

FM/3903

PASILLO VERDE FERROVIARIO Avance



Area de Planeamiento



Ayuntamiento de Madrid

Área de Urbanismo
e Infraestructuras

INTRODUCCION

Descripción 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), enlazados entre sí por un nuevo bulvar que complete la valiosa 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 Muñilla 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

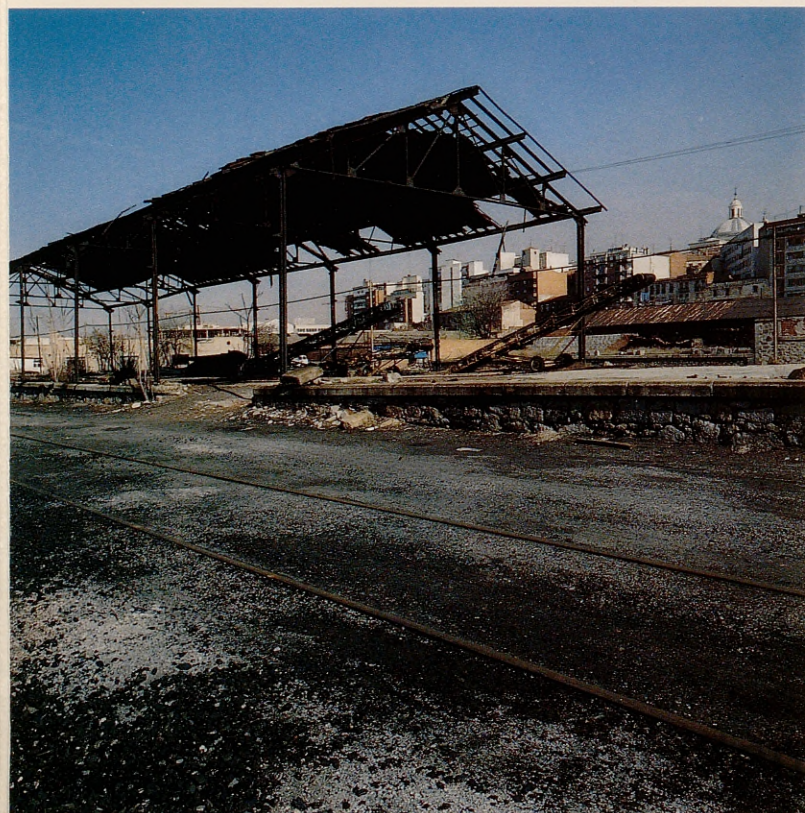
□ Desdoblar la vía férrea de contorno Príncipe Pío-Atocha con el fin de dar viabilidad a una línea de cercanías que conecte los municipios del noroeste de Madrid con la estación de Chamartín, dando a sus usuarios accesibilidad al centro de la ciudad.

□ 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 requalificación del conjunto de la Arganzuela como área clave en la vinculación entre el Centro y la Periferia Sur de Madrid.



