

# El ministro de Obras Públicas

## visita Chamartín y Fuencarral

El 3 de marzo pasado, el ministro de Obras Públicas, don Antonio Valdés y González-Roldán, visitó detenidamente las nuevas instalaciones de la estación de Chamartín y el Centro de Tratamiento Técnico de Fuencarral, dos de las más importantes obras de carácter ferroviario que el Departamento de Obras Públicas realiza actualmente en España.

**E**L señor Valdés y González-Roldán estuvo acompañado durante su visita por el presidente del Consejo de Administración de RENFE, señor Lozano Vicente; don Salvador Sánchez Terán, subsecretario de Obras Públicas; don Plácido Álvarez Fidalgo, director general de Transportes Terrestres, y altos cargos de su Ministerio y directivos de RENFE.

A las cinco de la tarde, el señor Valdés y González-Roldán llegó al Centro de Tratamiento Técnico de Fuencarral, en donde fue saludado por las personalidades que le esperaban. El ministro y acompañantes pasaron inmediatamente a un coche-cine en donde presenciaron la proyección de un documental titulado "La estación", reportaje filmado en el que se daba una visión global y sugestiva del proceso de construcción de la futura gran estación ferroviaria de Chamartín y de otras realizaciones de la Dirección General de Transportes Terrestres. Tras la exhibición cinematográfica, el ministro inició el recorrido por el Centro de Tratamiento Técnico de Fuencarral, emplazado al Norte de la estación de Chamartín y en donde recibe la adecuada puesta a punto el material de tracción y móvil que llega o parte de Chamartín.

Después de la visita a Fuencarral, el señor Valdés y González-Roldán y sus acompañantes subieron a bordo de un tren Ter, en el que se dirigieron al Puesto de Mando de Fuencarral, que también fue visitado, para continuar después, también en tren, hasta Chamartín, en donde visitaron detenidamente las instalaciones que últimamente han sido terminadas en esta nueva estación.

Gradualmente, y a medida que la construc-



El ministro de Obras Públicas, don Antonio Valdés y González-Roldán, acompañado por el presidente de RENFE, recorre las naves del nuevo Centro de Tratamiento Técnico de Fuencarral, emplazado al Norte de Chamartín.

ción del gran complejo ferroviario del Norte de Madrid lo ha permitido, Chamartín ha ido adquiriendo progresiva importancia ferroviaria. En los pasados días 5 y 12 de marzo, el tráfico ferroviario de Chamartín se ha incrementado al absorber las relaciones con las provincias vascongadas, Asturias y Santander, que tradicionalmente, y hasta las mencionadas fechas, han utilizado la estación de Príncipe Pío o Norte como estación-término. En un futuro próximo, los trenes que enlazan Madrid y la región gallega serán trasvasados también de Príncipe Pío a Chamartín, con lo que se completará su abanico de conexión ferroviaria con el Norte, Noroeste y Nordeste de la Península.

### ESTACION-TERMINO PARA LARGOS RECORRIDOS

La estación de Chamartín está concebida para atender el tráfico ferroviario de largo

recorrido, con destino al Norte, Noroeste y Nordeste de la Península, y al de cercanías de Madrid en su zona Norte. Su movimiento será, en el futuro, superior a veinte millones de viajeros/año.

Para los trenes de largo recorrido, en general, es una estación-término. Los de cercanías, en la mayor parte de los servicios, continúan hasta la estación de Atocha.

La idea básica de su concepción es prestar, al viajero de largo recorrido y al de cercanías, todos aquellos servicios que se consideran complementarios de un viaje por ferrocarril.

Se estiman servicios complementarios:

- Zonas ajardinadas de reposo, hotel restaurante y aparcamiento.
- Servicios especiales para emigrantes.
- Bancos, oficinas de cambio, Correos, Teléfonos, Telégrafos, agencias turísticas y alquiler de vehículos automóviles.



El señor Valdés y González-Roldán, en presencia del subsecretario de su Departamento, del presidente de RENFE y del director general de la Red, en un momento de la detenida visita realizada a las nuevas instalaciones de la estación.



## LA NUEVA ESTACION-TERMINO DE MADRID HA SIDO PROYECTADA PARA ABSORBER UN TRAFICO SUPERIOR A LOS 20 MILLONES DE VIAJEROS-AÑO.

