

III B 1398

MADRID, ENTRE RÍO Y RAÍLES

Pasado, presente y futuro del Pasillo Verde Ferroviario

GRAZIELLA TROVATO

Proyecto TRAHERE - TRAIIn HÉritage REuse

TRAIIn
HEritage
REuse



l'ampreave

Biblioteca Ferroviaria



MM05321

PRESENTACIÓN

FERNANDO DE TERÁN

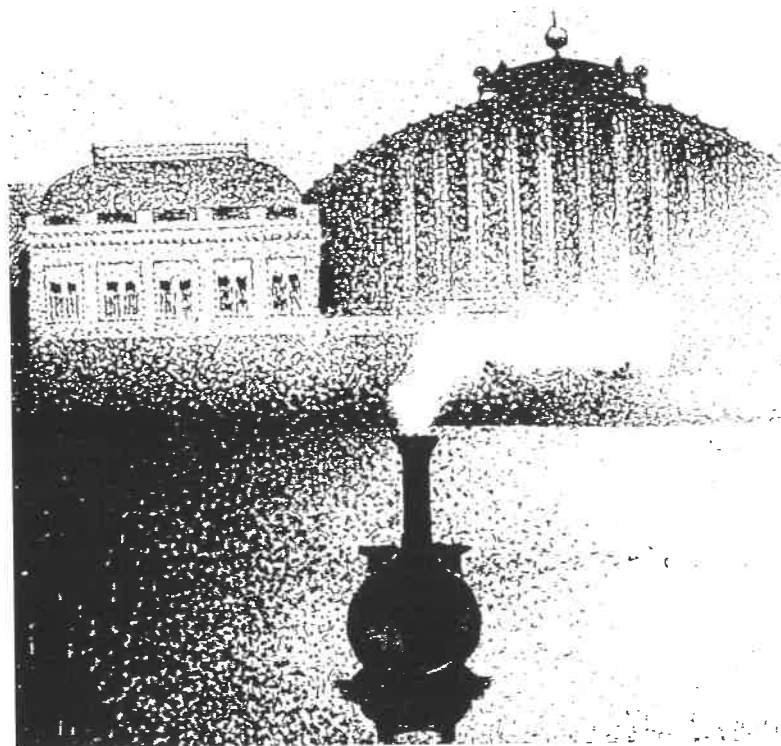
Catedrático emérito de Urbanismo de la Universidad Politécnica de Madrid.

Académico de número de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

JUNTO AL RÍO

Constituye una parte muy interesante y singularmente satisfactoria de la no siempre grata historia del urbanismo moderno la que se refiere a la forma en que se ha venido construyendo el entendimiento conceptual de la actuación sobre la realidad urbana (y la atención jurídica y la valoración social derivada de ello) para proteger, defender y cuidar lo que genéricamente se ha venido denominando patrimonio cultural. Hasta llegar a la situación actual, en la que la idea misma se ha ensanchado, evolucionando y transformándose desde una perspectiva principalmente objetual a otra que es fundamentalmente ambiental, que implica e incorpora nociones que provienen de la ecología y la atención al medio y desembocan en una intención de protección general de la biodiversidad. Todo lo cual configura un entendimiento mucho más amplio e integrador, que en realidad supone una cierta redefinición de las condiciones de la intervención humana sobre lo existente, incluyendo por supuesto y en primer lugar la ciudad heredada.

Esa evolución se ha ido produciendo en paralelo con la discusión crítica de las teorías y la práctica de la restauración en el campo de la arquitectura, con una muy rica sucesión de cualificadas posiciones doctrinales, a veces contradictorias pero posiblemente comple-



Evocación, Fernando de Terán.

mentarias, acerca de las formas de actuar sobre los edificios existentes y lo que ello supone de transformación más que de conservación de los mismos. Ha sido una discusión de alto valor intelectual pero de carácter bastante limitado a ámbitos muy especializados, ligados al entendimiento de la arquitectura como un campo disciplinar específico de pensamiento y de acción pero que, en definitiva, ha contribuido a generalizar la inclusión del concepto de "preexistencias ambientales" (presencias históricas con valores propios) y del respeto por el entorno completo de los monumentos.

Todo esto, que es de carácter universal, tiene su correspondiente presencia en España, donde contábamos desde 1931 con una excelente legislación cuya calidad le otorgó muy larga duración, hasta que en 1985 fue ampliada en sus objetivos, para hacerla más inclusiva en el sentido antes señalado. Y esta ley, actualmente vigente, somete la actuación sobre las partes consideradas más valiosas de la realidad urbana a pasar por unos preceptivos planes especiales, que deben clasificar y catalogar la edificación existente en diversos niveles de protección. Que deben establecerse a través de unos criterios no bien definidos, cuya casuística aplicación da lugar a muy discutibles formas de entender la conservación del caserío, sin entrar en una consideración más amplia e integral de los conjuntos edificados, con criterios verdaderamente inclusivos de todos los valores ambientales que debían atender a todas las características existentes y potenciales del entero tejido urbano. Es una situación que evita males mayores pero que dista de ser satisfactoria frente a lo que podría hacerse, y que está a la espera de un nuevo aliento cultural que no sólo permita sino que exija una utilización de lo existente dejado por la historia (y de la memoria de cómo fue antes, que también debe ser integrada), como parte de un tejido social vivo que lo integre y anime, reprogramándolo y reciclando.