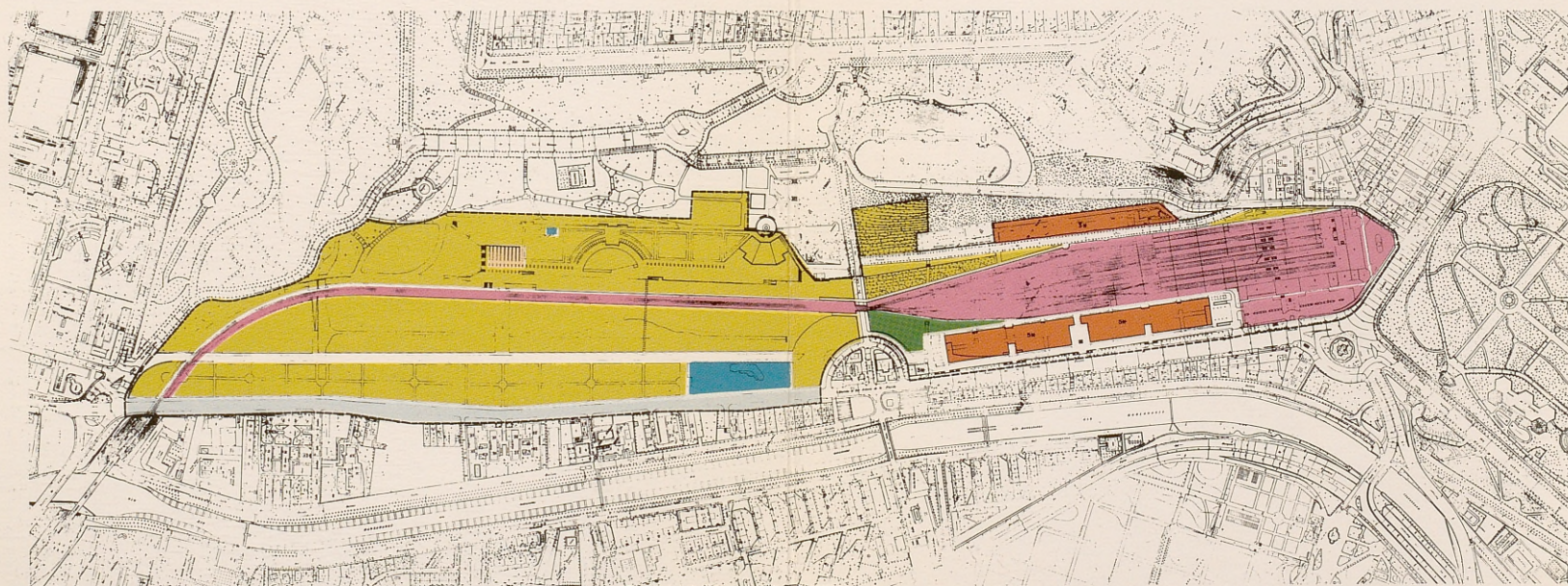
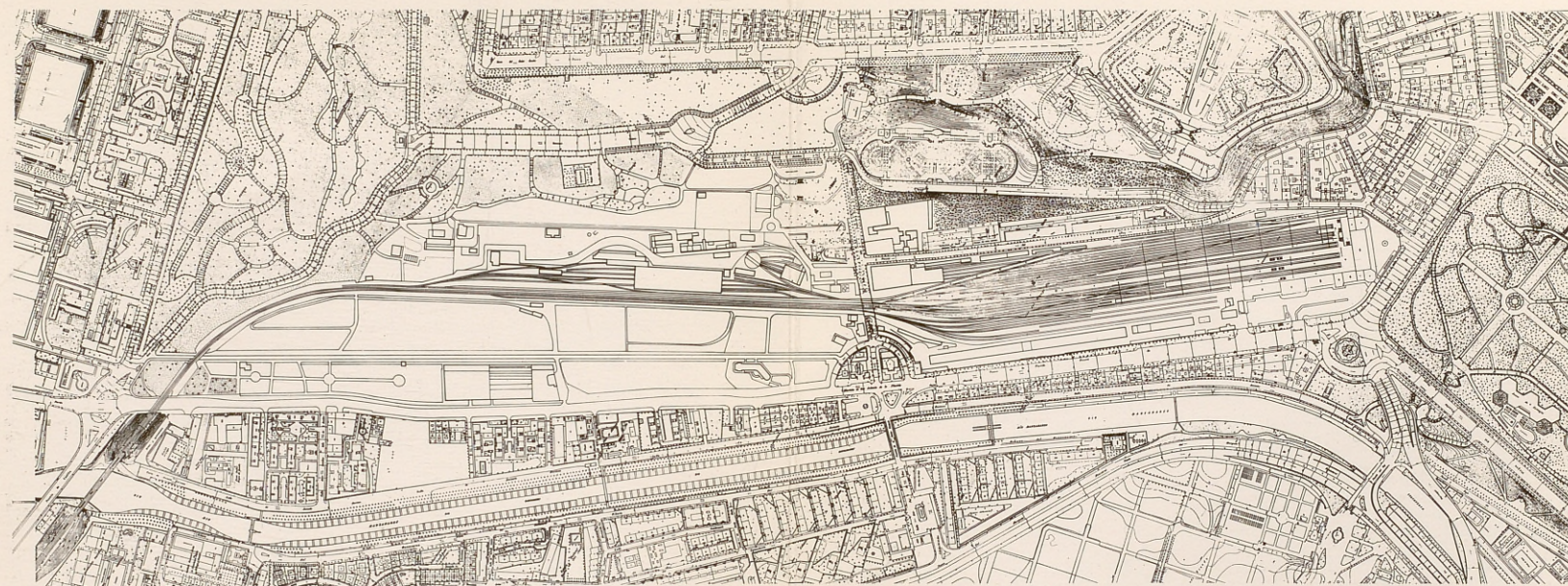
R / 103.549



FM/3903

PRINCIPE - PIO

Parque del Oeste. Estación Príncipe-Pío.



RED VIARIA GENERAL	EQUIPAMIENTO
TRANSPORTE RED FERROVIARIA - TRANSPORTE ESTACION	SERVICIOS URBANOS E INFRAESTRUCTURA
PARQUE URBANO	RESIDENCIAL
AREA AJARDINADA	INDUSTRIAL
DEPORTIVO	TERCIARIO

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, clasificado por el retrazado de la avenida de Valladolid, dando sentido a la revalorización del carácter histórico de la Senda del Rey.

□ Se remata esta zona oeste mediante la ampliación de la zona escolar actualmente existente.



□ Se mantiene el área de aparcamiento y de usos recreativos junto al acceso a la Senda del Rey desde la glorieta de San Antonio de la Florida, utilizando este lugar como atrio de todo el parque.

□ Se asume la presencia de las vías de ferrocarril como elemento paisajístico dentro de una zona verde, utilizando alineaciones de arbolado en el espacio restante entre éstas y la Senda del Rey, tratamiento que acompaña al sentido lineal del parque.

□ Se potencia y se rediseña la estructura portante del puente de F.F.C.C., aprovechando esta intervención para mejorar el acceso norte a la Senda del Rey; a cobijo de la subida del tren al puente, se organiza un espacio de dotaciones deportivas.

□ Este parque lineal se unirá al Parque del Oeste mediante una plataforma ajardinada que clasifique la actual confusión de espacios existentes.

□ Se prolonga el Parque del Oeste en la ladera que bajo la "Rosaleda" corre sobre el paseo del Rey, manteniéndose los actuales edificios de RENFE y su centro de salud, recalificándolos para usos terciarios, así como los edificios asistenciales municipales, y se ocupa el espacio de la fábrica "La Fortuna" con una extensión de la ladera ajardinada del parque. Se establece así una continuidad entre ambas áreas verdes.

Estación Príncipe-Pío

□ Se separan especialmente los servicios de cercanías y largo recorrido, quedando el servicio de largo recorrido en su posición actual, y el servicio de cercanías, próximo al paseo del Rey, con un nuevo edificio que conecte con la plaza de la Puerta de San Vicente y con el metro.

