

SE INAUGURO EN MARZO DE 1975 CON APENAS VEINTE CIRCULACIONES DIARIAS

Chamartín cumple 25 años, con 20 millones de viajeros anuales

En marzo de 1975 se inauguró en Madrid la estación de Chamartín sobre lo que había sido hasta entonces un pequeño apeadero. En los primeros años apenas si pasaban por ella sesenta circulaciones diarias. Hoy celebra sus bodas de plata con una afluencia de 20 millones de visitantes al año y 733 circulaciones diarias. En los próximos 15 años está previsto triplicar su número de viajeros.



LUNA

La estación de Chamartín dispone actualmente de 21 vías y diez andenes, que prestan servicio a 733 circulaciones diarias, de las cuales se corresponden 571 trenes a cercanías, 87 a regionales y 115 a Grandes Líneas. De esta terminal parten los trenes internacionales Camoens que une Madrid con Lisboa y Francisco Goya que tiene como destino París. También salen de esta estación todas los servicios de grandes líneas que parten hacia el Norte de la península, además de los que tienen como destino Alicante, Murcia y Cartagena.

Estas circulaciones generan la visita diaria de 60.000 personas, lo que supone 20 millones de personas al año, de los cuales 16 millones utilizan los servicios ferroviarios y los cuatro millones restantes son acompañantes o clientes de otros servicios de la estación.

Hay que recordar en este sentido que la estación de Chamartín se remodeló hace ahora nueve meses con la apertura de un Centro de Viajes y una

nueva zona de ocio. Según **Rafael Cordón**, gerente de la estación, "las dos zonas han conseguido un notable éxito de visitantes que han valorado

especialmente las mejoras introducidas y han calificado los servicios de la estación con un 7,49 sobre 10".

La reforma de la estación



Centro de atención al viajero.

LUNA

Desde el tubo de la risa hasta la gran terminal

que se finalizó en junio del año pasado, supuso la inversión de 850 millones de pesetas destinados a la mejora de los accesos de entrada, la reforma de la fachada sur, la eliminación de barreras arquitectónicas y la instalación de ascensores. El objetivo de la remodelación era doble, por un lado adaptar la estación a las nuevas necesidades de los clientes del tren, y por otra, integrarla en el entorno urbano como centro comercial y de ocio.

La zona de ocio de la estación se integra bajo la marca de "Las tiendas de la estación" y ocupa una superficie de 33.000 metros cuadrados en los que se localizan restaurantes, bares, seis salas de cine, un gimnasio, una bolera, una discoteca, una pista de patinaje sobre hielo, una sala de tiro

La estación de Chamartín se alza sobre el término de lo que fue hasta comienzos del siglo XX un pequeño municipio rural, ubicado en el norte de Madrid, en una zona que en estos 25 años ha experimentado un cambio radical, pasando de ser un importante núcleo de negocios y servicios.

Según relató el cronista ferroviario y periodista Gonzalo Garcival en rueda de prensa, los orígenes de la estación parten del primer plan de ordenación que se planteó para Madrid en 1929, diseñado por el arquitecto Secundino Zuazo (autor de estaciones de Zaragoza a Camínreal y de Cuenca a Utiel) y el urbanista alemán Jansen. En este plan se proponía la extensión de Madrid hacia el norte, tomando como eje el Paseo de la Castellana y proponiendo el desarrollo de los enlaces ferroviarios con la construcción de un túnel subterráneo.

Fue durante la República, con Indalecio Prieto como ministro de Obras Públicas, cuando este Plan se lleva adelante con la construcción de Nuevos Ministerios y el desarrollo de un Plan de Enlaces Ferroviarios. Este Plan recogía la construcción de un túnel desde la estación de Atocha, a través de los paseos del Prado, Recoletos y Castellana, hasta Fuencarral para enlazar ya en Las Matas con la línea del Norte en Las Matas. Estaba prevista en esta conexión la construcción de dos apeaderos en Recoletos y nuevos Ministerios y una nueva estación terminal norte en Chamartín.

Las obras se iniciaron en 1933 y quedaron paralizadas dos años más tarde tras la salida de Indalecio Prieto del Ministerio. Por entonces ya se había concluido prácticamente la excavación del túnel y se habían finalizado las obras de la estación de Nuevos Ministerios y del apeadero de Recoletos.

