

Enlaces Ferroviarios

por MANUEL LAMANA, Ingeniero de Caminos.

SERÍA preciso relatar una larga historia si quisiéramos remontarnos al origen de los enlaces ferroviarios de Madrid. Puede decirse que éste es tan antiguo como los mismos ferrocarriles que a Madrid afluyen, cosa natural, puesto que los problemas de situación de sus estaciones tuvieron que plantearse ya desde el principio.

Es lógico que, en sus principios, cada Compañía obrara con independencia de las demás y que, en la medida de sus posibilidades y circunstancias, situara su estación donde mejor creyera podía convenir a sus fines, y aun a veces, sencillamente, donde mejor pudiera. La resultante de todo ello fueron las estaciones de vía ancha, que todos conocemos, de Atocha, Delicias y Norte. Limitamos a éstas el presente artículo por ser su enlace de interés más inmediato y estar más definida la solución.

En el año 1917 fué publicado un trabajo sobre la conveniencia y modo de enlazar la línea del Norte con la de M. Z. A., al objeto de romper la solución de continuidad que, a juicio del mismo, ofrecían los ferrocarriles que entonces llegaban a la capital.

El año 1926 se incluyeron el ferrocarril de circunvalación de Madrid y el ferrocarril Madrid-Burgos en el plan de los de urgente construcción, lo cual planteaba el problema de su entrada en Madrid, bien fuera enlazando con la línea del Norte, o bien dotándole de estación propia hacia el Norte de Madrid, en término de Chamartín. Esta última fué la solución definitivamente adoptada, y así llegamos al año 1932, en que se plantea el problema de enlazar, por comunicación directa, todos los ferrocarriles de vía ancha que afluyen a la capital. Éstos son, como se sabe, la línea del Norte, el futuro Madrid-Burgos, con arranque en Chamartín, y las líneas de Barcelona, Andalucía, Ciudad Real y Frontera de Portugal, con arranque en Atocha y Delicias.

Adelantaremos, para mejor comprensión, que las obras, actualmente en construcción, de los Enlaces en Villaverde, tienen por objeto que la línea de Portugal entre directamente, al igual que lo hacen las restantes del Sur, en la estación de Atocha. Con ello queda el problema reducido a enlazar las

líneas que proceden de Villalba y Aranda con las que rinden viaje en Atocha.

Si suponemos también que la línea Villalba-Madrid la bifurcamos entre Las Matas y Las Rozas, y cruzando el Manzanares, entre El Pardo y Puerta de Hierro, la llevamos a unirse con el Madrid-Burgos, al Norte de Chamartín, resultará, como resumen, que bastará hacer un enlace Chamartín-Atocha para tener enlazadas todas las líneas que afluyen a Madrid, desde el Norte, con las que proceden del Sur y Levante por Atocha.

Como complemento a lo expuesto, añadiremos que, al Este del eje Chamartín-Atocha, se proyecta un enlace con la línea de Barcelona, con objeto de que los trenes de ésta puedan enlazar directamente con Chamartín o Fuencarral desde San Fernando o Vicálvaro.

Lo que llevamos dicho en tan breves palabras ha sido objeto de grandes discusiones, estudios e incluso polémicas de prensa, durante muchos años. Es, pues, un resumen brevísimo lo que hemos expuesto, para llegar rápidamente a la situación actual de los Enlaces Ferroviarios.

Situación actual.

La figura 1.^a muestra, esquemáticamente, el estado actual del problema ferroviario de vía ancha de Madrid, representado por las líneas de trazos. En ella se aprecia un eje central Norte-Sur cuyo extremo superior corresponde a la llegada a Madrid del ferrocarril Madrid-Burgos, punto *D* del plano, el cual, siguiendo por la estación de Fuencarral, por la de Chamartín y Recoletos, llega a la de Atocha.

Más arriba de Las Rozas, en el punto *A*, situado en el ferrocarril del Norte, arranca otra línea de puntos que va hasta *B*. Esto representa la línea que permitirá a los trenes procedentes de Villalba venir a la estación de Chamartín, sean de viajeros o mercancías, los cuales recorrerán el trayecto *B-C*. Si fueran trenes de mercancías que hubieran de ser clasificados, recorrerán el trayecto *A-B-D*, y la clasificación tendrá lugar en la estación de Fuencarral, que se prevé a este sólo efecto.

