

VESTÍBULO HISTÓRICO DE PACÍFICO



TAQUILLAS

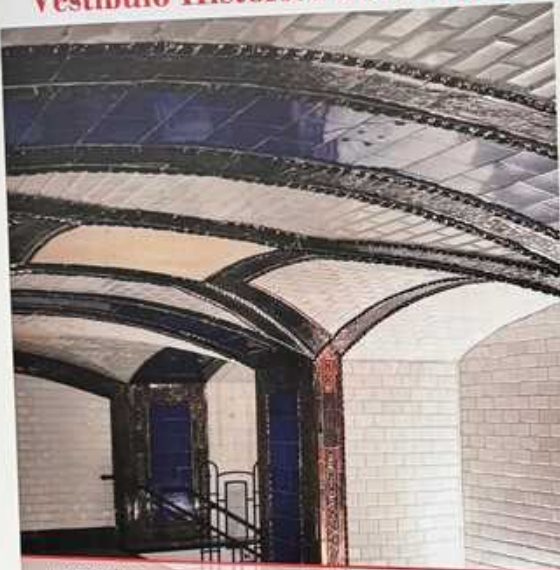
Metro

METRO MADRID

JCBB

Museos de Metro

Vestíbulo Histórico de Pacífico



UBICACIÓN DEL ESPACIO: ANDÉN L1 DIRECCIÓN VALDECARROS



Reserva de visitas en la web.
Booking tickets on the web:
www.museosmetromadrid.es



MU

Museos de Metro

Vestíbulo Histórico de Pacífico

Reserva de visitas en la web.
Booking tickets on the web:
www.museosmetromadrid.es

Horario de visitas
Visiting times

Sábado: 10:00 a 14:00 h. y de
16:00 a 20:00 h.

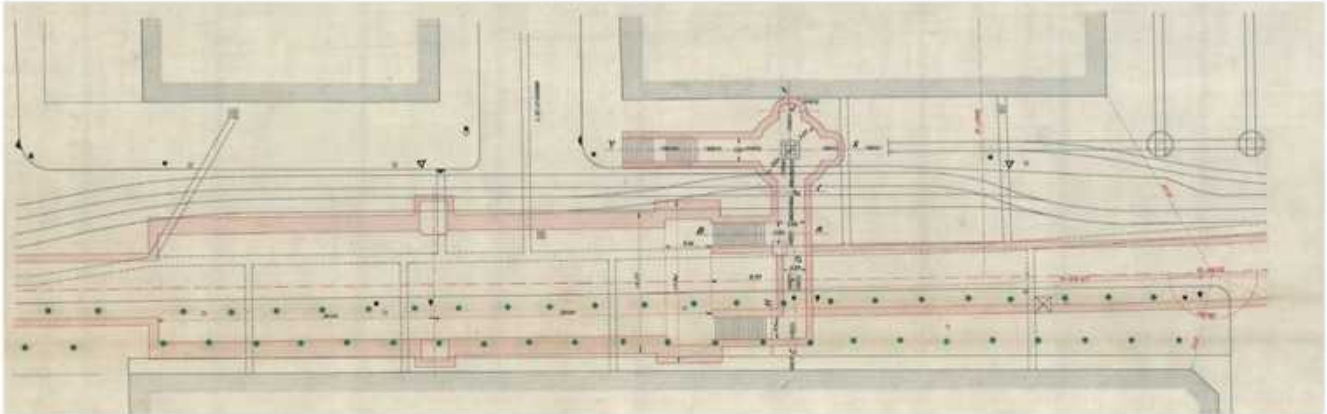
Saturday: 10:00 a.m. to 2:00 p.m.
and from 4:00 p.m. to 8:00 p.m.

Los días y horas pueden variar, para más información consultar BIR.
Programme times may vary. For more information consult BIR.





1 El vestíbulo original y la ampliación de la estación



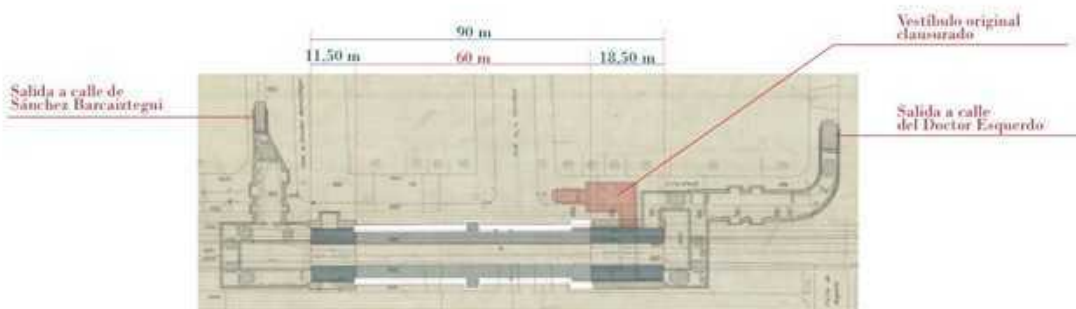
Planta del plano de replanteo de la estación de Pacífico del proyecto de 1921 de prolongación de la línea 1 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]. En la planta puede apreciarse que el vestíbulo del proyecto original se diseñó en forma circular, en lugar de la planta rectangular con la que finalmente se construyó.

