

DOLORES BRANDIS E ISABEL DEL RÍO

Departamento de Geografía Humana. Universidad Complutense de Madrid

Las grandes operaciones de transformación urbana. El Pasillo Verde ferroviario de Madrid

RESUMEN

El Pasillo Verde Ferroviario es una operación de transformación urbana sobre 163 Has., que está teniendo lugar en el sur del Área Central madrileña. En esta zona de Ensanche se llevaban a cabo funciones subsidiarias, especialmente grandes industrias y servicios urbanos. La transformación de este ámbito consiste en enterrar las vías férreas, reorganizar las estaciones, dismantelar las instalaciones industriales y, en su lugar, diseñar un paseo a lo largo del antiguo trazado del ferrocarril y ocupar el suelo liberado con viviendas, equipamientos y oficinas.

RÉSUMÉ

Les grandes opérations de transformation urbaine. Le cas du «Pasillo Verde Ferroviario» de Madrid.- Le «Pasillo Verde Ferroviario» est une opération de transformation urbaine qui se développe actuellement sur 163 Has. dans le sud de la zone centrale de Madrid. Cette zone du «Ensanche» supportait jusqu'à présent des fonctions subsidiaires, en spécial des grandes manufactures et services urbains. La transformation de cet endroit consiste à enfouir les voies ferrées, réorganiser les gares, dismanteler les installations industrielles, dessi-

nant à sa place un boulevard le long du tracé de l'ancien chemin de fer, et occupant le sol libéré avec logements, équipements urbains et bureaux.

ABSTRACT

The great operations of urban transformation. The «Pasillo Verde Ferroviario» of Madrid.- The «Pasillo Verde Ferroviario» (Green Railway Corridor) is an urban renewal public operation which is now being developed in the southern central area of Madrid over 163 Has. This part of the «Ensanche» was occupied by subsidiary functions, such as great industries and urban services. The operation consists in the interment of railways, the reorganization of stations, the dismantling of industrial factories, designing in its place a boulevard along the old railway trace, and occupying new land with dwellings, equipments and offices.

Palabras clave / Mots clé / Key words

Madrid, área central, transformación urbana.

Madrid, zone centrale, transformation urbaine.

Madrid, inner city, urban renewal.

I INTRODUCCIÓN

LA OPERACIÓN Pasillo Verde que está teniendo lugar en el sur del área central madrileña se enmarca en el conjunto de transformaciones urbanas que se están llevando a cabo en muchas de las grandes ciudades de los países desarrollados en los últimos años. Estas actuaciones de remodelación consideradas como un instru-

mento para la revitalización urbana se desarrollan, sobre todo, en ámbitos específicos de las áreas centrales de estas ciudades, donde se realizaban, hasta hace poco tiempo, funciones subsidiarias, procedentes sobre todo de grandes industrias y de equipamientos, relacionadas con un modelo económico-espacial ya superado que, o bien quedaron obsoletas y desaparecieron, o bien se adaptan a las nuevas condiciones que requiere la ciudad actual o buscan nueva localización.

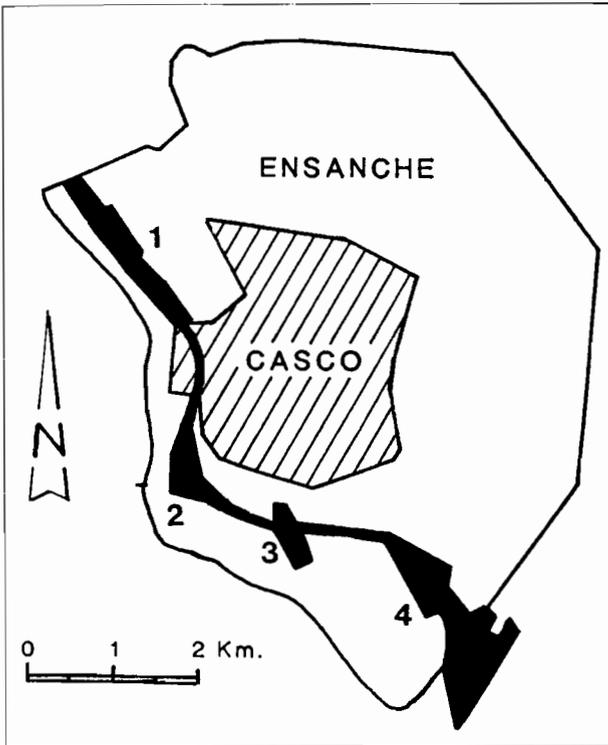


FIG. 1. Localización del Pasillo Verde. Estaciones: 1. Príncipe Pío, 2. Imperial, 3. Peñuelas, 4. Delicias.

Estas grandes operaciones de transformación han tenido lugar en ciudades de diversos países. Fuera de España, los casos más espectaculares son, entre otros, los Docklands de la City londinense, antiguos muelles portuarios y tinglados fabriles, la Dêfense en París, en un ámbito complejo ocupado anteriormente por cuarteles, pequeñas factorías y modestas viviendas, y el West Side de Manhattan donde, sobre industrias e instalaciones portuarias y ferroviarias, se llevan a cabo los proyectos de Times Square, WestWay y Lincoln West (SAVITCH, 1988). En España merecen destacarse la creación de la Ciudad Olímpica en la franja industrial del litoral barcelonés, la ocupación y mejoras realizadas en la isla de la Cartuja en Sevilla con motivo de la Expo 92, la reestructuración y rehabilitación de la ría de Bilbao, todavía en curso, o la operación Pasillo Verde en Madrid que contempla el enterramiento y los cambios del entorno del ferrocarril urbano decimonónico (FERRER, 1992; *ESTUDIOS TERRITORIALES*, nº 39, 1992). Las grandes transformaciones, que se inician en las grandes metrópolis modernas desde hace aproximadamente veinte años, terminan difundándose hacia ciudades medias que también desean asimilarse a estas nuevas modas urbanas.

Todas estas actuaciones urbanísticas tienen aspectos comunes, entre los que cabe destacar: su situación estratégica, definida por una localización inmediata a las áreas centrales, lo que permite a los agentes urbanos implicados agrandarlas y potenciarlas; una singular estructura de la propiedad, que ya sea pública o privada, suele estar normalmente concentrada, lo que facilita la liberación del suelo; la concepción global de estas operaciones por parte de la Administración que intenta conseguir, a través de estrategias integradas, la revitalización del ámbito afectado y de su entorno; la implicación fundamental de los poderes públicos, tanto en la iniciativa de los proyectos como en la materialización de los mismos dado su alto costo, jugando la iniciativa privada en esta fase un papel importante; y la insistencia de calificar estos espacios como decadentes, deteriorados e inadecuados en la concepción actual de las modernas metrópolis, con lo que se crea el clímax para la aceptación sin reservas de estas operaciones, al hacer hincapié, además, en la obtención de mejoras económicas y medioambientales para la ciudad y sus habitantes.

