

El ferrocarril mantiene su protagonismo en la evolución urbana de Madrid: el Pasillo Verde y la operación Chamartín

The railway maintains its role in the urban evolution of Madrid: the Pasillo Verde and the Chamartín operation

María Pilar González Yanci*

Desde que a mediados del siglo XIX se estableció en Madrid el ferrocarril, el medio de transporte que lograría sacarla de su aislamiento en el interior de una meseta elevada y rodeada de montañas, su influencia en la configuración de la estructura urbana no ha dejado de manifestarse. En los comienzos del siglo XXI se pone en marcha un nuevo proyecto que va a tener una notable trascendencia, volviendo a dar al ferrocarril protagonismo en el desarrollo urbano de la ciudad.

BREVE RESUMEN DE LA INCIDENCIA PASADA DEL FERROCARRIL EN LA ESTRUCTURA URBANA DE MADRID. LA CONFIGURACIÓN DE LA TRAMA FERROVIARIA EN LA CIUDAD 1851-1971

En 1851 se inaugura en Madrid la primera línea ferroviaria, —segunda de la Península—, con destino en Aranjuez. Supone el inicio de lo que terminará siendo una densa red ferroviaria y para la urbe, el comienzo de la transformación en una ciudad moderna, rompiendo con los límites entre los que se había desarrollado desde el siglo XVII.

* Doctora en Geografía, Universidad Nacional de Educación a Distancia (pgyanci@gmail.com).

La primera estación va a condicionar la evolución de toda la trama ferroviaria que se configura en la ciudad. Surge a las afueras de la puerta de Atocha, de la última cerca de Madrid, que se derribaría poco después, constituyendo uno de los primeros ejes de expansión de la ciudad, por el sudeste.

La formación de la red ferroviaria, a base de concesiones privadas de líneas, da lugar a que en los años siguientes se vayan estableciendo estaciones independientes, cabeceras de línea. La segunda fue Príncipe Pío, en 1859, de la Compañía del Norte, junto a otra puerta, la de San Vicente, al oeste. En 1880 se levantó la de Delicias, para la Compañía del Oeste, la única que se mantuvo siempre con su edificio original. Situado junto al paseo de las Delicias, cercana a Atocha (Aguilar *et al.*, 1980).

Desde los inicios de la explotación se apreciaron los problemas de discontinuidad de la red en Madrid —por estar separadas las estaciones—, lo que se trató de solucionar, en parte, para las mercancías. La Compañía del Norte construyó una línea de circunvalación que unía las tres estaciones por el sur de la ciudad, en la que, andando el tiempo se levantaron dos nuevas estaciones para mercancías: la de Imperial (1881) y la de Peñuelas (1914). Por los mismos años fueron surgiendo otras estaciones menores, pertenecientes a las líneas de vía estrecha¹. Fueron las estaciones del Niño Jesús, detrás del parque del Retiro, de la línea Madrid-Arganda y la de Goya, en las inmediaciones de la Quinta del Sordo, propiedad del pintor Francisco de Goya, en la margen derecha del río Manzanares, para la línea de Madrid a Almorox. Aún hubo otras líneas, como la del ferrocarril a Colmenar Viejo, que sin edificio propiamente, partía de la calle de Bravo Murillo y la inconclusa a San Martín de Valdeiglesias, para la que hubo un proyecto de estación en la zona de Legazpi, que acabó siendo adquirida por el ejército, renovada y utilizada para prácticas, sustituyendo al circuito que hubo cerca del Cuartel de la Montaña (Esteve y Bravo, 2006).

A lo largo de estos años queda formada una trama ferroviaria en Madrid que juega un importante papel, no sólo en el desarrollo de la actividad económica y la posibilidad de crecimiento —al facilitar el transporte y la estructuración del territorio—, sino también en la configuración de la estructura urbana. Madrid, convertida en capital del reino, desarrolló una actividad propia de la corte, en la que era compatible la actividad artesanal, junto con la administración, el comercio y la representación, propia de su estatus. La

¹ La vía estrecha es de 1 m de ancho, mientras que el ancho de vía ibérico es de 1.668 mm salvo en las líneas de alta velocidad, que es de 1.435 mm (el llamado internacional).

revolución industrial sólo pudo hacerse cuando el ferrocarril le brindó un transporte adecuado, ya que no había contado con vías fluviales o marítimas (González, 1977).

Había en Madrid una actividad industrial destacable, representada por empresas como el gran taller de coches de Recoletos, la fundición de hierro y construcción de maquinaria Sandfor, la de Bonaplata, la platería de Martínez, las reales fábricas de tapices o de porcelanas, la de cervezas Santa Bárbara, etc. (Madoz, 1848), muchas de ellas establecidas al norte de la ciudad. La pujanza que se iba alcanzando a mediados del siglo XIX, entre otras cosas por la llegada del ferrocarril, hizo que se trazara un Plan de Ensanche para la futura expansión urbana. En 1860 se aprobó el Plan de Castro, para tal fin. Consistía en una cuadrícula cerrada, en torno al antiguo perímetro marcado por las sucesivas murallas que se fueron levantando en los siglos precedentes. En este Plan se siguió pensando en el norte para emplazamiento de la industria, mientras que por el sur, ya condicionado por el primer trazado ferroviario a Aranjuez, se planeó una zona de almacenes, huertas y viviendas de obreros (COAM, 1978) manteniendo la cuadrícula regular entre los paseos arbolados hacia el río que trazara Carlos III en el siglo XVIII.

Precisamente por la implantación de las instalaciones ferroviarias, esta zona sur se fue transformando, incumpléndose las propuestas y previsiones del Plan de Ensanche, dando lugar al establecimiento de la zona industrial más importante de la ciudad, que rompería, poco a poco, con el trazado en cuadrícula del Ensanche, que se perdió en varias zonas. Fábricas considerables, muelles y apartaderos para las mismas desde las vías del ferrocarril, talleres, almacenes y viviendas de obreros, fueron configurando estos barrios, con un aspecto industrial, alejado del que muy cerca tuviera el Paseo del Prado y las nobles sedes del Palacio del Buen Retiro, el Observatorio Astronómico, el Museo del Prado o el Jardín Botánico y de los bucólicos paseos arbolados hacia el río².

Cuando en 1929 se realiza un estudio para el Plan de Extensión de Madrid (Ayuntamiento de Madrid, 1926), se indica que en esta parte sur del Ensanche, a causa del ferrocarril, se había creado una zona destinada a industria y que la vía era un serio obstáculo para la urbanización, por lo que las viviendas sólo se desarrollaban al norte, para artesanos y modestos empleados (Ayunta-

² El ferrocarril también tuvo influencia en una de las más importantes intervenciones urbanísticas del siglo XX, la apertura de la Gran Vía. Una de las razones esgrimidas para su construcción fue facilitar el acceso hacia el centro de la ciudad desde la estación de Príncipe Pío. También se citaba la necesidad de un cómodo acceso entre Atocha y Príncipe Pío.