— Zona comercial, auditorium y sala de exposiciones.

Para los viajeros de cercanías se han proyectado los servicios de:

— Restaurantes rápidos, tiendas varias, comunicación con los servicios del Metropolitano y zonas de aparcamientos.

Los servicios de largo recorrido se agrupan en el Sur de la estación, en dos plantas estructurales situadas sobre las propias vías. Se da acceso a los andenes mediante escaleras fijas, escaleras mecánicas y ascensores.

Los servicios de cercanías se agrupan en la zona Oeste. El vestíbulo de cercanías se encuentra situado bajo las vías y se accede a los andenes mediante escaleras fijas, escaleras mecánicas y rampas.

Ambas zonas se intercomunican a través de rampas, escaleras fijas, escaleras mecánicas y ascensores.

Los equipajes no acompañados se reciben y expiden en instalaciones situadas en la zona Este de la estación y quedan comunicados con los andenes a través de galerías subterráneas, situadas bajo el plano de vías. Los equipajes acompañados se facturarán o recogerán en dos grandes islas de equipajes situadas frente al vestíbulo principal de largo recorrido, intercomunicadas con las galerías anteriormente descritas por medio de cintas de transporte y montacargas.

### CARACTERISTICAS DE LA ESTACION

La estación consta de un haz de 21 vías, servidas por 12 andenes de 480 metros de longitud media.

La terminal, por otra parte, está dotada de un puesto central de enclavamiento eléctrico que puede mover 28 trenes/hora en horas punta.

A la estación se puede acceder por medio de automóviles, autobuses o taxis, a través de la red viaria, o por medio del ferrocarril Metropolitano, con el cual se hallará intercomunicada.

La red viaria comunica la estación con la ciudad, a través de accesos situados al Este, al Sur y al Oeste.

La longitud total de viales es de tres kilómetros. El número medio de carriles por vial es de cuatro, y hay prevista una intensidad media de 16.000 vehículos/hora en cada sentido.

Existen "parkings" en el plano del vestíbulo

principal con capacidad para 349 automóviles, y en el nivel de andenes, con 1.172 plazas. Además del correspondiente al servicio de autoexpreso, coches de alquiler, régimen de equipaje y otros servicios.

### CENTRO DE CONTROL

La estación dispondrá, además de todos los servicios propios de un complejo ferroviario con capacidad para un tráfico anual superior a los veinte millones de viajeros, de varias instalaciones, algunas de las cuales constituyen una auténtica novedad, que proporcionarán gran funcionalidad y automatismo a los servicios de este centro ferroviario.

En este apartado de instalaciones de vanguardia se encuentra el Centro de Control,

emplazado en el vestíbulo principal del edificio general. En este centro existirá un ordenador electrónico destinado a regular, mandar e informar sobre la totalidad de las instalaciones de aire acondicionado, ascensores, escaleras mecánicas, cintas transportadoras, iluminación y centros de transformación.

### SISTEMA DE FACTURACION

Otra de las novedades que presentará la estación es el novísimo, en cuanto a funcionalidad y rapidez, sistema de facturación de equipajes. Mediante un anillo de circunvalación, queda totalmente suprimido el paso por los andenes de toda clase de carretillas de mano o autopropulsadas para el transporte de equipajes. Las valijas serán depositadas en una cinta transpor-