Tan sólo cuatro años después de la puesta en marcha del tramo inaugural de la red de metro el 17 de octubre de 1919, se inaugura la ampliación de la línea 1 entre Atocha y Puente de Vallecas. Aquel 8 de mayo de 1923 el metro establece uno de sus primeros hitos importantes tras haber conectado dos años atrás con la red ferroviaria en Atocha: salir del término municipal de Madrid y llegar a Puente de Vallecas, perteneciente al pueblo de Vallecas, entonces localidad independiente. Entre las estaciones de principio y fin del tramo se intercalan las de Menéndez Pelayo y Pacífico, protagonista de este espacio histórico recuperado.

En esta segunda ampliación de la primera línea de metro hacia el sur de la ciudad continúa y aianza su figura como arquitecto oficial de la Compañía Antonio Palacios Ramilo, a quien seguiremos viendo como *alma máter* del diseño arquitectónico de los proyectos del metro hasta su fallecimiento en 1945. Palacios, además de contar con una muy relevante y gran obra construida en la capital, fue el arquitecto que acompañó a los ingenieros en el desarrollo e ideación de muchos de los diseños del metro de Madrid.

Tras cuarenta años de actividad de la infraestructura, en la década de los 50 del siglo XX, buscando el aumento de la capacidad de transporte se acomete el *Plan de Reforma y Ampliación del Primer Establecimiento*. Uno de los principales objetivos del proyecto era el alargamiento de la longitud de los andenes con el objetivo de permitir la composición de trenes de seis coches y aumentar así la eficiencia del servicio.

Las obras de alargamiento de las estaciones de la Línea 1 comenzaron en el mes de diciembre de 1960, empezando por Atocha, Menéndez Pelayo y Pacífico. En la estación de Pacífico como en el resto se alargaron los andenes de 60 a 90 metros, ampliándolos tanto en dirección a Vallecas como hacia Atocha. El vestíbulo original y su conexión con los andenes quedan entonces sin servicio y la pasarela de conexión entre andenes se demuele para alargar la bóveda y se sustituye por dos nuevas, una en cada extremo de la estación.



Plano de planta de la estación de Pacífico dentro del Proyecto de Ampliación de estaciones de la línea Tetuán-Vallecas, 22 de junio de 1961 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]. En azul se han sombreado los andenes y con una tonalidad más intensa los tramos que fueron ampliados en un extremo y otro de la estación hasta llegar a los 90 m.



1 - EL VESTÍBULO ORIGINAL Y LA AMPLIACIÓN
DE LA ESTACIÓN

Planta del plano de replanteo de la estación de Pacífico del proyecto de 1921 de prolongación de la línea 1. En la planta puede apreciarse que el vestibulo del proyecto original se diseñó en forma circular, en lugar de la planta rectangular con la que finalmente se construyó.

Tan sólo cuatro años después de la puesta en marcha del tramo inaugural de la red de metro el 17 de octubre de 1919, se inaugura la ampliación de la línea 1 entre Atocha y Puente de Vallecas. Aquel 8 de mayo de 1923 el metro establece uno de sus primeros hitos importantes tras haber conectado dos años atrás con la red ferroviaria en Atocha: salir del término municipal de Madrid y llegar a Puente de Vallecas, perteneciente al pueblo de Vallecas, entonces localidad independiente. Entre las estaciones de principio y fin del tramo se intercalan las de Menéndez Pelayo y Pacífico, protagonista de este espacio histórico recuperado.

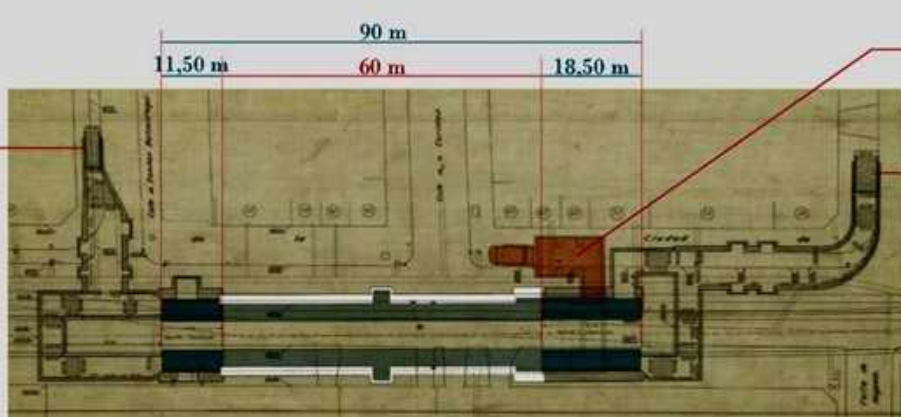
En esta segunda ampliación de la primera línea de metro hacia el sur de la ciudad continúa y afianza su figura como arquitecto oficial de la Compañía **Antonio Palacios Ramilo**, a quien seguiremos viendo como alma máter del diseño arquitectónico de los proyectos del metro hasta su fallecimiento en 1945.

