

Una mirada “histórica” hacia el futuro de las principales terminales ferroviarias de Madrid

The future of Madrid Railway Stations: An overview

Revista de Obras Públicas
nº 3.526. Año 158
Noviembre 2011
ISSN: 0034-8619
ISSN electrónico: 1695-4408

Antonio Fernández Gil. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Economista
Ex Director Línea Centro AVE. ADIF. Madrid (España). afergil@hotmail.com

Resumen: Las terminales ferroviarias se iniciaron en Madrid hace más de 150 años. Hay muchos aspectos desde el que pueden ser contempladas. Lógicamente el primero debe de ser el puramente ferroviario. Siglo y medio da para mucho en cuanto a la evolución del ferrocarril. Un segundo aspecto es el arquitectónico. Las grandes marquesinas de finales del XIX son ejemplos magníficos de la Arquitectura del Hierro. Un tercer aspecto, mucho más controvertido, es el aspecto urbanístico. Las estaciones ferroviarias nacen a la vez que se desarrollan los primeros planes urbanísticos y no siempre tuvieron una convivencia fácil. Hay muchos otros aspectos: económicos, sociológicos, laborales, legales, etc. que no pueden ser tratados en un breve artículo. El renacimiento del ferrocarril en las últimas décadas, de la mano del AVE y de las Cercanías ha dado un nuevo impulso a las terminales tal y como se analiza en el artículo.

Palabras Clave: Ferrocarril; Estaciones; Historia; Urbanismo; Arquitectura; Planificación

Abstract: The first main railway station at Madrid was built more than 150 years ago. There are many topics to be considered on railway stations, first the functionality of the infrastructure, second the architecture of the main buildings, mainly the iron and steel structure, then how does it fit with the city and the development of urban planification, so important in those years. There are many other aspects to be considered: legal, economic, sociologic and so on, but the article is not focused on them. Finally the last upgrading of the main stations: Atocha and Chamartín, as well as the planning for the future are related.

Keywords: Railways; Stations; History; Architecture; Planning

1. Introducción

En las décadas de los años setenta y ochenta del pasado siglo se produjo, coincidiendo en el tiempo con una época de relativo declive del ferrocarril, una gran proliferación de estudios sobre el ferrocarril, complementando a los más especializados sobre historia económica, de los cuales ya existía una importante tradición anterior. Más recientemente estos estudios, como los referidos a Madrid (1), (2) que habrían la posibilidad de realizar profundizaciones de contenido más específico no tuvieron la continuidad supuesta. En la última década del siglo y en la primera del presente, las nuevas aportaciones no han sido tan abundantes, salvo excepciones (3) y salvo la continuidad de las ya mencionadas aproximaciones bajo un punto de vista economicista. Sí conviene mencionar los estudios específi-

cos que se vienen presentando en los ya consolidados Seminarios sobre Historia Ferroviaria (FFE).

Han pasado ya más de treinta años y en este tiempo han sucedido muchas cosas. El ferrocarril se ha vuelto “cool” y no hay población en España, por pequeña que sea, que no aspire a tener su estación de alta velocidad. Las operaciones urbanísticas definidas para reordenar los espacios ferroviarios sobrantes en el entorno de las terminales superan la treintena, si bien las efectivamente realizadas se cuentan con los dedos de una mano, y el futuro, despojado por un tiempo de la burbuja inmobiliaria, no parece propicio al desarrollo de estas macro actuaciones donde, por principio, el ferrocarril siempre desaparecía de la superficie.

Es hora, por tanto de detenernos y volver a pensar. La intención de este artículo, además de divul-

gar las más recientes previsiones de crecimiento y remodelación para Atocha y Chamartín, es volver a recordar la existencia de los estudios históricos mencionados (ver referencias) animando a historiadores y profesionales competentes para que aporten sus conocimientos y análisis en la puesta al día del acervo de conocimiento sobre un tema tan apasionante como el ferrocarril y más concretamente sus estaciones.

Este artículo comienza por lo que ha sido más estudiado: Madrid y sus estaciones. (Solo las principales). Las estaciones se quedan cojas sin analizar las líneas de las que formaban parte, pero la extensión del artículo, si incluyéramos el análisis de las líneas en el ámbito urbano, excedería los límites habituales de la Revista. Dejo para un próximo artículo la tarea de rellenar esta laguna.

El desarrollo del ferrocarril en Madrid se produjo, al igual que en el resto de España, de manera discontinua (4). Hay una primera etapa de rápido desarrollo que comienza en 1851(Madrid-Aranjuez) y que culmina hacia final de siglo. Por marcar un hito físico de este final resplandeciente podríamos referirnos a la marquesina histórica de la estación de Atocha (1892). Este primer periodo se caracteriza por la construcción de las líneas principales del país (lo que durante mucho tiempo se conoció en RENFE como la Red Básica) conectando los núcleos de mayor población y de mayor pujanza económica. La titularidad privada de las primeras concesiones hizo que, a diferencia de lo que ocurre desde que los ferrocarriles pasan a titularidad pública, las empresas se rigieran por criterios puramente empresariales y no tuvieran interés en completar una Red de Interés General que pudiera vertebrar el país en tiempos en que el vehículo privado era todavía marginal. Fue el Estado sobre todo a partir de la década de 1920 el que intentó "completar" una Red de carácter integral.

Pero volviendo al ámbito de las realizaciones, la primera mitad del siglo XX se caracteriza, más bien, por la mejora de las infraestructuras existentes: utilización de los nuevos materiales, acero esencialmente, para el refuerzo de vía e infraestructura-puentes singularmente-, introducción de la electrificación; y compra de nuevo material rodante con mayor potencia en las locomotoras, inicialmente de vapor y que poco a poco van siendo sustituidas por otras de mayor eficiencia: diesel y/o eléctricas. El objetivo de

las compañías ferroviarias iba más del lado de la optimización por reducción de costes que de la apertura de nuevas líneas, dado que en ellas el tráfico se preveía escaso.

Los Planes de racionalización de la Red, básicos en el caso de Madrid, comienzan en las décadas de los años 20 y sobre todo 30, pero no se llevan a efecto fundamentalmente como consecuencia de los efectos de la guerra civil. La nacionalización del ferrocarril en 1941 y la autarquía posterior impiden hacer otra cosa que no fuese la reconstrucción de las líneas para devolverlas a su situación primitiva.

Es en la década de los 60 cuando comienza nuevamente el desarrollo ferroviario que, en los casos de Madrid y Barcelona, se concreta en sus Planes de Enlace. Entre 1970 y la actualidad se ha producido un importante periodo de construcciones ferroviarias, claramente diferenciado del primitivo. La titularidad pública y unitaria tanto de la gestión de la infraestructura como de la explotación ferroviaria, se ha desarrollado de manera muy diferente a como se desarrolló en el inicio del ferrocarril por las antiguas compañías privadas, en las que los objetivos estratégicos primarios no eran por supuesto el de optimizar la Red sino el de optimizar los resultados económicos en las Infraestructuras propias de cada compañía.

En esta ampliación de los años 70 se producen dos hechos a mi juicio relevantes en la configuración de la red ferroviaria madrileña: 1)el cierre del anillo de circunvalación y el traslado de las instalaciones logísticas hacia el cuadrante Noreste-Sureste, y 2) la construcción de la estación de Chamartín, en el norte de la ciudad, que da carpetazo definitivo a la posibilidad de una única estación central en Madrid, y que, a su vez, establece como conexión dominante para el tráfico de viajeros en la ciudad la dirección Norte-Sur, lo que condicionará la logística y la programación de servicios en la Red de Cercanías. La Red ferroviaria, ubicada en sus 100 primeros años de existencia por debajo del eje Noroeste-Sureste, cierra en un anillo completo a la ciudad con la implantación de nuevas líneas de enlace en el Norte, Noreste y Sureste. Su efecto urbano no ha tenido la misma repercusión que la que supuso la línea de contorno en el siglo XIX, sobre el sur de Madrid, pero marca un límite físico del que actualmente no es posible anticipar el efecto sobre futuras ampliaciones del área metropolitana. (Figura 1).