## LO QUE HA DICHO LA PRENSA DE MADRID-CHAMARTIN



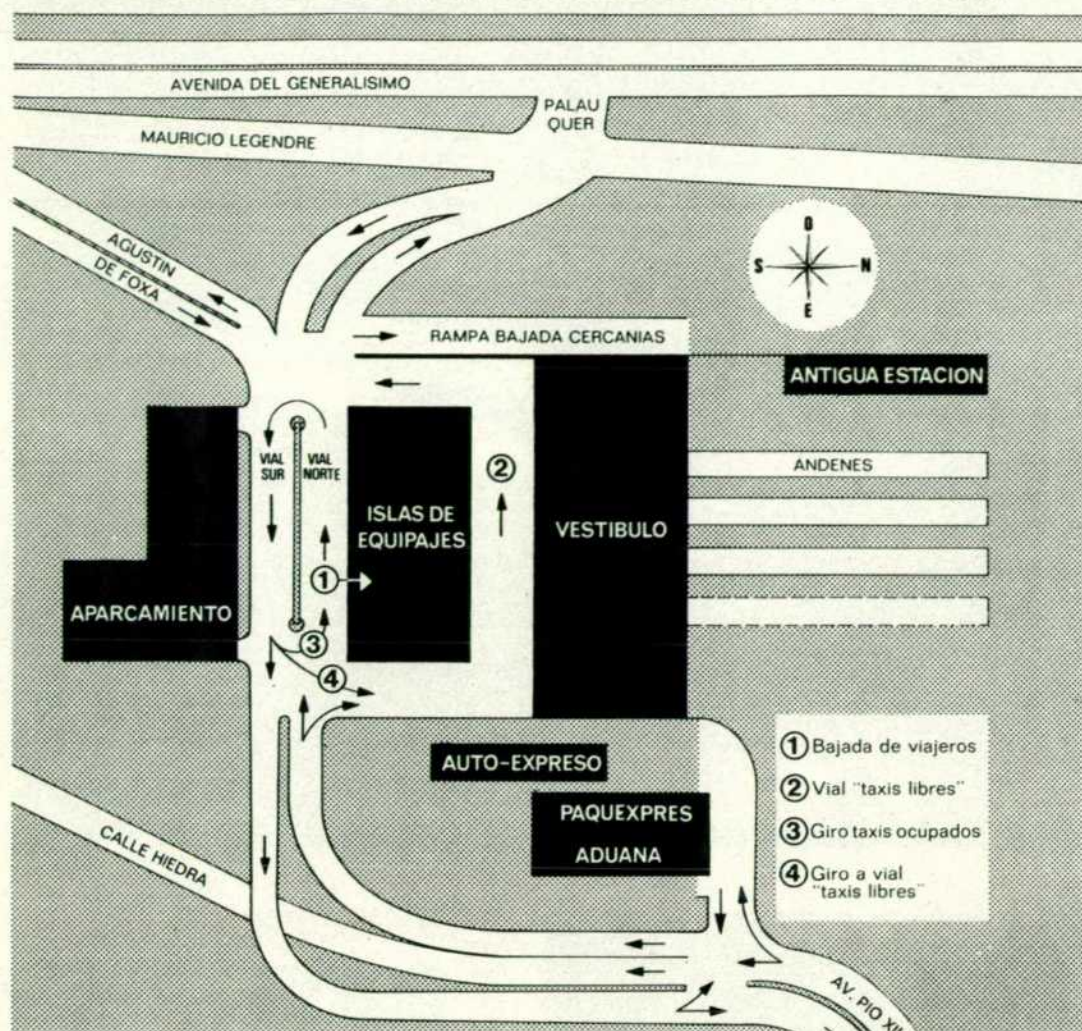
Recogemos a continuación la opinión y el comentario de diversos diarios y revistas representativos de la prensa nacional sobre la nueva estación de Madrid-Chamartín. Como se desprende de su lectura, todos los medios de información se han hecho eco de esta realización ferroviaria de alcance nacional con elogiosa unanimidad.

### "ABC"

#### KILOMETRO CERO FERROVIARIO

"La RENFE culmina ahora uno de sus grandes objetivos: dotar a la capital de España de un auténtico kilómetro cero ferroviario, con capacidad para los modernos ferrocarriles radiales, a los que se vuelve después del 'boom' automovilístico y su trágica inseguridad vial. Los ferrocarriles atravesaron una crisis porque su transformación, tanto de seguridad como de velocidad y servicios mecánicos complementarios, era costosa y requería grandes inversiones a largo plazo. Tenían que competir con el automóvil, que era una novedad, y con el avión, procedimientos de transporte que por su mayor rapidez y flexibilidad se adaptaban mejor a

## PLANO DE ACCESOS A LA NUEVA ESTACION DE CHAMARTIN



## CHAMARTIN

tadora que las conduce hasta las cabeceras de andenes, desde las cuales los furgones realizan el traslado para la carga en los respectivos trenes. Es decir, que la facturación y transporte de equipajes dentro del recinto de la estación estarán racionalizados al máximo. De esta forma, el viajero podrá facturar el equipaje diez minutos antes de que salga su tren.