Palacios, además de contar con una muy relevante y gran obra construida en la capital, fue el arquitecto que acompañó a los ingenieros en el desarrollo e ideación de muchos de los diseños del metro de Madrid.

Tras cuarenta años de actividad de la infraestructura, en la década de los 50 del siglo XX, buscando el aumento de la capacidad de transporte se acomete el Plan de Reforma y Ampliación del Primer Establecimiento. Uno de los principales objetivos del proyecto era el alargamiento de la longitud de los andenes con el objetivo de permitir la composición de trenes de seis coches y aumentar así la eficiencia del servicio.

Las obras de alargamiento de las estaciones de la Línea 1 comenzaron en el mes de diciembre de 1960, empezando por Atocha, Menéndez Pelayo y Pacífico. En la estación de Pacífico como en el resto se alargaron los andenes de 60 a 90 metros, ampliándolos tanto en dirección a Vallecas como hacia Atocha. El vestíbulo original y su conexión con los andenes quedan entonces sin servicio y la pasarela de conexión entre andenes se demuele para alargar la bóveda y se sustituye por dos nuevas, una en cada extremo de la estación.

Salida a calle de
Sánchez Barcaiztegui



Vestíbulo original
clausurado

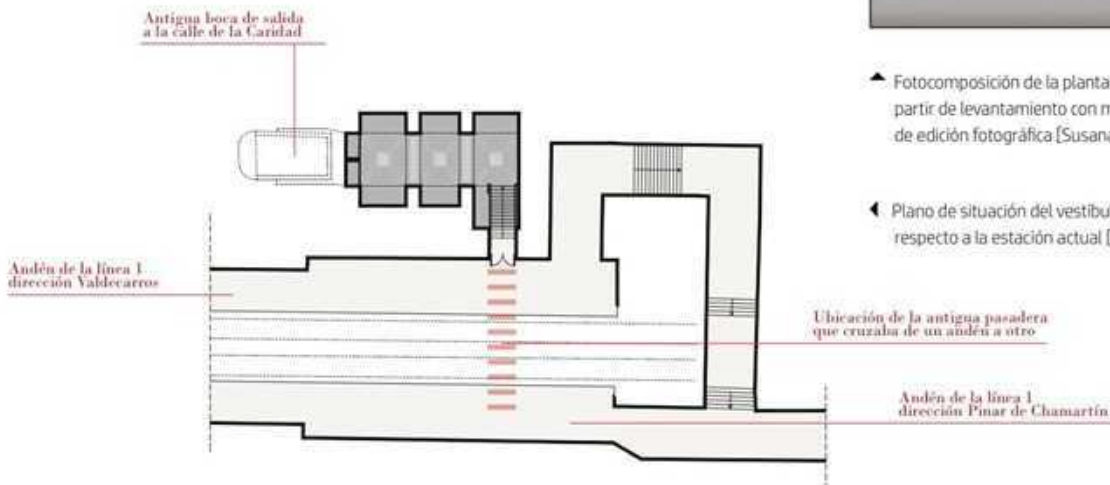
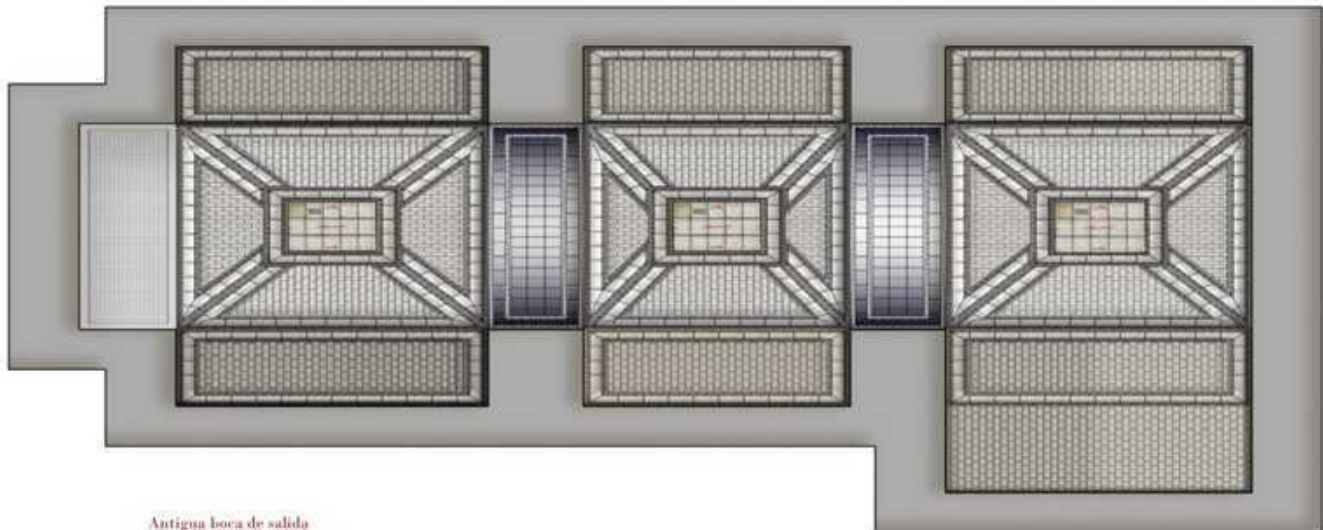
Salida a calle
del Doctor Esquerdo

