descriptiva. La continuidad que persigue Ridruejo se instala en una referencia exclusivamente estilística. Utiliza unas cubiertas de cristal, cada vez más partidas, que intentan completar un organismo cuya cabeza sería la antigua marquesina y que, dejando al margen la oportunidad de esta elección, queda excesivamente debilitado por la extensión del uso de la bóveda a todas las partes del problema, bien sea un aparcamiento o el intercambiador o la estación de largo recorrido, produciendo más la sensación del empleo de una receta que la matizada utilización de una referencia estilística.

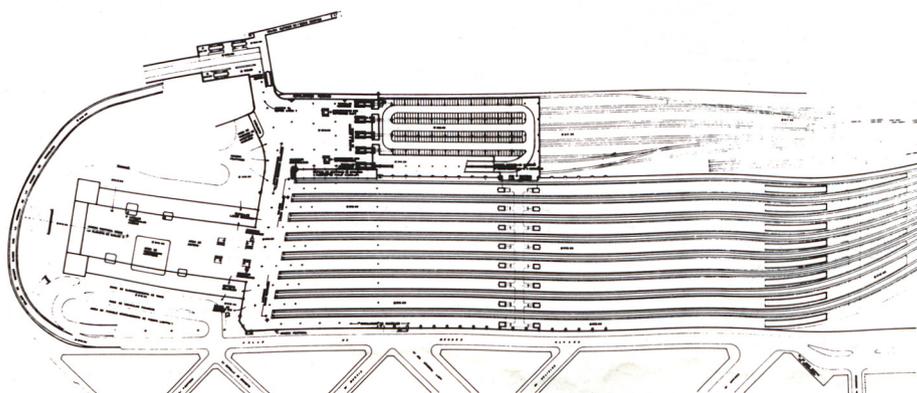
Sin duda, la solución más buscadamente aparatosa es la presentada por Junquera y Pérez Pita. Ellos parecen valorar, sobre todos los otros problemas, la gran *escala* que consideran que el edificio debe tener en orden a conseguir la gran estación que se está proyectando. A partir de este principio, todos los esfuerzos por poner en valor la vieja marquesina, a mi modo de ver, fracasan. Esta, puesta al servicio de esa idea *grande* resultará ridícula al lado del gigantesco orden adintelado de veinticuatro metros de altura que ahora se proyecta, agravando aún más el efecto, desde mi punto de vista inoportuno, al ocultar y romper materialmente la marquesina en sus últimos pórticos e introducir el plano inclinado exterior que une las cotas 629 y 619 cortando la fachada oblicuamente. No deja de resultar paradójico que sin haber puesto en duda las bases de partida del ejercicio (situación que



Enrique Nuere, L. Fernández Troyano  
y Javier Monterola



De arriba a abajo, planta de situación, planta de acceso (628), planta a nivel de estación de largo recorrido (619). A la derecha, vista de la maqueta.



podía haber sido interesante) y habiendo conservado la marquesina de Palacio, la rótula a la que se confía el acuerdo entre lo nuevo y lo viejo destruya con su tambor la espacialidad y la escala del viejo edificio.

Siendo este el proyecto que a mi juicio trata con menor piedad a la vieja estación, no es menos cierto que en los otros trabajos tampoco encuentro soluciones muy acertadas, evidenciando la dificultad que plantea en el interior la ubicación elegida para el acceso. El espacio de la marquesina es en todos los proyectos una de las partes más lesionadas, bien sea por una excesiva invasión de nueva edificación —como es el caso de Moneo y Ridruejo—, bien sea por el uso al que se destina, como ocurre con el aparcamiento de Corrales y Molezún.

