

AMPLIACION DE LA ESTACION DE ATOCHA.

MADRID.
1985-88

RAFAEL MONEO

Arquitecto colaborador: Emilio Tuñón.

Dirección de las obras:
1ª Jefatura de Construcción
de Transportes Terrestres.
Ingeniero Jefe:
Carlos Gasca Allúe.
Ingeniero director:
Manuel Santa Cruz Hernández
Coordinador de Renfe:
Antonio Fernández Gil.
Empresas constructoras:
E. Cercanías, Focsa, E. Metro, Agromán.
Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Dirección General
de Infraestructura del Transporte.

Fotografía:
Lluís Casals y Javier Belzunce.

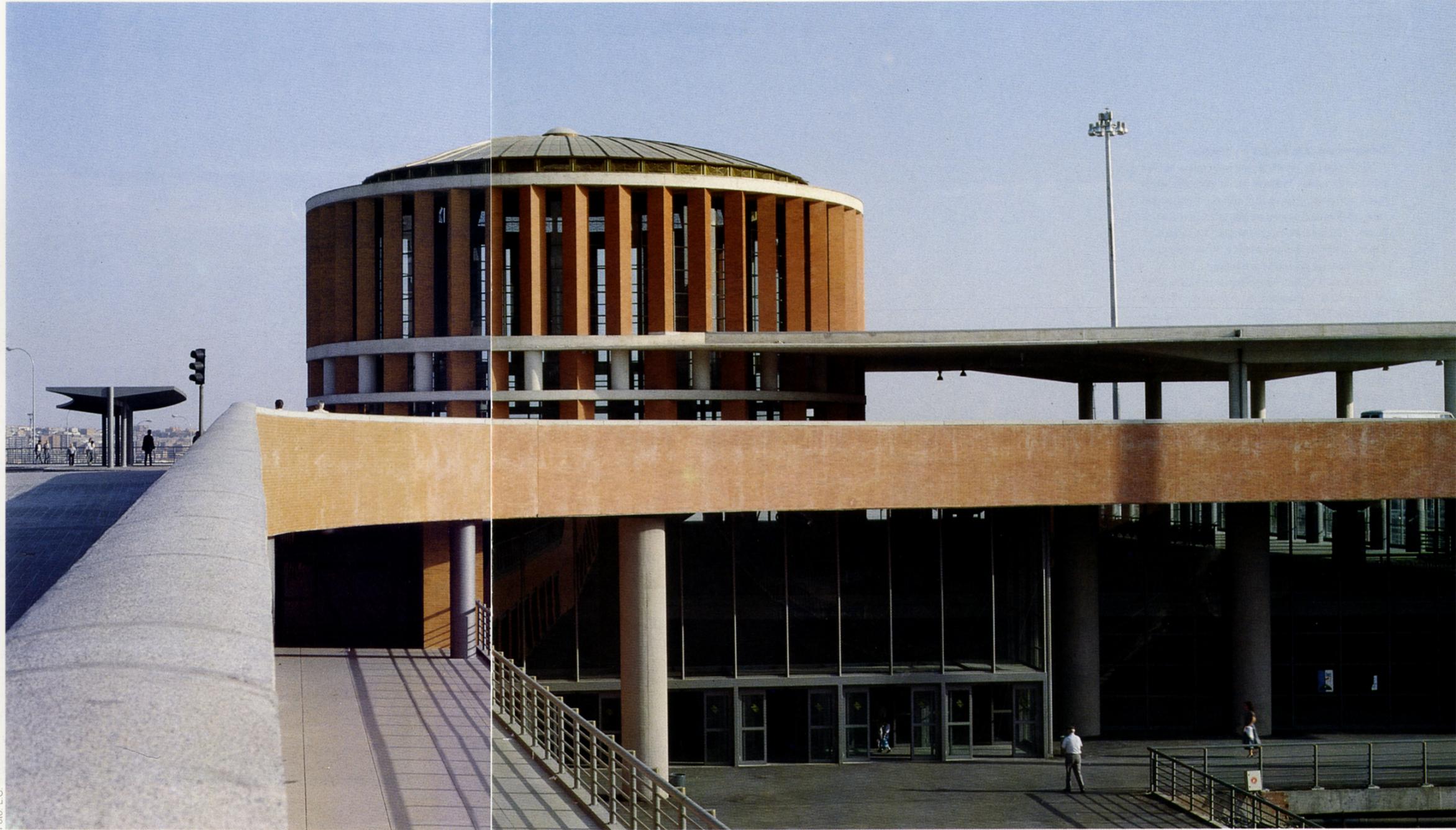
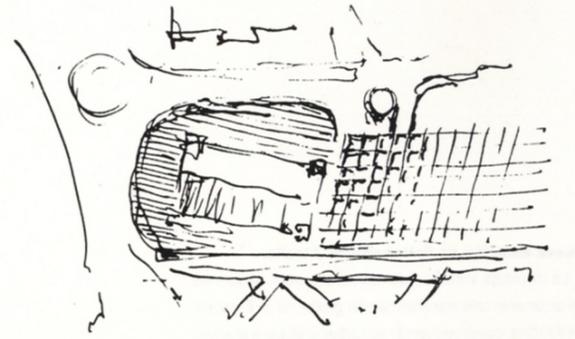
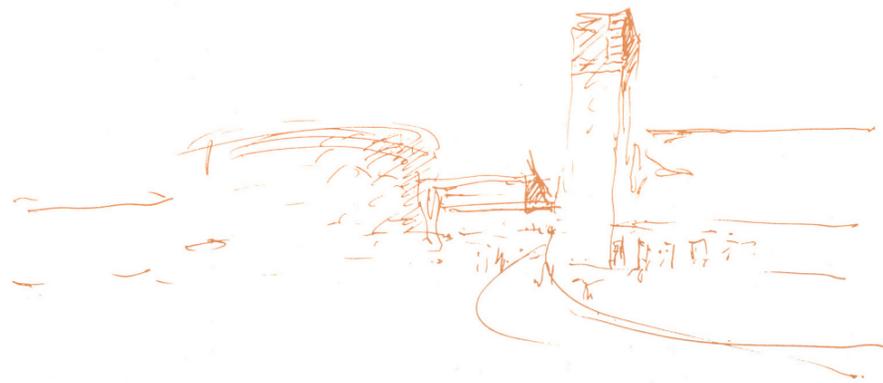


Foto: L.C.



