

ATLAS E INVENTARIO DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL DEL PASILLO VERDE FERROVIARIO DE MADRID Y SU ENTORNO. ANÁLISIS Y PERSPECTIVAS DE FUTURO

ATLAS AND INVENTORY OF THE GREEN RAILWAY CORRIDOR INDUSTRIAL HERITAGE OF MADRID AND ITS ENVIRONMENT. ANALYSIS AND FUTURE PROSPECTS

Graziella Trovato

Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, Avenida Juan de Herrera, 4, 28010 Madrid.
graziella.trovato@upm.es

How to cite: Graziella Trovato. 2022. Atlas e inventario del patrimonio industrial del Pasillo Verde Ferroviario de Madrid y su entorno. Análisis y perspectivas de futuro. En libro de actas: II Simposio de Patrimonio Cultural ICOMOS España. Cartagena, 17 - 19 de noviembre de 2022. <https://doi.org/10.4995/icomos2022.2022.15385>

Resumen

La investigación que se presenta indaga acerca del valor del patrimonio industrial en la construcción del paisaje cotidiano a través del estudio del espacio público generado por la Operación Pasillo Verde Ferroviario (PVF) de Madrid, en la antiguamente llamada “línea de contorno”, hace ahora aproximadamente 30 años. El análisis llevado a cabo a través de la búsqueda documental en archivos, la cartografía histórica, las ortofotos y el planeamiento nos ha permitido elaborar un inventario y un atlas del patrimonio arquitectónico, con uso y reúso de lo existente, que demuestra que el balance entre generación de espacios públicos y defensa y cuidado del patrimonio industrial no está en absoluto equilibrado. El soterramiento del trazado ferroviario supuso la oportunidad para la regeneración de una porción de ciudad que afecta a tres distritos (Moncloa-Aravaca, Centro, y Arganzuela) y a nueve barrios situados en el arco noroeste-sureste que bordea el distrito Centro, en paralelo al río Manzanares. Se ganó en parques urbanos, espacios intermedios entre bloques ajardinados, carril bici, un bulevar central, edificios dotacionales, sin coste para la municipalidad. El coste en términos de patrimonio industrial, sin embargo, ha sido elevado: son las muchas fábricas desaparecidas, algunas de ellas de interés arquitectónico, tipológico, cultural y paisajístico. Varios edificios han sido reutilizados sin mucha sensibilidad, y es escaso el patrimonio tangible, no solamente ferroviario, que reclama mayores niveles de protección y de control de cara a futuras actuaciones.

Palabras clave: Atlas, Paisaje Industrial, Patrimonio Ferroviario, Reúso

Abstract

The present research explores the role that industrial heritage plays in the construction of our daily landscapes, through the study of the public space generated with the project of the Green Railway Corridor of Madrid, which was built about 30 years ago. The analysis carried out through a documentary search in archives, as well as the analysis of historical cartography, orthophotos and plans has allowed us to elaborate an inventory and an atlas of the architectural heritage, attending to the use and the adaptive-reuse of the existing, which shows that the balance between the creation of public space, and the defense and protection of industrial heritage is completely unbalanced. The burial of the railway line was an outstanding opportunity to regenerate a part of the city that affects three districts (Moncloa-Aravaca, Centro, and Arganzuela) and nine neighbourhoods located in the northwest-southeast arc that borders the central district, parallel to the Manzanares River. The Green Railway Corridor project created new urban

parks, intermediate spaces between gardens, a bike path, a central boulevard and service facilities, at no cost to the municipality. However, in terms of industrial heritage the cost has been very high: many factories have disappeared, some of them had architectural, typological, cultural and landscape interest; and several buildings were reused without much common sense. Beyond railway heritage, the heritage which is still tangible today demands higher protection and control levels for future actions.

