

El Pasillo Verde Ferroviario

Victoria Catalina Muñoz

Una de las grandes operaciones urbanísticas que se vienen realizando en Madrid es la denominada Pasillo Verde Ferroviario, nacida de los acuerdos establecidos entre la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE, y el Ayuntamiento de Madrid. Pretende cubrir una doble vertiente: por una parte, se trata de desdoblarse la vía férrea actual, enterrándola y modernizándola y, por otra, crear un importante intercambiador en Príncipe Pío, así como una serie de estaciones subterráneas que faciliten los accesos desde las cercanías de la ciudad.

Desde un punto de vista urbanístico, supone la revitalización de la zona Sur de la ciudad, fundamentalmente el distrito de Arganzuela, incorporando un amplio espacio urbano hoy obsoleto para el uso ferroviario, mediante la eliminación de la importante barrera que supone el trazado de las vías del siglo XIX, y creando un nuevo vial sobre la futura vía subterránea del ferrocarril, que articula la unión entre los puntos de su recorrido, y conecta las zonas situadas en ambos márgenes, reutilizando las superficies ocupadas por las antiguas estaciones para establecer un conjunto de zonas verdes y dotaciones de todo tipo estructuradas a lo largo del eje, que junto con el establecimiento de zonas de uso residencial y terciario contribuyen a equilibrar el área.

□ Los medios dispuestos fueron establecidos por ambas partes. En enero de 1988 desde la Gerencia Municipal de Urbanismo, se realizó un

Pasillo Verde Ferroviario
Montaje sobre foto aérea del ámbito total.



avance de la Propuesta de Actuación, que tomó forma como Modificación del Plan General, aprobada definitivamente en octubre de 1989, sobre la base de la Delimitación de la Unidad de Actuación Pasillo Verde Ferroviario que se había aprobado en enero de 1989, encuadrándose de esta manera el marco urbanístico de esta operación que afecta a millón y medio de metros cuadrados.

□ El Consorcio Urbanístico del Pasillo Verde Ferroviario se constituye en abril de 1989 entre RENFE y el Ayuntamiento, comenzando a funcionar en junio de ese año. Sus objetivos son el desarrollo, gestión y realización de todos aquellos proyectos y obras necesarios para finalizar la operación, que una vez terminadas, quedarán en manos del Ayuntamiento, RENFE y otros organismos.

□ La financiación de los 40.000 millones de pesetas en que hoy está evaluada la operación, se apoya, fundamentalmente, en la venta de las parcelas lucrativas, totalmente urbanizadas, así como en inversiones de RENFE, Ayuntamiento y algún otro organismo público en operaciones localizadas.

□ El ámbito de la operación Pasillo Verde abarca 8 km. de vías en su recorrido urbano, así como grandes superficies originalmente destinadas a estaciones ferroviarias, hoy en desuso. En tan gran recorrido existen actuaciones en cuatro grandes zonas de la ciudad que se corresponden con las estaciones: Príncipe Pío, Imperial, Peñuelas y Delicias.

Zona de Príncipe Pío

□ El desmantelamiento de muchas de las actuales instalaciones ferroviarias y la optimización de vías, liberan una gran superficie de terrenos, que unidos a la superficie destinada a los Viveros Municipales de la Bombilla, facilita la propuesta de ampliación del Parque del Oeste hasta la Avenida de Valladolid, creando así una de las zonas verdes más importantes de la ciudad, con un aumento del parque existente en 230.000 m², potenciando la Senda del Rey y creando tanto un recorrido lineal, como la posibilidad de accesos transversales.

● En dicho parque está prevista la instalación de una zona destinada a pistas al aire libre para

deportes de raqueta con su correspondiente vestuario, así como un aparcamiento subterráneo para residentes. Se amplía también la zona escolar existente, completándose la operación con la creación de una manzana de uso terciario de 17.000 m² en la zona más próxima a la estación de Príncipe Pío, junto al Paseo de la Florida, ejecutándose una vía de servicio posterior, así como un aparcamiento independiente en superficie de 4.000 m².