Nueva Estación de Ferrocarril de Atocha

La decidida voluntad del Ministerio de Transportes de acometer una transformación global de la Estación de Atocha, cuadruplicando su capacidad para atender y potenciar las necesidades de una nueva demanda, y el planteamiento que el Ayuntamiento propuso en el Plan General para liberar la Glorieta de Carlos V del *scalextric* son los dos inevitables polos en torno a los cuales gira la compleja unidad urbana que podremos denominar *Operación Atocha*.



Conservación de la antigua marquesina

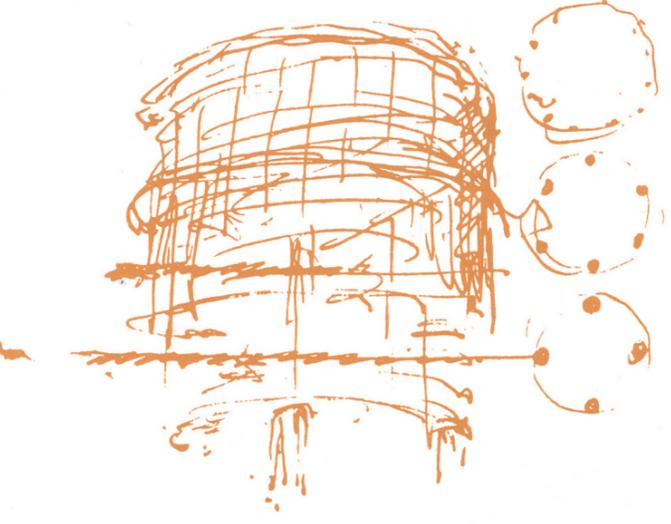
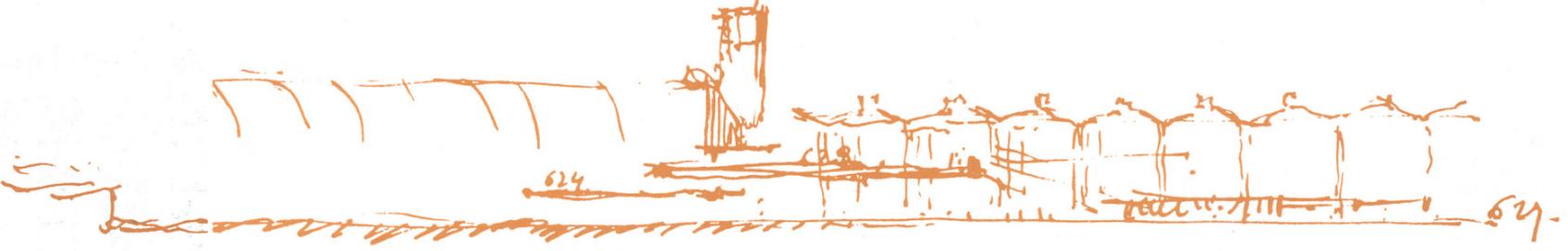
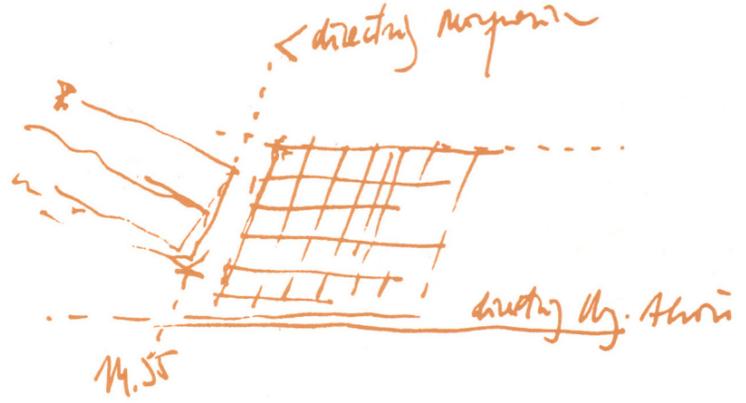
La dificultad de la operación, en lo que a la vieja estación se refiere, radicaba en su incorporación al nuevo complejo, y en nuestra opinión, tanto la permeabilidad dada a la misma como la íntima unión con la estructura proyectada, garantizarán la futura actividad de un edificio que, por tantas y tan diversas razones merece que su vida se prolongue.

La propuesta acepta, íntegramente, la conservación de la antigua marquesina de Alberto del Palacio, reclamando para ella servicios y actividades que siempre tuvo. Ciertamente que la desaparición de las vías hará cambiar su aspecto, pero su función, fundamentalmente dedicada a los servicios que exige una estación como ésta, hará que siga integrada a la vida ferroviaria. Su imagen exterior se reforzará con la construcción de una torre del reloj hacia la plaza de la estación.

La Plaza de la Estación

La evolución de la ciudad ha hecho que lo que siempre fue una cota relativamente baja con respecto al trazado de las calles, la cota 619,37 en la que se encuentra la playa de andenes, haya quedado ahora definitivamente descolgada de las vías en las que se produce el tráfico rodado, cotas que varían de 625 a 628,50.

Entendemos que es preciso subrayar este hecho y no intentar, una vez más, un siempre confuso y complicado sistema viario para acceder a dicha cota 619,37. Queda ésta así como un hermoso espacio abierto, potenciado por un movimiento de peatones intenso, la presencia de una actividad comercial rica y variada, y siempre amparado por la hermosura de un edificio, la vieja estación, que podrá entonces brillar con todo su esplendor.



Estación de cercanías

El proyecto para la nueva estación de cercanías de Atocha se basa, por un lado, en un trazado ferroviario definido claramente, y que consta de diez vías servidas por cinco andenes; los ejes del citado trazado ferroviario son dato fijo del proyecto, así como lo es la dimensión de los andenes 7,00 m, y la cota en la que el sistema se desarrolla: 611,05, cota obligada por el túnel de la Castellana, en el que el citado sistema de vías se recoge formando un haz.