Keywords: *Adaptive-Reuse, Atlas, Industrial Landscape, Railway Heritage.*

1. Introducción

Nuestro caso de estudio es el Pasillo Verde Ferroviario de Madrid llevado a cabo entre 1988 y 1996 gracias a un convenio entre el Ayuntamiento y RENFE, entonces propietaria de los terrenos ferroviarios en desuso.¹ El soterramiento del trazado ferroviario supuso la oportunidad para la regeneración de una porción de 163 Ha de ciudad a lo largo de 8 km. El área de estudio arranca en el Puente de los Franceses y termina en el entorno de Madrid - Delicias, en el llamado Cerro de la Plata (Fig. 1).

Desde el punto de vista infraestructural, el PVF supuso en su momento, la ocasión para la creación de una red de cercanías de doble vía y la reforma integral de la infraestructura ferroviaria en la que cambia la especialización del espacio, como explica García Santos, Director Técnico del Consorcio Urbanístico que lleva a cabo la operación como arquitecto de RENFE: después de la separación entre mercancías y pasajeros, relegando las primeras a polígonos industriales, en la década de 1990 se trataba de generar “una separación física entre el uso del espacio por parte de los viajeros de largo recorrido con respecto a los viajeros de cercanías, dado que son usos diferentes, y por tanto son diferentes los requerimientos tanto del espacio, de tiempo de espera, como de actividades relacionadas con el transporte” (García Santos, 1999). Con la operación desaparecen las estaciones de mercancías de Imperial y Peñuelas, y se crean tres nuevas estaciones de Cercanías, intercambiadores de Metro: Pirámides, Delicias y Méndez Álvaro. La vieja estación de Delicias pasa a alojar los Museos de la Ciencia y Tecnología y del Ferrocarril. La estación monumental de Príncipe Pío se convierte en intercambiador. Parte de sus instalaciones se destinan a centro de ocio y consumo. A partir de 1998 se amplía con un centro comercial que ocupa las vías en desuso, adosado a la fachada norte originaria del edificio que compromete totalmente su legibilidad, así como la de su entorno.

En general, el conjunto de instalaciones ferroviarias se verá gravemente comprometido por la Operación que opta por sustituir los hitos patrimoniales por un entramado simbólico de origen masónico, según el testimonio de Manuel Ayllón entonces director del Consorcio, cuyo significado es ignorado por la ciudadanía y que no se relaciona con la ciudad y su memoria (Fig. 2).

Desde su finalización, en el año 1996, sus parques y espacios públicos han sido destinados al disfrute casi exclusivo de los habitantes de los cinco barrios directamente afectados: Casa de Campo, Imperial, Acacias, Delicias y Legazpi. También, de forma tangencial, de otros cuatro barrios limítrofes, pertenecientes a los distritos mencionados anteriormente, de Casa de Campo y Arganzuela, que son Argüelles, Palacio, Chopera y Palos de la Frontera. Hoy, tras dos años del comienzo del estado de alarma por Covid-19, movidos por la necesidad de naturaleza, aire limpio y espacios abiertos ajardinados, los madrileños descubren estos bosques urbanos, boyantes de vegetación en gran parte espontánea, abandonados por la administración, concentrada en el cuidado de ámbitos urbanos con mayor impacto turístico y de “marca”. Las calles, plazas, espacios intermedios entre viviendas y parques del Pasillo Verde Ferroviario, constituyen un capital urbano de enorme valor por su versatilidad y por su carácter identitario, ligado a la historia fundacional antes, e industrial después, de la ciudad de Madrid.

¹ Los resultados de esta investigación se enmarcan dentro del Proyecto de investigación TRAHÉRE (TRAIIn Heritage Reuse), G. Trovato IP. Acción financiada por la Comunidad de Madrid a través del Convenio Plurianual con la Universidad Politécnica de Madrid en su línea de actuación Programa de Excelencia para el Profesorado Universitario, en el marco del V PRICIT (V Plan Regional de Investigación Científica e Innovación Tecnológica). En la elaboración del Inventario y Atlas de patrimonio han colaborado: Clara Álvarez, Isabel Rodríguez de la Rosa y Beatriz Salido del GIPC Grupo de Investigación de Paisaje Cultural de la UPM.