Este contexto genérico se reconoce en todo el proceso de gestación y materialización de la Operación Pasillo Verde en Madrid. La zona urbana afectada corresponde a una superficie de 163 hectáreas, que se encuentra situada al suroeste del casco antiguo, en terrenos del ensanche y aparece ocupada por cuatro estaciones y el trazado ferroviario que las une, por grandes industrias y almacenes y por espacios sin urbanizar. La operación se promueve a partir de la formación de un Consorcio Urbanístico entre el Ayuntamiento de Madrid y la RENFE, que llevan a cabo los trabajos de planeamiento y tramitación, cuyo documento final se aprueba en 1989. El propósito es el de enterrar las vías férreas, reorganizar las estaciones, dismantelar las instalaciones industriales, y en su lugar diseñar un paseo a lo largo del antiguo trazado y ocupar el suelo liberado con equipamientos, viviendas y oficinas. El proyecto surge en una coyuntura económica favorable que asegura las expectativas y confirma su viabilidad a los principales agentes implicados.

II

LA OPORTUNIDAD DE UN GRAN ESPACIO CENTRAL DE FÁCIL RECONVERSIÓN

El elemento que define al ámbito ocupado por la Operación Pasillo Verde es el ferrocarril de contorno, puesto en funcionamiento en 1864 tras la construcción de la estación de Atocha en 1851, y de la de Príncipe

Pío ocho años después, a las que se añadirán las de Delicias en 1880, Imperial en 1881 y Peñuelas en 1914. Estas instalaciones van a decidir el destino febril del sector meridional del Ensanche. Será durante el primer tercio del siglo XX cuando las estaciones se constituyen en focos de aglomerados de fábricas y almacenes, y el eje ferroviario y sus derivaciones se convierten en el soporte físico de un corredor fabril, único en la ciudad. Las instalaciones que aparecen en la zona, por sus característi-

cas, ocupan amplias superficies, a veces manzanas enteras como es el caso de la fábrica del gas y los numerosos almacenes, depósitos e industrias, íntimamente relacionados con el transporte de mercancías (BRANDIS, del RÍO, TROITINO, 1989).

La actividad del ferrocarril y la ocupación espacial de la industria llegan a su máxima posibilidad en los años cincuenta y sesenta, siendo al final de esta década cuando comienzan los primeros síntomas de disfuncio-



FIG. 2. Imagen aérea del ámbito donde se desarrolla la parte central del Pasillo Verde. 1983.

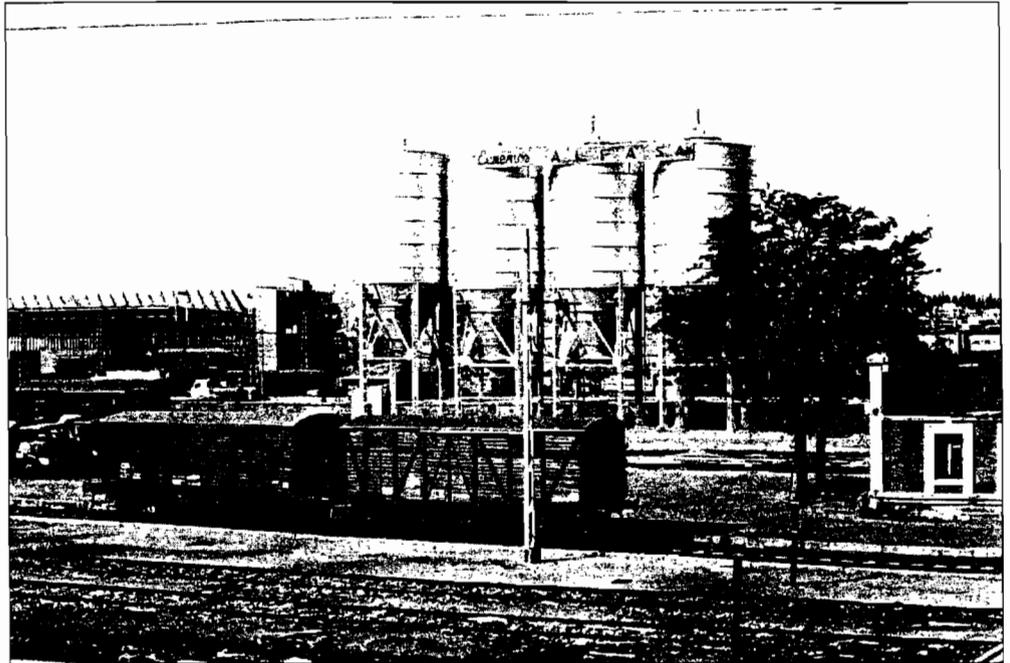


FIG. 3. Instalaciones ferroviarias y de almacenaje en la Estación Imperial antes de la transformación.

nalidad y las primeras renovaciones de las industrias apoyadas en el tramo ferroviario. Pero los mayores desalojos se producirán en las dos décadas siguientes, afectando a manzanas enteras y a parcelas selectivas. Los factores explicativos de estos cambios se encuentran en el decaimiento generalizado del transporte ferroviario, con el descenso de actividad de algunas estaciones y el cierre de otras y en la atonía de las industrias y almacenes vinculados al ferrocarril. También contribuye a su desalojo el apoyo que representa la normativa 13 de Remodelación del plan de 1963, que posibilita el cambio de uso, al considerar que las actividades tradicionales de la zona constituyen un «obstáculo» para la articulación del espacio central de la ciudad metropolitana. Todo ello tendrá como consecuencia cierres y traslados de instalaciones que dejan ámbitos desmantelados funcionalmente y críticos desde el punto de vista urbanístico (BRANDIS, del Río, TROITIÑO, 1988).

A principio de los años ochenta y coincidiendo con los trabajos preparatorios del Plan General aparecen las manifestaciones de la crisis económica con altos índices de despidos industriales, por lo que las directrices del nuevo planeamiento abogan por mantener el empleo industrial en la ciudad y evitar los cierres y renovaciones de las industrias existentes. Sin embargo, y con respecto a nuestra zona de estudio, se resalta la marginalidad y complejidad del área, así como el grado de centralidad que muestra y sus altas expectativas de cambio en rela-

ción al conjunto de la almendra central. Esto último se pone en evidencia con la rehabilitación de la estación de Delicias, cerrada desde 1971, y los éxitos que tuvieron las renovaciones aprobadas por el planeamiento anterior hacia el uso residencial, como es el caso de la antigua fábrica del gas y de las industrias y almacenes al sur del ferrocarril (del Río, 1992).

El Plan General de 1985, redactado en momentos de austeridad económica, contempla la integración del Ensanche meridional en el área central, pero se define por mantener la industria, que todavía no ha desaparecido, mediante operaciones de rehabilitación y reconversión de edificios fabriles obsoletos, así como la recuperación de los espacios disfuncionales por medio de operaciones de regeneración adecuadas. De ahí que decida adecuar en doble vía el ferrocarril de contorno para el transporte metropolitano de viajeros, y destinar a usos de equipamientos y zonas verdes los vacíos que deja el desmantelamiento de las antiguas estaciones con el fin de conseguir una mejora medioambiental del sector. Así, el Plan hace desaparecer algo más de la mitad de suelo ferroviario, multiplica por ocho el nuevo suelo destinado a equipamientos y mantiene íntegramente el suelo industrial que subsiste hasta ese momento.

