

**PUBLICACIONES DEL INSTITUTO  
DE ESTUDIOS MADRILEÑOS**

*Biblioteca de Estudios Madrileños*  
Publicados 36 volúmenes

*Itinerarios de Madrid*  
Publicados 20 volúmenes

*Colección Temas Madrileños*  
Publicados 21 volúmenes

*Colección Puerta del Sol*  
Publicados 3 volúmenes

*Clásicos Madrileños*  
Publicados 9 volúmenes

*Colección Plaza de la Villa*  
Publicados 2 volúmenes

*Colección Puerta de Alcalá*  
Publicados 3 volúmenes

*Madrid en sus Diarios*  
Publicados 5 volúmenes

*Conferencias Aula de Cultura*  
Publicadas más de 600 conferencias

*Anales del Instituto de Estudios  
Madrileños*  
Publicados 45 volúmenes

*Madrid de los Austrias*  
Publicados 7 volúmenes

*Guías Literarias*  
Publicados 3 volúmenes



ISSN 0584-6374



ANALES  
DEL  
INSTITUTO  
DE  
ESTUDIOS  
MADRILEÑOS

**TOMO  
XLV**

C. S. I. C.  
**2005**  
MADRID

# ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

TOMO XLV



C. S. I. C.  
**2005**  
MADRID

*El tomo XLV de los*

**ANALES DEL INSTITUTO  
DE ESTUDIOS MADRILEÑOS**

*comprende estudios —referidos a Madrid— en los que alternan temas de Historia, Arte, Literatura, Geografía, etc., notas biográficas sobre madrileños ilustres y acontecimientos varios de la vida madrileña.*

Foto de portada:

*Relieve en el pedestal de la estatua de Cervantes en la Plaza de las Cortes en el que se representa a don Quijote y Sancho, original de José Piquer.*

*Anales del Instituto de Estudios Madrileños* publica anualmente un volumen de más de quinientas páginas dedicado a temas de investigación relacionados con Madrid y su provincia. Arte, Arqueología, Arquitectura, Geografía, Historia, Urbanismo, Lingüística, Literatura, Sociedad, Economía y Biografías de madrileños ilustres y personajes relacionados con Madrid son sus temas preferentes. *Anales* se publica ininterrumpidamente desde 1966.

Los autores o editores de trabajos o libros relacionados con Madrid que deseen dar a conocer sus obras en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños* deberán remitirlas a la secretaría del Instituto, calle Duque de Medinaceli, 6, 28014 Madrid; reservándose la dirección de *Anales* la admisión de los mismos. Los originales recibidos son sometidos a informe y evaluación por el Consejo de Redacción, requiriéndose, en caso necesario, el concurso de especialistas externos.

**DIRECCIÓN DE ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS:**

PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS: José Portela Sandoval (UCM).  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE PUBLICACIONES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS: Alberto Sánchez Álvarez-Insúa (Instituto de Filosofía, CSIC).  
SECRETARIO DE LA COMISIÓN DE PUBLICACIONES: Rufo Gamazo Rico (Cronista de Madrid).

**CONSEJO DE REDACCIÓN:**

Alfredo Alvar Ezquerro (CSIC), Luis Miguel Aparisi Laporta (Instituto de Estudios Madrileños), Eloy Benito Ruano (Real Academia de la Historia), José del Corral Raya (Cronista de Madrid), Ricardo Donoso Cortés y Mesonero Romanos (UPM), María Teresa Fernández Talaya (Fundación Madrid Nuevo Siglo), José Fradejas Lebrero (UNED), José Montero Padilla (UCM), Manuel Montero Vallejo (Catedrático de Enseñanza Media, Madrid), Alfonso Mora Palazón (Ayuntamiento de Madrid), M.<sup>a</sup> del Carmen Simón Palmer (CSIC).

**CONSEJO ASESOR:**

Enrique de Aguinaga (UCM; Cronista de Madrid), Carmen Añón Feliú (UPM), Rosa Basante Pol (UCM), Francisco de Diego Calonge (CSIC), Manuel Espadas Burgos (CSIC), María Pilar González Yanci (UNED), Miguel Ángel Ladero Quesada (UCM), Jesús Antonio Martínez Martín (UCM), Áurea Moreno Bartolomé (UCM), Leonardo Romero Tovar (Universidad de Zaragoza), José Simón Díaz (UCM), Virginia Tovar Martín (UCM), Fernando Terán Troyano (UPM), Manuel Valenzuela Rubio (UAM).

I.S.S.N.: 0584-6374

Depósito legal: M. 4593-1966

## SUMARIO

Págs.

### Memoria

<i>Memoria de actividades del Instituto de Estudios Madrileños</i> .....	13
--	----

### Artículos

<i>Propiedad, alquiler y especulación en Madrid a mediados del siglo xv: Alfonso Álvarez de Toledo</i> , por MANUEL MONTERO VALLEJO ..	17
<i>Realistas y comuneros en Madrid en los años 1520 y 1521. Introducción al estudio de su perfil sociopolítico</i> , por MÁXIMO DIAGO HERNANDO .....	35
<i>Los plateros madrileños en los años centrales del Siglo de Oro</i> , por JOSÉ DEL CORRAL RAYA .....	95
<i>Criados y cofres de alhajas de los hijos de Carlos IV (1771-1794)</i> , por PILAR NIEVA SOTO .....	105
<i>Los retablos de la parroquia de Santiago de Madrid. Pedro de la Torre, Sebastián de Benavente y Alonso Cano</i> , por JUAN MARÍA CRUZ YÁBAR .....	155
<i>Sobre el retablo mayor de la ermita de Nuestra Señora de la Poveda de Villa del Prado (Madrid) y sus autores toledanos, José y Alonso de Ortega (1655)</i> , por ANTONIO JOSÉ DÍAZ FERNÁNDEZ .....	179
<i>La antigua Basílica de Atocha. Reconocimiento de su imagen física a través de elementos subsistentes: Los restos escultóricos de la fachada y un cuadro de las Descalzas Reales</i> , por M. <sup>a</sup> DEL CARMEN RODRÍGUEZ PEÑAS .....	209
<i>El puente histórico de Ambite sobre el río Tajuña</i> , por PILAR CORELLA SUÁREZ .....	231
<i>Iconografía madrileña inconclusa</i> , por LUIS MIGUEL APARISI LAPORTA.	247

	Págs.
<i>Estatuaria y ornamentación exterior de la catedral de la Almudena,</i> por ALFONSO MORA PALAZÓN .....	327
<i>Los Pozos de la Nieve de la calle Fuencarral, la parcelación y división de los terrenos y su influencia en el ensanche de Madrid,</i> por M. <sup>a</sup> TERESA FERNÁNDEZ TALAYA .....	357
<i>Transformaciones de las estaciones ferroviarias de Madrid,</i> por M. <sup>a</sup> PILAR GONZÁLEZ YANCI .....	387
<i>El botamen de la Real Botica de la Reina Madre Nuestra Señora de Madrid,</i> por ROSA BASANTE POL y M. <sup>a</sup> ELENA CID GARCÍA.....	421
<i>Materiales para una toponimia de la provincia de Madrid (V),</i> por FERNANDO JIMÉNEZ DE GREGORIO .....	439
<i>El testamento de Felipe de Guevara,</i> por ELENA VÁZQUEZ DUEÑAS .....	469
<i>La biblioteca de don Julián Antonio Rodríguez, un arquitecto madrileño de la Ilustración (1802),</i> por JOSÉ LUIS BARRIO MOYA .....	487
<i>De libros y autores,</i> por MERCEDES AGULLÓ Y COBO .....	511
<i>La cuna de Cervantes,</i> por JOSÉ BARROS CAMPOS .....	559
<i>Algunas fábulas inéditas y otras no coleccionadas de don Juan Eugenio de Hartzenbusch,</i> por JOSÉ FRADEJAS LEBRERO .....	589
<i>Una novela madrileña: «La ronda de pan y huevo o El Rosario de la aurora», del escritor coruñés Antonio de San Martín,</i> por JULIA MARÍA LABRADOR BEN .....	617
<i>Galdós: últimos años en Madrid (y memoria de una visita al escritor),</i> por JOSÉ MONTERO PADILLA .....	647
<i>Medio siglo en Madrid, Sinesio Delgado, «Memorias de un escritor público de tercera fila»,</i> por JOSÉ MANUEL GONZÁLEZ FREIRE .....	673
<i>Una «campaña de prensa» en el Madrid de 1904,</i> por JUAN ANTONIO MARRERO CABRERA .....	701
<i>El escritor madrileño Francisco Vighi (1890-1962) y su lugar en la vanguardia española,</i> por PEDRO CARRERO ERAS .....	731
<i>Mihura, ilustrador gráfico,</i> por ALBERTO SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA .....	743
<i>La Cruz soñada: concepción y construcción del Valle de los Caídos,</i> por CARLOS SAGUAR QUER .....	757
<i>Anteguerra, guerra y posguerra en la crisis de la capitalidad,</i> por ENRIQUE DE AGUINAGA .....	797
<i>Topónimos madrileños: Madrid,</i> por JOAQUÍN CARIDAD ARIAS .....	817

**Nota**

- Miguel Mihura 1961. Una visión desencantada de Madrid*, por ALBERTO SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA ..... 833

**Necrológicas**

- Gregorio de Andrés Martínez*, por JULIÁN MARTÍN ABAD ..... 841
- Jaime Castillo*, por M.<sup>a</sup> TERESA FERNÁNDEZ TALAYA ..... 845

**Reseñas de libros**

- DURÁN, MARÍA-ÁNGELES, *et al.*, *La aportación de las mujeres a la sociedad y a la economía de la Comunidad de Madrid*, por ALBERTO SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA ..... 849
- PANIAGUA MAZORRA, ÁNGEL, *Catálogo de colonias agrícolas históricas de la Comunidad de Madrid. 1850-1980*, por ALBERTO SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA ..... 850
- MARTÍN BERMÚDEZ, SANTIAGO, *Las Gradas de San Felipe y Empeños de la lealtad. Lances y albures en el Madrid de antaño*, por JULIA MARÍA LABRADOR BEN ..... 852
- De Madrid a los tebeos. Una mirada gráfica a la Historieta madrileña*, por JULIA MARÍA LABRADOR BEN ..... 853
- SÁNCHEZ, MARGARITA, *Mi mapa de Madrid*, por ALBERTO SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA ..... 855
- GUILLÉN, JORGE, *Cienfuegos*, por JOSÉ FRADEJAS LEBRERO ..... 856
- Madrid Histórico*. Editada por Madrid Histórico Editorial, S.L., por MARÍA TERESA FERNÁNDEZ TALAYA ..... 857
- FERNÁNDEZ TALAYA, MARÍA TERESA, *Santuario y Monasterio de Nuestra Señora de Valverde. Historia y Rehabilitación*, por LUIS MIGUEL APARISI LAPORTA ..... 859



# **TRANSFORMACIONES DE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS DE MADRID**

Por M.<sup>a</sup> PILAR GONZÁLEZ YANCI

Universidad Nacional de Educación a Distancia

## INTRODUCCIÓN

Desde que a mediados del siglo XIX se pone en marcha el ferrocarril en Madrid, las estaciones ferroviarias, que fueron surgiendo independientes para las diversas compañías que iban configurando la red española, han tenido una notable incidencia en la economía y en el urbanismo de la ciudad, distinta y proporcional a la importancia y características de cada caso. En el presente, cuando se ha despertado un interés creciente por estos antiguos símbolos del desarrollo industrial, parece oportuno dirigir la mirada hacia las viejas estaciones y observar los cambios que se han ido produciendo, que no han sido pocos: desapariciones, transformaciones y cambios de uso, han afectado a la mayor parte de ellas, en un proceso de evolución constante, que acompaña al de la ciudad.

