



PROF.

PROF.

AMPL

ESTA-

CON

ATOCH



C-644  
7

COMPañA DE LOS FERROCARRILES  
DE  
MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE



PROYECTO DE AMPLIACIÓN  
de la  
Estación de Madrid-Atocha.



AÑO 1928

Caj. 644/7

R  
73649

## Proyecto general

de modificación y amplia-  
ción de las instalaciones  
de la Estación de Madrid-  
Htocha, de la Compañía de  
los ferrocarriles de Madrid  
a Zaragoza y a Alicante. :

Madrid - 1928



## Proyecto general

de modificación y ampliación de las instalaciones de  
la Estación de Madrid-Atocha, de la Compañía de los  
ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

### Situación actual.

La estación de Madrid-Atocha, en donde confluyen las líneas de Barcelona, Alicante, Sevilla y Badajoz, es decir, las líneas más importantes de la Red antigua de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, presta en la actualidad todo el servicio de viajeros y equipajes, mercancías de gran velocidad y de pequeña velocidad de sus propias líneas, más el combinado de las líneas de Contorno, de Valencia y de Andalucía.

El aumento de los tráficos en todas esas direcciones y sobre todo las mejoras de los servicios de viajeros y de mensajerías, han traído, como consecuencia, dificultades en las operaciones de la estación y de los trenes.

Estas dificultades irán creciendo a medida que se amplíe el servicio de trenes de viajeros y se realicen en Madrid las combinaciones inmediatas entre las diferentes líneas, obligando a la coincidencia de mayor número de trenes de viajeros y a medida que los servicios de Correos y de mensajerías vayan ampliándose.

Para salvar las dificultades actuales y poder hacer frente a las más importantes, que en un porvenir no lejano han de presentarse y con la idea de disponer en la estación de Madrid, durante un período de tiempo amplio, de vías y de instalaciones de capacidad suficiente, se ha estudiado un plan general y armónico de mejoras de todos los servicios propios y auxiliares de la explotación.

### Mejoras necesarias.

El proyecto estudiado de mejoras abarca, por consiguiente, los cuatro aspectos siguientes:

- 1.º Instalaciones para el servicio de viajeros y equipajes.
- 2.º Instalaciones para el servicio de mercancías de G. V. y de Correos.
- 3.º Instalaciones para el servicio de mercancías de P. V.
- 4.º Instalaciones para servicios auxiliares de la explotación.

Las ampliaciones que serán necesarias para la mejora de estas instalaciones, no pueden ser independientes entre sí, pues dadas las condiciones del terreno de que se dispone, la ampliación de unas implica la reducción de otras; por ello es necesario estudiar, en conjunto, la reforma y ampliación de todas ellas.

### Solución general adoptada.

En el espacio comprendido entre las calles del Pacífico y Méndez Alvaro están situadas las instalaciones actuales para servicio de viajeros y mercancías de todas clases y además los talleres generales. El espacio completamente ocupado no permite la ampliación de ninguna de ellas sin merma de las inmediatas; es, pues, necesario para efectuar la ampliación buscar nuevo emplazamiento para las que por su índole puedan estar separadas de las demás y que el espacio que dejen disponible reúna condiciones para aprovecharlo en las mejoras de las otras instalaciones. Esto puede conseguirse trasladando la P. V. (servicio de detalle), que hoy está instalada en Atocha, al Cerro de la Plata, donde en la actualidad se hace el servicio de vagones completos y para este último habilitar una nueva estación, con lo cual quedará disponible en Atocha el espacio ocupado por la P. V. para ampliaciones del servicio de viajeros y G. V.

Esta ha sido la idea fundamental que ha servido de base para desarrollar el proyecto, que, en líneas generales, queda reducido a los cuatro aspectos siguientes:

- 1.º Ampliación y mejora de las instalaciones de viajeros y G. V. a base del espacio ocupado por las actuales instalaciones de P. V. de Atocha.
- 2.º Modificación de las dependencias del Cerro de la Plata para establecer el servicio de detalle de P. V.

3.º Construcción de una nueva estación para el servicio de vagones completos de P. V.

4.º Ampliación y mejora en las dependencias para los servicios auxiliares de la explotación.

A continuación se describe la disposición de vías y dependencias que se proyectan para cada uno de los grupos anteriores.

### Servicio de viajeros y mercancías de gran velocidad.

#### DISPOSICIÓN GENERAL

Dado el espacio de que se dispone para estas instalaciones y el pie forzado del emplazamiento de la nave actual, que por su importancia constructiva y buen estado de conservación no debe desaparecer, se ha llegado a la conclusión, después de detenido estudio, que la mejor solución será separar el servicio de salidas y llegadas de viajeros y de mercancías de G. V., conservando la nave actual exclusivamente para la salida de trenes de viajeros, y construyendo un nuevo edificio para llegadas en parte del emplazamiento que hoy ocupan las instalaciones para el servicio de mercancías P. V.

Análogamente, para el servicio de mercancías de G. V., que está íntimamente ligado con el de viajeros, se conserva exclusivamente para salidas el espacio que hoy ocupa el de llegadas y salidas, instalando el de llegadas junto al de viajeros, en parte de lo que hoy ocupan las instalaciones para el servicio de mercancías de P. V.

#### TRAZADO DE LAS VÍAS GENERALES

La distribución de servicios proyectada obliga a variar el trazado de las vías generales que se proyecta en la forma que representa el esquema adjunto, variando totalmente el correspondiente a la descendente de Zaragoza y a la ascendente de Alicante, variación que requerirá la construcción de un viaducto de 794 metros de longitud para la primera y un túnel artificial de 350 metros para la segunda.

El conservar los trazados de las vías generales en su situación actual, esto es, las dos vías generales de Alicante por la derecha y las dos de Zaragoza por la izquierda, obligaría a establecer enlaces entre ellas sumamente complicados, con un mayor costo en aparatos de vía

y enclavamientos, que se acercaría bastante al que supondrá la construcción del viaducto y túnel indicados; y lo que es mucho mayor inconveniente, el número de movimientos incompatibles sería muy grande, con el consiguiente entorpecimiento y peligro para la circulación. Con la solución adoptada son compatibles todos los movimientos y pueden entrar y salir simultáneamente trenes de ambas líneas, por lo que se considera preferible.

En el gráfico de rasantes de las vías generales, que se acompaña, pueden verse las correspondientes a los nuevos trazados, así como las de las demás instalaciones proyectadas.