FIGURA 1

LOCALIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES INDUSTRIAS EN MADRID EN 1929



Fuente: González, 1977.

miento de Madrid, 1929). Entonces se planteó que se debían mejorar las condiciones para establecer fábricas adecuadas, consolidando la zona como industrial, y se planifican también algunas zonas de viviendas, de «casas baratas», como las de la cooperativa ferroviaria de la calle de Tomás Bretón, o la colonia Pico del Pañuelo. A partir de estos años no varió el carácter industrial, que se consolidaba en los planes de ordenación urbana, especialmente el de 1941, a pesar de que se determinaba que esta industria tenía carácter de transición, por estar en el casco urbano y próxima a áreas de vivienda.

En los comienzos del siglo xx se empezó a pensar en cambios importantes, conducentes a superar la discontinuidad ferroviaria, sólo muy parcialmente resuelta por la pobre vía de cintura antes citada, y se planteó la construcción de unos enlaces ferroviarios de envergadura, vinculados a una mejora general del ferrocarril español, con un Plan General de Urgente Construcción, que se inicia en 1926 y se continuó en la Segunda República, de forma simultánea a un Plan de Extensión de Madrid (González, 1999). A partir de este momento, que inicia los planes de ordenación urbana, el ferrocarril va a estar siempre presente en los mismos, siendo el condicionante del establecimiento del suelo industrial, talleres y almacenes, que continuarían configurando la estructura urbana³. Vinculado a estos planes se piensa en la construcción de la última gran estación ferroviaria, Chamartín, abriendo camino a una nueva línea hacia el norte, y modificando el trazado existente —las estaciones de Príncipe Pío y Delicias deberían desaparecer—. De acuerdo con ello quedarían dos grandes estaciones principales, al norte y al sur, unidas por túnel, y se harían los enlaces rodeando toda la ciudad, para las mercancías y otros tráficos.

Con la apertura en edificio provisional de la nueva estación y de los enlaces ferroviarios queda configurado, en poco más de un siglo, el entramado ferroviario que ha dado lugar a una estructura urbana en la que destaca la presencia de unos nodos de transporte esenciales, constituidos por las estaciones de viajeros, puntos neurálgicos de comunicaciones, rodeados por una serie de actividades comerciales, de alojamiento, de hostelería, de empresas de transporte, etc. y en la que se había desarrollado una zona industrial, situada en el interior del casco urbano, en torno a las vías y las estaciones de mercancías, que se extendía hacia el extrarradio junto al ferrocarril.

³ El POU 1963 propendía a erradicar las actividades industriales del centro, proponiendo la creación de zonas industriales en la periferia, lo que impulsaba un desplazamiento de empresas, que daría lugar a un cambio de uso efectivo, se transformarían en viviendas, sin que desapareciera el carácter industrial que, contradictoriamente, se reforzaba con la construcción, en 1962, de la última gran fábrica, la de Mahou, hoy demolida.

Precisamente cuando queda concluida la configuración a que hacemos referencia se está produciendo el declive del ferrocarril. En el inicio de la década de los años setenta, del siglo xx, cuando se hace realidad lo que muchos años antes se había considerado el Plan de Construcción de Ferrocarriles de Urgente Construcción, la carretera ha ganado el pulso al tren. El descenso del tráfico, especialmente el de mercancías, es catastrófico. Las empresas se abastecen por carretera y dan la espalda al ferrocarril, comienzan a trasladarse a emplazamientos en el extrarradio y los planes de ordenación urbana (COPLACO, 1981) plantean cambiar los usos industriales y ferroviarios del interior de la ciudad⁴, para ejecutar algunos de los antiguos proyectos, como el de enlaces ferroviarios, que pretendía soterrar la vía de cintura y levantar las instalaciones, incluidas estaciones (Ayuntamiento de Madrid, 1982). El vaciado industrial de la ciudad empieza a hacerse realidad (Pardo, 2004). No obstante, en estos años se acometen algunas actuaciones —que constituyen grandes obras— y la ocupación de grandes espacios próximos al casco urbano, como es la estación definitiva de Chamartín, la estación de clasificación de Vicalvaro o la de contenedores de Méndez Álvaro.

Sin duda, estas construcciones representan una nueva forma de incidencia del ferrocarril en la ciudad, que condicionará el futuro, dado que los terrenos dedicados a los fines citados suponen, por su gran extensión, tremendas discontinuidades en la trama urbana, que se va expandiendo a gran velocidad, con la gestación de una gran área metropolitana.

Por otro lado, con el declive de este medio de transporte, se produce el cierre de estaciones y líneas, que liberan espacio en el interior de la ciudad. Es el caso de las antiguas estaciones del Niño Jesús⁵ y de Goya⁶ que terminaron convertidas en zonas residenciales, de diversas características, en las que se produjeron claros episodios de especulación. La estación de Delicias se cierra

⁴ Desde 1968 sucesivos planes parciales modifican el Plan General afectando a las estaciones, con propuestas de cierre o traslado y al uso industrial, que pasaba a residencial o zona verde: Plan Especial de la Avenida de la Paz, Plan Parcial de Reforma Interior del Antiguo Ensanche y Casco Antiguo y Plan de Ordenación de las Riberas del Manzanares (Álvarez, 1980).

⁵ En 1967 se redactó un Plan Parcial para la zona, y se destina a residencial y terciario, en unos terrenos de gran valor, que, durante años, estuvieron «retenidos» y en cuya promoción participó el antiguo propietario ferroviario. En los años setenta se edificó todo el espacio, constituyendo un barrio de clase media-alta y un colegio público (Escuelas Aguirre).

⁶ En 1965 se cierra la línea definitivamente y se redacta un Plan Parcial para la zona, en 1969, que calificaba el suelo ferroviario y el adyacente como edificable. El terreno, propiedad del Estado, puesto en valor por la recalificación previa, se subastó y, fue edificado para viviendas por la Compañía Inmobiliaria Metropolitana.

definitivamente al tráfico en 1969 y, tras años de incertidumbres e indecisiones acaba manteniéndose el edificio, convertido en Museo del Ferrocarril. También las incertidumbres afectan a la estación de Príncipe Pío, que terminará convertida en un espacio mixto, de comercio y servicio ferroviario de cercanías, e intercambiador de transporte.

EL RENACER DEL FERROCARRIL LA POTENCIACIÓN DE LAS CERCANÍAS Y LA ALTA VELOCIDAD

Cuando ya nadie apostaba por el ferrocarril, en los años noventa se produce una verdadera conmoción, que vuelve a poner este medio en el centro de la actualidad, por el desarrollo de la Alta Velocidad (AV) y la potenciación de las cercanías. Para Madrid ambas cosas tienen repercusiones urbanas, además de económicas y sociales. La AV supone la construcción de las infraestructuras adecuadas, transformando lo anteriormente existente, al haberse optado por mantener la estación de Atocha para albergar este nuevo y revolucionario tráfico. La potenciación de las cercanías es un nuevo proyecto que viene a dar cumplimiento a los enlaces ferroviarios, consistente en convertir lo que fuera la vía de contorno —a cielo abierto inicialmente—, en una línea soterrada, con estaciones interiores para viajeros y en conexión con la red de Metro de Madrid (en adelante Metro).