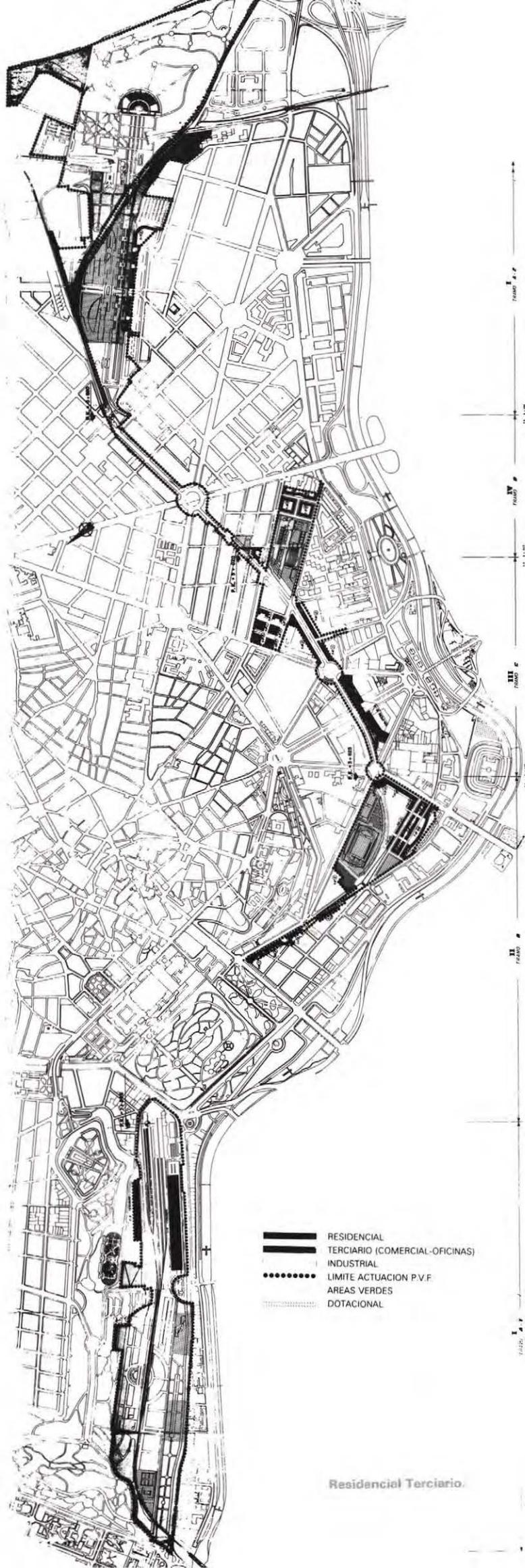
● La renovación y modernización de las vías, junto con la creación de un intercambiador de transportes que permita coordinar la estación ferroviaria con dos líneas de Metro y una futura estación de autobuses, centran los objetivos ferroviarios para esta zona.

Zona de Imperial

□ Tras un recorrido subterráneo desde la estación de Príncipe Pío, bajo el Campo del Moro, que está previsto realizar con un sistema de escudo, similar al utilizado en el túnel bajo el Canal de la Mancha, el trazado ferroviario se desvía de su ubicación actual, pasando a situarse prácticamente bajo el eje de la calzada de la Ronda de Segovia, liberando los terrenos junto a las edificaciones situadas al borde de dicha vía. Sobre esas superficies se localiza una actuación de remate de borde mediante la creación de frentes edificados que oculten los testeros y patios de las manzanas existentes, en una operación "estética" que pretende ofrecer un frente adecuado a la Ronda de Segovia, que con 30 m de ancho, zonas arboladas y carril bici, mejore su diseño actual.

