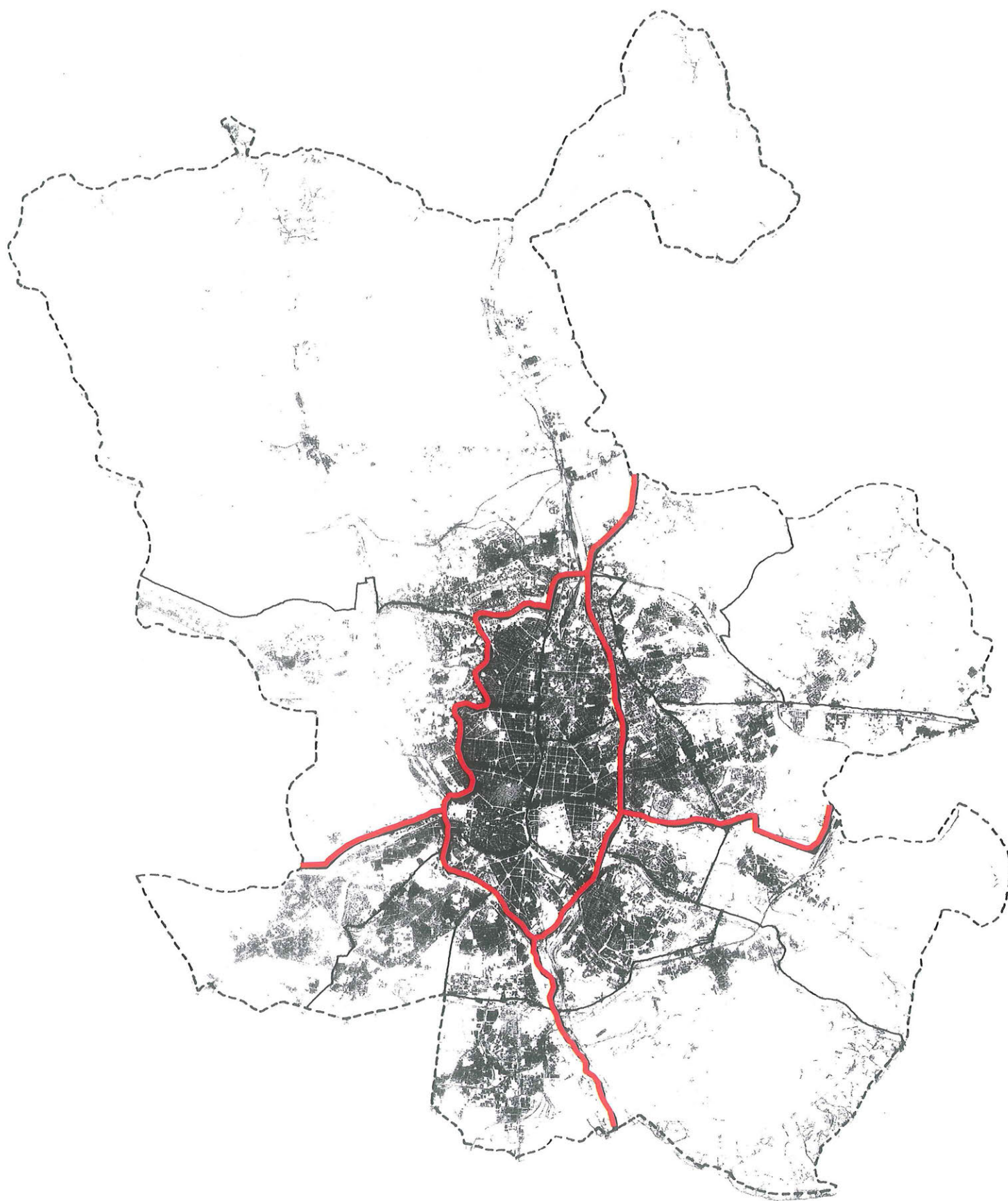


Capítulo 10

Ramón LÓPEZ DE LUCIO

Los resultados de la transformación desde los grandes ámbitos urbanos: almendra central y periferias municipales.

