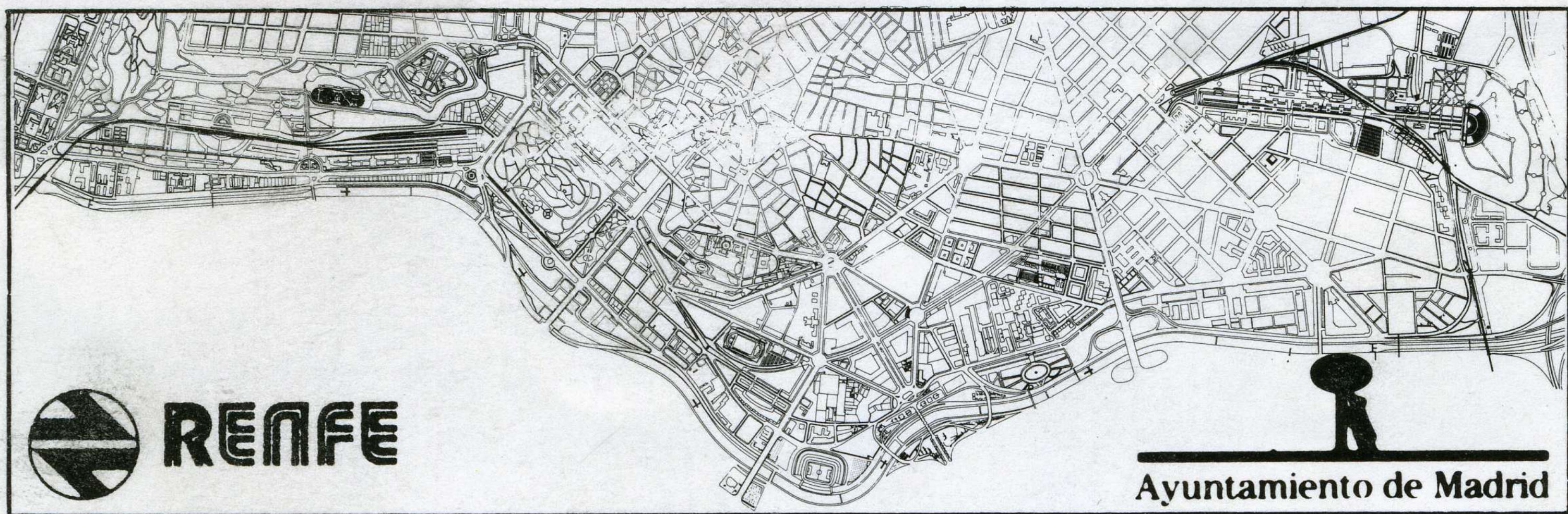
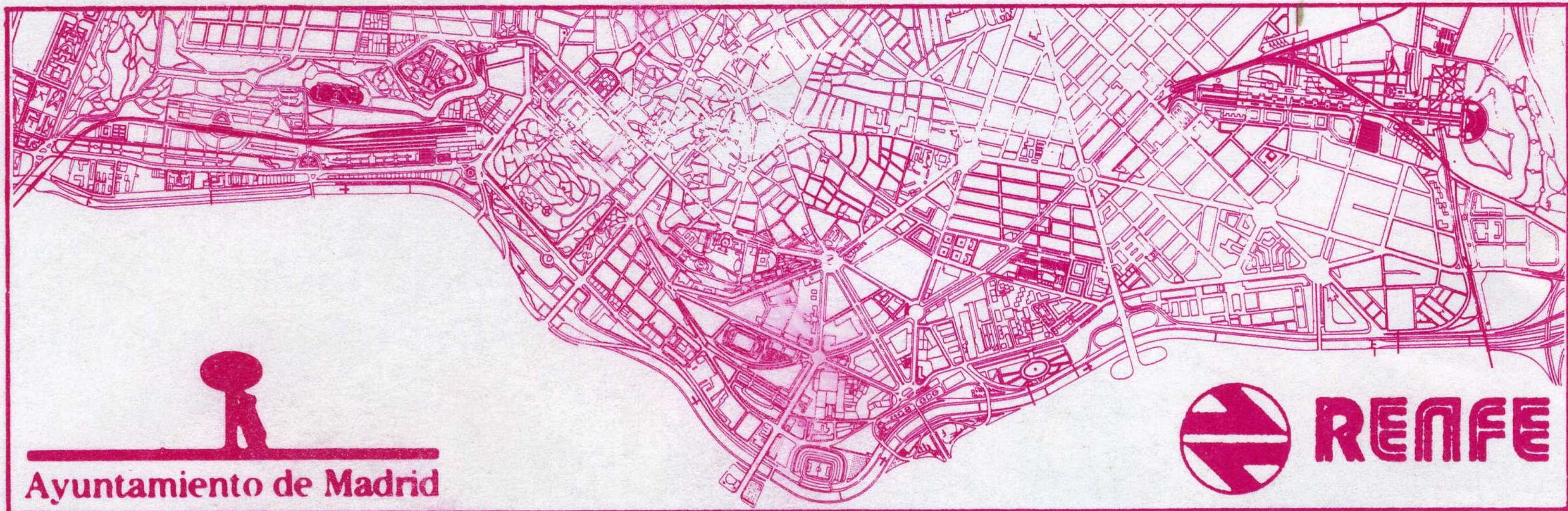