Por otro lado, hay que señalar que el buen uso de la estación exigía que la conexión de la misma con la futura estación de largo recorrido, situada en la cota 619,37, con la estación de Metro 620,00, y con una estación de autobuses en la cota 628,50, coincidiese con la cabecera de la estación de cercanías, en busca de una natural economía de movimientos.

Dicha cabecera se convierte así en un auténtico intercambiador que facilita la variedad de opciones que en cuanto al uso de posibles medios de transporte se ofrecen al viajero.

El intercambiador debe entenderse como la pieza clave de arquitectura que da solución al problema que suscitaba la Operación Atocha. Su imagen exterior, no ajena a la de una linterna, emerge como testimonio de la compleja arquitectura que se produce bajo la cota 678,50, a un tiempo, que desde lejos, contribuye deci-

- 1. Vista del intercambiador.
- 2. Planta general, cota + 619,37.

ATOCHA
 A PROYECTO:
 ESTACIÓN DE LARGO RECORRIDO
 José María de Azaola
 arquitecto jefe
 01 Planta general
 cota 619,37
 escala 1/500
 Junio-Junio 88

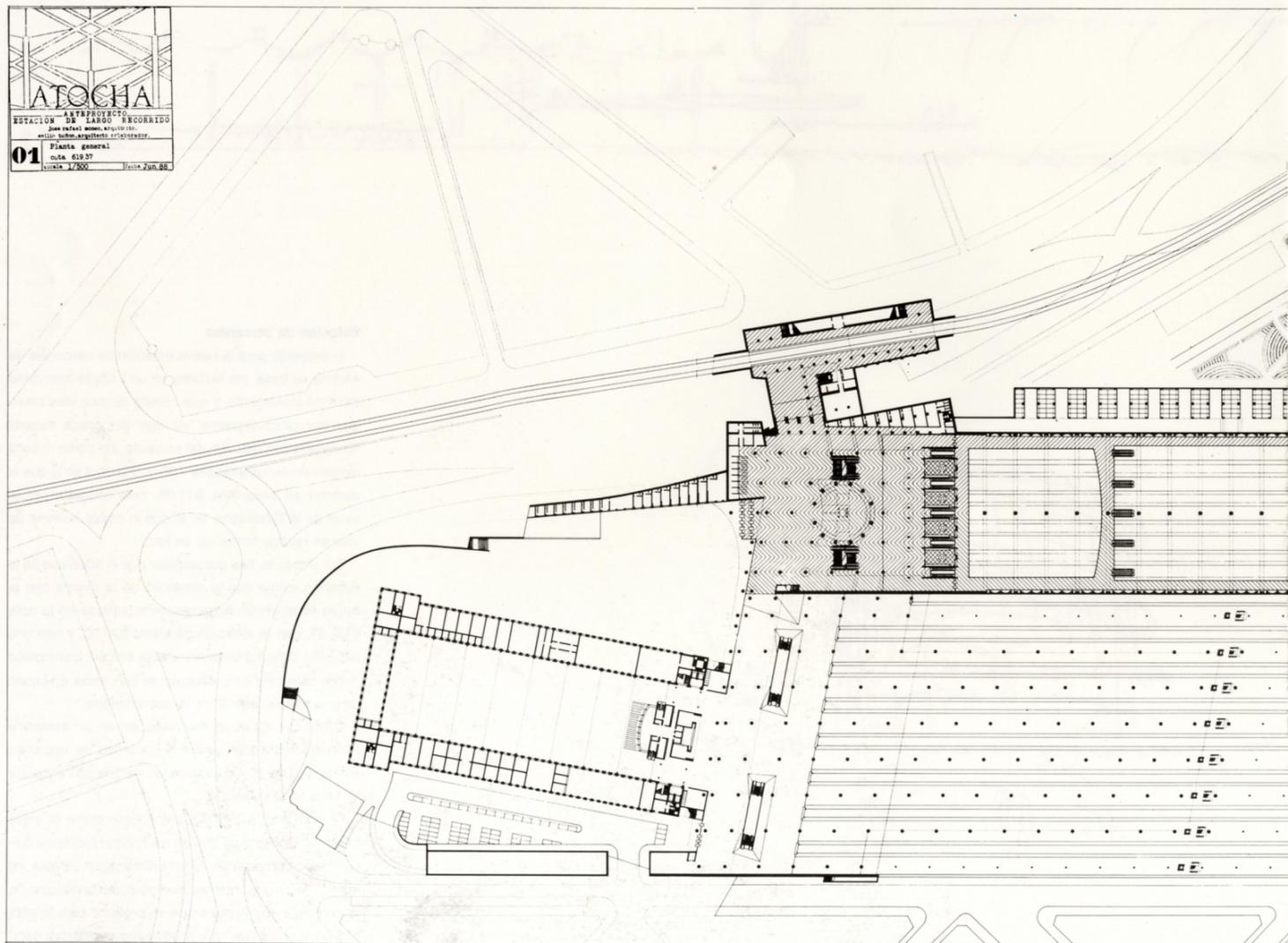


Foto: L.C.

sivamente a orientar a los viajeros, al presentarse con su rotunda forma cilíndrica, como auténtico, genuino, y si se quiere necesario, punto de encuentro de las diversas fábricas que en Atocha se dan cita.

La cubierta de los andenes de la estación de cercanías refleja, como es natural, una modulación que atiende a la geometría impuesta por el trazado ferroviario, lo que por otra parte, lleva a una buena disposición de la iluminación y la ventilación, conseguida mediante lucernarios regularmente encajados en la trama, a un tiempo que considera la resolución de un aparcamiento sobre la cubierta, que se remata mediante unas protecciones con forma de casquete esférico construidas en aluminio.

Estación de largo recorrido

El proyecto de la estación de largo recorrido se basa —del mismo modo que la de cercanías— en un trazado ferroviario definido previamente, ya que consta de quince vías servidas por ocho andenes de 10 m. de ancho, en la cota 617,80.

