

FM/3412

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

RENFE

AYUNTAMIENTO DE MADRID

RENFE

250-001-5

# OPERACION ATOCHA

UNA ESTACION PARA MADRID



FM-3412





## OPERACIÓN ATOCHA: UNA ESTACIÓN PARA MADRID

La acción coordinada del Ministerio de Transportes, la Comunidad Autónoma de Madrid, RENFE y el Ayuntamiento de Madrid va a permitir aportar un reto importante con repercusiones a escala de ciudad regional e incluso más amplia: la Operación Atocha.

### UNOS OBJETIVOS URBANÍSTICOS Y DE TRANSPORTE

La actuación urbanística en el área de Atocha, tal y como queda definida en el Plan General de Orden-

# OPERACION ATOCHA

## UNA ESTACION PARA MADRID

Los, integrados con opciones de transporte, a la estructura actual de la red de caminos, y principal nudo de la red de transporte público.

63/3745

El conjunto de la operación comprende:

1. La solución del transporte público de la zona sur de Madrid, basada fundamentalmente en el ferrocarril, con una gran estación en Atocha y otra de menor entidad en Méndez Alvaro, ambas con facilidad de transbordo con los medios de transporte públicos urbanos, Metro y autobús.

En concreto la construcción de un nuevo complejo ferroviario en la estación de Atocha, que actualiza y moderniza las instalaciones existentes, con objeto de satisfacer los nuevos servicios que se van a desarrollar en el sistema de transporte, tanto de cercanías como de largo recorrido.

Elaborado por el Ayuntamiento de Madrid - 1984 - 1985 - 1986

5148 - M7

OPERACION ATOCNA

UNA ESTACION PARA MADRID

1984

Depósito legal: M. 21.460 - 1984.—Artes Gráficas Municipales

Ayuntamiento de Madrid



## OPERACIÓN ATOCHA: UNA ESTACIÓN PARA MADRID

La acción coordinada del Ministerio de Transportes, la Comunidad Autónoma de Madrid, RENFE y el Ayuntamiento de Madrid va a permitir aportar un reto importante con repercusiones a escala de ciudad, regional e incluso más amplia: la Operación Atocha.

### UNOS OBJETIVOS URBANÍSTICOS Y DE TRANSPORTE

La actuación urbanística en el área de Atocha, tal y como queda definida en el Plan General de Ordenación Urbana, está llamada a ser una de las que dejen una importante huella en nuestra ciudad; como lo fue el derribo de "la cerca" del Madrid antiguo para dar paso al ensanche, o la eliminación del hipódromo de la Castellana para dar paso al crecimiento de la ciudad hacia el norte. Objetivos urbanísticos, integrados con opciones de transporte: Atocha, encrucijada actual de la red de caminos, va a ser el principal nudo de la red de transporte público.

El conjunto de la operación comprende:

1. La solución del transporte público de la zona sur de Madrid, basada fundamentalmente en el ferrocarril, con una gran estación en Atocha y otra de menor entidad en Méndez Alvaro, ambas con facilidad de transbordo con los medios de transporte públicos urbanos, Metro y autobús.

En concreto la construcción de un marco complejo ferroviario en la estación de Atocha, que actualiza y moderniza las instalaciones existentes, con objeto de adecuarlas a los nuevos servicios previstos para satisfacer la demanda de transporte, tanto de cercanías como de largo recorrido.



2. La descongestión de los accesos viarios radiales al centro de la ciudad desde el sur, que hoy, todos ellos, deben obligatoriamente pasar por la plaza del Emperador Carlos V (Atocha).

3. La recuperación de los espacios urbanos del área de la estación que hoy presentan una imagen degradada debida a la presencia de los pasos elevados y las instalaciones auxiliares de ferrocarril.

4. La dotación de equipamiento y servicios urbanos a una zona que hoy presenta carencias y la ordenación urbanística que regenere la zona de contacto del centro con los primeros barrios periféricos.

