



## Estación del Arte

### Línea temporal

La ahora conocida como Estación del Arte (debido a la gran cantidad de museos que hay en esta zona: Prado, Reina Sofía, Thyssen, CaixaForum...), se inauguró con el nombre de Atocha en 1921. Se sitúa bajo el paseo del Prado en el cruce con la glorieta de Carlos V. Como muchas estaciones de la primera línea, contaba con accesos por ambos extremos, uno más importante (el que daba servicio a la glorieta de Atocha), y otro secundario en este caso hacia el edificio del Ministerio de Fomento.

Además, un largo pasillo comunicaba el primer vestíbulo con los jardines de entrada a la estación de ferrocarril. De esta manera quedaba asegurado un trasbordo más o menos sencillo entre metro y tren. Esta conexión desapareció cuando, en 1988, se inaugura la nueva estación intermedia (entre Atocha y Menéndez Pelayo), de Atocha-Renfe (actualmente Atocha), para dar servicio a la nueva conexión de cercanías. En 2018 se hizo efectivo el cambio de nombre: de Atocha a Estación del Arte.

- **1921 > Inauguración de la estación Atocha de la línea 1.** Primera ampliación hacia el sur de la línea 1: Sol-Atocha.  
La estación de Atocha es una estación término de conexión con la estación de ferrocarril.
- **1923 > Ampliación de la línea 1 hacia el sur.** Segunda ampliación hacia el sur de la línea 1: Atocha-Puente de Vallecas.  
La estación de Atocha pasa a ser una estación intermedia.
- **1962 > Ampliación de la longitud de andenes de 60 m a 90 m.**
- **2018 > Cambio de nombre.** La estación cambia su nombre por el de Estación del Arte en referencia a los museos del Paseo del Prado.



Estación del Arte

Línea	1 _ Primera ampliación de la línea > hacia el sur
Tramo	Sol - Atocha
Inauguración	26 de diciembre de 1921
Localización	Glorieta del Emperador Carlos V

La estación de ferrocarril de Atocha o del Mediodía, obra del arquitecto Alberto de Palacio Elissagüe, sustituyó en 1892 al edificio anterior de Víctor Lenoir tras haber sufrido este un incendio. Habían transcurrido ya cuarenta años desde que el 9 de febrero de 1851 la reina Isabel II inaugurara el primer embarcadero de Atocha en aquel primer trayecto a Aranjuez.

Casi cien años después, en 1984, se convocó un Concurso Internacional de Ideas para ampliar la terminal de ferrocarriles, del que resultó ganadora la propuesta de Rafael Moneo, José Miguel León y Mariano Moneo, con la colaboración de los arquitectos Gabriel Ruiz Cabrero, Emilio Tuñón y Javier Revillo, quienes se encargarían de rehabilitar la vieja estación de Atocha y reconvertirla en un invernadero.



Paseo de Atocha y Estación del Mediodía, 1920-1930  
[Tarjeta postal, Museo de Historia]