**10.0.1.**

10.0.1. La división del término municipal en ámbitos para su análisis y los distritos que los integran. Se distinguen 5 ámbitos; Noroeste, Sudoeste, Nordeste, Sudeste y Central.

En los capítulos anteriores se ha realizado una descripción de los cambios sufridos por la ciudad desde una perspectiva sectorial/estructural: el viario, la infraestructura básica, las zonas verdes, la vivienda, las actividades, la reurbanización del espacio público, etc.

Intentaremos ahora ofrecer una visión sintética desde los grandes ámbitos urbanos. Se definen estos por agrupación de distritos, buscando unas divisiones espaciales claras. Así, la *almendra central* (distritos 1 a 7) está delimitada por el río Manzanares, la M-30 y, al noroeste, los límites de la ciudad compacta (bordes de Tetuán y Chamberí). La *periferia Noroeste* comprende los distritos de Fuencarral/El Pardo y Moncloa-Aravaca. Sus límites son claros: la cuña que forma la N-1 y la estación de Chamartín al NE; la N-V y el vacío de la Casa de Campo al SO. La *periferia Suroeste* comprende cuatro distritos (Latina, Carabanchel, Usera y Villaverde); se separa del sureste por la cuña verde del Manzanares y la barrera que suponen trazados ferroviarios y viarios (bypass de la A-4). La *periferia Sureste* (distritos de Puente de Vallecas, Villa de Vallecas, Moratalaz y Vicálvaro), se distingue del nordeste por la cuña verde que, desde el borde septentrional de Vicálvaro, se prolonga hasta el pinar de la Elipa; a su vez este espacio libre se superpone a la barrera que ha originado la prolongación de O'Donnell y el tramo de M-40 que delimita el nuevo barrio de Las Rosas. Finalmente la *periferia Nordeste* comprende los distritos de Ciudad Lineal, Hortaleza, San Blas y Barajas y queda perfectamente acotada por las cuñas verdes y de infraestructuras reseñadas arriba.