Sin entrar en lo que suponen estos tráficos para las comunicaciones de la ciudad —conexión con el territorio, posibilidad de expansión urbana en el área metropolitana y más allá de la misma, facilidad de movilidad de la población, conectividad, etc.— estos cambios tienen una incidencia muy grande en la estructura y el desarrollo urbano.

Las instalaciones del AVE suponen el abandono de la estación histórica, que va a convertirse en un nuevo espacio urbano representativo, de alto valor simbólico, y la construcción de nuevas instalaciones en varias fases, para albergar la estación propiamente dicha, que motiva modificaciones parciales de los planes de ordenación urbana del entorno y que aún en la actualidad sigue en proceso de transformación⁷.

Sin embargo, la mayor incidencia en la transformación urbana ha corrido a cargo de las cercanías. El soterramiento de la línea y el desmantelamiento de las estaciones y de la zona industrial, han culminado en lo que se denominó la

⁷ En 2011 se acaba de inaugurar una nueva fase de la estación, cuando está avanzando la alta velocidad por el país y continúan en ejecución las obras de tercer túnel de conexión entre estaciones, ahora bajo la calle de Serrano, entre Atocha y Chamartín para AV.

operación «Pasillo Verde Ferroviario», una de las mayores actuaciones urbanísticas dentro de una ciudad española en los últimos tiempos (Ayllón, 1997). En España, como resultado de la industrialización de los años cincuenta y setenta y el consiguiente proceso de urbanización, tuvo lugar un tremendo crecimiento, no sólo de las grandes ciudades, sino también de los núcleos circundantes, que se fueron configurando como sus áreas metropolitanas, con la asimilación, incluso, de los más cercanos, en varias de aquéllas. En Madrid, las poblaciones del extrarradio se convirtieron en receptoras de la mayor parte del crecimiento, sin que se produjera una descentralización de recursos económicos y de equipamientos. Ello generó un gran movimiento diario de tipo pendular entre el centro y la periferia, que hacía evidente la necesidad de un transporte de cercanías, que en Madrid era muy deficitario. Entre 1950 y 1970 Madrid incrementó su población en un 94,4%, mientras que su área metropolitana lo hacía en un 405,5% y el resto de la provincia sólo en un 1,4%. La demanda de transporte en estas circunstancias era muy grande y no satisfecha por el ferrocarril, con lo que tomó la iniciativa el transporte colectivo por carretera, que, además, se beneficiaba de su gran flexibilidad y de no tener que costear las infraestructuras que utilizaba, por otro lado bastante deficientes. Un nuevo salto en el crecimiento de la población, que ahora se dirigía a la segunda corona de municipios del entorno, fue el detonante para que el transporte ferroviario empezara a plantearse el adaptarse a la demanda. Antes de 1980 la oferta de transporte de cercanías no se atendía de forma individualizada por RENFE, quedando englobado junto con la larga distancia, sin dar respuesta a lo que constituía una demanda potencial. En los años sesenta, en el marco del Plan Decenal de Modernización de RENFE se hizo un intento de organizar un servicio de cercanías, pero, ni entonces, ni en el Plan del 72-75, se consiguió establecer un servicio apropiado, en parte por la situación de declive del medio.

A finales de la década de los ochenta, se crea la Dirección Autónoma de Cercanías, que va a dirigir el cambio, empezando una fase de inversión y mejoras y la explotación diferenciada del resto de servicios ferroviarios. En 1991 se avanzó aún más, al crearse la Unidad de Negocio de Cercanías, con autonomía para la gestión de este tráfico. Desde entonces, Madrid cuenta con una buena red de cercanías ferroviarias, en la que la aglomeración central tiene un peso decisivo y que va más allá del área metropolitana, alcanzando las provincias limítrofes, potenciando una mayor expansión. Está relacionada con la modernización de todo el sistema ferroviario y su incidencia en la ciudad es doble: ha supuesto un nuevo impulso en su crecimiento, a través de su gran área metropolitana y ha sido elemento importante de la remodelación de las estaciones de la ciudad y de la transformación de la antigua zona industrial en zona residencial.

EL PASILLO VERDE FERROVIARIO

La zona del Pasillo Verde comprende una amplia franja entre el casco histórico de Madrid y el río Manzanares, desde el Puente de los Franceses hasta la M-30, en un continuo urbano, salvo el paréntesis del Campo del Moro, sobre lo que fuera la zona ferroviaria. Su génesis comienza con el Plan General de Ordenación Urbana de 1985 que se ocupa de la transformación de la zona industrial-ferroviaria del sur, planteando la recuperación de los espacios del Matadero, el Mercado de Abastos, la Fábrica de Gas, las estación de autobuses y las estaciones de ferrocarril (Ayuntamiento de Madrid, 1989).

En 1987 el alcalde Juan Barranco encargó rediseñar gran parte del distrito de Arganzuela y una parte menor del de Moncloa, para recomponer la trama urbana de la zona, trastocada por la implantación del ferrocarril, cuando éste desapareciera, buscando la revitalización económica a partir de un nuevo diseño urbanístico, con espacios residenciales y terciarios, servicios y zonas verdes, contando con los solares liberados al suprimir las estaciones de Peñuelas e Imperial y reducir las de Delicias y Príncipe Pío. En la propuesta inicial se pretendía construir un pasillo de bulevares arbolados uniendo las zonas verdes que se crearían⁸. Por su parte, RENFE encargó un proyecto de soterramiento del trazado ferroviario, que permitiría liberar terrenos para llevar a cabo las propuestas urbanísticas.