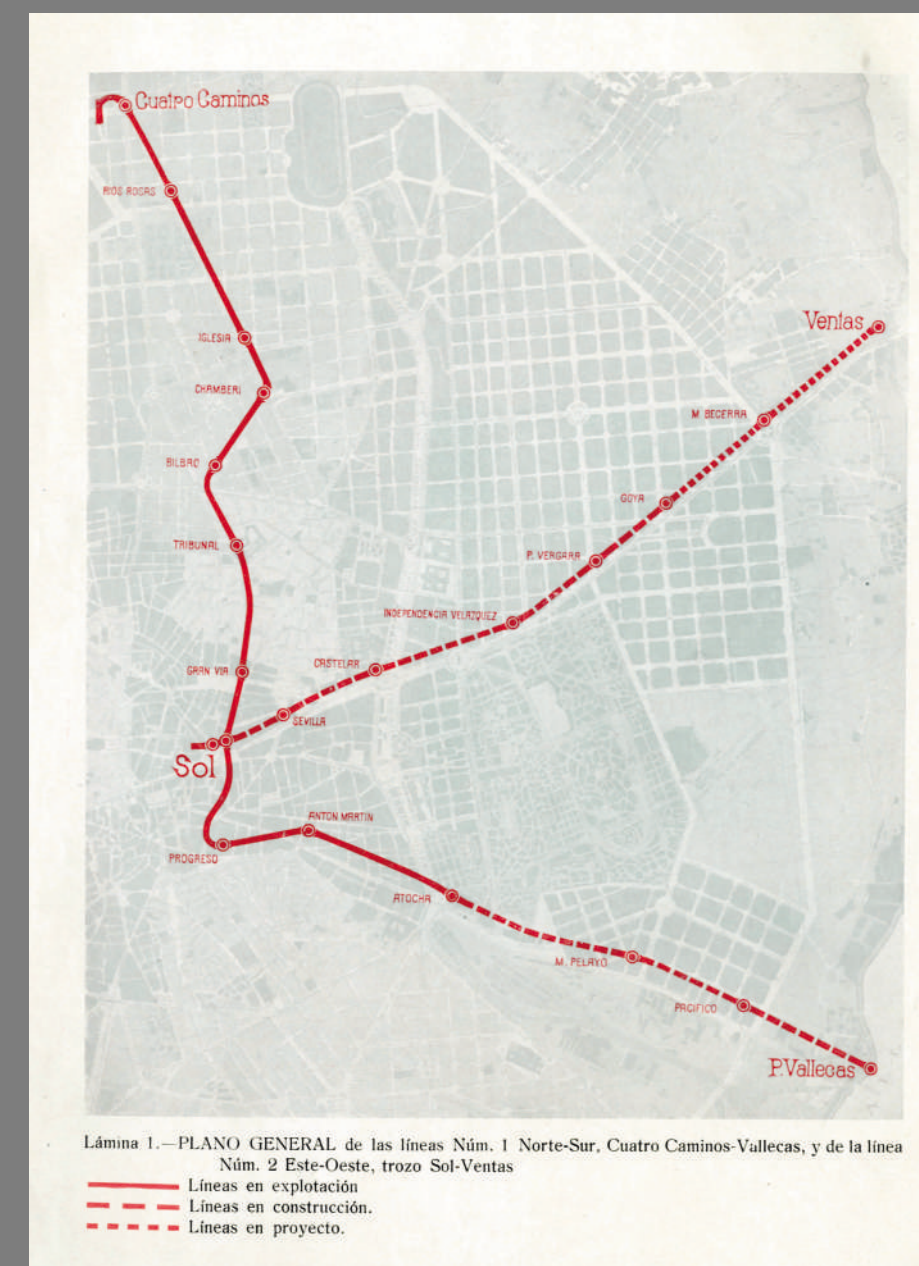
# Estación del Arte

## Trazado

## Planimetría de 1921

Cuando se inaugura el tramo Sol-Atocha se encuentran ya iniciadas las obras de su ampliación hasta el Puente de Vallecas así como las de la línea 2 entre Sol y Goya, a la vez que están ya planteadas en proyecto las estaciones de prolongación de esta línea hasta Ventas.

En el trazado se puede observar cómo la línea abandona la dirección norte-sur del primer tramo (Cuatro Caminos-Sol), para girar al este en la estación de Progreso y poder así tomar el eje de la calle Atocha en dirección sureste. Con esta dirección la línea ya puede llegar hasta la plaza del Emperador Carlos V y conectar con la estación ferroviaria de Atocha para más adelante continuar por la avenida Ciudad de Barcelona, hasta la proyectada estación de Puente de Vallecas, ya en una ampliación posterior.