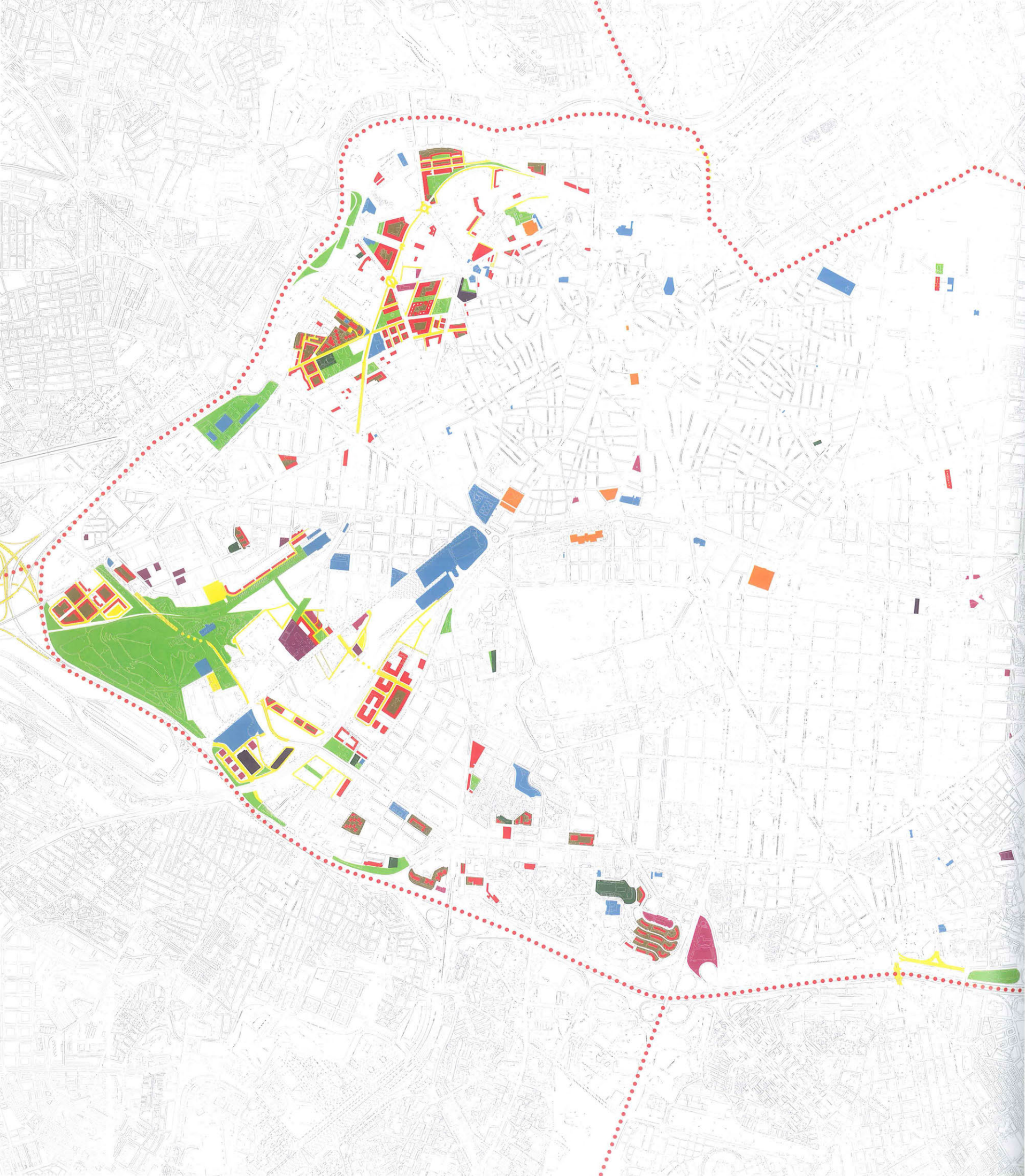
297

Cada uno de estos cinco ámbitos supone una pieza de notables dimensiones, integrada a su vez por barrios de características muy específicas y con frecuencia muy diferentes. Sin embargo, las relaciones de proximidad y las complementariedades que se establecen entre ellos, así como la rotundidad de sus fracturas respecto a los ámbitos colindantes, estimamos ofrecen una base objetiva suficiente para considerarlos como las cinco grandes piezas urbanas que integran la ciudad central (a su vez nítidamente diferenciada de las poblaciones de su primera corona metropolitana).

La almendra central tanto por superficie como por población (920 mil habitantes), es la pieza mayor, más densa, compleja e integrada espacialmente. Las cuatro periferias -sus partes urbanizadas- tienen extensiones y poblaciones bastantes diferentes: desde la más amplia, el suroeste (711 mil habitantes), a la más reducida, el noroeste (301 mil habitantes)¹.

En su indudable complejidad creemos que estos ámbitos puedan ser una buena guía para reflejar incluso para visitar, lo que ha sido la transformación de la capital durante la democracia.

Los resultados de la transformación desde los grandes ámbitos urbanos: almendra central y periferias municipales





VÍAS RÁPIDAS DE CIRCUNVALACIÓN, VIARIO ARTERIAL, VIARIO ZONAL Y ÁREAS DE APARCAMIENTO
Tramos subterráneos a puntos Ampliación, a tramos discontinuos

-  **ZONAS VERDES DE USO PÚBLICO**
-  **ZONAS LIBRES DE USO RESTRINGIDO VINCULADO AL RESIDENCIAL**
-  **ZONAS DE REFORESTACIÓN**
-  **ZONAS DEPORTIVAS**
-  **RESIDENCIAL BLOQUE ABIERTO Y MANZANA COMPACTA**
-  **RESIDENCIAL UNIFAMILIAR**
-  **INFRAVIVIENDA**
-  **INDUSTRIA**
-  **TERCIARIO Y ADMINISTRACIÓN**
-  **COMERCIAL**
-  **EQUIPAMIENTO**
-  **REHABILITACIONES INTEGRALES SIN CAMBIO DE USO**