En 1989 el Ayuntamiento y RENFE crearon un «Consortio Urbanístico» para llevar a cabo la operación, un organismo público que se disolvería al concluir los proyectos, que se constituyó en beneficiario de los derechos inmobiliarios derivados de las actuaciones contenidas en la modificación del Plan General, obteniendo los terrenos que constituyeron su patrimonio por expropiación urbanística. La mayor parte del terreno fue expropiado de forma pactada a RENFE. El Ayuntamiento aportó de su patrimonio un 5% del total de la zona del Pasillo y a particulares se expropió un 20% más. Un 10% del suelo de todo el área se vendió —mediante enajenación en pública subasta con aprovechamiento lucrativo y que se obtiene en ejecución de planeamiento— por valor de 50.000 millones de pesetas, con lo que se atendió a los gastos del Consorcio, a las expropiaciones a particulares y a los dos socios, RENFE y Ayuntamiento, que realizaron las obras ferroviarias y las de titularidad muni-

⁸ El proyecto fue revisado por los técnicos municipales, que redujeron la zona de actuación y se hizo una «Modificación puntual del PGOUM de 1985», donde se pusieron condiciones para su aprobación por la Comunidad de Madrid, relativas a que se dedicara más gasto a equipamientos y se aumentara el número de viviendas de protección oficial, que debían ir en la zona.

cial —túneles, estaciones e instalaciones ferroviarias soterradas, electrificación, ventilación, etc. y los espacios libres y zonas verdes, polideportivos, paseos, calles, monumentos, carril-bici y centros dotacionales, revisión de los servicios urbanos afectados, arreglo de calles, así como la cesión de suelo a otros organismos (INSERSO, MEC y EMV) para construir un centro de ancianos, dos colegios y algunas viviendas protegidas—. El 90% de suelo restante se destinó a la construcción de dotaciones públicas (15%) y a zonas verdes, espacios libres y viario (75%).

A lo largo de aproximadamente diez años —el Consorcio se disuelve en 1997— se fueron realizando las obras en varias actuaciones. La ferroviaria, consistió en transformar el corredor entre Príncipe Pío y Atocha, la antigua vía de contorno, en una línea de viajeros, cerrando el circuito urbano para cercanías. En el tramo del Pasillo Verde se soterró la vía y se construyeron nuevas estaciones: la de Delicias en el cruce de las calles del Ferrocarril y Paseo de Delicias, a cielo abierto y las de Pirámides, en la plaza de Ortega y Munilla, y Méndez Álvaro, en la calle de igual nombre, subterráneas y con conexión al Metro —la segunda también con la línea de ferrocarril de Fuenlabrada y con la estación de autobuses—. La actuación urbanística se centró en construir sobre los terrenos recuperados un nuevo diseño arquitectónico, que permitiera resolver la discontinuidad urbana que se generaba con la desaparición de lo anterior, restaurar la zona antes industrial, deteriorada, y levantar viviendas, servicios y zonas verdes, con el propósito de que los edificios fueran de poca altura y que hubiera grandes perspectivas visuales.

Se establecieron varios ámbitos. El primero en torno a la estación de Príncipe Pío y hasta el Puente de los Franceses. La zona quedó totalmente transformada, con el Parque de la Bombilla, que ya existía, que amplía su espacio y se embellece, uniéndose con el Parque del Oeste sobre las vías y, con un parque menor, el de Goya, en los terrenos de la antigua fábrica de la Fortuna. Se hizo un aparcamiento para residentes, y varios servicios. Una notable extensión entre la estación y la ermita de San Antonio, que fue de talleres, muelles y almacenes, se dedicó a bloques de viviendas, con una densidad muy alta, contradiciendo los planes de sostenibilidad urbanística que se anunciaron inicialmente. La estación se remodela por completo, quedando convertida en un complejo comercial, con servicio de cercanías y de metro, que luego conectaría con el intercambiador subterráneo de líneas de autobuses urbanos e interurbanos⁹.

⁹ Inaugurado en 2007. Se accede por dos pabellones en una plaza frente al centro comercial. Dispone de un vestíbulo central interior, con iluminación natural con 30 dársenas de autobuses. En él confluyen las líneas 6, 10 y el ramal Ópera-Príncipe Pío de Metro, las líneas C7 y C10 de Cercanías, 13 líneas de autobuses interurbanos y 8 de autobuses de la EMT.

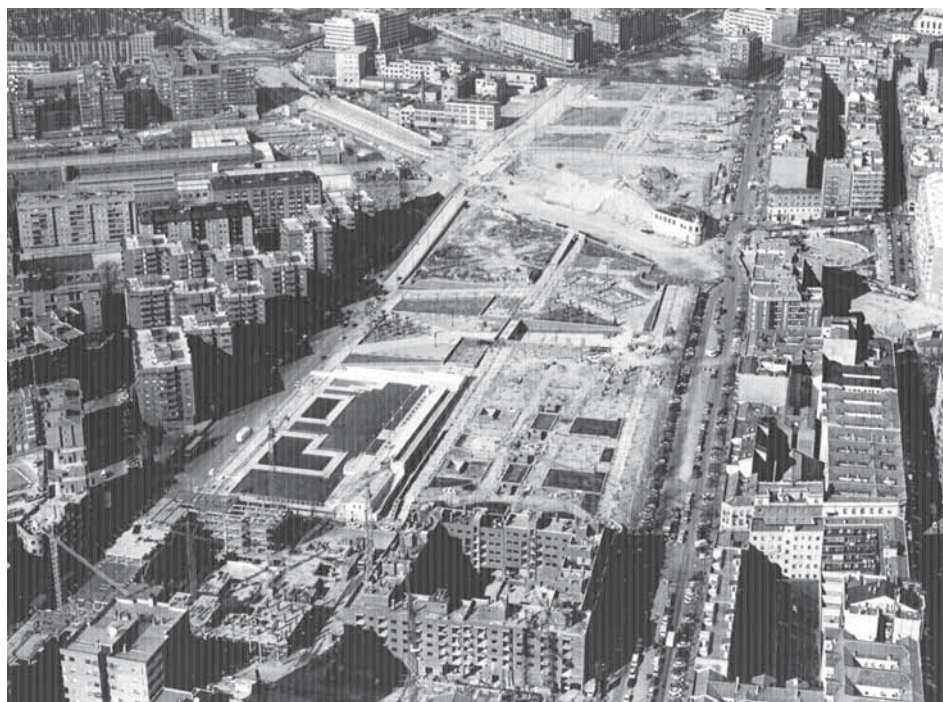
El segundo ámbito es el del entorno de la estación de Imperial, que se convierte en un polideportivo, manteniendo una manzana de uso industrial y bloques de viviendas.

El tercer tramo corresponde a un bulvar de 30 m de ancho, con aceras arboladas de 10 m y viviendas a ambos lados. Allí se instala la estación subterránea de Pirámides, con conexión al Metro.

El cuarto ámbito que se corresponde a la estación de Peñuelas, es de los más transformados, con la creación de nuevo viario (figura 2). Sobre la plataforma de la estación se levantó un parque, con aparcamiento subterráneo y varios equipamientos sociales. En esta zona hubo que resolver el problema de que el bulvar central, bajo el que iba el soterramiento, quedaba a mayor altura que las calles afluentes, resultando la solución una barrera urbanística.

FIGURA 2

TERRENOS QUE OCUPABA LA ESTACIÓN DE PEÑUELAS DURANTE EL PROCESO DE TRANSFORMACIÓN



La quinta y última zona es la de Delicias, situada sobre los terrenos de la estación, hasta la zona del arroyo Abroñigal, la M-30 y las calles del Bronce y del Cobre. Una zona muy extensa en la que se incluyen varios elementos, con la estación como eje principal. En este ámbito se incluían las instalaciones del Museo del Ferrocarril y de la Ciencia y de la Técnica, el Parque de las Delicias, zonas residenciales, un paso elevado peatonal, aparcamiento de superficie y varios parques pequeños: del Cobre, del Bronce, el Mirador y finalmente el parque de Enrique Tierno Galván, unido al conjunto sin solución de continuidad (figura 3).