Metropolitano Alfonso XIII. Trozo Sol-Atocha. Miguel Otamendi, 1921, p.5 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]

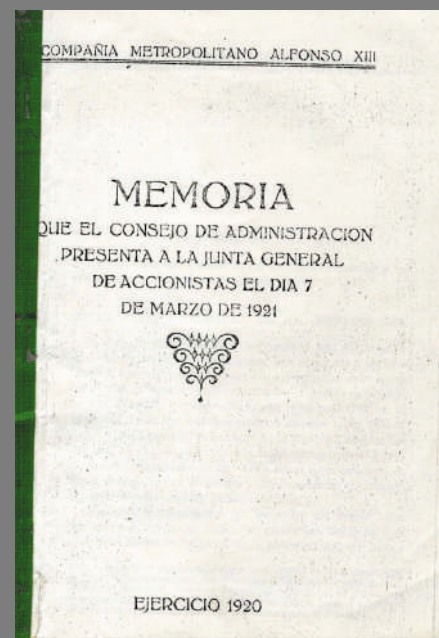


Fuente

*Memoria que el Consejo de Administración presenta a la Junta General de Accionistas. Ejercicio 1920*

[Archivo Histórico de Metro de Madrid]

Texto



«PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA NUM.I. Los trabajos de construcción del trozo Sol-Atocha, han avanzado con más actividad de la prevista, pues no hemos tenido el menor entorpecimiento por huelgas; y salvo los retrasos que pudieran originarse por cuestiones sociales o dificultades de trasportes ferroviarios, esperamos cumplir el ofrecimiento de inaugurarlo antes de 1º de Enero próximo, en cuya fecha, como se recordará, las acciones de la Serie II, empezarán a disfrutar de los beneficios de la explotación.

El día 31 de Julio último, solicitamos de la Superioridad la concesión de la línea Atocha-Puente de Vallecas, prolongación de la anterior, y el expediente, favorablemente informado por todos los Centros Consultivos, está para ultimarse de un momento a otro.

Los brillantes resultados económicos alcanzados en la primera línea Cuatro Caminos-Sol, justifican con la elocuencia de las deducciones basadas en cifras prácticas, recogidas de la realidad de la explotación, nuestro propósito de emprender en breve plazo la construcción del trozo Atocha-Puente de Vallecas, cuya importancia es inútil encarecer, pues enlazará las populosas barriadas de Cuatro Caminos y Vallecas, completando por ahora nuestra línea número I. Simultáneamente emprenderemos la construcción de la línea Puerta del Sol-Ventas, comenzando por el trozo ya concedido Sol hasta Goya, a lo largo de toda la calle de Alcalá.» (pp. 8-9).



## Estación del Arte

Fuente

*Metropolitano Alfonso XIII. Trozo Sol-Atocha.* Miguel Otamendi, 1921 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]

Texto



«La estación de Atocha lleva su vestíbulo principal en el centro de la Glorieta, y con objeto de que se pueda llegar a él sin atravesar la Glorieta, se ha dispuesto una escalera en la acera de la calle de Atocha y otra doble en la acera que bordea el jardín de la Estación del Ferrocarril de Mediodía; de este modo sus viajeros, tanto a la llegada como a la salida de Madrid, utilizando el Metropolitano no necesitan cruzar la calzada. Análogamente a lo adoptado en la Estación del Progreso, se establece en la de Atocha otra entrada suplementaria en el extremo Este, junto al ingreso principal del Ministerio de Fomento.

El decorado de todos sus accesos es muy sobrio, sencillísimo, como corresponde a esta Estación en la que el viajero, solicitado por múltiples atenciones de viabilidad y movimiento, no debe ser distraído por nada que le aparte de tales atenciones.

Por la descripción que antecede se ve la forma en que se ha llevado a la práctica la idea esencial de disponer los accesos, de modo que la circulación de los viajeros sea perfecta; [...]» (pp.16-20).