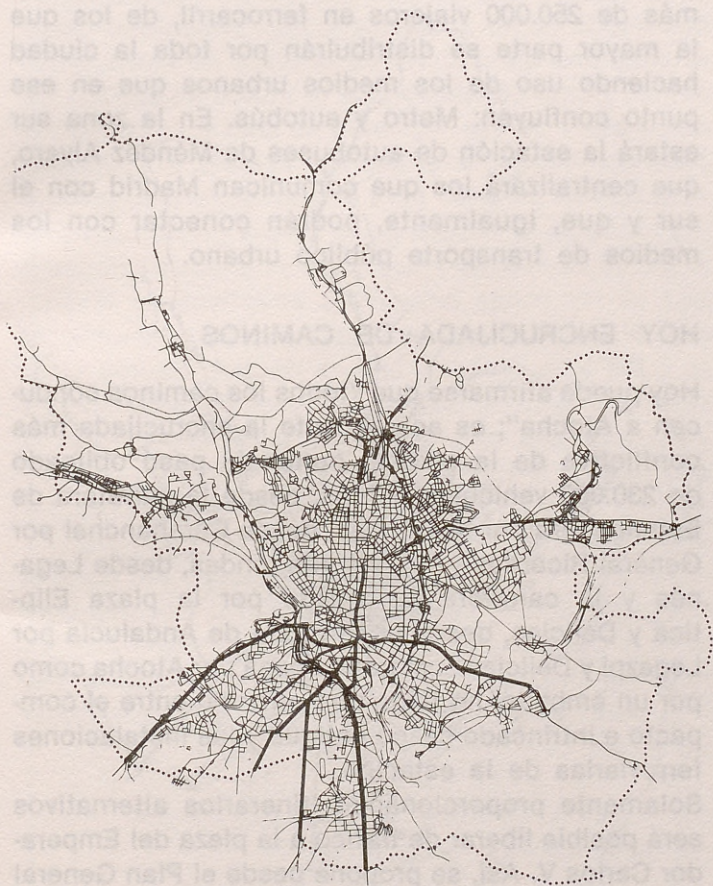
## ATOCHA, NUDO DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

Uno de los problemas más agudos en las grandes ciudades como Madrid es el del transporte. El hecho de que la mayoría de los puestos de trabajo se concentren en el centro de Madrid genera un ir y venir diario entre éste y los barrios periféricos; si se consideran los municipios del sur y sudoeste del Área Metropolitana, el problema se agrava aún más.

Ante esta situación, el Plan General de Ordenación Urbana ha optado por un transporte público potente, asumiendo el Plan Ferroviario del Área Metropolitana de Madrid como única forma de garantizar la gran masa de esos desplazamientos laborales diarios, frente a la política —tantas veces seguida— de confiar en las vías rápidas, con los consiguientes problemas de inserción en la trama y la propia limitación del área central en cuanto a su acceso, estacionamiento y soporte ambiental de todo ese tráfico. Piénsese que si los 800.000 viajes que se realizan diariamente al centro de Madrid por motivos de trabajo se hicieran en coche, sería necesaria para apar-



TODOS LOS CAMINOS CONDUCEN  
A ATOCHA (230.000 VEHÍCULOS/DÍA)





car una superficie equivalente a la comprendida entre Cuatro Caminos, Ventas, Atocha y la plaza de España, es decir, todo el casco antiguo y el ensanche del siglo XIX.

El área de Atocha ha de ser un importante nudo en la solución de los desplazamientos mediante el transporte público. Por la estación pasarán diariamente más de 250.000 viajeros en ferrocarril, de los que la mayor parte se distribuirán por toda la ciudad haciendo uso de los medios urbanos que en ese punto confluyen: Metro y autobús. En la zona sur estará la estación de autobuses de Méndez Alvaro, que centralizará los que comunican Madrid con el sur y que, igualmente, podrán conectar con los medios de transporte público urbano.