Es sin duda la zona que más espacio verde contiene, aunque también la más alejada del centro y la más transformada del conjunto y con más espacio, aún, sin uso determinado.

Las obras fueron desarrollándose no exentas de problemas, de los que hay muchos testimonios recogidos en la prensa del momento, la mayoría se fueron solventando, a veces con cambios en la calificación del suelo, en el número de

FIGURA 3

ZONA ENTRE DELICIAS Y LA M-30, QUE RESULTARÍA LA MÁS TRANSFORMADA Y CON MÁS ESPACIO VERDE



Transformación de la zona del cuarto ámbito del Pasillo Verde entre Delicias y la M-30.

Fuente: elaboración propia a partir de la fotografía aérea de Madrid del IGN.

viviendas sociales, etc. La zona ha resultado completamente transformada, quedan en ella muy pocos vestigios de cómo fue, ya no hay industrias. En lugar de vías y muelles de mercancías, con montañas de carbón y almacenes diversos, hay bloques de viviendas modernos y paseos amplios, los que subsistieron de los trazados de Carlos III y otros nuevos, como el del Doctor Vallejo Nájera. Los resultados, no obstante, no han sido los que se esperaban. La densidad de edificación es mucho mayor de lo previsto y el espacio verde menor. Lo que sin duda ha mejorado es la calidad general. Allí se da un fenómeno curioso, frente al envejecimiento del centro urbano, muy importante en el caso de Madrid, en este distrito se ha producido un rejuvenecimiento, causado por lo nuevo de la edificación a cuyas viviendas ha acudido la población joven y las familias con niños, que lo provocan.

LA OPERACIÓN CHAMARTÍN

Además de todo lo expuesto, en los comienzos del siglo *xxi* están en marcha, o se han ejecutado, numerosos proyectos ferroviarios importantes, que de forma directa o indirecta afectan en gran medida a Madrid.

Como ejemplo se pueden citar la penetración de las líneas de cercanías hasta el corazón de la ciudad, posible gracias a la construcción de un nuevo túnel de conexión entre Atocha y Chamartín —para cercanías—, que ha permitido situar una gran estación en la Puerta del Sol, reorganizando el tráfico ferroviario y dotando al centro urbano de gran accesibilidad¹⁰. La construcción de la nueva estación de Atocha es otro hito importante, al que aún, le queda un largo recorrido. La primera fase se inauguraba en diciembre de 2010, una gran estación llamada a acoger uno de los mayores tráfico de alta velocidad en los próximos años y que ha recibido ya numerosos premios por su calidad e innovación. La finalización de un tercer túnel entre Atocha y Chamartín permitirá la conexión entre todas las líneas de alta velocidad en el futuro cercano.

Pero, sin duda, el hecho más relevante es la denominada «Operación Chamartín» un gran proyecto urbanístico que se plantea fundamentalmente sobre los terrenos que ocupa la estación de Chamartín. La estación, la más joven de

¹⁰ En junio de 2009 se inaugura la nueva estación, a 40 m de profundidad, con la caverna de andenes mayor del mundo, según el Ministerio de Fomento. La estación de cercanías cuenta con dos conexiones a la red de Metro. Una nueva entrada de estructura de metal y cristal transforma la fisonomía de la plaza del kilómetro cero de la capital.

las grandes de Madrid, que fue un símbolo de modernidad y de cambio de la filosofía tradicional de las estaciones ferroviarias cuando se inauguró el edificio actual, en los años setenta del siglo xx, tiene una larga historia.

Su origen está en los enlaces ferroviarios de Madrid. Tras un proyecto de 1924 que no cuajó, el Plan General de Ferrocarriles de Urgente Construcción de 1926¹¹, promovió la idea de hacer una línea directa de Madrid a Burgos y establecer una estación al norte de la ciudad, unida por túnel con Atocha. La Segunda República retomó el tema, impulsado con entusiasmo por el Ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto. No sin polémica y problemas, se iniciaron las obras que deberían cerrar los enlaces, pero pronto se vieron paralizadas por la Guerra Civil. En 1933 ya se había iniciado el túnel bajo Recoletos y la explanación de los terrenos para la estación. Sin embargo, las duras condiciones de la Posguerra y los cambios de planes de la dictadura, mantuvieron aquellos proyectos en un limbo, pese a lo cual, en el Plan de Ordenación Urbana de 1946 se proyectaron en la zona norte lo que serían los accesos a una gran estación, y se reservaron muy extensos terrenos. Ya en los años sesenta se retomaron las obras y en 1967 se inauguró la estación provisional de Chamar-tín, con un modesto edificio de viajeros y pocas vías, así como el túnel que la unía a Atocha con dos estaciones intermedias —Nuevos Ministerios y Recoletos—. Rápidamente creció el tráfico, por traslado desde Príncipe Pío y Atocha y con la construcción de la línea directa a Burgos.

En 1972 se acometía la ampliación y la modernización de la estación, que se inauguró en 1975. Estaba dotada de instalaciones de gran tamaño, con 21 vías cubiertas por el edificio de viajeros y multitud de servicios, centros de ocio, esparcimiento, comercios, etc. que fueron incrementándose con los años, hasta incluir un importante hotel, cines, y hasta una pista de hielo. En paralelo, se modernizaron los accesos, con pasos elevados, túneles y grandes vías, que transformaron el entorno. El resultado fue un gran complejo ferroviario, con tecnología de vanguardia, que se puso en marcha cuando el ferrocarril estaba ya en declive, vencido por la carretera, con tráfico decreciente, alejamiento de las mercancías y hasta cierre de líneas y de servicios. El no contar con acceso a la nueva alta velocidad, que se instaló en Atocha, hizo que esta estación quedara por debajo de sus posibilidades y expectativas por mucho tiempo.

¹¹ En esta fecha se elaboró el Plan General de Extensión de Madrid, que ponía especial énfasis en completar las comunicaciones ferroviarias de la capital, creando nuevas líneas radiales y una conexión de cintura. A ello se daba cumplimiento con el «Plan Ferroviario».

Nacimiento de la operación Chamartín y su historia interminable

La llamada operación Chamartín, se inicia en octubre de 1993, al convocar RENFE un concurso público internacional para otorgar una concesión de actuación sobre aproximadamente 62 hectáreas de terreno, en el ámbito del recinto ferroviario de Chamartín, al considerar que buena parte de los terrenos no eran necesarios y podían destinarse a otros usos, con lo que se podrían obtener grandes recursos económicos.