Plano de planta de la estación de Pacífico dentro del Proyecto de Ampliación de estaciones de la línea Tetuán-Vallecas, 22 de junio de 1961

En azul se han sombreado los andenes y con una tonalidad más intensa los tramos que fueron ampliados en un extremo y otro de la estación hasta llegar a los 90 m.



2 La planta del vestíbulo



- ▲ Fotocomposición de la planta de techos del vestíbulo a partir de levantamiento con medidas reales y programas de edición fotográfica [Susana Olivares]
- ◀ Plano de situación del vestíbulo original de la línea 1 respecto a la estación actual [Susana Olivares]

Donde ahora se sitúa la escalera de acceso al vestíbulo restaurado en su momento estaba la "pasadera" de conexión entre andenes que cruzaba de un lado a otro sobre las vías. La planta se componía de un conjunto de tres módulos que conformaban el rectángulo que definía el vestíbulo. En el sentido longitudinal se disponía la escalinata de salida de la boca de acceso a la calle del Pacífico que hoy día podemos imaginar tras las réplicas de las puertas de madera originales.

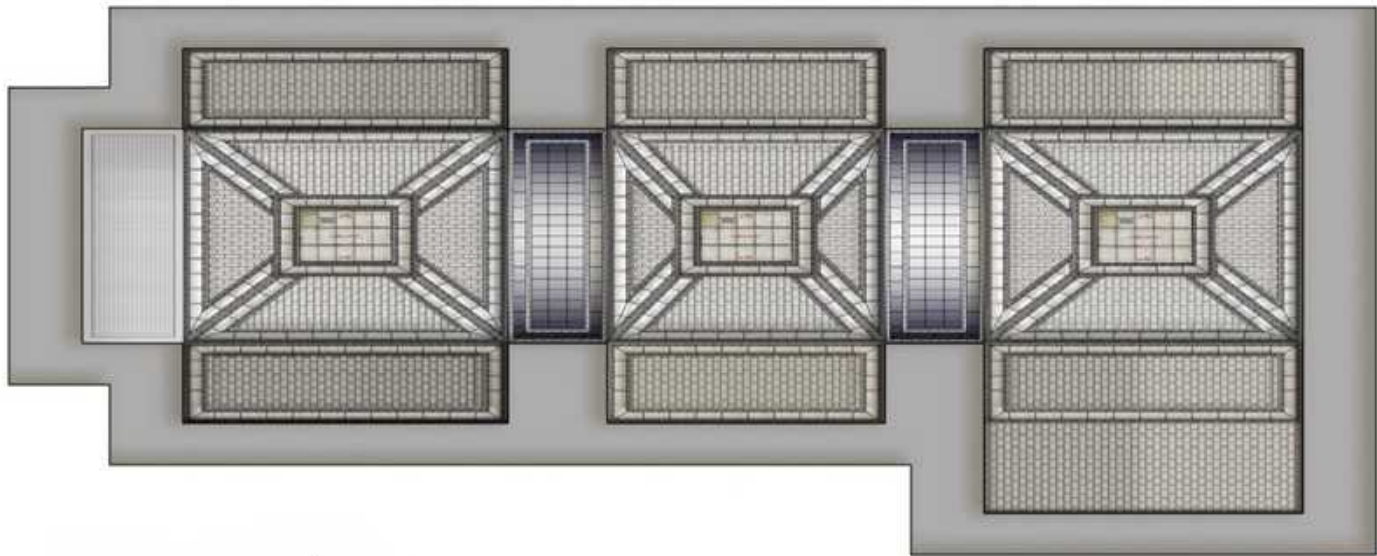
Los vestíbulos se han construido en zanja abierta en las tres nuevas estaciones; su disposición general es la de un rectángulo con nichos de ensanchamiento para establecer en ellos las taquillas de venta de billetes y las de revisión de viajeros a la entrada y salida. El sistema de ejecución de estos vestíbulos es el siguiente: se abre una zanja de ancho de un metro próximamente, que contornea el vestíbulo, y se maciza formando los muros de recinto; enseguida se dibuja en el terreno la bóveda que cubrirá el futuro vestíbulo, alisando la superficie, que sirve así de cimbra de tierra.