## EL NACIMIENTO DE LAS PRIMERAS ESTACIONES PARA LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS

La razón de que proliferaran las estaciones en muchas ciudades españolas estuvo en que cada compañía deseaba tener su propio edificio y a que no hubo un plan de conjunto, ni para la red, ni para el acceso a las ciudades. En Madrid no han faltado los proyectos de una gran estación central, que no es aquí el momento de tratar, pero la realidad es que fueron surgiendo estaciones separadas, que imposibilitaban un tráfico fluido y que dieron lugar a que durante muchísimo tiempo se planteara el problema de los enlaces ferroviarios, que no se cerraría hasta más que mediado el siglo XX.

La primera estación fue la de Atocha, para albergar la línea de Aranjuez, que con un modesto edificio se instaló, en 1851, junto a una de las puertas de la última pobre muralla que tuvo Madrid, la de Atocha, al final de su

más noble paseo. Pocos años después, al agilizarse el sistema de concesiones de líneas, con la aprobación en 1856 de una «Instrucción» al respecto, la nueva Compañía de los Ferrocarriles del Norte levantó una segunda estación, tras una intensa polémica sobre el trazado de la línea, por Segovia o por Ávila, que llevaba aparejado el distinto emplazamiento de la estación terminal. Decidido el paso por Ávila, la estación se levantaría junto a otra de las puertas de la muralla, la de San Vicente, junto a la montaña del Príncipe Pío, en 1859. Desde el principio se hizo patente el problema de discontinuidad que suponía para el transporte, especialmente de mercancías, la separación entre las estaciones, por lo que muy pronto, en 1866, se construyó una vía de enlace, llamada «de contorno» entre ambas, para uso exclusivo de mercancías, que acarreó las protestas del creador del plan de ensanche de Madrid, Carlos M.<sup>a</sup> de Castro, al advertir que aquella vía, atravesando el ensanche lo transformaba de forma definitiva. Así fue en efecto, pues la vía de contorno impidió que la cuadrícula urbana se mantuviera y, en cambio, sería el eje de la zona industrial de Madrid, que ha llegado casi hasta nuestros días, y, desde luego, sería la columna vertebral de la estructura ferroviaria. Sobre la propia línea se levantaron dos estaciones para uso exclusivo de mercancías, la de Imperial, en 1881 y ya en el siglo xx la de Peñuelas, con instalaciones poco importantes, pero que determinaron el carácter industrial de la zona, convertida en un entramado de muelles, depósitos, almacenes y fábricas, hasta las que llegaban numerosísimos apartaderos, es decir vías propias. La tercera gran estación, de viajeros, también se construyó en la zona, con enlace a la línea de contorno, en el paseo de las Delicias, del que tomó nombre. La construcción de la estación fue para cabecera de una nueva línea, de compañía distinta a las anteriores que, desde 1876, poseía la concesión de un ferrocarril Madrid-Ciudad Real, para unir con la capital el ya existente de Ciudad Real-Badajoz. El emplazamiento de esta nueva estación estuvo totalmente condicionado por lo anterior, ya que la proximidad a las restantes estaciones y sobre todo a la vía de mercancías, permitía conectar con toda la red. En 1880 se inauguró Delicias, primera estación de envergadura y realmente digna de una capital de estado, pues las otras tenían carácter de provisionalidad. Pocos meses más tarde pasó a pertenecer a otra compañía, la de Madrid a Cáceres y Portugal, que sería la tercera en importancia de España, al convertirse la poderosa MZA en propietaria de la línea para la que se construyó y llevarse el tráfico a su estación de Atocha.

Por las mismas fechas, en el último cuarto del siglo xix, cuando se va dibujando la red que unía Madrid con las costas y fronteras y se ve el ferrocarril como el máximo exponente de progreso, proliferaban las solicitudes y concesiones de líneas de reducidas dimensiones, para dar servicio a zonas que quedaban fuera de los ejes principales, en las que se sentía la necesi-

dad de realizar el transporte de determinadas mercancías, como piedra o productos agrícolas. La línea de vía estrecha de Madrid a Arganda, de la compañía del mismo nombre, con antecedentes en un tranvía (Madrid-Vallecas-canteras) que perteneció a la Compañía Madrileña de Urbanización, y que luego se prolongaría hasta Alocén, terminando en poder de la Compañía del Ferrocarril del Tajuña, se construyó en 1886, para transportar materiales de construcción, especialmente para empedrado de las calles y para viajeros, estableciendo su estación, de nuevo, en terrenos del ensanche, en la parte posterior del Retiro, por vez primera en zona alta, para abaratar la distribución de las mercancías por la ciudad. Fue la estación del Niño Jesús, por instalarse junto al hospital de este nombre<sup>1</sup>. Otro ferrocarril, el de San Martín de Valdeiglesias, promovió una estación cerca de Embajadores, que no se llegó a construir. Ya acabando el siglo, en 1891, se terminó la línea de Madrid a Villa del Prado y Almorox, para la cual la estación cabecera se situó en la margen derecha del río, donde estuviera la finca del pintor Goya, de quien tomó el nombre.



FIGURA 1.—Inauguración del tranvía a vapor en Cuatro Caminos.  
Tomado de *Próxima parada Colmenar Viejo. Historia del ferrocarril 1892-1998.*  
Ayuntamiento de Colmenar Viejo.

<sup>1</sup> Institución vanguardista de la época, que fue autorizado en 1876 a una asociación que, siguiendo las ideas en boga en Europa, solicitó hacer el primer hospital para niños, como sujetos de patologías específicas.



Todavía se construyó un nuevo ferrocarril de vía estrecha, ya en el siglo xx, en 1907, explotado por la Compañía Madrileña de Urbanización, que unía Cuatro Caminos con Colmenar Viejo, concebido sobre todo para trasladar el granito de las canteras y la leche de este pueblo y también para viajeros. No llegó a contar con estación propiamente dicha en Madrid, aunque tenía su punto de partida en la calle de Bravo Murillo, como puede verse en la fotografía, combinando un tranvía hasta Fuencarral con el tren. Sí hubo una sala de espera en Bravo Murillo 90, para que los viajeros de los tranvías de la Ciudad Lineal y Fuencarral y los del ferrocarril de Colmenar Viejo pudieran comprar allí los billetes (J. Puig, 1998).

Al finalizar el siglo xix Madrid tenía establecido un sistema ferroviario que la convertía en el principal centro de una red básicamente radial, con una serie de estaciones propiedad de distintas compañías ferroviarias, establecidas en su mayor parte en los terrenos del ensanche de 1860, aisladas, salvo por una conexión para mercancías y con diferencias muy grandes entre ellas, en instalaciones, tráfico, tamaño, etc.

En el mapa topográfico de Madrid de 1932 se aprecia el conjunto de vías férreas que accedían a Madrid y la situación de las estaciones que se dispersaban por el casco urbano en un momento en el que estaba en pleno apogeo el gran proyecto de los enlaces ferroviarios, que pretendía una nueva distribución del trazado y de las estaciones.

Con una larga historia, que se remonta a aquella primera línea de contorno de 1861, la unión de vías y estaciones contó con muchos proyectos que, de algún modo planteaban transformaciones en la distribución y en las características de las estaciones. Entre ellos destacan los dos de Reyes, con la propuesta de una estación central en Gran Vía; el de Montesinos, que la situaba en la Puerta del Sol; el de Miguel Alcalá, que pretendía una entrada por el norte, con túnel desde Chamartín, hasta el de 1926, vinculado a dos planes, el *General de Extensión de Madrid* y el *General de Ferrocarriles de Urgente Construcción*, que pretendía una línea directa a Burgos, una estación principal de viajeros al norte de Madrid, unida subterráneamente con la de Atocha y otra serie de importantes cambios.

El *Informe sobre la Ciudad* de 1929 insistía sobre el tema, con algunas modificaciones y por esas fechas aún hubo nuevas propuestas. La Segunda República, con Indalecio Prieto como ministro de Obras Públicas, puso especial interés en esta cuestión, con el planteamiento, no sólo de superar el problema de discontinuidad de la red ferroviaria, sino también de contribuir al crecimiento de Madrid, con la pretensión de poner en práctica las ideas higienistas, muy en boga entonces en Europa, para lograr que se convirtiera en una gran ciudad. El proyecto resultante seguía básicamente las ideas del de 1926 y comenzó a construirse, no sin encontrar multitud de problemas y dificultades de toda índole, enfrentamientos con las



FIGURA 2.—Disposición de las vías férreas y estaciones de Madrid en el mapa topográfico nacional 1:50.000 de 1932.

Compañías, que no lo consideraban necesario, con los diversos grupos políticos, que lo utilizaban en sus confrontaciones y con la población, que sufrió directamente algunos accidentes que tuvieron lugar en los comienzos de las obras del túnel bajo el Prado<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> El túnel llegó a hundirse en más de una ocasión, dejando sin suministro de agua a parte de los vecinos por bastante tiempo, lo que fue la causa de que el túnel recibiera el chistoso apelativo de tubo de la risa, que actualmente algunos emplean como sinónimo de línea subterránea de ferrocarril y hablan de que en Madrid se está construyendo «otro túnel de la risa». En la actualidad año 2005 se está llevando a cabo una nueva remodelación que afecta al ferrocarril y al metro y que entre sus muchas obras de infraestructura consiste en la construcción de dos grandes túneles, uno bajo la calle de Serrano para conectar las estacio-

La convulsión que supuso la Guerra Civil dejó paralizadas las obras para realizar estos proyectos que tardarían años en retomarse.

#### LOS PRIMEROS CAMBIOS EN LAS ESTACIONES. LA CONSOLIDACIÓN DE LOS PRIMEROS EMPLAZAMIENTOS

En los aproximados ochenta años que transcurrieron desde la primera inauguración del embarcadero de Atocha y el comienzo de la remodelación del trazado inicial por los enlaces ferroviarios, las estaciones transformaron el entorno urbano en el que se asentaron y también lo hicieron las propias instalaciones, que se convirtieron en símbolos de la nueva era industrial en la que Madrid había entrado.

Los cambios más importantes se produjeron en Atocha y Príncipe Pío. Atocha comenzó como lo que entonces se llamó simplemente embarcadero, con instalaciones modestas, formadas por un edificio principal con las oficinas y despachos y a ambos lados dos salas, de embarque y desembarque, de 53 metros de largo por 9 de ancho, entre las que se instalaban las vías. Las cocheras y algunas casillas y tinglados completaban las instalaciones, que se consideraban provisionales, para una línea que sólo llegaba a la vecina localidad de Aranjuez. Al ampliarse las líneas y formarse la Compañía de MZA, como no triunfó la idea del gobierno de hacer una gran estación central, la estación de Atocha quedaría como cabecera de las líneas



FIGURA 3.—Edificio para la administración de la Compañía MZA que se levantó en 1864 frente a la antigua estación y que sería posteriormente trasladado a la avenida Ciudad de Barcelona junto a los edificios de oficinas que se construyeron tras la definitiva remodelación de la estación (Archivo de RENFE).

nes de Atocha y Chamartín para la alta velocidad y otro para hacer una gran estación de cercanías y conexión con el metro en la zona de la Puerta del Sol.

de la compañía, con un tráfico en expansión, que hacía necesaria una ampliación. En 1858 se lleva a cabo la primera, que consistió en ensanchar el edificio de viajeros, con construcciones suplementarias, nuevos talleres y cocheras y levantar en la parte delantera, como fachada de la estación, un edificio de dos pisos para la administración, sencillo, pero con una cierta decoración y prestancia, que se hizo un año más tarde.

