

La arquitectura moderna en la línea de contorno ferroviario de Madrid (1924-1963): catalogación y análisis crítico de lo existente

Resumen:

Entre 1851, cuando se inaugura el embarcadero de Atocha, y 1924, año en el que se termina la llamada "línea de contorno ferroviaria", una franja de 8 kilómetros de extensión paralela a la margen izquierda del río Manzanares se convierte en escenario de la industrialización en la capital. El tejido industrial que se conforma entre el Puente de los Franceses y la mencionada estación de Mediodía está constituido principalmente por dos gasómetros, varias yeserías, fábricas de hielo, de cerámica, de algodones, papel y cartón y de fundición de hierro. Entre 1924 y 1963 (con la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid), la ciudad vive una segunda etapa caracterizada por el auge de la actividad industrial y la consolidación de su tejido. Un impulso importante viene del Plan Bidagor de 1946, que califica como "industrial" el sector paralelo a la línea de contorno: la presencia espacial de la industria alcanza así sus máximas posibilidades. Los nuevos edificios son representativos tanto de los usos ligados a los modernos medios de transporte, como a la educación y al asistencialismo derivado de la presencia de franjas poblacionales en extremas condiciones de pobreza. Destacamos la ex Standard Eléctrica de 1926, inspirada en la arquitectura americana; el Mercado de Frutas y Verduras de Bellido, Peña Boeuf y Ferrero, este último, autor también de otros mercados como el Central

de Pescados de la Puerta de Toledo, o el Parque Sur que, a través de sus formas curvilíneas y marquesinas en voladizo, reflejaba la fascinación moderna por la velocidad y los nuevos medios de transporte. La moderna vida de la capital se desenvuelve en arquitecturas como la Piscina La Isla de Gutiérrez Soto, situada en un sotillo del río, frente a la estación del Norte. Otras arquitecturas racionalistas se construirán en las décadas sucesivas para Renfe, con arquitectos como Fungairiño entre sus principales exponentes y para Instituciones como el Asilo de las Lavanderas que inaugura nueva sede en 1942. La actividad industrial se verá frenada por el plan de 1963, que genera el soporte legal para desmantelar las industrias al ser declaradas "zonas a remodelar". La presente comunicación propone una catalogación de la arquitectura moderna construida entre 1924 y 1968 en la línea de contorno de Madrid, a 30 años aproximadamente de distancia de la Operación Pasillo Verde Ferroviario (1989-1996), con uso, reúso y valoración de lo existente. Tan sólo 8 de los 24 edificios catalogados figuran en los registros del Docomomo, 22 en la Guía de Arquitectura del Colegio de Arquitectos de Madrid; 6 de ellos han sido demolidos, el de Kodak en 2020 careciendo de protección municipal; algunos, como el Parque Sur, han sido reutilizados manteniendo sus principales valores patrimoniales; otros, como Standard Eléctrica, gravemente alterados por recientes intervenciones supuestamente dirigidas a mejorar sus condiciones estructurales y de eficiencia energética. Los datos que emergen del análisis cuantitativo nos permiten un análisis crítico de las actuaciones llevadas a cabo y una reflexión sobre el futuro de la arquitectura de esta área como parte integrante de su identidad.

Palabras clave:

Catalogación, Línea de Contorno, Madrid Industrial, Pasillo Verde Ferroviario, Reúso

1. EL ÁMBITO DE ESTUDIO: LA LÍNEA DE CONTORNO FERROVIARIO DE MADRID

Esta investigación surge del estudio del llamado Pasillo Verde Ferroviario (PVF) de Madrid, operación llevada a cabo entre 1989 y 1996, consistente en el soterramiento del trazado ferroviario de uso mercantil y vía única, y su conversión en una moderna red de cercanías con intercambiadores que sustituyeron a las antiguas estaciones en desuso¹. El PVF supuso la oportunidad para la regeneración de una imponente porción de ciudad gracias a la constitución del primer consorcio urbanístico de la capital, integrado por representantes del Ayuntamiento y de Renfe, propietaria de los terrenos. Pese a constituir la mayor operación urbanística llevada a cabo en la capital antes de Madrid Río (2002-2011), la bibliografía específica sobre el PVF es breve, la más relevante constituida por las publicaciones del propio Consorcio Urbanístico (Consorcio Urbanístico Pasillo Verde Ferroviario de Madrid, 1994) y las posteriores de su director técnico, Alfonso García Santos, que ha detallado en varios artículos la experiencia de gestión y materialización técnica de la operación (García, 1999, 2015). Además, a pesar de los efectos beneficiosos de la operación en términos de seguridad urbana y calidad del espacio público (las vías atravesaban en superficie el distrito de la Arganzuela), ésta no fue publicitada, probablemente como consecuencia de un modelo de financiación a coste cero, que obligó a recalificar en varias ocasiones los terrenos en desuso para aumentar la edificabilidad y, por consecuencia, los beneficios.