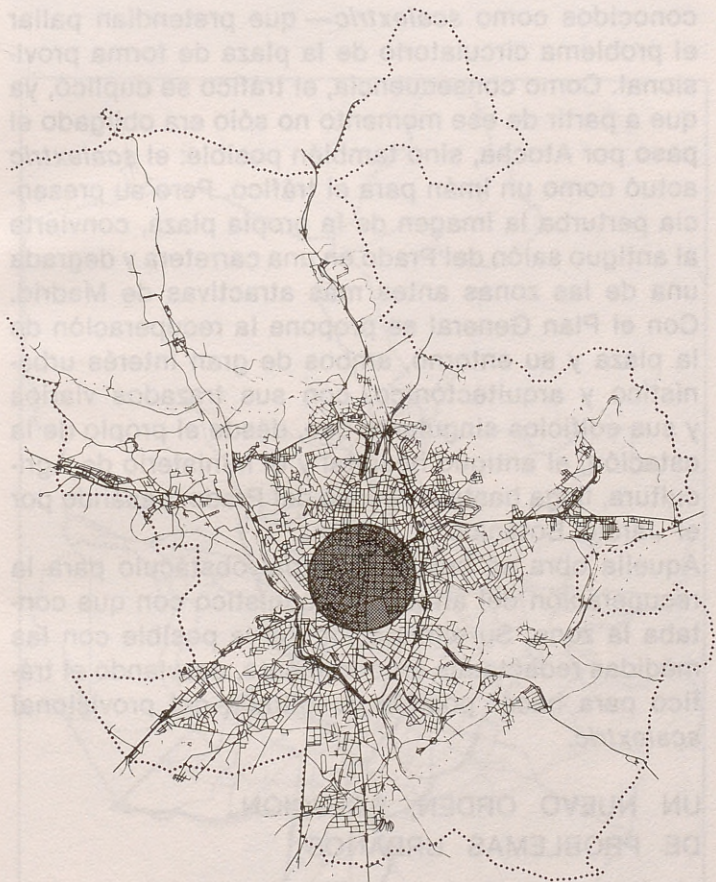
## HOY ENCRUCIJADA DE CAMINOS

Hoy puede afirmarse que “todos los caminos conducen a Atocha”; es actualmente la encrucijada más conflictiva de la ciudad, punto de paso obligado de 230.000 vehículos diarios: desde la carretera de Extremadura por las rondas, desde Carabanchel por General Ricardos y las mismas rondas, desde Leganés y la carretera de Toledo por la plaza Elíptica y Delicias, desde la carretera de Andalucía por Legazpi y Delicias..., el tráfico pasa por Atocha como por un embudo; no tiene otro remedio entre el compacto e intrincado casco antiguo y las instalaciones ferroviarias de la estación.

Solamente proporcionando itinerarios alternativos será posible liberar de tráfico a la plaza del Emperador Carlos V. Así, se propone desde el Plan General la unión de Menéndez Pelayo con Méndez Alvaro; cerrar el trazado del segundo cinturón prolongado de Doctor Esquerdo para desviar el tráfico de media distancia; y conducir directamente los vehículos de la carretera de Andalucía al nudo sur de la M-30,



## DESTRUIR LA CIUDAD PARA PODER APARCAR





donde llegará también el nuevo distribuidor del sur metropolitano que ha de recoger los tráficos de las carreteras radiales del Sur.

## UNA IMAGEN URBANA RECUPERADA

En mayo de 1968 se construyeron los pasos elevados de la plaza del Emperador Carlos V —popularmente conocidos como *scalextric*— que pretendían paliar el problema circulatorio de la plaza de forma provisional. Como consecuencia, el tráfico se duplicó, ya que a partir de ese momento no sólo era obligado el paso por Atocha, sino también posible: el *scalextric* actuó como un imán para el tráfico. Pero su presencia perturba la imagen de la propia plaza, convierte al antiguo salón del Prado en una carretera y degrada una de las zonas antes más atractivas de Madrid. Con el Plan General se propone la recuperación de la plaza y su entorno, ambos de gran interés urbanístico y arquitectónico, con sus trazados viarios y sus edificios singulares que, desde el propio de la estación, el antiguo hospital y el Ministerio de Agricultura, llega hasta el Museo del Prado, pasando por el Jardín Botánico.

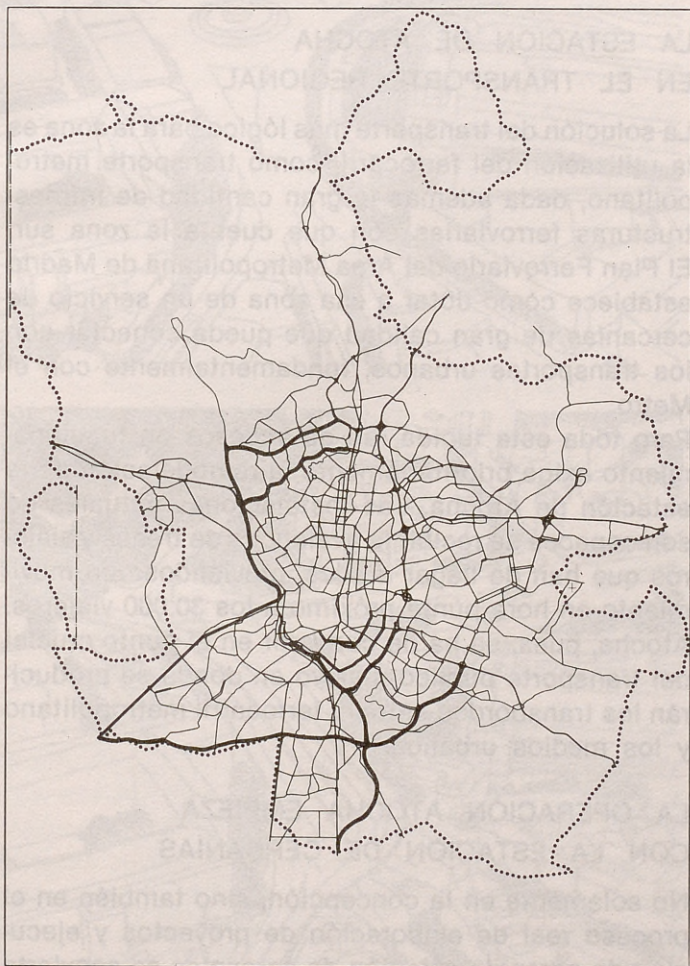
Aquella obra es hoy el principal obstáculo para la recuperación del atractivo urbanístico con que contaba la zona. Su eliminación se ve posible con las medidas redactadas anteriormente, desviando el tráfico para hacer posible la retirada del provisional *scalextric*.