Esta última propuesta se muestra inviable, y así se constata inmediatamente a la aprobación del Plan con la petición de modificaciones puntuales del mismo, entre las cuales la Operación Pasillo Verde será la de mayor

envergadura. Su viabilidad económica no estará ausente de vicisitudes, lo que ha obligado, hasta el momento, a llevar a cabo modificaciones significativas respecto al proyecto original.

III

LA INCIDENCIA DE LAS COYUNTURAS ECONÓMICAS DE LA CIUDAD EN LA EVOLUCIÓN DEL PROYECTO

Las modificaciones que experimentará el proyecto Pasillo Verde desde 1989 hasta la actualidad están supeditadas, en gran parte, a la evolución de la base económica de la ciudad durante estos años. Esto es debido a la envergadura de la operación que conlleva la imbricación de agentes y mecanismos sensibles a las coyunturas y cambios del mercado inmobiliario.

1. LA FASE DE FORMULACIÓN DEL PROYECTO

El anuncio de la Operación Pasillo Verde desde instancias municipales tiene lugar en 1987, momento en el que se prevé el éxito de la misma. Han pasado dos años desde la aprobación del Plan General y, también, dos años del comienzo de la última reactivación económica de la ciudad puesta de manifiesto, sobre todo, en la fuerte demanda de productos inmobiliarios para usos residenciales y terciarios. Así, la superficie concedida para viviendas en 1985 y 1986 aumenta en un 306% sobre la de 1981 y 1982, y con respecto a la construcción de oficinas se pasa de los 100.000 m²/año hasta 1985 a superar los 300.000 a partir de esa fecha, lo que provoca la subida espectacular de los precios del suelo (BRANDIS, del RÍO, TROTTIÑO, 1993). Según la Comunidad de Madrid el precio del suelo en el Área Central en 1982 era de 20.000 pts/m², alcanzando en 1988 un valor de 150.000 pts/m², lo que repercute en subidas significativas de los productos inmobiliarios. En el caso de las viviendas los precios pasan de 60.000 a 210.000 pts/m², y en el de las oficinas de 75.000 a 275.000 pts/m² (CAM, 1989).

El Ayuntamiento señala la necesidad de crear y preparar una mayor oferta de suelo para contrarrestar su alto precio agudizado por las operaciones inmobiliarias especulativas y la escasez de solares que hay en el Área Central madrileña. En este ambiente económico es cuando se propone la Operación que contribuirá a paliar el déficit de suelo terciario central, contrarrestar el alza de los precios y rentabilizarla con la previsible buena acogida del capital privado (ALFOZ, 1988).

En esta coyuntura favorable, el Ayuntamiento aprueba en el Presupuesto General de 1988 diez grandes operaciones urbanas, siendo una de ellas la del Pasillo Verde Ferroviario que junto con la del Campo de las Naciones de 432 Has. constituyen las dos mayores actuaciones dentro de la práctica urbanística emprendida en estos años (GALIANA, 1993). Al no estar incluido en el Pasillo Verde dentro de las propuestas del Plan General se hace necesario cambiar la calificación del suelo, siendo en Enero de 1988 cuando sale a información pública el Avance de la modificación propuesta por el Ayuntamiento. A partir de ahí se abre un período de negociaciones entre la corporación municipal, la Renfe, los vecinos y la Comunidad Autónoma de Madrid que se prolonga durante casi dos años.

Las modificaciones que aparecen en el Avance con respecto al contenido del Plan se refieren especialmente a un aumento espectacular del uso residencial, a la incorporación de suelo terciario, a la reducción de los usos dotacionales y ferroviarios y a la eliminación total de la industria, junto con la construcción de un bulevar arbolado una vez enterradas las vías. Esta propuesta la respalda el Ayuntamiento en las mejoras a conseguir, esto es,

«el reequilibrio urbano, fomentando el reequipamiento y localización de empleo terciario en un área en peligro de acelerada obsolescencia, y la defensa del carácter residencial de centro tradicional que estas mismas actividades amenazan desplazar. Es, por todo ello, un proyecto que afectará positivamente a la regeneración de La Arganzuela, pero cuyos efectos benéficos se van a extender a toda la ciudad» (AYUNTAMIENTO DE MADRID, 1988).

La reacción de los vecinos no se hace esperar y ante el temor de que el Pasillo se convierta en una vía de tráfico, piden que se considere zona verde y, así mismo, critican el aumento de la densidad edificatoria y la disminución de los equipamientos en relación al plan vigente (*EL PAÍS*, 12 y 19-XII-1988 y 24-I-1989).

El primer paso para la ejecución del proyecto del Pasillo Verde es la formación, el 25 de Abril de 1989, de un Consorcio Urbanístico formado por el Ayuntamiento y la Renfe para gestionar y ejecutar todas las obras, incluidas las cesiones de suelos, las infraestructuras urbanísticas y ferroviarias y la construcción de equipamientos. La mayor parte del suelo la aporta la Renfe y el resto se obtiene mediante expropiación. De esta forma los costos totales de la operación se autofinanciarán mediante la venta del suelo dedicado a usos lucrativos. La aprobación definitiva de la modificación solicitada, requisito necesario para empezar las obras, no se llevará a cabo hasta el 16 de Octubre del mismo año, retraso que



FIG. 4. Túnel de enterramiento de las vías. Situación de las obras en 1992.

se explica por existir desacuerdos de competencias entre la Comunidad Autónoma y el Consorcio.

2. LA FASE DE MATERIALIZACIÓN DEL PROYECTO

El comienzo de las obras del Pasillo coincide con el fin de la etapa de crecimiento económico, que se agota bruscamente en el bienio 90-91, colapsando y paralizando la economía de la ciudad durante los dos años siguientes. Es en el Área Central donde se manifiestan de manera más rotunda los efectos de estos ritmos económicos, puestos de manifiesto en la caída del 60% de la actividad constructora, con respecto a la época alcista, y en la acumulación de la oferta de suelo vacante de oficinas, que llega a aproximarse al medio millón de m², lo que provoca la paralización del mercado de suelo y de los productos inmobiliarios y la estabilización de los precios. Esta coyuntura desfavorable obliga al Consorcio a retrasar la venta de parcelas, lo que pone en peligro el equilibrio económico del proyecto una vez que las obras para el enterramiento de las vías ya se han adjudicado a cuatro empresas (Dragados y Construcciones, Ferrovial, Construcciones y Contratas, y Cubiertas - Mzov) por un valor de 10.721 millones; de ahí que sea necesario recurrir a la financiación externa a través de créditos.

La lenta salida de las parcelas al mercado se inicia a mediados de 1991 resultando fácil para las calificadas

de residencial y prácticamente imposible para las de usos terciarios. En consecuencia, el Consorcio considera imprescindible la recalificación de gran parte de su suelo terciario para viviendas, y solicita una 2ª Modificación al Plan General en octubre de 1992. El Consorcio justifica la petición ante la dificultad de encontrar compradores para el suelo terciario y dado que este uso es más caro que el residencial y por lo tanto, podría verse bloqueada la autofinanciación, se plantea aumentar la edificabilidad para compensar su menor valor. Por otro lado, el Ayuntamiento apoya la solicitud argumentando que

«la zona quedará mejor porque las viviendas generan menos tráfico que las áreas del terciario. Además, se cumple el objetivo del Plan General de que las zonas centrales de la ciudad se dediquen a vivienda» (*EL PAÍS*, 17-10-1992).

