

Adaptación a los tiempos

JAVIER R. VENTOSA

La estación Puerta de Atocha, en el centro urbano de Madrid, es un modelo de adaptación continua a las demandas del transporte. En un proceso de continua transformación, iniciado con su creación en 1992 para estrenar la alta velocidad y continuado con la ampliación de 2010 para dar servicio a la nueva línea a Levante, el ministro de Fomento ha anunciado en marzo el inicio de otra fase para adaptarla a los nuevos tiempos. Se construirá una estación pasante soterrada que la conectará con la terminal de Chamartín a través de un túnel urbano exclusivo para la alta velocidad. El objetivo es configurar un gran nudo intermodal formado por dos estaciones que transformará la red de alta velocidad española en una malla transversal de trenes y servicios.

La anunciada remodelación de la estación de Madrid-Puerta de Atocha es en realidad un elemento más en el proceso de configuración del que está llamado a ser el “mayor nudo de comunicación intermodal del país”, en palabras del ministro de Fomento, Íñigo de la Serna. Un gran proyecto ferroviario que se lleva a cabo en la ciudad de Madrid y que supondrá la creación de un conjunto formado por dos modernas estaciones de alta velocidad (Atocha y Chamartín) comunicadas entre sí, algo que otras grandes ciudades europeas aún no han conseguido. Se trata de un proyecto estratégico de Adif para el desarrollo de una red vertebrada de ancho internacional en España que, cuando esté en servicio, abrirá una nueva era para los servicios de alta velocidad. La materialización de este relevante proyecto ferroviario, con actuaciones en fase de pruebas y otras en proyecto, tiene una inversión acorde con su magnitud: cerca de 1.630 M€ (IVA incluido), de los cuales casi 970 M€ ya están ejecutados.

La parte nuclear de este nudo es la conexión subterránea entre las estaciones de Puerta de Atocha y

Chamartín mediante un túnel en ancho estándar de 7,3 kilómetros de longitud, perforado en febrero de 2011, equipado con la superestructura ferroviaria y que hoy afronta la fase de pruebas, a cargo de técnicos de la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria, como paso previo a su certificación y puesta en servicio. Este túnel, completado con una inversión de 322 M€, mejorará el modelo de explotación de las dos estaciones situadas en sus extremos. Con su entrada en servicio, ambas mantendrán la actual configuración de fondo de saco, es decir, seguirán siendo estaciones término, pero sobre todo adquirirán la nueva configuración de pasante. Este cambio permitirá por primera vez dirigir directamente las circulaciones en alta velocidad de los corredores de Levante y Andalucía hacia Chamartín, dando continuidad hacia el norte y noroeste a los corredores del este y el sur, y a la inversa. Se trata de una revolución para la red de alta velocidad española, que por fin podrá atravesar la barrera de la ciudad de Madrid (hoy solo posible mediante trasbordos desde la alta velocidad a la red convencional de Cercanías) y completar de esta forma las conexiones transversales ferroviarias entre el norte/noroeste, el sur y el este.

Para que el nuevo esquema de ordenamiento ferroviario tenga plena funcionalidad, Adif ha puesto en marcha tres actuaciones complementarias vinculadas al túnel. La más relevante desde el punto de vista de la inversión (646,5 M€) es el incremento de capacidad mediante la duplicación de dos a cuatro vías del tramo Atocha-Torrejón de Velasco, de 27,2 kilómetros, actualmente en pruebas, que descongestionará el acceso por el sur a las líneas de alta velocidad Madrid-Levante y Madrid-Andalucía y permitirá absorber un mayor número de trenes. A este tramo se incorporará más adelante una nueva conexión con la línea de alta velocidad Noreste, cuyos trenes podrán acceder así a Chamartín. Las otras dos actuaciones que contribuirán a conformar el tramo Torrejón de Velasco-Atocha-Chamartín, y que aún están en fase de proyecto, son los proyectos de remodelación de las dos estaciones incluidas en su trazado, Puerta de Atocha y Chamartín. En esta última se aumentará la capacidad para acoger trenes de alta velocidad mediante la ejecución de cuatro nuevas vías de ancho estándar (22 a 25) y la conversión a ancho estándar de dos vías de ancho ibérico (14 y 15), actuaciones que se completarán con la ampliación del vestíbulo de alta velocidad para adaptarlo al aumento de circulaciones, todo ello con una inversión de 237,6 M€.

