

# MADRID-CHAMARTIN

En el Consejo de Ministros celebrado el pasado día 5 de mayo fue aprobada la construcción de la nueva estación de Chamartín, en la que se invertirán 1.995 millones de pesetas. La de Chamartín está llamada a ser la gran estación de la capital de España, y será una de las más importantes de Europa. Madrid necesita una instalación ferroviaria de este tipo, adecuada a las previsiones de la demanda de tráfico y al rango de la ciudad. Las instalaciones actualmente en servicio, pese a ser sólo una fase preliminar del proyecto definitivo, forman ya un extenso complejo ferroviario del que cada día entran o salen 175 trenes de largo recorrido o de cercanías, incluidos los del servicio urbano por el túnel de 7,5 kilómetros que llega hasta la estación de Atocha.

## Para un tráfico de 15 millones de viajeros al año

**L**a estación de Chamartín fue puesta en servicio el año 1967 y ha ido adquiriendo una importancia gradual. En un principio sólo entraban y salían de ella los trenes del citado servicio urbano que en seguida se extendió a los de cercanías de las líneas de Segovia y Avila y, en 1968, los de la línea del Madrid-Burgos, inaugurado dicho año. Al clausurarse en 1969 la estación de Delicias, los servicios de Extremadura y Portugal fueron trasladados a la de Atocha y, a su vez, los de Barcelona lo fueron a la de Chamartín.