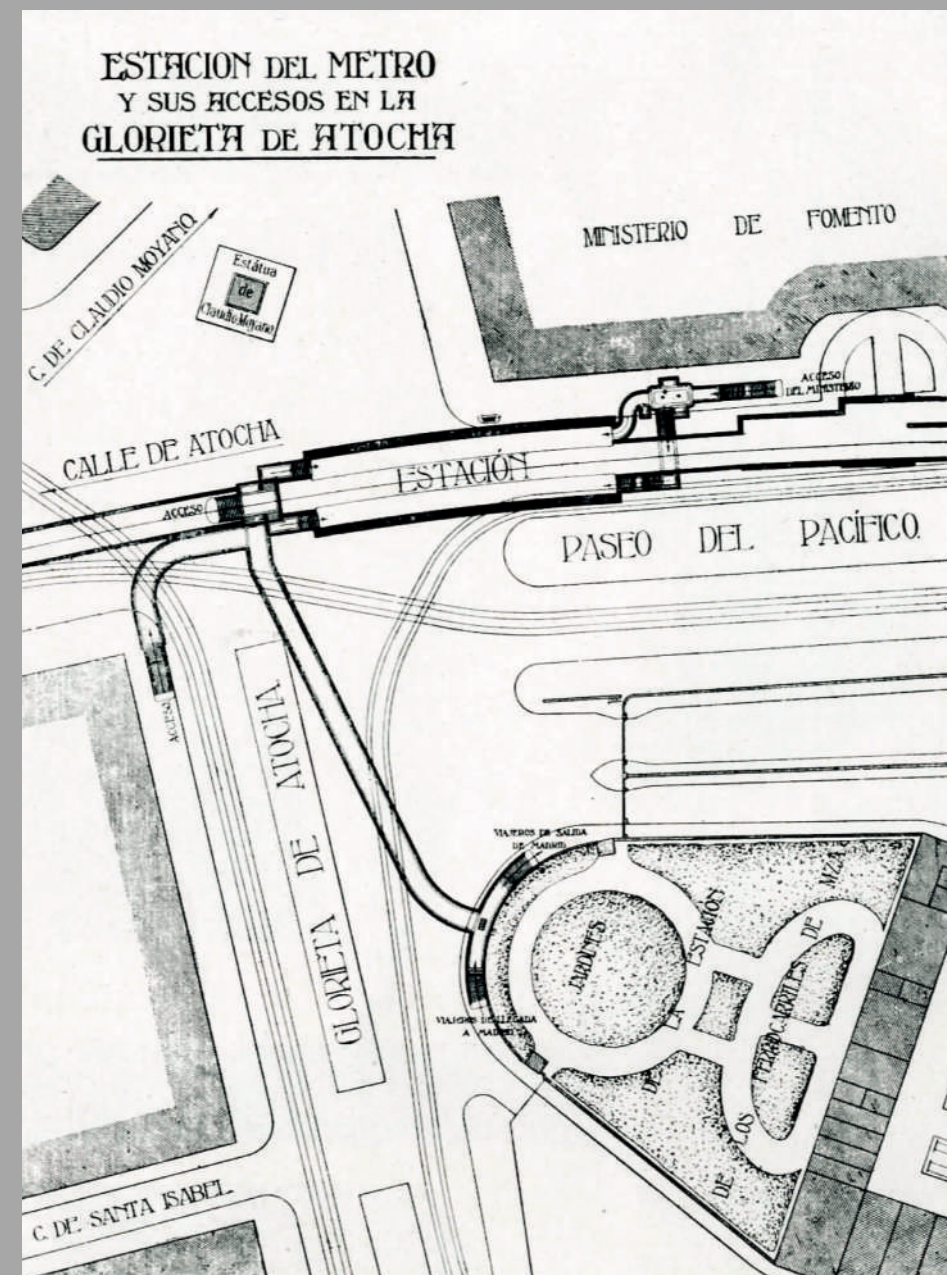






Documentación gráfica

Planimetría > Plano general de los accesos de la estación, años 20



Metropolitano Alfonso XIII. Trozo Sol-Atocha.  
Miguel Otamendi, 1921, p.18 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]