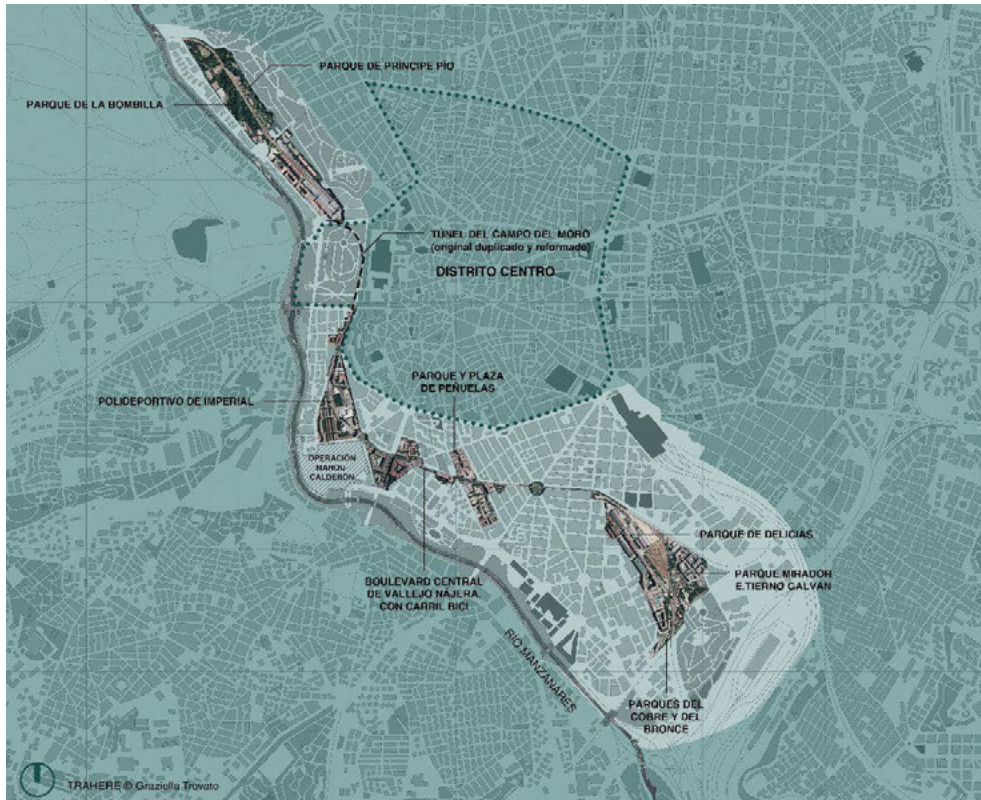


Fig. 1 Ámbito de estudio. 2022



Fig. 2 “Paseo de la Geometría” con disposición de hitos platónicos. Autor del proyecto Luis Racionero. CUPVFM, Racionero, 1994

A distancia de aproximadamente 30 años de su concepción nos encontramos con un patrimonio construido en estado de degradación por falta de mantenimiento y desconocido por gran parte de la ciudadanía. Nos preguntamos: ¿Cuáles son las causas de este desconocimiento y de la falta de cuidado? En una primera aproximación podemos decir que:

- el Pasillo Verde Ferroviario carece hoy día de una identidad reconocible
- los elementos e hitos estructurantes del PVF tienen un carácter monumental, no relacionado con la memoria histórica de la ciudad, aunque puntualmente aparezcan fragmentos de su pasado ferroviario desvinculados de su tejido original y significado. Se perciben como elementos solitarios, indiferentes al tejido urbano y a sus habitantes