El trazado de la estructura responde a lo que se juzgan son las dos orientaciones claves: una, la establecida por la cabecera de la vieja estación; la otra, la dirección del haz de vías sobre la que se construye la estación de cercanías. Apoyándose en estas dos directrices que definen los ejes ortogonales de una y otra estación, se construye una malla, ligeramente oblicua, que conecta ambas estaciones y que proporciona una limpia geometría para que la relación entre ellas se establezca sin violencia formal alguna.

Se ha optado desde el principio, por una solución de cubierta íntimamente ligada al trazado viario; no se piensa que ésta sea la ocasión para desarrollar una cubierta de estación a la antigua, por razones que van de la discreción volumétrica, necesaria si se quiere no hacer perder escala a la vieja estación, a las consideraciones constructivas —una solución de gran luz difícilmente sería compatible dada la importancia de la cimentación con el denso haz de vías— pasando por las razones de orden estrictamente formal y estético que nos llevan a pensar que la cubierta en una estación hoy debe enfatizar, sobre todo, el peso de la superficie, la inmensidad de la playa de andenes.

Así, las directrices ferroviarias, las dimensiones de los andenes son el natural término de referencia para construir una cubierta protagonizada por la esbeltez de las columnas, y en la que la lógica de la construcción de un plano horizontal formado por finas losas y vigas acarteladas, pasa por la definición de unos lucernarios que garantizarían la iluminación y ventilación necesarias. El ámbito de la estación pasa a ser así un espacio indiferente, estableciéndose una relación directa entre cada tren y cada viajero.

Aparcamiento

Es un servicio de vital importancia en un conjunto como el de la Operación Atocha.

La cubierta de los andenes de cercanías da lugar en el nivel 624,30 a un aparcamiento con una capacidad de 669 vehículos.

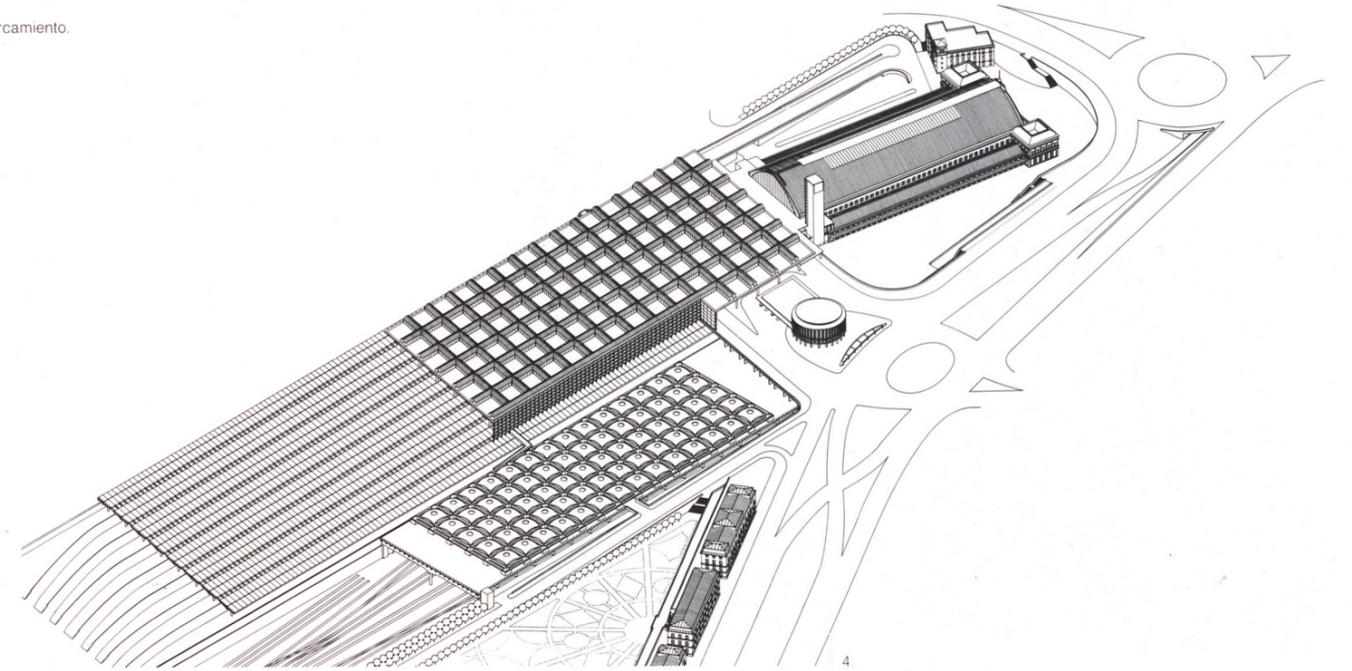
Por otra parte se disponen dos áreas de aparcamiento ligadas a largo recorrido. Una en el patio de llegadas, junto a Méndez Alvaro, y otra en la plataforma de acceso en la cota 628,37, con capacidad para 168 vehículos, destinada a carga y descarga de viajeros desde coches privados, a los que se les permitiría un tiempo de estacionamiento limitado.

(de la Memoria)



3

- 3. Atocha antes de la intervención.
- 4. Isométrica general de la propuesta.
- 5. Aparcamiento.