Las propuestas de este Plan se retomaron tras la Guerra Civil y se decide la construcción de una nueva estación en el entonces pueblo de Chamartín, de la que partirían todas las líneas del Norte, la finalización de las obras de un enlace directo de Madrid a Burgos, la supresión de Príncipe Pío que quedaría sólo como estación de cercanías y la transformación de la estación de Atocha como colectora de todas las líneas del sur. Se concluía la ordenación del ferrocarril en Madrid con la propuesta de construcción de dos grandes estaciones de clasificación, en Fuencarral y Getafe.

En 1946 se aprueba este plan y un año más tarde, Chamartín pasa a ser un distrito de Madrid. A partir de esta fecha empieza el desarrollo urbanístico de la zona, con apertura de avenidas



La estación en 1975.

con arco, un minigolf, un establecimiento de realidad virtual, un bingo y un espacio de atracciones infantiles. La estación cuenta también con un hotel de cuatro estrellas y gran variedad de tiendas, que ocupan en el vestíbulo de la terminal una superficie de más de mil metros cuadrados.

En lo que a servicios ferroviarios se refiere, Chamartín dispone de 20 puntos de venta y una zona de atención al cliente y 20 puntos de venta

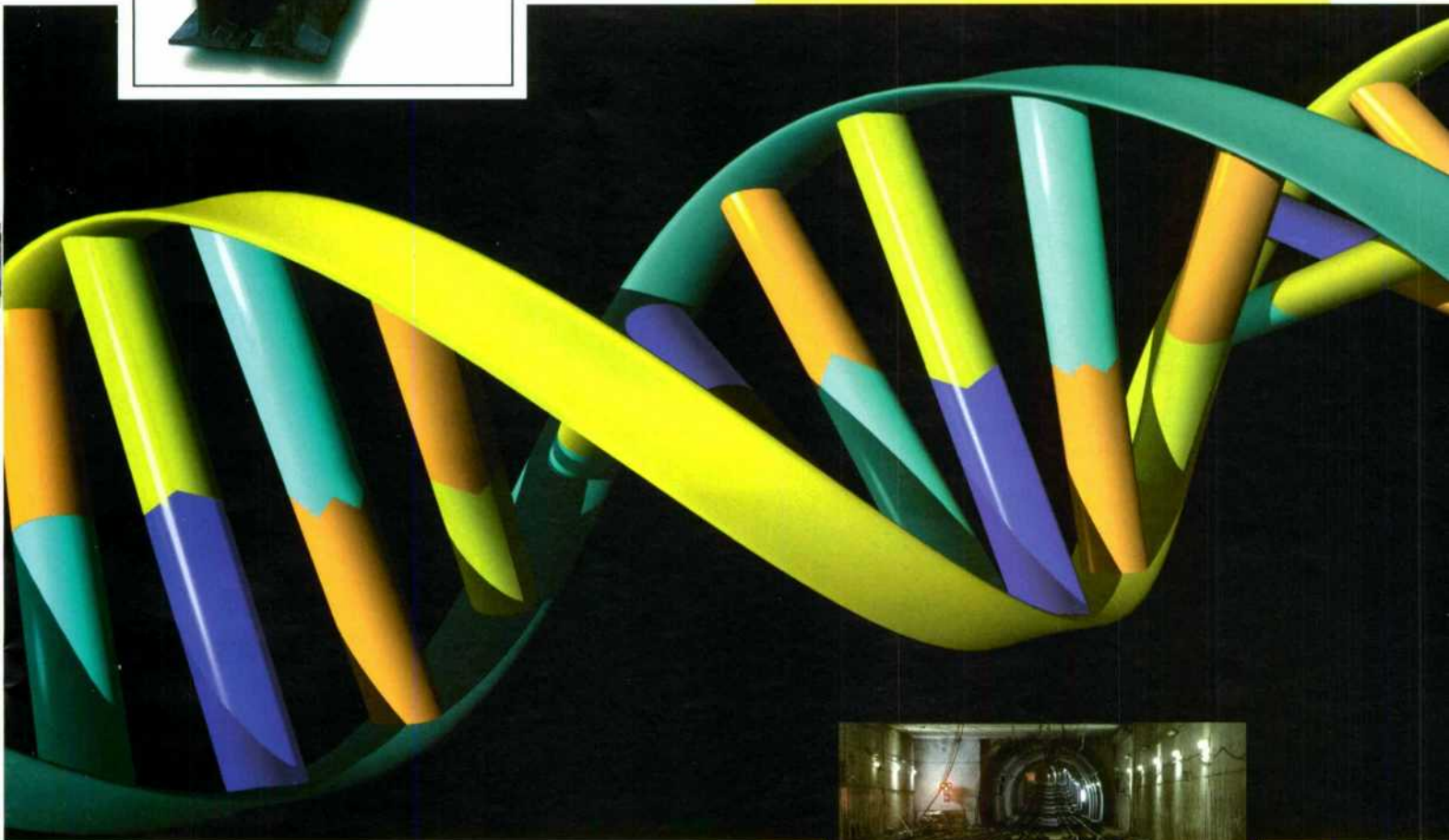
de calles, mientras avanzan lentamente las obras ferroviarias. Un distrito según Gonzalo Garcival, "lleno de referencias cinematográficas ya que en él se instalaron los estudios Sevilla Films, los famosos estudios Roma del productor Samuel Bronson y contó con vecinos como Ava Gardner y Paco Rabal".