Los mismos vecinos del área, y más en general de la ciudad de Madrid, apenas conocen su historia. La ciudadanía ha descubierto sus espacios públicos durante la pandemia de COVID-19, especialmente alrededor de las estaciones monumentales de Príncipe Pío y Delicias, situadas en los extremos del área. El confinamiento supuso, de hecho, una ocasión para descubrir este enorme pulmón de 904.689 m², un paisaje urbano constituido por una red de 7 parques, hasta el momento independientes (Parque de Prín-

1. La investigación parte de los resultados del proyecto TRAHERE, IP Graziella Trovato. Isabel Rodríguez de la Rosa ha colaborado en la búsqueda documental en archivos y fondos regionales y nacionales y en la catalogación, inventario y atlas del patrimonio construido. Han colaborado en la investigación también: Luis Moya González, Catedrático Emérito UPM (análisis paisajístico y propuesta para el PVF), Clara Álvarez García, arquitecta y Beatriz Salido, estudiante de arquitectura (elaboración gráfica y búsqueda documental) Grupo de Investigación Paisaje Cultural UPM. El proyecto es una 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).

cipe Pío, Bombilla, Parque y Plaza de Peñuelas, Mirador de Tierno Galván, Delicias y Cobre), todos ellos construidos con la operación PVF y hasta entonces de uso casi exclusivo de los vecinos de la zona. Al mismo tiempo, el estado de alarma propició las condiciones adecuadas para la agresión especulativa a elementos patrimoniales que habían sobrevivido a las anteriores operaciones, como el edificio Kodak de 1951, en Príncipe Pío, obra de Manuel y Cayetano de Cabanyes Mata (Fig. 03), que carecía de protección patrimonial y estaba únicamente catalogado por el Servicio Histórico de la Fundación COAM (Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid). Caracterizado por el cuerpo curvilíneo de esquina y el marcado ritmo horizontal del zócalo pétreo y de las ventanas corridas, fue derribado en 2020 y sustituido por una promoción privada de viviendas colectivas.

2. ARQUITECTURA MODERNA EN LA SEGUNDA ETAPA DE LA INDUSTRIALIZACIÓN DE MADRID

Partiendo de estas consideraciones, nos centraremos en esta comunicación en analizar el área comprendida entre el Puente de los Franceses y Atocha, como el mayor escenario del auge y declive de la industrialización en Madrid. De hecho, con una extensión de 163 Ha, el PVF constituye un paisaje cultural que comprende 3 distritos de la ciudad (Moncloa, Centro y Arganzuela) y 9 barrios (Casa de Campo, Argüelles, Palacio, Imperial, Acacias, Chopera, Palos de Moguer, Delicias y Legazpi). Para entender las características paisajísticas y espaciales de este conjunto, extendemos el ámbito de estudio a lo que consideramos como “área de influencia”, es decir, la franja urbana comprendida entre las Rondas (antigua tapia de Felipe IV) y el río Manzanares. La presencia espacial de la industria alcanza aquí sus máximas posibilidades en el arco de tiempo comprendido entre 1924 y 1963, en la que se ha clasificado como la “segunda etapa de la industrialización” de la capital (Álvarez et al., 1980) (Fig. 01 y Fig. 02, que muestran el ámbito de actuación con análisis propios realizados sobre cartografías históricas de 1929 y 1969, respectivamente).