#### SERVICIOS DE VIAJEROS

##### a) *Servicio de viajeros de salida.*

Como antes se ha dicho, se dedica exclusivamente para la salida de viajeros la nave actual, con sus seis vías y sus cuatro andenes. La longitud de los andenes laterales se amplía a 230 metros. Como la nave no tiene más que 145 metros, el resto de los andenes se cubrirá con marquesinas de mariposa, enlazadas con una cortina o pantalla, que se colocará en el frente de salida para evitar la entrada de aguas. Mejor solución hubiera sido la prolongación de la nave, pero es imposible, porque no caben los apoyos para las cerchas de la misma, a menos de sacrificar dos de las cuatro vías, que, como más adelante se dirá, se disponen para el servicio de trenes de cercanías.

Los dos cuerpos laterales adosados a la nave se prolongan hasta el final de la misma, y el correspondiente al lado izquierdo (salidas actuales) se eleva de altura, para darle más carácter monumental interiormente, dado su destino de vestíbulo de salidas.

En el cuerpo central correspondiente al andén de cabeza se conserva la fonda, tal como está en la actualidad, y se instalan las salas de espera, retretes, lavabos y dependencias para el personal. En el cuerpo lateral de la derecha se instalarán dependencias de los servicios, salón regío, almacén del Despacho Central y al final la estafeta de Correos. El de la izquierda se destinará, casi en su totalidad, a dependencias para el servicio del público; en primer lugar, el vestíbulo, de 98 metros de longitud por 14 de anchura, en el que se instalarán dos grupos de nueve taquillas, cada uno, para billetes y otros dos para los de andén. Se prevé un acceso directo para el «Metro» y

dos amplios accesos al andén; para los viajeros de largo recorrido, el más próximo al andén de cabeza y para los de cercanías, el opuesto, que está más próximo a los andenes y vías dedicados a este servicio.

A continuación del vestíbulo de viajeros se dispone el de equipajes, de 30 metros de longitud y de la misma anchura que el anterior, en el cual se instalan seis básculas automáticas y las factorías correspondientes, dando las taquillas de éstas al vestíbulo de viajeros.

Frente a las básculas se proyectan tres montacargas, que comunican con un paso subterráneo situado en las cabezas de los andenes, en cada uno de los cuales se instalará otro montacargas, con cuya disposición puede hacerse el transporte de carretillas de equipajes hasta los furgones sin afectar en nada a la circulación por los andenes. El paso subterráneo antes citado se enlaza, como luego se dirá, con los andenes de llegadas, los muelles de salidas de G. V. e instalaciones de Correos.

Hacia el extremo de este cuerpo central se proyectan las dependencias para las Inspecciones del Estado, telégrafo público y de la Compañía y al final el despacho del Jefe de estación, para que esté lo más próximo posible a las dos estaciones de salidas y llegadas.

##### b) *Servicio de viajeros de llegadas.*

Para las llegadas de viajeros se proyecta un nuevo edificio, que se emplazará al final del actual patio de salidas, siendo su fachada del lado de la población, normal a la lateral de la nave actual, y la del lado de las vías perpendicular a la dirección que tiene el trazado de las mismas, que es el de las actuales de P. V.

Se proyectan seis vías y tres andenes, de 300 metros de longitud y seis metros de anchura, para viajeros exclusivamente y otras cuatro para el servicio de equipajes, de tres metros de ancho e igual longitud que los de viajeros. El nivel de las vías es el de las actuales de P. V., estando, por lo tanto, 4,60 metros más bajas que las de salida.

Los andenes se enlazan por uno de cabeza de 12 metros de ancho, en el cual y frente a cada uno de los andenes de equipajes, se disponen cuatro montacargas, por medio de los cuales se comunica con una galería subterránea, que es prolongación de la que se ha hablado en el edificio de salidas (con lo cual, los equipajes que hayan de ser transbordados, pueden pasar de una estación a otra), y con la planta baja del edificio (que a continuación se describe) y el vestíbulo de



equipajes. El conjunto de las seis vías y andenes se cubre con una gran nave de 48 metros de luz y 300 metros de longitud de estructura análoga a la actual.

El nuevo edificio de llegadas se compone de cuatro cuerpos, dos frentes y dos laterales y en el centro un gran vestíbulo.

Los cuerpos laterales y el que da frente a la población tienen tres pisos, uno a nivel del patio de carruajes y otros dos superiores. El cuerpo que da frente a las vías tiene, además, otro piso inferior al nivel de los andenes, y en él se instalarán el salón regío, las dependencias de los servicios y de la Dirección de Seguridad, las escaleras y los ascensores.

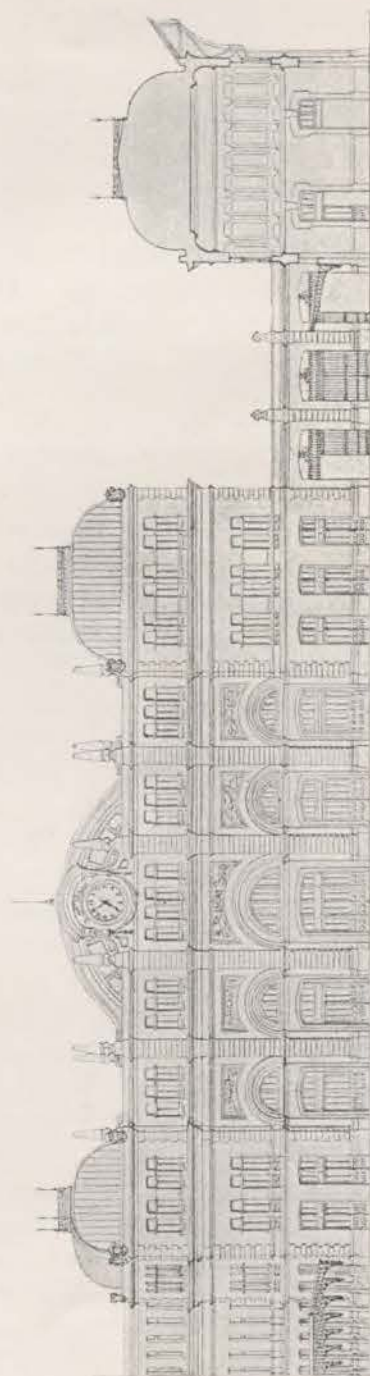
Se proyectan dos grandes escaleras y dos ascensores para comunicar con el vestíbulo, y otra escalera y ascensor independiente para comunicar con la estación de salidas.

En la planta, al nivel del patio de carruajes, se proyecta alrededor del vestíbulo central, en el cuerpo lateral del lado del Pacífico, los equipajes, consigna para los mismos y dependencias del Jefe; en el opuesto, o sea el que da acceso a la estación de salidas, las salas de espera, retretes e instalación de aseo, consigna para bultos de mano y escalera de acceso a los pisos superiores que se destinarán exclusivamente a oficinas. En el centro del vestíbulo central se establecerá un kiosco para billetes de andén e informaciones y un acceso para comunicar con la estación del «Metro», de Atocha.