### SERVICIO INTERNACIONAL

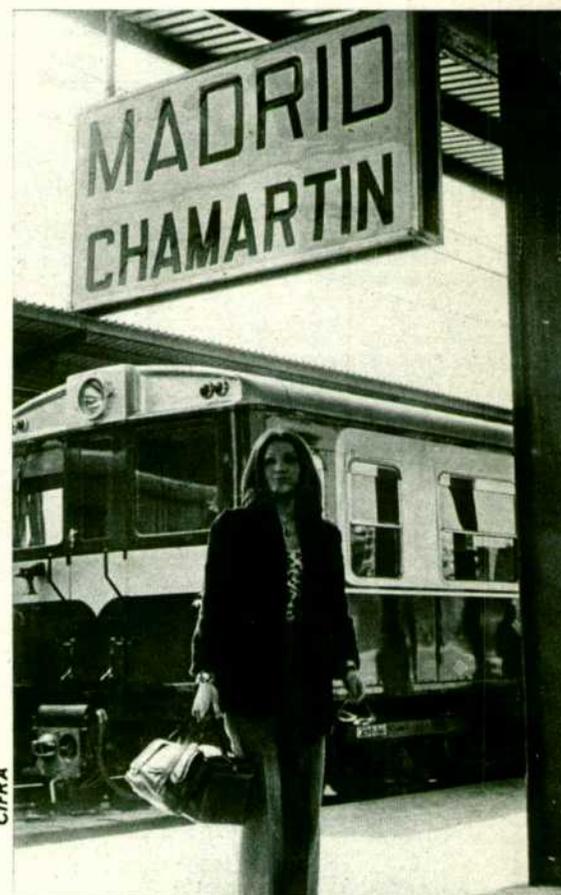
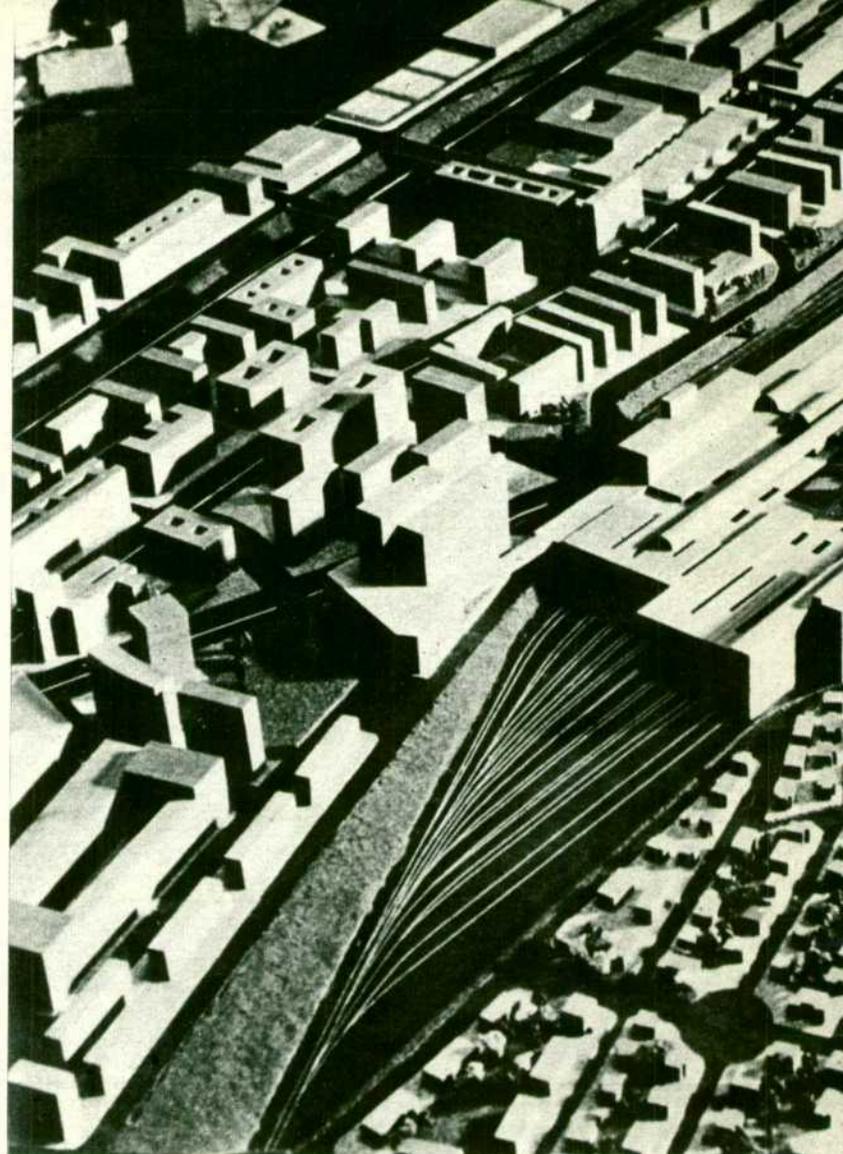
La nueva estación adquirió así rango y prestigio ferroviario, confirmado con el servicio internacional Madrid-París con el nuevo expreso «Puerta del Sol» de bogies intercambiables que fue el primer tren convencional en cruzar la frontera franco-española. Antes lo había hecho el Talgo

de rodadura variable, que después fue puesto en servicio entre Barcelona y Ginebra.

En la actualidad, la estación de Chamartín cuenta con doce vías de andén, de ellas, nueve en servicio. De ella salen los trenes con dirección a Bilbao y la frontera francesa, los de Barcelona y los de cercanías, incluidos entre ellos los servicios a Palencia, Valladolid, Burgos, Avila, Segovia y otros más próximos a pueblos de la sierra. Además se presta en ella el eficaz servicio urbano hasta el apeadero de Atocha, con circulaciones similares a las del «metro» por su frecuencia que prestan un considerable apoyo a los desplazamientos Norte-Sur a lo largo del eje de la Castellana-Recoletos y Prado.

