



Cercanías atiende la demanda de accesibilidad al centro.

ACTUACIONES EN LAS CABECERA NORTE DE CHAMARTÍN Y SUR DE ATOCHA

Propuestas de Renfe para remodelar la red arterial ferroviaria de Madrid

José Luis Ordóñez

Entre las actuaciones más espectaculares se encuentra la remodelación de la cabecera sur de la estación Madrid-Atocha, la remodelación de la cabecera norte de la estación Madrid-Chamartín, la mejora en la explotación del túnel Chamartín-Atocha y la remodelación de andenes y vías en la estación de Villaverde Bajo, además de la extensión del control de tráfico centralizado a toda la red regional.

Las actuaciones propuestas, o en estudio, para la cabecera sur de la estación Madrid-Atocha permitirán enlazar la doble vía del Pasillo Verde proce-

Renfe ha concebido soluciones concretas para remodelar la red arterial ferroviaria de Madrid. Las actuaciones propuestas conformarán una red básica, soporte fundamental para el posterior desarrollo del ferrocarril regional. La nueva red mejorará las posibilidades de atender la demanda de accesibilidad desde el área metropolitana al casco urbano de Madrid.

dente de Madrid-Príncipe Pío, con la circulación a través del túnel "de la risa", Chamartín-Atocha. La vía 6 de la actual estación de Cercanías en Madrid-Atocha enlazará con la vía norte del Pasillo Verde para realizar la circulación en el sentido Atocha-Príncipe Pío. La vía sur del Pasillo Verde, con la circulación en sentido Príncipe Pío-Atocha, cruzará por debajo del haz de vías que parte hacia

el sur desde la estación de Atocha, para acceder, por la derecha, a las vías 1 y 2 de la estación de Cercanías de Atocha.

"Este gran salto de camero, o cruce a distinto nivel de la vía sur procedente de Príncipe Pío y Delicias con el mazo de vías que salen de Madrid-Atocha", asegura **Carlos Arteaga-beitia**, director de Programación de Equipamiento de la Dirección de Planificación y

Coordinación de Renfe, "se encuentra en fase de redacción del proyecto". La obra, que realizará la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario del MOPTMA, podrá estar acabada en el primer trimestre de 1996. Este salto de camero posibilitará la explotación del Pasillo Verde como línea circular, a través del túnel Atocha-Chamartín y del tramo Chamartín-Pitis-Las Rozas-Majadahonda-Príncipe Pío.

Línea circular. La explotación circular por los trenes de Cercanías de este anillo ferroviario producirá efectos muy beneficiosos en los accesos a Madrid desde la zona noroeste. El viaje desde las esta-



LUIS RIVAS

ciones de las poblaciones de Majadahonda y Las Rozas para alcanzar la estación de Nuevos Ministerios, entre Chamartín y Recoletos, en el centro de Madrid, convendrá realizarlo por el lado norte. Sin embargo, alcanzar la estación de Recoletos, entre Atocha y Nuevos Ministerios, será más conveniente por el lado sur.

La introducción en el túnel Atocha-Chamartín de los trenes de la nueva línea circular, complicará la explotación de la estación de Cercanías en Atocha, dada la gran saturación de circulaciones que ahora presenta en horas punta. Con objeto de incrementar la capacidad de la estación la Dirección de Planificación y Coordinación de la Dirección General de Gestión de Infraestructura de Renfe, está analizando la posibilidad de convertir en pasante la vía 1, de la misma. Esta posibilidad exigiría una obra civil de cierta importancia. La comunicación directa de la vía 1 de la estación de Atocha-Cercanías con el túnel hacia Chamartín, permitiría utilizar alternativamente las vías 1 y 2 servidas por el mismo andén. Esta situación beneficiaría a los viajeros que se dirigen hacia el norte de la

ciudad, disminuyendo los tiempos mínimos de sucesión entre trenes.

En la cabecera norte de la estación Madrid-Chamartín y en el reparto de usos de las vías 1, 2, 3, 4 y 5, de la propia estación, se propone actuar

con la finalidad de racionalizar el uso de los andenes. Dedicar el andén situado entre las vías 2 y 3 para dirigirse hacia el sur, y el andén de las vías 4 y 5 para viajar con dirección norte.

Para lograr esta propuesta se deberá acceder desde la vía

El nudo de Villaverde Bajo

El tratamiento propuesto para el nudo ferroviario de Villaverde Bajo está dividido en proyectos para las remodelación de la infraestructura y superestructura de vía, y en proyectos para adecuar la superestructura de electrificación y señalización a las nuevas funcionalidades. El proyecto correspondiente a la remodelación de la infraestructura y vía está a punto de finalizarse, y tiene consignación presupuestaria del MOPTMA para realizar la ejecución. La pretensión de la propuesta de Renfe es lograr que las distintas circulaciones que atraviesan el nudo de Villaverde, en diversas direcciones y sentidos, no se causen molestias unas a otras.

Para los viajeros se construirá un vestíbulo elevado sobre las vías, desde donde se accederá a los andenes. Los andenes serán ensanchados en general, sobre todo los correspondientes a la línea Atocha-Parla. Se construirá un salto de carnero deprimido, en la cabecera sur de la estación, para conectar la vía oeste de mercancías procedente de Santa Catalina con el escape de las vías que se dirigen a Villaverde Alto, Parla, Extremadura.

Además, se construirán las dos vías pasantes que faciliten la relación de Vallecas y Vicálvaro con la línea de Aranjuez, con enlace a la altura de la estación de San Cristóbal de los Angeles. En fase posterior se construirán la vías tercera y cuarta desde Villaverde Bajo hasta Pinto y Aranjuez. □

sur de la línea procedente de Pitis, y a partir del túnel bajo la M-30, directamente y por la derecha hasta las vías 1 y 2. La vía 1 quedará como vía de apartadero y complemento de la vía 2. Y la vía 2 será utilizada por los trenes procedentes de Pitis y la vía 3 por los procedentes de Tres Cantos. La vía 4 quedará reservada para los trenes procedentes del túnel "de la risa" con destino a Cantoblanco y Tres Cantos, y la vía 5 reservada para los trenes con destino a Pitis y El Tejar.

Nuevo acceso. Las soluciones propuestas para las cabeceras norte de Chamartín y sur de Atocha permitirán aprovechar mejor la capacidad del túnel entre Chamartín y Atocha. En cualquier caso, debe tenerse en cuenta la necesidad de reservar un prudente margen de maniobra, sin agotar la capacidad máxima disponible. Porque, si el servicio se implanta agotando al cien por cien la capacidad cualquier mínima incidencia, acaecida en algún tren, repercutirá inmediatamente en los vehículos siguientes. Es decir, que si el túnel puede admitir 17 circulaciones por sentido y hora, con trenes que se suceden cada 3 minutos y 31 segundos, y se programa un servicio comercial con trenes cada 3 minutos y medio en hora punta, en cuanto un vehículo pierda 1 minuto por cualquier causa, como tiempo de bajada y subida de viajeros, cierre de puertas o arranque, este retraso será transmitido inmediatamente a los trenes que circular por detrás del primero.

En estos momentos, y progresivamente, se está extendiendo el sistema de control de tráfico centralizado, cuyo puesto de mando se encuentra en la estación Madrid-Chamartín. A finales de junio de 1994 se pondrá en servicio el bloqueo automático banalizado en los tramos de Pitis-El Tejar, Las Rozas-Príncipe Pío y Atocha-Villaverde Bajo. □