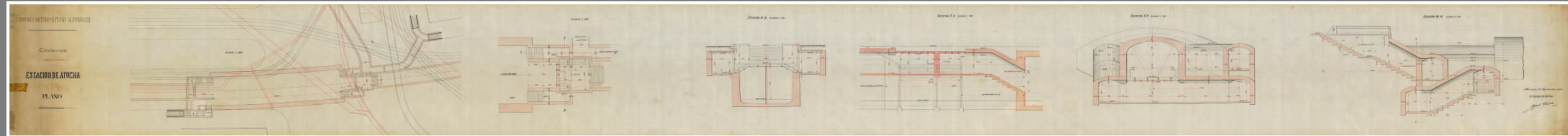
Huellas del pasado

ESTACIONES CON HISTORIA

Estación del Arte

Documentación gráfica

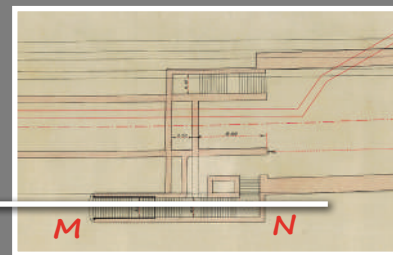
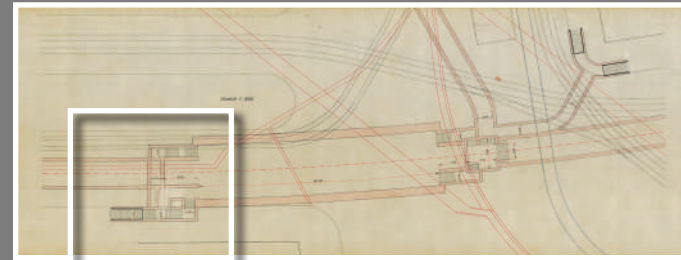
Planimetría > Plano de construcción de la estación, 1920