## UN NUEVO ORDEN, SOLUCIÓN DE PROBLEMAS URBANOS

La liberación de las grandes superficies de suelo hoy ocupado por instalaciones ferroviarias obsoletas (mercancías, talleres, etc.), que serán levantadas y trasladadas a otras zonas, representa una gran oportunidad para la ciudad.



**EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN  
URBANA MEJORA LA RED CONGESTIVA  
Y REDUCE EL TRÁFICO EN ATOCHA  
(160.000 VEHÍCULOS/DÍA)**





Las cerca de 200 hectáreas de superficie sobre las que se plantea la operación urbanística permitirán el reequipamiento del área mediante la creación de zonas verdes, plazas y centros escolares, tanto de enseñanza básica como de grados medios, permitiendo además mejorar las condiciones de las áreas industriales que es preciso mantener e instalar una estación de autobuses y un centro de intercambio entre el ferrocarril y el Metro.

## LA ESTACIÓN DE ATOCHA EN EL TRANSPORTE REGIONAL

La solución del transporte más lógico para la zona es la utilización del ferrocarril como transporte metropolitano, dada además la gran cantidad de infraestructuras ferroviarias con que cuenta la zona sur. El Plan Ferroviario del Área Metropolitana de Madrid establece cómo dotar a esa zona de un servicio de cercanías de gran calidad que pueda conectar con los transportes urbanos, fundamentalmente con el Metro.

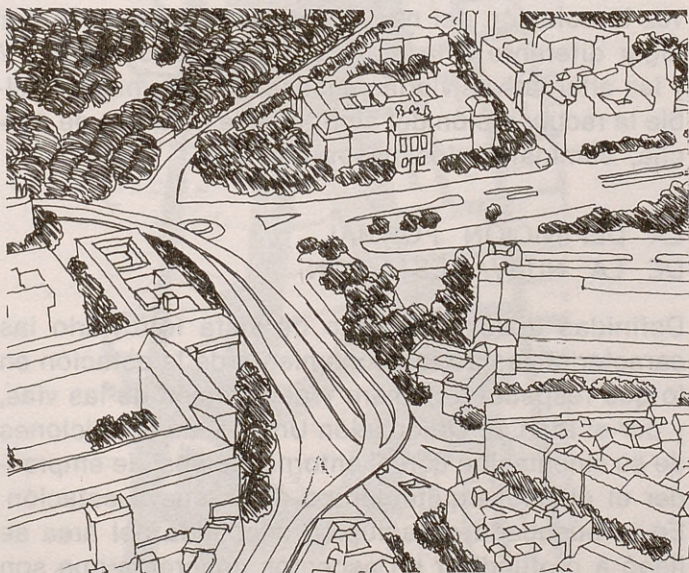
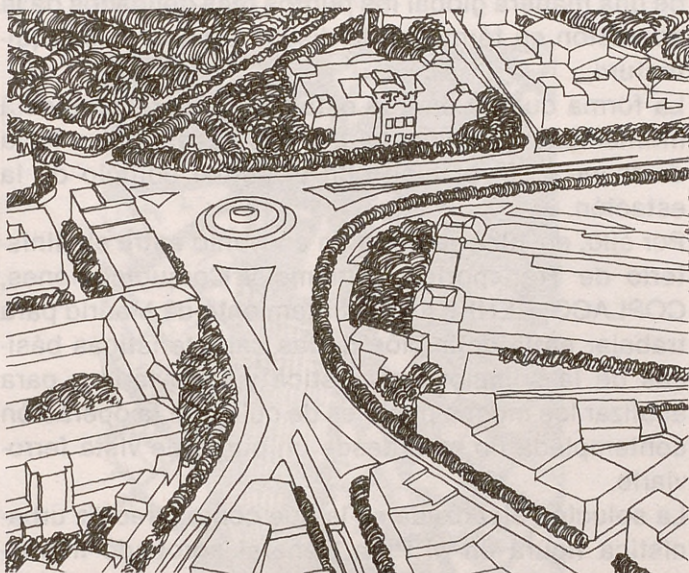
Pero toda esta tupida red de accesos en funcionamiento exige prioritariamente la remodelación de la estación de Atocha. Las instalaciones actuales no son capaces de recibir la avalancha de trenes y viajeros que han de llegar a ellas, previéndose un movimiento en hora punta próximo a los 30.000 viajeros. Atocha, pues, se ha de convertir en el punto crucial del transporte público masivo en donde se producirán los transbordos entre el ferrocarril metropolitano y los medios urbanos.