- a pesar de tener el mencionado carril bici y una extensa red de espacios públicos, semipúblicos y privados de diverso tipo, la permeabilidad del PVF con otros ámbitos urbanos no está definida. Queda pendiente estructurar y reforzar las conexiones para conseguir una mayor continuidad
- las estaciones monumentales han sido definitivamente desvinculadas de su entorno; reformas, ampliaciones y actuaciones en el entorno inmediato han supuesto una ruptura con el tejido industrial del que formaban parte y en algunos casos las ampliaciones dificultan su legibilidad
- las nuevas estaciones – intercambiadores de metro de Delicias y Pirámides, sobre todo, carecen de interés arquitectónico y urbano. En el caso de Méndez Álvaro se ha perdido la ocasión para aprovechar las cercanas instalaciones de la Sociedad de Gasificación Industrial del Cerro de la Plata, ya en gran parte mermadas (únicamente queda la envolvente de la Nave de Motores) actualmente en obras de reforma con proyecto de Norman Foster and Partners.
- el patrimonio industrial del barrio, en general, no está valorado, no se percibe su continuidad, y no es legible como parte de un sistema, lo que queremos potenciar, ofreciendo herramientas de análisis crítico e intervención a los diferentes agentes presentes en el territorio, instituciones y asociaciones vecinales.

2. Proceso urbanístico del PVF

La Operación Pasillo Verde Ferroviario fue la consecuencia de más de una década de negociaciones entre distintos actores, con especial presencia de los movimientos vecinales de la Arganzuela, que vivían atrapados entre las vías del tren y la M-30, paralela al río. No se trataba, por tanto, únicamente de reformar una infraestructura ferroviaria obsoleta sino, sobre todo, de impulsar la mejora de un área urbana profundamente degradada. La Oficina de Planeamiento de la Gerencia Municipal, con un equipo dirigido por José María Ezquiaga, se encarga de poner en marcha la Operación a través de la 1ª Modificación del PGOU de 1985. El PVF se incluye en el Presupuesto General de 1988 del Ayuntamiento, como la operación de mayor envergadura hasta el momento. En enero de 1988 sale a información pública el Avance de la Modificación y el 16 de octubre de 1989 se produce la Aprobación definitiva. Se constituye en ese momento el primer consorcio urbanístico municipal, formado por representantes de RENFE y del Ayuntamiento. El Consorcio Urbanístico Pasillo Verde de Madrid (CUPVFM) “tuvo plena capacidad legal para el cumplimiento de su objeto, pudiendo (...) adquirir, poseer, reivindicar, gravar y enajenar bienes de toda clase y obligarse a celebrar contratos, ejercitar acciones y excepciones e interponer recursos, así como ejercer cualesquiera actividades que legalmente le correspondían” (García Santos, 2015). Sobre todo, queremos destacar un modelo de gestión que tenía que salir “a coste cero” para la municipalidad, lo que implicó la necesidad de llevar a cabo otras modificaciones del PGOU., que afectaron al diseño y al aprovechamiento del suelo que llegó a duplicarse para el uso residencial.

Una vez creado el Consorcio, el proyecto de Ordenación se encargó al estudio BAU Arquitectos de Javier García y Segundo Arana. Los datos más destacables previstos por el CUPVFM en la I Modificación del PGOU son: la remodelación de un área de 163 Ha, la creación de 667.843m² de espacios libres, 5.922m² de suelo Industrial (el PGOU 85 preveía 61.358), 162.841m² de uso Ferroviario (el PGOU 85 preveía el doble 371.757) y 54.483m² de Residencial (el PGOU 85 preveía 21.292). En términos comparativos respecto a las previsiones del Plan General de Ordenación Urbana de 1985, la operación supuso una reducción del 56% aproximadamente de suelo ferroviario (188.916m² desaparecidos en Pirámides y Peñuelas, pero permanece renovado en Príncipe Pío, Imperial y Delicias), un incremento de red viaria de un 57% aproximadamente, y una reducción drástica de suelo industrial, un 90%, que se incrementará ulteriormente, una vez finalizada la operación. En la 2ª Modificación del PGOU 85, aprobada el 17 de enero 1994 se produce sin embargo un incremento considerable de los espacios libres que pasan a ocupar una superficie de 904.689 m². El Consorcio estuvo activo hasta la finalización de la Operación en 1996. Todos los proyectos de carácter público se realizaron por contratación directa.