Estos trayectos A-B-C y A-B-D están actualmente en período de construcción bastante adelantada, y el arranque en A se ve perfectamente, desde el ferrocarril, cuando cruzamos el trayecto entre Las Rozas y Las Matas.

La estación de Chamartín está actualmente en período de construcción de su gran explanación. Será para viajeros y mercancías. Su extensión es mayor que la de Príncipe Pío y comparable a la de Atocha.

En la región al Este del eje central observamos en la figura las líneas de trazos que, arrancando en D o C, próximos a Chamartín, siguen por E-F a terminar en los puntos H y G de la línea de Barcelona, o sea en Vicálvaro y en San Fernando. Esta línea de trazos es lo que llamamos la línea de circunvalación, y tiene por objeto enlazar, exteriormente a Madrid, las estaciones de Fuencarral, Chamartín y Atocha, principalmente a los efectos de mercancías y eventualmente a los de viajeros. Esta línea de circunvalación está en proyecto.

En la zona Sur de Madrid encontramos las actuales líneas de Frontera de Portugal, Ciudad Real y Alicante. Estas dos últimas tienen acceso directo a Atocha, pero no así la primera. Las líneas de puntos H, I, J representan en esquema lo que se llama Enlaces de Villaverde, hoy en construcción, cuyo objeto es permitir que las líneas de Portugal y Ciudad Real puedan entrar directa e indistintamente en Delicias o en Atocha. El punto I corresponde, aproximadamente, al lugar donde se está construyendo la nueva estación de Villaverde.

También se ve en el plano, que hoy tienen comunicación directa, exterior a Madrid, las líneas de Ciudad Real y Alicante con las de Barcelona, y cómo, con las obras de Villaverde, la tendrá también la de Portugal.

Vemos que así resultará un cinturón de circunvalación que permitirá enlazar las líneas del Norte y Burgos con las de Barcelona, Sur y Portugal, y que podríamos llamar enlace ferroviario exterior a Madrid. Éste está destinado preferentemente a mercancías y, de un modo especial, a las de tránsito; es de una importancia capital, tan interesante o más que el enlace ferroviario de viajeros, aun cuando el ciudadano no perciba su importancia más que en contadas ocasiones o en las crisis de transportes.

Actuará a manera de vasos comunicantes que equilibren el funcionamiento de mercancías entre las distintas estaciones.

Llamamos la atención sobre este particular, por-

que es un hecho que, la gran masa de público, solamente entiende por enlace ferroviario el que le afecta directamente como viajero, y así, al hablar de enlaces ferroviarios de Madrid, no cree pueda tratarse de otra cosa sino del túnel bajo la Avenida del Generalísimo, Calvo Sotelo y Prado, o sea del enlace Chamartín-Atocha. De éste vamos a ocuparnos.

Enlace Chamartín-Atocha.

Haremos constar previamente que este enlace se desarrolla todo él en túnel, excepto la estación de Chamartín, que es a cielo abierto, por cuya razón le llamaremos en lo sucesivo túnel de enlace o, abreviadamente, túnel. También conviene tener presente que por este túnel pasarán únicamente trenes de viajeros. Por último, la explotación ha de ser a base de tracción eléctrica, que se extendería, por ejemplo, hasta Segovia, Ávila, Guadalajara, Aranjuez y Toledo.

La figura 2.^a representa el perfil longitudinal del túnel. Las líneas de dibujo gruesas corresponden al túnel construido o en proyecto; las líneas y rotulaciones finas no tienen existencia real y responden a un estudio que se hizo para analizar la posibilidad de intercalar en el túnel otras estaciones, además de las de Ministerios, Recoletos y Atocha, que son las tres que se prevén. Ya hablaremos de ello más adelante. La figura 2.^a, bis, representa la planta correspondiente.

De ello están terminados los trozos tercero y quinto de la sección primera, los telescopios C y A de la segunda sección y el trozo segundo de la segunda sección.

Están en construcción, muy adelantada, la estación de los Ministerios y los telescopios zona Norte, y prácticamente terminada la galería de desagüe, que sirve de dren en toda la longitud del túnel. El trozo cuarto de la sección primera constituye la estación de Recoletos. Está en proyecto, aprobado hace más de un año. Los trozos primero y segundo de la sección primera constituyen el enlace en Atocha, y sobre ello existe un anteproyecto cuya disposición general, salvo detalles, parece será la definitivamente adoptada.

De los siete y medio kilómetros que en total ha de tener este túnel están completamente terminados 5 795 metros.