En esa línea apunta la muy importante operación transformadora, aún en curso en Madrid, denominada Madrid Río, y apuntaba también la que se hizo hace ahora treinta años sobre el espacio llamado Pasillo Verde Ferroviario que, por falta del mantenimiento adecuado y de la atención e intención que éste hubiera requerido, se encuentra actualmente en una situación muy poco satisfactoria, a cuyo análisis crítico, incluyendo la frustración de sus posibilidades, se dedica el apasionante libro que ahora se presenta. Aunque bien entendido que la orientación fundamental de éste se centra más bien en esa línea de investigación de interés propio que, como se está haciendo en otros países, se dedica concretamente a las formas de recuperación social y de reutilización de los espacios dejados en vacío por la desaparición de las instalaciones ferroviarias que los dieron origen y los ocuparon, de los cuales ese Pasillo Verde de Madrid es un magnífico caso de estudio. Pero hay que precisar que este libro es tan rico y aportador que se sitúa mucho más allá de esa condición de simple caso de estudio.

Porque este libro es muchas cosas al mismo tiempo, pues el estudio y el análisis que realiza del espacio correspondiente y de su ocupación y configuración a través del tiempo aúnan varias historias imbricadas y superpuestas. Está en primer lugar, la historia de un territorio, de su ocupación por el hombre y de su transformación por la acción del mismo. Que arranca en las terrazas fluviales cuaternarias convertidas en apacible ribera de praderas soleadas, que se va transformando desde que la pequeña fortaleza musulmana se instala al norte de ellas y se convierte en seductora campiña de dehesas y pastos y de solaz para los habitantes de la villa que fue creciendo en población e importancia hasta convertirse en capital de la más poderosa nación del mundo. De la cual existe una primera representación en el hermoso plano de 1622, en el que puede verse que ya se había producido entonces el cruce del río. Y cuenta como ese espacio fue alterado significativamente en el siglo XVIII

por la irrupción del geométrico "tridente" de paseos arbolados, triangulándolo e iniciando una etapa nueva para el desarrollo de la ciudad, en el momento en que empiezan a aparecer las primeras fábricas.

Y continúa con la gran transformación que se produce con la llegada del ferrocarril, ya en el siglo XIX. Pero ésa es la segunda historia que cuenta el libro, de un modo vivamente revelador del carácter oportunista e improvisado de la respuesta del capital privado a las exigencias de la industrialización, hecha de añadidos sucesivos independientes a una primera línea de contorno que empezó uniendo el este con el suroeste, sin ninguna visión global ni estrategia de conjunto. Y todo ello en medio de una lamentable ausencia de voluntad política coordinadora, entereverada con una corrupción que implicaba a la propia monarquía, que aparece claramente ligada a los intereses del negocio de revalorización y edificación de los sitios por donde pasaban las líneas férreas o se situaban las estaciones.

Y la tercera historia que cuenta el libro es la correspondiente a lo que ocurre con el espacio vacío, que deja la paulatina desaparición del ferrocarril ante su pérdida de utilidad por la creciente importancia del automóvil, con progresiva independización de las exigencias de la industria respecto al ferrocarril, e incluso por la decadencia de la propia actividad industrial en ese espacio. Porque ese vacío acaba generando una sucesión de ideas para su utilización que van construyendo las propuestas que constituirán precisamente la operación del Pasillo Verde Ferroviario. Que es el punto de llegada al que conducía todo lo anteriormente explicado por el libro.

Para lo cual ha seguido un apasionante camino, riquísimo en el análisis pormenorizado de cada momento, gracias en gran medida al apoyo de un precioso viaje visual, a través de una sucesión de imágenes reveladoras, enlazadas por la cartografía histórica desmenuzada, que al final incorpora no sólo planos sino planes. Para acabar haciendo una valoración no exenta de crítica de la operación y un balance de beneficiosas mejoras y de cuantiosos y dolorosos costes.

Pero el libro no se conforma con contar esa múltiple historia y valorar su resultado, porque enmarcándose en ese espíritu que anima actualmente a las formas de recuperación del patrimonio, entendiéndolas como aportaciones para la construcción de un tejido social nuevo, con reprogramación imaginativa de las funciones de los espacios y el reciclaje creativo de los contenedores, acaba con una atractiva y sintética propuesta con ambición de futuro para actuar en ese espacio, y continuadora actualizada de la historia. Ojalá sea atendida.

