

ATOCHA: REMODELACION DE UNA ESTACION HISTORICA, PASO A PASO (y III)

CUBIERTA LA NAVE DE LA ESTACION DE CERCANIAS

CARLOS DOMINGUEZ LOPEZ (texto y fotos)

Con este capítulo se concluye el reportaje gráfico que ilustra los estados sucesivos de las obras de la NECA. La última foto fue tomada el 5 de mayo de 1987 y en el futuro, cubierta ya la nave, habrá que esperar a que se acaben los accesos viarios a la estación para poder ofrecer otras perspectivas. Igualmente surgirán nuevas fotos interesantes cuando comiencen las obras de la estación de largo recorrido, que, como se ve en la maqueta publicada en el número anterior, está adosada a la NECA.

ENTRE septiembre de 1986 y mayo de 1987 avanza extraordinariamente la obra. En la estación de cercanías propiamente dicha se procede a cubrir toda la nave que contendrá las diez vías de que se compone dicha estación. Dicha cubierta se realiza mediante vigas prefabricadas de unos 14 metros de luz que se colocan entre las vigas pretensadas construidas «in situ». Estas vigas prefabricadas van espaciadas entre sí unos cuatro metros,

rellenando el espacio entre ellas con losas prefabricadas sobre las que se pone la correspondiente armadura para proceder después a extender una capa de hormigón formando una placa continua interrumpida por unos lucernarios cuadrados que se pueden observar en las fotografías, que servirán para iluminación y ventilación. En estos lucernarios, como también se puede ver, se construye una estructura de hormigón armado de unos dos metros



Construcción de las rampas peatonales de acceso al intercambiador. Los muros en primer término son de aligeramiento de la estructura (septiembre 1986).



El acceso al intercambiador desde uno de los árboles del jardín del antiguo Laboratorio. Al fondo, viga de cubierta de la NECA (septiembre 1986).



El intercambiador. En primer término, cabeza de una de las vigas (septiembre 1986).



Panorama de los pilares y pilas de la NECA. Hay 15 metros de separación entre cada dos en sentido longitudinal y 38 metros en sentido transversal (septiembre 1986).



Se comienza a realizar la cubierta colocando entre las vigas principales, vigas prefabricadas de unos 14 metros de luz, separadas entre sí unos cuatro metros (octubre 1986).

Fabricación «in situ» de una de las vigas de cubierta (septiembre 1986).



Además de la vigueta de la cubierta se observa el encofrado circular del intercambiador (octubre 1986).



Colocación de armaduras y del alero de la cubierta. En el centro se observa el elemento de paso del intercambiador al aparcamiento de la cubierta de la NECA (diciembre 1986).



Sobre las viguetas de la cubierta se colocan unas placas de hormigón prefabricadas sobre las que se colocará la necesaria armadura y capa de compresión de homigón (octubre 86).

de altura que servirá para sujetar la cubierta metálica del aparcamiento de coches, que irá encima de la estación de cercanías. A mi juicio, estas construcciones serán un gran obstáculo en la explotación de dicho aparcamiento, primero por reducir las plazas de aparcamiento y segundo por limitar la visión de circulación de vehículos en sentido perpendicular.

Igualmente va muy avanzada la construcción del intercambiador de tráfico, habiéndose alcanzado la cota del final de la calle Alfonso XII. Así que ya ha

empezado con un fuerte pilotaje la construcción de la rampa que permite el acceso de los coches desde dicho punto al aparcamiento de cubierta de la estación. Parece que el acabado de los techos de la estación es en hormigón visto, lo que pedirá un inteligente diseño de puntos de luz y tuberías de las diversas canalizaciones, muchas de las cuales tendrán que ir a la vista.

Está concluida y cerrada ya la construcción de los dos túneles artificiales que conecten la NECA con el «tubo de la risa».

El intercambiador, con su estructura cilíndrica. En primer término, las armaduras delimitativas de las escaleras de acceso a los andenes (diciembre 1986).



21 de febrero de 1987. Todavía faltan dos vigas por construir.



Aspecto de la cubierta de la NECA antes de hacer las boquillas de los lucernarios (21 de febrero de 1987).



Conclusión de la última viga de la cubierta (2 de abril de 1987).



La NECA y los edificios de RENFE de la Avda. de Ciudad de Barcelona desde las vías de Atocha. En el futuro, la cubierta del aparcamiento no permitirá ver estos edificios.



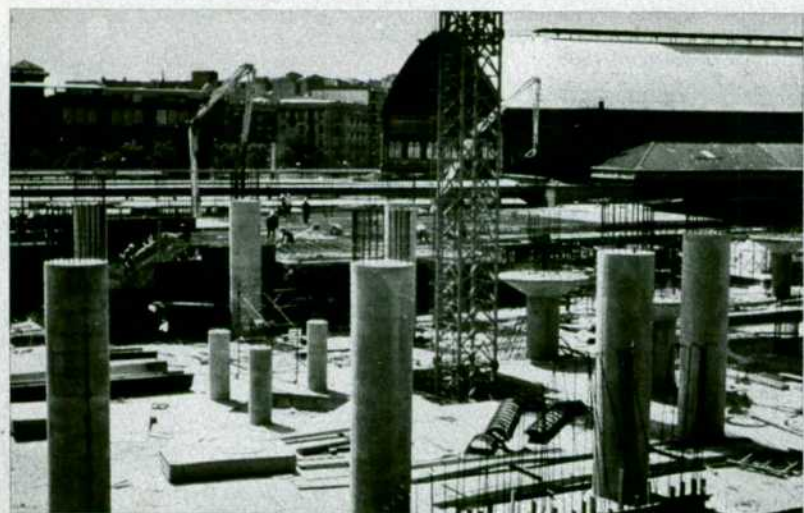
Vista de la parte Oeste de la NECA desde la zona en que se encontraba el autoexpreso. Está acabada prácticamente la cubierta (5 de mayo de 1987).



Excavación para realizar las zapatas del muro de cerramiento de la parte Oeste de la estación. Se ven las armaduras de los pilotes fabricados «in situ» que ha sido preciso realizar por mala calidad del terreno (5 de mayo de 1987).



En primer término se observa el hormigoncillo del primer hueco del cerramiento. Se ven tanto los lucernarios como el avance del intercambiador (27 de abril de 1987).



La zona del intercambiador con los pilares y capiteles troncocónicos que sostendrán las losas de los diversos pisos (5 de mayo de 1987).

Así que pronto se podrá dar servicio, lo cual parece que será a finales de este año o principios del próximo en lo que se refiere a los trenes de Alcalá y Guadalajara, que, al tener acceso fácil a esta estación, empezarán a circular por ella.

Está en vías de construcción el cerramiento de la estación, que, aunque cuando está realizado con hormigón visto, no es demasiado estético. La mala calidad de los terrenos en el lateral más cercano a la estación actual obliga a realizar un fuerte pilotaje para garantizar la estabilidad del cerramiento cuando se proceda a cubrir con tierras parte del mismo. Es, sin

embargo, muy interesante el encofrado de doble curva.

Así que ahora hay que esperar que dentro de la estación se construyan los andenes, vías y medios de acceso para poder inaugurar el servicio.

Lo fundamental es, ahora, la conclusión de estas obras, ya que el servicio mejorará en gran medida, y si la estética de las obras no nos gusta, trataremos de acostumbrarnos a ella.

Esperemos una conclusión rápida y que también se resuelva pronto la incógnita si se da de baja o no la estación de Atocha mientras se construye la estación de largo recorrido.