El transporte automatizado de equipajes contará con dos islas, una de entrada y otra de salida de facturación. El viajero que llega a la estación deposita su equipaje en la isla de salida. Dos bandas transportadoras, ampliables a cuatro, con una capacidad de treinta maletas por minuto cada una, llevan los equipajes a la planta inferior, donde se encuentra, al nivel del andén, la zona de almacenaje y clasificación de equipajes facturados, desde la que luego se llevan a los trenes respectivos. El viajero, libre de maletas, pasa al vestíbulo de largo recorrido por pasos superiores sobre el vial de acceso a la estación. En sentido contrario, cuando el usuario da por terminado su viaje en tren, acude a la isla de equipajes de llegadas, comunicada a su vez por otras cuatro bandas transportadoras con la planta de andenes, y retira sus maletas en la zona próxima a la parada de taxis y de aparcamiento.

### SUPERFICIES CONSTRUIDAS Y ESPACIO FERROVIARIO

El solar sobre el que se ha construido la estación de Chamartín de Madrid tiene una extensión de 40.000 metros cuadrados, pero la superficie total del terreno ferroviario —del que la estación propiamente dicha sólo ocupa una parte— es de 52 hectáreas.

Dentro de la estación, las instalaciones co-

las necesidades de la época actual. Desde aquel Decreto de Bravo Murillo, el ministro isabelino con visión de futuro, sobre la 'concesión de caminos de hierro' (24 de febrero de 1848) y la inauguración, tres años después, por la Reina Isabel y el Gobierno en pleno, del primer tren que silbó por los campos de la meseta castellana, el Madrid-Aranjuez, llamado popularmente el 'tren de la fresa', en que también la máquina parecía llevar alto sombrero de copa y los vagones resultaban muy elementales, aunque no faltaban en las ventanillas de los de primera cortinillas de raso, que recordaban las carrozas de lujo. En los ciento veinticuatro años transcurridos desde aquel primer viaje en ferrocarril, en el que también iba el promotor ferroviario del siglo XIX, don José Salamanca, fueron muchas las aceleraciones del progreso, de las que puede aprovecharse el ferrocarril. Hoy, con la nueva estación de Chamartín y el "tubo de la risa" para los enlaces Norte-Sur, Madrid queda ferroviariamente a nivel su-

pereuropeo". (Juan Antonio Cabezas, en "ABC", 7 marzo 1975.)

### "ARRIBA"

#### MODERNIDAD DE SU CONCEPCION

"La nueva estación resalta por la modernidad de su concepción funcional y arquitectónica. Hemos de destacar, en tal sentido, los accesos. Estos permitirán, mediante un sistema de viales, el rápido desplazamiento de viajeros, ya utilicen medio de locomoción particular o del servicio público, para sumarse al tráfico urbano". (J. T. F., en "Arriba", 4 marzo 1975.)