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

□ Se accederá peatonalmente desde el paseo de la Florida y desde la cuesta de San Vicente. La accesibilidad rodada se establece basándose en las plazas de estación actualmente existentes.

□ 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.

Entre la manzana industrial y el polideportivo de Imperial se abre una nueva calle, continuación de Puig González Clavijo, que enlaza con ésta por una semiglorieta y escalera que salvan el talud.

Estación Imperial

La actual superficie se dedica a tres usos principales:

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.

Está formado por un estadio de atletismo y de superficies cubiertas ocupadas por una pista múltiple y una piscina olímpica y de salto. Estas tres unidades se han comunicado por un eje de unión con la administración, ubicada en el encuentro con la plaza de Francisco Morano.

Zona Ferroviaria

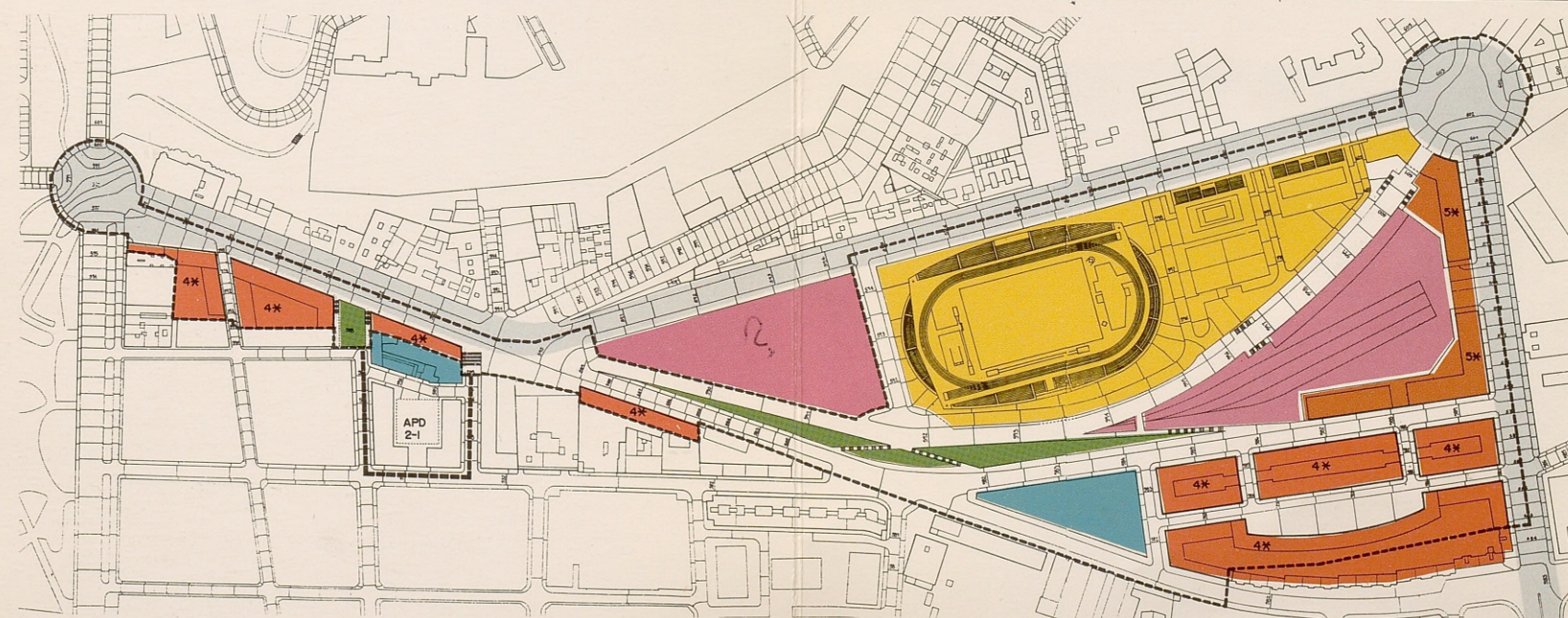
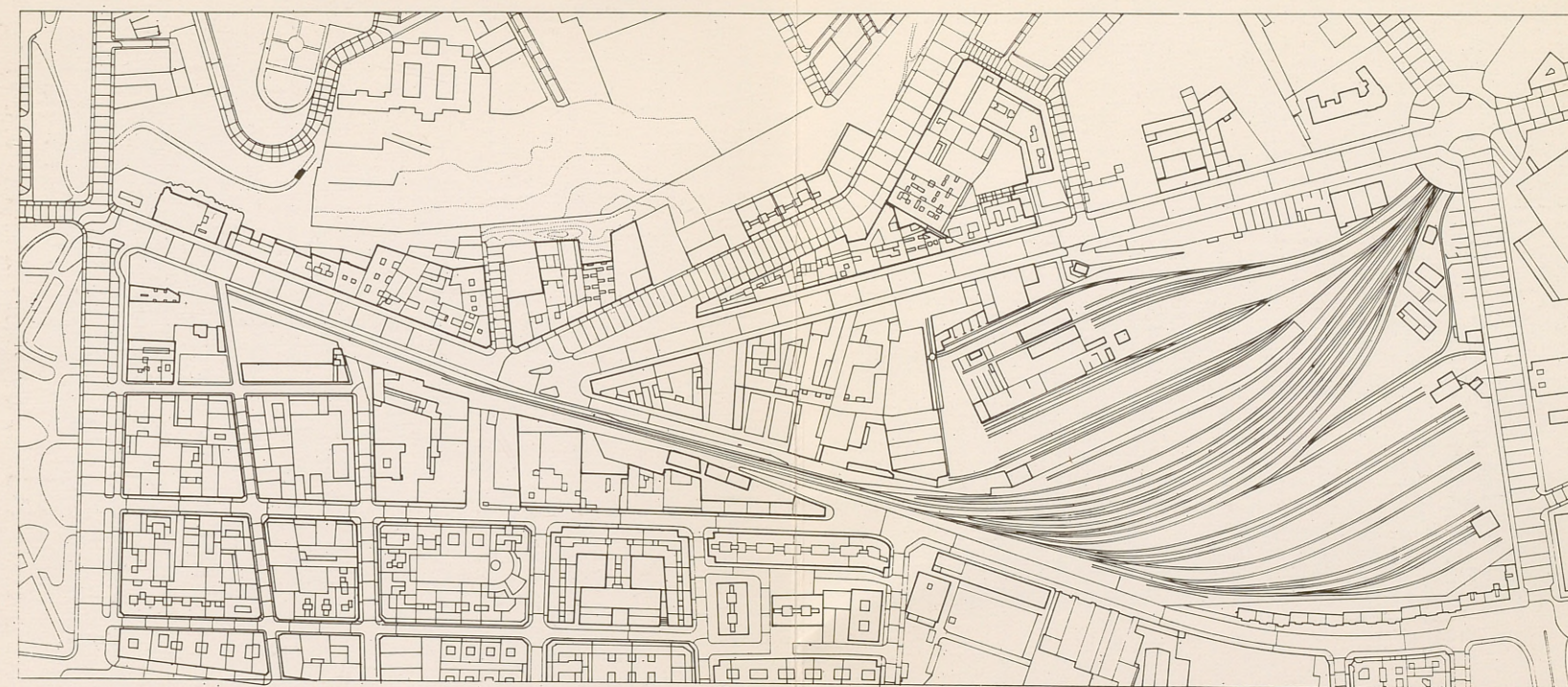
El apeadero de la vía contorno se sitúa junto a la zona deportiva, con accesos en los extremos. Junto a él, a un nivel más bajo, se sitúa un cargadero de contenedores para servicio de la fábrica Mahou, con enlace con ésta bajo el paseo de los Pontones.