Pero volvamos al problema del acceso. En términos urbanos se vuelve a reforzar la línea, tradicional en este lugar de la ciudad, de dividir los problemas espacialmente y no perseguir una solución unificadora, punto menos que imposible a estas alturas. A la actual glorieta de Carlos V —mala reunión de la plazuela del Hospital y la Puerta de Atocha— se une ahora la plaza de la Estación en el final de la calle Alfonso XII. Salvados los problemas altimétricos ya revisados, el punto elegido creo que tiene interés. La entrada principal se sitúa al Norte, paradoja de la llave del Sur que vuelve a dar la espalda al mediodía. Remata la actual calle de Alfonso XII y presenta el acceso —en una neta condición moderna— justo por el punto donde el conflicto formal es más grave: en la articulación entre el nuevo y el viejo edificio, donde se hacen presentes las dos geometrías que el proyecto debe resolver. No es casual la elección del punto. Revela cuánto ha cambiado una estación en este siglo largo de su existencia. Si antes una estación de viajeros tenía su razón de ser fundamental en los trenes de largo recorrido con lo que éstos implicaban de uso singular, de extraordinario, ahora el ferrocarril tiene y va a tener más importancia y mayor volumen de movimiento como medio de transporte cotidiano, de cerca-



nías. Se trata pues de optimizar estos recorridos y el intercambio de medios de locomoción tren-metro-autobús. Por tanto, entre otras razones de índole urbana, ese acceso principal se sitúa en la cabecera de la estación de cercanías. Se produce entonces una ambivalencia entre la entrada real a la estación, que no quedará muy bien acompañada si se mantiene el caserío frontero y la entrada visualmente sugerida por la antigua marquesina. De ahí la solicitud que se hacía a los equipos de un tratamiento emblemático de este punto y donde creo que se encuentra uno de los aciertos de la propuesta de Moneo al establecer el neto cilindro del intercambiador y las torres de remate de la marquesina sin caer en la fácil tentación de la gratuidad de la torre de Corrales y Molezún o en repetida solución de pórtico presentada por Junquera y Pérez Pita.

Por último, quiero destacar que si la llave del Sur mira al Norte, mucho me temo que lo hace de una forma inevitable. Desde las propias bases aceptadas y elaboradas en el Plan General, el acceso se situaba en la calle Infanta Isabel. Razones de vialidad, subsuelo y relación con el metropolitano justifican esta elección. Pero a éstas debemos añadir las propias de presentación de la ciudad al forastero, y en este aspecto, no es comparable entrar de frente al cerrillo de San Blas y al parque del Retiro, que hacerlo contra el depauperado y degradado Ensanche Sur. Son otras acciones, algunas de las cuales se contemplan en el Plan General y están en ejecución, las que podrán restablecer hasta cierto punto el equilibrio por tanto tiempo perdido entre el Norte y el Sur de la capital. A la nueva estación no le pidamos que resuelva más allá de su propio problema que, como se ha visto, ya es bastante complejo. Esta podrá mejorar algo su entorno más inmediato adecentando las actuales instalaciones ferroviarias, dando una solución urbana a la avenida de la Albufera o —como acertadamente propone el equipo de Junquera y Pérez Pita— haciendo algo más permeable a nivel peatonal la barrera del ferrocarril. Pero Atocha seguirá siendo Atocha. No convirtamos a la estación en un nuevo *Scalextric* al que se confie la capacidad casi milagrosa de solucionar otros problemas metropolitanos. Si así lo hiciéramos nos defraudaría una vez más.

J. F.

#### NOTAS:

(\*) La llave del Sur es el nombre que periódicamente se le ha dado al conjunto de la Operación Atocha por el peso específico de la misma en el reequilibrio Norte-Sur de la ciudad propuesto en el Plan General de Madrid.