### "NUEVO DIARIO"

#### LA MAS IMPORTANTE DE EUROPA

"La estación de Chamartín puede ser la estación de tren más

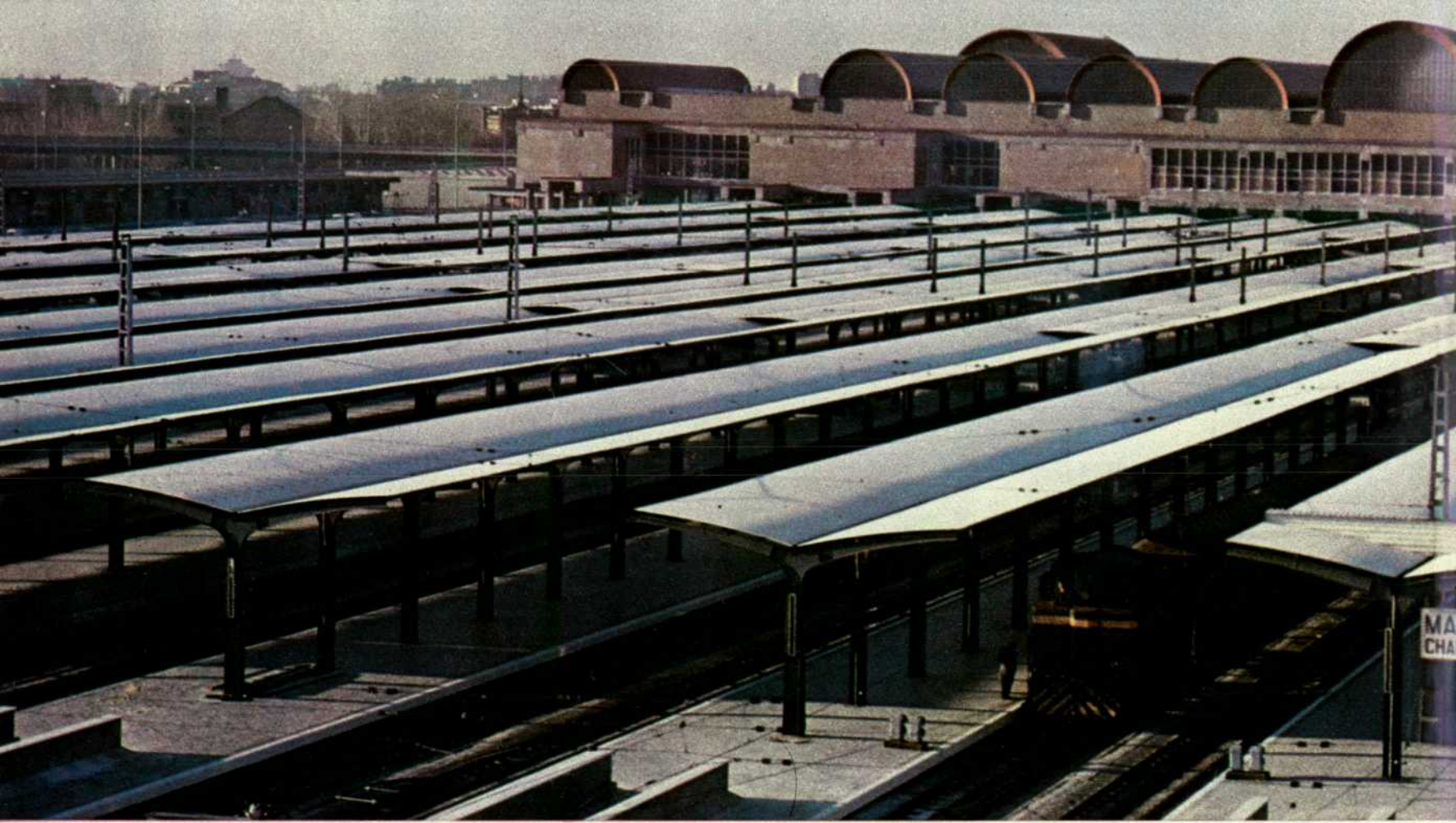
importante de Europa. Por lo menos, puede ser la estación de más moderna factura. La concentración de los trenes en dos únicas estaciones —Atocha y Chamartín—, comunicadas ambas subterráneamente a través del eje central de la ciudad, permitirá un rápido enlace del viajero a su paso por Madrid". ("Nuevo Diario", 4 marzo 1975.)

### "HERALDO DE ARAGON"

#### LA GRAN ESTACION

"La nueva estación madrileña de Chamartín acaba de ser preinaugurada oficialmente y dentro de pocos días será estrenada en forma oficial. Este nudo, que la publicidad del nuevo centro ferroviario llama 'la que será la más moderna estación de Europa', sucede así a la vieja y en tantos conceptos inolvidable estación de Atocha —y en cierto modo también a la del Príncipe Pío—, para hacer la competencia a sus más acreditadas congéneres europeas. ¿Conocen ustedes la

estación de Austerlitz en París, la londinense Victoria o esa Hauptbahnhof de Colonia, que es en la actualidad la que ostenta el record de mayor circulación de trenes de Europa? A todas ellas está dispuesta a hacer la guerra la nueva estación madrileña de Chamartín... La entusiasta RENFE está dispuesta a que la historia de la nueva estación de Chamartín, que oficialmente comienza estos días, sea un ejemplo en todos los órdenes. Ahí es nada, inaugurar una estación pregonando valientemente que el nuevo nudo está proyectado para acoger un tráfico superior a los veinte millones de viajeros al año. Porque Madrid-Chamartín será algo más que una estación en el sentido literal de la palabra. Más que un dispositivo ferroviario de considerables dimensiones técnicas, será una ciudad con toda clase de servicios para atender los gustos más inesperados de los hipotéticos viajeros. ¿Necesita uno de éstos una peluquería para afeitarse y cor- ▶▶



Bóveda central del vestíbulo superior.



respondientes y cercanías ocupan 13.000 metros cuadrados, en los cuales se incluyen los 2.000 del vestíbulo.