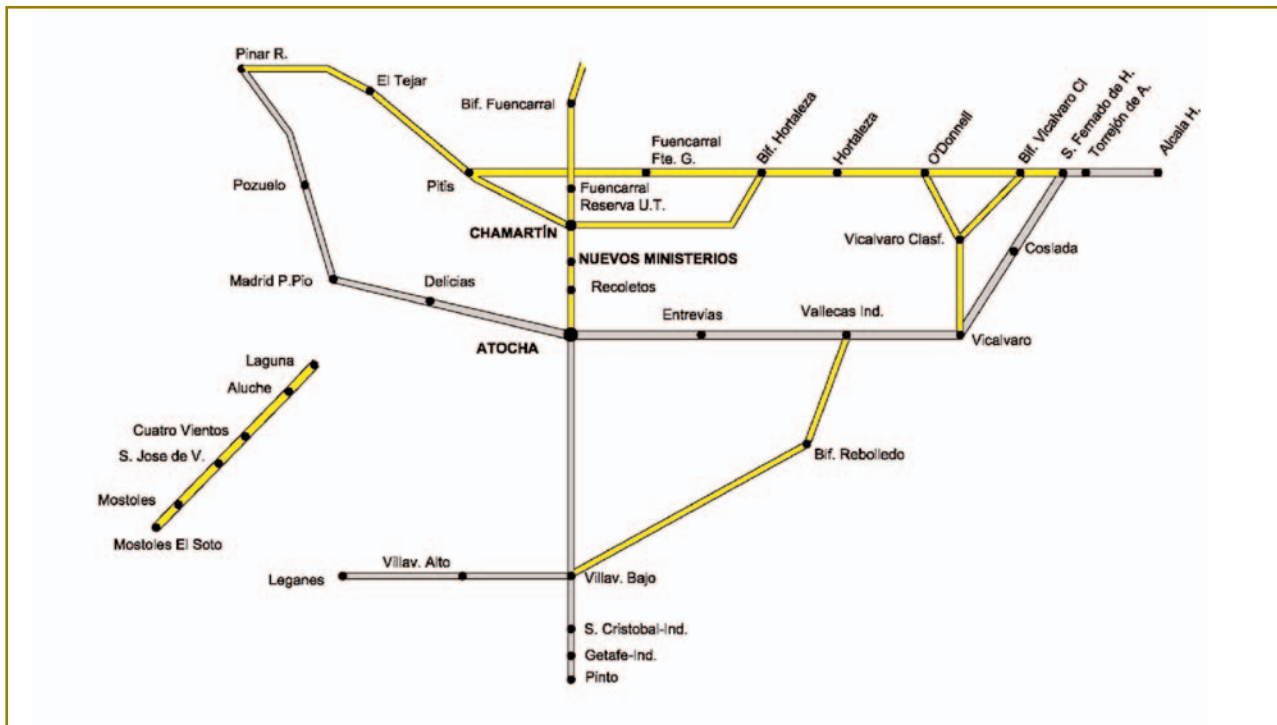


Fig. 1. Esquema ferroviario después de la realización del Plan de Enlaces.

El trabajo, según ya hemos explicado y dada su extensión, se articulará en dos partes aunque las mismas constituyen un todo relacionado: estaciones y líneas. Este primer artículo se centrará en las terminales considerando solamente las principales estaciones de viajeros. En un próximo artículo se hablará de las líneas pero solamente de aquellas que han tenido una mayor repercusión en el urbanismo de la ciudad: Línea de contorno y enlace Atocha-Chamartín.

Al analizar, aunque brevemente, el nacimiento y evolución de las estaciones ferroviarias en Madrid expondremos alguna de las disfuncionalidades, sobre todo bajo esta consideración urbana, que se derivó de su nacimiento como estaciones origen/destino, terminales de líneas individuales, y no como verdaderas terminales integradas capaces de dar servicio a diversas líneas aunque pertenecieran a diferentes compañías. Este fenómeno no es, obviamente, exclusivo de las capitales españolas ya que en París o Londres, por referirnos a los ejemplos más conocidos, la sobreabundancia de terminales ferroviarias fue evidente. Baste citar el ejemplo de esta última ciudad donde tres estaciones: Euston, St. Pancras y King Cross se encuentran alineadas y adyacentes entre sí debido a la competencia entre compañías y la necesidad de todas ellas de tener

una terminal en Londres para el servicio del Norte del País (5)(6).

Finalmente y dado que el proceso de ampliación, sobre todo en lo referido a las terminales de Atocha y Chamartín no ha llegado a su fin he creído conveniente exponer, si bien sucintamente, los planes marco de las dos instalaciones para que el lector se pueda hacer una idea de cómo puede ser la Red Ferroviaria madrileña cuando alcance el final del segundo gran ciclo constructivo de su historia que, previsiblemente, marcará el horizonte ferroviario de Madrid para varias décadas (y también el desarrollo urbano de la ciudad en las zonas afectadas por las instalaciones ferroviarias)

2. Ámbito del artículo

La limitación de espacio no nos permite ocuparnos de todas las estaciones que configuran la Red Ferroviaria de Madrid. El carácter divulgativo del artículo hace que nos centremos en las dos principales: Atocha y Chamartín, mencionando de pasada tanto Príncipe Pío como Delicias, en el primer caso debido a su continuidad de explotación como intercambiador de transporte, y en el segundo no tanto por su importancia ferroviaria como por su monu-

mentalidad. Es evidente que un estudio enciclopédico de las terminales ferroviarias madrileñas debería tomar en consideración las otras dos terminales de viajeros ya desaparecidas: Goya y Niño Jesús, interesantes desde un punto de vista histórico y también urbanístico analizando y poniendo en contexto los desarrollos urbanos incipientes, precursores de actuaciones mucho más potentes como las que se han visto en los últimos años. Por supuesto sería preciso también analizar todas las instalaciones logísticas y terminales de mercancías que se encuentran repartidas por la geografía madrileña. Metodológicamente habría, previamente, que realizar estudios monográficos de todas estas instalaciones para ir completando una historiografía ferroviaria de estaciones más exhaustiva y que espero que se vaya desarrollando ahora que finaliza un nuevo ciclo de expansión ferroviaria.

3. Estaciones

3.1 Introducción

Aunque, como ya hemos repetido, es muy difícil no entrar en la consideración de las líneas de las que forman parte las estaciones, vamos a centrarnos en estas últimas, independizando el estudio de las estaciones del correspondiente a las líneas. Este último ha estado siempre más olvidado en la literatura técnico-urbanística y es por ello que considero importante singularizarlo en un próximo artículo. Por otra parte un repaso de las posibilidades malogradas de ubicación alternativa de estaciones puede inducir a otros investigadores más expertos a realizar análisis contrafactuales sobre el desarrollo urbano alternativo que hubiera podido tener la ciudad.

En el análisis que nos espera flota siempre una idea que fue recurrente en la primera mitad del siglo XX, crear una única estación central en Madrid. Volvamos la vista atrás, el ferrocarril en España, como en gran parte de Europa, nace como consecuencia de iniciativas privadas circunscritas a la concesión de líneas individuales. Es conocido que la primera línea ferroviaria en España se construyó entre Barcelona y Mataró en 1848. Muy poco después se realizó la primera línea, o mejor el primer tramo, entre la capital y Aranjuez -1851- dando lugar a lo que entonces se llamó el primer embarcadero de Atocha.

La compañía rival, la del Norte, tardó más tiempo en preparar su primer trazado entre Madrid y el Escorial, no siendo hasta 1859 que los trenes entraron en la primera estación provisional de Príncipe Pío.

La historia de Delicias es una historia fallida desde un prisma estrictamente ferroviario. Inaugurada en 1880 como cabecera del ferrocarril Madrid-Ciudad Real-Badajoz, la inmediata absorción de la compañía de este nombre por MZA derivó Delicias hacia una nueva compañía: Madrid-Cáceres-Portugal, reduciéndose el tráfico al correspondiente a Extremadura y Portugal. Esta situación de tráfico reducido motivó que los viajeros que la utilizaron fueron siempre muy inferiores a los de Príncipe Pío y sobre todo Atocha. Situación que se mantuvo, incluso después de constituirse RENFE hasta su cierre en 1969. No obstante lo anterior Delicias fue la primera estación monumental de Madrid. Su innegable valor arquitectónico y sobre todo estructural, no pueden hacernos, sin embargo, olvidar lo poco que Delicias ha contribuido al diálogo con la ciudad en su entorno que tampoco se ha resuelto después de la actuación de ordenación contemplada bajo el nombre de Pasillo Verde Ferroviario y transformadora del entorno de la línea de contorno a la que Delicias se encuentra próxima.