Antes de que la Comunidad Autónoma apruebe la 2ª Modificación el 17-1-1994, el Consorcio ya ha comprometido la venta de suelo calificado de terciario como residencial. De ahí que en la modificación aprobada se acepte que la edificabilidad residencial aumente más del 100% y tres veces el número de viviendas, mientras que la terciaria disminuya en casi la mitad. La superficie de los espacios libres y de uso dotacional se incrementa ligeramente, resultado de los ajustes a los que obligan los cambios en los usos lucrativos. Sin embargo, no acabarán aquí las peticiones de cambio de uso para vivienda, como es el solicitado por Fonfir, primera empresa que

compró suelo terciario en 1991 y que todavía tiene sin construir. Homologando esta petición a los cambios anteriores, el Ayuntamiento aprueba la solicitud y alega que así se resolverá un «diseño equivocado del Pasillo Verde». Ante estos cambios del proyecto original y de las previsiones financieras en que se basaba la operación, y una vez vendidas casi la totalidad de las parcelas, el Consorcio, para conseguir la autofinanciación, que se estima será de 43.000 millones de pesetas, tiene previsto aportar nuevo suelo fuera del Pasillo Verde.

En definitiva, resultado de la inadecuación del planeamiento y de la dinámica del espacio afectado por la operación, en los últimos diez años este ámbito está cambiando su imagen urbana. De ser un espacio fabril y ferroviario se está convirtiendo en zona residencial de calidad, enriquecida con equipamientos y espacios verdes, a costa de la destrucción de su organización urbana secular al enterrar el ferrocarril y al dismantelar las industrias tradicionales (Cuadros I y II).

IV

DIMENSIÓN Y VALORACIÓN DEL IMPACTO URBANO DE LA OPERACIÓN PASILLO VERDE

La magnitud espacial que implica la total transformación de la escena urbana en este tipo de operaciones conlleva una dinámica económica compleja que trasciende más allá del límite proyectado; por eso, en la valoración del impacto urbano, supone distinguir el llevado a cabo en el espacio directamente afectado por las mismas y el que de forma indirecta puede manifestarse en su entorno más o menos inmediato.

1. EL IMPACTO DIRECTO DE LA OPERACIÓN PASILLO VERDE

Los impactos directos de la Operación afectan a un total de 163 Has. y transforman las estaciones y las márgenes del corredor que las une, dándoles un carácter nuevo al destruir los usos existentes e introducir otros nuevos que, en un principio, se pensaba iban a ampliar la oferta urbana. El grado de transformación varía en función de la calificación previa del suelo de las estaciones, siendo menor en las que existían espacios verdes y equipamientos, como en Príncipe Pío y Delicias, y muy intenso en las de Imperial y Peñuelas, ocupadas sólo por usos ferroviarios, industriales y de almacenaje.

El ámbito de la estación de *Príncipe Pío* aparecía ocupado por las instalaciones ferroviarias, una amplia

superficie dedicada a viveros y depósitos municipales y un colegio público. La transformación que proponen las dos modificaciones, se concreta en destinar parte del suelo ferroviario, con fachada al Paseo de La Florida, a servicios terciarios. Para ello se diseñan seis parcelas que suman cerca de 21.000 m², a las que se otorga una edificabilidad de 65.000 m². Éstas fueron las primeras de toda la operación que se vendieron, en 1991, por 183.000 pts/m² a Fonfir, empresa en la que participan Cofir, el Banco Bilbao Vizcaya, Alberto Cortina y Alberto Alcocer, ligados al Banco Zaragozano (Cuadro III). Dado el stock de oficinas que todavía registra la ciudad, su construcción está pendiente, por lo que la empresa pide la recualificación de su propiedad para viviendas y el aumento en un tercio de la anterior edificabilidad, solicitud que ha sido admitida recientemente por el Ayuntamiento. Junto con la introducción de los usos lucrativos, se procede a mejorar el conjunto de equipamientos existentes. Los viveros se transforman en zonas ajardinadas que se conocen como el Parque de la Bombilla, se mejora la zona escolar existente, se crea un aparcamiento subterráneo para residentes y otro en su-

CUADRO I. Cambios de la superficie (m²) en los usos del pasillo verde entre 1985 y 1994

USOS	PLAN GENERAL (1985)	1ª MODIFICACIÓN (16-10-1989)	2ª MODIFICACIÓN (17-1-1994)
Residencial	21.292	54.483	77.916
Terciario	-	61.727	36.849
Industrial	61.358	5.922	5.922
Dotacional	166.218	156.363	163.863
Ferroviario	371.757	162.841	162.841
Espacios libres	667.843	835.311	904.689
Red viaria	202.374	290.677	282.292
TOTALES	1.565.342	1.567.324	1.634.372

Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo: 1ª y 2ª Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid en el ámbito del Pasillo Verde Ferroviario de Madrid.

CUADRO II. Cambios de la edificabilidad (m²) en los usos lucrativos del Pasillo Verde entre 1989 y 1994

USOS	1ª MODIFICACIÓN (16-10-1989)	2ª MODIFICACIÓN (17-1-1994)	% INCREMENTO (89-94)
Residencial	145.254	301.194	107,35
Terciario	188.840	109.519	-42,00
Industrial	17.766	17.766	0,00
TOTALES	351.860	428.479	21,80

Fuente: ídem cuadro I.

aquí donde el enterramiento de las vías ha supuesto medidas técnicas de gran envergadura y se han presentado los mayores problemas jurídicos con las propiedades privadas afectadas.

Con respecto a la zona de la estación de *Imperial*, el Plan General prevé el mantenimiento en superficie de la

vía del ferrocarril, así como de las industrias situadas entre los Paseos Imperial y Melancólicos, y en el suelo liberado por el desmantelamiento de parte de las instalaciones ferroviarias y de almacenaje se piensa construir un polideportivo y una manzana residencial, situada en el Paseo de los Melancólicos. El cambio que propone la



FIG. 6. Nuevo paseo que une el edificio de la Estación y el Planetario en Delicias.



FIG. 7. Nuevo equipamiento en Delicias. Zona ajardinada del Parque del Bronce, en contacto con la zona industrial.

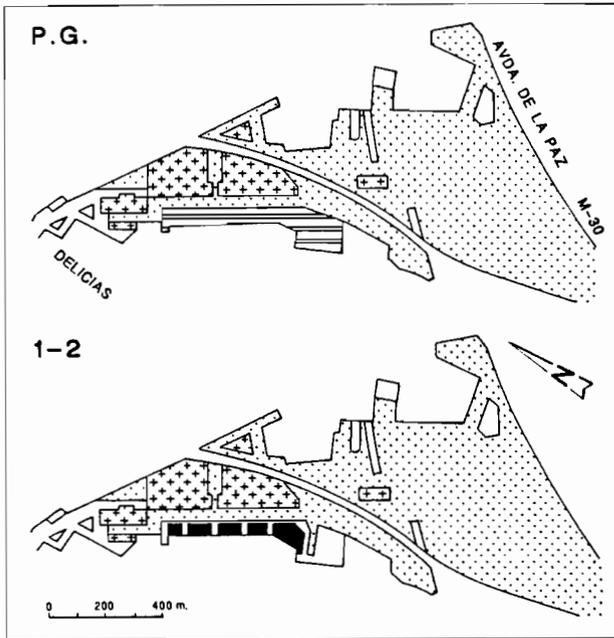


FIG. 8. Delicias. Calificación del suelo en el Plan General y en la 1ª y 2ª Modificación (ver cartela de la Fig. 5).