4



5



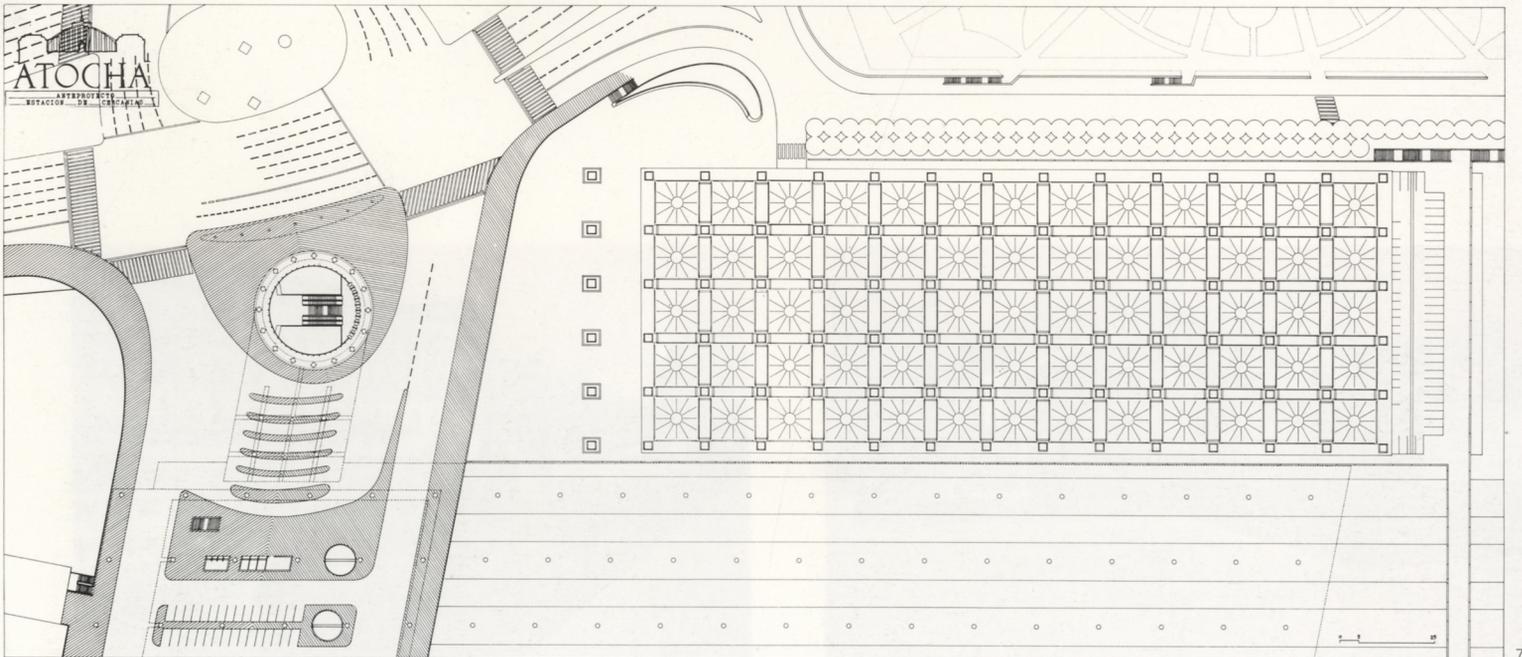
Foto: L.C.

6.

6. Intercambiador. Detalle exterior.

7. Planta. Cota + 628.

8. Intercambiador. Detalle interior.



7.