PREFACIOS

JOSÉ MARÍA EZQUIAGA

Premio Nacional de Urbanismo 2005.

Profesor Titular de la ETSAM-UPM, fundador y director de Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio.

MADRID FRONTERA

Madrid es una ciudad innovadora y cosmopolita que a lo largo de las últimas décadas ha asimilado con naturalidad profundas transformaciones en las esferas social, económica y espacial. Sin embargo, a lo largo de estos años la ciudad no ha sabido generar una narrativa capaz de servir de elemento de cohesión identitaria para sus ciudadanos y de perfil diferencial frente a otras metrópolis. Construir una genealogía del Madrid contemporáneo que explique los sedimentos históricos y las transformaciones contemporáneas que entretejen el Madrid que conocemos y sus perspectivas de futuro no sólo es una contribución necesaria al conocimiento sino que se proyecta sobre el debate en torno a los grandes desafíos que ha de afrontar la metrópolis contemporánea: responsabilidad ambiental, renovación de su economía, regeneración de sus espacios, activación de su cultura y mejora de la calidad de vida.

Por este motivo debemos felicitarnos por la puesta en marcha de iniciativas como TRAHERE y dar la bienvenida a la reflexión que nos propone sobre el proyecto del Pasillo Verde Ferroviario, porque nos permite entender desde una perspectiva científica, pero comprometida con la ciudad, el pasado, presente y futuro de una pieza muy significativa del Madrid contemporáneo.

La posibilidad de intervenir con criterios proyectuales sobre partes completas de ciudad no representa como tal una innovación. Baste recordar las experiencias de la New Town de Edimburgo, Regent's Street, el Ring de Viena, Haussmann, la Feria Colombina de Chicago o la prolongación de la Castellana de Zuazo. Como sus antecedentes históricos, los grandes proyectos urbanos contemporáneos se conciben como elementos mediadores entre los requerimientos funcionales derivados de la reconversión económica de la metrópolis y su propia transformación espacial. Las grandes operaciones urbanas suponen adicionalmente una manera de entender la construcción de la ciudad que cuestiona los modos de proceder del planeamiento tradicional, ya que por su escala pertenecen al ámbito de la reflexión urbana, pero sus tiempos de ejecución salvan la discontinuidad entre el momento de la ordenación y el momento de la materialización arquitectónica.

El Pasillo Verde Ferroviario se sitúa temporal y conceptualmente entre la primera generación de operaciones urbanas directamente derivadas del Plan General de Madrid de 1985, como San Francisco el Grande o la Operación Atocha, y el énfasis en la gestión económica que caracteriza a las sucesivas generaciones de grandes proyectos urbanos.

En su concepción urbanística el Pasillo Verde Ferroviario responde puntualmente a los rasgos característicos de las operaciones estructurantes del Plan General de Madrid de 1985, si bien su diseño no deriva del propio Plan sino de una modificación posterior. Tiene como objeto la ordenación de grandes dotaciones e infraestructuras ferroviarias recuperando y ampliando el concepto tradicional de "obra pública". Se apoya en el protagonismo de las Administraciones Públicas. Se concibe como palanca de la transformación urbana más allá del entorno específicamente ordenado. Y finalmente, concede una atención prioritaria al papel del espacio público como elemento vertebrador de la ciudad.

Pero en la esfera de gestión, se introducen dos variaciones sustanciales. La escisión de los ámbitos de intervención urbanística e intervención infraestructural desde lógicas funcionales autónomas, y la introducción del criterio de autofinanciación de la actuación en base a los aprovechamientos lucrativos generados. En el contexto de la crisis inmobiliaria de los noventa, la prioridad concedida al equilibrio financiero motivaría alteraciones del proyecto orientadas siempre a asegurar el rendimiento económico originalmente previsto.

Como bien se describe en este estudio, la Arganzuela es uno de los espacios más complejos e interesantes de Madrid. Evidencia en su configuración morfológica la superposición de los trazados barrocos originales, la cuadrícula del Ensanche, la implantación del ferrocarril y, en torno al mismo, la generación de un tejido industrial. El posterior crecimiento de la ciudad hacia el sur situó a la Arganzuela en una relativa posición de centralidad, generando fuertes tensiones orientadas a la expulsión del tejido industrial y su sustitución por nuevas áreas residenciales. Hasta la aprobación del Plan General de 1985, estos procesos venían inducidos desde el propio planeamiento que propiciaba una transformación indiscriminada de los usos industriales, con el consiguiente efecto de aceleración artificial de la obsolescencia del tejido industrial. En el Plan de 1985, por el contrario, se atribuyó a la Arganzuela un papel estratégico en el reequilibrio urbano como "llave del sur", es decir, como espacio de transición capaz de incorporar a la ciudad los distritos más desfavorecidos del área sur de Madrid a través de un proceso de difusión de centralidad.