Las instalaciones de largo recorrido tienen una superficie de 30.000 metros cuadrados, de los que 18.000 pertenecen a los dos vestíbulos. Estas instalaciones son las más importantes de toda la estación por la extensión de terreno que ocupan.

A mercancías y auto-expreso pertenecen 5.350 metros cuadrados, y a la plaza de peatones, 10.500. Hay galerías inferiores a lo largo de 2.900 metros.

**MATERIALES EMPLEADOS**

Para la realización de las obras ha sido necesario excavar 175.000 metros cúbicos de tierras y se han empleado en la construcción 113.000 metros cúbicos de hormigón, de los cuales 6.000 eran de hormigones especiales. La losa mixta permite aguantar el peso simultáneo de 29 trenes (composiciones).

El peso de acero utilizado en la construcción de la estación de Chamartín —pilares, forjados, etc.— es aproximadamente de 8.000.000 de kilos, equivalentes a 1.500 kilómetros de barra de acero de 20 milímetros de diámetro.

Las tuberías empleadas en la instalación de aire acondicionado tienen una longitud de 48.000 metros lineales y esta instalación renueva 680.000 metros cúbicos de aire por hora. La longitud de los conductos de circulación de



Panorama general de los andenes y la fachada Norte de la estación.

Acceso Éste a la estación, por pasos a distinto nivel.



Diversos aspectos del vestíbulo principal de la nueva estación, con la Oficina de Información, la cafetería Mataró y una de las librerías. También podemos contemplar en las imágenes la Oficina de Auto-Expreso, los andenes y la sonrisa de las azafatas, siempre al servicio del viajero.



**SE COMPLEMENTA  
CON EL CENTRO  
DE TRATAMIENTO  
TECNICO  
DE FUENCARRAL,  
DONDE  
EL MATERIAL  
DE TRACCION  
Y MOVIL  
RECIBE  
LA ADECUADA  
PUESTA A PUNTO.**



Centro de Tratamiento Técnico de Fuencarral, donde se realizan las operaciones de mantenimiento y conservación de trenes.

agua de los paneles radiantes es a su vez de 22.000 metros lineales, y otros paneles ocupan una superficie de 10.000 metros cuadrados. Las instalaciones de calor y frío producen, respectivamente, 10.000.000 de calorías/hora y 5.000.000 de frigorías/hora.

El hilo eléctrico utilizado tiene una longitud de 500 kilómetros, y para alimentar el conjunto de la estación se requiere una potencia eléctrica de 9.000 kilovatios/hora, a los que habrá que

añadir los 2.000 kilovatios/hora necesarios para el hotel. Hay en la estación un total de 18.000 lámparas y el público tiene a su disposición, en vestíbulo y andenes, 48 indicadores electrónicos y 52 monitores de TV para su mejor información.

Por último, se han instalado también 42 escaleras mecánicas y 38 puertas automáticas para mayor comodidad y seguridad de los usuarios.

Han trabajado en las obras de la estación un total de 2.500 personas, cifra a la que hay que añadir los 100 técnicos permanentes en obra.

#### **CENTRO DE TRATAMIENTO TECNICO DE FUENCARRAL**

Cuando se habla de la nueva estación de Chamartín, es obligado hacer referencia al Centro de Tratamiento Técnico de Fuencarral, que, fácil es suponerlo, constituye un complemento importantísimo del complejo ferroviario construido en Madrid-Chamartín.

La relación entre Chamartín y Fuencarral es más firme de lo que, a primera vista, puede parecer al viajero, para el cual la nueva estación ha sido proyectada con toda variedad de servicios. Fuencarral, sin embargo, es el centro donde los trenes de viajeros reciben la atención técnica que hace posible la comodidad y la seguridad del usuario. Esto es tanto como decir que Fuencarral es al material ferroviario lo que Chamartín al pasajero.