## LA OPERACIÓN ATOCHA EMPIEZA CON LA ESTACIÓN DE CERCANÍAS

No solamente en la concepción, sino también en el proceso real de elaboración de proyectos y ejecución de obras, la estación de cercanías se convierte



## PLAZA DEL EMPERADOR CARLOS V: SITUACIÓN ACTUAL Y FUTURA





en un punto básico de la operación. La exigencia de tener que dar solución prioritaria a la estación de cercanías lleva consigo la necesidad de plantear de una manera global los puntos más delicados de la operación en términos de diseño urbano y de arquitectura.

La forma que se dé a la estación de cercanías está íntimamente relacionada con los accesos que haya de tener y su relación con el actual edificio de la estación.

Por ello, en 1982 se firmó un convenio entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, COPLACO, RENFE y el Ayuntamiento de Madrid para trabajar en la definición de las características básicas de la solución urbanística y ferroviaria y para analizar los modos posibles de culminar la operación contemplada no sólo desde un punto de vista ferroviario.

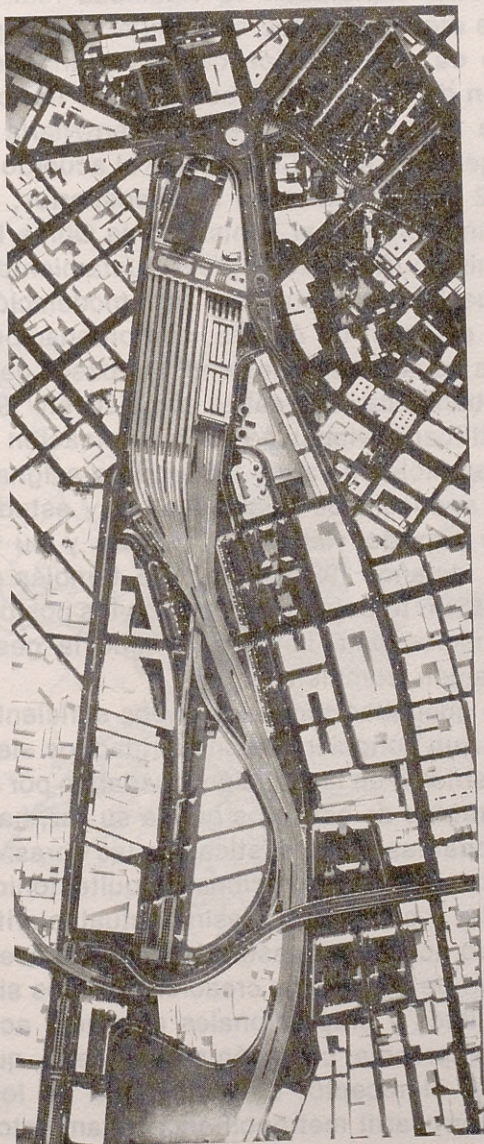
La solución alcanzada es la que como directriz urbanística figura en el Plan General aprobado inicialmente en abril de 1983. En ella se plantea por primera vez la solución del nuevo acceso a la estación por lugar diferente a la plaza del Emperador Carlos V y las alternativas viarias necesarias para hacer posible la recuperación del ámbito de la estación de Atocha, eliminando los pasos elevados.