A esta primera ampliación siguieron otras, al ritmo que aumentaba el tráfico y las necesidades. En 1864 se levantó otro edificio de cuatro pisos para oficinas, que volvió a servir de fachada, situándose delante del anterior. Este edificio perdura, pero en emplazamiento distinto, ya que fue trasladado, piedra a piedra, a la avenida que limita los terrenos de la estación donde se levantaron, con un trazado similar, otros edificios para oficinas, frente a la basílica de Atocha.

Con una serie de apremios del gobierno para hacer un proyecto definitivo de nueva estación, capaz de servir al tráfico de Madrid, hubo aún muchas modificaciones hasta los años ochenta. En este momento ya estaba construida la moderna estación de Delicias y la Compañía del Norte proyectaba hacer una nueva, por lo que la MZA se dedicó a fondo al proyecto de una nueva estación de Atocha, con un amplio debate entre sus sectores español y francés. Bastantes años duró la polémica y se plantearon varios proyectos, de diversos arquitectos, de los que hay una rica documentación, hasta llegar al definitivo de Alberto de Palacios de 1888.

Continuando en el mismo lugar en que nació, pero sobre una superficie muchísimo mayor, se levantaron la estación, las oficinas de la compañía y los talleres, muelles, almacenes y demás elementos precisos para la explotación. La estación de viajeros se acercó a la plaza de Atocha con relación a la antigua, teniendo que elevarse la cota a la que aquella se levantaba, que de 9,90 m se pasó a 4,45 m, desafortunadamente aún demasiado hundida en relación a la plaza. Se hizo en forma de U con una gran nave para albergar los andenes y vías, cerrada en su frente por lo que constituye la fachada, con una típica forma de estación término, con una cubierta de acero de grandes dimensiones, que superaban a algunas de las principales europeas de la época. La gran nave, con una superficie cubierta de 7.421 m que albergaban seis vías con cinco andenes, fue diseñada por el ingeniero Saint James, quien, conocedor de los adelantos de la Exposición Universal de París, pudo conjugar belleza, resistencia y elegancia.

La cubierta de acero y los restantes materiales que fueron granito, ladrillo, terracota, hierro y cristal estriado, de distintas procedencias, compusieron un armonioso y bello conjunto de elegante diseño, en el que resaltaba la fachada con su gran cortina de hierro y cristal, los dos pabellones laterales, cubiertos con tejado en forma de nave invertida y rematados por unas delicadas verjas de hierro, en las que aparecen los nombres de las tres ciudades



FIGURAS 4 y 5.—Aspecto de la fachada de la estación de Atocha construida por A. Palacios en 1888, que ha perdurado hasta la actualidad y edificios de oficinas, incluido en que fuera antigua fachada de la estación, de 1863, que dan comienzo a la avenida Ciudad de Barcelona (Archivo de RENFE).

que daban nombre a la compañía, los edificios laterales destinados a llegadas y salidas, con sus características marquesinas, así como todos los remates y adornos, cornisas, pilastras, etc. Realmente ha constituido, desde su inauguración en 1892, un paisaje característico de Madrid, símbolo inequívoco de la nueva era industrial y con el paso de los años ejemplo de la hoy muy valorada arqueología del hierro y el acero. Interiormente se dotó de las



instalaciones necesarias y habituales en las grandes estaciones: oficinas, despachos, consigna, salas de espera, salas de facturación, restaurante-cantina, librería, salón real, correos, etc. En las proximidades, dando frente a la iglesia de Atocha, se construyeron tres grandes edificios para oficinas, al que se unió el que había sido fachada de la anterior estación, que aún subsisten, dando su peculiar fisonomía a esta calle.

A partir de entonces, ya entrado el siglo xx la estación no dejó de crecer y ampliar instalaciones para cumplir el servicio, destacando el traslado de las mercancías a nuevas estaciones cercanas (Cerro de la Plata, Abroñigal, Santa Catalina), levantando más andenes de viajeros fuera de la cubierta, etc. Hubo incluso proyectos de ampliar la estación, en 1928 uno de gran envergadura, que debía transformar incluso el entorno y hasta un plan de trasladarla de su emplazamiento para liberar unos terrenos muy revalorizados ya, por su centralidad.

La estación de Príncipe Pío tuvo también importantes transformaciones desde su inicio, sin que cambiara su muy criticado emplazamiento en una zona baja de la ciudad, junto al río y con pocas posibilidades de expansión, al tener un límite impuesto por la llamada montaña del Príncipe Pío (González Yanci, 1980). Las críticas recibidas a este emplazamiento fueron muy numerosas, destacando las de Pedro de Répide, Fernández de los Ríos o el ministro Indalecio Prieto, que no dudaron en hacerla responsable de la carestía de la vida en Madrid, por lo costoso que resultaba acarrear las mercancías cuesta arriba. El primer edificio fue modestísimo y con carácter provisional. Ni siquiera tuvo una inauguración oficial solemne y en sus inicios sólo servía para un primer tramo en servicio entre Madrid y El Escorial, que se abrió el 24 de junio de 1861, aunque poco después, el 20 de agosto, se concluiría la línea hasta el norte. Los azarosos avatares por los que pasó la explotación (guerras carlistas, guerra franco prusiana, poco tráfico, e incluso cierre temporal de la línea, de capital francés) hicieron que se mantuviera el modesto edificio provisional. En 1876 se comenzaron los planes de nueva estación, con un primer proyecto de esta fecha, que se aprobaría definitivamente en 1879, aunque las obras se iniciaron en 1878. Constaba aquél de tres partes, una para viajeros, con dos edificios principales con patios y cinco vías cubiertas. Los edificios eran para salidas y llegadas y se situaban unidos en ángulo recto, similares, de cinco cuerpos cada uno, pero menor el de llegadas. Tenían las dotaciones habituales de las grandes estaciones de la época: vestíbulo, salas de espera, despachos de billetes, despachos para los servicios principales, facturación y expedición de equipajes, fonda, servicio sanitario, salita de personalidades y sala para la familia real, consigna, oficinas de inspección del Gobierno, policía, etc. En la parte alta habría oficinas, archivo y hasta viviendas para empleados. Una cochera, para el tren real y otros materiales que debían

protegerse, completaban las instalaciones de viajeros. Próximas estaban las de mercancías con muelles de salidas y llegadas y unas dependencias para talleres y cocheras, que tuvieron que construirse en la cuesta de Areneros y puente de los franceses, por la falta de terreno más próxima a la ciudad. En 1882 se abrió al servicio la primera parte de la nueva estación, que consistió inicialmente en un único edificio, limitado por jardines y arbustos hacia el desnivel del paseo de San Vicente, además de unas curiosas placas giratorias que permitían pasar vagones y coches entre vías paralelas y aumentar el tamaño de un tren, hasta el último momento, si la demanda de viajeros lo exigía (González Yanci, 1988).



FIGURA 6.—Fachada del edificio construido en 1882 de la estación del Norte.

Hasta la promulgación del Estatuto ferroviario no se construiría el segundo edificio, el frontal que da al Paseo de San Vicente. Una notable construcción de dos plantas, con grandes ventanales y un frontón central, flanqueado por dos airoso torreones, rematados en cúpulas, con un amplio vestíbulo y todas las dependencias propias de la época, incluyendo taquillas, oficinas de facturación y expedición de equipajes, restaurante, bar y quiosco de prensa. Para salvar el desnivel entre el patio superior de acceso y los andenes, se levantó una gran escalera y ascensores, que engrandecían el conjunto de la estación. Quedó así configurada ésta como otro de los emblemas de Madrid.

Durante la Guerra Civil sufrió muchísimo el edificio, ya que fue zona de frente activo, pero la reconstrucción le devolvería su aspecto inicial, con-

servado hasta el presente, con los cambios que veremos. A las instalaciones propias de la estación, al igual que en Atocha se fueron añadiendo elementos, como almacenes cubiertos para depósito de pescado con frente al paseo de la Florida, para mejorar el aspecto de este paseo, que aún no se había urbanizado, así como dos grandes edificios gemelos, levantados en el paseo del Rey, en 1907, para situar las oficinas de la compañía, que habían estado en varios lugares previos (Valladolid, calle de Leganitos y en la parte alta del primer edificio de la estación) similares a los de la MZA de la avenida Ciudad de Barcelona. Los planes de enlaces ferroviarios afectaron mucho a esta estación, en varias ocasiones se proyectó prescindir de ella, al pensarse en una desviación de la línea del norte en Las Matas, que entraría por el norte, junto a la nueva línea directa Madrid-Burgos, a la nueva estación,



FIGURA 7.—Aspecto de la zona de la estación de Príncipe Pío con el segundo de sus edificios destinado a salida de viajeros, oficinas del paseo del Rey y almacenes situados en el paseo de la Florida.

que acabaría siendo Chamartín y se uniría por túnel con Atocha, eliminando tanto los problemas de discontinuidad, como el del inadecuado emplazamiento de P. Pío.

Como los planes de enlaces se desarrollaron con lentitud y modificaciones, la estación fue manteniéndose, en un constante aviso de cambios, que unas veces consistían en que se cerraría, otras que quedaría para uso exclusivo de los trenes con dirección a Asturias y Galicia, o sólo para mercancías. La apertura de Chamartín y el directo Madrid-Burgos iniciaron el declive de la estación, que hasta 1967 había centralizado todo el servicio desde Madrid al norte de España, de Galicia a Irún. Desde entonces iría perdiendo tráfico hasta quedar incluso cerrada en marzo de 1976. El cierre, que no fue definitivo, hizo imaginar varios usos nuevos para los edificios, entre los que destacaba el de levantar un gran museo de la ciencia.

La estación de Delicias, que se construyó con magnífico trazado, fue la única que no sufrió remodelaciones de su primer proyecto, salvo la electrificación, prevista antes de la Guerra Civil, pero finalmente realizada en 1946. Sus instalaciones eran amplias, con una gran nave central de 170 m de largo con una cubierta de hierro y cristal inspirada en la galería de máquinas de la exposición universal de París de 1878, que causaba admiración en la época, ya que suponía la última novedad del momento en técnica constructiva. Resultaba similar a las dos grandes después de su remodelación, aunque de menor tamaño, contando con gran patio de acceso, amplio vestíbulo con las dependencias de taquillas, salas de espera, oficinas, etc. El tráfico, además fue mucho menor que en las otras grandes, ya que la Compañía tuvo una penosa existencia, en la que el protagonismo estaba en



FIGURA 8.—Estación de Delicias.

el transporte de fosfatos, que no llegaban hasta Madrid. No obstante, tuvo épocas de alza claras con algunas mejoras notables en las instalaciones, que no afectaron a Delicias.

#### LOS CAMBIOS POSTERIORES A LA GUERRA CIVIL. PLANES DE ORDENACIÓN URBANA DE 1941 Y DE 1963. EL INICIO DE LA TRANSFORMACIÓN

La fotografía de la estación de P. Pío es un claro exponente del estado en que quedaron las instalaciones ferroviarias de Madrid tras la guerra, estando incluso desmantelados algunos tramos de vías, que se habían utilizado para el ferrocarril que se construyó a marchas forzadas para conectar las líneas de Barcelona y Levante y que se levantó posteriormente (González Yanci, 2001).



FIGURA 9.—Estado en que quedó la estación de P. Pío tras la Guerra Civil.  
Foto del Archivo General de la Administración.

