

Puesta en valor y difusión del Patrimonio Cultural de los trazados ferroviarios de Madrid: estudio y propuesta de un itinerario en Atocha y Delicias

Enhancement and dissemination of the Cultural Heritage of Madrid's railway layouts: research study and proposal of an itinerary in Atocha and Delicias

Brull Tomàs, Laura¹

Fecha de del Tribunal Fin de Máster: 15.06.2023 - 16.06.2023

Tutora: HERNÁNDEZ LAMAS, PATRICIA

Palabras clave

Patrimonio industrial, itinerario cultural, ferrocarril, paisaje cultural, estación ferroviaria

Keywords

Industrial heritage, cultural route, rail transport, cultural landscape, railway station

Resumen

En el campo del patrimonio cultural, las infraestructuras ferroviarias tienen un papel cada vez más reconocido y son motivo tanto de estudios como de proyectos innovadores. Desde su nacimiento en el siglo XVIII, el ferrocarril se ha mantenido como uno de los servicios de transporte más trascendentes en la vida cotidiana de las personas. Se ha investigado de forma exhaustiva sobre este medio de transporte, su importancia en el crecimiento de la industria y su evolución histórica, lo que ha llevado a un proceso de innovación en el ámbito del turismo patrimonial y la posibilidad de generar nuevas herramientas con este tipo de bienes.

La presente propuesta responde a la voluntad de contribuir a esta necesaria divulgación, reivindicando la historia colectiva que se ha creado alrededor de los espacios ocupados por los trazados ferroviarios, que han tenido un efecto determinante en la forma de crecer de la población, tanto literal como figurativamente. El caso de estudio utilizado para ejemplificar estos valores ha sido el distrito de Arganzuela, un territorio que vio la génesis del ferrocarril en España, y la ordenación urbanística que ha tenido ha estado determinada por la presencia de elementos ferroviarios. Concretamente, se ha puesto el foco de la investigación en la antigua estación ferroviaria de Delicias y la estación Madrid - Puerta de Atocha - Almudena Grandes. Delicias dejó de funcionar como terminal de transporte en 1969 y en la actualidad se utiliza como sede del Museo

¹ Laura Brull Tomàs es licenciada en Historia del Arte por la Universitat de Barcelona y alumna del Máster interuniversitario en Patrimonio Cultural en el Siglo XXI: Gestión e Investigación de la Universidad Complutense de Madrid y la Universidad Politécnica de Madrid. E-mail: lbrull@ucm.es

del Ferrocarril, y por lo tanto ha podido conservar su estructura original, mientras que Atocha es la estación más importante de España y está en constante evolución, conservando parcialmente las instalaciones originarias. Una es la estación antigua congelada en el tiempo y la otra es lo que se conoce como 'hub' o centro de actividad, el nodo por excelencia, con un cúmulo de servicios que no para de crecer. Entre sus emplazamientos y las circunstancias que han pasado a lo largo de los años existe una dicotomía que permite ver dos posibles variantes de la misma tipología: por un lado, la estación musealizada que muestra los elementos originales y, por otro, la estación que está modernizándose continuamente.

Con esta propuesta se pretende invitar a las personas a adentrarse en el patrimonio ferroviario, preguntarse cuál es el impacto que ha tenido en su día a día y aprender a valorar un vestigio cultural que está en constante desarrollo. Se busca representar la huella de estos trazados en la ciudad y su contribución en la creación de la imagen del paisaje, con la intención reivindicar la puesta en valor del contexto urbano de la red ferroviaria como bien de interés cultural. A través de la metodología anunciada y el proceso analítico del entorno y los bienes, se ha podido plantear una ruta que siga el trazado ferroviario y permita a los ciudadanos reconocer el rol del ferrocarril en sus vidas.

También se ha buscado dar visibilidad a los elementos desaparecidos y a la presencia de los trazados ferroviarios en distintos medios artísticos como la pintura, la escultura o el cine. Estas muestras forman parte del patrimonio cultural articulado a su alrededor y proporcionan el contexto necesario para comprender la diversificación de actividades que se pueden desarrollar en este marco. Todos los atributos que deben tenerse en cuenta para crear recursos de difusión hacen que su estudio se tenga que abordar desde la transversalidad más amplia posible. Lejos de convertirse en un inconveniente, esta necesidad de participar en un diálogo entre disciplinas genera un discurso activo que permite diversificar y mejorar las directrices para su gestión.