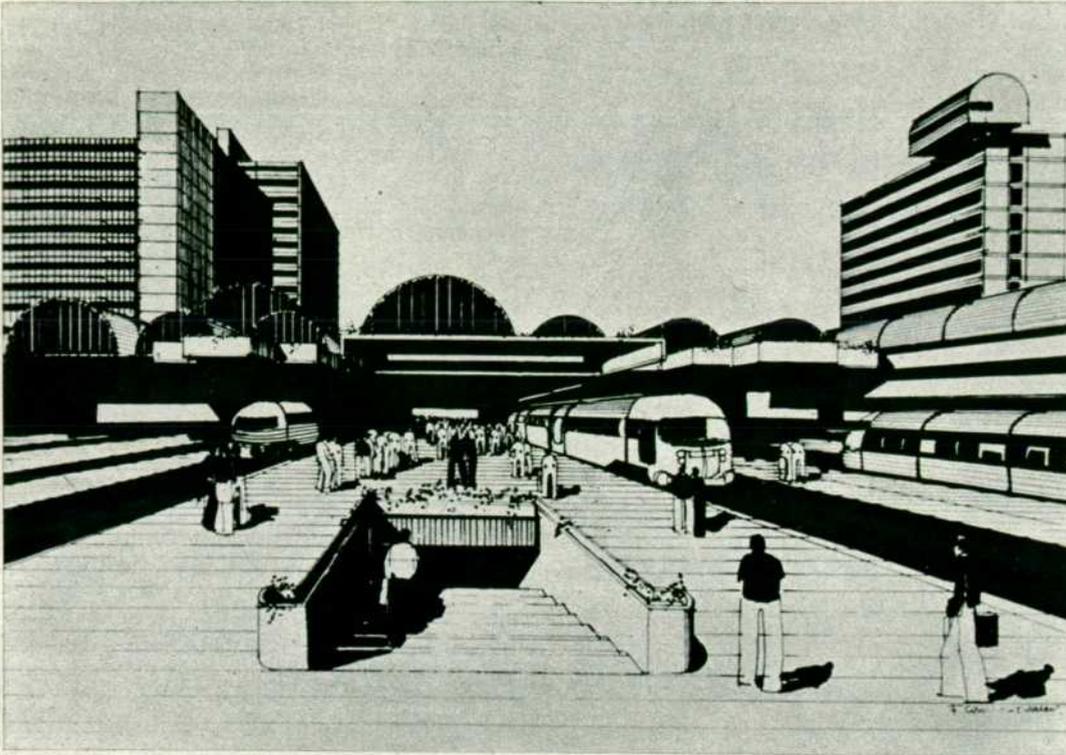
### PREVISIONES

Todas estas premisas evidencian la importancia de la estación de Chamartín



*Será una de las estaciones más modernas, funcionales y eficaces de Europa,*





*La nueva estación cubrirá el presente y el futuro del tráfico ferroviario con origen y destino en Madrid. Chamartín conectará con el futuro tramo de "metro" entre plaza de Castilla y Fuencarral.*

estación es la de constituir la base del enlace ferroviario al aeropuerto de Barajas, actualmente en proyecto.

Lo que se ha denominado nueva estación de Chamartín, constituye, de hecho, un complejo de servicios propios de la estación, de modo que unos se apoyan en otros para una mejor función del conjunto.

Algunos otros servicios, no directamen-

te específicos de la nueva estación, se crearán alrededor de ella y entre estos merece destacarse el Centro de Transporte Postal Ferroviario, dependiente de la Dirección General de Correos.

#### BASES DEL PROYECTO

El conjunto de la estación y sus elementos complementarios, incluye las siguientes partes:

- a) Edificio de viajeros de largo recorrido (incluidos vestíbulos, taquillas, consignas, restaurantes, cafeterías y otros servicios).
- b) Estación de cercanías (incluidos vestíbulos, taquillas, consignas, cafeterías y otros servicios).
- c) Aparcamiento cubierto.
- d) Autoexpress, mercancías en régimen de equipaje, oficinas de servicios de la estación, emigración y aduana.
- e) Locales comerciales de servicios complementarios para el viajero.
- f) Hotel.
- g) Vitales, aparcamientos y zonas ajardinadas.
- h) Paso subterráneo Este-Oeste.

La composición del conjunto ha sido el resultado de la elección entre distintas soluciones posibles. Para su estudio se ha utilizado abundante información y se han visitado y analizado distintas estaciones europeas.