.\ Nueva estación pasante

En este esquema general, la estación de Madrid-Puerta de Atocha afrontará una remodelación que en realidad es una fase más de las tres planificadas en el estudio informativo del nuevo complejo ferroviario de Atocha, aprobado en noviembre de 2008 y consensuado entre las administraciones implicadas (Ministerio de Fomento, Adif, Comunidad y Ayuntamiento de Madrid), con el objetivo de dar una respuesta eficaz al previsible aumento de viajeros y prepararlo para las nuevas líneas de alta velocidad. En 2010 se completó la primera fase de ese proyecto, consistente básicamente en la construcción de un nuevo vestíbulo de llegadas. En marzo pasado, el ministro de Fomento anunció el lanzamiento de la segunda fase, que prevé la ampliación de la estación bajo la calle de Méndez Álvaro para aportar funcionalidad plena al nuevo túnel hasta Chamartín. La tercera fase quedará para más adelante y se completará la terminal sur de alta velocidad y la descentralización del acceso a Cercanías, entre otros. El Ministerio de Fomento contará con el asesoramiento técnico del arquitecto Rafael Moneo, diseñador de las ampliaciones de 1992 y 2010.

La remodelación prevista en la segunda fase tiene una inversión estimada de 423 M€ y su construcción se pretende licitar el próximo año, con un plazo de ejecución estimado de 36 meses, de forma que pueda estar concluida en 2023. Esta nueva ampliación persigue tres grandes objetivos. En primer lugar, mejorar las condiciones

de gestión y explotación de la estación, preparándola para acoger hasta 40 millones de usuarios al año (en 2017 ascendió a 22 millones). En segundo lugar, permitir que los trenes con origen/destino tanto en el norte como en el noreste, levante y sur peninsular puedan efectuar parada en la estación una vez entre en servicio el nuevo túnel Atocha-Chamartín. Y por último, mejorar la integración urbana de la estación mediante la creación de nuevos accesos peatonales y para el tráfico rodado, así como la conexión entre dos barrios separados por la estación.

La actuación estrella de esta fase es la construcción de una nueva estación subterránea, a una profundidad de 20 metros y situada bajo las dos últimas vías del lado oeste de Puerta de Atocha (14 y 15) y parte de la calle de Méndez Álvaro, donde se dispondrán cuatro vías de ancho estándar y dos andenes de 420 metros de longitud. Esta estación exclusiva para la alta velocidad, al tener configuración pasante, permitirá efectuar parada intermedia a los trenes de ancho estándar que circulen por el túnel entre Atocha y Chamartín. La nueva infraestructura coexistirá con la estación de alta velocidad situada en el nivel de superficie, que mantendrá la configuración de fondo de saco, dando de baja temporal cuatro vías durante las obras (de la 12 a la 15) y de forma definitiva la vía 15 al término de las mismas. En este espacio se habilitarán lucernarios para dotar de luz natural a la nueva estación pasante. Con dos estaciones de AVE en servicio, Madrid-Puerta de Atocha reforzará aún más su condición de núcleo de la red de alta velocidad española, dado que pasará a ser el gran centro de interconexión de los grandes corredores que la integran.

Para dar acceso a la nueva estación subterránea, en la confluencia de las calles Méndez Álvaro y Garganta de los Montes se construirá un nuevo vestíbulo, de planta triangular, dotado con una entrada principal que, dada la acentuada pendiente de la primera calle, se situará prácticamente al nivel de los andenes; este vestíbulo estará comunicado con la actual sala de embarque de alta velocidad, que también será remodelada y ampliada. El nuevo espacio ferroviario incorporará las más modernas tecnologías digitales de información al pasajero para encaminarlo con rapidez y claridad hacia su tren y permitirá el acceso directo, desde un único vestíbulo, tanto a las 14 vías en fondo de saco de los andenes de superficie, como a las cuatro nuevas vías pasantes en los nuevos andenes. Estos andenes soterrados serán totalmente accesibles para personas con movilidad reducida y tendrán iluminación natural.