Adosado al nuevo edificio del lado del Pacífico se proyecta construir un pabellón de tres plantas; la más baja, al nivel de los andenes, se destinará al servicio de Correos, como más adelante se indicará; la otra, al nivel del patio de carruajes, se dedicará a los servicios de Aduanas, Consumos, etc., y la última servirá para la Delegación de Reclamaciones.

### c) Servicio de viajeros de cercanías.

Para este servicio y situado entre las dos estaciones de viajeros, se dispone de un haz de cuatro vías y tres andenes, enlazados por uno de cabeza. El primer andén es prolongación del último de la estación de salidas, y tiene seis metros de ancho por 180 de longitud; el segundo tiene igual ancho y 200 metros de longitud, y el tercero, que comunica con el nuevo edificio de llegadas, tiene 12 metros de ancho y 200 de longitud.



NUEVO EDIFICIO PARA LLEGADA DE VIAJEROS  
Fachada principal.

d) *Accesos a las instalaciones de viajeros.*

El acceso desde la Glorieta de Atocha al patio de carruajes común para viajeros de salidas, llegadas y cercanías, será por donde hoy tiene lugar la entrada al patio de viajeros de salida y al de P. V. Las dos entradas unidas dan una anchura total de 28 metros, permitiendo, con dos aceras extremas de cuatro metros, dejar una calzada de 20 metros, que será suficiente para el doble tráfico de vehículos de llegadas y salidas. El patio común es muy espacioso, pues mide 14.747 metros cuadrados y su disposición permite el estacionamiento de carruajes sin entorpecer el tránsito por el mismo.

Para establecer este patio es necesario prolongar el muro de sostenimiento de la calle del Pacífico hasta la fachada posterior del nuevo edificio de llegadas y derribar el actual edificio destinado a Laboratorio de la Compañía.

Además, para facilitar la comunicación de peatones con la calle del Pacífico, se establecen, adosadas al muro de que antes se ha hecho mención, unas escaleras que se prolongarán hasta el nivel de las vías o sea que se comunicarán también con los patios de llegadas de gran velocidad.

SERVICIOS DE MERCANCIAS DE GRAN VELOCIDAD

*Servicio de mercancías de gran velocidad de salida.*

Se establece en el espacio destinado hoy a los servicios de G. V. de llegadas y salidas y en parte del patio actual de carruajes de llegadas.

Se proyecta un muelle de 100 metros de longitud y 10 metros de ancho, en el cual se instalarán las factorías, y que comunicará por medio de un montacargas con la galería general subterránea, que enlaza las cabezas de los andenes de viajeros, facilitándose así el transporte de las mensajerías que hayan de cargarse en los furgones de los trenes.

Se proyecta también un muelle para automóviles y caballos y las vías necesarias para su servicio.

Aprovechando parte del patio actual de carruajes de llegadas y del solar contiguo al mismo, propiedad de la Compañía, se proyecta establecer un haz de tres vías de playa, que permitirá la carga directa de las mensajerías procedentes del Despacho Central y también la for-

mación y salida de trenes de mensajerías, dados los enlaces de estas vías con las de salida de trenes.

La merma en la superficie en el patio citado no tiene inconveniente alguno, pues aun con ella, tendrá capacidad más que sobrada para su tráfico, que quedará reducido al del Despacho Central, servicio de Correos y en casos excepcionales el que se origine a la salida de los trenes reales.

El patio de mercancías es el mismo que actualmente, con la diferencia de que sólo serán las salidas las que le afecten, de mucha menos importancia que las llegadas. Su acceso se hará por la calle de Méndez Alvaro, efectuándose la entrada por la puerta situada frente a la calle de Murcia y la salida por la situada más cerca de la Glorieta de Atocha.

#### *Servicio de mercancías de gran velocidad de llegada.*

El servicio de mercancías de G. V. de llegada se proyecta establecer contiguo a las nuevas vías de llegada de trenes de viajeros, en el espacio que queda entre éstas y el ocupado por las instalaciones del Economato y del Pequeño Material, para aprovechar parte de los muelles que hoy existen destinados al servicio de P. V.

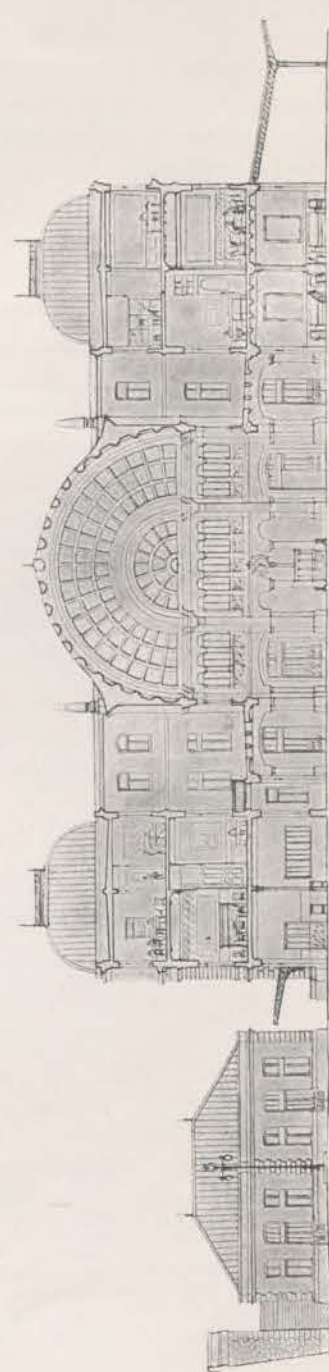
Se proyectan dos haces de vías: uno para servicio de los muelles y otro de vías de playa, enlazados ambos con las vías generales de llegadas, lo que permitirá recibir en alguna de ellas trenes de mensajerías.

Se instalará una fila de muelles cubiertos y cerrados de 15 metros de ancho y en una longitud total de 440 metros.

Además se prevé un muelle cubierto y abierto para el pescado y otro descubierto para automóviles y caballos.

Entre los muelles y las vías de playa quedará un espacioso patio que permitirá, con toda holgura, el estacionamiento y circulación de vehículos.

El acceso a estas dependencias se proyecta por la actual calle de Antonio Nebrija, propiedad de la Compañía, pero ensanchándola hasta darle 25 metros que se estima son necesarios, dado el mucho tráfico que habrá de tener en ambas direcciones, pues al propio de las mercancías habrá que sumar el de Correos, correspondiente a todas las llegadas para Madrid, como más adelante se indicará al hablar de este servicio oficial.



NUEVO EDIFICIO PARA LLEGADA DE VIAJEROS

Sección transversal.