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.

IMPERIAL

Ronda de Segovia. Estación Imperial.



Zona Residencial

Está formada por un conjunto de manzanas alineadas con el eje de la prolongación de Alejandro Dumas, y limitada 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.

RED VIARIA GENERAL	EQUIPAMIENTO
TRANSPORTE RED FERROVIARIA - TRANSPORTE ESTACION	SERVICIOS URBANOS E INFRAESTRUCTURA
PARQUE URBANO	RESIDENCIAL
AREA AJARDINADA	INDUSTRIAL
DEPORTIVO	TERCIARIO

Cifras básicas operación

SUPERFICIES EDIFICABLES. PROPUESTA

(*)	Residencial	Industrial	Comercial	Oficinas	TOTAL
PRINCIPE-PIO	—	—	44.800	30.200	75.000
IMPERIAL	69.300	—	10.000	22.700	102.000
PIRAMIDES	—	—	—	—	—
PEÑUELAS	47.120	—	9.000	73.300	122.300
DELICIAS	30.000	—	—	—	30.000
TOTAL	146.420	—	63.800	126.200	336.420

(*) Superficies en m².



Puente de los Franceses. Viveros Municipales. Avda. de Valladolid.



Estación Príncipe-Pío. Campo del Moro.



Ronda de Segovia. Estación Imperial.



Estación Imperial. Pirámides. Peñuelas.



Parque de la Arganzuela. Estación de Peñuelas.



Estación de las Delicias. Parque Tierno Galván. Planetario.



Parque Tierno Galván. Estación de las Delicias.