En septiembre de 1939 se creó la *Junta Superior de Ferrocarriles*, presidida por el ministro de Obras Públicas, con la misión de estudiar el régimen definitivo de los ferrocarriles españoles. Poco después se promulgó la *Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera* y se creó RENFE, organismo autónomo, con un Consejo de Administración responsable directo ante el Gobierno y un Comité de Gerencia, que desde



ese momento se encargaría de las líneas de ancho normal español, que totalizaban entonces 12.775 km. Los ferrocarriles de vía estrecha se agruparon, en su mayor parte, en una federación de compañías (FEVE).

En 1941 se hizo un *Plan General de Urbanización de Madrid* que retomaba muchas de las ideas vertidas en los numerosos proyectos que se plantearon tras el plan de ensanche de Castro, único llevado a cabo, entre los que destacaban el plan de urbanización del extrarradio de Núñez Granés y el de Zuazo y Jansen, que se hizo en cumplimiento del Estatuto Municipal de 1924, que obligaba a las poblaciones de más de 200.000 habitantes a trazar un plan de urbanismo.

El plan de 1941, aprobado por ley de 1946, se ocupaba de los ferrocarriles centrado en los enlaces, como eje fundamental, volviendo a lo que había quedado interrumpido por la guerra.

Las propuestas del plan consistían, a grandes rasgos, en que todas las líneas que llegaban a Madrid quedaran conectadas; que se construyera al norte de la ciudad la estación de Chamartín, ya proyectada, que acogería la nueva línea directa a Burgos y a partir de una desviación en Las Matas, el tronco antiguo del norte; que se diera un impulso a la estación de Atocha, a la que llegarían además de las líneas que ya tenía, las de Extremadura y las de vía estrecha de Villa del Prado y Arganda; que se unieran las dos grandes estaciones citadas por medio de un túnel bajo el eje Castellana-Prado; que se hicieran dos grandes estaciones de clasificación (Fuenarral y Getafe) y, por último, que una nueva vía conectara por el este todas las líneas, cerrando el circuito exterior.

Las repercusiones de este plan iban a ser muy grandes para Madrid. Por un lado, en estrecha relación con el ferrocarril, se establecían las zonas dedicadas a industrias y almacenes, que han configurado la estructura urbana de la ciudad hasta los años ochenta y, por otra, remodelaba el trazado ferroviario, estableciendo una nueva estación y eliminando, a la larga, todas las anteriores, a excepción de Atocha: las de vía estrecha, Goya y Niño Jesús; la de Delicias y finalmente incluso la de P. Pío, con la vía de contorno y sus estaciones de mercancías, Peñuelas e Imperial, aunque éstas se mantenían en principio.

A pesar de estos proyectos su puesta en práctica fue muy lenta y desarrollada por fases, pero en ellos estuvo el germen de los grandes cambios que realmente se han producido.

El siguiente plan de ordenación urbana, de 1963 (Plan General del Área Metropolitana de Madrid), supone un cambio importante en la zona del entorno del ferrocarril existente, que en 1962 alcanza el punto máximo de ocupación de suelo industrial con la construcción de la última de las grandes empresas que se instalan en la zona, correspondiente a la fábrica de cerzas Mahou. Se prevé para esta área la expansión residencial, aumento del

terciario y el desmantelamiento industrial y ferroviario. Una buena parte de la zona queda afectada por la ordenanza de remodelación. El suelo industrial se reduce a tres áreas (Delicias, Legazpi y Pacífico) calificadas como de industrias de transición que, además, pierden su carácter de dependencia del ferrocarril. En este plan, siguiendo los antiguos planteamientos y recogiendo lo que estaba en ejecución, se acepta el desvío de la antigua línea del Norte para acceder a Chamartín, el enlace por el este de las líneas de Zaragoza y Barcelona, para llegar a la citada estación y el del ferrocarril de Portugal en Villaverde, para su entrada en Atocha. Se consolida, por tanto el desmantelamiento de la línea de contorno y de sus estaciones de mercancías, Peñuelas e Imperial, que pasarían a zonas verdes, e incluso la desaparición de Delicias y Príncipe Pío. El servicio de viajeros quedaría centralizado en Atocha y Chamartín y el de mercancías en una serie de estaciones sobre los nuevos enlaces (Las Matas, Fuencarral, San Fernando, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde) con dos grandes estaciones de clasificación en Fuencarral y Vicálvaro y algunas estaciones para abastecimiento urbano, como Hortaleza, O'Donnell, Cerro Negro, Santa Catalina y Villaverde Bajo.

A partir de 1968 y sobre todo en los años setenta, con la aprobación de una serie de planes parciales, especiales y acuerdos de modificación del Plan General, se irán realizando algunas de las principales transformaciones que afectan a las estaciones y trazado ferroviario. De entre éstos destacan el *Plan especial de la Avenida de la Paz*, que proponía el cambio de emplazamiento de la estación de Atocha, eliminación de las áreas industriales de Méndez Álvaro y Delicias y desaparición de la estación de Delicias, cuyos terrenos se calificaban para edificación abierta. El *Plan parcial de reforma interior del antiguo ensanche y el del casco antiguo*, que afectaba a la zona de Pacífico, con la supresión de las industrias existentes en el barrio y a los de Embajadores y Delicias, en el mismo sentido, promoviendo en los tres casos una especialización residencial. Y, por último, el *Plan de ordenación de las riveras del Manzanares*, que, en la misma línea, planteaba la transformación a zona residencial, eliminación de las áreas industriales y paso de los terrenos del antiguo Matadero y Mercado Central de Legazpi, así como las estaciones de Peñuelas e Imperial, a zonas verdes (Álvarez Mora, 1980).

Como resultado de todos estos planes, de forma paulatina y con notables cambios en la realización final, fueron teniendo lugar las transformaciones que han dado lugar a la situación actual.

### *Los primeros cierres de estaciones y construcción de Chamartín*

Entre 1950 y 1970, aproximadamente, se pone en marcha el proceso de transformación, en el que los primeros acontecimientos serían el cierre de algunas estaciones y la construcción de la última grande de viajeros.

El 9 de noviembre de 1954 se planteó, por la dirección de explotación de la línea, la supresión completa del servicio del ferrocarril de Fuencarral a Colmenar Viejo, que antes había sido tren-tranvía hasta Cuatro Caminos. En Madrid nunca tuvo estación, por lo que la incidencia urbana fue inexistente.

Por las mismas fechas, en 1953 se suspendió el tráfico de viajeros en la línea del Tajuña, aunque se mantenía el transporte de mercancías, en realidad el fundamental para el que se concedió. En 1964 la compañía explotadora (del ferrocarril de Madrid a Aragón) solicitó el traslado de la estación cabecera de la línea en Madrid, a Vicálvaro, a lo que accedió el Consejo de Ministros, con el acuerdo de que los terrenos de la estación del Niño Jesús y de la vía, hasta el nuevo comienzo de la línea, quedaran libres de uso ferroviario y que la explotación de lo que subsistía, se llevara a cabo por la Compañía del Ferrocarril del Tajuña<sup>3</sup>, quedando la de Madrid-Aragón, que era la misma empresa, constituida en compañía inmobiliaria. Tras la aprobación de un plan parcial para la zona, los terrenos que habían sido ferroviarios se subastaron en un proceso que, como cuenta Álvarez Mora, estuvo plagado de irregularidades. La zona, cuyo destino inicial, propuesto por Castro en su Memoria de Ensanche, era de espacio de ocio y deporte, fue modificada por la construcción del hospital y de la estación, y luego por la ampliación de las manzanas de viviendas desde la parte norte (barrio de Ibiza). El plan del 41 vuelve a dar carácter de zona verde-deportiva a los terrenos de la estación, para constituir un anillo verde, eliminando el uso ferroviario, y de nuevo se incumple, con la construcción de unas manzanas de viviendas, que serían el germen del barrio del Niño Jesús, apetecido por unas clases sociales acomodadas, que valoraban la situación próxima al Retiro, pero con el lastre de la vieja estación. El plan del 63 consolida lo existente y salvo en los terrenos estrictamente del ferrocarril, que mantiene como única zona verde, permite la edificación en bloque abiertos y una pequeña área industrial (Citroën). La zona verde a la que debía dar paso la estación nunca llegó a existir. Los terrenos permanecieron retenidos por sus propietarios y años más tarde darían lugar, primero a la construcción de un edificio singular, la Torre del Retiro y luego a un barrio, llamado Retiro II, edificado en forma de unas torres y bloques de menor altura, con algunos jardincillos y piscinas privadas, en el que se levantaría también el grupo escolar «Escuelas Aguirre» trasladado de su primer emplazamiento en el barrio de Salamanca, que se destinaba a dependencias municipales<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Desde este momento la explotación se hacía sólo entre la empresa Portland Valderribas y las canteras cercanas a Morata de Tajuña, funcionando hasta 1997.

<sup>4</sup> El primer edificio de las escuelas Aguirre se instaló en 1884 en el barrio de Salamanca. Fundación de D. Lucas Aguirre, enriquecido con la compañía de diligencias Madrid-Cuenca y Valencia para hacer escuelas públicas modernas, en Madrid, Cuenca y su pueblo natal, Siones.

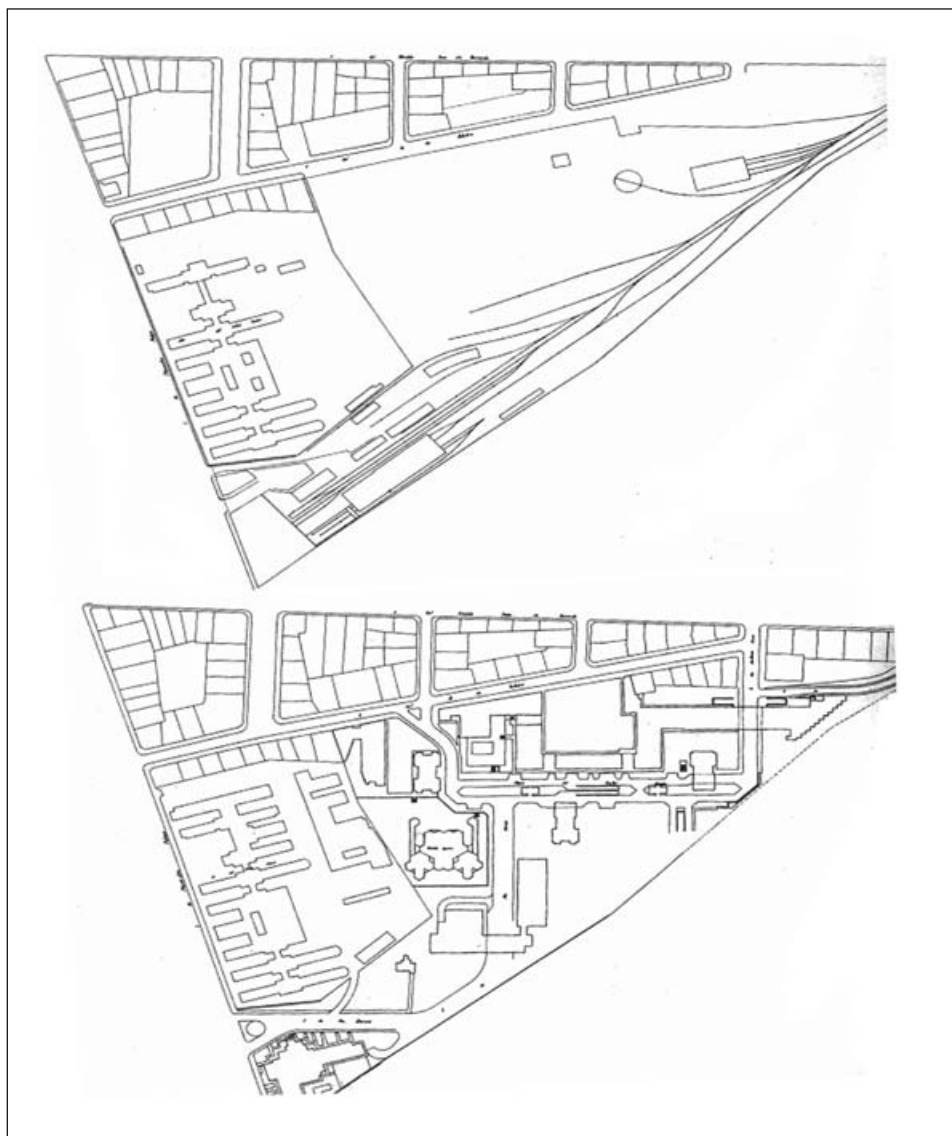


FIGURA 10.—Planos parcelarios de la zona de la estación del Niño Jesús cuando existía la estación y tras la construcción de la Torre del Retiro, nuevas escuelas Aguirre y barrio Retiro II.