El resultado principal del análisis ha sido la selección de nueve puntos de interés, entre los cuales están incluidos las dos estaciones y la creación de un itinerario de 3 km pensado para recorrer a pie el espacio entre los puntos. El objetivo del contenido del itinerario es permitir el acceso de cualquier persona para conocer el papel crucial que tiene el ferrocarril en la caracterización del espacio en el que se encuentra. La ruta está disponible en un mapa accesible desde dispositivos móviles que permite calcular su duración y ofrece indicaciones para facilitar el recorrido. El discurso redactado para la ruta contiene una representación equitativa de las partes que conforman el patrimonio ferroviario: inmuebles, personas, monumentos, historias y caminos.

Durante la investigación realizada para este trabajo, se han consultado monografías, artículos, manuales, páginas web, catálogos, tesis doctorales y materiales de archivo. Han sido especialmente importantes los documentos de difusión del patrimonio ferroviario de Arganzuela preexistentes, que han podido mostrar qué aspectos estaban más trabajados y qué áreas podían ser reconocidas como nuevos recursos divulgativos. También ha sido notable la utilización de cartografía histórica y actualizada para plasmar de forma visual la evolución del territorio y la perduración de la forma original del trazado ferroviario. Se han podido elaborar planos que demuestran que las vías y las estaciones son, en el caso de Atocha y Delicias, testimonios de la creación del distrito y definidores de su forma.

El proceso de trabajo se ha realizado de forma paralela a realización de prácticas en la Fundación Miguel Aguiló para la investigación del patrimonio y el paisaje construidos, que contribuye en la labor de divulgación y la innovación en el ámbito de la ingeniería civil, la arquitectura y disciplinas afines, haciendo especial hincapié en sus valores estéticos, históricos y paisajísticos. La metodología generada en este trabajo se podrá ejecutar en el marco de sus proyectos con la incorporación de tecnologías SIG, y también podrá ser reproducida para crear nuevas rutas en otros ámbitos ferroviarios para lograr una mayor difusión del conocimiento sobre estos bienes y sus trazados.

Short Version

In the field of cultural heritage, railway infrastructures are becoming increasingly recognised and are the subject of both research and innovative projects. Since its birth in the 18th century, the railway has remained one of the most important transport services in people's daily lives. Extensive research has been carried out on this means of transport, its importance in industrial growth and its historical evolution, which has led to a process of innovation in the field of heritage tourism and the possibility of generating new tools with this type of goods.

This proposal reflects the desire to contribute to this necessary dissemination, asserting the collective history that has been created around the spaces occupied by the railway lines, which have had a defining effect on the way the city has grown, both literally and figuratively. The case study used to exemplify these values is the district of Arganzuela, a territory that saw the genesis of the railway in Spain, and whose urban planning has been determined by the presence of railway elements. Specifically, the focus of the research has been on the ancient railway station of Delicias

and the Madrid - Puerta de Atocha - Almudena Grandes station. Delicias ceased to function as a transport terminal in 1969 and it is currently used as the headquarters of the Railway Museum (Museo del Ferrocarril), thus having been able to preserve its original structure, while Atocha is the most important station in Spain and is in constant evolution, partially maintaining its original facilities. One is the antique station frozen in time and the other is what is known as a 'hub' or centre of activity, the quintessential node, with a range of services that is constantly increasing. Between their locations and the circumstances that have changed over the years there is a dichotomy that allows us to see two possible variants of the same typology: on the one hand, the museum-station that shows the original elements and, on the other, the station that is continually undergoing modernisation.

The aim of this proposal is to invite people to delve into railway heritage, to ask themselves what impact it has had on their daily lives and to learn to value a cultural remnant that is in constant development. The aim is to represent the footprint of these routes in the city and their contribution to the creation of the image of the landscape, with the intention of claiming the value of the urban context of the railway network as an asset of cultural interest. Through the announced methodology and the analytical process of the environment and its assets, it has been possible to propose a route that follows the railway layout and allows citizens to identify the role of the railway in their lives.