1ª Modificación altera la situación anterior de forma sustancial al incrementar los usos residenciales e introducir el terciario a lo largo del Paseo de Pontones, a costa del suelo destinado anteriormente a equipamiento. Las parcelas residenciales ocupan 23.092 m² y las destinadas a terciario 10.218 m², pero al no venderse ningun-

na de estas últimas, en la 2ª Modificación se pide su recalificación hacia uso residencial, quedando el terciario representado sólo con 2.357 m² en la intersección de los Paseos Imperial y Pontones. Este cambio hace aumentar la superficie residencial a 31.924 m² e incrementarse en un 85% la edificabilidad, reforzada por la elevación del número de plantas de algunas parcelas. A partir de este momento es cuando termina de venderse la totalidad del suelo. Entre las principales empresas compradoras destacan la Municipal de la Vivienda, «Pryconsa» y «Construcciones Reyal» que se hacen al final del proceso con la mayor partida de superficie enajenada (Foto 6). Por la gran magnitud espacial que tenía la antigua estación, la superficie dedicada a equipamiento deportivo será amplia, y se considera que ésta representará lo que el área deportiva de Vallehermoso supone para la zona septentrional.

El proceso de transformación del ámbito de *Peñuelas* es bastante semejante al observado en Imperial. De igual forma el Plan General mantiene y mejora la industria existente, así como el trazado en superficie del ferrocarril, y se prevén equipamientos y suelo residencial. Con la 1ª Modificación la distribución de usos se altera en gran medida, pues desaparece completamente el suelo industrial y en su lugar se diseñan ocho parcelas de terciario que suponen 17.044 m², aprovechándose de la mayor centralidad que ofrece el Paseo de las Acacias y los bordes del Pasillo Verde. El uso residencial que suma 18.950 m² se recoloca en el borde meridional, locali-



FIG. 9. Promoción residencial en Imperial.

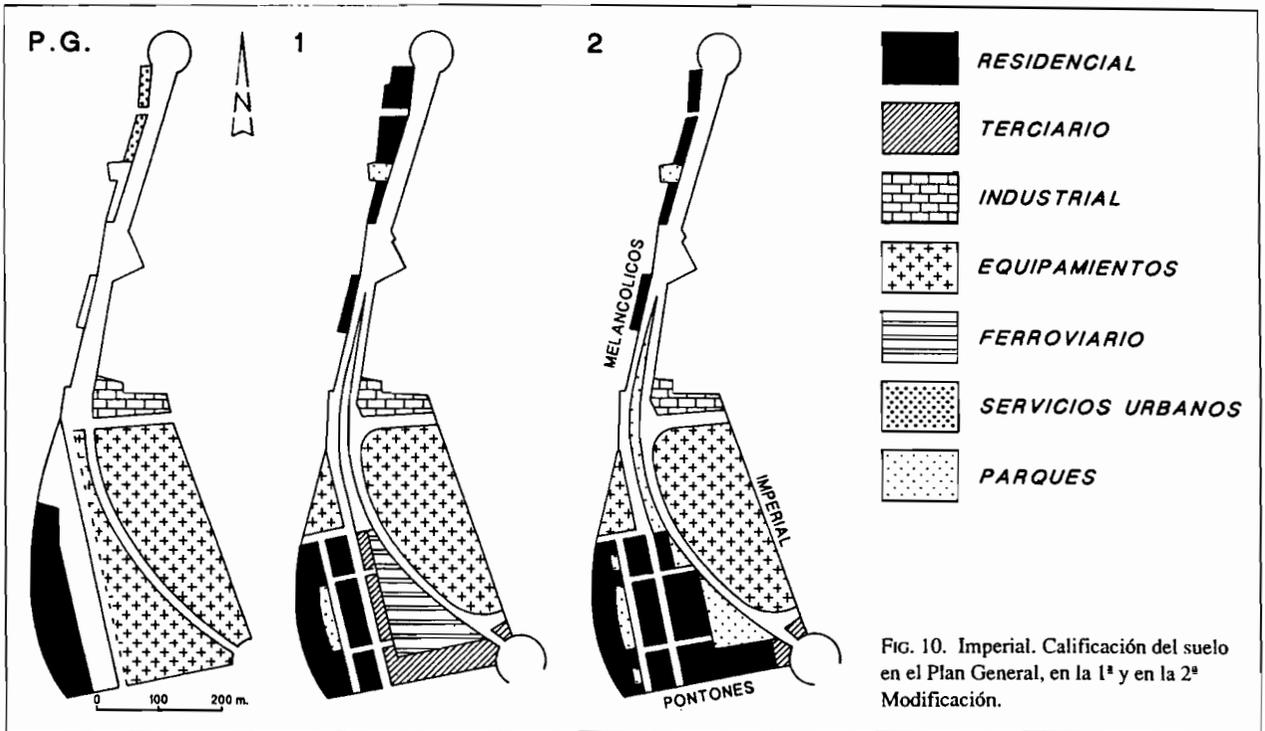


FIG. 10. Imperial. Calificación del suelo en el Plan General, en la 1ª y en la 2ª Modificación.

zándose el equipamiento formado por un centro de servicios sociales, un centro de BUP y Formación Profesional e instalaciones deportivas, y los espacios verdes entre ambos usos. Como en Imperial, el suelo terciario no encuentra compradores, por lo que en la 2ª Modificación se recalifica de residencial en su mayor parte, multiplicando por tres la nueva edificabilidad. Las empresas «La Fama Industrial» y «Pryconsa» se adjudican la mayor cantidad de suelo, comprando la primera muy pronto parcelas residenciales, mientras que a «Pryconsa» se le adjudica suelo terciario en 1993, conociendo su inmediata recalificación.

El tramo más complejo del Pasillo Verde es el que une las estaciones de Imperial y Peñuelas. A su paso atraviesa propiedades industriales cuyas parcelas llegan hasta el límite del antiguo ferrocarril de contorno, quedando afectadas por la delimitación del proyecto. La remodelación del Pasillo Verde implica la liberación y recalificación de parte del suelo de estas propiedades, lo que obliga al Consorcio y a las empresas afectadas llegar a acuerdos sobre la forma de actuación, que se acomodarán en función de los proyectos posteriores en los que se implican, como es el caso de las papeleras Madrileña y Peninsular.