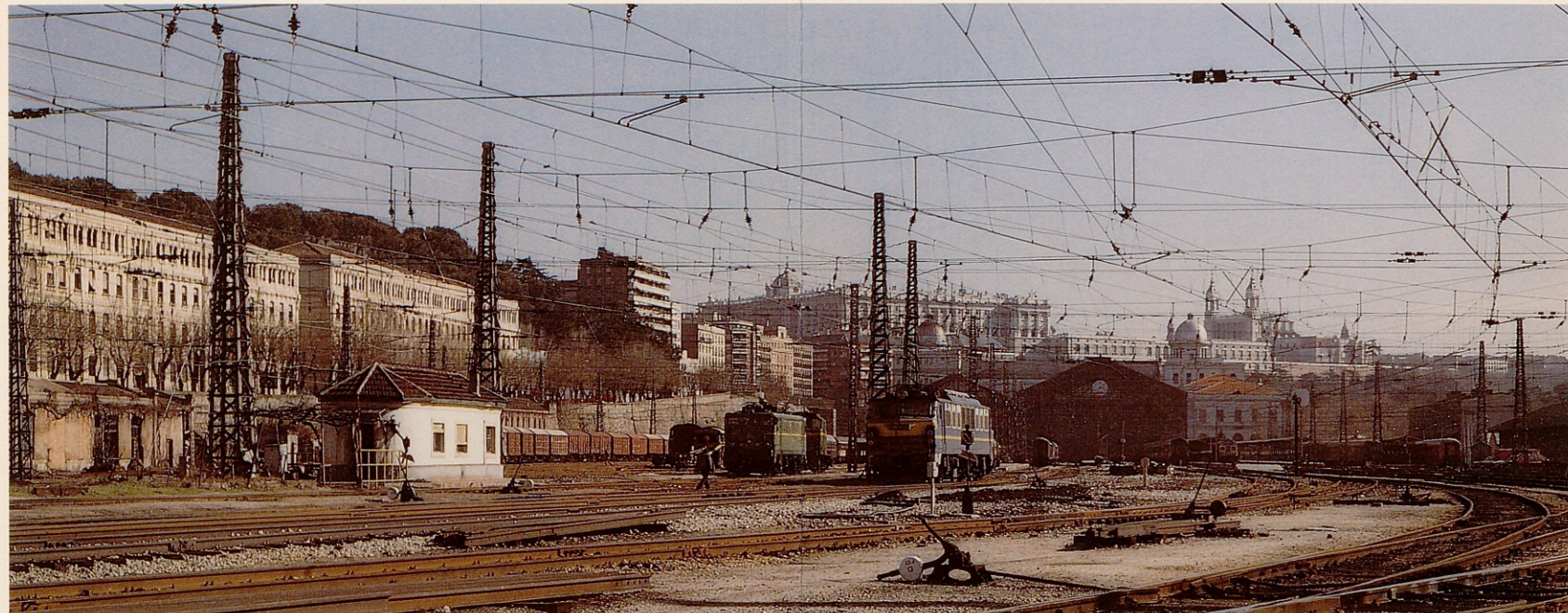


Estación Imperial.

SUPERFICIES DE SUELO. PROPUESTA

(*)	Ferrovio	Red viaria	Espacio libres	Deportivo	Otras dotaciones	Residencial	Terciario	Industrial	TOTAL
PRINCIPE PIO	103.900	70.875	241.225	8.650	8.375	—	24.725	—	457.750
IMPERIAL	17.000	68.275	6.675	44.600	4.275	24.746	6.804	—	172.375
PIRAMIDES	—	26.607	—	—	—	—	—	—	26.607
PEÑUELAS	—	69.051	30.230	7.000	15.665	13.967	15.702	—	151.615
DELICIAS	44.816	77.275	495.066	—	127.446	12.392	—	—	756.995
TOTAL	165.716	312.083	773.196	60.250	155.761	51.105	47.231	—	1.565.432
SUPERFICIES. PLAN GENERAL VIGENTE	371.757	202.374	667.843	74.500	166.218	21.292	—	61.358	1.565.342
DIFER. PROPUESTA-PLAN GENERAL	— 206.041	109.709	105.353	— 14.250	— 10.457	29.813	47.231	— 61.358	0

* Superficie en m²



Estación Príncipe-Pío.



Estación de las Delicias.



Ronda de Segovia.

Ayuntamiento de Madrid

Parque del Oeste. Estación Príncipe-Pío.

Ronda de Segovia. Estación Imperial.

Calle Francisco Morano.

Calle Ortega y Munilla.

Calle Ortega y Munilla. Estación Peñuelas.
Barrio Peñuelas.

Estación de Delicias. Parque Tierno Galván.



Estación de Peñuelas.

Sabido es el progresivo papel que el Ferrocarril ha jugado en el desarrollo histórico de esta Villa, y muy especialmente en el distrito de La Arganzuela, donde en tiempos se ubicaron las principales estaciones. Este papel creemos no pertenece al pasado sino, por el contrario, está llamado a potenciarse en el futuro, dando respuesta a los graves problemas de movilidad entre el centro de Madrid y su área metropolitana.