La primera estación ferroviaria que desaparece en Madrid da lugar a una operación urbanística en varias fases, con claro carácter especulativo, que no cumple las previsiones iniciales y que culmina la ocupación de una de las zonas del centro de la ciudad que más tiempo tardó en rellenarse,

por su situación a la «sombra» del parque del Retiro, que sería lo que finalmente le diera su mayor valor (González Yanci, 2005).

La siguiente estación que desapareció fue la de Goya, que pertenecía a FEVE, que había asumido las líneas de San Martín de Valdeiglesias y Almorox. El proceso tiene semejanzas con el de la línea del Tajuña. En 1965 se traslada el inicio de la línea de Madrid a Navalcarnero, quedando sin utilización la estación de Goya y la línea de acceso<sup>5</sup>. Al igual que en el caso anterior la prevista desaparición de la estación en el plan de ordenación de 1941 calificaba los terrenos de zona verde, lo que hubiera sido sencillo de llevar a cabo, ya que la propiedad era estatal. El nuevo plan, del 63, cambia la calificación, pasándola a edificación abierta. En 1969 se aprobó el plan parcial de la zona en el que se autorizaba la construcción de una serie de bloques de viviendas de ocho y diez plantas. Los terrenos, de propiedad pública, ya residenciales, fueron subastados, por tanto, enajenados y se adjudicaron a una compañía privada (la Inmobiliaria Metropolitana) que puso en marcha la edificación de la zona, en un nuevo episodio de especulación<sup>6</sup>.

Las dos estaciones desaparecidas se transformaron en zonas residenciales, de alto nivel, la del Niño Jesús, que capitalizaba su magnífica situación urbana y de carácter obrero la de Goya, en un entorno donde ya habían surgido barriadas proletarias.

El 1 de julio de 1969 se decidió el cierre definitivo al tráfico, tanto de viajeros como de mercancías, de la estación de Delicias, trasladando su circulación a Atocha. Desde ese momento su destino fue incierto, en un contexto de fiebre especuladora del suelo, que llegó a amenazarla con el derribo. Años después su propietaria, RENFE, que por aquella época necesitaba un espacio adecuado para albergar la colección de material rodante, que había ido recuperando para el Museo del Ferrocarril, que se encontraba entonces establecido en un reducido espacio en el palacio de Fernán Núñez, en la calle de San Cosme y San Damián, consideró que la estación de Delicias podía ser el lugar idóneo para presentar la colección. En 1980 se inició la apertura de expediente para declarar Delicias como Monumento Histórico Nacional, expediente solicitado por la propia empresa ferroviaria, al tiempo que se firmó un acuerdo entre RENFE y el Ministerio de Cultura, según el cual la estación de Delicias cobijaría el Museo Nacional de la Ciencia y la Tecnología y el Museo del Ferrocarril. A cambio de que RENFE permitiera esta utilización de la estación, el Ministerio se comprometía a participar en la restauración del edificio. Los dos organismos invirtieron un

---

<sup>5</sup> La totalidad de la línea se cerró en 1970, con la intención de convertirla en una nueva línea de cercanías.

<sup>6</sup> La adquisición de los terrenos, como indica Álvarez Mora, se hizo por una cantidad que era la base de la subasta.



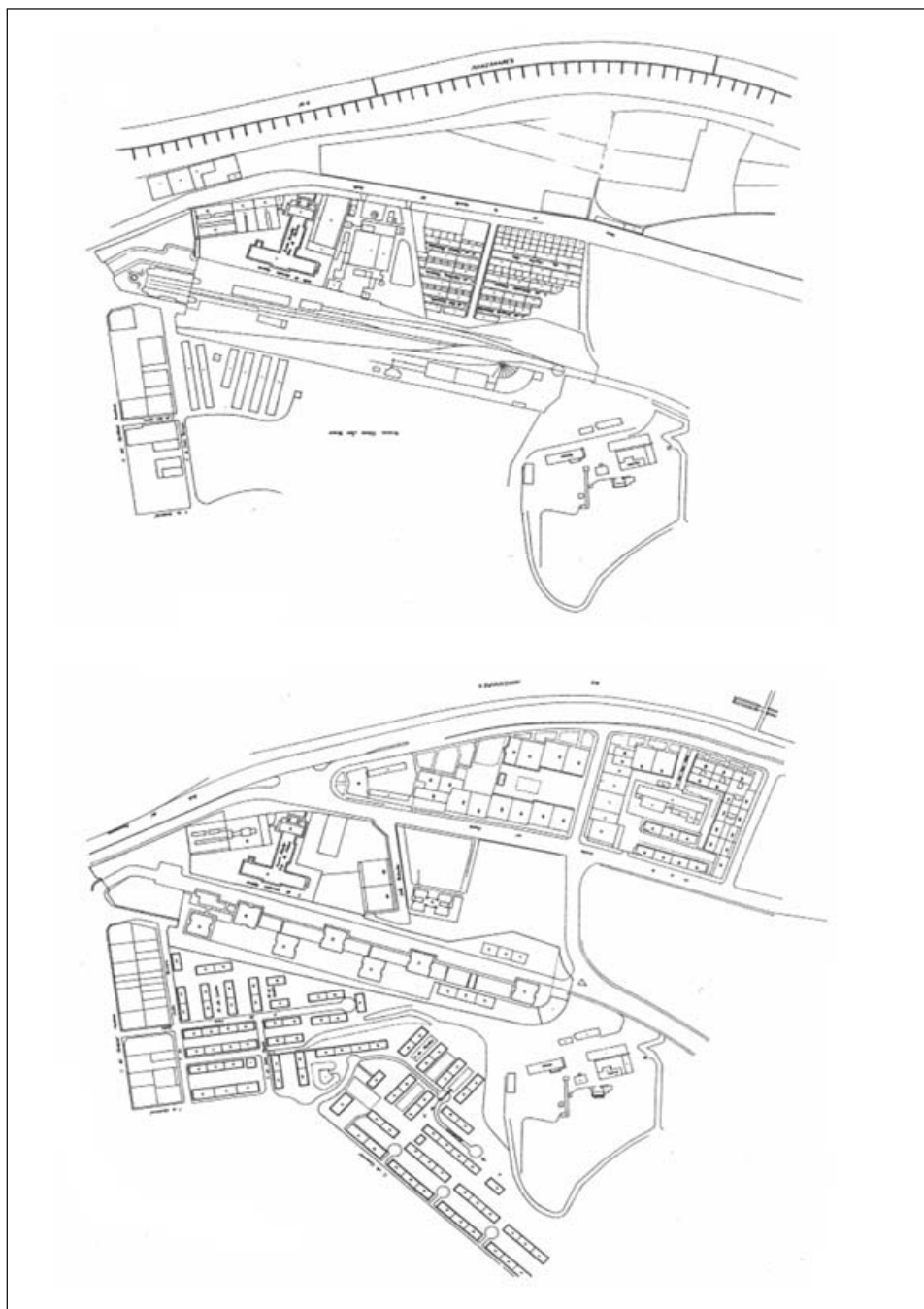


FIGURA 11.—Plano parcelario de la zona de la estación de Goya cuando existía la estación, y tras su desaparición.

total de 370 millones de pesetas en los trabajos de restauración y adecuación de la estación. Una vez terminadas las obras de remozamiento del edificio para su nueva función, abrió sus puertas al público como Museo del Ferrocarril. Fue el 19 de diciembre de 1984. No se hizo un museo de la Ciencia y Tecnología, como se pensó inicialmente, con una idea que también se barajó para la estación de P. Pío, aunque más tarde se hizo en su proximidad.

Así se daba cumplimiento a los sucesivos planes de enlaces y de ordenación urbana de Madrid, que condenaban a la desaparición a esta estación, que tuvo poca importancia ferroviaria, pero que fue de gran interés y valor desde el punto de vista arquitectónico. Su conversión en Museo ha sido un acierto<sup>7</sup>. Además se logró que la ciudad conservara un edificio histórico singular, de gran importancia artística, que constituyó uno de los ejemplos más significativos de la arquitectura industrial desarrollada a finales del siglo XIX en España. Lo que no se ha podido evitar es lo que siempre ocurrió con esta estación, que quedaba fuera de la vista, hundida con respecto al acceso desde el paseo de las Delicias, y oculta tras unos edificios entre los que el peor es el que RENFE levantó para instalar sus oficinas.

Por los mismos años se lleva a cabo la construcción de una nueva estación sobre la que ya hemos hecho algún comentario, estrechamente vinculada a los enlaces ferroviarios y a lo que normalmente se conoce como el directo Madrid-Burgos. Desde fecha muy temprana hubo algún intento de levantar una estación en la parte norte de la ciudad, en concreto así lo querían los partidarios del paso de la línea del norte por Segovia, en lugar de la opción por Ávila, que fue la ganadora y que, al igual que los autores de otro proyecto de ferrocarril de vía estrecha de Madrid a Burgos por Torrelaguna, situaban la estación en la zona que actualmente ocupa la Embajada de Estados Unidos, en la calle de Serrano. Tampoco faltaron planes de hacer una gran estación central, pero no sería hasta que se concretara la línea Madrid-Burgos en el proyecto de 1926, cuando se pensara en la estación en la zona de Chamartín. En este año se elaboró el Plan General de Extensión de Madrid, auspiciado por las ideas del Congreso Internacional de Amsterdam de 1924, que ponía gran interés en completar las comunicaciones de Madrid con su región. El Plan General de Ferrocarriles de

---

<sup>7</sup> El museo es un centro cultural importante donde, además de conservarse una importante colección de material de tracción y varias salas con diversos elementos relacionados con la explotación ferroviaria (relojes, modelismo, el enclavamiento Algodor, etc.), se llevan a cabo numerosas actividades como teatro, conciertos, exposiciones y la organización de un viaje turístico a Aranjuez, en tren histórico que evoca el primer trayecto ferroviario que en 1851 partía de Madrid. Es el llamado Tren de la Fresa que funciona con locomotora de vapor o diesel los fines de semana de abril a junio y de septiembre a octubre, e incluye la visita turística a Aranjuez.

Urgente Construcción fue el encargado de dar las directrices para las nuevas líneas a construir y para impulsar que la ciudad se implicara en el trazado y establecimiento del ferrocarril y en coordinar los planes ferroviarios con los de urbanización. El Informe sobre la Ciudad de 1929, proponía la estación en las Cuarenta Fanegas, donde se sitúa ahora el hospital de San Rafael, el Informe de Lorite Kramer sobre el Plan General de Extensión, en 1931 proponía la estación de viajeros en el Hipódromo. Ya en plena República, con Prieto y la Comisión de Enlaces entusiasmados se propone la terminal de viajeros en Chamartín, a cielo abierto.