Finalmente Chamartín ha sido el último, y también fallido, intento de crear una estación central para Madrid. A partir de 1920, pese a la permanencia de las compañías privadas, el Estado comienza a tener una presencia mucho más activa en el sector acometiendo, sobre todo, tareas de planificación y de análisis de los problemas financieros de las compañías. En estos años se extiende la idea de mejorar o crear una nueva línea de conexión entre Atocha y Príncipe Pío que fuese apta para el tráfico de viajeros con diferentes alternativas y con la búsqueda de una nueva estación central (Callao, Cibeles, etc.). No es hasta 1932 cuando desde el Ministerio de Obras Públicas la planificación pasa a realidad y por primera vez, condicionado el ferrocarril por el Plan de Expansión de Madrid, se define la conexión entre las líneas de las dos compañías principales desde Las Matas hasta Atocha, a través de Fuencarral y Chamartín, lugar éste último donde se ubicaría la estación central de Madrid.

Queda pendiente analizar en profundidad, desde sus diferentes aspectos pero sobre todo desde el

jurídico, el conflicto que existió y que se mantiene entre los objetivos tantas veces contradictorios de los desarrollos urbanos y ferroviarios en las grandes ciudades.

La guerra, la postguerra, la nacionalización de los ferrocarriles y tantas otras cosas detienen el desarrollo del Plan dirigido por el Ministro Prieto que no se retoma hasta los años 60 y que para nuestro objetivo, se materializa con las inauguraciones del túnel Atocha-Chamartín y de ésta última estación durante 1967 y 1968. A partir de aquí comienza la época moderna y el objeto particularizado de nuestro análisis de las estaciones.

3.2 Atocha

Atocha fue la primera de las grandes terminales ferroviarias de Madrid en construirse (7). Ya hemos citado que en 1851 se inauguró el primer servicio entre Madrid y Aranjuez. Rápidamente la estación entró a formar parte de los activos de la Compañía MZA, sin duda la más potente de nuestro país.

1er periodo. Desarrollo

El primer embarcadero estuvo constituido por dos naves cubiertas, albergando cada una de ellas un andén y dos vías, de las cuales solamente una servía para el acceso y bajada de viajeros. En el primer periodo de desarrollo de Atocha que, como hemos indicado finaliza en 1892 con la inauguración de la nueva terminal de Alberto de Palacios, las actuaciones se suceden con increíble rapidez pese a que estamos hablando de inversiones privadas. Con relativa celeridad se cubre la zona central entre las dos naves iniciales y se construye un edificio de cabecera perpendicular a las vías y con fachada a la Glorieta de Atocha. Este edificio servía tanto como edificio administrativo de la Compañía como de vestíbulo de la estación (1859).

Este primer edificio deja pronto de ser eficaz para cualquiera de sus dos funciones y es sustituido en 1865 por un edificio mucho más digno y potente que se construye paralelamente al anterior pero más alejado de las vías y, por tanto, más próximo a la Glorieta de Atocha.

Antes de que pasen 20 años estas nuevas instalaciones ya eran, nuevamente, insuficientes. Durante 10 años se desarrollan diferentes estudios para mejo-

rar el conjunto de vías y edificios terminales. La propuesta más concreta es la del arquitecto Guillermo de la Puente (1883), que, pese a ser aprobada, no llega a cristalizar. Finalmente se aprueba el proyecto presentado por el arquitecto Alberto de Palacios que obliga a la demolición de todo lo existente construyéndose el conjunto que se basa en lo que hoy conocemos como marquesina histórica más los edificios adyacentes de la nave, los núcleos que enmarcan la fachada, y el vestíbulo situado entre ambos.

El edificio de 1864, debido a su valor arquitectónico, no se demuele sino que es desplazado a la actual Avda. de la Ciudad de Barcelona (1890) donde se constituyó en el primero de los cuatro edificios administrativos que hoy todavía continúan prestando para RENFE dicho servicio.

2º periodo. Estancamiento.

Al comenzar el siglo XX la red principal ferroviaria se encontraba ya terminada. Los tráficos, lógicamente, no tuvieron los fuertes incrementos de décadas anteriores y que fueron debidos a la paulatina entrada en explotación de las diferentes líneas. La nueva estación era capaz, incluso, de albergar el servicio inicialmente prestado por la cercana estación de Delicias que muy poco después de su inauguración en 1880 había perdido el tráfico inicial de la línea directa a Ciudad Real y Badajoz para centrarse en el tráfico del Oeste. Pasa más de medio siglo sin que se detecten grandes planes para Atocha. Tan solo en los años 30 se desarrolla un proyecto para construir un nuevo edificio singular (destinado al tráfico de llegadas) más hacia el sur del actual y próximo a las traseras de los edificios administrativos. Bien por el comienzo de la guerra bien por falta de financiación el edificio quedó en la mesa de proyectos.

Hasta 1960 la situación política, económica y social del país no permitió pensar en nuevos desarrollos. Conservar y tratar de recuperar las infraestructuras preexistentes fue el objetivo esencial de los sucesivos Gobiernos y de Renfe durante la posguerra.

3er periodo. Amenazas y nuevo esplendor.

En la década de los sesenta se recuperan los planes de enlace ferroviarios de la 2ª República. Definida una nueva estación central en Chamartín,

Atocha debería ir perdiendo su papel de cabecera como terminal de largo recorrido y, en todo caso, servir de estación secundaria desde su papel de enlace con Chamartín a través del nuevo túnel en construcción entre las dos estaciones.

De hecho este nuevo túnel tendría un apeadero subterráneo hacia el sur, ignorando la estación preexistente. El modelo ferroviario de Madrid contemplaba una estación central Chamartín, y una estación de apoyo en el Cerro de la Plata, desapareciendo la estación de Atocha. No es casual que desde diversas instancias y no todas ellas próximas al Ayuntamiento se haya defendido con insistente continuidad la necesidad de abandonar Atocha para irse primero al Cerro de la Plata, después a Delicias y finalmente a Abroñigal. En épocas tan tardías como finales de los años ochenta todavía se estudiaba la posibilidad de comenzar la línea de Alta Velocidad Madrid Sevilla en emplazamientos diferentes a Atocha. Afortunadamente la cordura, y sobre todo la apuesta que desde el ministerio de Obras públicas se hizo del intercambiador de Atocha hizo irreversible no solo su permanencia sino sus ampliaciones sucesivas.

En la década de los 60 se produjo el boom de las ciudades satélites del suroeste de Madrid (más, por supuesto, del corredor del Henares) y la demanda de transporte ferroviario para el acceso diario a Madrid se convierte en un fenómeno sin posibilidad de ser satisfecho con las infraestructuras existentes. Pese a las ampliaciones de vías en Atocha, que tuvieron lugar en el exterior de la marquesina histórica, el servicio distaba mucho de ser suficiente y eficaz. La apertura en 1967 del túnel Atocha – Chamartín permitió atender, discretamente, la demanda del corredor del Henares, pero los servicios del Sur: corredores de Aranjuez, Parla, Fuenlabrada y Móstoles no era posible que fuesen atendidos, desde Atocha, de manera conjunta con los servicios de Largo Recorrido que accedían a la estación. Es por ello que en la década de los años 80 surge el Plan de Cercanías de Madrid del que es pieza fundamental la nueva estación de Cercanías totalmente independiente de los servicios de largo recorrido.

Finalmente la decisión de construir la línea Madrid-Sevilla forzaba a la renovación de Atocha, ampliando y homogeneizando sus vías de cabecera y reordenando y modernizando el conjunto de la terminal entre otras cosas para no desmerecer de las

nuevas estaciones de las que dispondría la línea en Ciudad Real, Córdoba y Sevilla. La introducción del ancho internacional en las líneas españolas de alta velocidad (decisión que, ya desde una perspectiva histórica y con la Red de Alta velocidad plenamente consolidada, necesita ser analizada mediante estudios profundos y desapasionados que permitan conocer los efectos económico, social, urbanos, etc. comparados con la opción cero de construcción de la Red AVE en ancho ibérico) estuvo a punto, entre otros efectos, de condenar a Atocha a su cierre definitivo sugerido desde algunas instituciones durante el cierre temporal de la estación durante su remodelación, pero afortunadamente Atocha fue la terminal madrileña de la línea de Sevilla y su futuro quedó despejado.

*4º El Plan de ampliación de Atocha.
Pasado, presente y futuro. (8)*

Atocha se planifica, fundamentalmente, como un gran intercambiador de transporte. La “vieja” Atocha recoge un concepto moderno que la hace renacer de sus cenizas y de su destino programado hacia la desaparición, o, como máximo, hacia una vida lánguida subsidiaria de la gran estación central de Chamartín.