Íntimamente ligado con el de viajeros y mercancías de G. V., está el de Correos, que se mejora considerablemente. Para las salidas se disponen las dependencias en el extremo del pabellón de la derecha, con una amplia sala de batalla, oficina para servicios del público y almacén. Además, se ensancha el andén primero, que podrá servir como de muelle para la descarga de la correspondencia, cuyos vehículos podrán evolucionar con independencia en el patio que para este fin exclusivo se destina. Por el montacargas del extremo de este andén podrán ser transportadas las carretillas para cargarlas en las ambulancias de los trenes.

Para las llegadas de la correspondencia se utilizarán los andenes de equipajes y por los montacargas y galería subterránea podrán ser transportadas al pórtico o muelle cubierto que se proyecta debajo del edificio destinado a Aduanas y Consumos, desde donde podrán cargarse en los camiones y salir por la calle de Antonio Nebrija, como las demás mercancías.

La correspondencia que deba ser transbordada, por el mismo enlace subterráneo podrá conducirse a la oficina de salidas.

#### Servicio de mercancías de pequeña velocidad.

Como se ha indicado anteriormente, se separa el servicio de mercancías de detalle del de mercancías en vagones completos, habilitando para el primero el Cerro de la Plata, y construyendo para el segundo una nueva estación.

#### SERVICIO DE MERCANCÍAS DE DETALLE

Las actuales instalaciones del Cerro de la Plata se modifican para que sirvan exclusivamente a este fin, construyendo hasta 14 muelles cubiertos y cerrados, que dan una línea de atraque total de 1.411 metros y una superficie utilizable de 19.094 metros cuadrados.

Las vías de servicio para estos muelles se enlazan entre sí por placas giratorias y para las maniobras de vagones se hará una instalación completa de cabrestantes eléctricos.

Estas instalaciones están enlazadas por una vía de maniobras que las comunica con las de G. V. (salidas y llegadas) y con la doble diagonal de las vías generales, quedando, por tanto, enlazada también con la estación de clasificación del Cerro Negro y la vía de Contorno. A la entrada de estas instalaciones y enlazado con la vía de maniobras, se dispone un haz de vías que servirá como auxiliar del Cerro de la Plata para depositar material.

El acceso desde la población se proyecta, como en la actualidad, por la calle del Pacífico, ampliándole y colocando en el centro de la calzada de acceso un edificio destinado a factorías, que la dividirá en dos de 30 metros de ancho, correspondientes a los dos sentidos de la circulación.

#### SERVICIO DE VAGONES COMPLETOS

La nueva estación que para este fin exclusivo se proyecta, se emplazará en los terrenos situados entre la línea de Alicante, el ramal de enlace de Clasificación con Delicias y el antiguo cauce del Arroyo Abroñigal, por cuya razón se propone denominarla «Estación del Abroñigal».

Se enlaza con la doble vía del citado ramal y por lo tanto, con la estación de Clasificación del Cerro Negro, la línea de Alicante y la de Zaragoza por intermedio del ramal de Vallecas.

Dado el objeto de esta estación, se ha proyectado, concediendo gran importancia a las instalaciones de vías de playa y patios para su servicio, disponiendo siete haces de vías de playa con una longitud de atraque de 7.960 metros. Entre estos haces quedan patios de 30 metros de ancho, que permiten el estacionamiento de vehículos para la carga y descarga a ambos lados y la circulación por el centro.

Se prevé una fila de tres muelles cerrados con una línea de atraque de 525 metros y una superficie de 7.875 metros cuadrados.

Se proyectan también muelles para automóviles y para caballos y ganados en general.

Además de los haces de vías de playa y de servicio de los muelles, se dispone otro de cuatro vías para el servicio general de la estación. El conjunto se enlaza con tres vías de maniobras que permitirán maniobrar sin afectar a las vías generales.

Complemento de estas instalaciones son los edificios destinados a factorías, viviendas para el personal y dependencias para los servicios auxiliares.

El acceso desde la población se proyecta por la calle de Méndez Alvaro, que la enlazará directamente con la Glorieta de Atocha, y por el futuro camino de Ronda (que en esta zona debe proyectarse, por las razones que más adelante se aducen, en alineación con el cierre de esta estación) con la calle del Pacífico.

#### Instalaciones para los servicios

#### auxiliares de la explotación. : :

Además de las instalaciones que hasta ahora se han descrito y que corresponden exclusivamente a los servicios de la explotación propiamente dicha, es necesario, por las razones que antes se han indicado, introducir mejoras o instalar nuevas dependencias para los servicios auxiliares de aquéllas, siendo las más importantes las que a continuación se enumeran:

#### RECORRIDO

Aun cuando la limpieza y equipo de las composiciones de los trenes de viajeros se hará en el Cerro Negro, siempre será necesario disponer en las inmediaciones de las estaciones, tanto de llegadas como de salidas, de algunos elementos del Recorrido suficientes para efectuar alguna reparación urgente a última hora, además de los de limpieza de los trenes de cercanías, cuyas composiciones no se moverán de su vía de llegada hasta la salida, exigiendo que se disponga del personal y de los elementos necesarios.

A este fin obedece el que se proyecte un edificio de dos pisos situado entre las dos estaciones para reunir lo preciso para acudir a reparar cualquier avería, tanto en los coches como en los vagones de la G. V.

#### SERVICIO ELÉCTRICO

Este servicio va adquiriendo importancia cada día mayor por el gran número de instalaciones fijas (alumbrado, carros transbordadores, cabrestantes eléctricos, etc.) que se van estableciendo y principalmente, por el alumbrado eléctrico de los coches que se va insta-

lando en todos ellos. Esto obliga a proporcionarle las instalaciones indispensables de que hoy carece por ser un servicio de reciente erección.

Con este criterio se ha proyectado, en los terrenos que hoy ocupan los talleres del Pequeño Material, un amplio edificio que servirá para talleres, almacenes y laboratorio.

Además, como con la instalación de vías anejas a la nueva estación de llegadas de viajeros, tiene que desaparecer la Central térmica de reserva que hoy existe, es necesario prever la construcción de una nueva, cuyo emplazamiento será en los terrenos de que dispone la Compañía en la estación de clasificación del Cerro Negro.

#### PEQUEÑO MATERIAL

Estos talleres requieren una mejora y ampliación grande, a la que no se presta el emplazamiento que hoy tienen, por cuya razón se proyecta su traslado a Villaverde Bajo y en su emplazamiento actual se construirá el edificio para el Servicio Eléctrico, como se ha indicado.