Después de la guerra, al retomarse la cuestión de los enlaces, se publica, en 1958, un plan que vuelve a las ideas de 1926, con el placet del plan de urbanización del 41, y con alguna novedad como la propuesta de supresión de P. Pío. Se retomaron entonces las obras de los enlaces y en 1963 se inauguró el primer tramo entre las líneas de Barcelona y del Norte.

En 1966 comienzan las obras de la nueva estación que se inaugura provisionalmente un año después, cuando se abre el túnel de Atocha. En 1968 se inaugura la línea Madrid-Burgos y en 1975 la estación definitiva, que se convertía en la mayor de Madrid, de viajeros, conectada con la de Atocha por medio de un túnel en el que se situaban otras estaciones (Nuevos Ministerios, Recoletos) subterráneas.

La estación de Chamartín supone un cambio radical en la configuración de las estaciones ferroviarias habituales en España. Nada tiene que ver la arquitectura de este edificio con los de las antiguas de Madrid, caracterizadas por su carácter de término, con las vías penetrando hasta el interior de la estación hasta unos andenes que se cubrían con imponentes estructuras metálicas, con separación de las llegadas y salidas y una serie de instalaciones para los servicios del tráfico y para los viajeros, como oficinas, consigna, salas de espera, taquillas, cantina o quiosco de prensa. La nueva estación tiene una gran zona de andenes con pequeñas cubiertas individuales y un edificio moderno, en el que se sitúan todas las dependencias de la explotación con un enorme vestíbulo que acoge a los viajeros, situado a nivel superior a las vías. En él se encuentran desde las taquillas, información, reclamaciones, etc., a los accesos a los andenes, así como numerosas cafeterías y comercios variados: librerías, oficinas de apuestas, de objetos de regalo, pastelerías, tiendas de ropa, estanco, alquiler de coches, servicios de información turística... En la estación están también integrados un hotel y centros de ocio, así como aparcamientos, restaurantes. El conjunto resulta ya de una estética distinta a la habitual en el ferrocarril y más acorde con la de otros establecimientos como los aeropuertos. Por otro lado, termina la falta de conexión entre las estaciones madrileñas, ya que la de Chamartín se une con Atocha por el túnel que permite el paso de trenes de viajeros y también tiene conexión con la red de metro.

La apertura de la estación de Chamartín, que cierra la etapa de los enlaces ferroviarios, se produce en un momento en que el ferrocarril está en crisis, aparentemente vencido por la carretera y el uso en expansión del automóvil.

A los cierres de estaciones citados se une por estos años el de Príncipe Pío, que fue perdiendo tráfico por trasvase a Chamartín, primero de los trenes que iban a Ávila y Segovia, luego los de Valladolid, más tarde los de Vascongadas, Santander y Asturias y finalmente también los de Galicia. Aún se mantuvo la estación con algún servicio de cercanías, e incluso recuperó de forma provisional el tráfico de Galicia. En los comienzos de los años ochenta el futuro de la estación era incierto, se barajaron varias propuestas, entre las que estuvieron las de convertirla en Museo de la Ciencia y más tarde en un gran centro de ocio. Se cerró finalmente en los años ochenta, quedando por un tiempo a la espera de un futuro que llegaría en el nuevo siglo.

#### LOS GRANDES CAMBIOS PARA EL SIGLO XXI. UNA NUEVA ERA DEL FERROCARRIL

En la década de los años ochenta se ponen en marcha una serie de acontecimientos que van a suponer una transformación radical de la estructura ferroviaria de Madrid para el comienzo del siglo XXI. Los más importantes son: el nuevo plan de ordenación urbana, el desarrollo de las cercanías, la creación de la alta velocidad, la transformación de la antigua vía de circunvalación en un proyecto urbanístico, más cierres de estaciones y una nueva forma de interconexión de transportes. Todo ello dará lugar a un nuevo sistema de transporte intermodal, otro concepto de estación, el cambio de uso de algunas estaciones antiguas y la transformación de los antiguos barrios industriales en torno al ferrocarril en la ciudad, así como el comienzo de grandes obras que abren ya otra nueva etapa. Las grandes instalaciones para mercancías, así como los talleres, cocheras, etc. se alejan del centro urbano, quedando las instalaciones del interior vinculadas sobre todo al transporte de viajeros.

El Plan de Ordenación Urbana de 1985 (POU85) se proponía, según sus propios términos, recuperar la ciudad y mejorar la calidad de vida urbana. Entre sus propuestas destaca la que dio lugar al Plan Urbanístico Pasillo Verde Ferroviario, que ha supuesto la transformación de la zona sur de la ciudad. La historia de este plan es larga y pasó por diversas situaciones, no exentas de polémica. Para su gestión se formó un Consorcio Urbanístico, resultado de un acuerdo entre el Ayuntamiento de Madrid y RENFE, con la finalidad de completar el primer anillo de una red de cercanías de transporte de viajeros para Madrid y urbanizar y equipar el espacio urbano entre las estaciones de Atocha y P. Pío, que había sido convertido en zona industrial por las instalaciones ferroviarias.

Inicialmente el POU85 se proponía transformar el distrito de Arganzuela, reconvirtiendo las estaciones en centros de barrio y rediseñando la vía de contorno. En 1987 se hizo una modificación del plan en la idea de soterrar y desdoblarse la vía para transformar la zona, liberando un espacio céntrico y propiedad de RENFE, pudiéndose llegar a un acuerdo con el Ayuntamiento para plantear una acción pública urbanizadora. A partir de aquí, se puso en marcha la operación que cambiaría la zona.

La antigua vía de mercancías se transformó en una vía nueva, doble y bajo tierra en su mayor parte (cuatro de los seis kilómetros totales, permaneciendo a cielo abierto el tramo entre Delicias y Atocha) para uso de cercanías, de viajeros, con una serie de apeaderos (las estaciones de Pirámides, Delicias y Méndez Álvaro, las dos últimas no subterráneas y con carácter de intercambiador la de Méndez Álvaro) con conexión a la estación de autobuses y a la línea de cercanías de Atocha-Fuenlabrada.

En superficie la transformación de la zona ha sido total. Precisó de un replanteo de la red viaria, conservando los antiguos paseos que trazara Carlos III y se han llevado a cabo numerosas actuaciones, unas de interés público, como zonas verdes y de equipamientos, otras con fines lucrativos, para usos terciarios y residenciales, con cambio de uso de industrial y ferroviario a terciario y residencial. En la operación hubo actuación pública y privada y, al final, el resultado ha sido un nuevo espacio urbano, con menos zona verde de la que tendría que haber sido, a pesar del nombre, pero con un rejuvenecimiento, cambio de uso, mejora de la accesibilidad y posibilidad de comunicaciones por medio de las redes de cercanías y metro. Las antiguas estaciones de mercancías, que dieron su carácter a la zona, en la que se instalaron grandes y pequeñas empresas industriales, se suprimieron. La de Peñuelas fue la primera en cerrarse, el día 5 de junio de 1987, la de Imperial lo hizo poco después. La operación de transformación de la vía supuso el inicio del cambio total de la zona, que todavía no ha concluido.

En 1997 se aprueba el nuevo plan de ordenación, que es sólo modificación del de 1985. En él se plantea como uno de sus objetivos el logro de la *intermodalidad del transporte*. La expansión económica de los años ochenta dio lugar a cambios importantes en la organización de las ciudades y en los modos de vida urbanos, que ocasionan unas nuevas demandas de transporte. Son los años en que se generaliza la idea de buscar una planificación integrada del transporte público, en un momento en que el ferrocarril seguía apegado a su tradicional oferta, basada, sobre todo, en los viajes de largo recorrido. La sociedad reclama un cambio en las políticas de transporte y así se traza el *Plan de Transporte de Cercanías (PTC)*, que abre una nueva etapa. A partir de 1985 se comienzan las obras de infraestructura para conseguir aumentar la capacidad de tráfico de trenes en las líneas próximas a la ciudad, sobre todo allí donde había problema, como en Madrid,



donde existían localidades o barrios, ya integrados como tales en el Área Metropolitana, con poblaciones superiores a las de muchas capitales de provincia y sin transporte alternativo a la carretera. Paralelamente se moderniza el material para adecuar la oferta a un servicio especializado de transporte urbano de calidad y se diseña un plan de nuevas frecuencias de circulación de trenes. Se proyectan estaciones con un planteamiento de servir a las nuevas necesidades de transporte integrado, con toda una serie de innovaciones, como venta de billetes magnéticos, control de acceso, dotación de servicios, etc. A finales de los años ochenta, en 1988, un año después de la aprobación del *Plan de Transporte Ferroviario*, se creó la *Unidad de Negocio de Cercanías*. En la actualidad, el sistema de cercanías, con una demanda en constante aumento por parte de la sociedad, funciona con gran eficacia y es un elemento de transformación de la extensión de Madrid y de su influencia. Naturalmente el nuevo peso de las cercanías ha supuesto un cambio radical en las estaciones, no sólo por las transformaciones de las infraestructuras, sino también porque se han convertido en nuevos espacios públicos de relación y vida en la ciudad, diferentes de como lo fueron en el pasado. Ahora se comunican con la red de metro, de manera que ya forman parte del complejo transporte urbano y son el lugar de paso habitual de millones de personas. Con ello, las estaciones se han convertido en una especie de centros multifuncionales, donde hay todo tipo de servicios comerciales, de restauración, ocio, etc.

El actual plano de los transportes de Madrid, en proceso de expansión espectacular, integra la nueva red de cercanías como una parte del metro. Las estaciones de Nuevos Ministerios y Recoletos, en el antiguo túnel bajo el eje Prado-Castellana y las de Pirámides, Delicias y Méndez Álvaro, son las nuevas estaciones que aúnan los dos conceptos de transporte en el casco urbano. La de Nuevos Ministerios es, además, una macroestación, que conecta con el aeropuerto de Barajas, contando incluso con facturación para algunas compañías aéreas.

Mención aparte merece la estación de Príncipe Pío, que con una transformación total parece haber encontrado un nuevo papel en la ciudad.

#### *Príncipe Pío la estación transformada en centro comercial*

Tras años de cierre, reapertura, proyecto de convertirla en museo y en gran teatro, finalmente la estación, rodeada ya de modernos bloques de viviendas fruto del proyecto Pasillo Verde, desaparecidas las empresas industriales y almacenes que, en menor medida que en las restantes estaciones, también nacieron a su calor, la de Príncipe Pío, que los madrileños solíamos llamar Del Norte, se ha convertido en un gran centro comercial, inaugurado el 22 de octubre de 2004, bajo el que una nueva estación de cercanías recuerda lo que fue.



FIGURA 12.—Interior de la estación de Príncipe Pío, zona de andenes tras su conversión en centro comercial. (Foto: M. P. González Yanci.)

Se ha conservado la estructura de los edificios originales y sobre todo la marquesina y cortina que cubría los antiguos muelles, para, con varios añadidos y con una remodelación total, instalar en tres plantas, más una de aparcamiento subterráneo, un gran centro en el que hay 92 comercios de todo tipo (moda, zapaterías, joyerías, deportes, fotografía, complementos, perfumerías, etc.), 20 locales de restauración y cafetería, una serie de salas de cine y está en proyecto un teatro, que ocupará la zona del edificio que da fachada al paseo de San Vicente, el último que se construyó. Lo gestiona la empresa Riofisa con un convenio con RENFE y parece desarrollarse con éxito, sin que falten algunos conflictos surgidos con los comerciantes de la zona, que se quejan, sobre todo, de la autorización que ha conseguido el centro para realizar la apertura comercial los domingos. En la propaganda se utiliza como reclamo el hecho de que por la estación transitan 73 millones de personas al año, y por tanto un altísimo número de potenciales clientes. P. Pío mantiene su función de estación para servicio de los trenes de cercanías que proceden del noroeste (Villalba, Pozuelo, etc.) y por el Pasillo Verde acceden a Atocha y como estación de metro, en la que confluyen las líneas 10, circular y ramal de Ópera, todo ello en tres niveles superpuestos y visibles, uno para cercanías, otro para el ramal de Ópera y el tercero para las dos líneas 6 y 10.