Atocha se planifica en los años 80 esencialmente como un gran intercambiador para el tráfico suburbano de Madrid. La nueva estación de Atocha-Cercanías permitirá, primero dar un buen servicio a los viajeros del Suroeste que terminan su viaje en Atocha, segundo conectarlos, bien con la línea de cercanías que penetra en la ciudad mediante el túnel de Chamartín, bien, con las líneas de metro y autobús.

La nueva estación es un intercambiador y para ello se construyó una nueva estación de metro para la línea 1 y una nueva plaza en la confluencia de Alfonso XII con reina Cristina, lugar donde se ubica el cilindro que Rafael Moneo crea como nuevo icono de la estación (figura 2). La antigua marquesina el gran vestíbulo de conexión y la nueva playa de vías de cercanías forman una línea quebrada que deja espacio para la nueva terminal de largo recorrido.

Esta última aparece para dar servicio al nuevo icono de la modernidad en el transporte, la alta velocidad Madrid-Sevilla. La antigua marquesina se ve espléndidamente rehabilitada para su nueva fun-



Fig. 2. Vista aérea de Atocha antes de la última reforma.

ción, ya sin vías, de vestíbulo de la nueva terminal. A continuación de la gran zona de intercambio, que retoma su función de acceso y evacuación de viajeros más el de transbordo antes citado, se crea una nueva marquesina, la conocida como sala hipóstila, un cuadrilátero de 200 ms. por 100 ms para acoger a 15 vías y sus correspondientes andenes. La marquesina no cubrió toda la longitud de vías y andenes (500 mts) debido a razones presupuestarias. Lo

que en principio limitó la grandiosidad de la nueva marquesina, ha permitido después desarrollar la ampliación que a continuación comentamos.

En 1992 se comprobó que la estación iba a resultar insuficiente. El servicio del AVE entre Madrid y Sevilla tuvo un éxito inesperado y los servicios se incrementaron con prontitud. Más trenes directos a Sevilla, las lanzaderas a Puertollano y los trenes de rodadura desplazable al resto de Andalucía dejaron

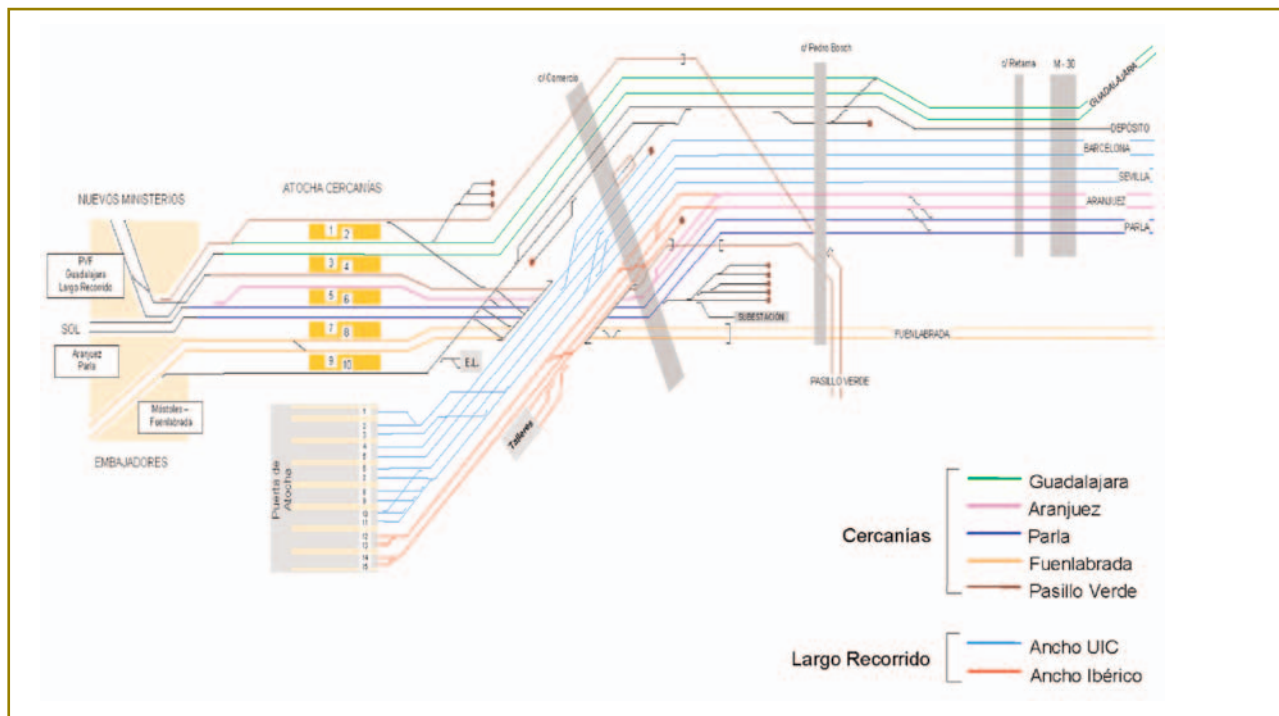
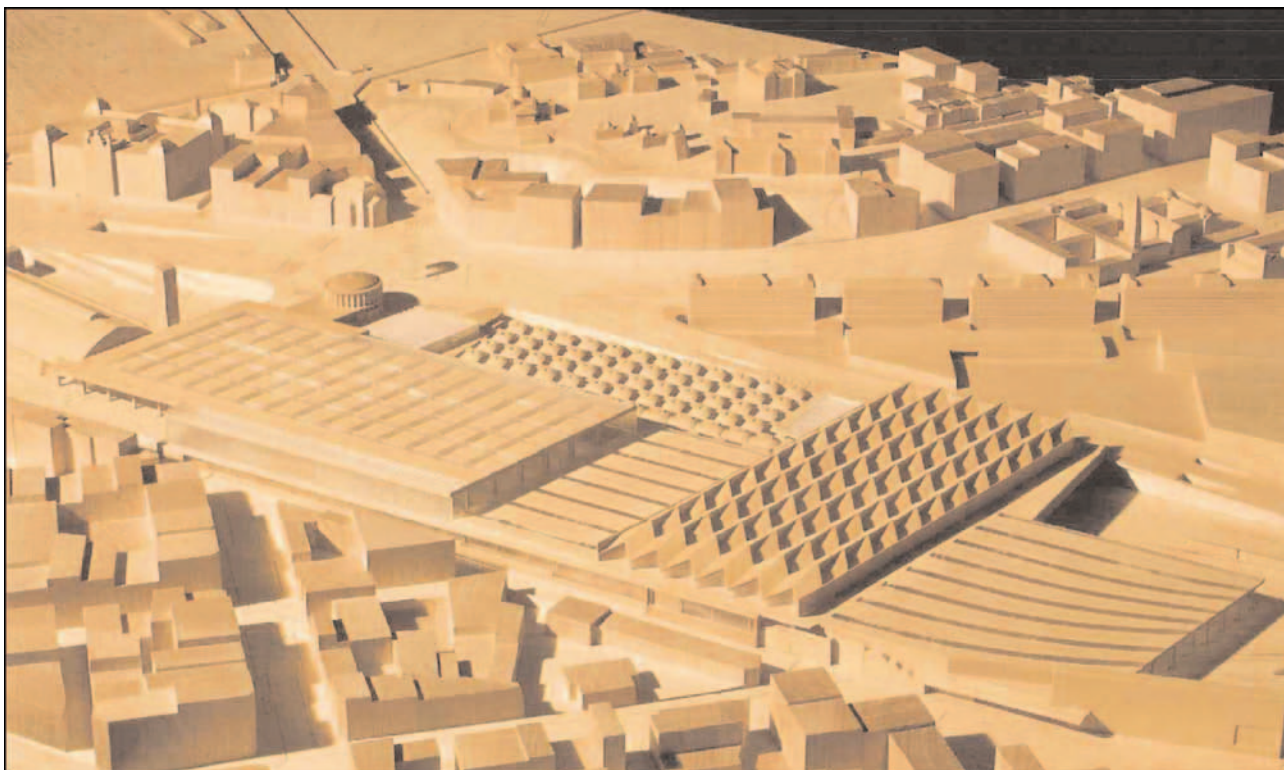


Fig. 3. Esquema de vías del complejo de Atocha.

Fig. 4.
Maqueta de la
situación final.
ADIF.



pronto en evidencia tanto a las 8 vías dedicadas a Alta Velocidad como a los vestíbulos en tierra.

