

RINCONES
de
MADRID

La estación de ATOCHA

NARCISO CASAS

En el siglo XIX se la conocía como Estación del Mediodía o Estación del Sur. Sin embargo, un incendio arrasó con todo el edificio, lo que dio lugar más tarde a la estación de Atocha en 1892. Fue obra del arquitecto Alberto de Palacio, un colaborador de Alexandre Gustave Eiffel, conocido mundialmente por su proyecto estrella, la Torre Eiffel, construida para la Exposición Universal de París de 1889.

La estación de Atocha es un complejo ferroviario situado en el distrito madrileño de Arganzuela. La fachada original de la marquesina histórica del siglo XIX da a la plaza del Emperador Carlos V, punto de intersección de varias calles urbanas (calle de Atocha, paseo de Prado, paseo de la Infanta Isabel, avenida de la Ciudad de Barcelona, calle de Méndez Álvaro, paseo de las Delicias, paseo de Santa María de la Cabeza y ronda de Atocha). Es la estación con más tráfico de pasajeros del país.

El 29 de julio de 1979 estalló en la estación de Atocha una bomba colocada por el grupo terrorista ETA político-militar, causando la muer-

te a cinco personas, numerosos heridos y cuantiosos daños materiales. La bomba estaba colocada en la zona de consignas de la estación. Además de Atocha, al mismo tiempo explotaron otras dos bombas en la estación de Chamartín y en el aeropuerto de Barajas, respectivamente.

El intercambiador de Atocha fue construido con la remodelación de 1992, y constituye la otra mitad del complejo ferroviario. Se encuentra al este de Puerta de Atocha, bajo la avenida de Ciudad de Barcelona y el paseo de la Infanta Isabel. La imagen exterior del intercambiador queda claramente marcada por la presencia del edificio de planta circular diseñado por el arquitecto José Rafael Moneo. En el exterior, frente a dicho edificio, se erige un espacio abierto desde marzo de 2007 que rinde homenaje a las víctimas del atentado terrorista del 11M.

El 1 de enero de 2005, Renfe se dividió en varias compañías, y Adif pasó a ser la propietaria encargada de la gestión de las estaciones. La estación de Atocha registró en 2015 un tráfico de 108 millones de pasajeros, correspondiendo 87 millones al servicio de Cercanías, 17 millones a



FUE OBRA
DEL ARQUITECTO
**ALBERTO
DE PALACIO**

la Larga Distancia y AVE, y cerca de tres millones a los servicios de Media Distancia.

La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, anunció el día 3 de marzo que el nombre de la escritora Almudena Grandes se incorporará a la denominación oficial de la estación de ferrocarril, que pasará a llamarse "Puerta de Atocha - Almudena Grandes". La escritora falleció el pasado

mes de noviembre en la capital madrileña. Su posterior nombramiento como hija predilecta de la ciudad generó gran polémica. En la estación de Atocha se rodaron secuencias de la película *Beltenebros* de Pilar Miró, basada en la novela del escritor español Antonio Muñoz Molina publicada en 1989. De Atocha parte el "Tren de Cervantes", que permite descubrir Alcalá de Henares, localidad natal del autor de *El Quijote*.

La de Atocha es la estación con más tráfico de pasajeros de España.
FELIPE GABALDÓN

**JULIO HERNÁNDEZ GARCÍA**

La desamortización de Madoz en Villaverde

Sería la culminación de un proceso desamortizador que había comenzado en la época de Carlos III, con el reformismo ilustrado, cuando Olavide, Campomanes y Jovellanos. Siguió en 1813 y con la desamortización de Mendizábal, en 1836. La de Madoz consiguió el mayor volumen de ventas, y se refería a todos los bienes rústicos y urbanos de propios y comunales, del clero (del que no había sido desamortizado por la ley de Mendizábal), de la beneficencia, de la instrucción pública y del patrimonio del Estado, al que pertenecían los tres últimos.

Los bienes de "propios" se referían a los bienes de los municipios que arrendaban, siendo su principal fuente de ingresos. Cuando esos bienes no se arrendaban, sino que eran aprovechados gratuitamente por los vecinos, se llamaban "comunales".

Los objetivos que pretendía esta desamortización eran: reducir el déficit crónico de la Hacienda; realizar inversiones públicas, sobre todo en la construcción del ferrocarril; modernizar la estructura de la propiedad y aumentar

la producción agraria; y atraer políticamente al régimen liberal a los nuevos propietarios.

La estructura de la propiedad que había en Villaverde en 1863 era: el total de parcelas del municipio estaba en 2.237; el total de parcelas urbanas, 142; el de parcelas rústicas, 2.095, y la superficie cultivada 3.370 ha; los eriales, 37 ha; los viñedos, 18 ha; las huertas, 55 ha; y los prados, 263 ha. El total de fanegas desamortizadas fue de 270, equivalente a 1,74 Km². El beneficio en dinero de lo subastado ascendió a 102.486,88 pesetas.

Los mayores compradores fueron Antonio Castelar, Eladio Aguado, Eusebio Mula, Manuel Llano, Ramón Espinosa, y así hasta 29 compradores (Moreno Ballesteros, *La desamortización de Madoz en el partido Judicial de Getafe*, ampliación Tesis Doctoral, 2015).

Las tierras de secano y huertas puestas a subasta del clero y de propios se encontraban en el camino a Madrid, junto al arroyo Malvecino, en el Redondillo, en Horcajo, en la Toba, en S. Morales, en el arroyo de Marileza, en

Los Llanos, contiguo al ferrocarril de Aranjuez, en el camino de Los Ángeles, en el Pradillo, en Parvillas. Los bienes urbanos (una carnicería y una casa matadero) estaban en las calles Travesía del Barco y en la del Real de Pinto.

Las consecuencias fueron:

- El Estado ingresó con esta desamortización más de 14.000 millones de reales, con lo que se logró reducir la deuda pública e invertir dinero en el tendido ferroviario, con la ley de los ferrocarriles de 1855.
- Aumentó el latifundismo (compraron tierras los que ya tenían).
- Aumentaron las tierras cultivadas, sobre todo de cereales.
- Disminuyó la ganadería, principalmente la ovina.
- El retraso agrícola impidió la creación de capitales para ser invertidos en la industria.
- Los municipios perdieron la fuente principal de sus ingresos.
- Los grupos sociales más beneficiados fueron la nobleza y la burguesía.
- Los más perjudicados fueron la Iglesia, los ayuntamientos y los campesinos.
- Empeoraron las condiciones de vida de los pequeños campesinos y ganaderos, que perdieron sus derechos sobre las fincas comunales vendidas, siendo despojados de su principal medio de subsistencia.



**'DE 1855,
ESTUVO
VIGENTE
HASTA 1924,
CON UN
PARÉNTESIS
EN 1856-1858**

- Aparecen como nueva clase social los jornaleros, trabajadores del campo, que van a vivir en condiciones, a veces, de auténtica miseria.
- A nivel cultural se destruyeron determinados edificios históricos y otros bienes del patrimonio.
- Se perdió la oportunidad de realizar una reforma agraria, que hubiera podido mejorar la calidad de vida del campesinado y haber aumentado la productividad del campo.