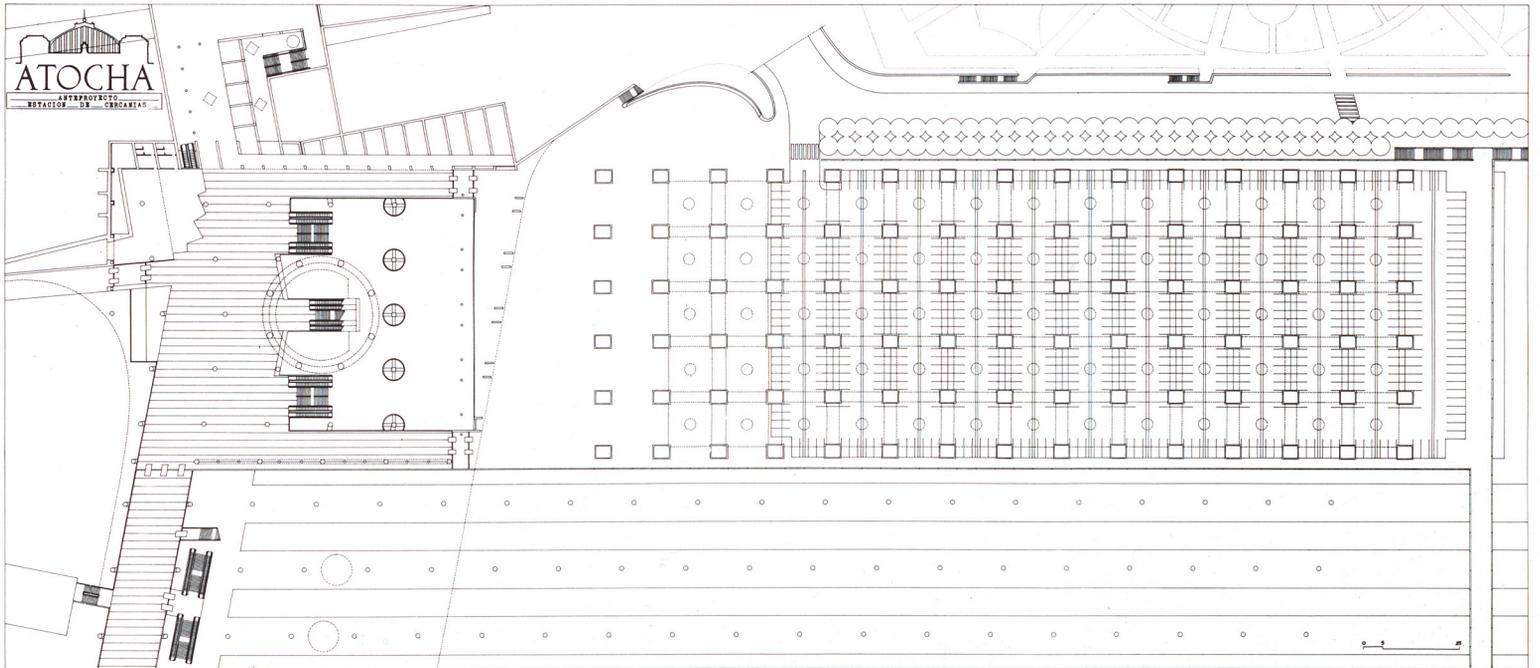


9. Planta, cota + 624.

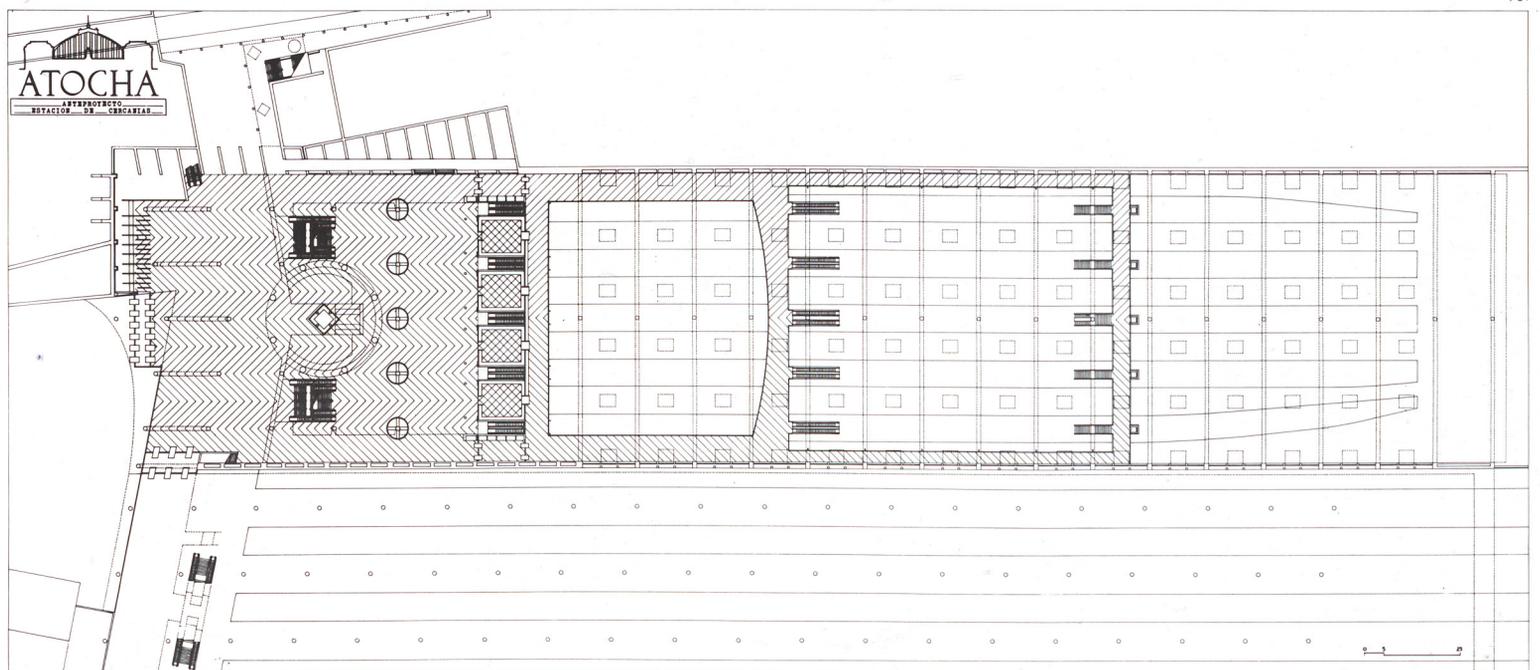
10. Planta, cota + 619.

11. Planta, cota + 616.

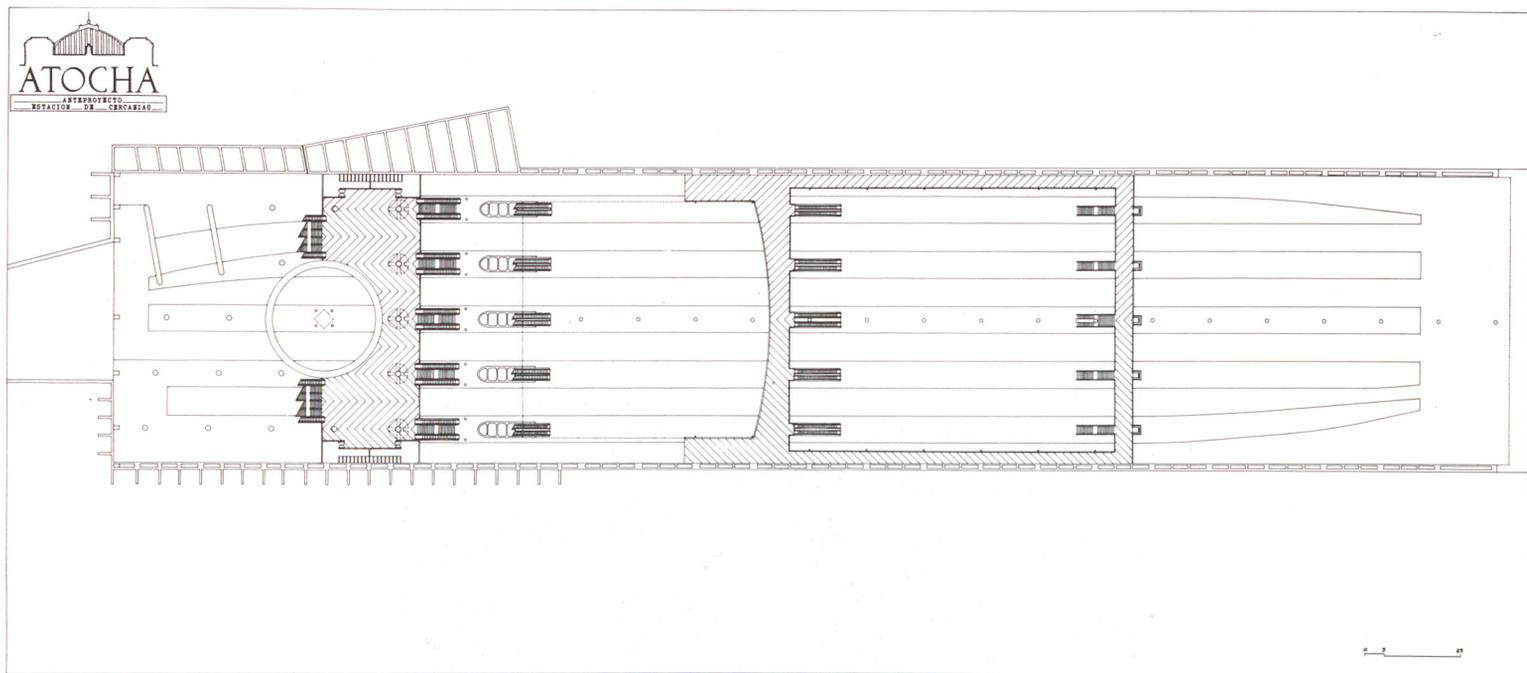
12. Planta, cota + 611.