Quedan por empezar las zonas de Atocha y Recoletos, que en total suman 1 891 metros, de los cuales son en túnel únicamente 1 304 metros.

La sección normal de túnel de doble vía tiene de luz interior 9,50 m., y de altura libre entre intrados y solera 6,45 m.

Puede observarse que las inclinaciones de las rampas son de alguna consideración, si bien obligadas por las del terreno.

Estaciones.

Hemos dicho anteriormente que las estaciones previstas para este enlace son Chamartín, Ministerios, Recoletos y Atocha. Vamos a examinarlas brevemente.

La estación de Chamartín (fig. 3.^a) se desarrolla en una longitud de un kilómetro y medio, con una anchura de medio kilómetro. Es decir, se prevé con un margen muy grande para futuras ampliaciones. Las líneas del plano representan ejes de vías, y su gran profusión, tanto para viajeros como para mercancías, nos da idea de sus inmensas posibilidades. A la derecha del plano se percibe la concurrencia de las líneas procedentes de Las Matas, Burgos y línea de circunvalación. A la izquierda se prolonga, bajo el tranvía de Cuatro Caminos-Ventas, en línea de puntos, que corresponde al túnel del enlace, del cual será, gemela con la de Atocha, una de sus cabeceras.

Si, ferroviariamente hablando, su importancia será en lo futuro comparable a la de Atocha, desde el punto de vista urbanístico, por lo que a Madrid se refiere, su existencia reviste caracteres de acontecimiento.

Efectivamente: consecuencia de ello son la serie de amplias y larguísimas avenidas que, como accesos suyos, se proyectan en dirección paralela a la Avenida del Generalísimo Franco. Entre esta vía y la prolongación de General Mola hay una distancia superior a un kilómetro; la zona de influencia, a los efectos de urbanización, de estas vías puede calcularse, ampliamente, en otro kilómetro, y la longitud afectada por ellas se extiende entre la avenida de Joaquín Costa hasta más al Norte de la propia estación, o sea en unos cuatro kilómetros y medio. Resulta así un posible ensanche de Madrid, para un futuro inmediato, representado por una superficie de nueve kilómetros cuadrados, y todo ello en la zona más alta, despejada y sana de la capital. Para formarse idea de lo que esto supone bastará decir que el casco preferente del Madrid actual, desde el Manzanares a Manuel Becerra y desde Hipódromo hasta la calle del Ferrocarril, tiene una extensión de unos veinte kilómetros cuadrados.

Así, pues, estas obras permiten ampliar Madrid en un cincuenta por ciento. Y lo más sorprendente es que esto, que parece una fantasía, es una realidad que ya está en marcha, puesto que no otra cosa son la Avenida del Generalísimo, el acceso oriental (hoy en período de adoquinado) y la prolongación de General Mola, con proyecto técnicamente aprobado, y en tramitación urgente para su construcción.

Por eso podemos afirmar que el momento actual para Madrid es de los que marcan una época en su crecimiento, de mayor importancia a la que en tiempos supuso, por ejemplo, la expansión producida por el barrio de Salamanca. Hechos como éste deben destacarse cumplidamente, aunque hieran normas de modestia consubstanciales con el Cuerpo de Obras Públicas, para que sirvan de estímulo y hagan nacer en nuestros hijos anhelos de imitación y superación.

La estación de los Ministerios está situada en la zona comprendida entre estos edificios y sus arquerías.

Es totalmente subterránea, con cuatro vías alojadas, dos a dos, en dos bóvedas gemelas de 20 metros de luz por 320 m. de longitud y con cuatro andenes de 6 m. de anchura. Se construye para servicio, exclusivamente, de viajeros con y sin facturación. Esto da lugar a una complicada red de accesos subterráneos, ya que se desea evitar en ellos toda interferencia de viajeros de entrada y salida y del servicio de equipajes con éstos y aquéllos.

La descripción, con algún detalle, de su proyecto, de sus telescopios y de las dificultades que ha habido que vencer, y se siguen venciendo, en su tramitación y en su construcción, darían tema para un artículo muy largo que no cabe dentro del presente trabajo.

Solamente su proyecto supone una magnífica labor de ingeniería, desarrollada a través de largos meses de asiduo trabajo, hecho, rehecho y modificado varias veces. Labor tanto más ingrata cuanto menos apreciada, por invisible, igual que la obra en sí, pues lo que más mérito tiene ha de quedar enterrado. Esta característica, inherente a la gran mayoría de las Obras Públicas, no tiene recompensa espectacular y pomposa, y se limita a una íntima e intensa satisfacción propia.