Argentaria¹² obtuvo la concesión sobre estos bienes de dominio público del Estado, con una propuesta de actuación, para el desarrollo urbanístico de la zona, elaborada por el arquitecto Ricardo Bofill, que planteaba una ampliación hacia el norte del Paseo de la Castellana, creándose una empresa mercantil llamada Desarrollo Urbanístico Chamartín (DUCH S.A.), participada en un 27,5% por una constructora (San José S.A.) para llevar a cabo la actuación. Esta propuesta fue muy bien acogida por los responsables del nuevo Plan General de Ordenación de Madrid, hasta el punto que en 1997 se incorporó al plan por medio de los A.P.R. 08.03 y A.P.E.05.27.

Ello suponía, de hecho, la recalificación de unos terrenos, que siendo para uso ferroviario pasarían a ser susceptibles de destinarse a nuevos usos urbanos muy rentables, como los residenciales o los terciarios.

En junio de 1996 se suscribió un convenio entre el Ayuntamiento y varios propietarios de terrenos para poner en marcha el Plan. Consistía en una recalificación del suelo para construir 1.000 viviendas a cambio de que RENFE y Argentaria, fundamentalmente, financiaran los equipamientos de transporte.

En 1997 el ministro de Fomento, Rafael Arias-Salgado, y Alberto Ruiz-Gallardón, presidente de la Comunidad de Madrid, firmaban el acuerdo para la constitución del Consorcio Urbanístico que gestionaría la actuación —formado por el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid, el Ministerio de Fomento, ADIF y la empresa DUCH S.A.—, iniciándose un largo período de negociaciones y de estancamientos.

La empresa DUCH S.A. realizó en 1998 un estudio económico para la operación, que incluía prolongar la Castellana hasta la M-40, con la apertura de 56 nuevas calles, con un coste estimado de alrededor de 1.000 millones de eu-

¹² Argentaria fue una entidad bancaria pública fundada en 1991 que agrupaba a los bancos públicos: Exterior de España, Caja Postal de Ahorros, Hipotecario de España, de Crédito Local, de Crédito Agrícola y de Alicante. Privatizada entre 1993 y 1998. En 1999, se fusionó con el Banco Bilbao Vizcaya y otras entidades menores del grupo, dando origen al Banco Bilbao Vizcaya Argentaria.

ros actuales. El mismo año el entonces consejero de Obras Públicas avanzó que se pensaba autorizar la construcción de 12 grandes rascacielos.

Un año después, en 1999, el Ayuntamiento elevaba la edificabilidad para la zona y con ello la construcción de 14.000 viviendas de precio libre, así como la reserva de suelo para viviendas protegidas. A final de este mismo año se iniciaba por el Ayuntamiento un proceso para hacer una modificación puntual del plan urbanístico para que se ampliara la Castellana en tres kilómetros de longitud y poder construir en la nueva zona.

En 2002 se aprobaba por la comisión de urbanismo de la Comunidad de Madrid la modificación puntual en el PGOU para hacer posible llevar a cabo la operación Chamartín. Con esta modificación del Plan se elevaba la tasa de edificabilidad del 0,6 al 1,05 proporción muy elevada, equivalente a la de los rascacielos. El Ayuntamiento en este momento se proponía acelerar la prolongación de la Castellana y levantar una ciudad financiera en la misma. En esta etapa se busca definir el Plan Parcial, y determinar el porcentaje de vivienda protegida que el Gobierno Central quiere construir.

Después de salvar múltiples obstáculos, el desarrollo quedó «visto para sentencia» en marzo de 2004. De hecho, su aprobación estaba prevista en el pleno del Ayuntamiento de Madrid que tenía que haberse celebrado el día 11, la jornada en la que toda la actividad administrativa quedó paralizada por los atentados terroristas de Atocha. En este momento existían discrepancias entre la Comunidad y el Ayuntamiento, basadas en que la primera no estaba dispuesta a asumir algunos compromisos de su anterior titular, que era entonces alcalde. Después, al producirse un cambio de gobierno, se vuelve a paralizar el proyecto, el PSOE solicita una moratoria para analizarlo, que queda en suspenso. La Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento acusaban, en 2005, al Ministerio de Fomento de haber paralizado el Plan, que quedó estancado hasta que en 2006, Fomento alcanzara un acuerdo con DUCH, los gestores del suelo, por el cual, a cambio de 2.000 millones, la empresa construiría 2.000 pisos baratos, en un período de 5 años.

En 2008, más de 15 años después de iniciada la operación, se dan nuevos bríos al proyecto, con gran empeño por parte del Alcalde de Madrid. En todos estos años se habían ido haciendo modificaciones, como hemos visto, la principal la de aumentar las 62 hectáreas iniciales a 312, sin que variara el propósito de soterrar la estación ferroviaria y gran parte de las vías, liberando terreno para viviendas y oficinas. Y sobre todo el incremento de edificabilidad de la zona ya citado, que es la clave de la rentabilidad de la operación. Sin embargo, persistían graves puntos de discordia, sobre todo en lo referente a la construcción de las infraestructuras, y al reparto de las plusvalías. El 23 de diciembre

de 2008 firmaron un primer acuerdo el Ayuntamiento y el Ministerio de Fomento para la construcción de un nuevo barrio sobre las vías soterradas, desde la estación hasta la M-40, con el propósito de iniciar las obras en 2010. En este momento se llegó a un acuerdo del pago de 1.800 millones de euros de las infraestructuras para urbanizar la zona —el doble de lo estimado diez años antes, como consecuencia de la sobrecarga de tráfico que se había producido por la construcción de las torres del Real Madrid— y el reparto de las plusvalías, que en ese momento se consideraban de 1.200 millones de euros para Fomento y 7.300 millones para los propietarios del suelo. Los propietarios del suelo eran varios, Fomento con más del 66% (2.067.834 m²) que había cedido por acuerdo de 1993 a la empresa privada DUCH S.A. Entre varios propietarios privados tenían el 18% (557.205 m²). El Ayuntamiento el 10,2% (319.458 m²) y la Comunidad de Madrid, con el 5,6% (176.161 m²). Todos ellos deberían responder proporcionalmente hasta sumar los 1.800 millones de euros.

También se llega entonces a la aprobación del PPRI (Plan Parcial de Reforma Interior) que define a qué se va a destinar el suelo y cómo sería el nuevo barrio.