Las obras del Metropolitano Alfonso XIII, p.10, 1923
[Miguel Otamendi, *Revista de Obras Públicas*]

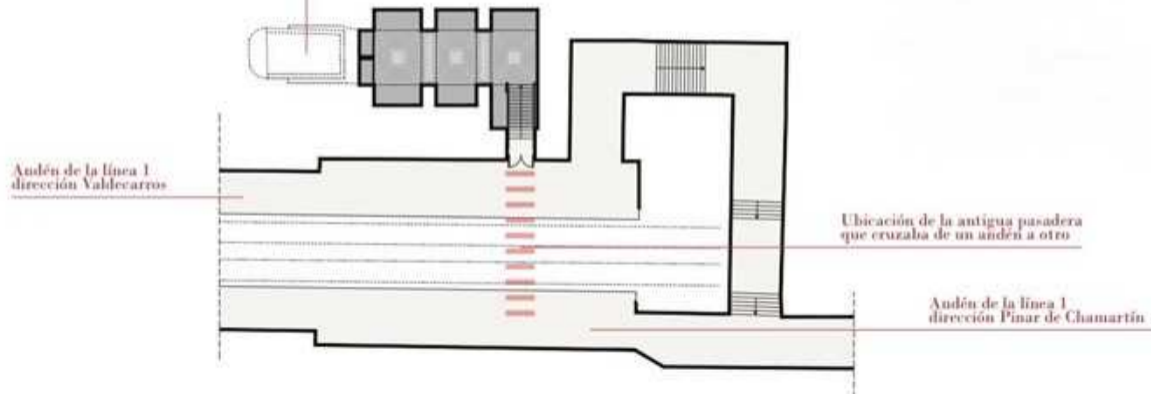


2 - LA PLANTA DEL VESTÍBULO



Fotocomposición de la planta de techos del vestíbulo a partir de levantamiento con medidas reales y programas de edición fotográfica.

Antigua boca de salida
a la calle de la Caridad

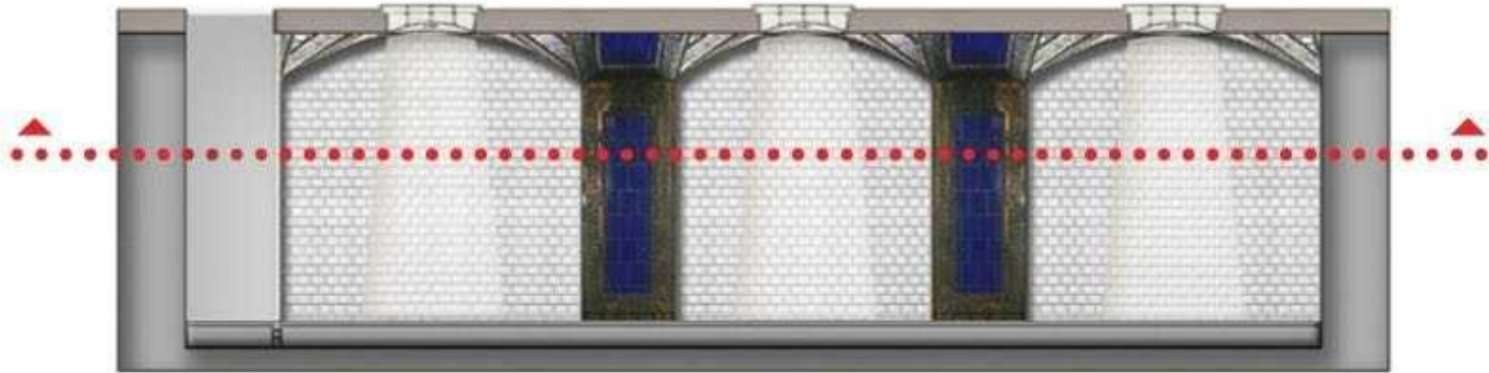


Andén de la línea 1
dirección Valdecarros

Ubicación de la antigua pasadera
que cruzaba de un andén a otro

Andén de la línea 1
dirección Pinar de Chamartín

Donde ahora se sitúa la escalera de acceso al vestíbulo restaurado en su momento estaba la "pasadera" de conexión entre andenes que cruzaba de un lado a otro sobre las vías. La planta se componía de un conjunto de tres módulos que conformaban el rectángulo que definía el vestíbulo. En el sentido longitudinal se disponía la escalinata de salida de la boca de acceso a la calle del Pacífico que hoy día podemos imaginar tras las réplicas de las puertas de madera originales.



Los vestíbulos se han construido en zanja abierta en las tres nuevas estaciones; su disposición general es la de un rectángulo con nichos de ensanchamiento para establecer en ellos las taquillas de venta de billetes y las de revisión de viajeros a la entrada y salida. El sistema de ejecución de estos vestíbulos es el siguiente: se abre una zanja de ancho de un metro próximamente, que contornea el vestíbulo, y se maciza formando los muros de recinto; enseguida se dibuja en el terreno la bóveda que cubrirá el futuro vestíbulo, alisando la superficie, que sirve así de cimbra de tierra.