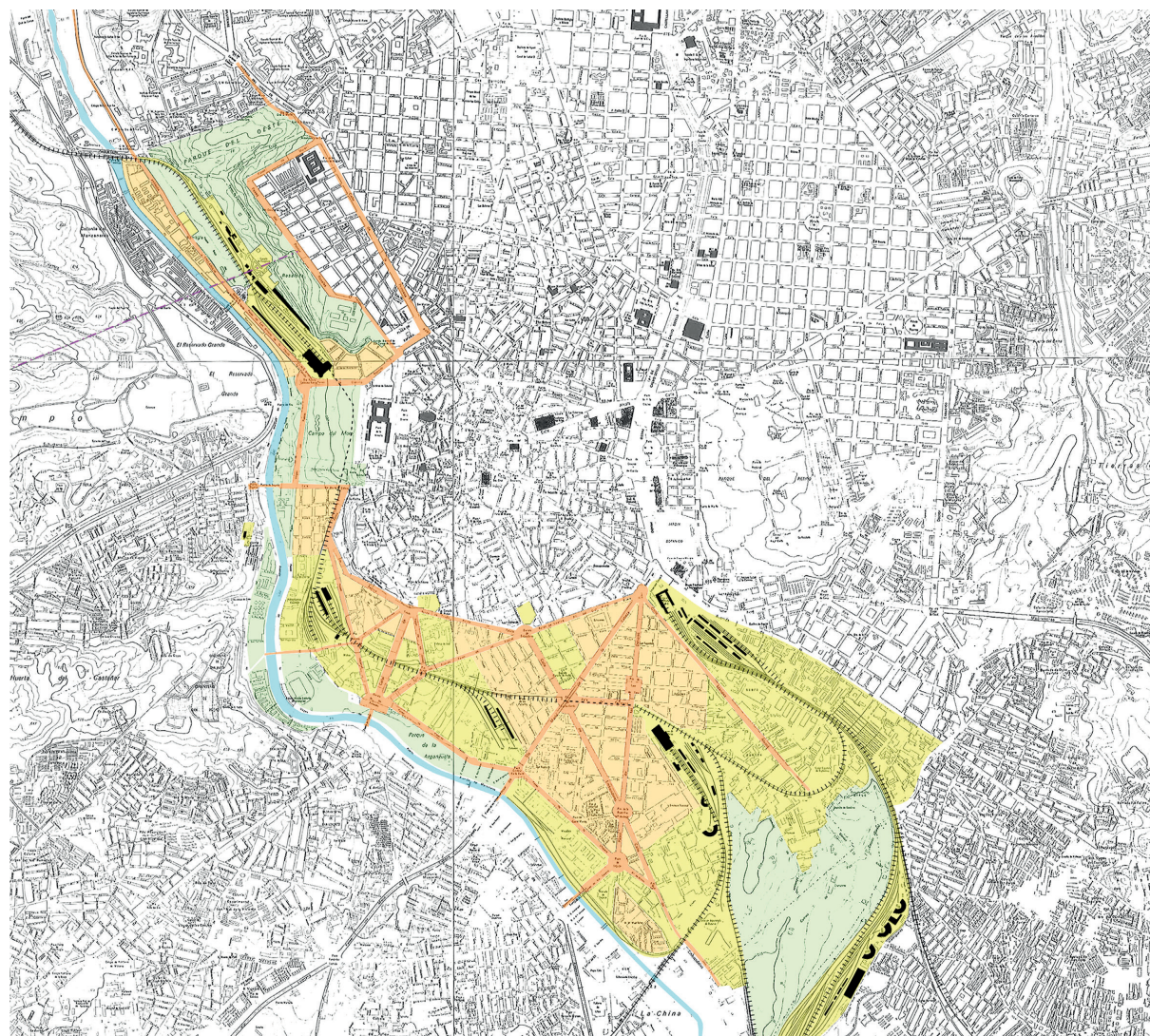


ANÁLISIS PAISAJÍSTICO:











- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| ■ Huertas y Parques | ■ Sotillos | ■ Vías principales | ■ Residencial-mixto | ■ Instalaciones ferroviarias | Línea de ferrocarril aérea |
| ■ Sembrados | ■ Río Manzanares y arroyos | ■ Industrial | ■ Previsiones del Plan de Castro | | Línea de ferrocarril subterránea |

Fig. 01. Análisis paisajístico de la línea de contorno ferroviaria de Madrid y de su área de influencia —entre las Rondas y el río Manzanares— sobre Plano parcelario de Madrid de 1929. Se aprecia en amarillo una amplia presencia del tejido industrial, muy superior al tejido residencial-mixto representado en color naranja. Elaboración propia TRAHERE, IP Graziella Trovato (sobre Plano del Ayto. de Madrid, Gerencia de Urbanismo dirigido. Fuente: Instituto Geográfico Nacional).