#### SERVICIO SANITARIO

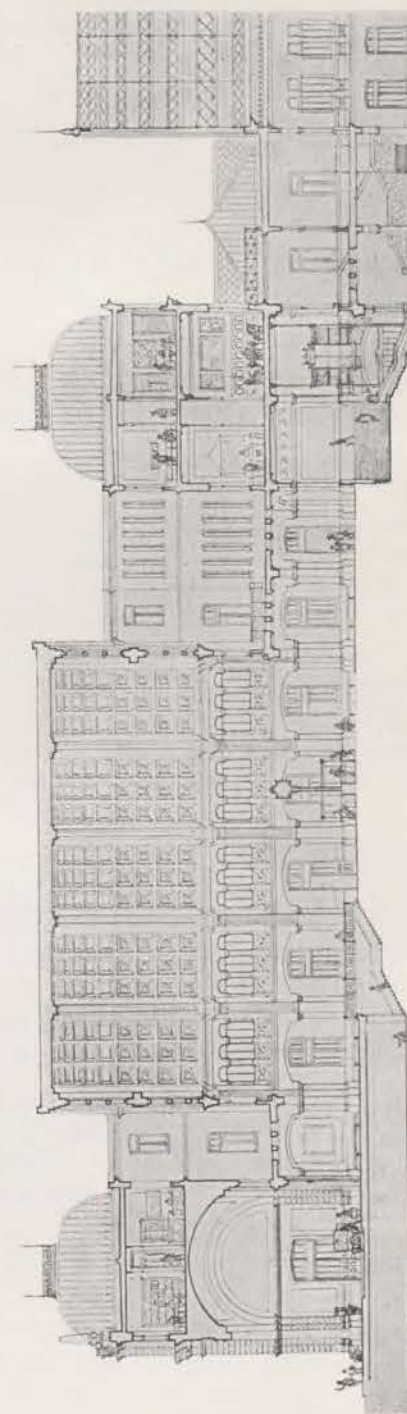
En la actualidad puede decirse que no dispone de dependencias, pues el gabinete de urgencia instalado en la nave de Atocha no responde, ni con mucho a los fines que debe cumplir dicho servicio, tanto para los reconocimientos y consultas médicas del personal de la Compañía como para los más importantes de casos de accidentes.

Para subsanar esta deficiencia, se proyecta la construcción de un nuevo edificio destinado exclusivamente a Servicio Sanitario y en el cual se instalarán, además de todas las dependencias necesarias para la consulta del personal y su asistencia, así como la del público en casos de accidentes, las oficinas centrales de dicha dependencia.

Este nuevo edificio se emplazará en el solar que hoy existe entre el actual patio de llegadas y la calle de Méndez Alvaro.

#### LABORATORIO

Consecuencia de la ampliación del actual patio de carruajes de viajeros, es la desaparición del actual edificio destinado a Laboratorio de ensayos, cuyo nuevo emplazamiento se proyecta dando fachada a



NUEVO EDIFICIO PARA LLEGADA DE VIAJEROS

Sección longitudinal.

la calle de Antonio Nebrija y en parte de los solares que quedarán como sobrante de las fincas que será preciso adquirir para el necesario ensanche de dicha calle.

#### VIVIENDAS PARA EL PERSONAL

La parte no utilizada de los terrenos indicados en el párrafo anterior, se dedicará a la construcción de viviendas para aquel personal de todos los servicios, que por la índole especial de su cometido conviene que viva en el recinto de la estación. Hoy parte de este personal, no todo el que sería necesario que dispusiera de vivienda, ocupa las situadas en la llamada «Casa de la Parra», que desaparecerá con el establecimiento de la nueva estación de llegadas de viajeros.

#### DEPENDENCIAS PARA LOS SERVICIOS DE ADUANAS, CONSUMOS, ETC.

Ya se ha indicado antes que inmediato al nuevo edificio de llegadas de viajeros se proyecta un edificio de dos pisos, cuya planta baja se dedica a la instalación de las oficinas correspondientes a los servicios indicados. Con el mismo fin se instalarán en la planta baja de las viviendas que se proyecta construir en la calle de Antonio Nebrija, las correspondientes para intervenir la salida de las mercancías de G. V.

#### DELEGACIÓN DE RECLAMACIONES

Para servicio del público se habilita el piso alto del edificio mencionado en el párrafo anterior, cuyo emplazamiento tiene la ventaja de estar situado entre el patio de carruajes de viajeros y el de mercancías de llegada de G. V., facilitándose el acceso del público que proceda de unas u otras instalaciones.

#### Comparación entre la capacidad de las instalaciones actuales y las proyectadas.

En el cuadro siguiente se han consignado, para las principales instalaciones que influyen directamente en la explotación, la capacidad de las instalaciones actuales y de las proyectadas, y el tanto por ciento de aumento de las segundas sobre las primeras:

Datos referentes a la capacidad de las instalaciones actuales  
y las que se proyectan.

		Actual.	PROYECTADAS			Aumento por 100.
			Salidas.	Llegadas.	Total.	
<b>SERVICIO DE VIAJEROS</b>						
Vías de andén.....	n.º	8	10	6	16	100
Longitud de vías de andén.....	m. l.	1.557	2.221	1.800	4.021	158
Superficie de andén para viajeros....	m.²	6.605	11.008	5.964	16.972	156
Idem íd. para equipajes.....	m.²	>	>	3.600	3.600	>
Pasos subterráneos para carretillas....	m. l.	>	410	95	505	>
Montacargas.....	n.º	>	8	5	13	>
Vestíbulo para viajeros.....	m.²	551	1.414	2.475	3.889	605
Taquillas para billetes.....	n.º	12	20	2	22	83
Salas de equipajes.....	m.²	693	420	636	1.056	52
Salas de espera.....	m.²	148	176	312	488	230
Patios de acceso.....	m.²	12.265	>	>	14.747	20
<b>SERVICIO DE MERCANCÍAS DE G. V.</b>						
Muelles cubiertos:						
Superficie.....	m.²	3.803	1.000	6.600	7.600	100
Longitud de atraque.....	m. l.	266	100	440	540	103
Muelles descubiertos:						
Superficie.....	m.²	193	225	225	450	133
Longitud de atraque.....	m. l.	21	30	30	60	185
Vías de playa.....	m. l.	140	670	680	1.350	864
Longitud de vías para maniobras y depósito de material.....	m. l.	2.922	1.080	5.320	6.400	119
Superficie de playas y patios.....	m.²	6.705	15.826	27.700	43.526	549
<b>SERVICIO DE MERCANCÍAS DE P. V.</b>						
<i>(Detalle.)</i>						
Muelles cubiertos:						
Superficie.....	m.²	12.552	>	>	17.094	36
Longitud de atraque.....	m. l.	839	>	>	1.411	68
Vías de playa.....	m. l.	870	>	>	320	63
Superficie de playas y patios.....	m.²	16.872	>	>	41.900	148
<b>SERVICIO DE MERCANCÍAS DE P. V.</b>						
<i>(Vagones completos.)</i>						
Vías de playa.....	m. l.	2.147	>	>	7.960	270
Longitud de vías para depósito de material y maniobras.....	m. l.	3.261	>	>	9.510	193
Superficie de playas y patios.....	m.²	25.981	>	>	163.500	529
Muelles cubiertos.....	m.²	8.626	>	>	7.875	9
Muelles descubiertos y de ganados....	m.²	5.421	>	>	1.480	71



NUEVO EDIFICIO PARA LLEGADA DE VIAJEROS

Vista del conjunto desde el pretil de la calle del Pacifico.



