

TEMAS DE MADRID - 2

LA ESTACION DE CHAMARTIN Y SUS IMPLICACIONES URBANAS

**UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MADRID
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
1975**

LA ESTACION DE CHAMARTIN Y SUS IMPLICACIONES URBANAS

Por el
Dr. MANUEL VALENZUELA RUBIO
Profesor de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid

gobierno y que fue finalmente la que prosperó; se optaba en esta última por estaciones independientes para cada línea y el emplazamiento de la del Norte se situaba en el valle del Manzanares en las proximidades de la Puerta de San Vicente y de la *Montaña del Príncipe Pío*. Así rebaten los defensores del trazado por Segovia esta elección:

«El punto de partida del trazado avilés está situado en lo más profundo del valle del Manzanares, fuera del puente de Segovia. El punto de estación de la línea segoviana se ha fijado por todos los ingenieros en Chamberí. No puede haber un punto más desventajoso en las proximidades de la Corte para la colocación de la estación del primer camino de hierro español que en la Casa de Campo. Un punto tan distante del centro de Madrid, cuyas avenidas son muy pendientes y de donde se alejará cada vez más la población moderna, que se extiende hacia el lado contrario, ofrece poquísima facilidad para el servicio y ninguna comodidad para sus relaciones con el exterior» (2).

La cuestión quedará definitivamente zanjada a favor de Avila por Ley de 15 de julio de 1856. Ahora bien, por un artículo adicional a dicha Ley se autorizaba al gobierno a otorgar «un ferrocarril subvencionado que partiendo de Madrid y perforando la Sierra de Guadarrama vaya a Valladolid pasando por Segovia» (3). Acogiéndose a esta posibilidad legal se presentaba en 1867 un proyecto de trazado de 160 Km. por el valle de Lozoya; la línea entraría a Madrid por Fuencarral y Chamartín pensándose instalar en la zona N. una estación nueva distinta de la de *Príncipe Pío*. De haberse llevado a afecto esta línea sin duda se habrían suavizado



1.— LA POLEMICA EN TORNO A UNA ESTACION DE FERROCARRIL AL N. DE MADRID

La idea de construir una estación al N. de Madrid estuvo implícita en las polémicas surgidas en relación con el trazado de la *línea del Norte*; cuestión muy debatida en la preparación del proyecto fue si se debía pasar por Avila o Segovia hacia Valladolid, produciéndose incluso en las Cortes por este motivo un auténtico enfrentamiento de partidos y el desencadenamiento de toda una maraña de presiones parlamentarias y locales (1). La opción segoviana suponía la instalación de la estación terminal de esta línea y la central de todos los ferrocarriles españoles al N. de la ciudad frente a la mantenida por la abulense, también apoyada por el

(1) Las cortes del Bienio Progresista habían aprobado una Ley de Ferrocarriles (1855), que venía a acabar con las concesiones provisionales otorgadas por decretos anteriores; en ella se establecía que las nuevas concesiones debían hacerse previa aprobación parlamentaria y no por Real Decreto.

(2) *Contestación a las observaciones que acerca de los trazados para el paso de la Sierra de Guadarrama en el general del Ferrocarril del Norte, cuya preferencia se disputan Avila y Segovia mandó publicar esta última provincia y su capital.* Madrid, Establ. Tip. de P. Mellado, 1854, p. 96. La misma preferencia por una estación al N. manifiesta F. Coello que la sitúa junto a la iglesia de Chamberí. Cfr. *Proyecto de las líneas generales de navegación y de ferrocarriles en la Península Española...* Madrid, Imprenta de Tomás Núñez Amor, 1855, p. 198. En esta obra propone un trazado de la línea del Norte por Colmenar, Guadarrama y Moralzarzal.