La llegada a Atocha de una nueva línea en 2003 (Madrid-Lleida), motivó la primera ampliación de Puerta de Atocha (como se conoce a la terminal de AVE para distinguirla de la estación de Cercanías), creando un nivel intermedio entre calle y andenes par independizar salidas y llegadas, a la vez que se ampliaban las vías en ancho internacional de 8 a 11 y se dotaban de dobles escapes a las vías incorporadas al tráfico de alta velocidad. (Figura 3).

En la misma forma que la tecnología básica ferroviaria no ha sufrido transformaciones esenciales en la superestructura de la vía, lo mismo ha ocurrido con la funcionalidad de las terminales con una clara separación de los flujos de salidas y llegadas como esquema más eficaz cuando se contemplan tráficos importantes.

La vigencia de esta ampliación fue también efímera ya que, una vez completada la línea de Lleida hasta Barcelona, la proximidad de la entrada en explotación de la tercera línea prevista para Atocha, la de Levante, motivó la propuesta de ampliación definitiva para Atocha que es la que actualmente ha visto inaugurada su primera fase.

La propuesta final para Atocha (figura 4), muy ambiciosa, desde su funcionalidad establece:

- La dedicación exclusiva de las 15 vías para el servicio de Alta velocidad (aumentada su capacidad a 22 estacionamientos en base a los dobles escapes intermedios).
- La creación de una segunda marquesina monumental, transversal y desplazada con respecto a la de 1992, acogiendo un segundo vestíbulo inferiormente
- La separación total de los vestíbulos de salidas (zona del intercambiador) y llegadas (nuevo vestíbulo en la prolongación y superiormente a la playa de vías de cercanías.
- La construcción de una segunda estación pasante inferior a la playa de vías actuales y conectadas con Chamartín mediante el tercer túnel ferroviario, actualmente en construcción, bajo el paseo del Prado, Recoletos y Castellana. (Figuras 5 y 6)
- La construcción de las fachadas urbanas de Méndez Álvaro y Ciudad de Barcelona cosiendo la estación con la ciudad y tratando de conseguir una prolongación digna del Paseo del Prado hasta la Basílica de Atocha, objetivo perseguido

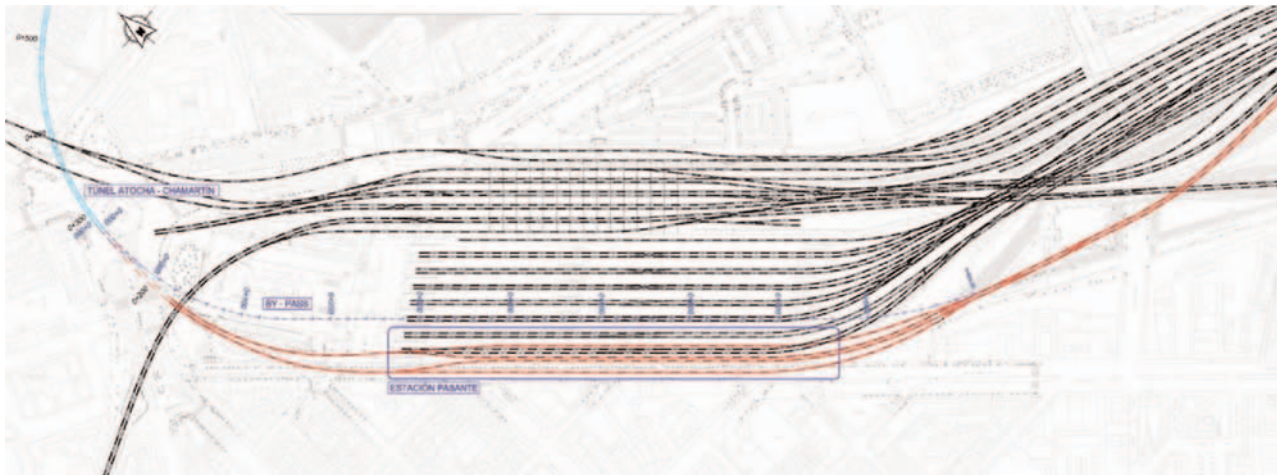


Fig. 5. Esquema de vías en la futura estación subterránea. ADIF.

desde el primer planteamiento de la estación en el siglo XIX y nunca conseguido.

- Reordenación de las circulaciones en los alrededores de la estación y desplazamiento hacia el sur del tráfico viario de salidas en busca de la descongestión de la Glorieta de Atocha.

El Plan de ampliación de Atocha solo ha visto terminar su primera fase. Los resultados son excelentes, tanto desde el punto de vista del tráfico peatonal de viajeros como desde el del tráfico rodado de superficie donde taxis y autobuses han visto mejorada su funcionalidad. Tan solo la provisionalidad de los aparcamientos para vehículos privados y su relativa escasez suponen una rémora en el funcionamiento de la estación.

Atocha es, por número de viajeros, la primera estación ferroviaria de España tanto en largo recorrido como en Cercanías. Se acercan a 50.000 los viajeros diarios de los servicios AVE y a 100.000 los correspondientes a Cercanías. Como en toda actuación desarrollada en más de 160 años ha habido luces y sombras en su evolución. Pero nadie puede dudar del acierto en su implantación y de su cada vez mayor aceptación por los vecinos de la zona, cosa muy difícil de lograr en una terminal de transportes urbana.

Atocha "es" la estación central de Madrid y nada mejor que las esculturas de Antonio López reubicadas junto al Intercambiador para convertirla no solo en un elemento imprescindible para el transporte de los madrileños, (y de los españoles) sino en un nuevo icono artístico recuperado del olvido moder-

no. Basta recordar la glorieta de Atocha en los años setenta con su scalextric afeando y recortando la grandiosidad del entorno, y contemplar ahora como Atocha rivaliza con el Museo Reina Sofía, el Ministerio de Agricultura, el Museo etnográfico y el Observatorio Astronómico que convierten el entorno en uno de los más monumentales y emblemáticos de Madrid.

3.3. Príncipe Pío

Si en Atocha nacían las líneas del Sur y del Este peninsulares, Príncipe Pío nació para garantizar la relación ferroviaria de Madrid con la mitad Norte, o al menos el sector Noroeste - Norte.

Perteneciente a la segunda de las grandes Compañías privadas, la Compañía del Norte, el tramo primero en ser inaugurado:

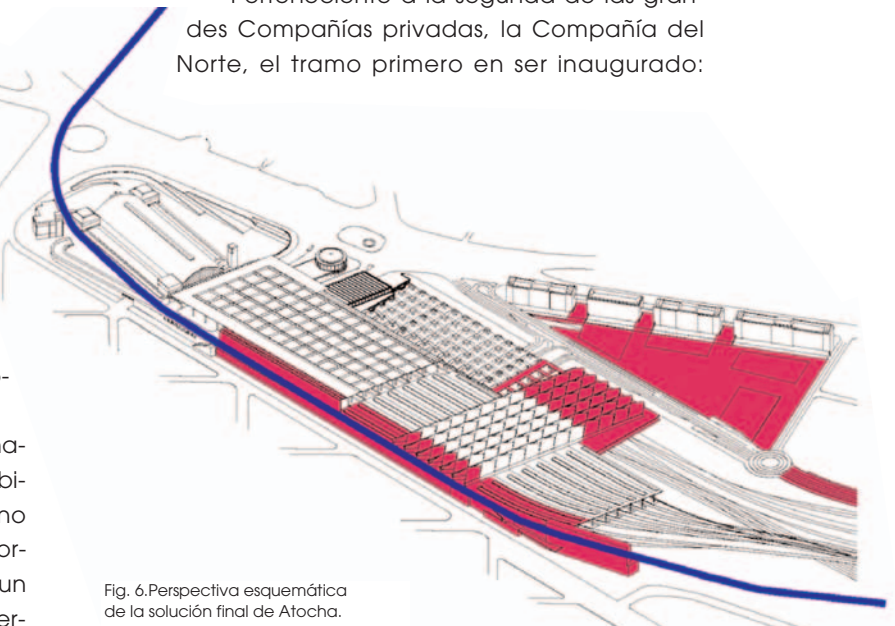


Fig. 6. Perspectiva esquemática de la solución final de Atocha.

Madrid-El Escorial tuvo muchos más problemas en tener continuidad que el tramo hasta Aranjuez. Bien por la propia orografía del País, bien por los debates nunca resueltos acerca del mejor paso de la sierra por el Norte, bien por las guerras carlistas y otros conflictos sociales las dificultades de la Compañía del Norte no parecían tener fin.