El CUPVFM impregna de simbolismo toda la Operación. El Consejero Delegado, Manuel Ayllón se encarga de fundamentar la trama de hitos urbanos (obeliscos, columnas miliares de matriz salomónica y sólidos platónicos) junto a Luis Racionero. Se trataba, como explican sus autores, de “sustituir al ferrocarril” y “monumentalizar el Pasillo Verde con un símbolo de cultura Occidental: los sólidos regulares de geometrías euclidianas, símbolo inconfundible de la ciencia en su aspecto más puro, exacto y riguroso” (Racionero, 1994). La operación arrasó con el entramado ferroviario, del que

quedaron pocas trazas y además fragmentadas, básicamente en el entorno de la estación de Príncipe Pío, en proximidad de las vías y de las oficinas históricas de la Compañía de ferrocarriles del Norte de Demetrio Ribes. También en el entorno de Delicias, estación que actualmente se enfrenta a una profunda reforma, cuyos detalles al momento se desconocen.

2.1. La red de parques y espacios públicos

El Proyecto de Ordenación de BAU prevé la realización de ocho parques urbanos, dos de los cuales no llegan a materializarse, y de un Bulevar central. El diseño de cada uno de ellos se encargó a diversos estudios de arquitectura (CUPVFM, 1994).

En el entorno de la Estación de Príncipe Pío, se construyeron el Parque de la Bombilla en el Paseo de la Florida y el Parque Urbano de Príncipe Pío en proximidad de la Ermita y del Cementerio, al otro lado de las vías. Se crea un Cine de Verano, recientemente recuperado, un Deportivo Municipal y dos aparcamientos, uno en superficie y otro subterráneo. Las Cocheras del tranvía de la E.M.T de la Bombilla que carecían de protección, se ceden a los servicios municipales. Durante la pandemia han sido drásticamente alteradas.

En Imperial – Peñuelas, el Paseo de Juan Antonio Vallejo-Nájera (que pasa a llamarse Calle del Ferrocarril en proximidad a la estación de Delicias) constituye la Gran Vía del Pasillo Verde, conectando la Ronda de Segovia al oeste y la Glorieta de Santa María de la Cabeza al este. El Puente de los Franceses y el Parque de Tierno Galván representan los extremos de un desarrollo lineal, interrumpido en superficie únicamente por la existencia de los Jardines históricos del Campo del Moro. El bulevar está dotado de dos carriles por sentido y aparcamiento a ambos lados. Los desniveles se aprovecharon para alojar las grandes instalaciones eléctricas. En el tramo correspondiente a la Estación de Imperial, se construye un Polideportivo municipal y en Peñuelas un Centro para la Tercera Edad, con fachadas al nuevo Parque de Peñuelas. En el eje transversal del Parque, se levanta el Deportivo Peñuelas. Nada permanece de la antigua Estación-Aduana de Peñuelas, tan solo el arte urbano mantiene vivo su recuerdo con unos murales (Fig. 3).

El entorno de la estación de Delicias constituye el tramo final de la operación. En los terrenos que bordean el Parque de Tierno Galván y el Planetario se construyen el Parque de Delicias, El Parque del Bronce y el Mirador de Tierno Galván. Este último preveía el reuso de un Vagón ferroviario como quiosco y de la reforma de la antigua nave industrial de Cercosa. Ambos serán demolidos poco tiempo después, por vandalismo el primero y por aprovechamiento inmobiliario, la segunda. El elemento singular que se conserva en la actualidad es la pasarela metálica, inicialmente pavimentada con traviesas originales de las vías del tren, que arranca en la calle Ramírez de Prado- en la cota más alta – y desciende en espiral a la plaza redonda central con fuente ornamental.

3. El inventario y atlas del patrimonio con uso y/o reuso de lo existente. Objetivos y metodología.

El análisis de la Operación nos ha llevado a la elaboración de un Inventario y de un Atlas del Patrimonio arquitectónico presente en la totalidad del área de influencia, con especial atención a su uso, re-uso y/o posible desaparición. La finalidad no es rememorar sino más bien “remover” y concienciar hacia una nueva actitud en el ámbito patrimonial. En el caso de Madrid, así como nos alegramos de detectar un cambio en las políticas medioambientales, con un enfoque integrador en operaciones como Madrid-Río, la reciente remodelación de la Plaza de España o, a nivel regional, el futuro Bosque

Urbano, en el caso del patrimonio arquitectónico en general e industrial en particular, este sigue siendo objeto, en la mayoría de los casos, de especulación con poca atención hacia sus valores tipológicos, paisajísticos y urbanos.