BIBLIOTECA
FRANCO
FERNÁNDEZ
ALVAREZ
ETSAM



SÍNTESIS DE LAS TRANSFORMACIONES ALMENDRA

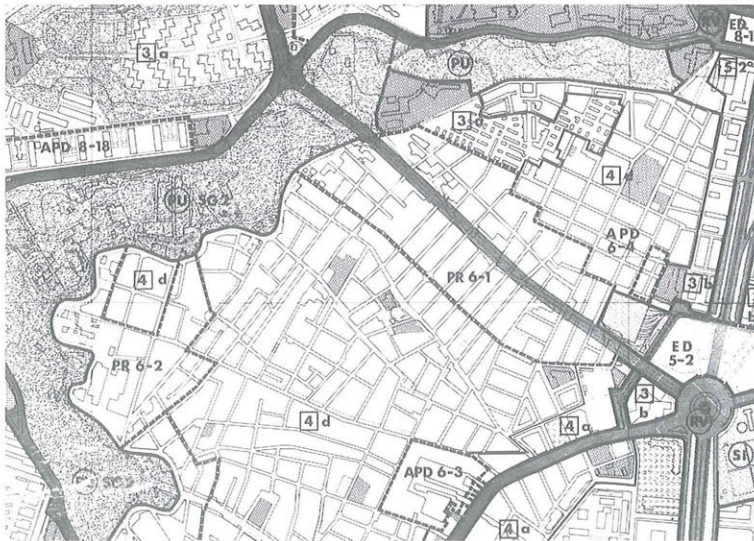
ESCALA 1:25.000





10.1.2.

Ramón
López de Lucio



10.1.3.

10.1.2. Vista aérea del casco de antiguo de Madrid. Ribera de Curtidores en El Rastro de Madrid.

10.1.3. El planeamiento general para la zona de La Ventilla. Detalle del plano de Calificación y Regulación del Suelo del PGOU de Madrid de 1985. Se puede apreciar la



10.1.4.

delimitación del PR 6-1, figura que prevé la remodelación del barrio de La Ventilla, conectando el Barrio del Pilar con la Plaza de Castilla a través de la nueva Avda. de Asturias.

10.1.4. Vista aérea de la nueva Avda. de Asturias, todavía en construcción.

10.1. LA ALMENDRA CENTRAL: DE LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO A LA TRANSFORMACIÓN DE LA ARGANZUELA

Los siete distritos englobados al interior de la M-30/calle de Sinesio Delgado, suman el conjunto de la ciudad histórica (casco viejo, ensanche de 1860, ensanche de posguerra y parcelaciones periféricas interiores). Tan solo se excluyen de este perímetro dos barrios que, funcionalmente, forman parte de la almendra: el barrio de Arguelles (entre Princesa y Rosales) y el margen Norte del final de reina Victoria (entre Pablo Iglesias, Juan XXIII y la Avenida). Ambos están integrados en el distrito 9, Fuencarral-El Pardo.

La almendra es el ámbito espacial más consolidado y denso del municipio. En sus casi 42 Km² (menos del 7% del territorio municipal), residen en 1996 novecientas veinte mil personas, el 32% del total. La densidad media asciende a 220 habitantes por hectárea pero en algunas zonas puede alcanzar los 350/400 hab/Ha. El proceso lento pero mantenido de pérdida de población (casi 170 mil habitantes entre 1981-1996), es consecuencia combinada del envejecimiento de la población, del elevado índice de viviendas vacías (y, también, cada vez más de carácter secundario) y de la terciarización puntual (conversión de viviendas en locales de oficinas o comerciales).

De hecho aumenta ligeramente el total contabilizado de viviendas, mientras disminuyen las principales y el tamaño medio del núcleo familiar. Este significativo dato pasa en quince años de 3,07 hab/viv a 2,65 hab/viv (la media para el municipio se sitúa en 2,88 hab/viv en 1996).

El índice de viviendas principales casi ha disminuido 8 puntos en 15 años mientras aumentan las vacías y las que tienen un uso temporal: 122 mil unidades, un 26% del total, en 1996.