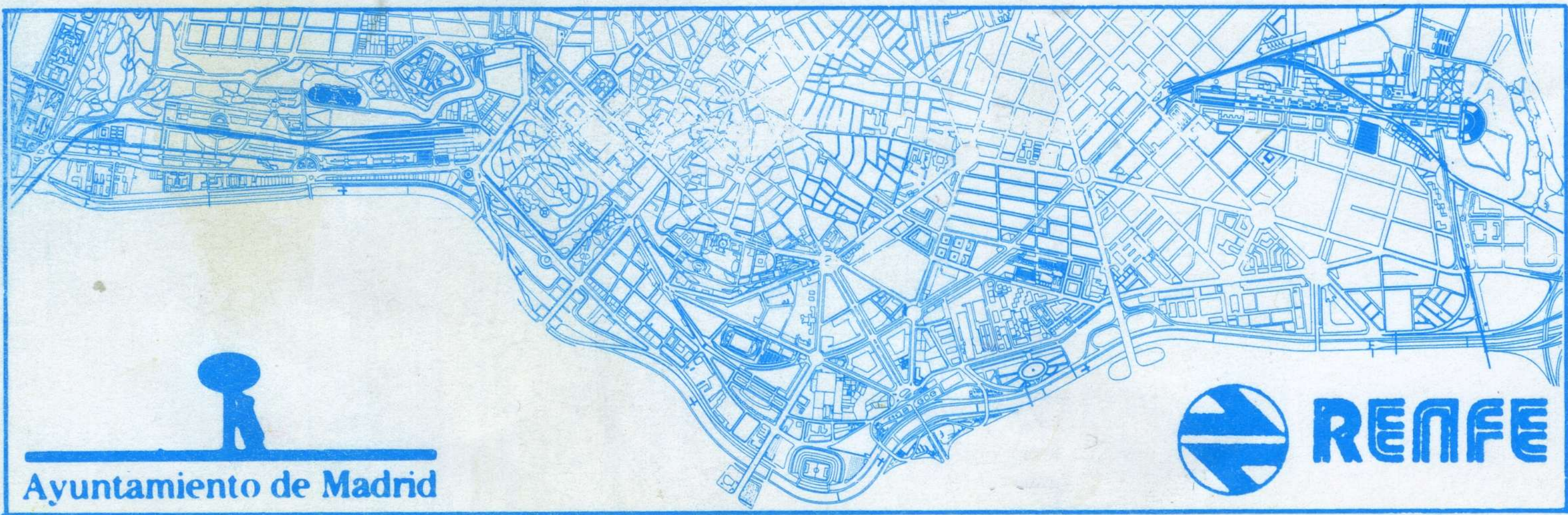