Ésta sigue a una primera empezada en 1851 con la construcción del embarcadero de Atocha y de la línea Madrid-Aranjuez, a la vez que se ponía en marcha y se consolidaba la infraestructura ferroviaria de mercancías en la llamada “línea de contorno” paralela al río Manzanares. La promoción ferroviaria, financiada en su arranque y en su casi totalidad con capital privado procedente de bancos franceses, se verá frenada por la Normativa 13 de Remodelación del plan de Larrodera de 1963, que genera el soporte legal para desmantelar las industrias al ser declaradas “zonas a remodelar” a favor de la producción



ANÁLISIS PAISAJÍSTICO:

- | | | | | |
|---|--|--|--|--|
|  Huertas y Parques |  Sotillos |  Vías principales |  Residencial-mixto |  Línea de ferrocarril aérea |
|  Sembrados |  Río Manzanares y arroyos |  Industrial |  Instalaciones ferroviarias |  Línea de ferrocarril subterránea |

de viviendas con terciario. Si en la primera etapa el tejido industrial estaba constituido principalmente por los dos gasómetros, varias yeserías, fábricas de fundición de hierro y tuberías, de hielo, de cerámica, y otras industrias menores de algodones, papel y cartón, la segunda etapa supone la radical transformación de las antiguas terrazas fluviales del río. Éstas estaban tradicionalmente caracterizadas por la presencia de parques y jardines de la aristocracia, principalmente situadas en la zona noroeste en proximidad con la salida al Pardo y al Palacio Real, y por la explotación agraria en la zona suroeste, de mayor pendiente, de la Dehesa de la Arganzuela.

Fig. 02. Análisis paisajístico del ámbito de estudio en 1969. Se aprecia una fuerte reducción del tejido industrial (en amarillo), sustituido por residencial-mixto (naranja). Elaboración propia TRAHERE, IP G. Trovato (sobre la base del Plano de la ciudad de Madrid del Instituto Geográfico y Catastral. Fuente: Ayuntamiento de Madrid).

Esta etapa, un momento especialmente fértil para la moderna arquitectura industrial de contorno, se produce en los años que preceden a la Guerra Civil. Los nuevos edificios son representativos tanto de los usos ligados a los modernos medios de transporte (el ferrocarril, pero también el automóvil), como a la educación y al asistencialismo derivado de la presencia de franjas poblacionales en extremas condiciones de pobreza. De la década de 1920 destacamos Transportes Fluiters (1927) del arquitecto Augusto Sanz Marcos, del que actualmente se conserva únicamente la fachada de con aires modernistas; la Central Telefónica de Delicias (1926, sucesivamente ampliado) de Ignacio de Cárdenas Pastor y José María de la Vega Samper (Fig. 03); la Colonia del Pico del Pañuelo (1927) con proyecto de Fernando de Escondrillas y López de Alburquerque, con tipología de viviendas en H y estructura de hormigón armado, construida para trabajadores del nuevo Matadero Municipal, que sustituía al de la Puerta de Toledo; la ex Standard Eléctrica (1926, luego Alcatel y hoy Amazon) de Manuel Álvarez Naya (sucesivamente ampliado), inspirada en la arquitectura americana; del mismo año, el Mercado Central de Frutas y Verduras, no terminado, con pionera estructura de hormigón armado, de Luis Bellido González, José A. Peña Boeuf y Francisco Javier Ferrero Lluísá. Éste último será uno de los protagonistas de una modernidad de formas audaces y depuradas en la década de 1930, siendo autor en esta área de otros mercados como el Central de Pescados de la Puerta de Toledo (1931), y también de otros edificios como el Parque Sur (1933, hoy Talleres del Parque Automovilístico del Ayuntamiento de Madrid, con José de Azpiroz Azpiroz y José Paz Maroto) que, a través de sus formas curvilíneas y marquesinas en voladizo, reflejaba la fascinación moderna por la velocidad y los nuevos medios de transporte (Cortés, 1992).