El servicio que ha de prestar se advierte fácilmente después de lo que llevamos dicho. Servirá una zona igual a la mitad del medio Madrid que se creará hasta la estación de Chamartín, más otra zona, también muy grande, representada por sus

alrededores, que seguramente comprenderá el perímetro definido por Cuatro Caminos, Guindalera, Lista y Marqués del Riscal.

Ya hemos dicho que las obras principales están en avanzado período de construcción, aun cuando al primer golpe de vista no lo parezca.

Estas obras fueron empezadas el año 1934.

De las obras del túnel de enlace, las dos únicas que quedan por empezar son la estación de Recoletos y la de enlace en Atocha, de las cuales vamos a ocuparnos. Las dos han sido objeto, desde un principio, de gran preocupación y de grandes discusiones. Por lo que a Recoletos se refiere, surgieron en el seno de la primera Comisión de Enlaces dos tendencias distintas, en lo que a su ubicación se refiere, y otras dos en lo referente a su magnitud y número de vías. Las opiniones se dividían entre los partidarios de situarla en el Prado, entre las calles de Alcalá y Carrera de San Jerónimo, o en Recoletos, próxima a Cibeles. En cuanto a capacidad, existían los partidarios del simple apeadero y los de una gran estación central, con seis vías, dos pisos, apartadero para el servicio de correos, grandes instalaciones para accesos subterráneos de vehículos, calzadas subterráneas, etc., etc. En estas discusiones pasaron los años con resultado nulo.

Posteriormente a nuestra guerra, ordenó el Ministerio de Obras Públicas la redacción de un proyecto de características tipo apeadero de Gracia, de Barcelona, pero, naturalmente, subterráneo. Esta labor, de ocho meses de arduo trabajo, fué terminada en octubre de 1941 y concretada en un proyecto que, para abreviar, llamaremos de Recoletos, el cual fué sometido a informe de las corporaciones interesadas: Consejo de Obras Públicas, Ayuntamiento de Madrid, R. E. N. F. E., Canal de Isabel II y Metropolitano de Madrid, todas las cuales, excepto R. E. N. F. E., lo emitieron en forma favorable, salvo pequeñas observaciones de detalle. Por fin, en julio de 1943, el Ministerio de Obras Públicas aprobó el proyecto, e iba a sacarlo a subasta, cuando, inesperadamente, en agosto de ese año, surgen en el Ayuntamiento de Madrid reparos al emplazamiento de los accesos o bocas del apeadero, tomando como base lo que el tráfico de viajeros pudiera afectar al carácter del paseo.

Con este motivo comienzan a lanzarse tres o cuatro ideas nuevas, dentro de la propia entidad municipal, para emplazamiento de la estación. Mientras tanto, han sido solucionadas las objeciones que puso la R. E. N. F. E. al proyecto, pero entramos nuevamente en punto muerto con motivo

de las aprensiones municipales, y con el sensible resultado efectivo de demora de la obra por tiempo indefinido.

Lo curioso del caso es que, en el fondo, toda la objeción, no es sino una aprensión desorbitada, que se desvanece observando las llegadas y salidas de trenes en el apeadero de Gracia y en la Plaza de Cataluña, y la consecuencia es la paralización de una obra que podía ya estar terminada, que favorece de un modo extraordinario al vecindario madrileño y que eleva a gran nivel el rango de la capital.

Llegamos, por último, al tan debatido tema del enlace en Atocha, para cuya solución han sido propuestos, ya antes de nuestra guerra, esquemas de varias clases y tipos: provisionales, definitivos, de prolongación por testero — superficial o profunda —, lateral por el Sur o por el Norte...; toda la gama de remedios o paliativos que se nos ofrecen mientras no se da con el definitivo.

En estas conjeturas transcurrió todo el período de actuación de la Comisión de Enlaces Ferroviarios de anteguerra, con la agravante de intervenir en la cuestión incluso campañas periodísticas apasionadas, no siempre dotadas de buena fe. Hemos de reconocer que el problema, de por sí, encierra bastante complicación, pues a la circunstancia de estar al mismo nivel los carriles del Metropolitano y los de la estación ferroviaria actual de Atocha, se unen las condiciones peculiares de la Glorieta del mismo nombre, con sus edificios demasiado inmediatos a la estación, la complicada red e importancia que alcanzan en este lugar los colectores del subsuelo, la galería del Canal de Isabel II y los pasos inferiores al Metro de ésta y aquéllos.