La estación como tal no entra en funcionamiento hasta 1859 en los actuales terrenos de la montaña de Príncipe Pío. La angosta zona donde se ubica la estación fue siempre un condicionante que impidió su desarrollo natural. Antes de decidirse como ubicación definitiva de Madrid para las líneas de la Compañía del Norte se estudiaron otras ubicaciones ya que la actual no satisfacía plenamente a los responsables de la Compañía. No obstante no se logra ningún acuerdo y en una fecha tan retrasada como la de 1876 se aprueba como definitiva la situación actual y se proyecta una terminal acorde con la importancia que ya para entonces había adquirido la Compañía del Norte que llegaría a constituirse como una de las dos grandes del País.

Previamente, en 1864, ya había sido necesario construir la línea de contorno, por la propia Compañía del Norte, para reubicar instalaciones, básicamente de mercancías aunque también logísticas, que formaban un todo discontinuo con la estrecha estación de Príncipe Pío.

La propuesta de estación inicial no se apartaba de los cánones clásicos. Nave monumental con dos edificaciones adosadas para locales diferenciados de salidas y llegadas. Inicialmente solo pudo construirse uno de los laterales, el más próximo a la Avenida de Valladolid, fachada tradicional de la estación. El segundo pegado a la montaña tuvo que demorarse al existir en el lugar unas instalaciones hidráulicas del canal de Isabel II cuyo abandono no se produjo hasta finalizar el siglo.

Los tráficos, nunca excesivamente boyantes, tampoco hacían imperiosa la construcción del segundo módulo utilizándose el construido tanto para salidas como para llegadas.

Príncipe Pío tuvo siempre un desarrollo más lento y forzado que Atocha. A diferencia de ésta última, en fondo de saco, Príncipe Pío fue pensado como una estación de paso. La línea de contorno abría la posibilidad a la Compañía del Norte de dar servicios hacia el sur mediante la conexión con las líneas de MZA en la salida de Atocha.

Un área de conocimiento que no ha sido suficientemente explotada y en la que merecería la pena profundizar, es la de la lucha de las grandes compañías por adquirir otras más pequeñas y conformar redes de mayor tamaño y rentabilidad. La planificación privada tiene una componente de beneficio del que carece, habitualmente, la planificación pública. En un momento como el actual en el que está finalizando una nueva época de expansión de líneas ferroviarias y en el que habrá que racionalizar la nueva Red ampliada, no estaría de más profundizar en las motivaciones empresariales que justificaban las decisiones de adquisición tanto de líneas, como de empresas.

Pero volvamos a Príncipe Pío. En sus momentos de máximo desarrollo, en la década de 1880, se proyectan ya dos marquesinas monumentales, acogiendo la segunda la línea de contorno. Esta segunda marquesina solamente se esbozó aunque hoy es la que se mantiene para el servicio ferroviario acogiendo la terminal actual de cercanías.

Como esta nave impedía la construcción del segundo cuerpo de la terminal, desde el principio de siglo se piensa en construir éste, más o menos perpendicular a las vías, a lo largo de la Cuesta de San Vicente. No es hasta 1926 cuando este nuevo vestíbulo, con su estilo ecléctico tan característico, se convierte en la imagen más representativa de la estación, funcionando como terminal de salidas.

La unión de los dos edificios nunca fue afortunada y de ahí la lectura tan compleja que tanto desde un punto de vista funcional como arquitectónico ofrece Príncipe Pío. La arquitectura del hierro había perdido ya la pujanza que tuvo en el siglo XIX y ello hace que las naves de Príncipe Pío no sean visibles desde la ciudad a diferencia de lo que ocurre con las correspondientes a Delicias y Atocha. El momento de las grandes marquesinas ya había pasado.

Príncipe Pío siguió siendo la estación principal del Norte hasta que la inauguración de Chamartín la condenó a desaparecer como terminal importante en Madrid. La idea de una única estación central pasó pero Madrid, obviamente, no necesita tres grandes terminales ferroviarias.

La salvación ferroviaria de Príncipe Pío llegó una vez más de las Cercanías. La operación Pasillo Verde supuso un compromiso entre RENFE y el Ayuntamiento de Madrid. El soterramiento de las vías permitió mantener las mismas y una vez unidas a Atocha

abrir las al servicio de Cercanías. Príncipe Pío se transformó en el intercambiador actual (Metro- Bus- Cercanías) mediante una solución arquitectónica y funcional brillante. La antigua marquesina y terminal del siglo XIX han dado paso a un exitoso centro comercial quedando únicamente pendiente la recuperación de las instalaciones de los años 20 una vez abandonado su uso administrativo y de servicio. Príncipe Pío ha tenido mejor suerte que Delicias pero su esplendor ferroviario pasó.

Antes de abandonar Príncipe Pío podemos hacer una última reflexión. La estación nunca tuvo problemas para integrarse en el entorno. El tan temido efecto barrera del ferrocarril no se produjo. La montaña de Príncipe Pío se continuaba con las instalaciones ferroviarias sin interferir en la ciudad. Seguramente es por ello que desde determinadas instancias de la Administración no se viera con buenos ojos el objetivo perseguido por Renfe de clausurar la estación. Finalmente se ha llegado a una solución intermedia manteniéndose una pequeña playa de vías junto al actual Apeadero de Cercanías.

3.4 Delicias

Delicias es una estación peculiar en el conjunto madrileño. Por su arquitectura sería la más característica y representativa de la arquitectura de hierro del XIX, siendo además la más homogénea. La razón para ello es muy simple. Pertenece tanto la nave como los edificios anejos a la misma época. La estación fue inaugurada en 1880 como origen de la nueva línea Madrid-Ciudad Real-Puertollano. Esta línea fue una de las primeras desdobladas (la original Madrid-Manzanares-Ciudad Real) que como casi todas las que se construyeron a continuación tuvo una explotación deficitaria. En la línea que analizamos, el tramo Atocha- Parla ha quedado para servicio exclusivo de Cercanías. El trazado Parla- Ciudad Real fue desmantelado y sirvió como base para la nueva línea Madrid-Sevilla.

La compañía original fue pronto absorbida por MZA que trasladó los servicios a Atocha, quedando Delicias dedicada a los servicios de Extremadura. La mejor terminal de Madrid quedaba reservada a un tráfico limitado. La falta de expectativas de la terminal hizo que no sufriera transformaciones a lo largo de su historia lo que le ha permitido mantener una imagen más homogénea que sus hermanas. Su con-

cepción es totalmente académica. Nave central para 5 vías con estructura metálica vista y dos núcleos adosados para salidas y llegadas. Es la estación en la que, visualmente, predomina la nave sobre las construcciones adyacentes, aunque su ubicación en una cota baja con relación a los núcleos urbanos circundantes hace que haya sido siempre una estación fantasma para la gran mayoría de los madrileños, que por otra parte han tenido pocas oportunidades para utilizarla. Su cierre se produjo en la década de los años sesenta del pasado siglo una vez que la motorización creciente del país hacía pasar a un segundo plano al ferrocarril, a la vez que RENFE comenzaba a aplicar medidas de racionalización económica una vez finalizado el periodo de reconstrucción de la Red.

