



# Inauguración del AVE Madrid-Levante con una estación Madrid Puerta de Atocha renovada

La nueva infraestructura, de 391 kilómetros de longitud (438 kilómetros si se incluye la conexión a Albacete), reduce el tiempo de viaje entre Madrid y Valencia en 1 hora y 50 minutos. También se verán beneficiados por notables ahorros de tiempo el resto de destinos de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.

Con estos 438 nuevos kilómetros, la red española dispone de 2.665 kilómetros de líneas de alta velocidad, con lo que España se convierte en el segundo país del mundo, tras China, y el primero de Europa en número de kilómetros de estas líneas en servicio.

## ■ Primer AVE comercial

El primer viaje comercial de alta velocidad en la línea de Levante fue el AVE número 5081, que salió de Valencia Joaquín Sorolla a las 8,00 horas y llegó a Madrid Puerta de Atocha a las 9,51, con un minuto de retraso, siendo también el primer tren comercial en utilizar la terminal de Llegadas de la estación madrileña.

El tren estaba formado por la rama 112-015 y efectuó paradas comerciales en Requena-Utiel y

Sus Majestades los Reyes de España, acompañados por el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, el ministro de Fomento, José Blanco, y los presidentes de las Comunidades Autónomas de Madrid y Valencia, Esperanza Aguirre y Francisco Camps, presidieron el pasado 18 de diciembre, la inauguración de la conexión de alta velocidad entre Madrid y Valencia y la estación Valencia Joaquín Sorolla. Un día después, el 19 de diciembre, comenzaron los servicios comerciales, con quince trenes diarios en cada sentido para unir ambas capitales, sin paradas, en 95 minutos. El primer tren de servicio comercial llegó con un minuto de retraso por la expectación causada entre los viajeros.



Cuenca Fernando Zóbel, donde subieron al tren numerosos viajeros que, al hacerse fotografías, provocaron un pequeño retraso. A bordo, unas 240 personas, entre ellos numerosos representantes de los medios de comunicación y viajeros en su mayor parte atraídos por la novedad del servicio y el deseo de participar en la efeméride.

Este tren fue llevado por el maquinista jefe de Renfe, Juan Manuel Jiménez Galán y como supervisor del AVE prestó servicio Jesús Hernández Rodríguez. Pocos minutos después llegó a Atocha el primer Alvia procedente de Castellón, que había entrado en la línea por el cambiador de Valencia-Joaquín Sorolla.

En la noche del día 18 circuló el último Alaris Valencia-Madrid número 1185, formado por la rama 490-004, que llegó con nueve minutos de retraso y que estaba a cargo del maquinista Juan Carlos Garrido y con los interventores Alfonso Sánchez Garrido y Santiago Lorente.

## ■ La nueva Atocha

Desde el 19 de diciembre los viajeros del AVE que llegan a Madrid lo hacen a las nuevas instalacio-

nes de Puerta de Atocha. La remodelación de la estación madrileña, que se aborda en varias fases, es uno de los elementos claves del nuevo mapa de desarrollo de la alta velocidad en España. Esta profunda reforma es imprescindible para aumentar su capacidad actual, establecida en aproximadamente 16 millones de viajeros anuales, y pasar a más de 35 millones de personas para el año 2025.

Además, se mejorará la integración del complejo ferroviario en la ciudad y se verán beneficiadas la movilidad y la intermodalidad.

De este modo, la estación de Madrid Puerta de Atocha será punto fundamental de interconexión de los diferentes corredores de alta velocidad con origen o destino tanto en el Norte como en el Sur peninsular. Para llevar a cabo las distintas fases de ejecución del proyecto se efectuará una inversión global de más de 500 millones de euros.

