

Editorial

Más allá de una estación

Carlos Nárdiz Ortiz

Director

Revista de Obras Públicas

Desde hace casi un siglo, Madrid lleva mirando al norte, primero con el proyecto de urbanización de Secundino Zuazo y Hermann Jansen para prolongar la Castellana, después con su construcción junto con los Nuevos Ministerios, reforzada en los años 70 con la M-30, para el tráfico interurbano, y con la estación de Chamartín, como una alternativa a los trenes del sur y del este, que confluían en la estación de Atocha.

Estas dos estaciones aparecían conectadas desde 1967 por el túnel bajo la Castellana, que los madrileños habían denominado “túnel de la risa”, por los retrasos en su terminación, ya que formaba parte de los enlaces ferroviarios de Madrid propuestos por Indalecio Prieto antes de nuestra Guerra Civil. Este túnel, que servirá después a Cercanías, junto con la estación actual de Chamartín, será el comienzo del planteamiento actual.

La extensión de la playa de vías de Chamartín y su creciente absorción por la ciudad dio lugar, desde comienzos de los años 90, a un concurso público para el desarrollo urbanístico de más de 60 hectáreas, de las que se derivaban usos residenciales, comerciales, oficinas, hoteles y aparcamientos de lo que, durante casi tres décadas, se ha conocido como la Operación Chamartín para integrar la estación en la ciudad. Nada de eso sucedió y la estación y sus playas de vías se han mantenido desde su construcción como hasta ahora, aunque potenciando los servicios de cercanías y la intermodalidad a través del metro.

Como explica María Luisa Domínguez, expresidenta de Adif, la puesta en servicio de la estación de cercanías de Atocha en 1988, la llegada de la alta velocidad a ella en 1992 y la ampliación de nuevas líneas al sur, al este y al norte, hicieron pensar que esta estación sería insuficiente para



las nuevas líneas que estaban en construcción, por lo que el estudio informativo para la transformación de Atocha, realizado en 2008, tomó la decisión de construir un túnel de ancho internacional entre Atocha y Chamartín, con una nueva estación subterránea pasante en Atocha, que se terminó en el verano de 2022, convirtiendo a Madrid en una ciudad con dos grandes terminales ferroviarias para la alta velocidad: una, transformada, y otra, por transformar.

Ya en 1993 un seminario del propio Ministerio de Obras Públicas y Transportes sobre la integración del ferrocarril en el medio urbano planteaba que la estación de Chamartín era el nudo ferroviario principal de Madrid por la confluencia de los transportes de largo recorrido con los de cercanías del norte y noroeste, y que el problema de la integración urbana de la estación convertía al proyecto de transformación de la estación en el más importante que se haya planteado en España en el ámbito de los proyectos ferroviarios urbanísticos inmobiliarios. Después, por tanto, de 30 años, va a ser una realidad, aunque la transformación de la estación y la operación urbanística va a rebasar esta década.

En el número 3637 de la Revista de Obras Públicas entrevistamos a Jorge Serrano, director técnico de Crea Madrid Nuevo Norte, el nombre actual de la sociedad del

promotor privado que impulsa el proyecto de transformación urbana del entorno de la estación, que regenerará 3,2 millones de metros cuadrados, en los que se construirán 10.500 viviendas, un centro de negocios, una nueva línea de metro, un gran parque sobre la playa de vías, con una alta calidad ambiental. Para él, es el proyecto de transformación urbana más relevante de Europa, en la línea de las mejoras prácticas del urbanismo internacional.

Pero quedaba la transformación de la estación de Chamartín Clara Campoamor, que el estudio informativo de 2008 había anunciado y que dio lugar a un concurso internacional promovido por Adif a partir de 2020, del que se seleccionaron las nueve propuestas que recogemos en este número, por su interés y su singularidad. Fallado por un jurado en diciembre de 2022, en él estaban la Administración, la sociedad Crea Madrid y los colegios profesionales de Arquitectura y de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Aunque las propuestas seleccionadas del concurso han sido presentadas durante este año en ambos colegios profesionales, destacando en cada caso sus valores arquitectónicos e ingenieriles, desde la Revista de Obras Públicas nos ha parecido interesante recogerlas, junto con la ganadora, denominada Chamartín Ecosistema Abierto.

Después de 30 años, la transformación de Chamartín va a ser una realidad, aunque la operación urbanística va a rebasar esta década

Esta propuesta ya la recogimos también en el número 3643, que dedicamos al diseño en la Obra Pública, con sus cuatro fachadas que rodean el espacio central de la estación, y una nueva terminal norte que completa la sur existente, mejorada. La imagen externa de la estación van a ser los edificios de oficinas y el hotel.

Fernando Ruiz, que coordinó la mesa celebrada en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y miembro del jurado, se ha encargado de la coordinación del número actual, y Montse Rallo, directora general de Adif, que presidió el jurado, nos explica en este número los criterios de valoración, las áreas temáticas valoradas y el informe final que se hizo público, para seleccionar este hito arquitectónico, ingenieril y urbanístico de lo que va a ser la nueva estación, que se irá desarrollando por fases, manteniendo el tráfico actual.

La interdisciplinariedad exigida en el concurso y la imagen externa de la ciudad como un nuevo hito del norte de Madrid, al lado de las torres del centro de negocios, permitirá recuperar el papel de nueva centralidad que tienen estas operaciones de remodelación de las estaciones. La colaboración entre arquitectos e ingenieros de caminos en su proyecto nos parece una aportación de este número de la Revista de Obras Públicas, que ha defendido

la necesidad de estos concursos desde el primer número que dedicamos al diseño en la Obra Pública (3628).