P
A
S
I
L
L
O

V
E
R
D
E



PASILLO VERDE
EXPOSICION CASA DE TERNERAS
15 DE FEBRERO/1 DE MARZO

DESCRIPCION GENERAL

■ La operación, entendida en su conjunto supone la creación o ampliación de grandes parques urbanos en sus extremos (enlace del Parque del Oeste con los Viveros y Parque de Tierno Galván), seguidos de la reutilización de las grandes estaciones (reconversión de Príncipe-Pío, con la formación de un foco de actividad terciaria, creación de un gran conjunto museístico en Delicias), enlazadas entre sí por un nuevo bulevar que complete la trama urbana de Arganzuela, resolviendo los bordes urbanos, las zonas límites entre usos y haciendo posible el enlace entre barrios y zonas ahora desconectadas (Ronda de Segovia, paseo entre Francisco Morano, Ortega y Munilla y Santa María de la Cabeza), y creando nuevas piezas urbanas en los vacíos de las antiguas estaciones (gran polideportivo en Imperial, completado por una zona terciaria y residencial que ordena los paseos de Pontones y Melancólicos, Parque urbano y equipamiento de Peñuelas, con área residencial y terciaria en sus extremos).

OBJETIVOS GENERALES

■ Desdoblarse la vía férrea de contorno Príncipe Pío-Atocha con el fin de dar viabilidad a una línea de cercanías que conecte los municipios del noroeste de Madrid con la estación de Chamartín, dando a sus usuarios accesibilidad al centro de la ciudad.

■ Enterrar dicha vía a su paso por el distrito de la Arganzuela, creando una nueva calle cuya anchura y características puedan asimilarse perfectamente a los tradicionales paseos urbanos arbolados.

■ Liberar una considerable superficie de terrenos de RENFE, actualmente adscritos al uso ferroviario, que deben pasar a cumplir otro destino más adecuado a las nuevas necesidades de la ciudad y a su estratégica localización, fundamentalmente como zonas verdes, equipamiento y servicios terciarios. Con ello se pretende reforzar su mutuo efecto en la recalificación del conjunto de la Arganzuela como área clave en la vinculación entre el Centro y la Periferia Sur de Madrid.

Parque del Oeste

□ Se transforman los viveros municipales en zonas ajardinadas creando un parque lineal paralelo a la avenida de Valladolid, recuperándose un trazado barroco de su ámbito occidental, dando sentido a la revalorización del carácter histórico de la Senda del Rey. Este parque lineal se unirá al Parque del Oeste mediante una plataforma ajardinada.

□ Ampliación de la zona escolar existente.

□ Se rediseña la estructura portante del puente de F.F.C.C. Se organiza un espacio de dotaciones deportivas a cobijo de la subida del tren al puente.

Estación Príncipe-Pío

□ Se remodela y moderniza toda la red ferroviaria.

□ La zona ferroviaria colindante con el Paseo de la Florida se destina a servicios terciarios, comerciales y de oficinas.

□ Paralelo al edificio de la estación primitiva se reserva suelo destinado al estacionamiento de autocares de largo recorrido y paradas de autobuses urbanos, vinculados ambos con accesos a la estación ferroviaria y las estaciones de metro.

Ronda de Segovia

Se traslada la vía deprimida al eje de la ronda, operación que permite edificar sobre los terrenos que actualmente ocupa la vía materializando así una alineación de borde con aceras arboladas. Se cierran frentes con edificación, tapando las actuales medianeras vistas, en los lugares donde es posible, resolviendo el encuentro con las calles inmediatas. En el encuentro de la Ronda con el paseo Imperial y el paseo de Melancólicos se encuentra una manzana que acepta la alineación y uso industrial propuesto por el Plan, desdoblándose el paseo en un vial rodado que baja por el borde oeste y un paseo peatonal, con tolerancia de vehículos de servicios. La zona creciente entre ambos viales se resuelve con un talud ajardinado.

Estación Imperial

Zona Deportiva

Se tratará de una de las más importantes de Madrid, significando para la zona Sur de la ciudad lo que el área de Vallehermoso supone en la zona Norte, contribuyendo, por tanto al reequilibrio urbano en cuanto a la distribución espacial.

Zona ferroviaria

Se sitúa un cargadero de contenedores para servicio de la fábrica Mahou, con enlace con ésta bajo el paseo de los Pontones.