## LA DEFINICIÓN FORMAL DE LA NUEVA ESTACIÓN

Definidas desde un punto de vista ferroviario las características de funcionamiento de la estación en lo que respecta a número y disposición de las vías, y por el Plan de Ordenación Urbana las condiciones de su vinculación con el entorno, es posible emprender el diseño arquitectónico de la nueva estación. En la búsqueda de solución adecuada del área se llegó a profundizar en aspectos concretos que son



ORDENACIÓN RECOGIDA EN LA  
APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN GENERAL  
DE ORDENACIÓN URBANA





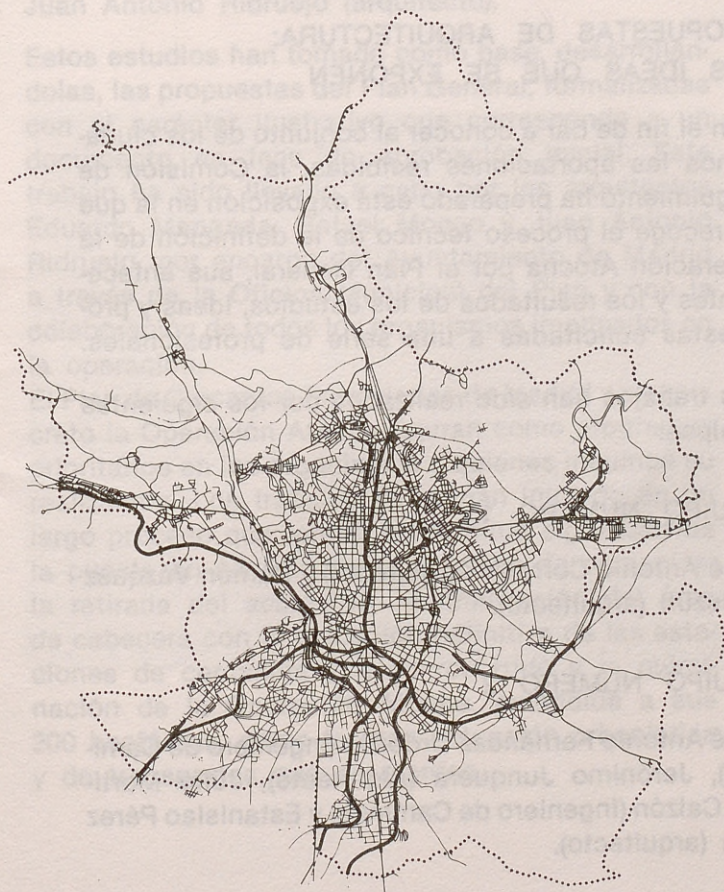
definidores de los principales requisitos que ha de satisfacer la arquitectura de la nueva estación. Para ello se elaboraron varios trabajos preliminares que, por una parte, planteaban las posibles soluciones y, por otra, exploraban su viabilidad real.

A estos efectos merece recordarse que el proyecto técnico de remodelación de vías y andenes de la estación de Atocha para adaptarlo al tráfico futuro data de 1979; que la red arterial ferroviaria de 1974 dio origen al Plan de Cercanías y al acuerdo firmado en 1982 por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (COPLACO) y el Ayuntamiento de Madrid; que la propuesta para la remodelación de la plaza y estación de Atocha, con ordenación de los terrenos adyacentes que sentó las bases de la solución urbanística, se realizó también en 1982; que para ratificar la viabilidad de la eliminación del *scalextrix* se hicieron varios trabajos de asignación de tráfico, encuesta de origen-destino y estudios previos de trazado viario en la plaza y su entorno durante los años 1982 y 1983; que, también en 1983, se realizó un trabajo que estudiaba las posibilidades y los medios para llevar a término la gestión de la operación completa.

Pero no quedaban todos los cabos suficientemente atados. Aun conociendo con claridad los elementos fundamentales de la solución, quedaban por analizar gran cantidad de aspectos que, a su vez, habían de condicionar las características de las obras: integración formal de las soluciones arquitectónicas con el entorno y con la marquesina actual; clarificación del nuevo acceso a la estación desde la avenida de la Ciudad de Barcelona; creación de hitos significativos visibles y proporcionales a la gran actuación que se emprendía; conexión con el Metro, que será, sin duda, el receptor de la mayoría de los viajeros del ferrocarril metropolitano; tratamiento de los



## EL FERROCARRIL, LA SOLUCIÓN AL TRANSPORTE DEL SUR



espacios libres del entorno de la estación; superación de la barrera de las vías; ubicación de aparcamientos próximos a la estación; tratamiento del espacio interior de la marquesina actual y accesibilidad peatonal y viaria a la estación, teniendo en cuenta los problemas topográficos existentes.