En Diciembre de 1994 las obras del enterramiento de las vías entre Príncipe Pío y Delicias se encuentran

terminadas en un 70% aproximadamente, y las urbanísticas en un 85%. Estas últimas se refieren a las mejoras y creación de los parques de la Bombilla en Príncipe Pío, de Peñuelas, y del Bronce y de Tierno Galván en Delicias, así como al trazado de las nuevas calles y paseos. Sin embargo el grado de construcción de los usos lucrativos en superficie, a pesar de la venta del suelo, está en sus comienzos, afectando solamente a 12 parcelas de las 26 residenciales que se contemplan, y lo mismo puede decirse de parte de los equipamientos de Imperial y Peñuelas.

2. LOS IMPACTOS INDUCIDOS DE LA OPERACIÓN PASILLO VERDE

La concepción de la gran obra del Pasillo Verde surge en un momento en el cual el distrito de Arganzuela está completando el ciclo de vida económico y funcional que inició un siglo antes. El éxito de todas las operaciones de cambio de uso que se llevaron a cabo en amplias zonas de su suelo en años anteriores, alentó acciones consecutivas, en las cuales la operación Pasillo Verde adquiere un protagonismo esencial, capaz a su vez de inducir, potenciar y acelerar cambios más allá de sus límites, con altas expectativas de éxito económico, social y ambiental. Todo esto es considerado por las adminis-

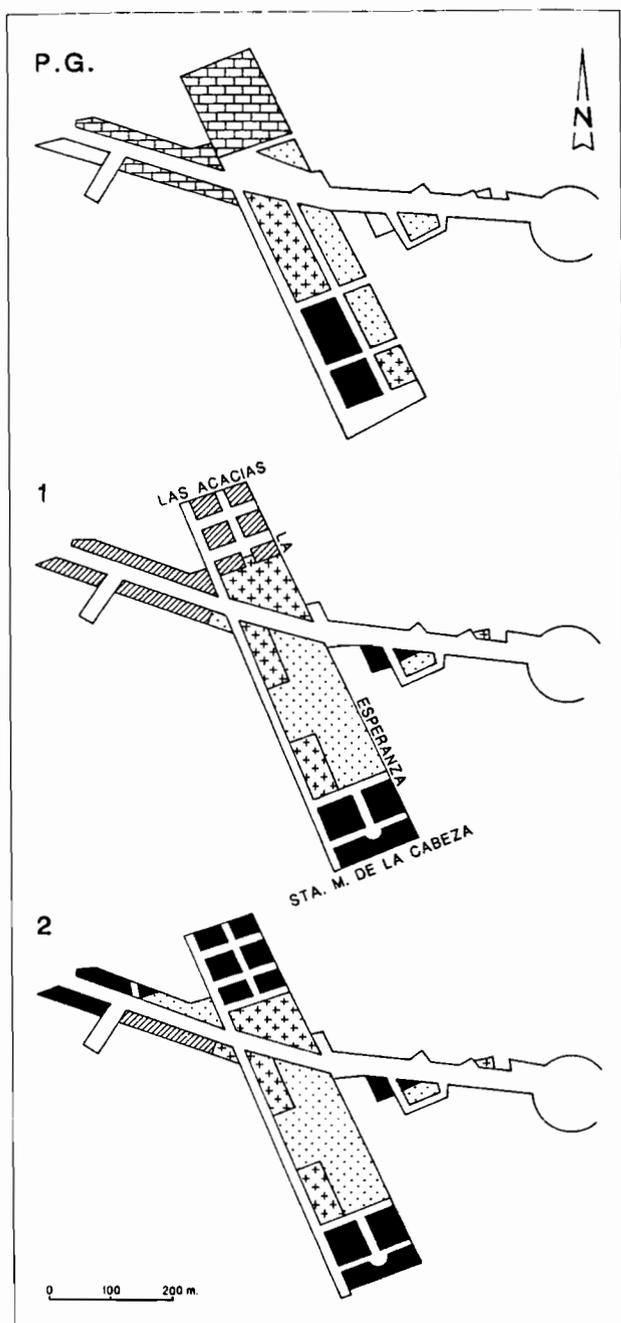


FIG. 11. Peñuelas. Calificación del suelo en el Plan General, en la 1ª y en la 2ª Modificación (ver cartela de la Fig. 10).

traciones municipal, autónoma y central que no quieren perder la oportunidad de actuar en el que es el único espacio, dentro del área central consolidada, en el que es posible llevar a cabo operaciones de reproducción de suelo que, bajo la filosofía de la regeneración urbana, les van a dar prestigio y beneficios políticos; máxime

cuando en estas operaciones de transformación se invita a intervenir al capital privado, bien posibilitando el traslado de antiguas instalaciones productivas, con la posterior venta del suelo revalorizado, bien dando ocasión de actuar a empresarios, promotoras, empresas inmobiliarias y de urbanización que obtendrán así altos beneficios.

Desde que se anunció la Operación Pasillo Verde en la segunda mitad de los ochenta, se puso en marcha un clima de acelerados cambios en el distrito de Arganzuela, apoyados y a veces inducidos por las administraciones. Así se recalifica un alto número de propiedades industriales en las zonas de Acacias-Yeserías, Delicias-Legazpi y de Méndez Álvaro, también se considera introducir equipamientos culturales de carácter central, nuevas actividades económicas terciarias, y aumentar el parque residencial.

Los mayores cambios, tanto en lo espacial como en lo morfológico y funcional, están representados por la recalificación de zonas industriales. Se ven implicadas parcelas entre Acacias-Yeserías que dan fachada al Pasillo y sobre las que se acuerda, en vez de expropiar la superficie afectada, recalificar toda la parcela y que sea la propiedad la que se adecúe al nuevo trazado. Uno de los impactos de mayor repercusión será el que provenga del futuro traslado de «La Papelera Peninsular» cuya parcela es de 54.500 m²; la solución urbanística de este tramo del Pasillo se realiza mediante un Convenio del Ayuntamiento con la propiedad por el que ésta, a cambio de ceder terreno necesario para la alineación del Pasillo y para otras mejoras, consigue una edificabilidad de 120.000 m² fundamentalmente para construir viviendas. De igual forma la «Papelera Madrileña», situada enfrente, resolverá su fachada al Pasillo. La desaparición de esta y otras industrias de la misma manzana suman unos 25.000 m².

En el ámbito Delicias-Legazpi se recalifican tres grandes manzanas que hacen desaparecer industrias tan representativas como la imprenta de Hauser y Menet, Repsol Petróleo o la Unión Alcohólica Española, junto con otras ocho propiedades industriales que acogen fábricas de los años 40 y 50 y que suman una superficie de 96.000 m² (CATASTRO DE URBANA, 1988), así como el barrio industrial de la China que acoge unos 50 pequeños establecimientos de los mismos años. Entre las principales promotoras que intervendrán en el cambio se encuentran Argentaria y la propia Repsol, mientras que el Ayuntamiento se quedará con el 25% del suelo edificable para hacer viviendas sociales (EL PAÍS, 24-6-1994).