La transformación final aún tardará un tiempo, pues, además de estar levantándose el teatro, con notable retraso respecto a los planes iniciales, que anunciaban la apertura para 1999 (*El País*, 1997), se han comenzado, en agosto de 2005, las obras para un gran intercambiador de transportes, que con dos plantas subterráneas, de 27.000 m<sup>2</sup>, recibirá 22 líneas de auto-

buses interurbanos y 11 de urbanos. El intercambiador se sitúa bajo el patio de la estación con dos pabellones de acceso y contará con un túnel hasta la carretera de Extremadura. Todo ello va encaminado a que mejore la accesibilidad a Madrid y a que se disminuya el tráfico en superficie de autobuses, sobre todo de los que acuden de la poblada zona del suroeste.

### *La estación de Atocha y el AVE*

El año 1987 se inicia una nueva etapa para el ferrocarril, con la aprobación de un plan de transporte y el acuerdo, en 1988, de que España se incorpore a la instalación de la alta velocidad, para no quedar descolgada de la transformación que ésta acabaría produciendo en Europa. La decisión de la primera línea Madrid-Sevilla, que se inauguró en abril de 1992, dio lugar a la última gran transformación de la estación de Atocha, encargada de acoger al nuevo tren, para lo que se precisaban muchas adaptaciones.

En realidad la gran transformación se produjo a partir de 1982. En marzo de este año, por acuerdo entre el Ayuntamiento de Madrid, el Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, la Comunidad de Madrid y RENFE, se elabora el denominado «Plan Atocha», que se recogió en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, de 1985, con la idea de potenciar los transportes colectivos, dotar al Área Metropolitana de la infraestructura ferroviaria adecuada, mejorar el rendimiento del sistema de transporte, introducir una nueva concepción de las cercanías ferroviarias y realizar mejoras urbanísticas.

Era un «plan de cercanías» en el que la estación de Atocha quedaba configurada como el corazón del sistema. Por ella pasarían todas las líneas de cercanías de Madrid y el largo recorrido hacia Extremadura, Andalucía y Levante, sería el principal intercambiador de transporte, puerta de la ciudad y punto neurálgico del sistema de comunicaciones del área metropolitana y de la red nacional.

La necesidad de adecuar la estación fue la causa inicial de plantear un cambio de mayor envergadura, encaminado a la remodelación urbanística ferroviaria, que englobaba la glorieta de Carlos V, la avenida Ciudad de Barcelona, la calle de Méndez Álvaro y la M-30.

La importancia de la estación se incrementó al plantearse que fuera también la cabecera de la primera línea de alta velocidad, en 1988. En 1983 dentro de la citada operación Atocha se redactó por el arquitecto Moneo un proyecto para remodelar la estación de superficie y el antiguo apeadero de la estación de cercanías, que conectaba a través del túnel de la Castellana con la estación de Chamartín. Después se hizo un nuevo proyecto definitivo, que incluía la estación de alta velocidad, el intercambiador de

transporte y los viales de accesos, también de Moneo. El año 1988 se abrió al público la nueva terminal de cercanías, cuyas obras se iniciaron en septiembre de 1986, dejando fuera de servicio la vieja estación. Por estas fechas el edificio ya estaba considerado de interés, catalogado en la arquitectura del hierro del siglo XIX, por lo cual su conservación ya quedaba fuera de dudas. En enero de 1991 se podía contemplar al descubierto la vieja marquesina, que se restauraba en un proceso de rehabilitación en el que el Ministerio de Transportes y RENFE invertían 3.000 millones de pesetas, para convertirla en el gran vestíbulo de la línea del Ave Madrid-Sevilla, albergando diversas dependencias comerciales, salas de exposiciones, parte de oficinas y un amplio jardín tropical, en el mismo lugar en que antes estaban las vías y andenes de trenes de viajeros (*El País*, 1991). La remodelación consistió esencialmente en la reconstrucción del edificio histórico, que ocupaba una superficie de 12.145 m<sup>2</sup>, dejando la parte interior, que albergaba en el pasado las vías y andenes de viajeros de largo recorrido, dedicada a un jardín tropical de 1.600 m<sup>2</sup>. El antiguo hospital ferroviario, que ocupaba un pabellón en el frente de la vieja estación, se remodeló para albergar el Puesto de Mando del nuevo complejo ferroviario, quedando un edificio de tres alturas sobre una superficie de 700 m<sup>2</sup>. Se construyó una gran sala hipóstila para albergar los nuevos andenes, con una superficie de 34.200 m<sup>2</sup> y con un aparcamiento en la parte superior. Junto a la antigua marquesina del edificio histórico se levantó una torre coronada por un reloj. Sobre el que fuera antiguo apeadero de cercanías se construyó un Intercambiador de Transporte, que a efectos de explotación depende de la Unidad de Negocio de Cercanías. Por último, se llevó a cabo la urbanización de los accesos y entorno, con la consiguiente transformación de los alrededores, que una vez más se veía afectado por la estación. Se remodelaron y urbanizaron las zonas de servicio de la estación, destacando el patio de Embarcadero, de 6.500 m<sup>2</sup>. También se realizaron actuaciones en los accesos, tanto por la calle de Méndez Álvaro, como por la glorieta de Atocha y avenida Ciudad de Barcelona.

Como efecto de la futura red de alta velocidad en construcción, en diciembre de 2002 se inauguraron las nuevas obras llevadas a cabo con objeto de aumentar la funcionalidad de la estación y poder absorber el aumento de demanda que va a generar la apertura de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, en funcionamiento parcial desde octubre de 2003.

Las nuevas obras se encaminaron a modernizar la superestructura de la vía y a aumentar y reordenar la superficie del vestíbulo y zona comercial existentes. La ampliación ha supuesto un cambio radical en el concepto de gestión de la estación, al transformar la primera planta en zona de embarque de viajeros, con un modelo similar al de los aeropuertos, que se aplica por vez primera a una estación ferroviaria.

La obra, con un coste cercano a los veinte millones de euros, se llevó a cabo en año y medio bajo la dirección del arquitecto Moneo, con la colaboración de Fernández Casado en el estudio de ingeniería, siendo adjudicatarias para los trabajos la empresa ACS para la obra principal y la Thyssenkrupp para la instalación de los elementos de comunicación vertical. Se buscó dar una continuidad al proyecto inicial. Conjuntamente se llevaron a cabo otras actuaciones complementarias, como la construcción de un nuevo Centro de Viajes y la instalación de nueva señalización dinámica, rotulación y mobiliario.

La nueva sala de embarque ha modificado el aspecto de la estación. La sala tiene una superficie de 7.400 m<sup>2</sup>. A ella sólo acceden los viajeros en posesión de billete de Ave, o grandes líneas, desde el vestíbulo principal o desde la estación de cercanías. Las dos entradas a esta sala de embarque están flanqueadas por cinco puestos de control de seguridad dotados de escáner. Cuenta también con una zona comercial exclusiva, aseos y dos salas Club AVE. Desde la sala de embarque los viajeros acceden al tren a través de ocho rampas de tapices rodantes y ocho ascensores panorámicos. En la sala de embarque hay también servicios complementarios en una superficie de 1.140 m<sup>2</sup> con restauración, marroquinería, complementos de moda, bombonería, joyería, perfumería y boutique del fumador. En la planta de andenes hay también numerosos servicios y comercios: alquiler de coches, regalos, restauración rápida, juguetería, fotografía, joyería, deportes, telefonía y agencia de viajes. Otras obras de mejora han afectado al cambio del sistema de electrificación, se han adaptado las instalaciones de seguridad y telecomunicaciones, así como los andenes y las toperas. En el exterior se han ampliado las plazas de aparcamiento. Como resultado de las obras, la estación pasa de tener siete vías de ancho internacional a once, más cuatro de ancho nacional.

En paralelo con estas grandes obras de mejora en la estación de Atocha está en marcha otro gran proyecto de construcción de un segundo túnel bajo el suelo de Madrid, para conectar con la estación de Chamartín, al norte, al igual que el existente, pero con un trazado divergente en parte del recorrido, para pasar por el centro del casco histórico (con sendas estaciones en Alonso Martínez y Sol-Gran Vía) con la finalidad de ampliar y mejorar la red de cercanías y las conexiones entre esta red y la de metro de Madrid. Además, aún existe otro proyecto de túnel entre Atocha y Chamartín para uso exclusivo de conexión de las líneas de alta velocidad, que en el futuro llegarán también a la estación de Chamartín, según avance la nueva red de alta velocidad. Está previsto que entren en la estación Puerta de Atocha, por el mismo corredor de la actual línea Madrid-Sevilla, cuatro nuevas líneas de alta velocidad desde el sur, con lo que se prevé la ampliación de la actual estación de alta velocidad y la creación de una nueva en





FIGURA 13.—Estación Puerta de Atocha. 1. Jardín tropical bajo la marquesina restaurada de la antigua estación y edificio exterior de acceso. (Fotos: M. P. González Yanci.)

la zona de la plataforma intermodal del Abroñigal, configurando un entramado de estaciones, para atender a las líneas de Barcelona-frontera, Lisboa y las de Valencia-Mediterráneo y Murcia-Andalucía oriental, además de la ya existente.

El proceso de transformación de esta gran estación no ha concluido, sino que estará en marcha bastantes años, suponiendo cada vez más un centro neurálgico de la vida urbana. En su entorno se están produciendo también otras transformaciones, como el cambio de uso de la zona situada entre las vías y la calle de Méndez Álvaro, que pasa a residencial, como ya ocurrió con la zona situada enfrente, hasta la avenida Ciudad de Barcelona, y también se modificará en la parte de la cabecera, donde se prevé constituya la puerta del nuevo eje Recoletos-Prado, planteado como otra de las grandes remodelaciones de Madrid para el siglo XXI. Con una nueva concepción de la estación ferroviaria, espacio de comunicación y de relación, comercial y de ocio mantiene y acrecienta su valor simbólico<sup>8</sup> y su poderosa influencia en el entorno.

### *La Operación Chamartín*

En torno a la estación de Chamartín hay un proyecto urbanístico de gran envergadura que ha encontrado multitud de obstáculos en su avance, estando en una situación de incertidumbre permanente. Arranca el año 1993 cuando RENFE convocó concurso público para la urbanización de la estación y su entorno. La idea básica consiste en la prolongación del eje de la Castellana, el soterramiento de las vías y la edificación de los amplísimos terrenos «recuperados».

En 2002 se aprobó la modificación del Plan de Ordenación Urbana para hacer posible el proyecto. A lo largo de los años los desencuentros entre las distintas administraciones no han cesado y han aparecido en escena actores no previstos, como los herederos de los propietarios que, en su día, fueron expropiados para la construcción de la estación, agrupados en una asociación dispuesta a defender sus derechos. Tras la paralización más reciente, resultado del cambio de Gobierno en las elecciones generales de 2004, en los últimos meses de 2005 parece entrar en una nueva fase, encaminada a la aprobación del proyecto, barajándose en la Gerencia de Urbanismo las propuestas que establecen varias zonas diferenciadas.