Fig. 3 Mural en Peñuelas que recuerda la antigua estación-Aduana. 2021

Para la realización del Inventario y del Atlas, hemos considerado el Pasillo Verde dentro de un “área de influencia” más grande comprendida entre los actuales bulevares (en la traza de la antigua Cerca de Felipe IV) y el río (Fig.1).

La metodología ha consistido en localizar los hitos patrimoniales presentes en la zona a partir del Plano más antiguo del que disponemos, a saber, el “Plano de la Villa de Madrid, Corte de los Reyes Católicos de España” grabado por de Wit en 1622, y analizar su evolución a través de la cartografía histórica, las ortofotos y el planeamiento urbanístico vigente hasta hoy. Esto nos permite cuantificar el patrimonio en su totalidad y hacer un balance entre los edificios demolidos, conservados con su uso original y/o reutilizados.

Respecto al Inventario, cada ficha incluye la autoría proyectual en las distintas fases y eventuales modificaciones, y la relación de usos y propiedades en una perspectiva cronológica (Fig. 4).



Fig. 4 Extracto de fichas del Inventario de Patrimonio. De izquierda a derecha, ejemplos de Patrimonio Conservado, Demolido (en este caso, en 2020) y en Reúso. 2022

El Atlas por su parte, se presenta como un viaje visual a través de la ciudad “entre río y raíles”. Se articula en los tres tramos que vertebran toda la investigación (Puente de los Franceses-Imperial; Imperial-Peñuelas; Peñuelas-Delicias-Cerro de la Plata). Las imágenes de archivo, debidamente referenciadas, se complementan con fotografía urbana elaborada por Urban Reports y por la que suscribe esta comunicación. Se han recopilado y elaborado un total de más de 1000

imágenes cuya finalidad es ilustrar la transformación de esta amplia porción de ciudad por tramos, con algo de nostalgia, pero, sobre todo, con el afán de impulsar un cambio de actitud hacia el patrimonio edificado (Fig. 5).

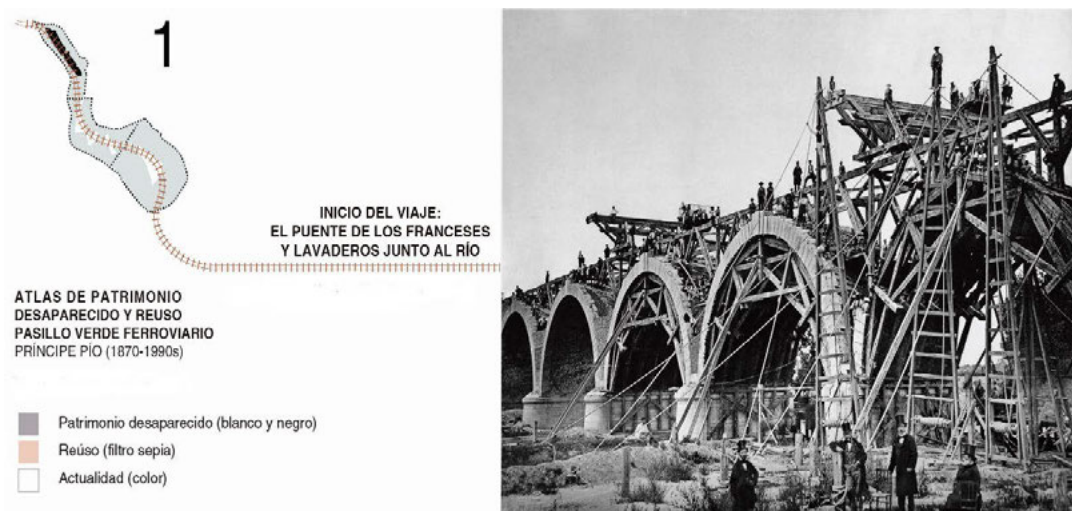


Fig. 5 Fragmento del Atlas de Patrimonio, tramo 1. En la imagen, construcción del Puente de los Franceses en 1859. Trovato, G., 2022; de la foto de Clifford, a la derecha, Creative Commons