En la zona suroriental de Méndez Álvaro sobre suelo industrial, sin ocupar en su mayor parte, y situado en ambas márgenes de la curva que describe el ferrocarril, se proyecta construir 370 viviendas en tres bloques, un gran complejo cinematográfico y un hotel de quince plantas, con el fin de recaudar el presupuesto con el que el Ayuntamiento pueda financiar la construcción de la

nueva Estación de Autobuses, sita en el mismo ámbito. Por otro lado, y a iniciativa de la Comunidad Autónoma de Madrid, se recalifican terrenos que la empresa «La Mercantil El Águila» posee en los alrededores de la calle Méndez Álvaro para construir un hotel y 300 viviendas; a cambio la empresa cede su antigua fábrica de cervezas a la C.A.M., que pretende convertirla en un gran centro



FIG. 12. Obras del tramo central del Pasillo Verde, entre el P^o de las Acacias y Peñuelas. En ambas márgenes se sitúan los terrenos de las Papeleras, Madrileña y Peninsular.

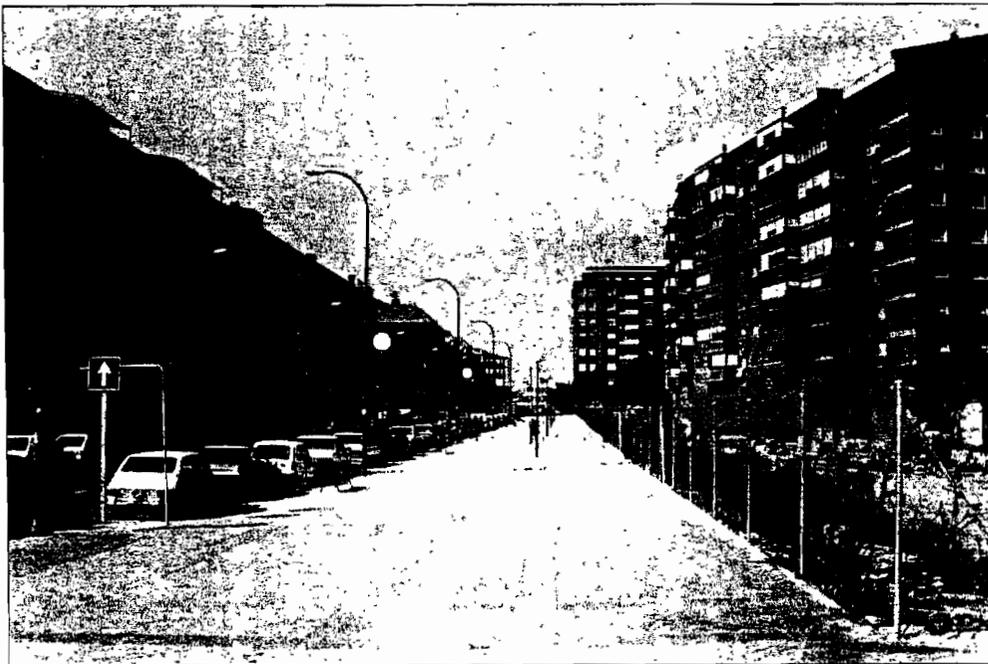


FIG. 13. Tramo central del Pasillo Verde terminado, entre la calle de Toledo y el P^o de las Acacias, y bordeado por viviendas promovidas antes de la Operación.

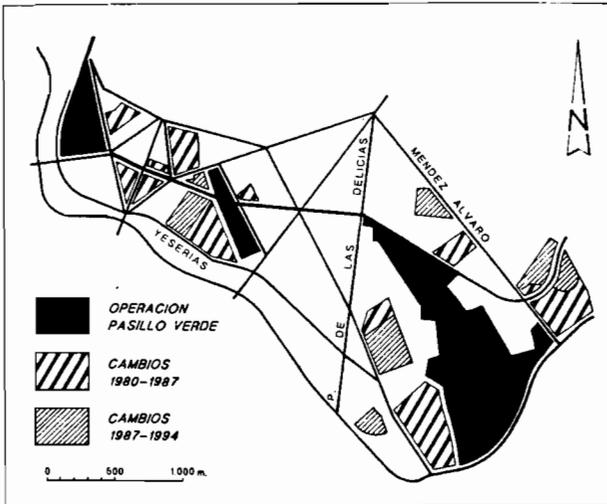


FIG. 14. Espacios afectados por los cambios anteriores y posteriores a la Operación Pasillo Verde en el distrito de Arganzuela.

cultural, y se compromete a que la mitad de las viviendas sean de protección oficial; por su parte el Ayuntamiento recibirá el 15% del aprovechamiento urbanístico en suelo o dinero. Finalmente, en parte de los terrenos de otra de las industrias tradicionales de la zona, «Alcatel», el Ayuntamiento le permite construir oficinas y 504 viviendas, de las que el 70% serán de precio libre.

En breve plazo será un hecho la introducción en el sector de equipamientos culturales de carácter central, cuando se materialicen los dos proyectos que corren a

cargo de la C.A.M. y de Renfe. El primero pretende la creación del gran centro cultural que la Comunidad quiere instalar en la antigua fábrica de cervezas «El Águila», una vez cedida la propiedad por la empresa; el edificio neomudéjar de 1900, tras ser rehabilitado por la administración, para lo que espera contar con las ayudas del Ministerio de Cultura y de la Comunidad Europea, se convertirá en un escenario para danza, teatro y música, así como en sede de la biblioteca municipal del distrito y de varias galerías para exposiciones artísticas. El segundo se refiere a la modificación que Renfe quiere introducir en el uso de parte del edificio de la estación de Príncipe Pío, con funciones culturales. El edificio, una vez rehabilitado por la empresa, dedicará la planta baja a multiestación para los usuarios de los cercanías, el metro y los autobuses de la zona, y el resto para otras funciones, entre las que se han pensado un aula de taller cultural y un teatro; Renfe cedería gratuitamente estas dependencias a cambio de que la C.A.M. se comprometiese a alquilar el resto de las plantas de la estación para oficinas.

El aumento del parque residencial viene provocado por el conjunto de actuaciones señaladas más arriba, en las cuales la recalificación de los usos anteriores industriales pasa fundamentalmente a la construcción de viviendas. A éstas habría que añadir la propuesta por parte de Renfe de crear un pequeño barrio de viviendas en el ámbito de la estación de Príncipe Pío, sobre las vías inutilizadas de largo recorrido. La superficie sobre la que se