La moderna apuesta por una red de Mercados Municipales, se ve confirmada con la construcción en 1933 del Mercado de Santa María de la Cabeza, uno de los 8 mercados municipales que, al acabar la Guerra Civil configuran el tejido

CENTRAL TELEFÓNICA DE DELICIAS
Calle de la Batalla del Salado, 5

1926	I. de Cárdenas Pastor y J. M. de la Vega Samper	[uso original] INDUSTRIAL [estado actual] REÚSO
# 02		



CATALOGACIÓN Y GRADO DE PROTECCIÓN

Docomomo	Guía COAM	P. Parcial
----------	------------------	-------------------

de mercados de Madrid (López y Boter, 1999). El proyecto racionalista, con fachada simétrica, cuerpo central elevado y marquesina en voladizo, es de Pedro Muguruza Otaño, que en esos años trabaja también en la ampliación de la mencionada fábrica Standard Eléctrica (edificio B, 1940) y en el edificio de cabecera de la estación del Norte, con Alfonso Fungairiño Nebot, (hoy Gran Teatro Príncipe Pío, con reforma de Luis Pamies y Eos Arquitectos, 2016), autor de arquitecturas de depurado lenguaje racionalista para la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España antes de la creación en 1941 de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe). Para la primera realiza con Enrique Manero en 1930 el interesante hotelito con cuer-

Fig. 03. La Central Telefónica de Delicias, hoy. Ejemplo de ficha elaborada en el ámbito del proyecto. El edificio, que tiene protección parcial municipal, ha sido ampliado en diferentes etapas y está recogido en la Guía del COAM. La numeración #02 se refiere a la tabla resumen que se adjunta al final del artículo. Elaboración propia TRAHERE, IP G. Trovato.

EDIFICIO KODAK Calle Irún, 15		
1951	M. de Cabanyes Mata y C. de Cabanyes Mata	[uso original] INDUSTRIAL
# 09		[estado actual] DESAPARECIDO
		
CATALOGACIÓN Y GRADO DE PROTECCIÓN		
Docomomo	Guía COAM	-

Fig. 04. Ficha del desaparecido Edificio Kodak. Demolido en 2021 carecía de protección. La numeración #09 se refiere a la tabla resumen que se adjunta al final del artículo. Elaboración propia TRAHERE, IP G. Trovato.

po central absidado y pabellones laterales salientes de la Casa de Salud o Servicio Médico de Empresa (luego Hospital Traumatológico de Renfe). La vida moderna de la capital en la República se desenvuelve en arquitecturas como la Piscina de La Isla de Luis Gutiérrez Soto, situada en un sotillo del río, frente a la estación del Norte. Su vida será breve, no llegando a alcanzar las dos décadas de actividad a partir de su construcción en el año 1932. También se ve reflejada en el impulso dado a la construcción de nuevos centros educativos como el Grupo Escolar Miguel de Unamuno (1931) de Antonio Flórez Urdapilleta (Oficina Técnica para Construcciones Escolares del Ministerio de Instrucción Pública), con Bernardo Giner de los Ríos (Sección de

Construcciones Escolares del Ayuntamiento de Madrid), éste último también autor del Parvularium de la Bombilla (1933, hoy Colegio de Educación Infantil y Primaria Fernández Moratín), en este caso con Antonio Vallejo Álvarez y Guillermo Diz Flórez. En 1934 se inaugura la desaparecida Fábrica Papelera Peninsular, en proximidad del río en la Arganzuela, hoy sustituida por el Parque homónimo y un conjunto residencial.