En el nuevo proyecto se introducen como cambios principales respecto a lo anterior:

- La ampliación de la estación de 12 a 20 hectáreas; a lo que había que sumar la recuperación de otros 100.000 m² en Fuencarral para uso ferroviario —talleres, estacionamiento y formación de convoyes y reserva de suelo para los futuros operadores una vez se liberalizara el tráfico ferroviario—. Esta ampliación suponía reordenar el desarrollo previsto al este de la estación, que se desplazaba hacia el norte. La remodelación de la estación incluye un incremento del número de vías de 21 a 32 y el soterramiento.
- La reducción de dos plantas en la altura de los bloques de vivienda que dan a la «Prolongación de la Castellana».
- La incorporación de 2.000 nuevas viviendas protegidas en suelo de ADIF y que iban a ser libres, con lo que las viviendas con algún tipo de protección sumarían 4.000, al añadirse a las 2.000 previstas por Ayuntamiento y Comunidad. El número total de viviendas sería ahora de 16.000 notablemente incrementado desde las primeras propuestas.
- El número de los edificios de más de 25 plantas pasan de 15 a 14.
- Un tercio del terreno se dedicaría a oficinas y hoteles.

Después de este acuerdo, en diciembre de 2009, el alcalde aprobó el Plan Parcial definitivo. En enero de 2011, la Comunidad de Madrid emitió un informe medioambiental favorable para la Operación Chamartín y el 25 de febrero el Plan Parcial de Reforma Interior del Área de Prolongación de la

Castellana, obtuvo la aprobación del pleno del Ayuntamiento de Madrid, último trámite administrativo antes del inicio de las obras.

Parece, por tanto, que estamos ya ante la puesta en marcha de una enorme operación urbanística que va a suponer una importante transformación de Madrid, estructurada en torno a un gran eje que es la nueva Castellana, con una longitud de 2,6 kilómetros, una sección de 83 metros y dos bulevares arbolados de 13,5 metros de anchura, sobre terrenos en su mayor parte ocupados por vías de ferrocarril de la estación de Chamartín.

Se barajan cifras realmente importantes, muy al gusto de los políticos, pero aún persisten numerosos puntos oscuros. Según sus cálculos se prevé una inversión de 11.100 millones de euros —4.300 en la urbanización e infraestructuras y 6.800 en la edificación— que generarían 20.000 empleos anuales durante 12 años, con la construcción de 17.000 viviendas —4.000 de protección pública—, 1.204.000 m² de oficinas, 165.000 de uso hotelero, otros 165.000 de uso comercial, 542.000 m² de zonas verdes y 305.000 de equipamientos. Entre las infraestructuras que se deberán construir con cargo a los propietarios del suelo, destacan la prolongación de la Línea 10 de Metro en 4,2 kilómetros con cinco nuevas estaciones; así como la ampliación en 2,6 kilómetros de la Castellana y su conexión con las circunvalaciones M-30 y M-40. Por su parte, el Ministerio de Fomento y ADIF deberán acometer la ampliación de la Estación de Chamartín y la construcción de dos nuevas estaciones de cercanías, que se suman al túnel para el AVE entre Chamartín y Atocha, y la conexión con el aeropuerto de Barajas, que ya están en ejecución. Asimismo, se construirá el *by pass* norte de la M-30 que conectará la avenida de la Ilustración con Pío XII y la A-1. En los proyectos está empezar las obras en 2015 y que en 2018 esté finalizado el primer edificio, tras la fase de urbanización. Cada día parece más difícil que se cumplan esas previsiones, teniendo en cuenta la magnitud de la crisis que nos afecta cuando escribimos estas líneas (en abril de 2012), que provocarán una más que previsible paralización.

Hay, además, diversos asuntos pendientes, como el de los «Reversionistas», que desde el comienzo han manifestado una fuerte oposición. Son los descendientes de los expropiados para la construcción de la estación, que consideran que el cambio de uso del suelo lesiona sus intereses. Sostienen que debe aplicarse el derecho de reversión expropiatoria, contemplado en la legislación española desde el siglo XIX y en vigor cuando se produjeron los hechos. Supone que los primitivos propietarios o sus causahabientes pueden readquirir un bien expropiado para utilidad pública o interés social, cuando cambien las causas que justificaron la expropiación o se cambiara el uso al que se destinaba el bien expropiado. La «Asociación de Reversionistas» se constituyó para

contactar y defender los derechos de más de dos mil familias afectadas. Engloba alrededor de 600 de aquellas familias, con derechos sobre 800.000 m² de los 1.900.000 de los recintos ferroviarios afectados. Otros afectados, que también han llevado a cabo diversas acciones son la Compañía de Jesús y un antiguo concejal de urbanismo del Ayuntamiento de Madrid, que llegaron a cerrar acuerdos transaccionales con la sociedad mercantil. Los «Reversionistas» mantienen abiertas acciones judiciales. La modificación de los proyectos antiguos, en la línea de incrementar usos ferroviarios con aumento de vías y talleres y ampliación de la estación, parece afectar a sus derechos, tan poco considerados, que, de hecho, ni siquiera se mencionó durante la aprobación del Plan. Para comenzar la nueva fase de gestión, tras la disolución del Consejo Rector del Consorcio Urbanístico Prolongación de la Castellana, tendrán que constituirse las juntas de compensación¹³, presentar para su aprobación las bases y estatutos y definir las fases y etapas en que se va a desarrollar. También es función de las juntas diseñar el proyecto de urbanización y empezar a urbanizar y también el de reparcelación previo a pedir licencia de edificación (figura 4).

FIGURA 4

ÁREA DE ACTUACIÓN DE LA OPERACIÓN CHAMARTÍN



Fuente: Ayuntamiento de Madrid.

¹³ Una junta de compensación es una entidad de derecho público con la función de «impulsar, gestionar y ejecutar el desarrollo urbanístico con criterios de calidad y sostenibilidad».

Queda por ver si, en efecto, en esta ocasión se avanza en la materialización de un proyecto muy controvertido, que para los promotores está llamado a transformar Madrid según consta en los objetivos del Plan, un tanto grandilocuentes

«...eliminar el efecto barrera provocado por una infraestructura ferroviaria potente; reforzar la competitividad contribuyendo a crear la ciudad financiera que Madrid siempre quiso tener; dinamizar la economía local y nacional al generar inversión y empleo en tiempos de crisis; mejorar las infraestructuras de movilidad, y configurar una nueva centralidad dotada de iconos arquitectónicos que contribuirá a fortalecer este espacio de actividad estratégica y a reducir la presión terciaria sobre el centro urbano haciéndolo más habitable...»¹⁴

En tan ideales objetivos no se contempla la realidad que supone el aprovechamiento lucrativo de los activos inmobiliarios, que constituyen un magnífico negocio. Para muchos se trata de una gran operación especulativa, calificada de «pelotazo urbanístico» por algún partido político —Izquierda Unida, que se opuso a la aprobación— pero que, sin duda, contribuirá a una nueva expansión de la ciudad, en su continuo proceso de crecimiento, plagada de luces y sombras, donde es discutible la necesidad de esta extensión de Madrid, si supone beneficio para la zona, si va a suponer congestión acumulada en un espacio que tiene pocas zonas verdes, etc.