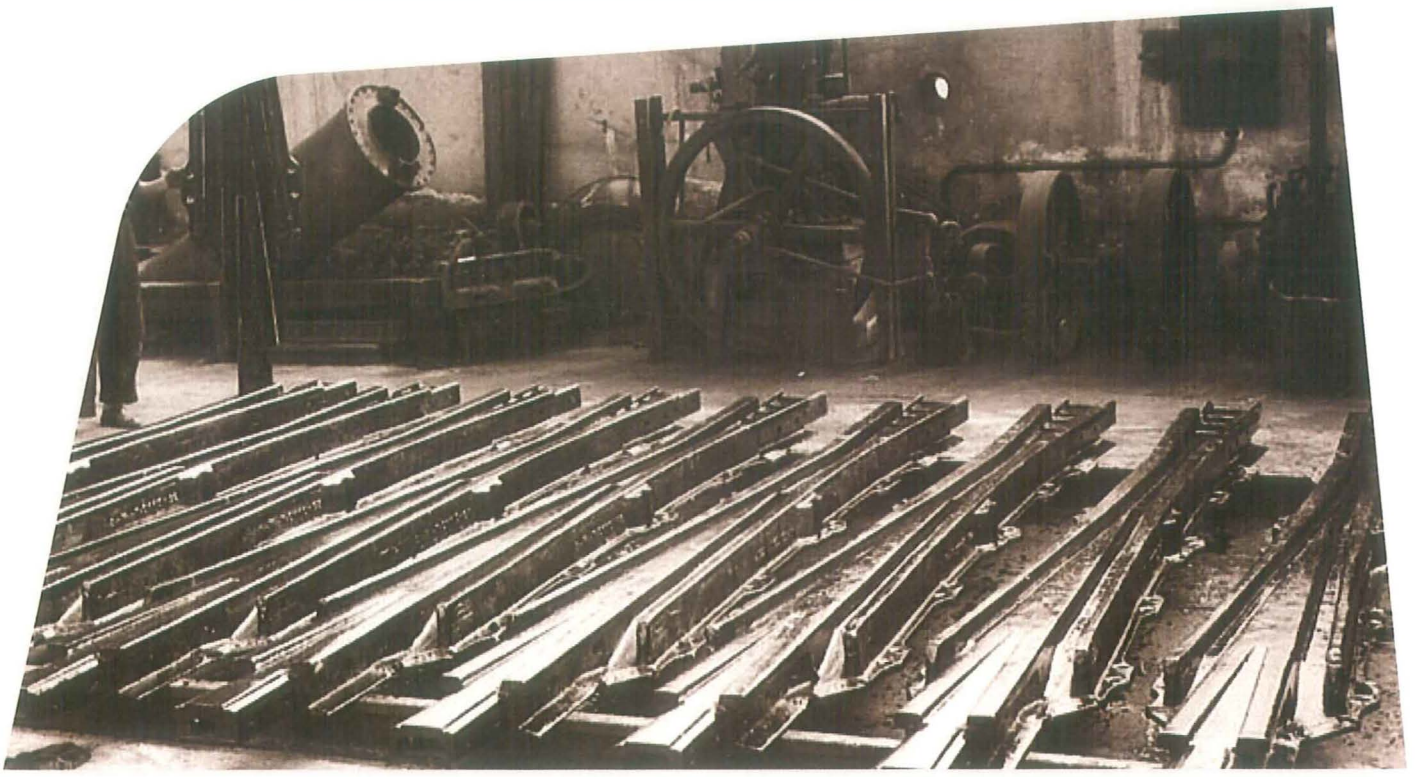
## ■ Primera fase de las actuaciones

El arquitecto Antonio Moneo, único premio Pritzker español, que ya diseñó la ampliación realizada para la llegada del AVE Madrid-Sevilla en 1992, ha



Antiguas y nuevas vistas generales de la Estación de Puerta de Atocha.





En 1926 **estábamos aquí**

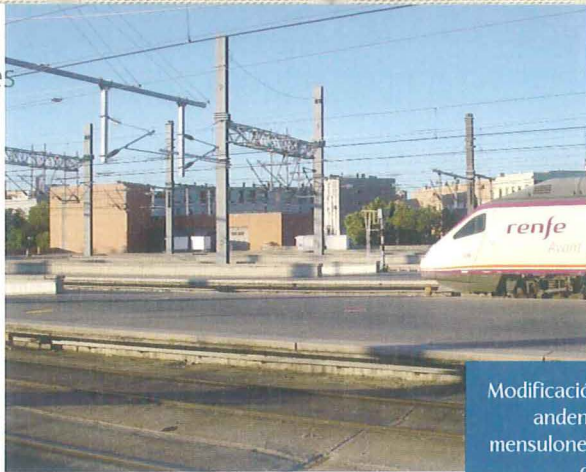


En JEZ llevamos 85 años trabajando para la industria ferroviaria. Una marcha basada en la calidad, innovación y excelencia empresarial que nos ha garantizado no parar la máquina.