(3) F. WAIS: *Historia de los ferrocarriles españoles*, 2.ª ed. Madrid, Edit. Nacional, 1974, pp. 275-6.



la contraposición actualmente existente entre una «sierra rica»; centrada en torno a la línea del Norte y una «sierra pobre», que no ha llegado a tener ferrocarril hasta la década de los 60 de este siglo. En efecto, la *línea de Irún* introdujo en el sector occidental del Guadarrama un sistema de aprovechamiento de los recursos serranos más moderno y racional (ganadería intensiva, cantería industrial, etc.) e hizo nacer nuevas posibilidades económicas (turismo, veraneo, montañismo, etcétera). Todo ello lo vislumbraba la *Memoria* de la línea directa a Segovia respecto al sector oriental del Guadarrama; así, se prevé en ella la utilización del valle de Lozoya como espacio para el ocio de los madrileños mediante el desarrollo de la residencia secundaria, que tan graves problemas para la posterior ordenación territorial está teniendo en el otro sector de la sierra:

«¿Qué gran señor, qué rico industrial, qué opulento banquero en vez de ir a buscar a expensas de un largo viaje la áspera brisa de las costas cantábricas y el reducido rincón de una fonda, no preferiría tener en el fresco y risueño valle de Lozoya una linda casita rodeada de follaje en la que su familia pueda vivir feliz y desahogada todo el verano y en la que él mismo descanse algunas horas de la semana, sin dejar de continuar en el punto de residencia habitual una especulación empezada, un proceso o alguna obra por terminar?» (4).

En el párrafo que transcribimos se transparenta una

mentalidad de aproximación a la Naturaleza muy generalizada en la clase media madrileña desde finales del siglo XIX y cuyo resultado visible serán los centenares de «parcelaciones», «colonias» y urbanizaciones que salpican toda la vertiente sur del Guadarrama en un alarde de anarquía urbanística sin precedido en este país.

Las esperanzas de Segovia de disponer de ferrocarril propio hubieron de aplazarse hasta la década de los 80 y las hizo realidad precisamente la gran enemiga del proyecto de línea directa, la *Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España* (5). Por fin la oportunidad definitiva de construir una estación al N. de Madrid sobrevino a raíz de la aprobación en 1928 del ferrocarril directo de Madrid a Burgos, acogida al *Plan Guadalhorce* de 1926 de obras de preferente y urgente construcción, al igual que los *enlaces ferroviarios*, ambos a construir por el Estado; estos últimos no darían comienzo hasta 1932 por obra de la *Comisión de Enlaces Ferroviarios*. Es de interés resaltar que en el enlace entre la estación de *Chamartín*, terminal de la línea de Burgos, y la de *Atocha* se resolvería mediante un túnel de 7,3 Km. (*Túnel de la Castellana*) en el que habría una estación (Nuevos Ministerios) y un apeadero (Recoletos). Ambas obras, en ejecución ya en 1936, fueron recogidas por el *Plan de Ordenación de 1941* y concluidos en 1967.

(4) Proyecto de Ferrocarril de Madrid a Segovia. 1867. Archivo del M.O.P. L. 8660, M/180.

(5) Segovia hubo de renunciar a la línea directa con Madrid y contentarse con una, la de Villalba-Medina por Segovia, cuyo tramo Segovia-Medina se inauguró en 1884 y el de Villalba-Segovia en 1888. Cfr. F. WAIS, o.c., p. 276.

2.—LA ESTACION DE CHAMARTIN Y SU INSERCIÓN EN EL SISTEMA DE ACCESOS A MADRID POR FERROCARRIL

Si bien con la línea de Burgos se pretendía en principio acortar el recorrido de los trenes con destino al País Vasco y Francia (85 Km. menos que por la ruta de Valladolid), su puesta en servicio ha representado una completa reorganización de los accesos ferroviarios y de las estaciones de Madrid; en efecto, desde 1969 salen también de *Chamartín* trenes hacia Cataluña y a partir de la inauguración de las nuevas instalaciones (marzo de 1975) se van a ir transfiriendo a esta estación todas las salidas que hasta ahora lo hacían de *Príncipe Pío*; también se ha desplazado a ella todo el servicio de cercanía de la *línea de Irún* gracias a un nuevo tramo de «cintura» que une la estación de El Pinar de Las Rozas con Chamartín a través de El Pardo, inaugurada en 1963; este tráfico de cercanías de carácter suburbano es el principal beneficiario del *Túnel de la Castellana* no obstante su poca densidad actual. En cuanto a *Príncipe Pío* su función parece va a quedar relegada en el futuro al de simple estación intermedia en un posible suburbano Atocha-Príncipe Pío-Pinar de Las Rozas, aprovechando un tramo de los antiguos enlaces ferroviarios y la línea de Irún.