Otro factor de discrepancia arranca del hecho de no ser siempre perfectamente armónicos los puntos de vista de conveniencia exclusivamente ferroviaria con los constructivos y con los de urbanismo.

En la actualidad está la cuestión todavía en litigio, si bien éste se va concretando a las modalidades de un tipo de estación ya definido y que, en líneas generales, viene representado en las figuras 4 y 5.^a, que son fotografías de perspectivas de lo que más o menos aproximadamente, ha de ser la estación del enlace en Atocha.

La figura 4.^a representa cómo quedaría ante el Ministerio de Obras Públicas la calzada del Paseo del Pacífico y la gran explanada al mismo nivel que éste, que constituirían el patio de llegada de viajeros a Madrid. Se ve en ella que han desaparecido

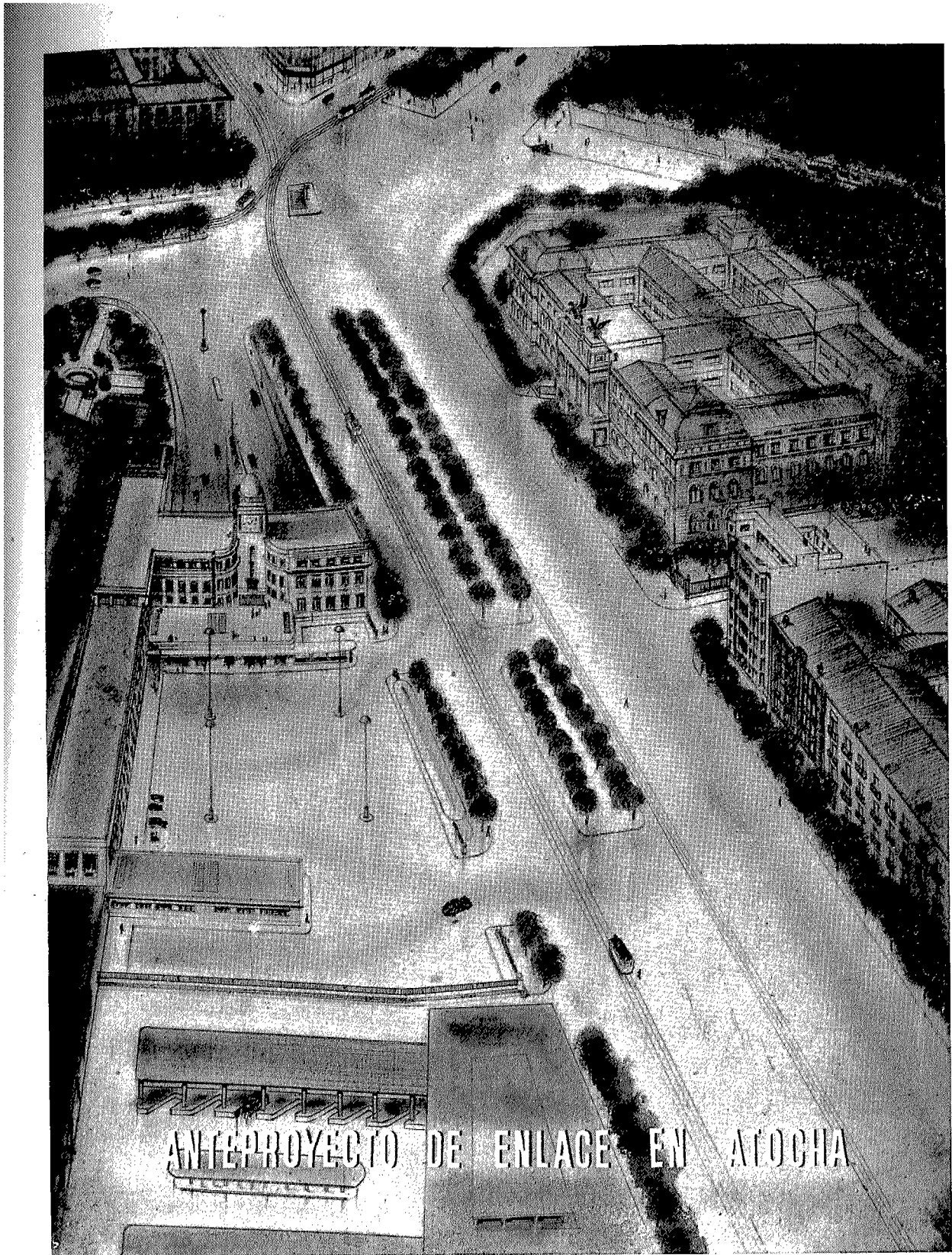


Figura 4.^a

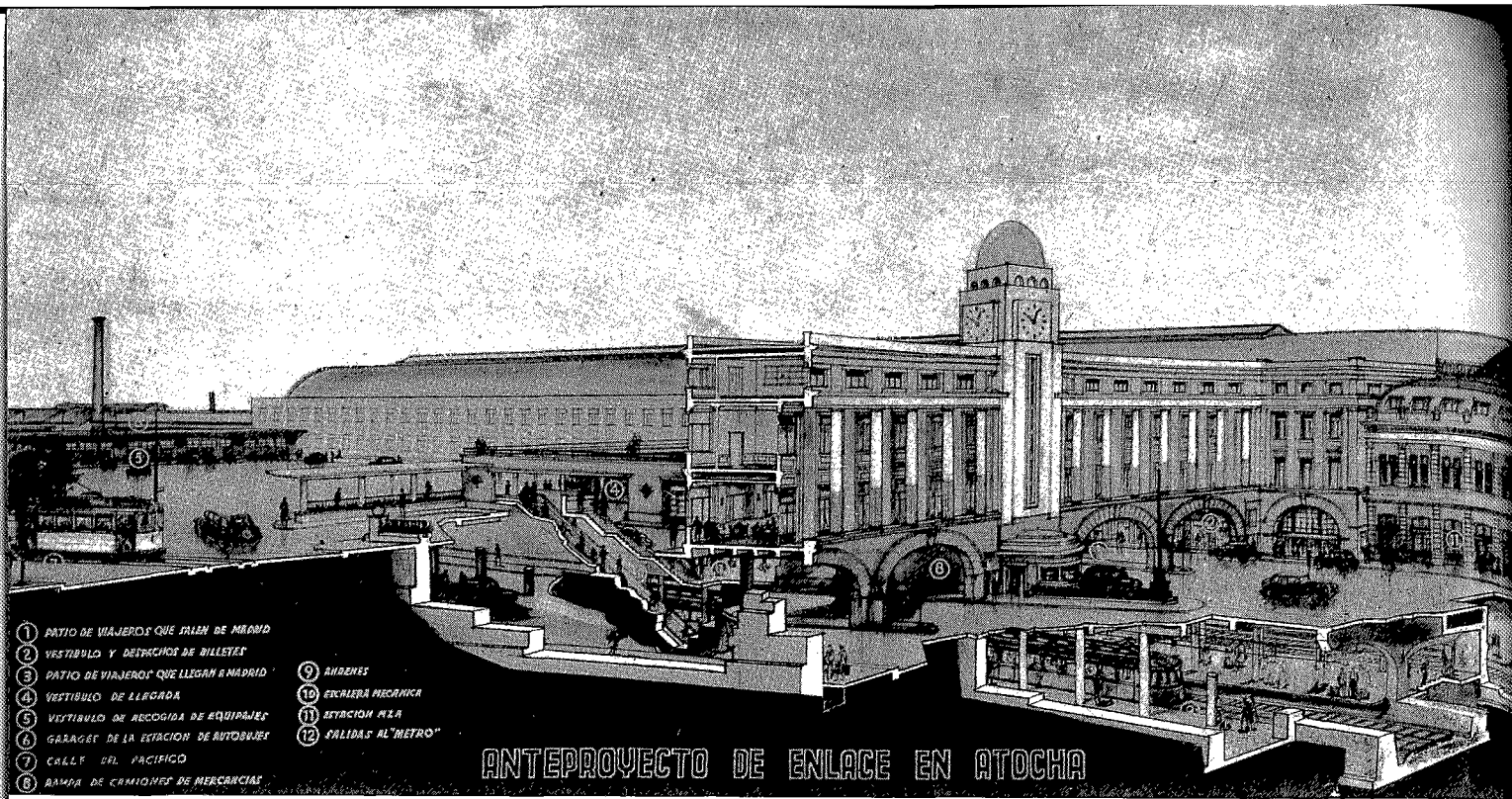


Figura 5.ª.

escena las rampas de acceso de taxis y camiones, y cómo el aspecto de hoyo destartado y repelente de la estación en hondonada, ha sido sustituido por una atractiva, espaciosa y bella explanada. La revalorización, desde el punto de vista urbanístico, de este gran barrio de Madrid es grandísima; Madrid gana un encanto más.