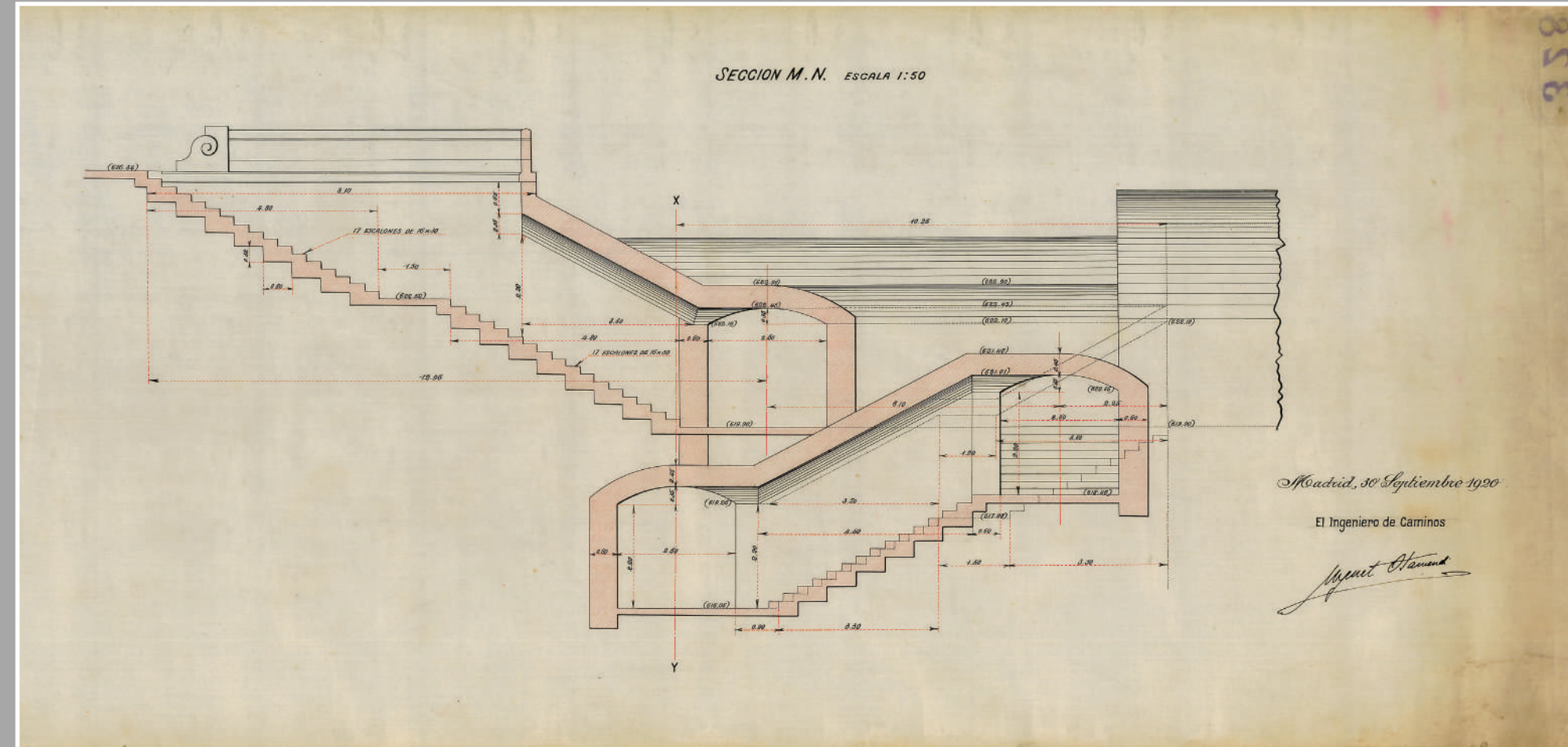


Documentación gráfica

Planimetría > Sección de la boca de acceso junto al Ministerio de Fomento



Sección MN





Huellas del pasado

ESTACIONES CON HISTORIA

Estación del Arte

Documentación gráfica

Fotografía > Estación en fase de construcción



*Pie de foto: Estación de Atocha. Cruce sobre el antiguo colector. A la izquierda, debajo del andén, va la galería visitable para el paso de las canalizaciones del Metropolitano. Metropolitano Alfonso XIII. Miguel Otamendi, 1921, p.19 [Lladó, Archivo Histórico de Metro de Madrid]*



Huellas del pasado

ESTACIONES CON HISTORIA

*Estación del Arte*

Documentación gráfica

Fotografía > Inauguración del tramo de la línea 1 entre Atocha y Puente de Vallecas, 1923



Acto de inauguración de la ampliación de la línea 1 entre Atocha y Puente de Vallecas, 8 de mayo de 1923  
[Alfonso, Archivo General de la Administración]