3 La sección del vestíbulo y la luz



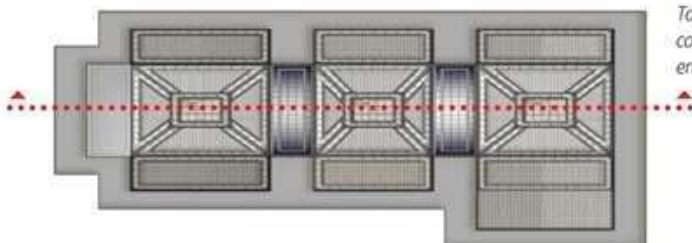
Fotocomposición de la sección longitudinal del vestíbulo a partir de levantamiento con medidas reales y programas de edición fotográfica [Susana Olivares]

En cada uno de los módulos del vestíbulo, en el centro de sus bóvedas, se abría un lucernario rectangular que permitía la iluminación natural de este espacio subterráneo. La extensión superficial del característico azulejo blanco biselado permitía la multiplicación de la luz coloreada por las fajas de color azul cobalto y los dorados de los encuentros de los arcos, pilastras y arranques de bóvedas. La superficie del lucernario se cubría con baldosas de vidrio de 500x500x20 mm con juntas de minio y plomo dispuestas sobre un entramado de vigas metálicas.

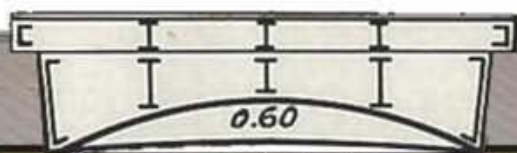
Las tres (estaciones) son en principio del mismo tipo. Una escalera, más o menos ancha según la importancia del tráfico de la estación, de acceso de la calle al vestíbulo donde irá la taquilla y partiendo de él dos cañones que van a uno y otro andén, con su pasarela (del tipo también aprobado) que va al andén del lado opuesto al vestíbulo.

Todos los vestíbulos llevarán luz cenital y merced a lo someros que van podrán construirse de hormigón y a cielo abierto por procedimientos análogos a los ya empleados en las estaciones superficiales de la línea nº1.

*Memoria del Proyecto de la línea Atocha-Puente de Vallecas, p.16, 1920
[Miguel Otamendi, Archivo Histórico de Metro de Madrid]*

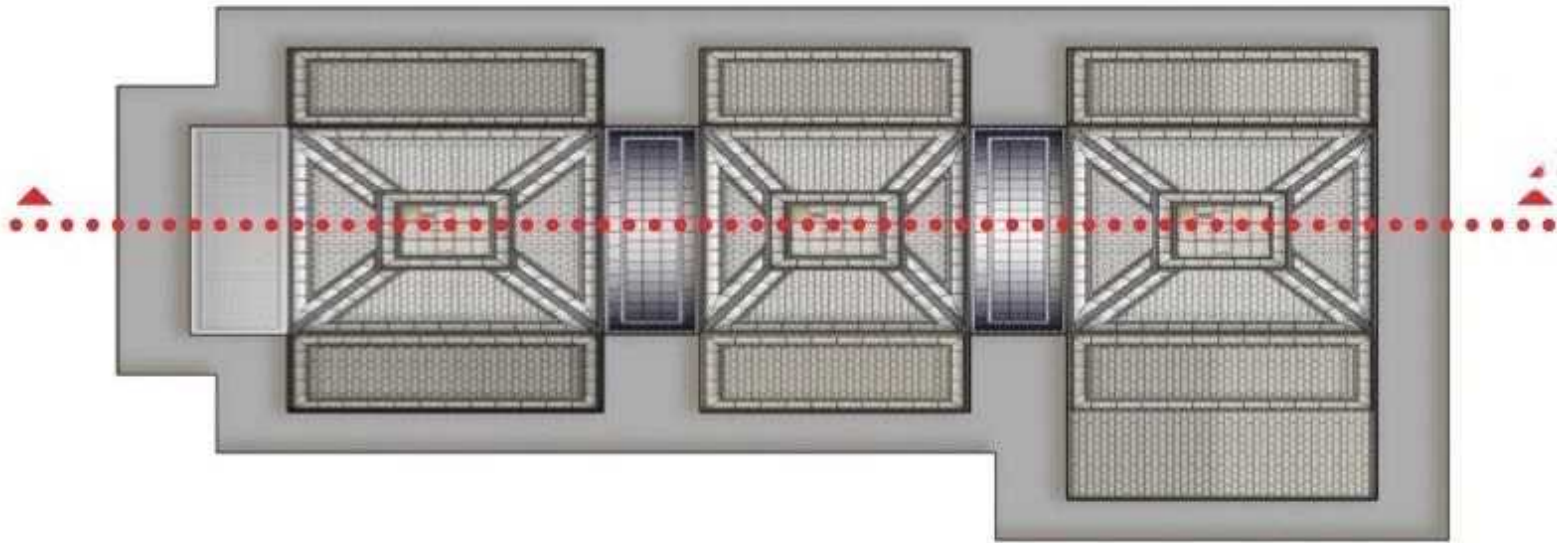


3 - LA SECCIÓN DEL VESTÍBULO
Y LA LUZ



Fotocomposición de la sección longitudinal del vestibulo a partir de levantamiento con medidas reales y programas de edición fotográfica.