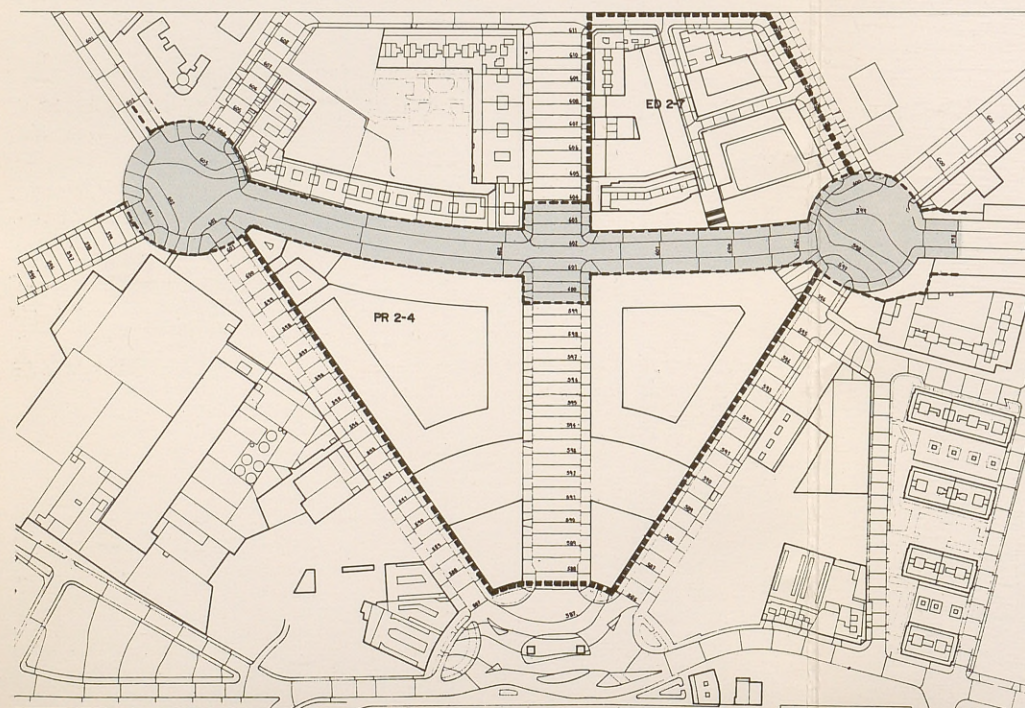
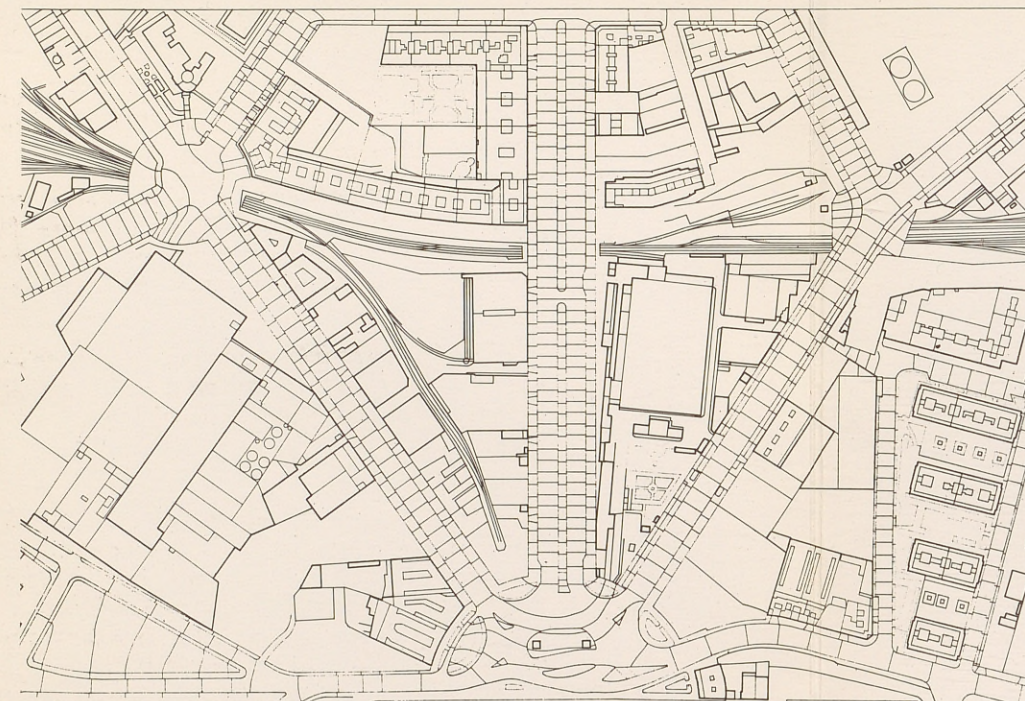
Por otro lado, La Arganzuela, distrito tradicionalmente industrial y periférico, ha devenido, con el correr de los tiempos y el crecimiento expansivo de la ciudad hacia el Sur, en un distrito central, situándose en una localización estratégica —como área de transición— para servir de vínculo entre el centro y los barrios de la periferia Sur.

De estas dos ideas clave surge el proyecto que ahora sometemos a su consideración, eliminando de la superficie la actual vía férrea, creando un bulvar arbolado y liberando para usos dotacionales y de nueva centralidad los terrenos hoy dedicados a instalaciones ferroviarias. Con ello creemos se consigue un objetivo primordial, a saber: el reequilibrio urbano, fomentando el reequipamiento y localización de empleo terciario en un área en peligro de acelerada obsolescencia, y la defensa del carácter residencial del centro tradicional que estas mismas actividades amenazan desplazar.

Es, por todo ello, un proyecto que afectará positivamente a la regeneración de La Arganzuela, pero cuyos efectos benéficos se van a extender a toda la ciudad.

Ahora, queridos amigos, tienen ustedes la palabra, con sus ideas y sugerencias.

PIRAMIDES



Calle Francisco Morano. Calle Ortega y 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