La nueva importancia concedida a Chamartín ha exigido disponer de unas instalaciones en consonancia con su doble función de estación terminal para todo el tráfico del N., NO. y NE. y centro mayor del tráfico de cercanías con destino a la zona N. del área de influencia madrileña. Hasta 1975 se ha venido utilizando las viejas instalaciones inauguradas en el 67. La nueva estación, parcialmente puesta en servicio el 5 de marzo, está llamada a ser una de las más modernas de Europa, pudiendo atender un tráfico anual estimado en 20 millones de viajeros. En conjunto la zona ferroviaria de Chamartín, ocupa 52 Ha. de las que 4 Ha. son ocupadas por las nuevas instalaciones para viajeros (6).

La *Nueva Estación de Chamartín* se ha concebido con la idea de prestar todos aquellos servicios considerados complementarios de un viaje por ferrocarril (comercios, hotel, restaurante, servicios de telecomunicación, agencias de viajes, etc.). La circulación en el interior de la misma (peatones, equipajes, taxis, etc.) se ha resuelto sobre la base de la «no intersección». Arquitectónicamente ofrece la interesante novedad de ser una edificación «volada» sobre las 21 vías y 12 andenes, a los cuales se accede desde la primera planta, donde se hallan los accesos principales, vestíbulo, facturación, etc.; aunque la estructura es de hormigón

armado de rigurosa funcionalidad, también se han utilizado materiales más convencionales (mármoles, alicatados, etc.) en los acabados; interesante también ha sido el respeto e incorporación de ciertos elementos arquitectónicos tradicionales de la arquitectura ferroviaria como las bóvedas metálicas de medio cañón, de diversas longitudes y radios.

3.—LAS RELACIONES DE LA ESTACION CON EL RESTO DE LA CIUDAD

El emplazamiento periférico de esta estación respecto la ciudad planteó desde un principio la necesidad de dotarla de una conexión viaria con ella. Lo realizado antes de la guerra civil fue prácticamente nada. La ordenación ferroviaria y de los accesos urbanos contemplada por el Plan de 1941 en ningún otro sector madrileño están tan íntimamente trabados como aquí. En efecto, el nuevo acceso a Madrid por el N., llamado más comúnmente en los proyectos *Prolongación de la Castellana* (actual Avenida del Generalísimo) será también el principal acceso a Chamartín. Este acceso, con características de autopista, y la calle de entrada a la estación (Agustín de Foxá) fueron ejecutadas directamente por el M.O.P. Ambas coincidían con la antigua *Carretera de Francia* y la de Chamartín de la Rosa en el paraje denominado *Hotel del Negro*, donde se trazó la *Plaza de Castilla*. Como acceso complementario del anterior y orientado a canalizar el tráfico procedente del E. se incluía la prolongación de la calle del *General Mola*. La situación de los accesos en el año 1952 era como sigue: obras ejecutadas por un valor de 23 millones del total de 67 presupuestados; en cuanto a las expropiaciones ascendían a 47,5 millones del total previsto de 61. Igualmente se preveía en el Plan de Accesos a Madrid enlace ferroviario directo entre la estación de Chamartín con un presupuesto de 10 millones de pesetas (Gran Madrid, núm. 20, 1952, página 28) (7).

Urbanísticamente las instalaciones ferroviarias de Chamartín quedan inscritas en un sector muy complejo social, morfológica y funcionalmente. El pueblo de Chamartín de la Rosa es el más antiguo asentamiento de la zona, rodeado de posesiones nobiliarias y eclesiásticas y colegios de religiosos; más tarde se han asentado algunas fábricas, dependencias de la Marina y unos estudios cinematográficos. A principios de siglo surgieron diversas colonias de «hotelitos» construidas en régimen cooperativo (Col. Los Cármenes, Col. Los Rosales, etc.) gracias a las buenas comunicaciones

(6) *Boletín de Información del M.O.P.*, núm. 207 (marzo de 1975), pp. 21-28.