En cada uno de los módulos del vestíbulo, en el centro de sus bóvedas, se abría un lucernario rectangular que permitía la iluminación natural de este espacio subterráneo. La extensión superficial del característico azulejo blanco biselado permitía la multiplicación de la luz coloreada por las fajas de color azul cobalto y los dorados de los encuentros de los arcos, pilastras y arranques de bóvedas. La superficie del lucernario se cubría con baldosas de vidrio de 500x500x20 mm con juntas de minio y plomo dispuestas sobre un entramado de vigas metálicas.



Las tres (estaciones) son en principio del mismo tipo. Una escalera, más o menos ancha según la importancia del tráfico de la estación, de acceso de la calle al vestíbulo donde irá la taquilla y partiendo de él dos cañones que van a uno y otro andén, con su pasarela (del tipo también aprobado) que va al andén del lado opuesto al vestíbulo.

Todos los vestíbulos llevarán luz cenital y merced a lo someros que van podrán construirse de hormigón y a cielo abierto por procedimientos análogos a los ya empleados en las estaciones superficiales de la línea nº1.



4 Los acabados: el color y la textura



Vista del vestíbulo en su estado actual, mayo 2017
[Rafael Valero, Archivo Histórico de Metro de Madrid]

Cordón dorado de remate, obra del ceramista toledano Sebastián Aguado Portillo. Todos los encintados van rematados con este cordón de reflejo cobrizo en su encuentro con los azulejos de fondo blanco.

Azulejo en color azul cobalto de formato alargado.

Piezas alargadas cobrizas con degradado en verde que enmarcan la cenefa vegetal.

Azulejo de arista con fondo azul cobalto y reflejo de cobre. Se empleó en todas las estaciones un modelo de la casa Ramos Rejano. La pieza reproduce un diseño con motivos vegetales que permite enlazar una pieza con la siguiente formando un dibujo continuo: en el centro se representan varias hojas y flores en torno a las cuales se entrelaza con formas curvas un cordón de triple banda.



4 = LOS ACABADOS: EL COLOR Y
LA TEXTURA



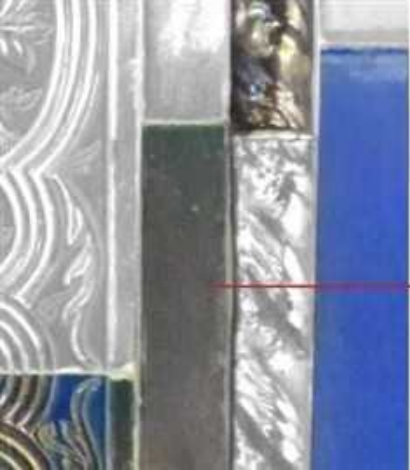
Vista del vestíbulo en su estado actual, mayo 2017.



Cordón dorado de remate, obra del ceramista toledano Sebastián Aguado Portillo. Todos los encintados van rematados con este cordón de reflejo cobrizo en su encuentro con los azulejos de fondo blanco.



Azulejo en color azul cobalto de formato alargado.



Piezas alargadas cobrizas con degradado en verde que enmarcan la cenefa vegetal.



Azulejo de arista con fondo azul cobalto y reflejo de cobre. Se empleó en todas las estaciones un modelo de la casa Ramos Rejano. La pieza reproduce un diseño con motivos vegetales que permite enlazar una pieza con la siguiente formando un dibujo continuo: en el centro se representan varias hojas y flores en torno a las cuales se entrelaza con formas curvas un cordón de triple banda.





5 La restauración



En las fotografías del estado previo a la restauración se aprecia el deterioro de los paramentos y la pérdida sustancial de importantes fragmentos del revestimiento. La limpieza y recuperación a través de la reproducción de los materiales originales le han devuelto el brillo y el carácter que el vestíbulo tuvo en su origen.



A lo largo de la restauración del vestíbulo se llevaron a cabo las siguientes acciones:

- Limpieza previa
- Desmontaje de piezas
- Limpieza del reverso de las mismas
- Consolidación de las superficies disgregadas del bizcocho del azulejo
- Fijación del vidriado
- Adhesión de fragmentos de azulejos
- Limpieza de hollín y grasas
- Eliminación de depósitos y carbonatos
- Realización de azulejos nuevos
- Preparación de paramentos
- Enfoscado de preparación para el alicatado
- Alicatado con azulejos
- Remate y rejuntado
- Limpieza final
- Reintegración volumétrica y cromática



Capa de carbonatos y depósitos adheridos que oculta la superficie original



Ejemplo de azulejos antes y después de la limpieza



Eliminación de depósitos de suciedad adheridos, pinturas plásticas aplicadas



Detalle de paramento de pequeño formato rematado para realizar el alicatado



Fotografías extraídas de la Memoria de restauración > del antiguo vestíbulo de la estación de Pacífico [Archivo Histórico de Metro de Madrid]

< Fotografías tomadas del vestíbulo antes de la restauración, 2017 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]



5

=

LA

RE

STA

UR

AC

IO

ÓN











En las fotografías del estado previo a la restauración se aprecia el deterioro de los paramentos y la pérdida sustancial de importantes fragmentos del revestimiento.

