



Panorámica aérea del conjunto de la estación.

1. Antecedentes

Atocha, plaza y entorno, es una pieza vital para el funcionamiento de la ciudad. Históricamente ha sido una zona limítrofe, con una puerta de salida y entrada de viajeros, que luego ha ido ensanchándose un tanto anárquicamente. Desde el nacimiento del ferrocarril ha estado condicionada fuertemente a las instalaciones ferroviarias e industriales, que encontraron en ella un acomodo barato hasta convertirla en 1982 en la encrucijada más conflictiva de la ciudad.

En octubre de ese año se firmó un acuerdo de colaboración técnica entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el Ayuntamiento de Madrid y RENFE, tomando como base de partida la remodelación de la estación ferroviaria y su zona de intervención, afectando a un área de cerca de 200 hectáreas.

Esta actuación constituye la principal Acción Estructurante del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

Entre los elementos más significativos de la actuación se pueden destacar los siguientes:

Remodelación de la Glorieta de Atocha y reestructuración de la zona ferroviaria (con cuatro actuaciones específicas a cargo del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones; construcción de una estación dedicada a Cercanías); construcción de una nueva estación para Largo Recorrido; remodelación de la Marquesina histórica de la antigua estación dotándola de una nueva utilización y finalmente prolongación de la calle de Menéndez Pelayo hasta empalmar con la calle de Méndez Alvaro.

2. Condicionantes del diseño de la estación de largo recorrido

El diseño del complejo ferroviario ha estado condicionado entre otros por los siguientes aspectos:

- Situar las vías de cercanías, a una cota obligada.
- Conservar la cota de vías de la antigua estación.
- Mantener la marquesina histórica de la antigua estación y liberarla de sus vías.

- Dotar al conjunto de la máxima accesibilidad para el viajero.
- Solucionar adecuadamente su integración en el entramado del transporte colectivo general.
- Facilitar el acceso peatonal directo desde la glorieta de Carlos V.

3. Estación de largo recorrido

Esta estación dispone de 15 vías, 8 andenes de 465 metros de longitud y 9 de ancho. Siete de estas vías tienen ancho internacional para servir de terminal en Madrid del tren español de alta velocidad (TAV).

En este área pueden distinguirse tres zonas:

- Vías y andenes.
- Acceso de vehículos y conexión con la estación de Cercanías.
- Unión de la nueva estación con el edificio histórico.

La primera zona puede subdividirse en dos: de marquesinas bajas y de cubierta alta o sala hipóstila.

ESTACION DE ATOCHA-LARGO RECORRIDO. MADRID (ESPAÑA)

La subzona de marquesinas bajas está formada por pórticos metálicos resueltos con acero ENSACOR de los que cuelgan las catenarias de electrificación.

En la segunda subzona se ha creado la cubierta espectacular formada por capiteles amplios, resueltos también en acero ENSACOR, sobre pilares de hormigón de 22,50 metros de altura.

La cubierta determina un espacio indiferente, estableciéndose una relación directa entre el viajero y la estación.

Este acceso está resuelto mediante una plataforma que une la estación con el acceso de Cercanías y la red viaria.

Se ha rehabilitado el edificio diseñado en su día de forma que su construcción resultara lo más barata posible, empleando ladrillos y materiales cerámicos locales.

Se ha aprovechado la estructura metálica que ha resistido muy bien el paso del tiempo y aunque, se ha deformado, con la ayuda de los arriostramientos de los muros de ladrillo, no debe plantear problemas en el futuro.

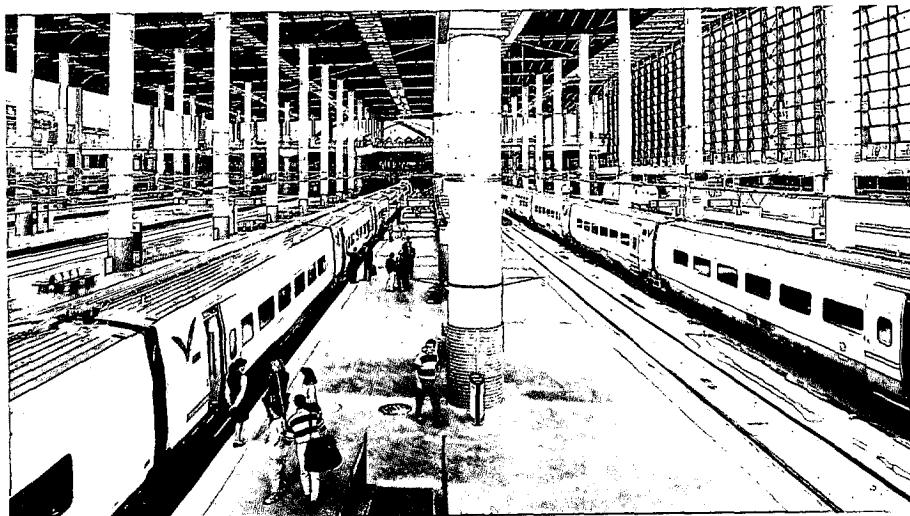
La cubierta inicial ha sido sustituida por otra de chapa de cobre sobre una metálica pintada al horno con una lámina aislante interpuesta entre ambas con un espacio acristalado que da gran luminosidad al recinto.

La gran nave central, ha quedado dividida en superficie en tres zonas claramente diferenciadas: la más cercana a los nuevos andenes que sirve de paso y acceso de viajeros; la zona central, que sirve de paso y también de estancia sirve de emplazamiento y que contiene un jardín tropical y la zona más próxima a la glorieta de Carlos V en la que se ha construido una gran terraza comercial.

El entorno del edificio histórico ha sido remodelado en su totalidad.

La estación de cercanías se desarrolla, en cinco niveles y su conjunto destaca la linterna del intercambiador, constituida por un anillo de 24 metros de diámetro, que emerge del cuerpo de la estación creando un punto de referencia destacado para los viajeros y sirviendo de nexo arquitectónico al conjunto de estaciones.

Finalmente, la estación de metro está situada junto a la de Cercanías con la que está en conexión directa a través del intercambiador, que también permite el acceso a la de largo recorrido. ■



Vista interior.

Proyecto:	Estación de Atocha Largo Recorrido	
Ubicación:	Madrid (España)	
Promotor:	Ministerio de Obras Públicas y Transportes	
Director del proyecto:	D. José Rafael Moneo	
Constructor:	Fomento de Construcciones y Contratas, S. A. Auxini y Lain	
Características:	Vías 15 Andenes 8 de 465 m. de longitud Altura de pilares de hormigón 22,50 m	
Unidades:	Estación de largo recorrido: Demoliciones de hormigón 46.793 m ³ Excavaciones 215.581 m ³ Hormigón 70.885 m ³ Encofrado 121.252 m ² Acero 10.386 Tm. Pilotes 12.554 M. l. Perfil de aluminio 20.589 M. l. Vidrio armado 21.365 m ² Cubierta de chapa 23.705 m ² Estación de cercanías: Demolición obras de fábrica 20.000 m ³ Excavaciones 270.000 m ³ Hormigón 100.000 m ³ Acero 7.100 Tm. Pilotes 2.000 M. l. Impermeabilización 37.000 m ²	

Tiempo de ejecución: 31 meses