La operación se orientó en su diseño original a satisfacer dos objetivos básicos. Por una parte, aprovechar la presencia en la Arganzuela de las estaciones de ferrocarril para potenciar en el caso de Príncipe Pío y de Atocha su papel como intercambiadores de transporte, dentro de una estrategia más global para potenciar el transporte ferroviario como modo privilegiado de acceso al centro desde el área metropolitana, y en el caso de las estaciones que se encontraban en situación de obsolescencia, como Imperial, Peñuelas y Delicias, su reciclaje como contenedores culturales y dotacionales, creación de grandes parques públicos y complementariamente de enclaves residenciales y terciarios. Por otra parte, la operación pretendía aprovechar la oportunidad suscitada por el proyecto de modernización de la "vía de contorno" para proceder a su soterramiento y crear sobre su trazado superficial un gran bulevar que uniría las antiguas estaciones transformadas, eliminando la barrera física y simbólica que la presencia de la vía férrea imponía al distrito.

Ahora bien, la realización de una operación de este carácter llevaba implícitos varios riesgos. El primero de ellos, detectado desde el origen mismo de la actuación, se refiere al efecto frontera que la limitación del ámbito de actuación a los terrenos ferroviarios produciría sobre el tejido industrial inmediato. Para superar esta situación habría sido necesario plantear una estrategia global para el conjunto de la Arganzuela y Méndez Álvaro que incorporara alternativas racionales a los procesos espontáneos de deslocalización del tejido productivo. El segundo se refiere a la incidencia que un modelo de gestión sustentado en la autofinanciación en base a la rentabilidad generada por los aprovechamientos lucrativos del proyecto pudiera tener, no sólo en la salvaguarda de los objetivos iniciales de la operación, también en su potencial como palanca de la recualificación urbana del sur de Madrid.

Esta investigación alumbró interesantes respuestas a ambas cuestiones. A pesar del éxito financiero, la operación del Pasillo Verde no tuvo fortuna en crear un espacio con identidad urbana definida, como la tuvo, por ejemplo, la recuperación del espacio litoral de Barcelona ejecutada pocos años antes en el contexto olímpico. Esto es debido, en gran medida, a que no se concedió importancia a garantizar la excelencia de las arquitecturas de iniciativa privada y del diseño de los espacios públicos, en particular del bulevar que da nombre a la operación. El resultado es que el proyecto se "diluyó" en el tejido residencial ordinario de la Arganzuela. A pesar de resultar evidente la mejora ambiental en el entorno de antigua "vía de contorno", ha habido que esperar a la operación Madrid Río para apreciar la esperada difusión de la centralidad hacia el sur.

Por otra parte, el análisis de las modificaciones que en el proceso de ejecución de la operación sufrió el proyecto originario evidencia mejor que ningún discurso las consecuencias de situar la

rentabilidad económica como prioridad de gestión de los bienes públicos. Lección que amargamente resultaría evidente una década más tarde con la crisis financiero-inmobiliaria.

Ahora bien, el proyecto TRAHERE nos muestra que estamos aún a tiempo de "descubrir" y materializar el potencial latente en los equipamientos públicos y parques asociados a las antiguas estaciones de ferrocarril. Si a ello sumamos dos hechos recientes –el impacto urbano del proyecto Madrid Río al conseguir levantar la última barrera material y simbólica entre el norte y el sur de la ciudad, y el potencial de una infraestructura verde multiescalar que consiga vincular las dimensiones metropolitana, urbana y doméstica de la renaturalización de la ciudad–, podremos concluir que quizá nos encontremos en los albores de un nuevo contexto en el que, a pesar de las limitaciones constatadas, completar la transformación ferroviaria de la Arganzuela pueda contribuir sustancialmente a la regeneración urbana del sur de Madrid.

LAS OPORTUNIDADES DEL PATRIMONIO DE LA ARQUITECTURA Y DE LA INDUSTRIA PARA EL MADRID DEL SIGLO XXI

FERNANDO VELA COSSÍO

Catedrático de Historia de la Arquitectura y el Urbanismo.
Escuela Técnica Superior de Arquitectura.

Vicerrector de Estrategia y Ordenación Académica
de la Universidad Politécnica de Madrid.

Se ha cumplido, en febrero de este año 2021, el centésimo septuagésimo aniversario de la inauguración de la primera línea ferroviaria con origen en la capital de España: el ferrocarril de Madrid a Aranjuez.

Impulsado por los primeros gobiernos de la llamada “década moderada”, un periodo crucial en la construcción del régimen constitucional en España, su puesta en servicio es contemporánea a las primeras líneas férreas de la Península, como la Barcelona-Mataró, la Langreo-Gijón o la Madrid-Cádiz, todas ellas desarrolladas con concesiones de los años 1843 y 1844, al inicio de un periodo de importantísimas transformaciones económicas que son la consecuencia del despliegue administrativo y de la acción del nuevo Estado liberal en la construcción de un modelo que se va a consolidar de forma gradual durante el largo reinado de Isabel II (1833-1868).