Del examen del cuadro se deduce que la capacidad de las instalaciones para el servicio de viajeros aumenta considerablemente, en términos que aquéllas serán, seguramente, suficientes para satisfacer las necesidades del movimiento de viajeros, aun en un porvenir bastante lejano.

El aumento de capacidad en las instalaciones de mercancías de gran velocidad, es aún mayor, pero en realidad proporcionado al que se observa en las de viajeros, partiendo del hecho de que en la actualidad la insuficiencia de las primeras es mayor que la de las segundas.

En las instalaciones de P. V. (servicio de detalle) se ve el aumento considerable en la superficie de muelles y patios, que son las instalaciones más necesarias a la naturaleza del servicio que en ellas va a efectuarse. En cambio se observa una disminución en las vías de playa, lo que nada tiene que extrañar, pues esta clase de instalación no es tan necesaria al servicio de detalle y prueba que el conjunto proyectado está más en armonía con las necesidades que las instalaciones actuales.

Iguals consideraciones pueden hacerse referentes a las instalaciones para la P. V. (vagones completos) en la nueva estación del Abroñigal, en las que se observa que las vías de playa y patios aumenta en un 270 y 529 por 100, respectivamente, y en cambio disminuye la superficie de muelles que no son tan necesarios.

Como resumen, puede decirse que el aumento de capacidad del conjunto de las instalaciones proyectadas es bastante superior al que sería necesario para satisfacer sólo las necesidades de momento, mas aún, teniendo en cuenta que las disposiciones estudiadas permitirán obtener de todas las instalaciones un rendimiento mucho mayor que de las actuales a igualdad de capacidad, mejorando así los servicios.

Esto no significa que el proyecto sea excesivo, pues la experiencia ferroviaria ha demostrado que instalaciones que fueron proyectadas con un margen de amplitud muy grande para el tráfico de aquella época, resultaron insuficientes al poco tiempo, siendo necesaria su ampliación, no sólo por el aumento de tráfico sino por las mayores exigencias en la realización de toda clase de servicios de viajeros, mensajerías, Correos y mercancías de P. V., con un gasto total mucho mayor que de haberlas previsto con más amplitud en la época de su establecimiento.

Problemas de urbanización relacionados con este proyecto.

Hay dos cuestiones de urbanización muy importantes que están íntimamente ligadas con la redacción de este proyecto. La primera se refiere al acceso a la nueva estación de mercancías del Abroñigal, que se proyecta por la calle de Méndez Alvaro, por cuya razón será necesario que la urbanización de dicha calle esté terminada antes de poner en servicio aquellas instalaciones. Pero esto no basta; la prolongación de la citada calle está proyectada con sólo 20 metros de ancho, que serán insuficientes para el tránsito en ambas direcciones, siendo, por consiguiente, necesario que se ensanche dicha calle hasta darle 40 metros desde su encuentro con la calle del Áncora hasta la nueva estación. Este ensanche podría hacerse conservando la alineación de fachadas del lado izquierdo, variando sólo la del opuesto, donde las edificaciones son pocas y de escasa importancia. Entre el paseo de las Delicias y la calle del Áncora el ensanche no es viable, dado que casi en su totalidad está edificada dicha calle, pudiendo salvarse el inconveniente de este estrechamiento estableciendo en este último tramo de la calle la circulación sólo en sentido de la población; la circulación en sentido contrario podría hacerse por el paseo de las Delicias y calle del Áncora, con un pequeño aumento en el recorrido, pero en sentido descendente.

La segunda cuestión de urbanización se refiere a las luces que en el proyecto se han dado a las nuevas obras para cruce del antiguo cauce del Abroñigal. Estas obras son tres (por ser diferentes sus alturas de rasantes), una para el cruce del nuevo trazado de la vía descendente de Zaragoza cuya rasante está más elevada que las de las vías del actual puente llamado de los «Tres Ojos», otra en sustitución de este puente y la tercera para cruce de la vía ascendente de Alicante en su nuevo trazado y cuya rasante será más baja que la correspondiente a las anteriores.

Pues bien, estas obras se prevén con dos luces, cada una de 20 metros, esto es, con una luz total de 40 metros, para que sirvan de cruce al futuro Paseo de Ronda, cuyo trazado forzosamente tendrá que cruzar a las vías de la Compañía por este sitio, que es el que ofrece menos inconvenientes por ser menor el número de vías.

Con la luz libre total de 40 metros podría construirse una espléndida avenida que enlazaría la citada prolongación de la calle de Mén-

dez Alvaro con la del Pacífico, sirviendo de acceso a la nueva estación desde otros sectores de la población.

Presupuesto de las obras proyectadas.

El total de las obras proyectadas asciende a la cantidad de pesetas 67.622.000, con la distribución por conceptos que a continuación se indica:

	Pesetas.
I.—Modificación y ampliación de vías para los servicios de viajeros y G. V., incluso obras de explanación y de fábrica necesarias e instalación de enclavamientos.....	9.887.000
II.—Modificación de la nave actual.....	3.439.000
III.—Nuevo edificio para llegada de viajeros, andenes y marquesina.....	9.705.000
IV.—Modificación del patio actual de salidas para convertirlo en patio de llegadas y salidas y galerías de acceso al «Metro».....	1.788.000
V.—Modificación de las instalaciones actuales de G. V. para convertirlas en G. V. (salidas).....	1.027.000
VI.—Modificación de las instalaciones actuales de P. V. (Atocha) para convertirlas en G. V. (llegadas).....	1.851.000
VII.—Modificación de las instalaciones actuales de P. V. (Cerro de la Plata) para habilitarlas para vagones de detalle exclusivamente.....	4.775.000
VIII.—Estación de mercancías para vagones completos del Abroñigal.....	27.500.000
IX.—Edificios para servicios y dependencias auxiliares.....	7.650.000
TOTAL.....	67.622.000

Esta cifra podría a primera vista parecer algo elevada, pero no lo es en realidad, teniendo en cuenta la mejora que las obras suponen para una de las principales estaciones de la Nación y tampoco si se compara con lo que la Compañía ha gastado en obras de mejora para la misma, desde el año 1880 hasta fines de 1926, que alcanza la respetable cantidad de 53.000.000 de pesetas, invertida, en su mayor parte, en épocas en las que el coste de la mano de obra y el precio de los materiales eran muy inferior a los actuales.