## PROPUESTAS DE ARQUITECTURA: LAS IDEAS QUE SE EXPONEN

Con el fin de dar a conocer al conjunto de los ciudadanos las aportaciones recibidas, la Comisión de Seguimiento ha preparado esta exposición en la que se recoge el proceso técnico de la definición de la Operación Atocha por el Plan General, sus antecedentes y los resultados de los estudios, ideas y propuestas solicitadas a una serie de profesionales.

Los trabajos han sido realizados por los siguientes equipos:

### EQUIPO NÚMERO 1

José Antonio Corrales (arquitecto) y Ramón Vázquez Molezún (arquitecto).

### EQUIPO NÚMERO 2

José Antonio Fernández Ordóñez (ingeniero de Caminos), Jerónimo Junquera (arquitecto), Julio Martínez Calzón (ingeniero de Caminos) y Estanislao Pérez Pita (arquitecto).

### EQUIPO NÚMERO 3

Leonardo Fernández Troyano (ingeniero de Caminos), Javier Manterola (ingeniero de Caminos) y Enrique Nuere (arquitecto)



#### EQUIPO NÚMERO 4

Rafael Moneo (arquitecto), Mariano Moneto (ingeniero de Caminos) y José Miguel León (arquitecto).

#### EQUIPO NÚMERO 5

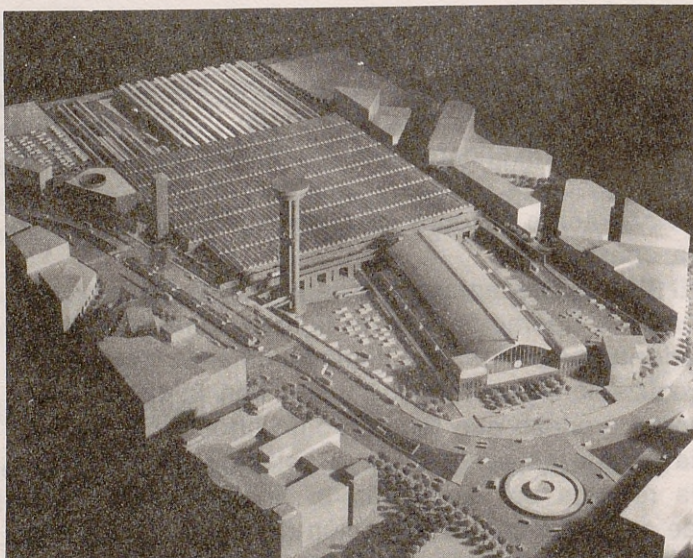
Juan Antonio Ridruejo (arquitecto).

Estos estudios han tomado como base, desarrollándolas, las propuestas del Plan General, formalizadas con el carácter ilustrativo que corresponde a un documento en fase de aprobación inicial. Este trabajo ha sido llevado a cabo por los arquitectos Eduardo Mangada, Rafael Moneo y Juan Antonio Ridruejo, por encargo del Ayuntamiento de Madrid a través de la Oficina Municipal del Plan y con la colaboración de todos los organismos implicados en la operación.

El Plan de Cercanías Ferroviarias de Madrid y en concreto la Operación Atocha figuran como programas prioritarios en los organismos a quienes incumbe su realización. Los trabajos ya se han iniciado en un largo proceso que tendrá como hitos significativos la puesta en servicio de la estación de cercanías, la retirada del *scalextric*, la finalización del área de cabecera con la ubicación definitiva de las estaciones de cercanías y largo recorrido y la culminación de la Operación Atocha, extendida a sus 200 hectáreas, como la gran actuación urbanística y de transportes que se plantea.