(1) "Ejemplo es de estas verdades el Hospital General: inmenso edificio, de aspecto ruinoso, sin haber llegado a terminarse, insuficiente aún en épocas normales, situado en uno de los puntos más bajos de la población, mal ventilado y con tantos otros defectos que hemos oído enumerar a personas competentes. Pero aunque esto no fuera, aún cuando sus condiciones hubieran podido ser las mejores posibles, cesarían de serlo tan luego como llegando hasta su pie las vías férreas que pondrán en comunicación con la corte a todas las provincias de más de la mitad de España y tratándose del ensanche y embellecimiento de la población por aquella parte, las nuevas edificaciones que a más o menos distancia de sus muros se elevasen vendrían a colocarle en el interior de la villa, y la convivencia pública reclamaría incesantemente su demolición, hasta lograr ver por tierra aquella mole de triste y sucio aspecto". Memoria del Anteproyecto de Ensanche. Carlos María de Castro, 1860, pág. 122.

"Hecho así, deberá dividirse aquel inmenso solar en otros cuatro, continuando la calle de Santa Isabel y cortando ésta perpendicularmente por otra casi prolongación de la de Ceniceros, pudiendo destinarse los cuatro nuevos edificios que se construyeran al Ministerio de Fomento, a las Escuelas especiales de Ingenieros de Caminos y de Minas, y al Instituto Industrial, con lo que cambiaría como por encanto de aspecto aquella localidad y tomarían precio y valor los terrenos que hoy por su proximidad al hospital están punto menos que despreciados". Id., pág. 123.

"Suponiendo como punto céntrico de una plaza circular de 50 metros de radio el de intersección de los ejes prolongados de la calle y paseo de Atocha y del Prado, y el de la alameda que conduce a la plazuela del hospital a que habrá de darse un pequeño giro, colocamos en aquel centro la linda y elegante fuente conocida vulgarmente con el nombre de la Alcachofa. Tirando desde aquí las tapias que por aquella parte cierran el Jardín Botánico y desmontando lo necesario el cerrillo de San Blas o del Observatorio, se ensanchará el paseo para la gente de a pie algunos metros continuando hasta el ángulo que forma la directriz al frente de la ermita del Angel. Este cuyo derribo suponemos, pasará a la plazuela del Hospital, entre los dos caminos que bajan al canal de Manzanares, en concepto de iglesia parroquial". Id., pág. 127.

"Necesitase ante todo derribar la capilla del hospital, la manzana que forma la calle de Ceniceros, un trozo de tapias de la huerta de las Hijas de la Caridad, el patio del Retiro, menos el ala derecha, el cuartel de artillería (1) y la que fue inspección de milicias, de que ya nos hemos ocupado al hablar del Palacio de la Villa.

Así, despejado el terreno, debe formarse en el encuentro del paseo de Atocha, desde el de Santa María de la Cabeza, de la calle de Atocha y del salón del Prado, una espaciosa plaza circular, lo que los franceses llaman

*rond point*, colocando en el centro, como punto de vista de las vías que acabamos de indicar, la preciosa fuente de la Alcachofa, malamente metida en un rincón, plaza a que deben tener su entrada principal la Escuela de Ciencias Naturales y el jardín de aclimatación de que hablaremos a su tiempo". El futuro Madrid. A. Fernández de los Ríos, 1868, pág. 157.

(2) Las leyes de Ensanche determinaron su división en cinco zonas, primero y luego en tres, estableciendo que las inversiones en urbanización fueran proporcionales en cada zona a las contribuciones recaudadas. Por esta razón se estableció cada vez una mayor diferencia de calidad entre cada una de las zonas.

(3) Cubre 7.420,78 m<sup>2</sup> con 152,90 m. de longitud, 48,76 m. de luz y 27 m. de altura.

La Comisión de Seguimiento de la Operación Atocha estaba formada por:

D. César Cimadevilla, consejero de Obras Públicas y Transportes de la Comunidad de Madrid.

D. Eduardo Mangada, consejero de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda de la Comunidad de Madrid.

D. Antonio Alcaide, Director General de Infraestructura del Transporte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

D. Jesús Espelosín, Concejal Delegado del Área de Urbanismo e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid.

D. Apolinar Rodríguez, Director General Adjunto de Planificación y Apoyo de Renfe.