● Se llega así a la gran superficie ocupada por la antigua estación de Imperial, donde se completa la trama de viario prolongando la Ronda de Segovia en una curva situada directamente sobre el trazado del ferrocarril, manteniendo el carril para bicicletas y creando una serie de calles secundarias que estructuran nuevas manzanas destinadas a uso residencial.

● Un frente de edificación de uso terciario cierra la plaza de Francisco Morano y se prolonga por el Paseo de los Pontones, englobando una superficie destinada a apartadero de RENFE. En esta zona se destinan 39.000 m² a un gran polideportivo y 4.300 m² a uso dotacional cultural.



Residencial Terciario.

- También se crea un aparcamiento público subterráneo sobre las vías del ferrocarril, para aprovechar la gran diferencia de nivel entre el túnel ferroviario y las cotas finales de la nueva urbanización.

- Se instalará, dentro de la operación ferroviaria, una estación subterránea junto al cruce con la calle Toledo, que configura la primera de las paradas de carácter urbano con que se quiere completar el servicio de Cercanías de RENFE.

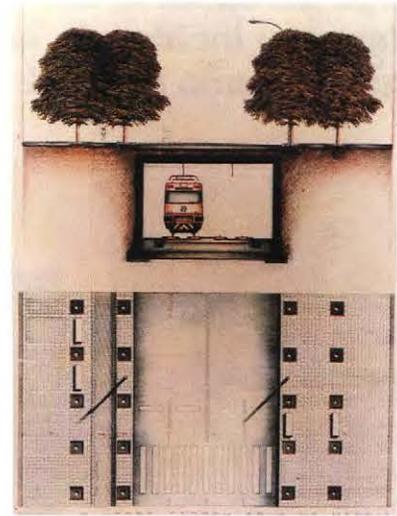
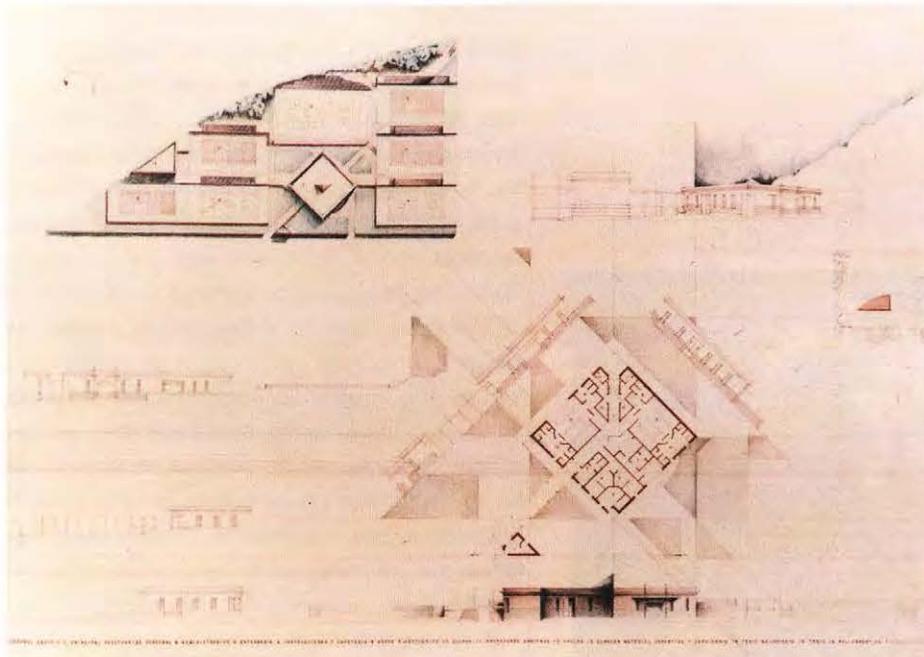
Zona de Peñuelas

- Frente a la desolada soledad de la estación de Imperial, el tejido urbano en Peñuelas se presenta abigarrado, con altas densidades, manzanas colmatadas y calles estrechas que se ven interrumpidas por el paso en superficie del ferrocarril, que divide y separa Norte y Sur de la trama, aunque en un intento reciente, se encajonaron las vías en su proximidad a la Glorieta de Sta. María de la Cabeza.