**y ahora también**







Modificación de estructuras soporte en zona sur de andenes. Sustitución de pórticos rígidos y mensulones por pórticos funiculares para cada caja de vías, sobre nueva estructura.



Sustitución de antiguos pórticos funiculares para 7 vías soportados en postes de electrificación por nuevos funiculares para cada 2 vías soportados en nuevas estructuras para cubiertas.



sido también el responsable de la actual ampliación de la terminal.

Los cambios ya se perciben desde el patio exterior de la estación, donde las dos enormes esculturas de bronce de Antonio López "Día y Noche", que representan la cabeza de su nieta dormida y despierta reciben al viajero. El conjunto escultórico se ha trasladado al exterior desde su anterior ubicación, en la sala mixta de la planta baja de la terminal.

El pasado 12 de diciembre se inauguró la nueva terminal de llegadas, que constituye la principal actuación de la primera fase de ampliación del complejo ferroviario, y que permite acoger los tráficos generados por el inicio de la explotación, el pasado 19 de diciembre, de la línea de alta velocidad a Valencia, Albacete, Cuenca y Requena-Utiel.

De este modo, se establece un modelo de explotación basado en la separación de las áreas de salidas (terminal norte) y llegadas (terminal sur), que hasta ahora se concentraban en un mismo punto.

Además, la infraestructura será clave para el desarrollo de la alta velocidad en España ya que, junto al futuro túnel Atocha-Chamartín, posibilitará la conexión de todas las líneas en la capital.

Esta primera fase de la ampliación de la estación ha supuesto una inversión de 171,4 millones de euros, y ha incluido la ejecución de diversas actuaciones complementarias en distintas áreas del com-

plejo ferroviario. Por un lado, se ha acometido la reforma de vías y andenes, aparejada a la construcción de una gran marquesina. Asimismo, se ha construido un nuevo vestíbulo y una pasarela de llegadas, asociados a un pasillo rodante de enlace entre ambos. Todas estas actuaciones se han realizado manteniendo el normal funcionamiento de las estaciones de Puerta de Atocha y Atocha-Cercanías.

## ■ Andenes y vías

En la primera fase de la ampliación de Puerta de Atocha, los andenes se han recrecido hasta alcanzar los 76 centímetros de altura sobre el carril para facilitar el acceso a los trenes. Asimismo, se les ha dotado de piezas abotonadas en el borde para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Por otro lado, y con el objetivo de incrementar la capacidad de la estación tanto para los actuales como para los nuevos corredores ferroviarios, las vías 12, 13, 14 y 15, que anteriormente eran de ancho ibérico y daban servicio a trenes convencionales, se han convertido en vías de ancho internacional. Ahora las quince vías que conforman Puerta de Atocha son de ancho internacional y dan servicio a trenes de alta velocidad o ancho variable.

Además, la instalación de breteles -estructu-





Vista sur-norte desde final de andén.



Antigua configuración para agujas e bretelles y las nuevas configuraciones para agujas de las bretelles.



ras que permiten desplazamientos entre vías paralelas- en las vías 8-9, 10-II, 12-13 y 14-15 permite incrementar la capacidad y la funcionalidad de la infraestructura, ya que se podrá tener hasta tres trenes estacionados en una misma vía, con capacidad de movilizarlos sin necesidad de apartar el resto.

## ■ Nueva pasarela de llegadas

En la zona central de los andenes se ha construido la nueva pasarela de llegadas, de 110 metros de longitud y 32 metros de ancho, que divide la zona en dos áreas diferenciadas: la mitad norte, destinada a salidas, y la sur, que atiende los tráficos de llegadas.

Los viajeros cuyos trenes lleguen a la estación ascenderán desde los andenes a un nivel superior por medio de escaleras y rampas mecánicas, ascensores y escaleras convencionales. Sobre esta nueva pasarela y sus elementos de acceso, se ha instalado una nueva cubierta de acero blanco con módulos que permite la entrada de luz natural y la ventilación de los andenes. La nueva estructura, de diferentes alturas (20 metros la marquesina central y 11 metros las orientadas al norte y el sur), está soportada por 114 pilares.