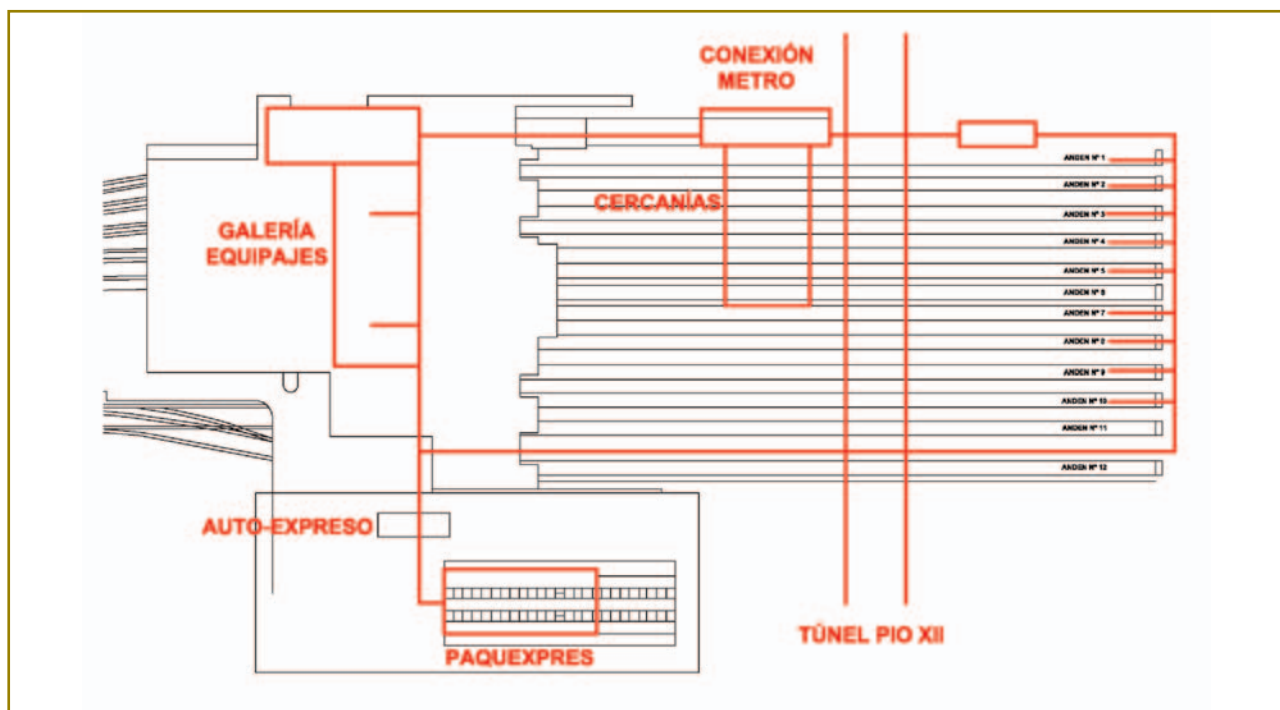
Delicias tiene pendiente de definir su reconversión. Actualmente tiene una utilización colateral como Museo Ferroviario (recientemente se ha trasladado también el Archivo Histórico de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles), y sigue prestando servicios administrativos ocasionales para ADIF. En la Operación Pasillo Verde se incluyeron determinadas actuaciones urbanas en Delicias, más bien como coartada para incrementar la superficie de zonas verdes que como planificación real del entorno. Una vez estallado el boom inmobiliario, tal vez sea el momento de dedicar un poco de creatividad a Delicias y planificar una actuación de calidad en una zona tan céntrica de la ciudad y con un monumento tan extraordinario como es el conjunto de la estación, el más puro de los que nos han llegado hasta hoy.

3.5 Chamartín

El nacimiento de Chamartín, como ya indicamos, se hizo esperar.

Empezando por recordar que muy poco después de inaugurarse la estación de Príncipe Pío (1857), esta estación se conectó con la línea Madrid-Aranjuez a través de la llamada línea de contorno, línea cuyo análisis dejamos para un artículo posterior. Las compañías privadas nunca vieron la necesidad de modificar su statu quo. MZA tenía en Atocha todo el terreno necesario para ampliar y adecuar sus instalaciones. Norte, una vez construidas las estaciones de Imperial y Peñuelas en la citada línea de contorno, tampoco veía necesaria la construcción de una

Fig. 7. Planta esquemática de Chamartín.



nueva línea de conexión. Ambas compañías no se veían con capacidad financiera para acometer nuevas inversiones, a la vez que el modelo existente les resultaba cómodo evitando nuevas propuestas empresariales que fomentaran la competencia.

Es desde la Administración donde a partir de 1920 se van efectuando propuestas para conectar para viajeros con nuevas líneas las dos estaciones principales (Atocha y Príncipe Pío). Recordemos que la línea de contorno disponía solo de una vía y se veía afectada por las múltiples maniobras que sobre la misma efectuaban las composiciones de mercancías.

Las primeras propuestas utilizaban la Gran Vía como lugar de enlace. No es hasta los tiempos de la república, cuando con la propuesta de ampliación de la Castellana y la Construcción de los nuevos Ministerios, se piensa en construir una vía de enlace Norte-sur, con una gran estación en Nuevos Ministerios, otra en Recoletos y una tercera en Chamartín, como origen del nuevo directo Madrid-Burgos.

Por fin, en 1967-68, el túnel y la primera estación de Chamartín, entran en funcionamiento.

Chamartín nace para ser la primera (¿y única?) estación de Madrid. Con su entrada Príncipe Pío recibe su sentencia como terminal de Largo recorrido de forma similar a como ocurrió con Delicias. Inme-

diatamente, y con una situación económica potente como ocurría a finales de los años sesenta se plantea la realización de una gran terminal para Chamartín.

De esta gran terminal se realiza parte:

- La playa de vías se amplía de 12 a 23
- Se independizan los vestíbulos de Largo Recorrido y Cercanías (subterráneo y sin uso en la actualidad) (figura 7)
- Se efectúa la conexión con la Red del suburbano.
- Se construyen instalaciones auxiliares, (auto expreso, paquetería, Correos,) hoy todas ellas fuera de uso.
- Se remodelan los accesos viarios.

Chamartín ha dado siempre la imagen de instalación sin terminar. Primero por los recortes económicos al desaparecer la bonanza económica y comenzar la primera de las crisis de la modernidad (petróleo). Segundo por la falta de resultado de algunas actuaciones (esencialmente el fiasco del directo Madrid- Burgos).

Comenzaba la época en la que el ferrocarril era cuestionado como modo de transporte de masas ante la pujanza insostenible del vehículo privado.

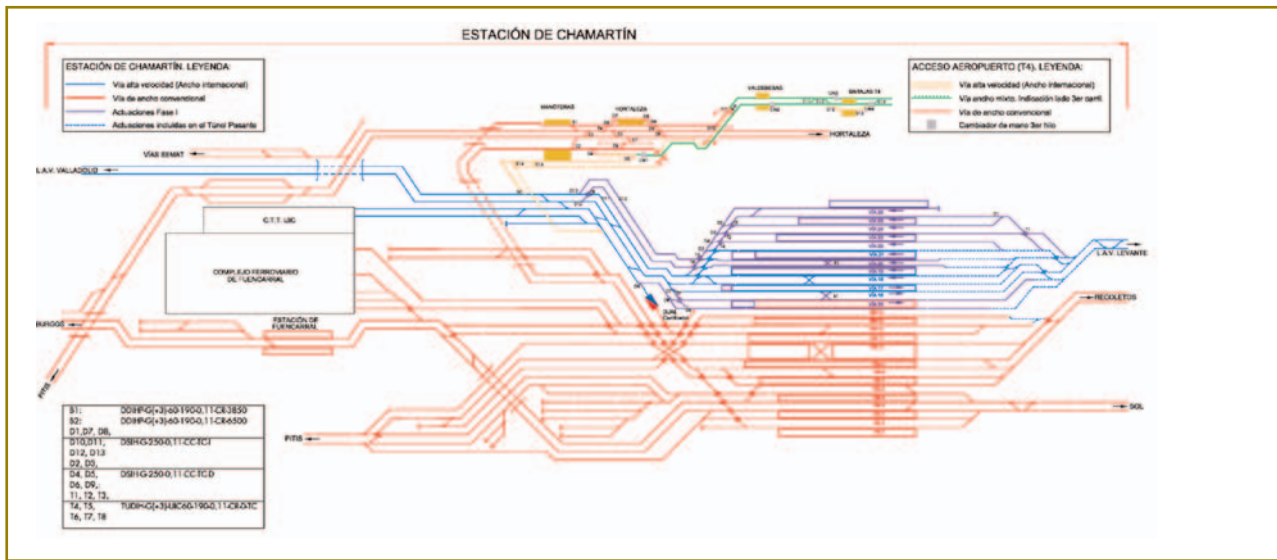


Fig. 8. Esquema de vías previsto para Chamartín según proyecto de remodelación. ADIF.