El Centro de Tratamiento Técnico de Fuencarral se rige por los métodos de trabajo más modernos y racionales en todas las grandes compañías ferroviarias. Dispone de cuantos elementos precisa la larga serie de operaciones de revisión, reparación y avituallamiento de un tren de nuestro días. Fuencarral centraliza, en fin, la formación de trenes con salida de Chamartín, cuya situación respecto al Centro de Tratamiento Técnico convierten a éste, repetimos, en un verdadero e indispensable complemento de la gran estación. ■

## **LO QUE HA DICHO LA PRENSA DE MADRID-CHAMARTIN**

(Viene de la pág. 29)

tarse el pelo? Allí tendrá los oportunos servicios. ¿Quiere hacer noche sin 'entrar' en aguas de Madrid? Encontrará un hotel a su disposición. ¿Tiene un par de horas hasta la próxima conexión y no sabe cómo 'matarlas'? Puede elegir entre ver allí mismo una película, e incluso visitar una exposición de arte...". (Pérez Gallego, en "Heraldo de Aragón", 6 de marzo 1975.)

### **"SOLIDARIDAD NACIONAL"**

#### **LA ESTACION DE LOS CATALANES**

El periódico catalán "Solidaridad Nacional" (9 marzo 1975) titula así su detallada información técnica sobre la estación, de acuerdo con la importancia que tiene el tráfico desde y hacia Cataluña para Madrid-Chamartín.

### **"EL ALCAZAR"**

#### **REALIDADES QUE CONVENCEN**

"Y es que, en verdad, esta terminal, cuando esté terminada, sorprenderá no solamente a aquellos que de pueblo procedan, sino también, naturalmente, al más capitalino de los ciudadanos españoles hasta ahora censados. ¡Y cómo nos gusta cantar mejoras, cuando las mejoras son tales! Y en el enorme paseo que nos han obsequiado con motivo de esta media inauguración, de una duración de tres horas —el paseo— antes de llegar a ese inevitable cóctel que, a veces, se queda hasta chiquito si lo mostrado lo supera, como así ha sucedido en la tarde de ayer, cuando tras el señor ministro de Obras Públicas hemos hecho el recorrido. La terminal de Chamartín, nadie puede discutirlo, marca época entre los acontecimientos de esa histotia chiquita que día a día va creando

un Madrid a nivel internacional". (J. Mateo M., en "El Alcázar", 4 marzo 1975.)

### **"PUEBLO"**

#### **TODA CLASE DE COMODIDADES**

"La gran estación del Norte de Madrid está en marcha. Ayer por la tarde, el ministro de Obras Públicas, don Antonio Valdés, visitó las instalaciones de Chamartín. Será la moderna estación ferroviaria que la ciudad necesita. Pasos a distinto nivel, aparcamientos, grandes vestíbulos, toda clase de comodidades para el público. La vieja estación de Atocha pasa, cada día más, a segundo término". (César de Navascués, en "Pueblo", 4 marzo 1975.)

### **"BLANCO Y NEGRO"**

#### **ESTACION FERROVIARIA PARA EL SIGLO VEINTIUNO**

"Acostumbrado a la polvorienta estación del Norte, a las llegadas

multitudinarias, en que viajeros, familiares, amigos y equipajes se mezclaban en barahunda con carretillas y ferroviarios, las instalaciones de Chamartín le parecen a cualquier viajero fuera de la realidad. Igual que como él reaccionan cientos de recién llegados. El hecho de recoger las maletas en cinta transportadora les hace sentirse como afortunados pasajeros de avión. La presencia, cordial, de las azafatas les compensa de tanta mañana fría en que Madrid les mostraba su primer rostro inhóspito, sin darles la bienvenida antes de empezar la tímida búsqueda de una pensión.

"El impacto inicial es, desde luego, el de un aeropuerto. Y las coincidencias crecen a medida que se contemplan las funciones y servicios: paneles electrónicos que anuncian salidas y llegadas de los trenes, ventanales amplios abiertos a las vías férreas, bares, restaurantes, autoservicios". (G. C., en "Blanco y Negro".)