En la composición de conjunto y en el diseño de los elementos se han utilizado como puntos de partida los siguientes aspectos:

1. Integración y conexión de la estación con la ciudad.
2. Conexiones con otros servicios y medios de transporte.
3. Servicio integral al viajero.
4. Utilización de servicios comunes para distintos usos relacionados con la estación.
5. Creación de una gran plaza para uso exclusivo de la estación, como elemento coordinador de los distintos servicios y de creación de un ambiente.

#### SERVICIOS E INSTALACIONES

El usuario de la estación de Chamartín dispondrá, entre otros, de los siguientes servicios:

Restaurantes, cafeterías, bares, peluquerías, oficinas bancarias, hotel, tiendas de todo tipo y oficinas de servicios (información y otras).

En cuanto a sus instalaciones contará con aire acondicionado, señalización, veintiocho escaleras mecánicas, doce montacargas, dos cintas transportadoras, televisión en circuito cerrado, megafonía, central térmica, letreros luminosos dinámicos y tableros de paneles electrónicos.

#### OTRAS CARACTERISTICAS

La estación propiamente dicha tiene una dimensión cubierto de 127.500 metros cuadrados, en los que se incluye la edificación complementaria y el aparcamiento cubierto para 450 vehículos. El hotel para cuatrocientas plazas, tiene una superficie total de 23.000 metros cuadrados; el túnel de conexión Este-Oeste tiene quince mil metros cuadrados; las vías de acceso 71.000 metros cuadrados; los aparcamientos para 1.050 plazas y vías complementarias, 13.000 metros cuadrados y las aceras y zonas ajardinadas, 3.500 metros cuadrados. Estas cifras dan un total de 253.000 metros cuadrados construidos.

En la realización del conjunto se moverán 250.000 metros cúbicos de tierra y se colocarán en obra 130.000 metros cúbicos de hormigón y 2.200.000 kilogramos de hierro.

## INVERSION Y RENTABILIDAD

La realización de la obra de la estación de Chamartín supone la ya citada inversión de 1.995 millones de pesetas, que se desglosan de la forma siguiente:

	Millones de pesetas
Edificios de viajeros de largo recorrido y cercanías	1.202
Aparcamiento cubierto	37
Edificación complementaria (autoexpress, aduanas, oficinas de servicio, etcétera)	46
Zona comercial	76
Hotel	223
Viales, aparcamientos y zonas ajardinadas	186
Túnel Este-Oeste	225
<b>TOTAL</b>	<b>1.995</b>

Frente a esta inversión existen los beneficios que aseguran su alta rentabilidad. La rentabilidad interna empresarial alcanza la cifra del 12 por 100, mientras que la rentabilidad interna social, que tiene en cuenta los beneficios indirectos sociales, alcanza un 20 por 100.



*El Jefe del Gobierno italiano, Giulio Andreotti, en el momento de la entrega del Mercurio de Oro a don Alfredo Moreno Uribe, conde de Fontao, vicepresidente del Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.*

**MERCURIO  
DE  
ORO**

## PREMIO EUROPEO PARA LA RENFE

**Por los logros técnicos, económicos y financieros obtenidos últimamente.**

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles ha sido galardonada con el premio europeo Mercurio de Oro 1971, en reconocimiento a la eficaz actividad gestora realizada por la empresa ferroviaria española durante el pasado año.

**E**L Mercurio de Oro, creado hace doce años por el Centro Giornalístico de Roma, bajo el patronato del Presidente de la República de Italia, es una preciada distinción que todos los años se otorga a las grandes empresas industriales, agrícolas y de servicios que más se han distinguido a lo largo de cada año en el desarrollo de la productividad y de la cooperación económica.

### ■ GRANDES EMPRESAS

Entre las grandes empresas mundiales que han sido distinguidas con el Mercurio de Oro se encuentran la empresa sueca de automóviles Volvo, la francesa Poclair, de maquinaria pesada para la construcción; la refinería italiana Saras, la Emerson, de productos electrónicos, y otras grandes empresas alemanas, italianas e inglesas de nivel