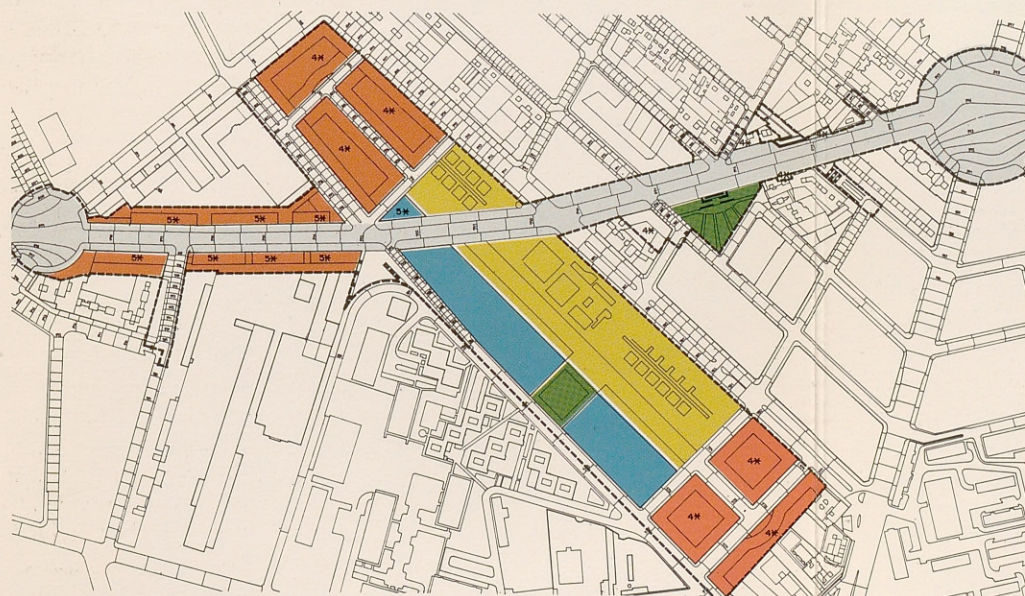
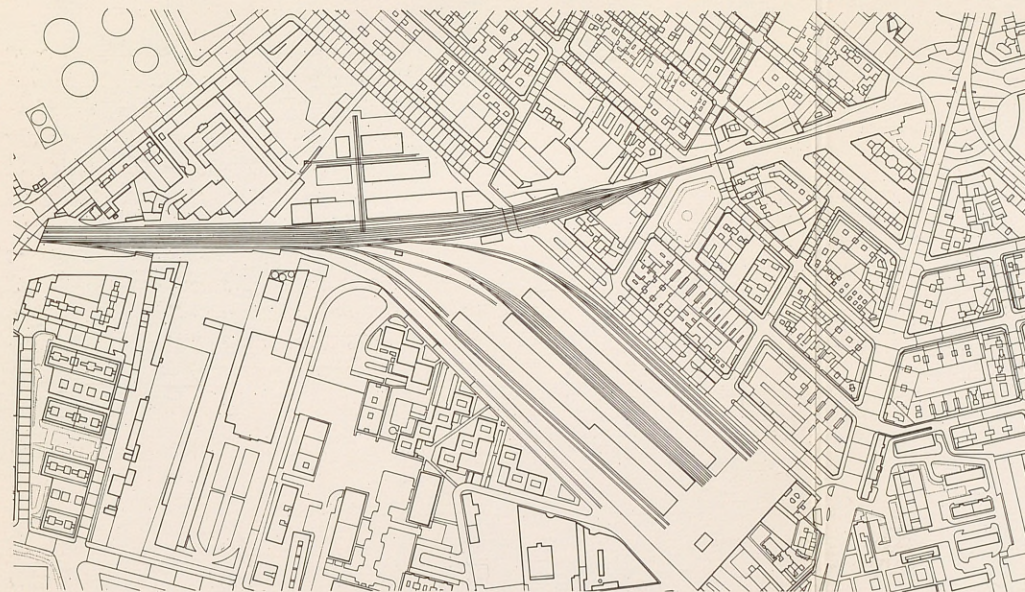
Su borde sur está ya configurado por el Plan de Reforma Interior de Fachada de Pirámides (aprobado definitivamente). Se propone simplemente una rectificación de la alineación del frente edificado al bulvar, sin modificación de los restantes parámetros del P.E.R.I.

Entre las determinaciones del mismo destaca la creación de dos equipamientos.

Tramo de San Isidoro de Sevilla

Aunque esta zona no se incluye en la ordenación, se propone una modificación de su distribución interna, manteniendo sus parámetros, que haga posible un borde edificado de poca altura adosado al bloque alto existente, y tras el cruce con la calle transversal, un equipamiento con alineación al bulvar buscando con ambas construcciones una mejor definición de los límites del nuevo bulvar, de tal forma que su imagen se asimile lo más posible a una calle urbana.

PEÑUELAS



- | | |
|--------------------------------------------------|-------------------------------------|
| RED VIARIA GENERAL | EQUIPAMIENTO |
| TRANSPORTE RED FERROVIARIA - TRANSPORTE ESTACION | SERVICIOS URBANOS E INFRAESTRUCTURA |
| PARQUE URBANO | RESIDENCIAL |
| AREA AJARDINADA | INDUSTRIAL |
| DEPORTIVO | TERCIARIO |

Calle Ortega y 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 del bulvar. 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.

Estación de Peñuelas

El ámbito de la actuación se estructura en tres ámbitos.

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. Este parque se prolonga, al otro lado del nuevo paseo, con otro menor de forma triangular.

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 piscina y pistas polivalentes.

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.