Así, desde la pasarela de llegadas, un pasillo de más de 200 metros de largo y 10 de ancho, dotado de dos tapices rodantes en su parte central, encamina a

los viajeros, en paralelo a las vías, hasta el nuevo vestíbulo de llegadas. Desde este vestíbulo, de aproximadamente 2.500 m<sup>2</sup> y dividido en dos plantas, los usuarios pueden acceder a diferentes niveles y dependencias de la estación.

Desde el nivel inferior del vestíbulo se puede acceder a la estación de Atocha-Cercanías, a la red de Metro y a los aparcamientos, mientras que desde la parte superior se accede directamente a la ciudad, a la bolsa de taxis y al nuevo intercambiador de autobuses, además de a los aparcamientos.

## ■ Intercambiador y aparcamientos

En los últimos meses se han realizado obras de mejora en el intercambiador de la estación de Atocha, situado frente la avenida de la Ciudad de Barcelona, con el fin de incrementar la capacidad de las instalaciones.

De este modo, el área destinada al estacionamiento de autobuses, con una superficie de más de 2.700 m<sup>2</sup> y ubicada junto el edificio de acceso a Atocha-Cercanías y Metro, cuenta con siete dárseñas para las líneas con cabecera o paso por la estación.

También se ha redistribuido el espacio en el aparcamiento P1, que ocupa más de 4.800 m<sup>2</sup> frente





Antiguas ménsulas en zonas de gálibo reducido. A la derecha las nuevas ménsulas curvas para zonas de gálibo reducido.



Sustitución y traslado de sistemas de compensación. Se ha pasado de compensaciones convencionales (pesas) a compensaciones tipo muelle en toperas, empleadas estas últimas por las limitaciones de gálibo existentes.

al acceso a Puerta de Atocha, para albergar 172 plazas para automóviles (cuatro de ellas reservadas a personas con discapacidad) y 145 para motos y bicicletas.

Estas plazas se suman a las existentes en el aparcamiento P3, situado a una cota inferior y también con acceso desde la avenida de la Ciudad de Barcelona, ampliado este año para dar cabida a un total de 595 plazas, dieciocho de las cuales son para personas con discapacidad.

Por lo que se refiere a los taxis, se ha diseñado una bolsa de tres carriles frente al acceso a la nueva terminal de Llegadas

Asimismo, para mejorar la accesibilidad en la estación madrileña, desde enero de 2010 está en servicio el aparcamiento de la Plaza del Embarcadero, en el que se incluyó un nuevo acceso para el servicio de taxis, con una capacidad superior a 50 plazas, y una zona de aparcamiento para un total de 50 motocicletas y bicicletas y 36 abonados. También se habilitó una zona de carga y descarga.

## ■ Otras actuaciones

Al mismo tiempo que se ha ejecutado la primera fase de las obras, se han realizado los primeros trabajos del túnel provisional de la futura estación pasante de Atocha. Esta infraestructura, que discurrirá bajo las vías I0 y II de Puerta de Atocha, permiti-

rá que las circulaciones de alta velocidad procedentes de Levante puedan tener continuidad hacia las líneas de alta velocidad del Norte y Noroeste de España antes de que entre en servicio la estación pasante.

El túnel, de 850 metros de longitud, se excava en mina, e incluye la instalación de la vía tanto a lo largo del mismo como de los tramos adyacentes que lo completarán.

Las actuaciones se completan con la actual construcción de un túnel en ancho internacional entre las estaciones de Puerta de Atocha y Chamartín, que permitirá articular la conexión ferroviaria de todas las líneas de alta velocidad españolas.

Esta conexión, de 7,3 kilómetros de longitud, constituye una infraestructura de carácter esencial, al posibilitar la permeabilidad ferroviaria en alta velocidad de Madrid y, por lo tanto, la interconexión de las líneas con origen o destino en la mitad sur con las que lo tengan en la mitad norte peninsular.

Por otro lado, Adif ejecuta en la actualidad la plataforma para dos nuevas vías de alta velocidad en los accesos a la capital entre la estación de Atocha y Torrejón de Velasco (Madrid), que se sumarán a las dos vías existentes. Gracias a esta actuación, que beneficiará a los corredores Este y Sur, la capacidad de la infraestructura se verá notablemente incrementada. ■

AMALIA JULIÁN / BELÉN GUERRERO