CONCLUSIÓN

Si el ferrocarril tuvo una enorme influencia en el pasado en el desarrollo y en la configuración de la estructura urbana de la ciudad de Madrid, en las últimas décadas del siglo XX y primeras del XXI vuelve a jugar un papel relevante. Por un lado, por la mejora, modernización y avances del propio sistema y de sus infraestructuras y, por otro, porque los mayores proyectos urbanísticos que se han planteado en la ciudad se dan sobre los terrenos que libera el ferrocarril al soterrarse y transformar sus instalaciones, en operaciones en las que participa la propia empresa ferroviaria.

La operación Pasillo Verde, ya prácticamente concluida, ha transformado radicalmente lo que fuera zona industrial de Madrid, convirtiéndola en un moderno barrio residencial, con ganancia de zonas verdes —aunque menores

¹⁴ Para conocer los objetivos y características de la operación ver el Plan de Reforma Interior Prolongación del paseo de la Castellana APR 08.

FIGURA 5
PROYECTO CHAMARTÍN



Fuente: Ministerio de Fomento, tomado del diario *EL PAÍS*.

de las previstas— y con una presencia excesiva de la especulación. La operación Chamartín mira al futuro. Aprobada, tras innumerables vicisitudes, cuando se lleve a cabo va a impulsar un gran crecimiento hacia el norte, sobre el que planean las mismas sombras de especulación y que sin duda sufrirá retrasos y probablemente cambios, ante la nueva situación creada por la profunda crisis económica que afecta al país.

Recibido: 29/05/2012

Aceptado: 16/10/2012

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, I. et al. (1980): *Las estaciones ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*. Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 249 pp.
- Álvarez Mora, A. et al. (1980): “El desarrollo histórico de la zona Sur de Madrid”, en I. Aguilar Civera (ed.): *Las estaciones ferroviarias de Madrid*, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, pp. 148-205.
- Ayllón, M. (1997): “El Pasillo Verde Ferroviario de Madrid. Balance del consorcio urbanístico 1989-1997”. *Revista de Urbanismo*, 192/nov-dic, pp. 12-25.
- Ayuntamiento de Madrid (1926): *Plan General de Extensión*. Madrid, Imprenta Municipal.
- Ayuntamiento de Madrid (1929): *Información sobre la ciudad*. Madrid, Imprenta y Litografía Municipal e Instituto Geográfico y Catastral, 192 pp.
- Ayuntamiento de Madrid (1982): *Recuperar Madrid*. Madrid, Oficina Municipal del Plan, 207 pp.
- Ayuntamiento de Madrid (1989): “Pasillo verde ferroviario”, en Ayuntamiento de Madrid (ed.): *IV premios de urbanismo, arquitectura y obra pública*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, pp. 17-33.
- Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM) (1978): *Plan Castro. Edición facsímil de la memoria explicativa del plan, con un estudio preliminar de A. Bonet*. Madrid, COAM.
- De Miguel, C. y Aguilar Civera, I. (1980): *Las estaciones ferroviarias de Madrid*. Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- Consortio Urbanístico Pasillo Verde Ferroviario (1994): *Operaciones urbanísticas en el entorno ferroviario. El pasillo verde ferroviario*.
- COPLACO (1981): *Los Planes de Ordenación Urbana de Madrid*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, 54 pp.
- Esteve, J. P. y Bravo, A. (2006): *El ferrocarril en Madrid*. Madrid, Ediciones La Librería.

- González Yanci, M^a. P. (1977): *Los accesos ferroviarios a Madrid, su impacto en la geografía urbana de la ciudad*. Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 21, 521 pp.
- González Yanci, M^a. P. (1999): *El Plan de Enlaces Ferroviarios de Madrid en la Segunda República*. Madrid, Aula de Cultura, Ayuntamiento de Madrid e Instituto de Estudios Madrileños, 51 pp.
- Madoz, P. (1848): *Diccionario enciclopédico y estadístico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid, Establecimiento tipográfico de Pascual Madoz y L. Sagasti.
- Pardo, C. (2004): *Vaciado industrial y nuevo paisaje urbano de Madrid*. Madrid, La Librería.

RESUMEN

El ferrocarril ha constituido para Madrid un elemento clave en su desarrollo. Permitió romper con su aislamiento en el centro de un país sin vías navegables y con una red precaria de caminos. Fue impulsor de la actividad industrial, que surgió cuando se pudieron trasladar con facilidad las materias primas. También fue causante de la localización de esa actividad, vinculada en el espacio a las estaciones y vías férreas. Siempre ha influido en la configuración de la estructura urbana; clave para la realización del primer plan de ensanche moderno. Las estaciones han afectado al entorno, generando barrios marcados por la actividad ferroviaria y atrayendo otras actividades, transformando los planes urbanísticos, promoviendo el crecimiento en unos casos y frenándolo en otros, han creado en la ciudad espacios de relación y actividad y con su transformación o desaparición han generado nuevos espacios urbanos de enorme interés, con algunas operaciones urbanísticas sin parangón en los últimos años.

PALABRAS CLAVE: ferrocarril; estaciones ferroviarias; Pasillo Verde; Operación Chamartín; enlaces ferroviarios.

ABSTRACT

The railway has been a key element in Madrid's development. It did away with its isolation as a city in the center of a country without navigable waterways and a poor road network. It boosted industrial activity, by making it possible to easily commodities. It was also the reason behind the location that activity, which was tied to the railway stations and railways.

It has always influenced the shape of the urban structure; key to the realization of the first urban expansion plan. The railway stations have affected the environment, creating districts marked by the railway business and attracting other activities, transforming urban planning, promoting growth in some cases and slowing it down in others. They have created areas of relationship and activity within the city. In recent years, the disappearance and transformation of the rail infrastructure has generated new urban spaces of great interest, with several unparalleled urban operations.

KEY WORDS: railway; railway stations; Pasillo Verde; Chamartín Operation; rail links.

RÉSUMÉ

Le chemin de fer a été un élément clé pour le développement de Madrid. Grâce à lui, la ville a pu sortir de son isolement dans le centre d'un pays sans voies navigables et avec un réseau routier très précaire. Il a servi à impulser l'activité industrielle, surgie une fois que les matières premières ont pu être transportées facilement. Il a été également à l'origine de l'emplacement de cette activité, liée dans l'espace aux gares et aux voies ferrées.

Le chemin de fer a toujours exercé une influence sur la configuration de la structure urbaine, étant clé lors la réalisation du premier plan d'expansion urbaine moderne. Les gares ont influencé leur environnement à travers la création de quartiers marqués par l'activité ferroviaire, attirant d'autres activités, transformant l'aménagement urbain, encourageant la croissance dans certains cas et la ralentissant en d'autres ; elles ont créé dans la ville des espaces de relation et d'activité, et leur transformation ou leur disparition a donné lieu à la création de nouveaux espaces urbains d'un grand intérêt, avec un certain nombre d'initiatives urbanistiques sans précédents ces dernières années.

MOTS CLÉS: chemin de fer; gares; Pasillo Verde; Opération Chamartín; liaisons ferroviaires.