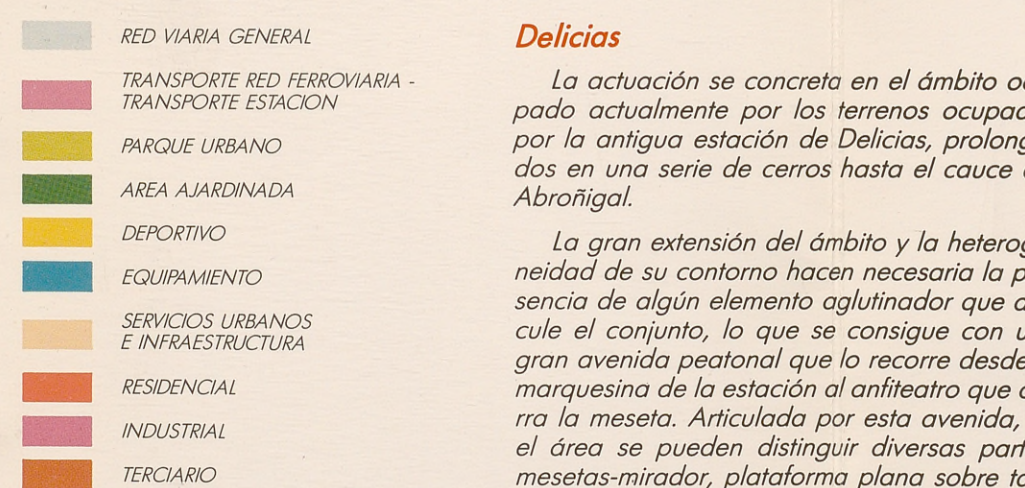
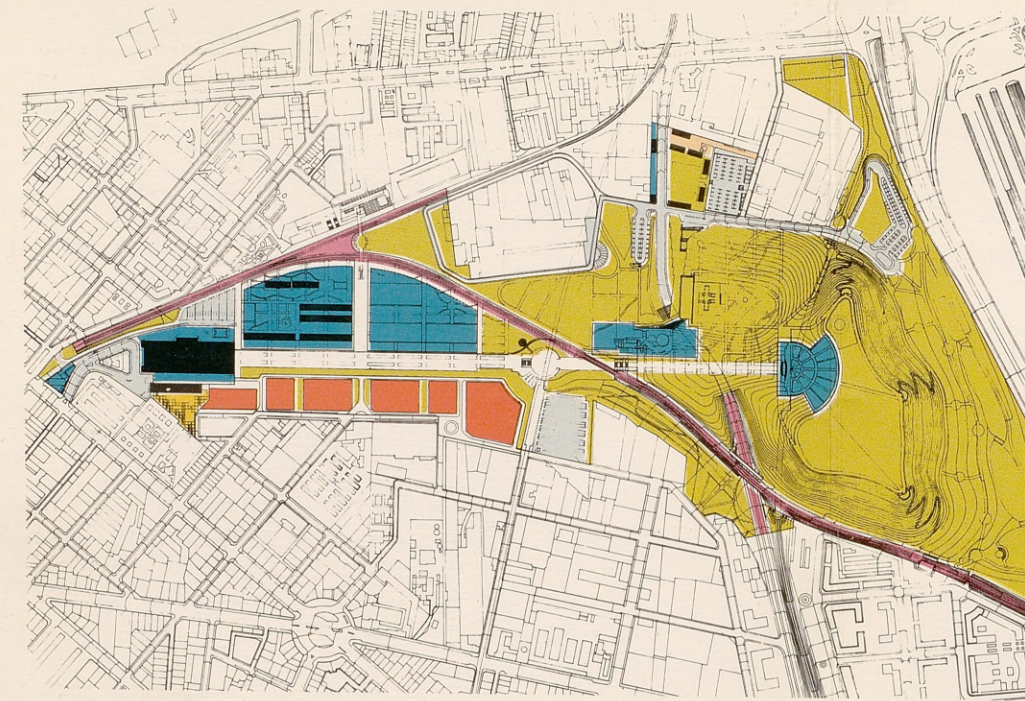
En el borde norte se disponen tres manzanas terciarias, con una disposición formal similar a las residenciales del sur, que complementan y estructuran el enlace entre el barrio de Peñuelas y la zona industrial y la nueva ordenación de Las Américas.

Barrio de Peñuelas

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

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



- | | |
|--------------------------------------------------|-------------------------------------|
| RED VIARIA GENERAL | EQUIPAMIENTO |
| TRANSPORTE RED FERROVIARIA - TRANSPORTE ESTACION | SERVICIOS URBANOS E INFRAESTRUCTURA |
| PARQUE URBANO | RESIDENCIAL |
| AREA AJARDINADA | INDUSTRIAL |
| DEPORTIVO | TERCIARIO |

Delicias

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

La gran extensión del ámbito y la heterogeneidad de su contorno hacen necesaria la presencia de algún elemento aglutinador que articule el conjunto, lo que se consigue con una gran avenida peatonal que lo recorre desde la marquesina de la estación al anfiteatro que cierra la meseta. Articulada por esta avenida, en el área se pueden distinguir diversas partes; mesetas-mirador, plataforma plana sobre taludes y el terraplén junto a la M-30.

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.

La zona en ladera a partir del cruce del ferrocarril donde se ubica el planetario en una elevación junto al eje.

La meseta-mirador plataforma plana sobre taludes en los que se integra el auditorio.

El terraplén con estanques junto a la M-30.

La disposición del eje y la topografía suponen que, excepto la travesía del segundo cin-

Estación de Delicias. Parque Tierno Galván.

turón en túnel, bajo la avenida, no haya ninguna vía rodada que recorra el parque. La accesibilidad se resuelve con penetraciones desde los diversos bordes que terminan en aparcamiento y pasos peatonales. Estos accesos rodados se vinculan a cada zona del conjunto, además de resolver problemas de borde.

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

La distribución espacial del "programa" del parque y su diseño final surgen de su topografía.

El terreno ha quedado configurado en varias plataformas situadas en diferentes niveles.

Un gran plano suavemente inclinado arranca del borde oriental en la zona más elevada y se extiende hasta la calle de los Meneses. En él se apoya el trazado del acceso principal al parque y al planetario.

La urbanización del espacio situado entre las calles de Méndez Alvaro, Meneses y Villarrobledo tiene tres objetivos primordiales.

Creación de un espacio público que cumpla la misión vestíbulo del parque y permita la instalación de los equipamientos precisos para su buen funcionamiento.

Rehabilitación de varios edificios significativos de la arquitectura industrial del siglo XIX.

Construcción de una de las zonas de aparcamiento del conjunto.

La avenida axial del parque asciende desde la estación de Delicias hasta la meseta superior. Allí está rematada transversalmente por un anfiteatro para actos y espectáculos al aire libre.

PASILLO VERDE FERROVIARIO Avance



Area de Planeamiento

Ayuntamiento de Madrid
Área de Urbanismo e Infraestructuras

BIBLIOTECA HISTORICA MUNICIPAL



1200087012

Juan Barranco Gallardo

Juan Barranco Gallardo

Ayuntamiento de Madrid