La nueva línea, cuya construcción se había iniciado en 1846, permitía el viaje entre la capital y el Real Sitio de Aranjuez en poco más de una hora, comunicando además las localidades de Getafe, Pinto, Valdemoro, Ciempozuelos y Seseña. Y a partir del año 1858 se prolongó hasta el puerto de Alicante, constituyéndose así en la primera infraestructura ferroviaria de carácter radial de la Península Ibérica y en el embrión de nuestro actual modelo.

Su inauguración tuvo lugar en el entonces denominado “embarcadero” de Atocha, en el que fueron convocados cerca de mil quinientos invitados y al que acudió una gran multitud para asistir a la puesta en servicio de las cinco flamantes locomotoras de vapor, bautizadas con los nombres de Cristina, Francisco de Asís, Isabel II, Madrileña y Hernán Cortés, que cubrirían las necesidades del tráfico previsto.

Del aspecto de este primer embarcadero de Atocha nos ofrece una nítida imagen el grabado publicado en el número 6 (sábado 8 de febrero de 1851) del periódico *La Ilustración*, un semanario madrileño editado entre 1849 y 1857 que cubrió la noticia de la inauguración incluyendo en la misma algunas imágenes de los coches de viajeros de la línea, las casillas de guarda y los puentes que permitían salvar el arroyo del Abroñigal, el canal de Manzanares y el río Jarama. De la fidelidad de esta primera imagen, valioso testimonio gráfico del origen de la estación de Atocha, nos ha dejado constancia plena la fotografía tomada casi diez años más tarde por Jean Laurent (1816-1886), quien nos ofrece hacia 1860 una panorámica del conjunto primitivo que, sin duda, nos permite comprender el complejo proceso de crecimiento y transformación de esta primera estación ferroviaria de la ciudad de Madrid, un proceso jalonado por la construcción en 1861 del primer edificio de administración de la Compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante), levantado bajo proyecto del ingeniero francés Victor Lenoir (1805-1863) y reemplazado en 1888 por el imponente conjunto que hoy disfrutamos, diseñado por Alberto de Palacio y Elissague (1856-1939), también autor del célebre puente transbordador de Portugalete (1893), uno de los conjuntos más notables del patrimonio industrial español.

El conjunto de Atocha, en cambio continuo durante estos ciento setenta años, ha marcado también la propia historia de la capital desde su construcción y ha quedado unido para siempre a la historia del ferrocarril en España, pero también a su futuro. Porque la Atocha de nuestros días, uno de los nodos ferroviarios más importantes de Europa, constituye hoy el elemento vertebrador más importante de la red española de alta velocidad, una infraestructura de comunicaciones verdaderamente extraordinaria en la que se dan cita algunos de los más valiosos testimonios de nuestro pasado industrial con los proyectos más ambiciosos para la construcción de la España del siglo XXI, y en la que también el Madrid contemporáneo va a jugar un papel trascendental. Un Madrid que parece apostar igualmente de forma

decidida por la cultura y el patrimonio como espacios de oportunidad para el desarrollo y para la producción de conocimiento y de riqueza.

En la representación de ese Madrid de la cultura, el patrimonio industrial, y muy especialmente el de carácter ferroviario, constituye una verdadera seña de identidad de una ciudad que fluye desde el embrión de la modesta villa fortificada medieval y la creación de la capital imperial de los siglos del Antiguo Régimen, hasta la nueva capital política y administrativa del estado liberal levantado con tantas dificultades durante el siglo XIX; y, de esta, a la verdadera capital económica e industrial del país en que se va a convertir durante el siglo XX, consolidándose definitivamente como una de las grandes capitales culturales de la Europa contemporánea a lo largo de las últimas cuatro décadas.

La historia contemporánea de la propia ciudad de Madrid y, naturalmente, de su área metropolitana, está señalada de forma indeleble por el desarrollo del sector productivo, elemento motor del fortísimo crecimiento de la ciudad sobre todo durante la segunda mitad del siglo XX, en un rápido proceso que sólo puede explicarse atendiendo a las grandes transformaciones que experimentó la sociedad española durante las etapas finales del Franquismo, como consecuencia del importante desarrollo económico e industrial que se inició a partir del Plan de Estabilización de 1959, produciendo cambios tan notables en nuestras ciudades y en nuestra arquitectura.