4. Resultados. Diagnóstico de la situación actual.

Las obras del Pasillo Verde Ferroviario han supuesto la progresiva desaparición del patrimonio industrial que rodeaba a las estaciones, como es posible apreciar en una comparación entre las fotos del aérea realizadas antes y después, una vez finalizada la Operación PVF Entre los edificios desaparecidos mencionamos, en Imperial-Peñuelas, el conjunto total de instalaciones que conformaban las dos estaciones, además de las dos Papeleras situadas en proximidad al río; en Delicias, las naves industriales presentes en el Cerro de la Plata, entre ellas las de la Fábrica de Cerámica y de Flex, la casi totalidad del conjunto de la Sociedad de Gasificación, Campsa, las naves de GIRE (Gabinete de Información y Relaciones Externas) dedicado a la Comunicación de RENFE, antes utilizado por la “Salinera Española” y por “Maderas S.A.” (Torres Ballesteros, 2016), las Naves de Embellecimiento de Vehículos de la Estación de Delicias además de la Nave de Cercosa, colindante al Parque Mirador de Tierno Galván. También desapareció gran parte del tejido de viviendas de ferroviarios de la Colonia de la calle de Tomás Bretón.

“La gigantesca escoba invisible que transforma, desfigura, borra paisajes” que menciona Kundera en su libro “La ignorancia”, continua sin pausa agrediendo el patrimonio existente. Es más, como dice el escritor, su movimiento, antes lento, se ha acelerado. (Kundera, 2000).

Después de varios proyectos fallidos para la creación de una nueva sede del MUCYT (Museo de Ciencias y Tecnología, parcialmente trasladado en marzo de 2014 a la ciudad de Alcobendas) en los terrenos de ADIF situados al norte de la Estación de Delicias y en proximidad a las sedes de las antiguas Fábrica de Cervezas el Águila (hoy archivo y biblioteca regional con proyecto de Mansilla y Tuñón) y Standard Eléctrica, se han llevado a cabo, entre junio y julio del 2021, obras para la realización de un macro centro de ocio llamado Espacio Delicias. Las obras arrancan entre protestas vecinales, por no tratarse de un edificio dotacional público y ante la incertidumbre sobre el futuro de la antigua Estación, que como decíamos se va a reformar según, supuestamente, el proyecto del estudio GVG, ganador del concurso promovido por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con ADIF y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. A esto se suma la recientísima conversión de la antigua Fábrica Standard Eléctrica en sede de las oficinas de Amazon, con alteración de la fachada con motivo de su presunta mejora energética, y vaciado de las naves interiores. También, en el entorno de Príncipe Pío, la mencionada parcial demolición y alteración de las Cocheras de Bombilla a lo largo de 2021, y la recientísima sustitución de la antigua sede racionalista de Kodak (luego Telefónica) por una promoción de viviendas de propiedad privada. La incertidumbre sigue presente en el caso del antiguo Mercado

Central de Frutas y Verduras, que ha sido consolidado desde el punto de vista estructural, después de haber alojado durante unos años la sede de la asociación vecinal EVA, esta ha sido expulsada.

5. Conclusiones. Oportunidades de cambio.

Con la Operación PVF se ganó en la reestructuración y transformación de la zona, suprimiendo la barrera del ferrocarril y cambiando el uso a residencia. La alta superficie de parques y espacios públicos realizada sin coste para la municipalidad no compensa, en nuestra opinión, el alto coste en términos de patrimonio industrial al que nos hemos referido anteriormente. Un balance final nos permite valorar la escasa sensibilidad hacia el patrimonio como una constante en la gestión del patrimonio, tanto por parte de las autoridades como de los particulares. Los intereses especulativos prevalecen, en general, en las decisiones a la hora de intervenir en lo construido. Demoler a menudo es más sencillo y barato que reutilizar; la protección por su parte, se reduce en general a las envolventes, estas últimas alteradas además con el pretexto de un mayor aislamiento y sostenibilidad. Cuando se habla de conservación, el vaciado sistemático de los edificios históricos es tangible en la mayoría de las intervenciones realizadas en esta porción de ciudad que estamos analizando.