Zona Terciaria

La zona terciaria se resuelve con bloques lineales que conforman el frente a la glorieta, al paseo de Pontones y a la nueva calle, prolongación de Juan Duque, envolviendo la zona ferroviaria.

Zona Residencial

Está formada por un conjunto de manzanas alineadas con el eje de la prolongación de Alejandro Dumas, y limitado por la prolongación de Juan Duque, el paseo de Pontones y Melancólicos, en el que existe ya un borde de viviendas que se integra con una gran manzana de frente curvo, enfrentado a tres manzanas, cortas las extremas y alargada la central.

Tramo entre Francisco Morano y Ortega Munilla

Tramo entre Francisco Morano y Ortega Munilla

En este tramo se formaliza el nuevo bulvar entre las dos glorietas, atravesando en su centro la calle Toledo.

El primer tramo tiene ya conformado su borde norte por la edificación ya existente. El borde norte del segundo tramo está incluido en el Estudio de Detalle de San Isidoro de Sevilla.

El borde sur se alinea partiendo de un edificio residencial existente que da a la glorieta de Francisco Morano y sigue paralelo al borde norte.

Tramo de Pirámides

Su borde sur está ya configurado por el Plan de Reforma Interior de Fachada de Pirámides (aprobado definitivamente). Se propone simplemente una rectificación de la alineación del frente edificando al bulvar, sin modificación de los restantes parámetros del P.E.R.I.

Parque

La actual plataforma de la estación se transforma en un amplio parque que enlazaría la trama urbana del barrio de Peñuelas con el barrio de Casablanca, el Parque de la Arganzuela y el río.

Los problemas de continuidad entre el bulvar y las calles existentes se han tratado de manera singular en cada punto, buscando siempre que el "Pasillo verde" funcione como nexo y no como barrera para el barrio.

Delicias

La actuación se concreta en los terrenos ocupados por la antigua estación de Delicias, prolongados en una serie de cerros hasta el cauce del Abroñigal.

- Se construye una gran avenida peatonal que lo recorre desde la marquesina de la estación al anfiteatro que cierra la meseta.
- La zona plana de la actual estación se dedica a las diversas instalaciones del Museo del Ferrocarril y del Museo de la Ciencia y la Técnica.

Area Residencial

Se ordena el borde sur del paseo peatonal con una nueva trama residencial que resuelva el enlace con las zonas residenciales próximas al paseo de las Delicias y cierre la zona industrial de Embajadores.

Ello supondría a medio plazo la desaparición de las industrias que hoy se interponen como barrera entre el parque y la zona residencial más populosa del distrito, mejorando la accesibilidad al Parque Tierno desde el Sur de la ciudad.

Para ello se disponen varias manzanas que aseguran la alineación lateral del eje peatonal del parque y resuelven la continuidad y enlace con las calles circundantes.

Parque Tierno Galván

Operaciones de remate de las zonas ajardinadas.

Equipamientos

Integrados en el parque se sitúan diversos equipamientos. En el borde oeste, junto al barrio de Casablanca, se sitúan un Centro de Servicios Sociales y un Centro de BUP y Formación Profesional. En el borde este se localizan instalaciones deportivas, con piscinas al aire libre.

Zona Residencial - Terciaria

En el borde sur se completa la zona residencial existente, cerrando las medianeras vistas y estructurando el conjunto con dos nuevas manzanas cuadradas y el nuevo frente de la actual.

En el borde norte se disponen manzanas terciarias, que complementan y estructuran el enlace entre el barrio de Peñuelas y la zona industrial y la nueva ordenación de Las Américas.