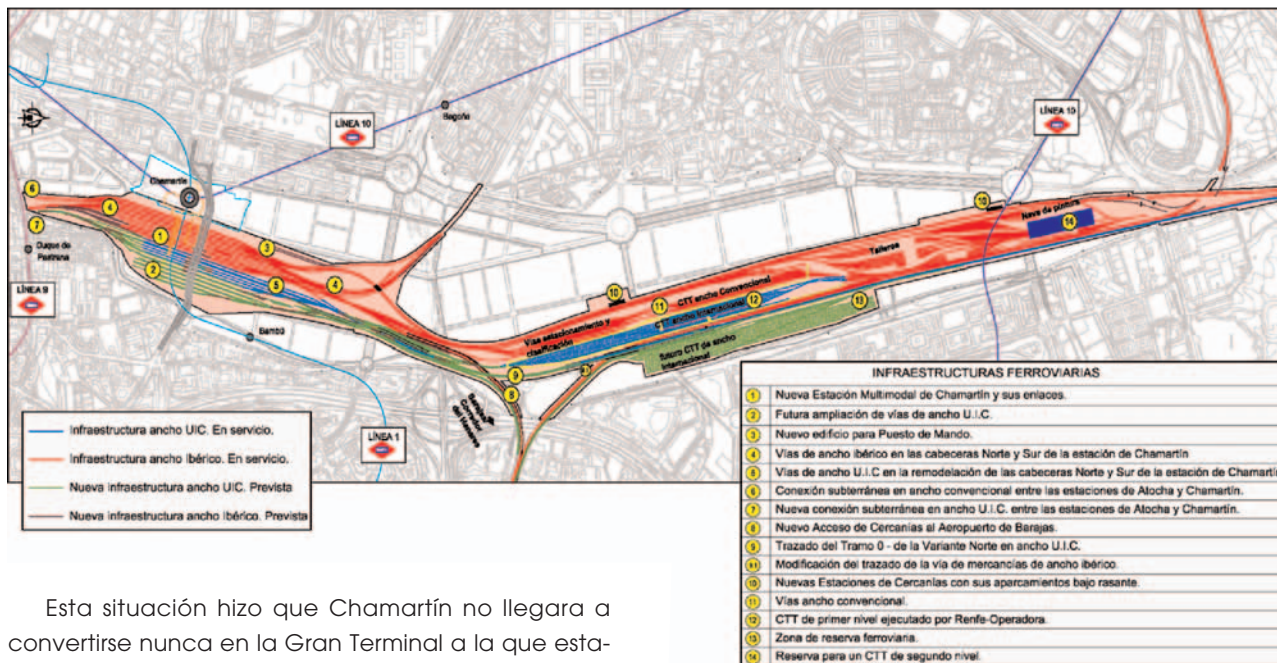


Fig. 9. Infraestructuras ferroviarias previstas.

Esta situación hizo que Chamartín no llegara a convertirse nunca en la Gran Terminal a la que estaba destinada y su nacimiento fuera mucho menos brillante de lo esperado.

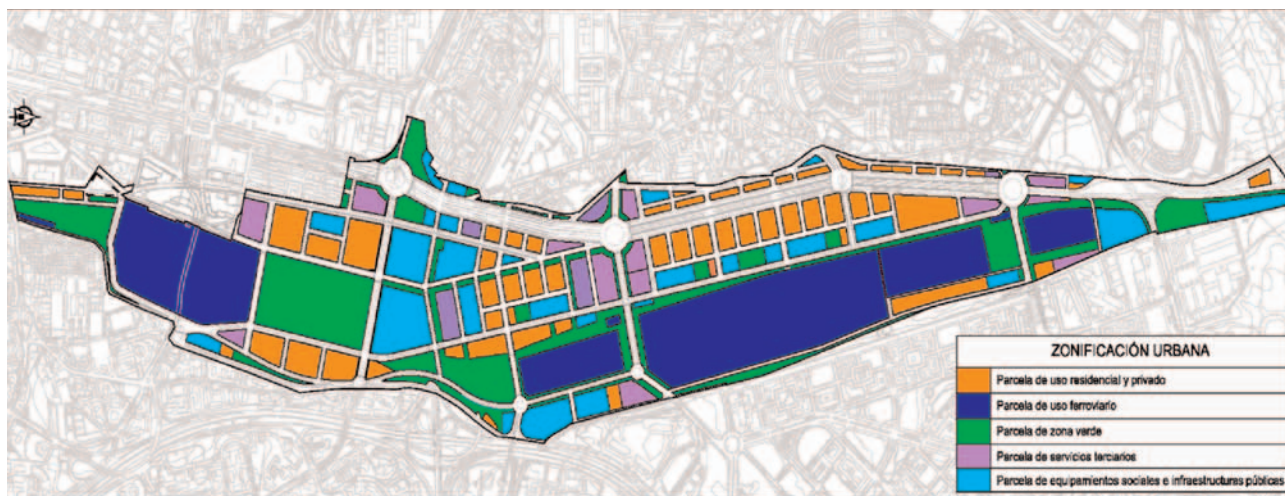
De Chamartín se habló en los años noventa por la Operación Chamartín, totalmente ajena a las actuaciones ferroviarias. No es hasta el lanzamiento masivo de la Alta Velocidad en España en los años 90 del pasado siglo cuando se vuelve a pensar en Chamartín de una forma decidida, esta vez para adecuarla a la llegada del AVE Madrid-Valladolid.

La actuación, terminada en 2007, se basó en reestructurar la playa de vías para introducir nuevas vías de Alta Velocidad, con la remodelación de los andenes afectados y pequeñas mejoras en el vestíbulo.

Hay proyectada una remodelación (9) (figuras 8 y 9) coincidente con la puesta en servicio del nuevo túnel de Alta Velocidad Atocha-Chamartín. En los gráficos adjuntos se detallan las características esenciales de esta ampliación.

- Ampliación del número de vías
- Ampliación del vestíbulo actual para crear una zona específica de acceso a la Alta Velocidad.
- Creación de una zona de llegadas independiente con acceso directo a Pío XII, M-30 y túnel de acceso a zona Noroeste-

Fig. 10.
Zonificación
prevista según
Operación
Chamartín.



- Remodelación de viales de acceso y del propio tráfico de paso.
- Acceso al Aeropuerto de Madrid-Barajas.

No obstante el Plan definitivo de la estación de Chamartín deberá ir unido a la Operación Chamartín, que por fin ha sido aprobada por las tres administraciones competentes, y cuyo desarrollo se prevé largo en el tiempo. (figura 10).

Lo que sí es claro es el esquema definitivo de las estaciones ferroviarias de Madrid, en su versión de larga distancia, con dos estaciones principales, Atocha y Chamartín, conectadas por fin después de tantos intentos, pero con el liderazgo indiscutible de Atocha tanto por el número de viajeros como por la entidad de la propia instalación y su aceptación en la ciudad.

4. Conclusión

Las estaciones ferroviarias de Madrid han cumplido más de 150 años. Es un buen momento para hacer historia sobre ellas. Este artículo, meramente di-

vulgativo, ha ofrecido una visión que se centra en la funcionalidad ferroviaria de las mismas. Pero las estaciones permiten mucho más. Admiten monografías de arquitectura, estructuras, tecnología ferroviaria en sus diferentes subsistemas, planificación ferroviaria y urbana, sociología, economía, legislación, etc. Cuando uno penetra en la historia de una terminal ferroviaria nunca acaba de descubrir nuevos temas. La historia de las terminales londinenses acapara permanentemente la atención de los lectores ilustrados en Gran Bretaña. No estaría de más que en nuestro país los jóvenes historiadores se acerquen a esta temática que, sin duda les deparará grandes sorpresas a la vez que satisfacciones.

5. Agradecimientos

Para la elaboración del artículo ha sido inestimable la colaboración prestada por técnicos de ADIF y de INECO que me han aportado gran parte de la documentación consultada para el artículo y sobre todo los soportes gráficos que he utilizado en el mismo. ♦

Referencias:

- (1) ÁLVAREZ MORA, Alfonso (et al.). *Las Estaciones Ferroviarias de Madrid*. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Servicio de Publicaciones, 1980. 250 p. ISBN: 84-855572-17-3.
- (2) GONZÁLEZ YANCI, Mª Pilar. *Los Accesos Ferroviarios a Madrid. Su impacto en la geografía urbana de la ciudad*. Madrid: Instituto de Estudios Madrileños, 1977. 520 p. ISBN: 8400036905

- (3) GONZÁLEZ YANCI, Mª Pilar. "Transformaciones de las estaciones ferroviarias de Madrid". *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 2005, nº 45, p. 387-420. ISSN 0584-6374.
- (4) LÓPEZ GARCÍA, Mercedes. *MZA. Historia de sus estaciones*. Madrid: Turner, 1986. 260 p. ISBN: 84-7506-176-1.
- (5) HYLTON, Stuart. *The Grand Experiment. The birth of the Railway Age. 1820-1845*. London: Ian Allan, 2007. (European Rail Atlas Series). 288 p. ISBN-10: 071103172X.

- (6) JACKSON, Alan. A. *London's Termini*. London: Pan Books, 1972. 395 p. ISBN: 0330027476.
- (7) ARTOLA, Miguel (ed.) *Los ferrocarriles en España 1844-1943*. Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España, 1978. 2 vols. ISBN: 84-500-2605-9.
- (8) ADIF. *Proyecto de remodelación de la estación ferroviaria de Atocha, 1ª fase*. Madrid: Ineco, 2008.
- (9) ADIF. *Proyecto de remodelación de la estación de Chamartín*. Madrid: Ineco, 2011.