(7) El enlace con el Aeropuerto de Barajas sigue estando entre las obras previstas en relación con la estación de Chamartín según *Hechos y Cifras de la Economía Española 1974* del Banco Exterior de España, p. 789.

con la ciudad que representaba el tranvía de Cuatro Caminos a la Ciudad Lineal, explotado por la *Compañía Madrileña de Urbanización*. Continuando los barrios proletarios de Tetuán se desarrollaron a lo largo de la Carretera de Francia diversos asentamientos espontáneos desprovistos de toda infraestructura; se trata de construcciones de una sola planta en su mayoría, de pequeño tamaño y poca calidad constructiva. El más importante de estos barrios está situado a la izquierda de la carretera, *La Ventilla*; también se construyó en la zona el 4.º depósito del Canal de Isabel II, iniciado poco antes de la guerra civil.

La renovación urbanística sobrevino en primer lugar por obra del Plan de mejora de los accesos a Madrid, dentro del cual se preveía el acondicionamiento de la *carretera de Irún* (también llamada de Burgos y N-I) desde el Km. 7 (Hotel del Negro o Plaza de Castilla) hasta el 16; la nueva vía, cuyo primer tramo de 900 m. recibiría el nombre de *Prolongación de la Avenida del Generalísimo*, tendría una anchura de 6 direcciones y dos vías de servicio; para realizarla fue preciso recurrir a la expropiación al mismo tiempo que se reparcelaba y urbanizaba todo el sector comprendido entre ella y la zona ferroviaria. Pronto se elevaron los primeros bloques de viviendas; es de resaltar la importancia de las promociones realizadas por los patronatos de casa de organismos oficiales y corporaciones para sus funcionarios o asociados (Marina, Obras Públicas, Casas Militares, Colegio de Médicos, etcétera); son las primeras construcciones en altura en una zona donde hasta entonces había dominado la vivienda unifamiliar. También aparecieron algunas instalaciones industriales (Delegación de SEAT), talleres de periódicos (Ya, Arriba) y servicios públicos (cocheras de la E.M.T.). Todos ellos incorporan bloques de viviendas para sus empleados, destacando por su importancia el *Barrio de San Cristóbal* para empleados de la E.M.T.

4. — TRANSFORMACIONES URBANÍSTICAS Y FUNCIONALES PRODUCIDAS POR LA ESTACION DE CHAMARTIN

Evidentemente la propia estación como tal marca ya la fisonomía de la zona tanto más cuanto se pretende articular a su alrededor un gran ámbito urbano compuesto de espacios libres, jardines, aparcamientos; igualmente van a apoyarse sobre ella una serie de servicios públicos que le son afines; en efecto, se prevé que, integrados en el propio edificio de la estación o en sus aledaños, se halle la sede central de RENFE, la Central Clasificadora de Correos, un Centro Sanitario, etc.

Paralelamente y de forma espontánea se van

produciendo un conjunto de cambios morfológicos y funcionales, que es de esperar se intensifiquen en el futuro en virtud de un mecanismo lógico de «contagio» a medida que las previsiones respecto a la estación y a los servicios a ella incorporados se vayan cumpliendo. Indudablemente, las transformaciones más intensas se van a producir en el pequeño barrio proletario de construcciones bajas, típico *slum* residual, agazapado entre la estación y los bloques de la Avenida del Generalísimo. El «remodelado» ya ha comenzado mediante el sistema de expropiación previsto en la Ley del Suelo; el primer resultado visible ha sido un «conjunto urbanístico», cuyo nombre publicitario es *Centro Norte*; se trata de un conjunto ultramoderno de bloques diáfanos en altura, destinado en parte a «oficinas de lujo» en alquiler, en parte a «apartotel», incluyendo una galería comercial (El Mol) y un conjunto de servicios complementarios (piscina, restaurante, garajes, etc.). Las características de este «conjunto» pueden dar la pauta de lo que será una «renovación urbana» basada sobre la enorme revalorización producida por un servicio público, cuyas plusvalías van a recoger los intereses privados.