En términos numéricos, de las 155 fichas realizadas de edificios y entornos singulares presentes en el área, desde el Plano mencionado de Marcelli hasta hoy, son 47 los desaparecidos. De estos, 24 pertenecen al patrimonio industrial, 3 de los cuales se han demolido recientemente (entre 2003 y 2021): el Centro de Investigación Calvo Sotelo en 2003, la Fábrica de Cervezas Mahou en 2011, el Edificio Kodak en 2020. Por otro lado, 41 son los conjuntos de patrimonio industrial que han sido reutilizados, generalmente con grave perjuicio de su significado cultural, tipológico y urbano, como es el caso de las mencionadas Cocheras de la Bombilla, en plena pandemia.

A nivel general, el futuro de este ámbito pasa, a nuestro parecer, por conectar el Pasillo Verde Ferroviario con Madrid Río, ahora que la M-30 ha sido soterrada. De hecho, la inauguración de Madrid Río en 2011 ha dado un impulso vital al área suroeste de la Capital. Gracias al soterramiento de la M-30 los tres distritos afectados por la Operación han recuperado las márgenes del río como zonas de esparcimiento y recreo, además de una mayor conectividad entre barrios. El PVF tiene hoy una oportunidad de futuro que, reside, en nuestra opinión, en una vuelta al río, del que nunca debió de apartarse.

Los estudios mencionados refuerzan nuestra hipótesis inicial: el conjunto de espacios libres, públicos, semipúblicos y privados que conforman el Pasillo Verde, no pueden ser considerados como fragmentos de espacios públicos dentro de los tres distritos y de los 9 barrios afectados. Su vocación es la de constituir un corredor verde directamente vinculado al río. Nuestro lema: “de río a railes y de railes al río”, indica una deseable circularidad. Lo que queremos demostrar en definitiva es que el PVF tiene que ser concebido como una extensión de Madrid Río, es decir, parte de un parque fluvial, caracterizado por un pasado industrial cuya memoria, indudablemente alterada, tiene que ser preservada y puesta en valor a través de diversas estrategias, dentro de una visión estructurada. Para que los efectos beneficiosos de los dos corredores verdes paralelos Río y Pasillo Verde, se extiendan y faciliten el acceso a los mismos proponemos completar la red con una trama reticular creando los corredores transversales desde el Casco histórico de Madrid y que propicien la circularidad completando de río a railes y de railes al río.

Referencias

- Consortio Urbanístico Pasillo Verde Ferroviario de Madrid. (1994). *Folleto informativo de la operación Pasillo Verde Ferroviario*. Madrid, España: Autoedición.
- García Santos, A. (2015). El Pasillo Verde Ferroviario de Madrid, una experiencia de gestión. Planur-e: territorio, urbanismo, paisaje, sostenibilidad y diseño urbano, from <https://www.planur-e.es/misclanea/view/el-pasillo-verde-ferroviario-de-madrid-una-experiencia-de-gesti-n>
- Kundera, M. (2000). *La ignorancia*. Barcelona, España: Tusquets Editores.
- Racionero Grau, L. (1994). *Paseo de la Geometría. Estructuración de la imagen monumental y simbólica de la imagen urbana en el ámbito del Pasillo Verde Ferroviario de Madrid (Asistencia Técnica)*. Madrid, España: Consorcio Pasillo Verde Ferroviario de Madrid.
- Trovato, G. (2022). *Madrid, entre río y railes. Pasado, presente y futuro del Pasillo Verde Ferroviario*. Madrid, España: Ediciones Lampreave.