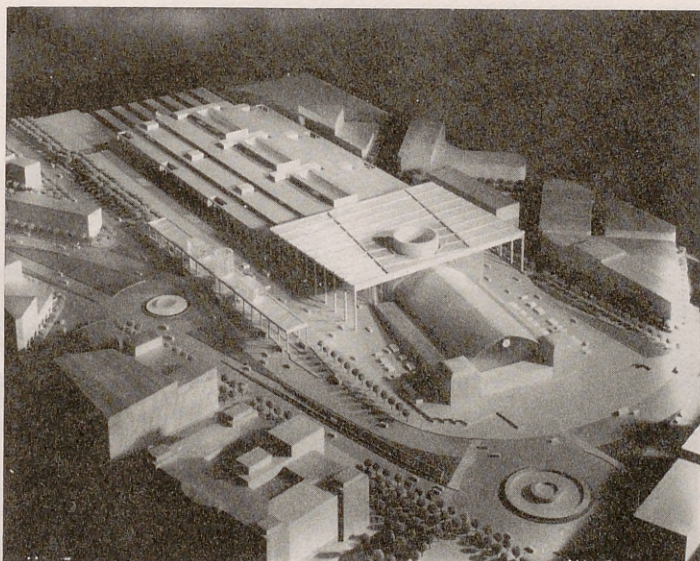


## EQUIPO NÚMERO 1



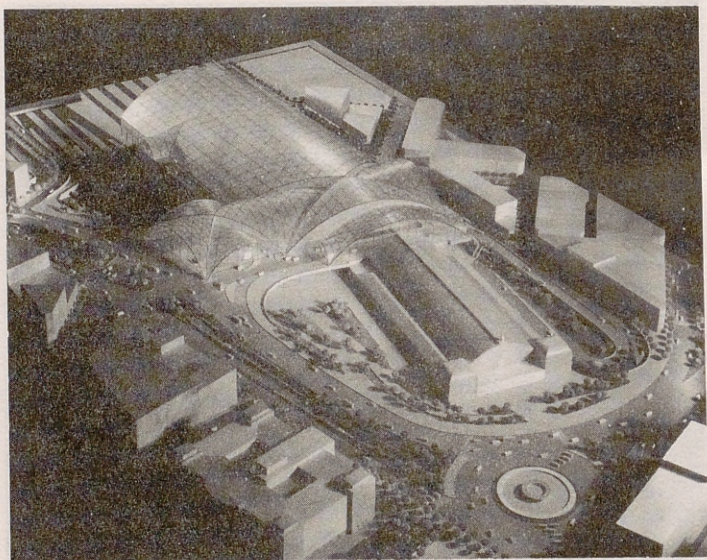


EQUIPO NÚMERO 2



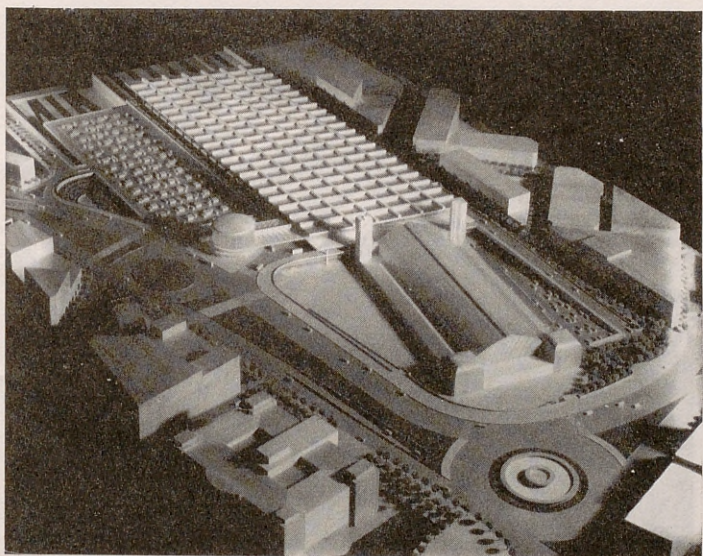


EQUIPO NÚMERO 3



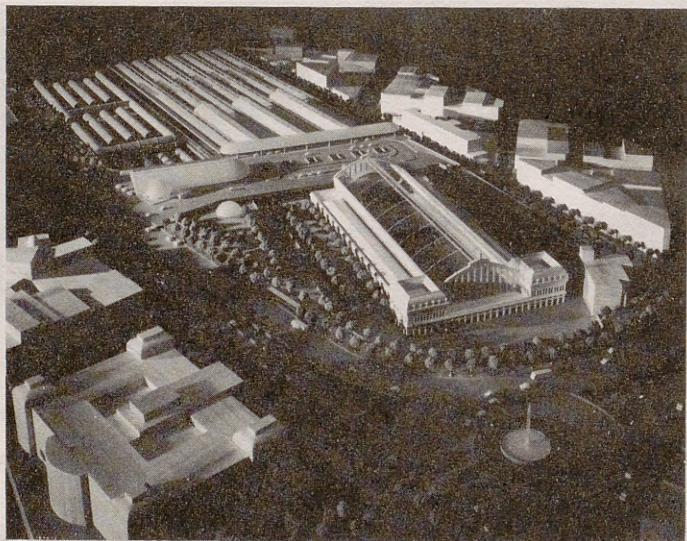


EQUIPO NÚMERO 4





EQUIPO NÚMERO 5









EQUIPO NÚMERO 5









*Continuación del Ferrocarril en España. Línea de Barcelona a Huelva.*  
1848-1848