En la década de 1940 la industrialización recibe un impulso importante, corroborado con la aprobación en 1946 del Plan Bidagor que califica como “industrial” el sector paralelo a la línea de contorno. Como consecuencia de ello, en los años cuarenta y cincuenta del siglo XX la actividad ferroviaria y la consecuente presencia espacial de la industria a lo largo de la línea alcanzan sus máximas posibilidades. En 1946 Fungairiño construye con F. Dans en Delicias el conjunto de 20 edificios racionalistas de viviendas del Instituto Nacional de la Vivienda (INV) para empleados de Renfe. Por otra parte, en la calle Méndez Álvaro, en proximidad de las instalaciones de la estación de Atocha, Carlos López Romero construye en 1942 la desaparecida Fábrica del Somier Numancia (posteriormente Flex) y tres edificios de viviendas. Finalmente, ese mismo año, se levanta en el Paseo de Imperial la nueva sede de la Institución Asilo de Hijos de Lavanderas con proyecto racionalista de Manuel Martínez Chumillas caracterizado por el cuerpo cilíndrico de esquina, cuerpos salientes laterales y franjas horizontales marcadas por las ventanas corridas. Este edificio sustituía al anterior, desaparecido, de la Puerta de Toledo, en proximidad de la estación de Príncipe Pío.

De la década de 1950 destacamos tres interesantes conjuntos edificatorios: el mencionado Edificio Kodak de 1951 (Fig. 04) y el Centro de Investigación Calvo Sotelo (luego Centro de investigación REPSOL-Petróleo) de 1953, ambos desaparecidos, el segundo, obra del arquitecto Fernando Moreno Barberá, demolido en 2003; y el Centro de Estudios Hidrográficos y Laboratorio de Hidráulica del Ministerio de Fomento-Cedex de 1959, obra de Miguel Fisac

Serna, con grado de protección municipal volumétrica, que afortunadamente conserva su uso original.

2.1. El declive de la actividad industrial

A partir de 1963, el declive de la industria irá en paralelo a la progresiva separación espacial entre los procesos productivos y el ferrocarril. Es decir, el decaimiento de la actividad industrial vendrá marcado por la crisis del transporte ferroviario, sustituido por el transporte por carretera, y la especialización espacial de las mercancías, que se separan del tráfico de viajeros y se llevan a los polígonos industriales. Todo ello supondrá el cierre progresivo de algunas estaciones y la consecuente crisis de las actividades relacionadas. En esta década se construyen la recientemente derribada Fábrica de Cervezas Mahou (1963), obra de Luis Iglesias Martí, José Luis Sanz-Magallón Hurtado de Mendoza y Antonio Perpiñá Sebriá, posteriormente ampliada en 1972. En su proximidad, el estadio Vicente Calderón (demolido en la misma operación urbanística de recalificación de suelo en proximidad de Madrid Río), obra del arquitecto y presidente de la Federación Española de Fútbol y del Club Atlético de Madrid, Javier Barroso Sánchez-Guerra, ampliada posteriormente por su hijo, Juan José Barroso Ladrón de Guevara con el que construye también en la misma época (1968) la Iglesia Parroquial Nuestra Señora de las Delicias, en proximidad de la estación homónima.

3. CONCLUSIONES

Si bien la operación PVF supuso entre 1989 y 1994 el desmantelamiento de la casi totalidad de la infraestructura ferroviaria, se conserva todavía un patrimonio de diversas épocas, entre ellas las que podemos considerar adscritas a los principios de la modernidad, objeto de este artículo, que merecen ser preservadas.

El cuadro que se adjunta (Fig. 05), con datos de reuso y catalogación en Docomomo, COAM y Plan General del Ayuntamiento de Madrid, demuestra la necesidad de una mayor