El gran crecimiento y el desarrollo demográfico, social y económico que la ciudad y su territorio experimentaron a lo largo de los siglos XIX y XX vinieron acompañados de la creación de innumerables infraestructuras de producción, de abastecimiento y de transporte que nos han dejado un conjunto extraordinario de elementos del patrimonio edificado que hoy custodiamos. Y, por ello, en atención a este importantísimo legado, en el artículo 3 de la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid –en el que se establece que los bienes inmuebles declarados deberán ser integrados en distintas categorías– se incluye la referencia a los Bienes de Interés Etnográfico e Industrial, definidos como *“las construcciones o instalaciones representativas de actividades tradicionales o vinculadas a modos de extracción, producción, comercialización o transporte que merezcan ser preservados por su valor industrial, técnico o científico”*. El propio desarrollo de la ley (que parte de los principios generales consagrados por la Constitución de 1978 y se desarrolla de acuerdo a lo establecido en la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español y supone una actualización de la Ley 10/1998 de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid) muestra el dinamismo del propio concepto de patrimonio cultural y la importancia que vienen adquiriendo algunas categorías, como sería el caso del denominado Patrimonio Cultural Inmaterial, el Patrimonio Cultural del siglo XX y el Patrimonio Etnográfico e Industrial.

A esta mayor conciencia de la importancia de los bienes integrantes de estas nuevas categorías ha contribuido, sin duda, el conjunto de iniciativas y actividades que desde la propia Administración (central, autonómica y local), las instituciones académicas y de investigación, los colegios profesionales, las asociaciones, los medios de comunicación y otros agentes, se han desarrollado a lo largo de las últimas décadas.

En el caso del patrimonio industrial resultó crucial la puesta en marcha, a finales de los años noventa, del Inventario del Patrimonio Industrial de la Comunidad de Madrid (IPICAM). Su desarrollo permitió conocer un importante conjunto de elementos industriales repartidos por toda la geografía regional, en un acercamiento que aunaba el rigor del inventario individualizado con una aproximación territorial que tomaba en cuenta factores relacionados con

los valores del paisaje y la naturaleza. El IPICAM, promovido y financiado desde la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid, ha venido a destacar, a la vista de sus resultados, la importancia de contar con una muestra representativa de esta clase de bienes, de la cual puede dar una idea la extensa lista de elementos (más de 400) recogidos en la categoría de Bien de Interés Patrimonial (BIP) en nuestros inventarios.

Por otra parte, es bien sabido que en las últimas décadas se han venido incrementado las acciones de inventario y difusión de un patrimonio al que se han acercado con interés importantes iniciativas que han puesto en marcha diferentes asociaciones e instituciones como el capítulo español del Comité Internacional para la Conservación y Defensa del Patrimonio Industrial (TICCIH), el Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE), la Fundación DOCOMOMO Ibérico, los distintos colegios profesionales, grupos de investigación de nuestras universidades, etcétera. El aumento de estas actividades de investigación, catálogo y difusión nos permite señalar los nuevos espacios de oportunidad para el estudio integral de este valioso legado industrial, y nos muestra ámbitos más concretos de interés que, en el caso específico del patrimonio preindustrial e industrial madrileño, se inscriben en ese extenso lapso cronológico que comprende sobre todo los siglos XIX y XX.

Este libro, dirigido cuidadosamente por la profesora Graziella Trovato, querida compañera en el Departamento de Composición Arquitectónica de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid, nos ofrece una síntesis extraordinaria de ese proceso de creación y transformación del Madrid contemporáneo al que tanto han contribuido las grandes infraestructuras ferroviarias, en un recorrido ameno y exhaustivo en el que brillan, con luz propia, algunos de sus elementos más importantes.

Desde la perspectiva de la propia Universidad Politécnica de Madrid, que este año celebra el quincuagésimo aniversario de su creación y que agrupa, desde el año 1971, a las antiguas y prestigiosas Escuelas Superiores de Ingenieros y Arquitectos creadas en el siglo XIX y enraizadas en la tradición ilustrada de las Reales Academias, no podemos dejar de destacar las muchas oportunidades que en el momento actual nos brinda el patrimonio cultural a la hora de trabajar en el marco de las relaciones entre la universidad y la sociedad a la que sirve. Las universidades constituyen agentes de gran importancia para el desarrollo de acciones e iniciativas encaminadas a la formación, la investigación y la innovación en el ámbito del patrimonio cultural. Pero, además, en su condición de instituciones históricas, las universidades conservan, disfrutan y tutelan un valioso legado que se expresa también a través de testimonios documentales, artísticos, arquitectónicos y urbanos de enorme interés. Como instituciones portadoras de numerosos bienes y elementos de naturaleza material e inmaterial, se constituyen también como destacados foros para reflexionar acerca de los grandes retos y desafíos a los que nos vamos a enfrentar en la gestión del patrimonio cultural en el siglo XXI.