Ejecución de las obras.

La clave para poder realizar este conjunto de mejoras, está en la construcción de la nueva estación de mercancías del Abroñigal, que permitirá dejar libre el espacio hoy ocupado por la P. V. en Atocha,

para la construcción del nuevo edificio para llegadas de viajeros y la instalación de vías y andenes anejos.

Las gestiones para la adquisición de terrenos necesarios para esta nueva estación, se empezaron por la Compañía a mediados del año próximo pasado y se encuentran muy retrasadas debido a la injustificada resistencia que por los propietarios de aquellos terrenos, apoyados por el Ayuntamiento de Vallecas (en cuyo término municipal están enclavados), se hace a la ejecución de un proyecto que tanto ha de beneficiar a Madrid y también a los intereses del vecindario de aquellas inmediaciones. Esta actitud ha obligado a incoar el expediente de expropiación forzosa que actualmente está en tramitación, y dadas las dilaciones inherentes a esta clase de expedientes, puede asegurarse que hasta fines del año actual o quizás del siguiente de 1929, no estarán terminadas todas las expropiaciones. Las obras de esta estación de mercancías, teniendo en cuenta que hay que efectuar un movimiento de tierras de unos 600.000 metros cúbicos, puede calcularse que tardarán unos cuatro años, tres para hacer el movimiento de tierras, obras de fábrica y parte de los edificios y el otro para la terminación de los edificios, obras de abastecimiento de aguas y saneamiento e instalación de vías.

Como durante estos cuatro años se podrán ir efectuando obras dentro de la estación de Atocha, sin variar la actual forma de explotación, tales como modificaciones en el Cerro de la Plata, parte de la reforma de la nave actual, edificios para dependencias de los servicios, etc., etc., el tiempo que será necesario para la construcción del nuevo edificio de llegadas e instalaciones anejas, puede calcularse en unos tres años, de modo que, en resumen, serán necesarios de ocho a diez años, contando entre ellos el presente, esto es, que las obras podrán estar terminadas en los años 1936 ó 1938.

Madrid, Abril de 1928.

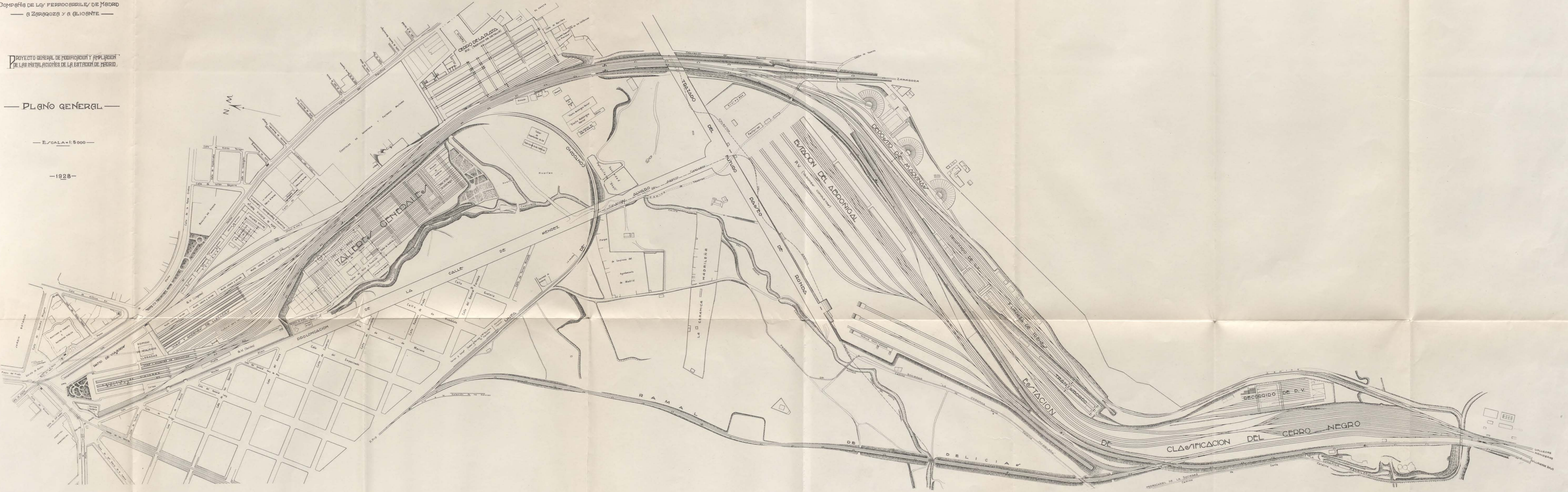
COMPANIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID  
A ZARAGOZA Y A BILBAO