La operación es más amplia que lo que inicialmente pretendía RENFE afectando a más de tres millones de metros cuadrados y engloba la nueva estación ampliada para acoger el AVE e intercambiador, una gran estación

---

<sup>8</sup> El 11 de marzo de 2004 el mayor atentado terrorista registrado en España, que costó la vida a casi 200 personas y cientos de heridos graves, se produjo en esta estación escogida muy probablemente por este carácter de emblema urbano.

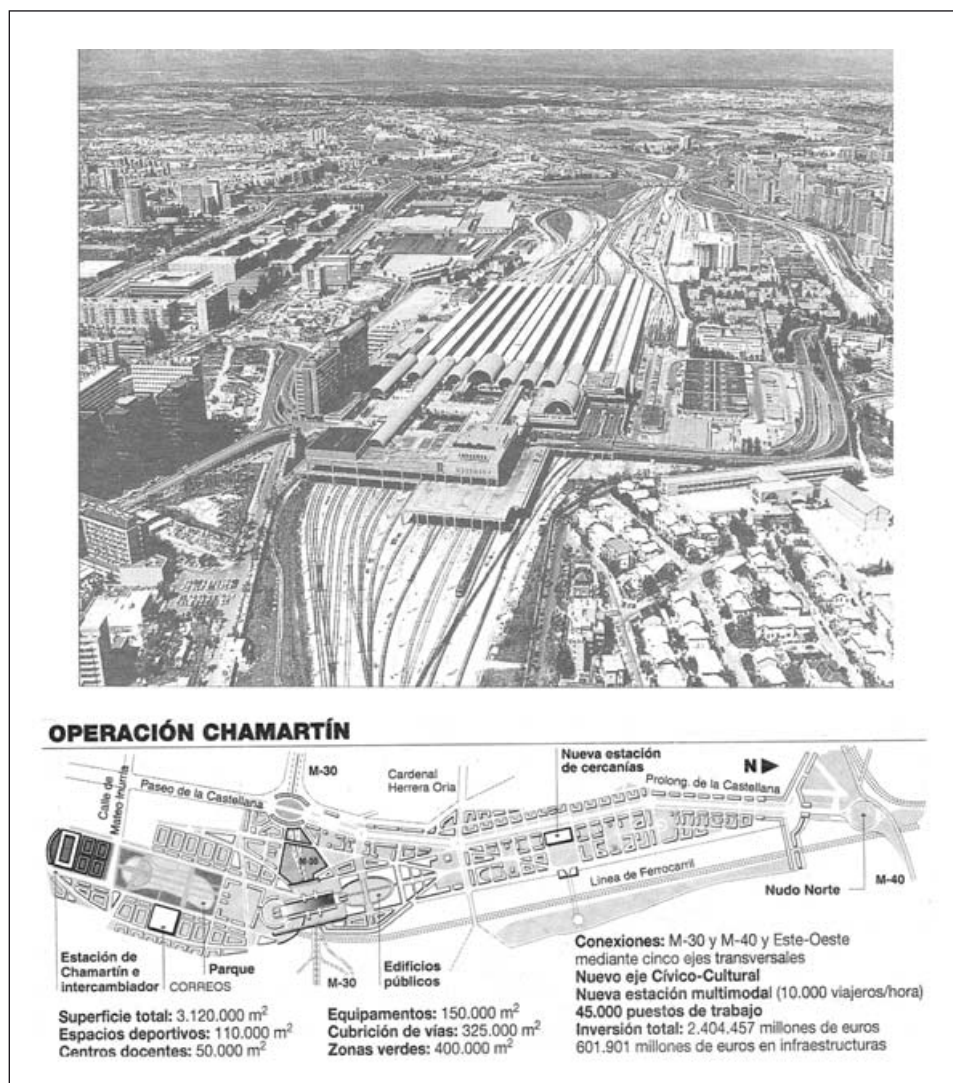


FIGURA 14.—Estación de Chamartín y uno de los proyectos de transformación del entorno de la estación de la denominada Operación Chamartín.

de cercanías, edificios públicos, especialmente la pretendida «Ciudad Judicial», zonas verdes y viviendas, con gran discusión entre las de promoción libre y las de protección oficial, centros comerciales, hoteles, industrias, dotaciones y centros de ocio. De hecho, la situación sigue estancada, los partidos políticos discuten, con gran desencuentro, sobre todo en la forma de financiación, mientras los promotores inmobiliarios se afanan por estar

en el grupo de «propietarios» para cuando se desbloquee. Lo que parece claro es que se pretende una gran transformación del entorno. Por primera vez se cubrirán grandes zonas de vías sobre las que se quiere edificar, junto con otros terrenos, incluidos los de la estación de clasificación, viviendas en altura y un cúmulo de edificios de distintos usos que conviertan la zona en un escaparate de la ciudad del nuevo milenio, vanguardista y que constituya el nuevo eje financiero de Madrid. El futuro dirá en qué queda todo el plan, dentro del que la remodelación de la estación y la construcción del intercambiador ya se han iniciado, provocando el primer gran cambio desde su establecimiento en los años setenta.

## CONCLUSIÓN

La historia reciente de Madrid ha estado profundamente marcada por el ferrocarril, que ha ido diseñando su estructura, además de posibilitar su promoción y proyección hacia el exterior. Las estaciones, elementos urbanos clave en su doble vertiente de partes del entramado del transporte y como espacios dentro de la ciudad con diversas funciones, según sus características y actividad, manifiestan con el paso del tiempo cambios que se insertan en la propia historia urbana. En los ciento cincuenta y cinco años transcurridos desde que Madrid inauguró su primera línea, las transformaciones de las estaciones han sido muy numerosas: aperturas, ampliaciones, cierres y cambios de uso han sido el resultado de las condiciones y características del tráfico ferroviario, en constante evolución, que ha conocido etapas de avance y auge acelerado, otras de estancamiento y hasta retroceso y que vive en la actualidad un nuevo momento de expansión, en algunas de sus facetas.

Poco queda de la que fue la primitiva estructura ferroviaria. La evolución ha dado paso a un nuevo sistema en el que dos grandes estaciones de viajeros protagonizan la estructura actual. Unidas entre sí y conectadas con toda la red de transporte urbano e interurbano, como una pieza más del sistema, en el que unas estaciones, subterráneas en su mayor parte, conectan los trenes de cercanías con los de metro. Su adecuación ha promovido grandes obras que se siguen realizando, con conexiones subterráneas de gran envergadura y construcción de intercambiadores que posibilitan llevar a distancias cada vez mayores la expansión de la ciudad, que se inició con el automóvil privado y que resulta insostenible si no se apoya en el moderno transporte público.

Las estaciones a lo largo de su historia han sido elementos clave en la vida urbana; al principio como el «puerto» de salida y llegada del exterior, en la actualidad también, pero con muchas más funciones, como nodos del transporte diario y constituyendo grandes espacios de relación, grandes

ágoras donde se escenifica la vida urbana. Los viejos edificios se tratan de mantener como símbolos de la era industrial, restos arqueológicos con nuevos usos (museos, jardín-vestíbulo, centro comercial) mientras que los grandes espacios anejos, en los que se instaló la primera industria moderna y las estaciones de mercancías, se transforman en grandes proyectos urbanísticos, causantes de algunos de los más grandes cambios recientes en el interior de la ciudad.

Estaciones modernas se levantan para acoger un nuevo tipo de ferrocarril, capaz de cierta competencia con el avión, con una arquitectura alejada de la que nos legaron los viejos edificios, mientras que se apartan de la ciudad las instalaciones para la movilización de mercancías, talleres, depósitos, etc. que dejan libres unos terrenos fuertemente revalorizados para la edificación urbana, donde no falta la especulación y la lucha política.

Los accesos ferroviarios actuales se integran en la ciudad terciaria, símbolos de un concepto de movilidad nuevo, con el que se abre el siglo XXI.

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ÁLVAREZ MORA, A. (1980): «El caso de dos estaciones desaparecidas: Arganda y Goya», en *Las estaciones ferroviarias de Madrid*, COAM, pp. 227-250.
- *et al.* (1980): «El desarrollo histórico de la zona Sur de Madrid», en *Las estaciones ferroviarias de Madrid*, COAM, pp. 148-205.
- El País* (1991): «Transportes y RENFE gastan 3000 millones en la rehabilitación de la estación de Atocha», 23 de enero de 1991, en edición de Madrid, p. 2.
- (1997): «La estación del Norte acogerá el teatro más grande de la ciudad», 19 de noviembre de 1997, en edición de Madrid, p. 7.
- GONZÁLEZ YANCI, M.<sup>a</sup> PILAR (1977): *Los accesos ferroviarios a Madrid, su impacto en la geografía urbana de la ciudad*, Instituto de Estudios Madrileños, 521 pp.
- (1980): «Estación del Norte», en *Madrid*, fascículo n.º 83, Espasa Calpe.
- (1999): *El plan de enlaces ferroviarios de Madrid en la Segunda República*, Ayuntamiento de Madrid e Instituto de Estudios Madrileños, Madrid, 51 pp.
- (2001): *El ferrocarril en Madrid durante la Guerra Civil y el final de las Compañías privadas*, Ayuntamiento de Madrid e Instituto de Estudios Madrileños, Madrid, 56 pp.
- (2005): *El entorno urbano del Parque del Retiro*, Ayuntamiento de Madrid e Instituto de Estudios Madrileños, Madrid.
- LÓPEZ GARCÍA, MERCEDES (1986): *MZA Historia de sus estaciones*, Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 57 a 99.
- PUIG FLORES, J. A. (1998): «Apuntes históricos del ferrocarril Colmenar Viejo-Fuencarral-Cuatro Caminos», en *Próxima parada Colmenar Viejo. Historia del ferrocarril 1892-1998*, Ayuntamiento de Colmenar Viejo, pp. 53-90.



**RESUMEN:** A lo largo de los más de 150 años de historia del ferrocarril en Madrid las estaciones, que inicialmente fueron proliferando, en manos de las diversas compañías explotadoras, han sido elementos esenciales en la evolución de la estructura urbana de la ciudad. Los cambios políticos, económicos y sociales han tenido impactos variados en su evolución. Se han transformado y remodelado en varias ocasiones y en los últimos años han sufrido los cambios más importantes, con la transformación de la estructura ferroviaria, su función y sus características.

En la actualidad las antiguas estaciones o han desaparecido, o han cambiado su función, convertidas en museo o centro comercial, o son sólo una parte de las nuevas instalaciones, conservadas como símbolo de era industrial moderna. Ya no son sólo el puerto de conexión con el territorio lejano, ahora constituyen una pieza clave en la estructura de todo el sistema de transporte, intermodal, interconectado y generador de la nueva movilidad de los habitantes de la ciudad.

**ABSTRACT:** Over more than 150 years of railways history in Madrid, the stations, that initially proliferated in hands of the different operating companies, have been essential elements in the evolution of the towns urban structure. The political, economical and social changes have had varied impacts in its evolution. They have been transformed and redesigned in several occasions and in the last years have gone through the most important changes in function and characteristics, with the railways structure transformation.

Presently the old stations have either disappeared, or their functions have changed, converted in museums or shopping centers, or are only part of the new facilities, preserved as a symbol of the modern industrial times. They are no longer the connection port with the remote territory, now they became a key component in the structure of all the transport system, intermodal, interconnected and generator of the new towns population mobility.

**PALABRAS CLAVE:** Estaciones ferroviarias. Ferrocarril en Madrid. Cambios de uso de las estaciones de ferrocarril.

**KEY WORDS:** Railway stations. Railways in Madrid. Change in use of the railway stations.