La limpieza y recuperación a través de la reproducción de los materiales originales le han devuelto el brillo y el carácter que el vestíbulo tuvo en su origen.

A lo largo de la restauración del vestíbulo se llevaron a cabo las siguientes acciones:

- Limpieza previa
- Desmontaje de piezas
- Limpieza del reverso de las mismas
- Consolidación de las superficies disgregadas del bizcocho del azulejo
- Fijación del vidriado
- Adhesión de fragmentos de azulejos
- Limpieza de hollin y grasas
- Eliminación de depósitos y carbonatos
- Realización de azulejos nuevos
- Preparación de paramentos
- Enfoscado de preparación para el alicatado
- Alicatado con azulejos
- Remate y rejuntado
- Limpieza final
- Reintegración volumétrica y cromática





Capa de carbonatos y depósitos adheridos que oculta la superficie original



Ejemplo de azulejos antes y después de la limpieza



Eliminación de depósitos de suciedad adheridos, pinturas plásticas aplicadas



Detalle de paramento de pequeño formato rematado para realizar el alicatado





















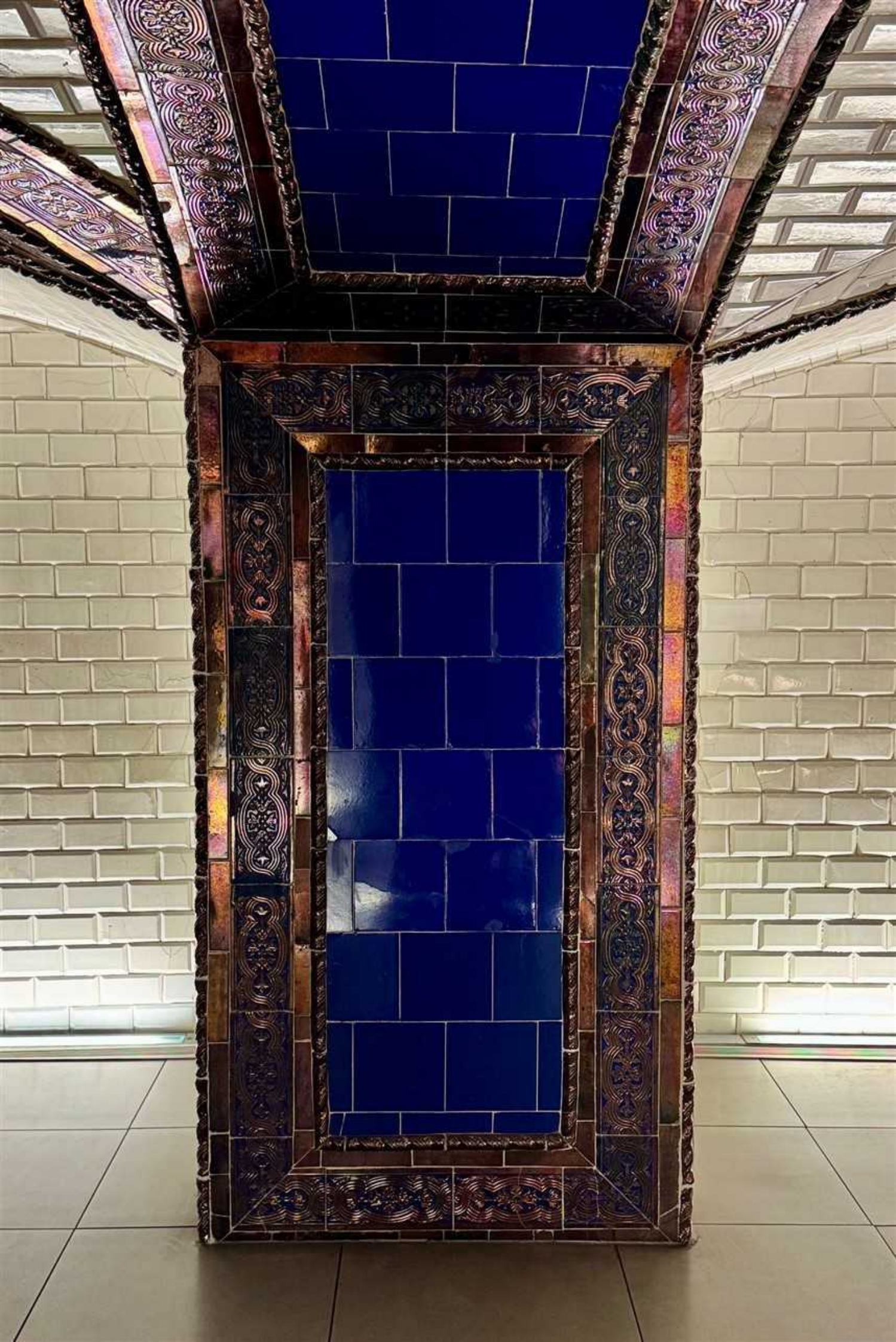


Museos Metro



¿Qué te ha parecido la visita?
Queremos saber tu opinión!
Accede a la encuesta desde el QR.





{ 1863
Metropolitan Underground line }