.\ Conexiones e integración urbana

Aunque las principales actuaciones del proyecto se realizarán en el interior del complejo ferroviario, en el exterior del mismo están previstas otras intervenciones que

Nueva estación soterrada de Bilbao-Abando

Bilbao también contará con una terminal subterránea aunque, a diferencia de Madrid-Puerta de Atocha (nueva estación pasante y mantenimiento de la existente), se construirá una estación de nueva planta en sustitución de la existente, a su costado, y se trasladarán allí todos los servicios ferroviarios. Esta infraestructura está prevista en el estudio informativo del acceso a Bilbao de la Y vasca (línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián-frontera francesa), presentado en marzo por el ministro de Fomento. La solución técnica anunciada prevé dos obras: un nuevo túnel de 6,2 km que conectará Abando y Basauri; y la estación soterrada. La inversión del proyecto asciende a 728 M€, de los cuales 475 M€ corresponden a la estación (290 M€ para el cajón soterrado y las vías y 185 M€ para la arquitectura), a financiar entre Ayuntamiento, Gobierno vasco y Adif, y los 253 M€ restantes al túnel, que sufragará Adif. Las obras del proyecto podrían comenzar en 2020 y finalizar tres años después.

La solución técnica plantea para la estación soterrada la misma configuración de fondo de saco que la actual, pero reforzando su carácter intermodal para convertirla en el gran núcleo de transporte público de Bilbao. El nuevo espacio tendrá dos niveles: el superior (1), que albergará ocho vías y cuatro andenes para dar servicio tanto a los trenes de ancho convencional (Cercanías y Media Distancia) como a los de la red de ancho métrico que se desplazarán desde la estación de La Concordia; y el inferior (-2), a 20 metros de profundidad, para la alta velocidad, con ocho vías de ancho estándar y cuatro andenes de 400 metros. En la entreplanta se dispondrá un vestíbulo que facilitará la movilidad de los usuarios, su acceso a ambos niveles y a los medios de transporte público (nuevas dársenas de autobuses, metro) y privados (nuevo aparcamiento).

El nuevo edificio mantendrá la relación con la estación actual, que conservará sus señas de identidad, como la marquesina y la vidriera de 1948. Pero también pondrá en valor el cercano edificio de La Concordia, cabecera de la red de ancho métrico, que dejará de ser un espacio de estacionamiento de trenes y quedará integrado en el vestíbulo del nuevo complejo. La propuesta arquitectónica para la nueva estación busca crear una imagen representativa y moderna que la identifique como un hito dentro de la ciudad y de la llegada de la alta velocidad.

La llegada de la alta velocidad a Bilbao supondrá el soterramiento del pasillo ferroviario y la liberación de 90.000 m² de terrenos. En el nuevo espacio ganado por la ciudad se recuperará la permeabilidad urbana interrumpida por las vías y se llevarán a cabo actuaciones para favorecer la regeneración de la ciudad (equipamientos, parques...), así como un desarrollo urbanístico que permitirá al Ayuntamiento financiar parte del coste de la operación.

mejorarán las conexiones con el viario urbano y la accesibilidad peatonal, factores que, junto a la intermodalidad, son cada vez más relevantes en la reforma de estaciones situadas en grandes ciudades. Según la información de Adif, la creación del vestíbulo en la calle de Méndez Álvaro permitirá una conexión más directa con la estación del tráfico rodado desde la vía de circunvalación M-30 y desde la calle de Menéndez Pelayo sin que éste tenga que pasar necesariamente por la plaza del emperador Carlos V y la avenida de la Ciudad de Barcelona como ocurre ahora, lo que permitirá reducir el tráfico rodado en los accesos actuales. En el exterior del nuevo vestíbulo, además, se dispondrá una nueva zona de parada de vehículos y taxis.

En el otro extremo del complejo, la reforma integral del acceso al edificio histórico desde la plaza del emperador Carlos V potenciará la conexión peatonal de la estación desde los principales ejes urbanos que confluyen en ella, permitiendo además realzar su fachada norte y su marquesina, uno de los pocos ejemplos de la arquitectura del hierro que quedan en Madrid, icono visual de la estación. También está previsto actuar en el vestíbulo del edificio histórico, reubicando algunos servicios para que el viajero que acceda por esta fachada se oriente fácilmente y se encamine con rapidez hacia su tren.

El proyecto de remodelación también contempla la construcción de una nueva pasarela peatonal sobre las vías y perfectamente integrada en la estación que, partiendo de una plaza de nueva creación situada junto a la avenida de la Ciudad de Barcelona, comunicará los barrios de Pacífico (Retiro) y Méndez Álvaro (Arganzuela), históricamente separados por los terrenos ferroviarios. La puesta en marcha de esta conexión contribuirá, por tanto, a mejorar la integración urbana de la zona. ■