Recientemente falleció Julio Martínez Calzón, al que le dedicaremos un número próximo de la Revista. Formaba parte de su Consejo Editorial, y en sus reuniones era muy activo en sus propuestas, como una manifestación de su trabajo de colaboración con la publicación y con el Colegio. Julio hizo de su vida un ejemplo de colaboración en el proyecto de puentes, con ingenieros de caminos como José A. Fernández Ordoñez o Francisco Millanes, pero también de colaboración con los arquitectos en el proyecto de obras de arquitectura e ingeniería, de lo cual es una manifestación este concurso de la estación de Chamartín. La entrevista que le hicimos en el primer número de esta nueva etapa, dentro de la sección *El Camino* (número 3626), queda como un reflejo de su compleja y creativa personalidad.

Finalmente, en la sección de Libros hemos recogido el de Luis Rodríguez Avial, Luis Irastorza y José Luis de Escauriaza, *En defensa de la prolongación de la Castellana*, un proyecto alternativo al Madrid Nuevo Norte, finalmente aprobado por el Ayuntamiento, que sus autores consideran más beneficioso para la ciudad, y que enlaza con la transformación de la estación de Chamartín.



Portada
La estación
de Chamartín
vista por
Javier Zabala.

Contraportada
"Chamartín
Ecosistema Abierto".
Propuesta ganadora
del concurso.

Ene / Feb 2024

Revista de
Obras Públicas

3647

Monográfico
Chamartín.
Nueve propuestas,
una solución



Edita:
Colegio
de Ingenieros
de Caminos,
Canales y Puertos

Sumario

6

Chamartín
imaginado

Fernando Ruiz Ruiz de Gopegui

Propuestas

28

Excelencia
en Eco-movimiento,
en la estación
de Chamartín

Víctor Achiaga Álvarez
Carlos Pindado Carrión



Contexto

12

Chamartín
en el desarrollo
estratégico
del transporte
ferroviario europeo

María Luisa Domínguez González



50

Siete Picos

Gonzalo Tello Elordi
Jorge Bernabéu Larena
Jesús Llamazares Castro
Otilia Pupezeanu

18

Chamartín, hito
arquitectónico
y de movilidad

Montse Rallo del Olmo

40

Umbram Viam

Jerónimo Junquera
Adrián Sánchez Sevilla



**PRESIDENTE
DEL CONSEJO EDITORIAL**
Miguel Ángel Carrillo Suárez

DIRECTOR DE LA REVISTA
Carlos Nardiz Ortiz

DIRECTOR DE REDACCIÓN
Daniel Rodríguez González

DIRECTOR DE ARTE Y DISEÑO
Manuel Estrada

EDICIÓN Y MAQUETACIÓN
Estrada Design
Enca Gismera
Natalia Giménez

CONSEJO EDITORIAL
Antonio Colino Martínez
Carmen de Andrés Conde
Íñigo de la Serna Hernáiz
Isabel Pardo de Vera Posada
Ignacio García-Arango
Cienfuegos-Jovellanos
José Luis Marín López-Otero
José Trigueros Rodrigo
Miguel Aguiló Alonso
Pere Macias i Arau

COMITÉ EDITORIAL Y DE REDACCIÓN
Alonso Domínguez Herrera
César Lanza Suárez
David Martínez Montero
Fernando Ruiz Ruiz de Gopegui
Francisco Esteban Lefler
José Romo Martín
José Manuel Vassallo Magro
Luis Irastorza Ruigómez
María Luisa Domínguez González
Manuel Menéndez Prieto
Rosa Arce Ruiz

Rosario Cornejo Arribas
Rosario Martínez Vázquez
de Parga
Pablo Otaola Ubieta
Eugenio Pellicer Armiñana

**SECRETARIO GENERAL
DEL COLEGIO DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS**
Juan José Martínez López

PUBLICIDAD
Rafael Macía-rmacia@ciccp.es

SUSCRIPCIONES
www.revistadeobraspublicas.
com/planes-de-suscripción/
suscripcionesrop@ciccp.es
Tel. + 34 91 308 19 88
Calle Almagro 42
28010. Madrid

IMPRIME
Gráficas Muriel

DEPÓSITO LEGAL
M-M1-156-1958
ISSN 0034-8619



Esta revista ha recibido una ayuda a la edición, del Ministerio de Cultura y Deporte.



70 Green Link

Alejandro Díaz Fernández
Joaquín Gómez Olmo
Luis Armando Frías Cerdá
Pietro Proietti

78 Los Jardines de Clara

Francisco Mangado
Javier Fdez-Dívar Sánchez
José Manuel Blázquez Serrano
José Carlos Mateos Lascorz

88 Las cuatro estaciones

Fernando Mesa Ortega
Damián Ayala López

96 Plaza Campoamor

Manuel Leira Carmena
Álvaro Martínez Pacheco
José Antonio Martín-Caro Álamo
Miguel Ángel Reguero Naredo

108 Chamartín Ecosistema Abierto

Ana María Cogolludo Moreno

118 Libros

En defensa de la prolongación de la Castellana. El proyecto que pudo cambiar el Norte de Madrid

Julián León Prieto

Secciones

60 Más que plaza

Germán de Diego Aguado
Ignacio María de Zabala
Hartwig