#	EDIFICIO	AÑO	AUTOR ORIGINAL	USO ORIGINAL	ESTADO	INCLUIDO EN DOCOMOMO	INCLUIDO EN GUÍA COAM	PROTECCIÓN AYTO. MADRID
#01	ALBERGUE MARÍA CRISTINA. ASILO DE HIJOS DE LAVANDERAS	1942	M. Martínez Chumillas	ASISTENCIAL	REÚSO	✓	✓	Parcial
#02	CENTRAL TELEFÓNICA DE DELICIAS	1926	I. de Cárdenas Pastor y J. M. de la Vega Samper	INDUSTRIAL	REÚSO		✓	Parcial
#03	CENTRO DE ESTUDIOS HIDROGRÁFICOS Y LABORATORIO DE HIDRÁULICA DEL MINISTERIO DE FOMENTO-CEDEX	1959	M. Fisac Serna	INDUSTRIAL	USO ORIGINAL	✓	✓	Volumétrica
#04	CENTRO DE INVESTIGACIÓN CALVO SOTELO	1953	F. Moreno Barberá	INDUSTRIAL	DESAPARECIDO	✓	✓	
#05	COLEGIO DE EDUCACIÓN INFANTIL Y PRIMARIA FERNÁNDEZ MORATÍN (ANTIGUO PARVULARIUM)	1933	B. Giner de los Ríos García, A. Vallejo Álvarez y G. Diz Flórez	DOTACIONAL	USO ORIGINAL		✓	
#06	COLONIA DEL PICO DEL PAÑUELO	1927	F. de Escondrillas y López de Albuquerque	RESIDENCIAL	USO ORIGINAL		✓	Parcial
#07	CONJUNTO DE 20 EDIFICIOS DE VIVIENDAS DEL INSTITUTO NACIONAL DE LA VIVIENDA PARA EMPLEADOS DE RENFE	1946	A. Fungairiño Nebot y F. Dans	RESIDENCIAL	USO ORIGINAL		✓	Parcial
#08	EDIFICIO PARQUE SUR (TALLERES DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID)	1933	J. de Azpiroz Azpiroz, F. J. Ferrero Llusá, J. Paz Maroto	DOTACIONAL	REÚSO	✓	✓	Integral
#09	EDIFICIO KODAK	1951	M. de Cabanyes Mata y C. de Cabanyes Mata	INDUSTRIAL	DESAPARECIDO		✓	
#10	ESTACIÓN SUR DE AUTOBUSES (PALOS DE LA FRONTERA)	1968	M. García Benito	DOTACIONAL	REÚSO		✓	
#11	ESTADIO VICENTE CALDERÓN	1965	J. Barroso Sánchez-Guerra	DOTACIONAL	DESAPARECIDO		✓	
#12	FÁBRICA DE CERVEZAS MAHOU	1965	L. Iglesias Martí, J. L. Sanz-Magallón Hurtado de Mendoza y A. Perpiñá Sebría	INDUSTRIAL	DESAPARECIDO		✓	
#13	FÁBRICA DEL SOMIER NUMANCIA (POSTERIORMENTE FLEX) Y TRES EDIFICIOS DE VIVIENDAS	1942	C. López Romero	INDUSTRIAL	REÚSO		✓	
#14	FÁBRICA PAPELERA PENINSULAR	1934	Desconocido	INDUSTRIAL	DESAPARECIDO			
#15	FÁBRICA STANDARD ELÉCTRICA	1926	M. Álvarez Naya (conjunto y edificio principal); P. Muguruza Otaño (edificio B, 1940); J. M. Muguruza Otaño (edificio C, 1944)	INDUSTRIAL	REÚSO		✓	Parcial
#16	GRUPO ESCOLAR MIGUEL DE UNAMUNO	1931	B. Giner de los Ríos y A. Flórez Urdapilleta	DOTACIONAL	USO ORIGINAL	✓	✓	
#17	HOSPITAL TRAUMATOLÓGICO DE RENFE Y CASA DE SALUD DE LA COMPAÑÍA DE CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE	1930	E. Manero y A. Fungairiño Nebot	ASISTENCIAL	USO ORIGINAL	✓	✓	Parcial
#18	IGLESIA PARROQUIAL NUESTRA SEÑORA DE LAS DELICIAS	1968	J. Barroso Sánchez-Guerra y J. J. Barroso Ladrón de Guevara	DOTACIONAL	USO ORIGINAL		✓	Parcial
#19	MERCADO CENTRAL DE FRUTAS Y VERDURAS	1926	F. J. Ferrero Llusá, L. Bellido González y J. A. Peña Boeuf	INDUSTRIAL	REÚSO	✓	✓	Estructural
#20	MERCADO CENTRAL DE PESCADOS DE LA PUERTA DE TOLEDO	1931	F. J. Ferrero Llusá	INDUSTRIAL	REÚSO	✓	✓	Parcial
#21	MERCADO DE SANTA MARÍA DE LA CABEZA	1933	P. Muguruza Otaño	INDUSTRIAL	USO ORIGINAL		✓	Parcial
#22	PISCINA DE LA ISLA	1932	L. Gutiérrez Soto	DOTACIONAL	DESAPARECIDO			
#23	TRANSPORTES FLUITERS	1927	A. Sanz Marcos	INDUSTRIAL	REÚSO		✓	Parcial
#24	VIVIENDAS Y TALLER INDUSTRIAL PARA CARLOS SCHWAB SCHNEIDER	1939	J. de Larrucea Garna	INDUSTRIAL	REÚSO		✓	Parcial