No es hasta 1967 cuando se inaugura el túnel de la Castellana, conocido popularmente como el "tubo de la risa", apodado así por la lentitud de las obras y las interrupciones continuas que hicieron que se tardara en poner en servicio 34 años después de iniciado.

En 1968 se inauguró el apeadero de Chamartín a la vez que entra en servicio la línea directa de Madrid a Burgos. El apeadero contaba con doce vías y un importante tráfico creciente que hizo pensar en la necesidad de disponer de una gran terminal. El proyecto de nueva estación, obras de los arquitectos José Antonio Corrales, Ramón Vázquez y Rafael Olalquiaga, se aprobó en consejo de ministros en mayo de 1972. Tres años más tarde entraba en servicio la nueva estación de la que se dijo entonces que "era una de las mayores de mundo, con 21 vías y 12 andenes de 500 metros". Desde entonces, según señala Renfe, han pasado por Chamartín más de 400 millones de viajeros. □



LA EVOLUCIÓN ES



Molécula de ADN, punto de partida de la evolución.

En Amurrio diseñamos y fabricamos cambios, cruzamientos y todo tipo de Material Fijo Ferroviario desde 1.880.

Hemos adquirido una gran experiencia desde entonces.

Fuimos el primer fabricante español del sector en obtener el Registro de Empresa ISO 9001.

En 1.999 hemos fabricado el cruzamiento que permite cambios de vía a velocidades nunca alcanzadas hasta ahora: 350 km/h por vía directa y 250 km/h por vía desviada.

En el 2.000 no vamos a cambiar, vamos a seguir afrontando nuevos retos y proyectos.

Vamos a seguir evolucionando.



CAMBIO

 **amurrio**
ferrocarril y equipos, s.a.

Maskuribai 10, 01470 Amurrio (Alava) SPAIN
Tel. 34 - 945 89 16 00. Fax. 34 - 945 89 24 80
correo-e: aferreq@sea.es



La estación tiene 21 vías y 10 andenes.

que consiguieron ingresar en el año pasado 3.075 millones de pesetas, en su mayor parte de Grandes Líneas.

Otros datos destacables de esta terminal que cumple ahora 25 años de servicio son por ejemplo el consumo energético de 329.965 litros de gasoil al año, más de 2 millones de metros cúbicos de gas y 8 millones de kilovatios al año.

Cabe señalar que la estación será en los próximos años protagonista de una de los planes urbanísticos más destacados de Madrid que remodelará las instalaciones ferroviarias. El proyecto Chamartín, en lo que afecta a la estación supondrá la ampliación del vestíbulo que pasará de 15.000 a 45.000 metros cuadrados, así como de la playa de vías. En los próximos quince años está previsto triplicar el número de viajeros hasta los 60 millones anuales, debido a la incorporación de nuevos servicios. En cercanías con la nueva línea Alcobendas-San Sebastián de los Reyes y la prolongación de la línea de Tres Cantos hasta Colmenar Viejo y en largo recorrido con la puesta en servicio del enlace en alta velocidad hasta Valladolid y norte de España. También para el futuro, la Comunidad de Ma-



Pablo del Pozo.

drid proyecta la llegada de dos líneas adicionales de metro y la construcción de un intercambiador modal.

Nada que ver con la estación que se inauguró hace 25 años en la que según **Pablo del Pozo**, factor entonces y ahora ayudante del jefe de explotación de la terminal, "sólo cada hora o media hora salía un tren para Atocha, apenas si se llegaba a las sesenta circulaciones diarias y se trabajaba en un entorno arquitectónico frío, que con los años se ha mejorado". **Pilar Lozano** □



Gonzalo Garcival y Rafael Cordon.