- La operación Pasillo Verde Ferroviario pretende enterrar el ferrocarril y mantener un eje viario sobre el mismo suturando el tejido roto. Dicho eje, peatonal por decisión municipal entre el Paseo de la Esperanza a la Glorieta de Sta. María de la Cabeza, va subiendo con el ferrocarril hasta alcanzar la cota de la glorieta, resolviendo los entronques con las calles laterales, de tal manera que se garantice el posible paso controlado de vehículos (ambulancias, bomberos) y el acceso a los numerosos locales y garajes existentes.

- Los terrenos de la antigua estación de Peñuelas sirven para esponjar la zona, con la creación de casi 29.000 m² de Parque Urbano, que junto con una zona deportiva con piscinas al aire libre, un centro de la tercera edad y un edificio escolar, y otro dotacional, suman 43.000 m², completándose las dotaciones con un aparcamiento subterráneo para residentes de unas 400 plazas. 41.000 m² de superficie en manzanas destinadas a uso terciario y residencial cierran los bordes Norte y Sur de la zona, ligándola con la estructura urbana existente.

El eje ferroviario se prolonga, renovándose, bajo el Paseo del Ferrocarril, hasta llegar a la estación de Delicias.



Sección tipo.

Deportivo de la Bombilla.

Zona de Delicias

□ En esta amplia superficie, ocupada por la estación, se prevé la mayor operación cultural del Pasillo Verde, constituida por dos grandes manzanas de 208.000 m², destinadas a un complejo museístico que recoja temas ferroviarios y tecnológicos, estructurados mediante un eje conformado como parque lineal.

- Dicho eje, partiendo del edificio de la estación de Delicias, hoy Museo Ferroviario, se prolonga hasta pasar por encima de las vías del ferrocarril, en eje hasta el auditorio del Parque Tierno Galván, completando dicho parque mediante el ajardinamiento de 138.000 m² de superficie en diversas actuaciones de remate de borde.

- Un frente de 12.000 m² de uso residencial con su viario de acceso paralelo al parque lineal cierra visualmente la actuación al Sur de los Museos, creando una gradación entre el uso industrial de la zona y los museos, con un aparcamiento en superficie junto a las manzanas, que pueda servir tanto a los visitantes de los centros culturales, como a la zona consolidada.

- La traza ferroviaria llega en superficie a la estación de Delicias, obligada por las cotas de conexión con Atocha y el resto de los servicios, con un apeadero a la salida del túnel, se prolonga hasta la Estación Sur de Autobuses, completando con una estación subterránea co-

nectada en un futuro con el Metro, el sistema de transportes previsto para la misma.

□ De esta manera finaliza el recorrido a lo largo del Pasillo Verde Ferroviario, cuyas propuestas se concretan en el adjunto cuadro resumen de la operación.

Resumen de superficies m²

Total suelo lucrativo	110.000
Residencial	54.000
Terciario	50.000
Industrial	6.000
Total suelo dotacional	1.040.000
Zonas verdes	750.000
Dotaciones	290.000
Total suelo viario	300.000
Total suelo ferroviario	120.000
Total suelo actuación	1.570.000

- En la actualidad se ha comenzado la obra ferroviaria, estando muy avanzados los trabajos entre la Plaza de Francisco Morano y la estación de Delicias.

- También se han realizado y adjudicado las obras de los distintos proyectos de urbanización de viales, zonas verdes y edificios para dotaciones, estando a punto de iniciarse la totalidad de las obras de lo que, sin duda, es el proyecto más importante del Sur de Madrid.

Victoria Catalina Muñoz

Arquitecta

Jefa del Servicio de Planeamiento y Edificación

Pasillo Verde Ferroviario