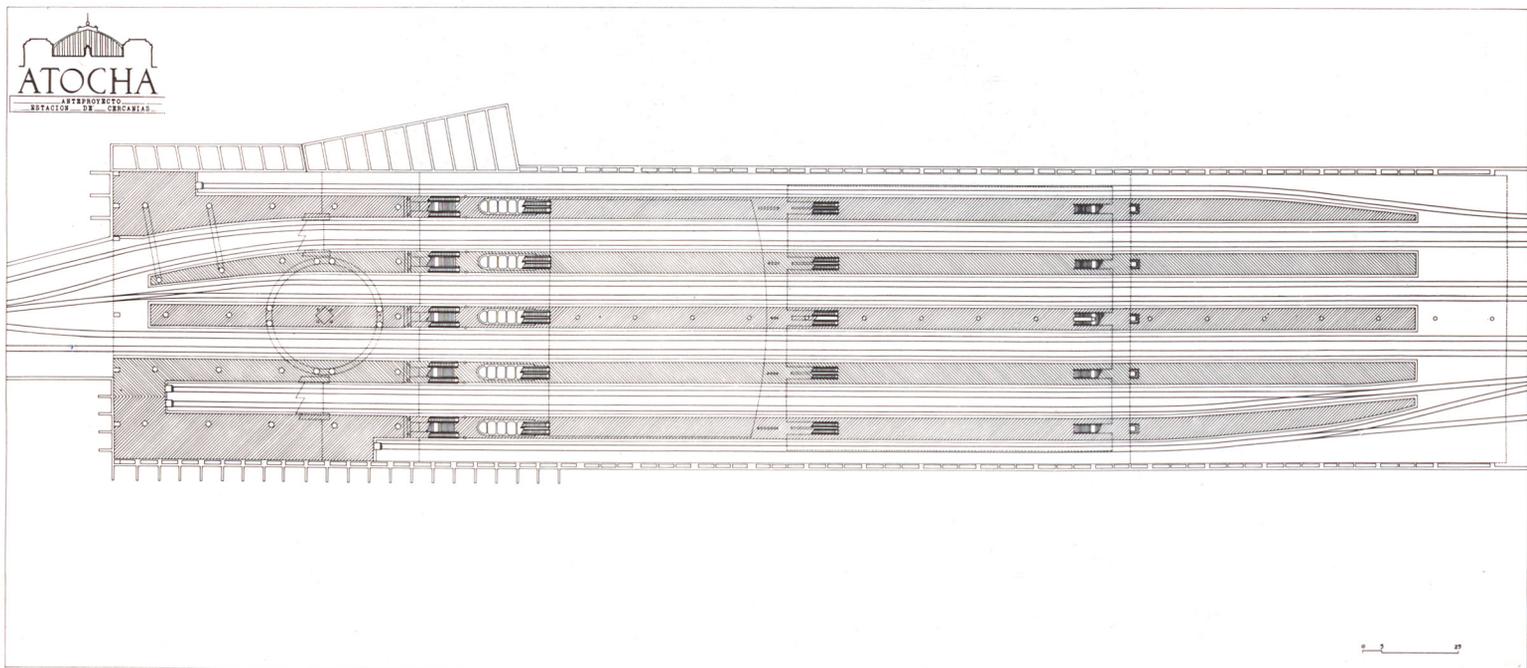
9.



10.



11.



12.



Foto: L.C.

13. Detalle interior.

14. Interior acceso al intercambiador.



Foto: L.C.



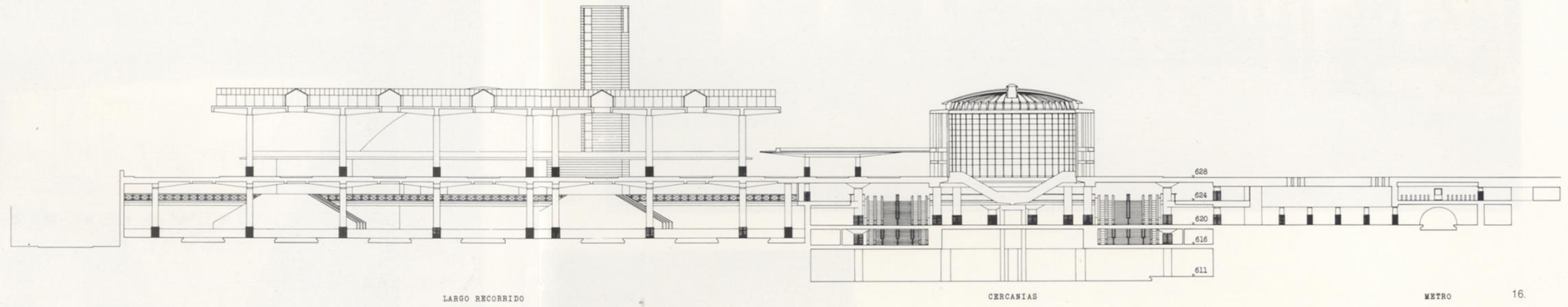
Foto: L.C.

15.