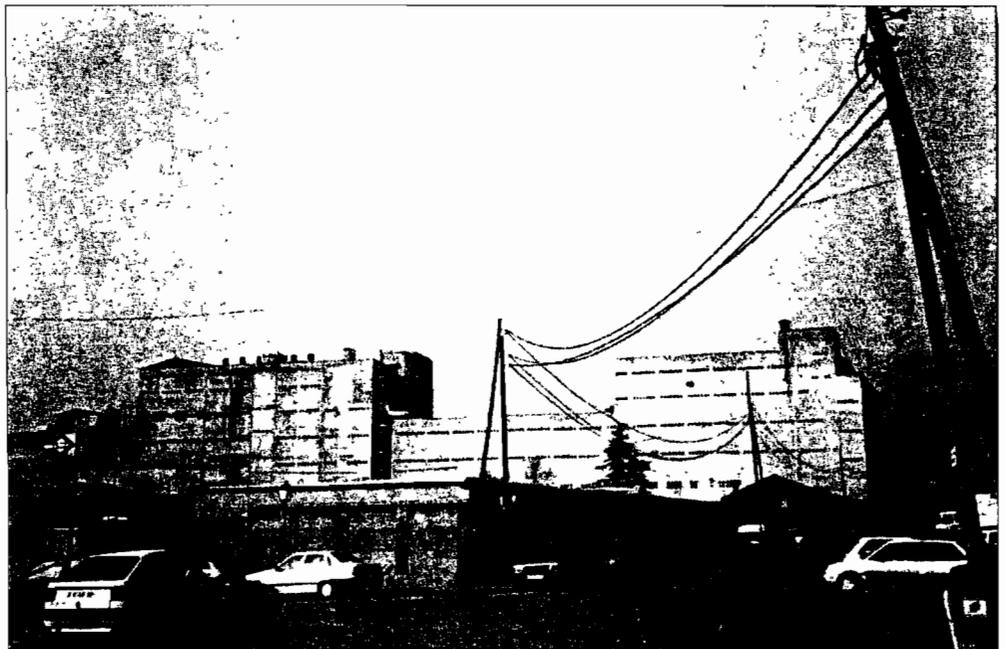


FIG. 15. Espacio industrial afectado por la recalificación de suelo en Delicias-Legazpi. Al fondo Hauser y Menet S.A.

CUADRO IV. *Dinámica de la venta y valor del suelo de uso lucrativo (en miles de pts) (1)*

Años	Nº de Parcelas	Edificabilidad (m ²)	Valor (pts)	Uso	Pts/m ²
1991	6	64.754	11.842.000	Terciario	182
1992	7	69.971	5.604.404	Residencial	80
1993	7	69.042	5.601.906	Residencial	81
1994	9	91.360	7.844.346	Residencial	85

Fuente: Consorcio Urbanístico del Pasillo Verde de Madrid.

(1): Sin incluir las parcelas adjudicadas a la E.M.V.

piensa actuar es de 25.000 m², reservándose el Ayuntamiento el 50% de los aprovechamientos, que se calculan en total en unos 40.000 m².

V

CONSIDERACIONES FINALES

Todos los cambios que se prevén en el distrito de Arganzuela, relacionados en mayor o menor grado con la Operación Pasillo Verde, la mayoría de los cuales tiene una plasmación espacial e identificación en el plano, van a contribuir, junto con las modificaciones anteriores a dicha Operación, a generar un nuevo medio geográfico en gran parte de aquel, cuya valoración pasa por identificar y considerar aspectos relacionados con las modificaciones morfológicas, sociales y económicas antes señaladas. En este sentido, se trataría de destacar en primer lugar que el esperado trasvase de las actividades fabriles y de distribución hacia otras del sector terciario, que provocarían la introducción en el distrito de empleos más cualificados y diferentes a los tradicionales, no va a alcanzar las cotas esperadas. En segundo lugar, lo que es evidente es que se producirá una mayor densificación residencial y, por lo tanto, demográfica. Y dada la calidad edificatoria que se implanta, que va acompañada de dotaciones y espacios libres privados, ésta se destinará en su mayor parte a una población con estatus social más elevado que el que gozan en general los residentes locales. En tercer lugar, las inversiones públicas en equipamientos, dotaciones y en mejoras del trazado y de la accesibilidad reforzarán, a corto plazo, el éxito residencial y, en consecuencia, de las actividades asocia-

das a ella, obteniéndose así una revalorización económica del distrito. Por otro lado, también se espera conseguir una rentabilidad social, habiendo iniciado el Consorcio estudios para conocer su alcance (RIERA, 1994).

Sin embargo el fomento de la desaparición de industrias (algunas se trasladan a otros municipios) puede suponer al Ayuntamiento una importante merma de los ingresos que percibe a través de los impuestos de actividades económicas. Además, el costo de mantenimiento de los grandes equipamientos públicos creados en la zona representa una partida económica que incrementa los presupuestos municipales. El resultado puede ser el deterioro paulatino de estas instalaciones, y sirva de ejemplo la denuncia que recientemente la oposición ha presentado al gobierno municipal por el deficiente estado de conservación del parque Tierno Galván, construido en 1986 (*EL PAÍS*, 1-11-94).

En definitiva, el conjunto de impactos que acabamos de señalar está generando en la zona un cambio significativo de su medio ambiente urbano. Dentro de la filosofía de la Operación, un aspecto importante era conseguir una mejora medioambiental a partir de los efectos difusores de la misma, apoyándose esencialmente en las inversiones económicas. Con las modificaciones habidas a lo largo de la ejecución del proyecto, la idea inicial de que las oficinas tuvieran un peso muy importante en la zona deja paso a la presencia mayoritaria del uso residencial. Con este cambio se altera el perfil funcional que se adjudicaba al distrito de Arganzuela dentro de la ciudad. Pensamos que con ello se refuerza la calidad ambiental deseada, pero sólo la evolución del distrito lo podrá corroborar.

B I B L I O G R A F Í A

- ALFOZ (1988). «Que viene el Plan», nº 52, 130 págs.
- BRANDIS, D. del RÍO, I., TROITIÑO, M. A. (1988). «Dinámica y reorganización espacial en el Ensanche Sur de Madrid», *II Congreso Mundial Vasco. Congreso de Geografía. Espacios Rurales y Urbanos en Áreas Industrializadas*. Vitoria, Servicio central de publicaciones del Gobierno Vasco, págs. 404-414.
- BRANDIS, D. del RÍO, I., TROITIÑO, M. A. (1989). «Génesis y dinámica espacial de la industria en el Ensanche Sur de Madrid (1876-1931)», *La sociedad madrileña durante la Restauración*, vol. 1, Madrid, Alfoz, págs. 232-249.
- BRANDIS, D. del RÍO, I., TROITIÑO, M. A. (1993). «Caracterización y problemática actual de los usos del Área Central de Madrid», *ERÍA*, nº 31, págs. 109-123.
- CAMERON, S. / DOLING, J. (1994). «Housing Neighbourhoods and Urban Regeneration», *Urban Studies*, 31, 7, págs. 1.211-1.223.
- COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID (1989). *Medidas sobre política de suelo*, Madrid, 128 págs.
- ESTUDIOS TERRITORIALES (1992), nº 39, *Número monográfico: Una política para las ciudades*, Madrid, MOPT, 247 págs.
- FERRER REGALES, M. (coordinador) (1992). *Cambios urbanos y políticas territoriales*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, S.A., 367 págs.
- GALIANA, L. (1993). «La práctica urbanística reciente del Ayuntamiento de Madrid (1985-1992)», *ERÍA*, nº 31, págs. 93-107.
- RIERA, P. (1994). *Análisis económico de la Operación Urbanística Pasillo Verde Ferroviario de Madrid. Avance de conclusiones*. Instituto Universitario de Estudios Europeos/ Universidad Autónoma de Barcelona. 6 págs.
- RÍO, I. del (1992). «El Ensanche sur de Madrid en transformación. Las grandes operaciones de renovación industrial y el futuro de los enclaves fabriles marginales», *Espacios Industriales en Madrid*, Grupo de Geografía Industrial - A.G.E., págs. 129-146.
- SAVITCH, H. V. (1988). *Post-Industrial Cities. Politics and planning in New York, Paris and London*, New Jersey, Princeton University Press, 368 págs.