Huellas del pasado

ESTACIONES CON HISTORIA

Estación del Arte

Documentación gráfica

Fotografía > Boca de la estación en el comienzo de la calle Atocha, años 30

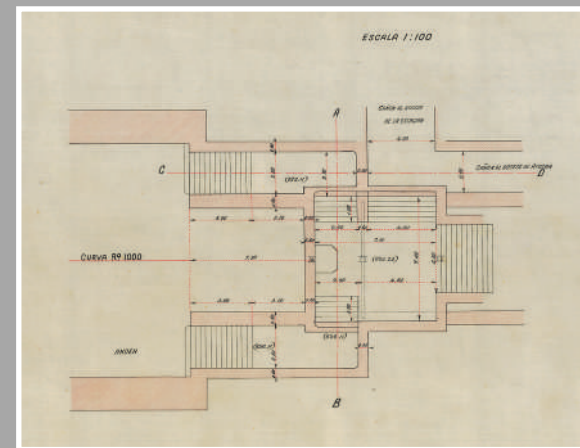
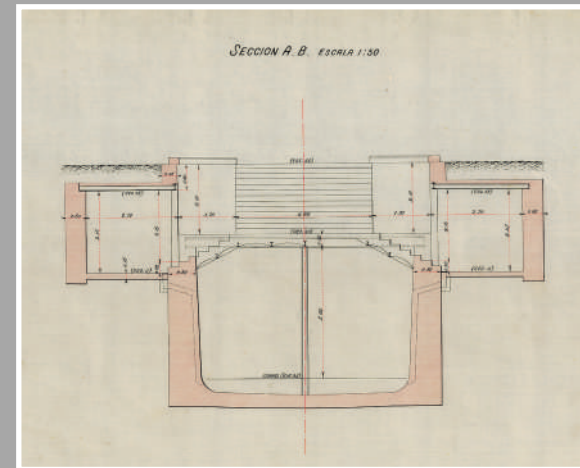
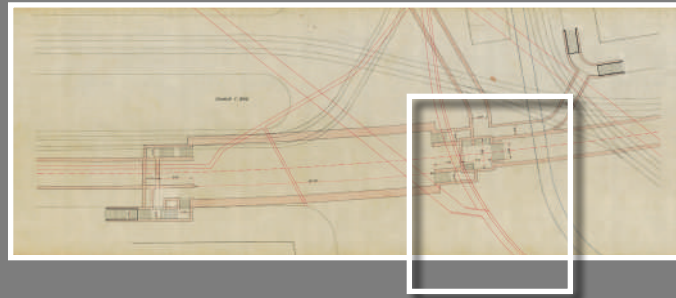


Atocha, 28 octubre 1936. En primer término un armazón de madera cubre una estatua para protegerlo de los bombardeos, detrás el comienzo de la calle Atocha [La mirada del tiempo. Historia gráfica del siglo XX, EL PAÍS]



Documentación gráfica

Planimetría y fotografía > Boca de la estación en el centro de la glorieta



Boca de la estación de Atocha, 1952  
[Autor: Santos Yubero, Archivo Regional de la Comunidad de Madrid]



Documentación gráfica

Planimetría y fotografía > Boca de la estación en el centro de la glorieta



boca junto al Ministerio de Fomento

taquilla de billetes



escalera de acceso al andén dirección Puente de Vallecas

escalera de acceso al andén dirección Cuatro Caminos

escalera de acceso al paso de conexión con la estación ferroviaria

Boca de la estación de Atocha, 1924  
[Folleto de la Compañía, Archivo Histórico de Metro de Madrid]



Huellas del pasado

ESTACIONES CON HISTORIA

*Estación del Arte*

Documentación gráfica

Fotografía > Andenes de la entonces conocida como estación de Atocha, línea 1, años 60

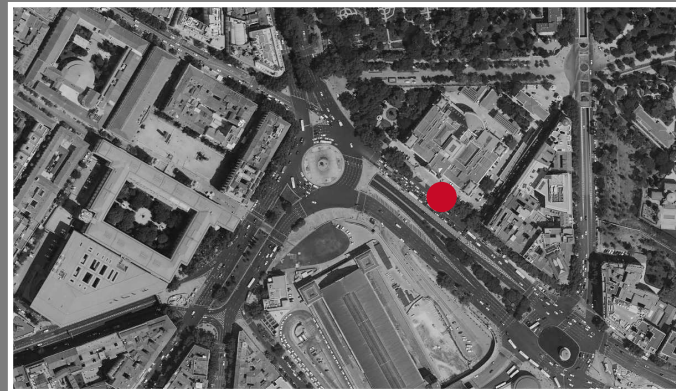


Andenes de la estación de Atocha, d.1960  
[Archivo Histórico de Metro de Madrid]



Documentación gráfica

Fotografía > Boca de la estación de la entonces conocida como estación de Atocha, línea 1, años 60



La imagen está tomada mirando hacia el norte: junto al Ministerio de Agricultura, frente a la antigua estación ferroviaria de Atocha.



Boca de acceso a la estación de Atocha junto al Ministerio de Agricultura, d.1960 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]