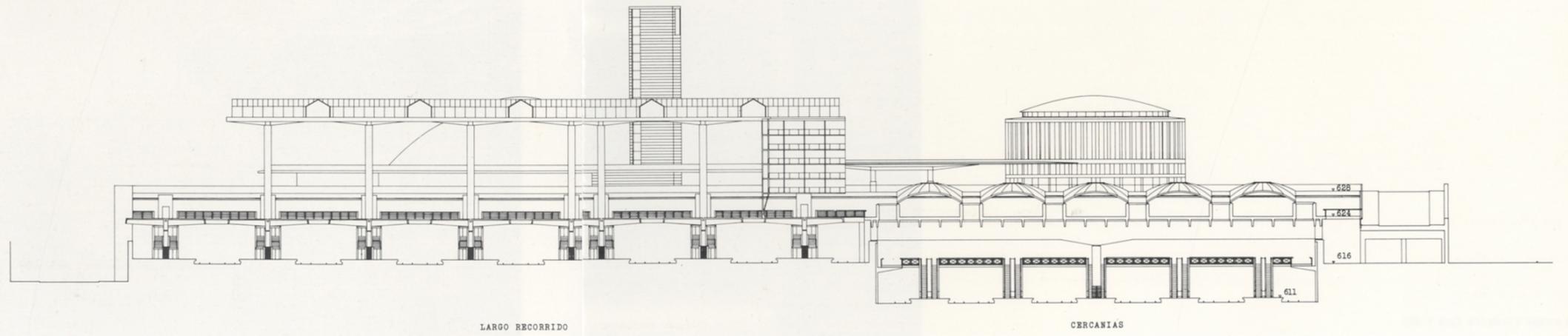
15. Estación de cercanías, andenes.

16. Sección transversal por el intercambiador.

17. Sección transversal por andenes.



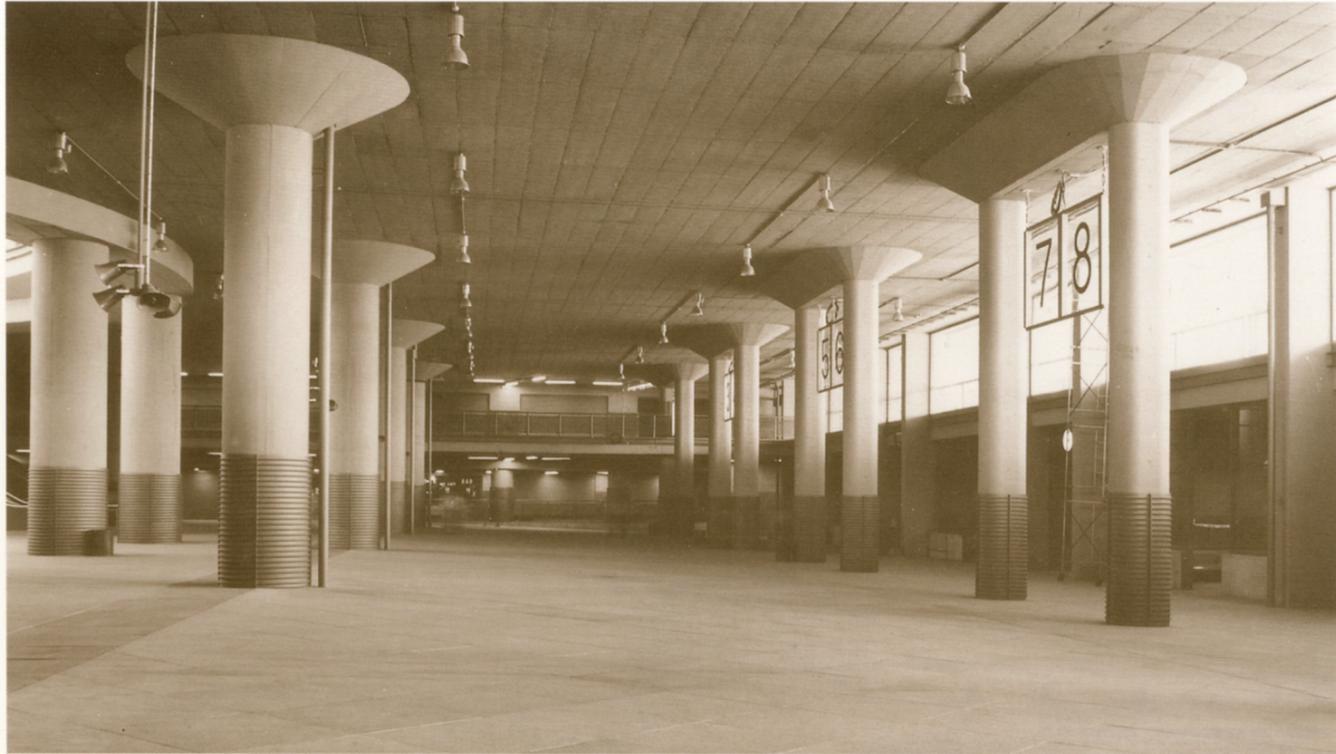
16.



17.

Foto: J.B.

62



18.



63

Foto: L.C.

19.



Foto: J.B.

20.

18. Vestibulo de acceso a andenes. Cota + 620.

19. Detalle de barandilla.

20. Vestibulo de acceso a andenes. Cota + 616.



Foto: J.B.

21.

21. Estación de cercanías. Acceso a andenes.

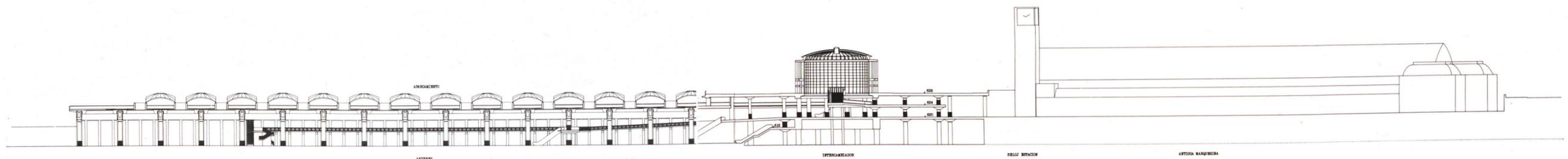
22. Vista de los andenes.

23. Estación de cercanías. Sección longitudinal.



Foto: L.C.

22.



23.