PROYECTO GENERAL DE MODIFICACION Y AMPLIACION  
DE LAS INSTALACIONES DE LA ESTACION DE MADRID

PLANO GENERAL

Escala = 1:5000

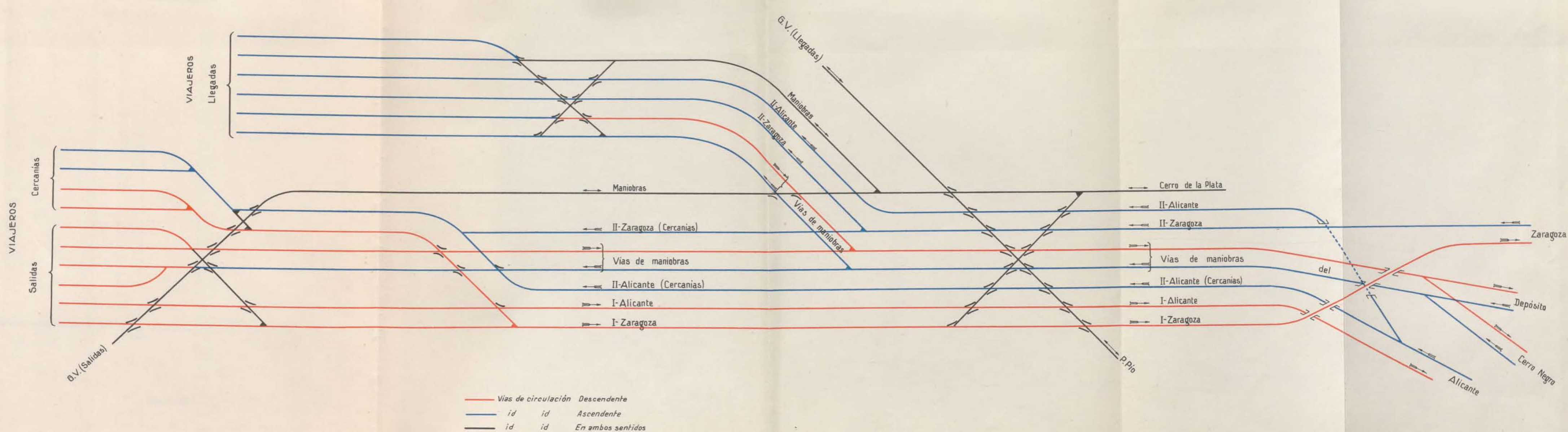
1928



Biblioteca Regional de Madrid

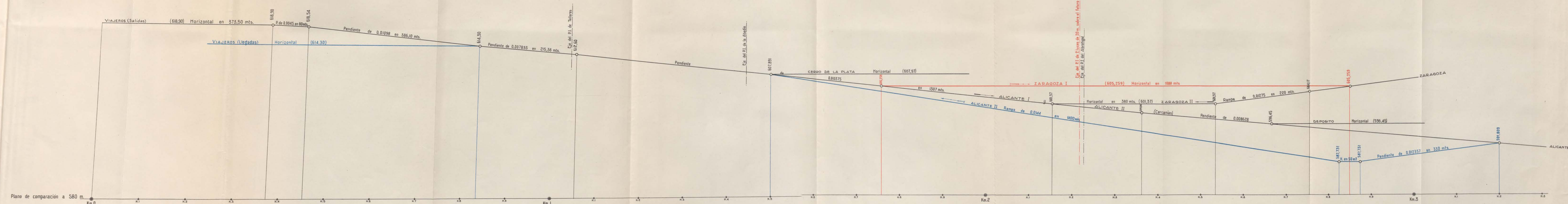
# PROYECTO GENERAL DE MODIFICACION Y AMPLIACION DE LAS INSTALACIONES DE LA ESTACION DE MADRID (ATOCHA)

## — ESQUEMA DE DISPOSICION DE VIAS DE G.V. —



PROYECTO GENERAL DE MODIFICACION Y AMPLIACION DE LAS INSTALACIONES DE LA ESTACION DE MADRID (ATOCHA)

GRAFICO DE RASANTES DE LAS VIAS GENERALES



Plano de comparación a 580 m.

Escala de verticales diez veces mayor que la de horizontales.

— Rasantes de las vías, en la estación de salidas, enlace con el Depósito de máquinas, Cerro de la Plata y vía II de Zaragoza.  
 — Id. id. id. de llegadas y de la II de Alicante (Ascendente)  
 — Id. de la vía I de Zaragoza (Descendente)

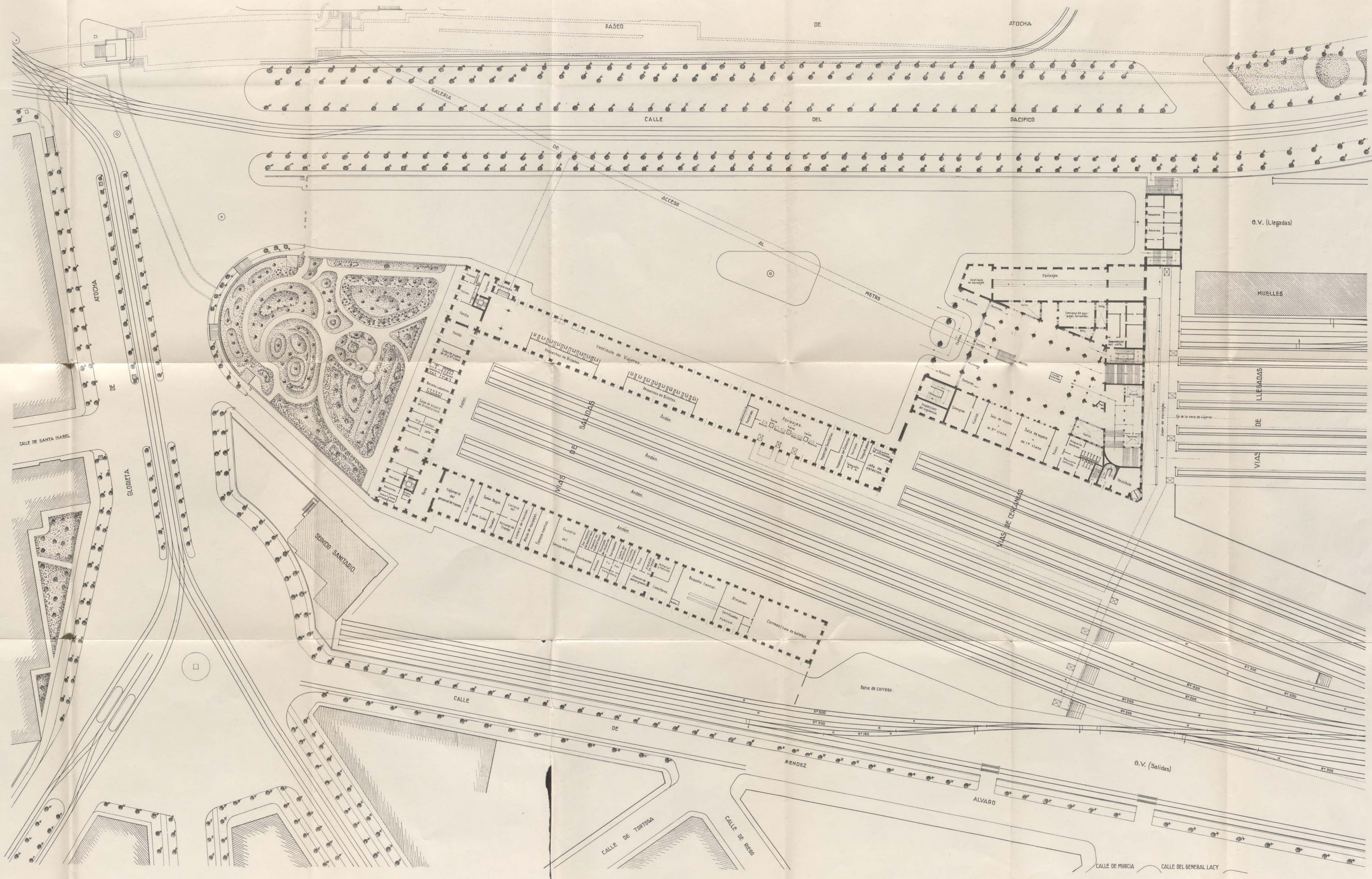
COMPANIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID  
— a ZARAGOZA y a ALICANTE —

PROYECTO GENERAL DE MODIFICACION Y AMPLIACION  
DE LAS INSTALACIONES DE LA ESTACION DE MADRID.

Planta de los edificios de viajeros y disposicion de los patios de acceso

— ESCALA = 1:600 —

— 1928 —



**Biblioteca Regional de Madrid**



1024643



5.000