Con la certeza de que el libro va a contribuir a un mejor conocimiento de la propia historia urbana de nuestra capital durante el último siglo y medio, quisiera terminar destacando muy especialmente el acercamiento integral que la obra propone a estos testimonios tan importantes del patrimonio urbano, arquitectónico e industrial madrileño. La gran responsabilidad que tenemos contraída para la conservación de ese valioso legado, de manera que lo puedan seguir disfrutando las generaciones venideras, nos obliga a todos –a nuestras administraciones, a nuestras instituciones académicas y científicas, a nuestros grandes agentes económicos y, desde luego, a todos los ciudadanos– a mantener, con entusiasmo, constancia y rigor, ese trabajo decisivo de protección, conservación, investigación y difusión del patrimonio cultural.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

- 8 MADRID FRONTERA
FERNANDO DE TERÁN

PREFACIOS

- 10 MADRID FRONTERA
JOSÉ MARÍA EZQUIAGA
- 12 LAS OPORTUNIDADES DEL PATRIMONIO DE LA ARQUITECTURA
Y DE LA INDUSTRIA PARA EL MADRID DEL SIGLO XXI
FERNANDO VELA COSSIO

INTRODUCCIÓN

EL PROYECTO TRAHERE. TRAIIn HERitage REuse

- 21 Una visión integradora e inclusiva
- 22 El equipo
- 23 El acrónimo
- 24 El reúso como ocasión para el reciclaje y la postproducción
- 25 Una cuestión de aptitud: hacia una nueva sensibilidad

EL PASILLO VERDE FERROVIARIO HOY, TREINTA AÑOS DESPUÉS DE SU REALIZACIÓN

- 28 La elección del caso de estudio
- 28 • Pérdida de memoria, desafección
- 29 Una oportunidad para una ciudad más habitable
- 29 Delimitación y aproximación al ámbito de investigación
- 29 Estado de la cuestión

ANTECEDENTES. AUGE Y DECLIVE DEL TEJIDO INDUSTRIAL EN
LA LÍNEA DE CONTORNO. UN VIAJE A TRAVÉS DE LA CARTOGRAFÍA
HISTÓRICA, LOS ARCHIVOS Y FUENTES DOCUMENTALES

- 37 EL JARDÍN DE LAS DELICIAS EN LAS TERRAZAS DEL MANZANARES
Análisis gráfico, paisajístico y documental, por tramos sobre la base de:
- 40 • El Plano de la Villa de Madrid, Corte de los Reyes Católicos de España. Marcelli, 1622
- 44 • La Topografía de la Villa de Madrid. Texeira, 1666
- 48 TEATRALIZACIÓN DE LA ESCENA URBANA: JARDINES, VIVEROS Y PRINCIPIOS DE INDUSTRIALIZACIÓN
Análisis gráfico, paisajístico y documental, por tramos sobre la base de:
- 50 • El Plano de Madrid y sus cercanías. Tardieu, 1788
- 54 FANTASMAS EN LA MONTAÑA
Análisis gráfico, paisajístico y documental, por tramos sobre la base de:
- 58 • El Plan de Madrid et de ses environs. Calmet de Beauvoisin, 1821
- 62 • El Plano de la población de Madrid. Merlo, 1866
- 66 EL FERROCARRIL EN LA ENCRUCIJADA. CRÓNICA DE UNA MUERTE ANUNCIADA
Análisis gráfico, paisajístico y documental, por tramos sobre la base de:
- 78 • El Plano parcelario de Madrid. Ibáñez de Ibero, 1877
- 82 • El Plano de Madrid y pueblos colindantes. Facundo Cañada, 1900
- 86 • El Plano de Madrid y su término municipal. Núñez Granés, 1911
- 90 • El Plano parcelario de Madrid. Ayuntamiento de Madrid, 1929
- 96 • El Plano de la Villa de Madrid. Ayuntamiento de Madrid, 1945
- 102 • El Plano de ciudad de Madrid. Instituto Geográfico y Catastral, 1969
- 106 EL INTERÉS PÚBLICO FRENTE AL PRIVADO
Análisis gráfico, paisajístico y documental, por tramos sobre la base de:
- 112 • La ortofoto de Madrid. Centro Regional de Información Geográfica Comunidad de Madrid, 1975, con Planos del PAI de la Arganzuela referenciado
- 116 • El Topográfico de la Comunidad de Madrid. Consejería de Política Territorial Comunidad de Madrid, 1988, con proyectos promovidos por el Departamento de Planeamiento de la Gerencia Municipal de Urbanismo entre 1983 y 1987, referenciados