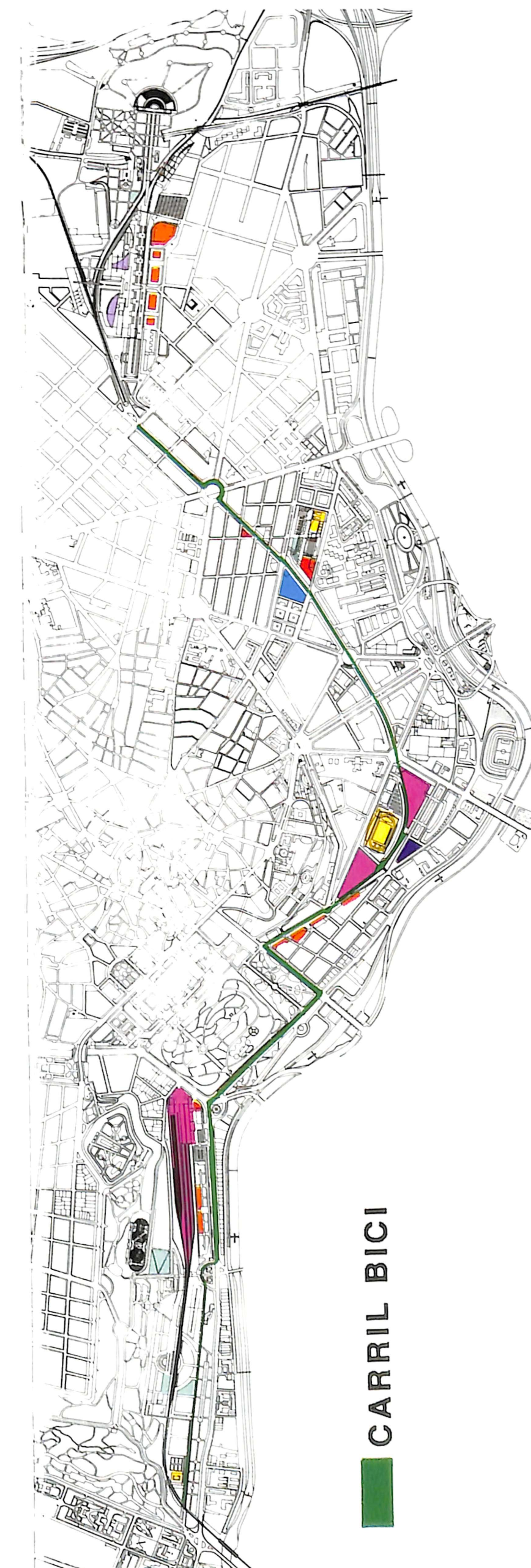
Barrio de Peñuelas

En este tramo, la principal dificultad radica en que, al cubrirse la vía férrea, la rasante de la nueva calle-bulvar peatonal necesariamente ha de quedar por encima de las calles transversales.

Calle Ortega Munilla. Estación Peñuelas. Barrio Peñuelas

Ortega Munilla - Estación Peñuelas

Desde Ortega y Munilla a la estación de Peñuelas, el bulvar atraviesa una zona industrial en la cual el enterramiento de la vía y la urbanización de la calle no bastan para resolver el problema urbano. Se plantea acompañar la urbanización con edificación en ambos lados de la calle. Esta edificación se propone en bloques abiertos que no afectarán al interior de las grandes industrias existentes en la actualidad, pero que, sin embargo, proporcionarán una fachada más adecuada al bulvar que las actuales tapias fabriles.



PASILLO VERDE

PARQUE DEL OESTE

ESTACION PRINCIPE-PIO

RONDA DE SEGOVIA - ESTACION IMPERIAL

FCO. MORANO - ORTEGA Y MUNILLA

PEÑUELAS, ESTACION-BA



TERCIARIO 128.479 m² TERCARIO OFICINAS 22.464 m² TERCARIO COMERCIAL 42.289 m² RESIDENCIAL 145.246 m² APARC. Y SERVICIOS 8.033 m² INDUSTRIAL 17.766 m² PARQUE URBANO 746.398 m² (suelo) DEPORTIVO 60.840 m² (suelo) ESCOLAR 7.080 m² AUDITORIO 4.307 m²

RONDA DE SEGOVIA - ESTACION IMPERIAL

Fco. MORANO - ORTEGA Y MUNILLA

PEÑUELAS, ESTACION-BARRIO

ESTACION DE DELICIAS

PARQUE TIERNO GALVAN



PARQUE URBANO 746.398 m² (suelo)

DEPORTIVO 60.840 m² (suelo)

ESCOLAR 7.080 m²

AUDITORIO 4.307 m²

CENTRO 3ª EDAD 10.409 m²

SERVICIOS URBANOS 944 m²

CENTRO D.U.B. 16.000 m²

EQUIPAMIENTO CULTURAL