La figura 5.ª expresa la distribución de los servicios, en tres pisos. El inferior, de vías y andenes; el inmediato, de patio de viajeros de salida de Madrid, y el superior, de patios de llegadas a Madrid. El piso de vías está a un nivel inferior en unos siete metros y medio al actual patio de viajeros; el nivel de éste permanece invariable, y el del patio superior es el mismo que el del Paseo del Pacífico.

El enlace de las vías del túnel hacia Vallecas puede efectuarse bien con las líneas de Zaragoza o bien con la de Alicante. Este punto no ha sido aún definido.

Mecanismo del Enlace Ferroviario.

Descrito de un modo somero, pero suficiente, el conjunto de todas las instalaciones que componen el sistema ferroviario futuro de la capital, di-

remos, en breves palabras, cómo está concebido el movimiento de los trenes de viajeros.

Todo tren que llegue del Sur, Levante y Poniente a Atocha, seguirá por las cuatro estaciones sabidas a rendir viaje en Chamartín. Todo tren que llegue a Chamartín procedente del Norte y Noroeste de España, seguirá por el túnel a rendir viaje en Atocha.

Recíprocamente, los trenes para el Norte y Noroeste saldrán de Atocha y recogerán viajeros en Recoletos, Ministerios y Chamartín; los trenes destinados al Sur, Levante o Poniente saldrán de Chamartín y recogerán viajeros en Ministerios, Recoletos y Atocha.

Ya se comprende el margen de posibilidades y comodidades que este juego de cuatro estaciones conceden al madrileño, el cual toma y deja el tren casi a domicilio, sin aglomeraciones, colas ni prisas, y con una pérdida mínima de tiempo en recorridos suplementarios de transportes urbanos.

Cabe preguntar: ¿Qué será entonces de las estaciones de Delicias y Norte? La respuesta presenta una disyuntiva. Si llegara un momento en el cual todo el tráfico ferroviario de largo recorrido y cercanías no cupiera por el túnel de enlace, quedarían

esas estaciones para servicio restringido y para el supletorio que se precisase. En caso contrario, representan unas reservas amplísimas para muchas necesidades ferroviarias; por ejemplo: de mercancías, y aun en el peor, o mejor, de los casos, ¿dónde encontrar sitio más apropiado para extensos barrios industriales?

En algunas ocasiones se preguntan los madrileños si sería conveniente multiplicar las estaciones del túnel de enlace y simultanear así, en éste, su servicio propio con el de Metro. Este estudio ha sido ya realizado, y las conclusiones a que ha conducido son contrarias a tal posibilidad. El servicio ferroviario y el de Metro son incompatibles y deben ser independientes.

Llegamos ya al final de este mal hilvanado trabajo, y acuden al pensamiento y a los labios estas preguntas: ¿Qué consecuencias se deducen de todo esto? ¿Para qué sirve el enlace? ¿Qué beneficios reportará al país y, concretamente, a Madrid? El túnel de enlace podría dar muchas respuestas, de varios órdenes, ferroviarios, sociales, económicos, milita-

res, etc., pero la principal podría ser algo así: "Madrileño, yo te apporto la salud y el bienestar", y esto en forma de expansión urbana, por dos conceptos: Porque creo una expansión real y verdadera y porque, además, permito, gracias a la facilidad y rapidez del transporte, habilitar, para residencias, núcleos urbanos exteriores a Madrid, alejados en el espacio, pero muy próximos en el tiempo. Esto, en definitiva, quiere decir habitación sana, confortable y barata. En otras palabras: salud y alegría de vivir.

Este lema es la suprema aspiración del Caudillo, que con tanto acierto rige los destinos de España, y el hecho de que el Cuerpo de Obras Públicas forme en la legión de los que tienen la suerte de secundarle acendradamente, constituye su principal motivo de legítimo orgullo. Así como el Cid ensanchaba Castilla a golpes de tizona y al trote de su caballo, nosotros, muy modestamente, a golpes de estudio y paso acompasado de los trabajos, laboremus con fe por el engrandecimiento de Madrid y la prosperidad de la Patria.