It is also intended to give visibility to the missing elements and to the presence of the railway routes in different artistic media such as paintings, sculptures or films. These displays are part of the cultural heritage articulated around the railway and provide the necessary context to understand the diversification of activities that can be developed within this framework. All the attributes that must be taken into account to create dissemination resources imply that its study must be approached from the most wide-ranging perspective possible. Far from being a handicap, this need to participate in a dialogue between disciplines generates an active discourse that makes it possible to diversify and improve the guidelines for its management.

The main result of the analysis has been the selection of nine sites of interest, including the two railway stations, and the creation of a 3 km itinerary designed to cover the space between the sites on foot. The aim of the content of the itinerary is to make it accessible to anyone who wants to know the crucial role played by the railway in the characterisation of the space in which it is located. The route is available on a map accessible from mobile devices that allows to calculate its duration and offers indications to facilitate the route. The text written for the route contains a balanced

representation of the parts that make up the railway heritage: buildings, people, landmarks, stories and paths.

During the research carried out for this work, monographs, articles, manuals, websites, catalogues, doctoral theses and archival materials were consulted. Documents on the dissemination of Arganzuela's railway heritage were especially important, as they showed which aspects had been studied the most and which areas could be recognised as new resources for dissemination. The use of historical and updated cartography in order to visually capture the evolution of the territory and the continuation of the original form of the railway layout has also been notable. It has been possible to produce maps that show that the tracks and stations are, in the case of Atocha and Delicias, witnesses of the district's creation and definers of its shape.

The work process has been carried out in parallel with an internship at the Miguel Aguiló Foundation for the research of built heritage and its landscape, which contributes to the dissemination and innovation work in the field of civil engineering, architecture and related disciplines, with special emphasis on their aesthetic, historical and landscape values. The methodology generated in this work can be implemented in the framework of its projects with the incorporation of GIS technologies, and can also be reproduced to create new routes in other railway areas to achieve greater dissemination of knowledge about these assets and their layouts.

Referencias

Aguilar Civera, I. (1999). El Ferrocarril: legado cultural y patrimonio. En M. Muñoz Rubio, J. Sanz Fernández y J. Vidal Olivares (Eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998* (pp. 985-1002). Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Aguilar Civera, I. (2011). Patrimonio del transporte y el territorio. En M. P. Biel Ibáñez y G. J. Cueto Alonso (Coord.) *100 elementos del patrimonio industrial en España* (pp. 28-35). TICCIH España, Instituto del Patrimonio Cultural de España.

Aguiló, M. (2013). *La construcción del Madrid actual*. Grupo ACS.

Aguiló, M., Aragón, F., de Cos, J., Fernández Lafuente, F., Ferrám, C., García Cruzado, M., Gil, A., Gutiérrez del Arroyo, F., Martínez Vilanova, J., Sarabia, A. y Vázquez, G. (2008). *Salidas, llegadas y transbordos. Una reflexión sobre las terminales de transporte*. Ineco Tífsa.

Alba Dorado, M. I., Alba Dorado, M. A. (2010, junio). Arte, industria, memoria y territorio. En Comité Científico del IV Congreso de Patrimonio Cultural y Cooperación al Desarrollo (Ed.), *Libro de actas del IV Congreso internacional de patrimonio cultural y cooperación al desarrollo* (pp. 285-292).

De Terán, F. (2006). *En torno a Madrid. Génesis espacial de una región urbana. Comunidad de Madrid*. Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional.

González Yancí, M. P. (2002). El impacto del ferrocarril en la configuración urbana de Madrid. 150 años de historia del ferrocarril. En Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento (Coord.), *Ferrocarril y ciudad: una perspectiva internacional* (pp. 133-156). Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación Cultura y Deporte y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Hernández, P., Ruiz, R. (2019). Proyecto piloto G·O·ING Grandes Obras de INGeniería. App para el patrimonio de las Obras Públicas españolas. *Revista de Obras Públicas*, 3613, 58-67.

Navascués, P. (1980). Las estaciones y la arquitectura de hierro de Madrid. En C. de Miguel, P. Navascués y A. Alvarez Mora (Coord.), *Las Estaciones Ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad* (pp. 41-102). Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.

Serrano Rodríguez, A. (1999). El Ferrocarril y la configuración del territorio. 1848 a 1930. En M. Muñoz Rubio, J. Sanz Fernández y J. Vidal Olivares (Eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998* (pp. 851-902). Fundación de los Ferrocarriles Españoles.