EL PASILLO VERDE FERROVIARIO. EL PROYECTO, LAS OBRAS

- 125 DE LA GESTACIÓN MUNICIPAL AL CONSORCIO URBANÍSTICO
- 135 EL PROYECTO DE ORDENACIÓN
- 137 LAS OBRAS. HUELLAS DEBAJO DE LAS TERRAZAS DEL MANZANARES
Secuencia de imágenes de archivo de las obras del Pasillo Verde Ferroviario, referenciada en:
- 138 • La ortofoto de Madrid. Centro Regional de Información Cartográfica Comunidad de Madrid, 1991
- 142 MONUMENTALIDAD Y SIMBOLISMO
- 146 LA RED DE PARQUES Y ESPACIOS PÚBLICOS. EL PROYECTO
Planos e imágenes del Proyecto realizado por el Consorcio Urbanístico Pasillo Verde Ferroviario, referenciados en:
- 154 • La ortofoto de Madrid. Centro Regional de Información Cartográfica Comunidad de Madrid, 1999
- LA RED DE PARQUES Y ESPACIOS PÚBLICOS AL FINAL DE LA OPERACIÓN
Análisis Paisajístico del ámbito e imágenes de las obras finalizadas, en:
- 160 • El plano topográfico de Madrid. Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico. Instituto Geográfico Nacional, 1999
- 166 LA ARQUITECTURA DE LA CIUDAD.
TIPOLOGÍA RESIDENCIAL EN EL PASILLO VERDE
LUIS MOYA

PERSPECTIVAS DE FUTURO

- 173 DE RÍO A RAÍLES Y DE RAÍLES AL RÍO. UNA NUEVA CIRCULARIDAD
- 175 PARQUES DE BARRIO, BOSQUE EN LA CIUDAD
- 178 INICIATIVAS CIUDADANAS PARA LA SOSTENIBILIDAD URBANA.
CASO DE ESTUDIO: DISTRITO DE ARGANZUELA, MADRID
MELÍN NAVA
- 183 UNA SECUENCIA FOTOGRÁFICA DEL PASILLO VERDE FERROVIARIO, HOY
- 198
 - La ortofoto de Madrid. Centro Regional de Información Cartográfica Comunidad de Madrid, 2020
- 202 UNA PROPUESTA DE CORREDORES VERDES PARA EL PASILLO VERDE FERROVIARIO. BIODIVERSIDAD Y CONECTIVIDAD
GRAZIELLA TROVATO Y LUIS MOYA
- Análisis paisajístico del ámbito sobre la base de:
- 204
 - El plano topográfico de Madrid de 2015 con ortofoto del Pasillo Verde Ferroviario de Madrid de 2020
- 205
 - El plano de propuesta sobre la base de la ortofoto de Madrid. Centro Regional de Información Cartográfica Comunidad de Madrid, 2020

REÚSO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO. UNA COMPARATIVA INTERNACIONAL

- 209 REÚSO Y FUTURO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO. MIRADAS EXPERTAS
- 210 BACK IN TOWN. PATRIMONIO FERROVIARIO Y REGENERACIÓN URBANA
JUAN AYRAULT
- 230 PARIS RIVE GAUCHE: SPAZIO DELLE INFRASTRUTTURE E CRISI DEL PROGETTO URBANO
LUIGI MANZIONE
- REÚSO Y FUTURO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO EN ITALIA
- 244 PAESAGGI FUTURIBILI
MARIAGRAZIA LEONARDI
- 246 LA CITTÀ CIRCOLARE
MAURIZIO CARTA
- 249 L'ANELLO FERROVIARIO DI ROMA TRA SISTEMA DELLA MOBILITÀ E SISTEMA DEL VERDE
ROSARIO PAVIA
- 251 INTRODURRE CONTINUITÀ
MASSIMO PICA CIAMARRA
- 254 MILANO 2030. IL PIÙ GRANDE PIANO DI RIGENERAZIONE URBANA D'EUROPA. I SETTE SCALI FERROVIARI DISMESSI
FRANCESCA MORACI

MADRID, ENTRE RÍO Y RAÍLES.
ATLAS DE PATRIMONIO CONSTRUÍDO Y NATURAL

- 271 UNA REFLEXIÓN SOBRE EL REÚSO DEL PATRIMONIO,
ENTRE RÍOS Y RAILES
- 274 ATLAS DEL PATRIMONIO, CON USO Y REÚSO
DE LO EXISTENTE Y/O EXTINGUIDO
- 354 INVENTARIO CON USO Y REÚSO DEL PATRIMONIO EXISTENTE
ATLAS DE FLORA ESPONTÁNEA
RAMÓN GÓMEZ
- 376 ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA FLORA ESPONTÁNEA
DEL PASILLO VERDE FERROVIARIO
- 380 FICHAS DE CATALOGACIÓN DE ESPECIES VEGETALES
ÍNDICES, BIBLIOGRAFÍA Y OTRAS FUENTES DOCUMENTALES
- 450 Índice de autores
- 457 Índice de edificios
- 462 Bibliografía y otras fuentes documentales

POSTFACIOS

- 467 EL AULA DE FORMACIÓN "GESTIÓN E INTERVENCIÓN SOBRE
EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA ARQUITECTURA Y LA INDUSTRIA"
JOAQUÍN IBÁÑEZ
- 470 EL PAISAJE INDUSTRIAL DEL FERROCARRIL DE CONTORNO
DE MADRID: UNA MIRADA ATENTA
LINAREJOS CRUZ