conciencia de los valores patrimoniales de lo que consideramos puede ser entendido e interpretado como un paisaje cultural testigo del pasado industrial de la capital.

La progresiva gentrificación del distrito de la Arganzuela como consecuencia, entre otras cosas, de la operación Madrid Río, constituye una amenaza añadida a la tradicional falta de sensibilidad hacia el patrimonio, especialmente el industrial contemporáneo. La reciente intervención de Amazon en la antigua sede de Standard Eléctrica (Fig. 06), con una fachada de vidrio que envuelve a la original, alterando totalmente su unidad compositiva, justificada por la

Fig. 05. Tabla resumen de los edificios del ámbito considerados adscritos a los principios de la modernidad. Elaboración propia TRAHERE, IP G. Trovato.

FÁBRICA STANDARD ELÉCTRICA

Calle Ramírez de Prado, 5

1926	M. Álvarez Naya; P. Muguruza Otaño (1940); J. M. Muguruza Otaño (1944)	[uso original] INDUSTRIAL [estado actual] REÚSO
# 15		



CATALOGACIÓN Y GRADO DE PROTECCIÓN

Docomomo	Guía COAM	P. Parcial
----------	------------------	-------------------

Fig. 06. La antigua sede de Standard Eléctrica en su estado actual, gravemente alterada por la reforma de Amazon, llevada a cabo en 2022. El edificio tenía Protección Parcial municipal. La numeración #15 se refiere a la tabla resumen de la página anterior. Elaboración propia TRAHERE, IP G. Trovato.

mejora de la eficiencia energética, nos tiene que alertar sobre los peligros que revisten este tipo de operaciones.

Por otro lado, queda pendiente una reflexión sobre el reúso de los inmuebles abandonados. Un caso paradigmático es el Mercado de Frutas y Verduras de Legazpi que, después de décadas de concursos frustrados y de intervenciones miradas a su estricta consolidación, sigue a la espera de un destino adecuado a su posición estratégica y carácter singular. Desde aquí, abogamos por el reúso como actitud necesaria en un próximo futuro, como oportunidad para construir escenarios de participación ciudadana y como ocasión para construir una sociedad más equilibrada desde el punto de vista social y medioambiental.

4. BIBLOGRAFIA

- Álvarez Mora, A., Palomar Elvira, P., & Sánchez Ródenas, J.M. (1980). Desarrollo histórico de la zona Sur de Madrid. En AA VV, *Las estaciones ferroviarias de Madrid: su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad* (pp. 148-205). Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- Consortio Urbanístico Pasillo Verde Ferroviario de Madrid (1994). *Folleto informativo de la operación*. Ayuntamiento de Madrid.
- Cortés, J. A. (1992). *El racionalismo madrileño. Casco antiguo y Ensanche. 1925-1945*. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- García Santos, A. (1999). Actuaciones urbanístico ferroviarias: el Pasillo Verde Ferroviario de Madrid. En J. Vidal Olivares, M. Muñoz Rubio & J. Sanz Fernández (Coords.), *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998* (pp. 917-932). Diputación Provincial de Alicante, Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert.
- García Santos, A. (2015). El Pasillo Verde Ferroviario de Madrid, una experiencia de gestión. *Planur-e: territorio, urbanismo, paisaje, sostenibilidad y diseño urbano*, 25, pp. 1-32.
- López de Lucio, R. & Boter Sans, I. (1999). *Madrid 1979-1999: la transformación de la ciudad en veinte años de ayuntamientos democráticos*. Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid.
- Trovato, G. (2022). *Madrid, entre río y raiiles. Pasado, presente y futuro del Pasillo Verde Ferroviario*. Lampreave.