El contagio también se ha dejado sentir en la aparición de nuevas actividades que alteran la personalidad residencial de este barrio. Un primer síntoma sería la multiplicación de las agencias bancarias a lo largo de la calle de acceso a la estación (Agustín de Foxá) y calles afluentes; no menos de media docena de bancos importantes (Banesto, Santander, Central, Ibérico, etc.) han tomado ya posiciones de cara a la canalización del flujo humano que la estación va a generar. También van apareciendo una serie de negocios de servicio al viajero (tiendas de regalos, restaurantes, mesones, agencias de viajes).

Una grave consecuencia urbanística viene representada por el aumento del tráfico, que ha reducido muy sensiblemente la habitabilidad de la zona no obstante las medidas tomadas para dirigirlo hacia los dos accesos mayores anteriormente citados afectando en la menor medida posible las calles próximas. Con esta finalidad la nueva estación ha quedado conectada mediante enlaces «elevados» con la Avenida del Generalísimo y a través de ésta con el *Nudo Norte* y la *Avenida de la Paz*, con Agustín de Foxá y con Pío XII (prolongación natural de General Mola).

Un intento de paliar en lo posible las consecuencias negativas de la Estación ha sido realizado por los órganos gestores del *Area Metropolitana* al redactar el plan de ordenación de «Chamartín Norte», que incluye el área de influencia próxima de la misma (197,97 Ha. de las que 47,72 corresponden a instalaciones ferroviarias). Su objetivo sería «la mejora de la habitabilidad del sector afectado especialmente las calles de Mauricio



Legendre y Agustín de Foxá disminuyendo las servidumbres de tráfico que soportan, incremento de zonas verdes, eliminación de la zona industrial existente al N. de la Estación, ampliar las zonas escolares, mejorar las zonas deportivas y habilitar el emplazamiento de la estación Norte de autobuses» (8). Todo un programa de actuación aún totalmente inédito.

CONCLUSION

Una estación de ferrocarril es un personaje urbano de primera magnitud, dotado de una capacidad de «contagio» de incalculables consecuencias y generador de unas necesidades infraestructurales que no deben relegarse a un segundo plano ante las más inmediatas y apremiantes exigencias técnicas y financieras de tan colosal obra pública. A este respecto cabe resaltar la imprevisión que representa la inexistencia de un plan de ordenación urbana previo a cualquier actuación, en el cual la Estación fuera la pieza maestra, y no a posteriori, como parece haberse hecho en este caso, una vez planteados problemas y situaciones deficitarias de muy problemática solución. Las relaciones viarias con el resto de la ciudad, único aspecto previsto desde un principio, han quedado sustancialmente alteradas por efecto de la tendencia de Madrid a crecer en dirección al N. con

la consiguiente sobrecarga de tráfico sobre los primitivos accesos. Por otro lado, se han descuidado incomprensiblemente las conexiones con otros medios de transporte urbano o suburbano, lo que es tanto más grave cuanto que Chamartín va a recibir un importante tráfico de cercanías. Así, la línea de «Metro» fue aprobada en Consejo de Ministros de 5-5-72 cuando la estación antigua llevaba ya varios años en servicio; esta línea (VIII), de 6.489 m. procede de Fuencarral y acaba en los Nuevos Ministerios pasando por Plaza de Castilla, donde enlaza con el resto de la red; hasta su conclusión, prevista para 1976, la conexión tren-metro la realiza mal que bien una línea de autobús de la E.M.T. hasta la Plaza de Castilla. En cuanto a la futura estación Norte de autobuses se halla aún en situación de anteproyecto.

La conclusión mayor que cabría sacar de la precedente nota es la constatación de la enorme trascendencia que en la geografía de una gran ciudad pueden tener las actuaciones de la Administración no sólo por sí mismas sino más aún por cuanto desencadenan toda una serie de acciones privadas con repercusiones en la morfología y las funciones urbanas. De ahí la necesidad de preverlos en la medida de lo posible para evitar deficiencias o desajustes graves así como maniobras de tipo especulativo que pongan en peligro el desarrollo armónico y la habitabilidad de un área urbana.

(8) Aprobado por COPLACO en comisión de 25-V-73. El Plan Parcial de Chamartín Norte se redacta como consecuencia del estudio del anteproyecto de la Nueva Estación de Chamartín, según declaraciones del Delegado del Gobierno en el Area Metropolitana (*Informaciones*, 26-V-73).