En los 20 años que median entre 1979-99 podemos diferenciar cuatro procesos básicos en la ciudad central que, con frecuencia, presentan facetas contradictorias en su significado e interpretación:

Una dualización social progresiva que convive con una creciente prosperidad promedio del conjunto. Los indicadores de renta, profesión, educación, etc. de la ciudad central señalan una progresiva diferenciación de esta respecto a los distritos periféricos, sobre todo los del Sur, y casi todos los ámbitos del espacio metropolitano. Esta relativa "gentrificación" se ve acompañada de un doble proceso de cambio: se asiste a una "recuperación" social de los espacios mejor situados de la periferia central: el distrito de Arganzuela (ensanche Sur), así como sectores de los distritos norteños de Tetuán, Ciudad Lineal y Hortaleza; a la vez que a una persistente marginalidad -consolidación de enclaves de pobreza- de los espacios de menor calidad constructiva y mayor deterioro físico (Lavapiés, Malasaña-Gran Vía, ciertos fragmentos de Tetuán).

La pérdida de población, que se señalaba arriba, se acompaña de una creciente terciarización que hace que el espacio central de la ciudad siga representando la máxima concentración de puestos de trabajo. En 1996 se estima un total de 690 mil empleos, lo que supone el 57,4% del municipio y casi el 39% del área metropolitana. Compárense estos

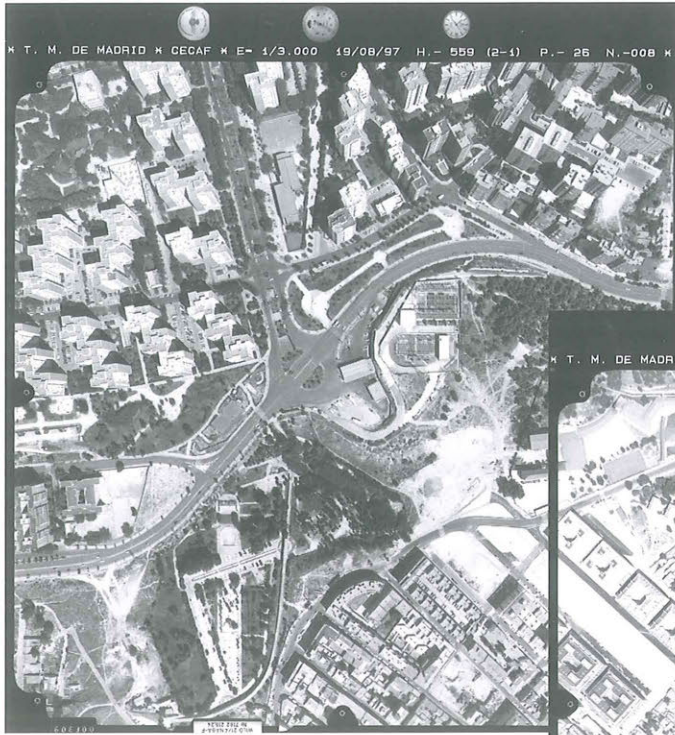
301

EVOLUCIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LAS VIVIENDAS Y EL TAMAÑO DEL NÚCLEO MEDIO FAMILIAR EN LA ALMENDRA CENTRAL, 1981-1996 (en miles viviendas)

Año	Total viviendas	Viviendas Principales	Viviendas Secundarias	Viviendas Vacías	Tamaño medio Núcleo familiar (hab/vivda)
1981 *	434,4 [100 %]	355,4 [81,8 %]	-	78,9 [18,2%]	3,07
1991	446,0 [100 %]	351,5 [78,8 %]	27,8 [6,2%]	66,4 [14,9]	2,82
1996	469,2 [100 %]	347,2 [74,0 %]	39,5 [8,4 %]	82,4 [17,6 %]	2,65

Fuente: Censos de Población de 1981 y 1991; Padrón de 1996.
Nota: en los datos disponibles del Censo de 1981 no se distingue -salvo para el municipio conjunto -entre viviendas secundarias y vacías; estas últimas acumulan los dos conceptos.

Los resultados de la transformación desde los grandes ámbitos urbanos: almendra central y periferias municipales



10.1.5.

10.1.5. Composición de fotografías planas de la zona norte del barrio de Tetuán/La Ventilla en la que se aprecia la ruptura de la trama antigua originada por la Avda. De Asturias (estado en 1997).

datos con el total de población residente en la almendra, que solo supone el 32% de la del municipio ó con la población ocupada en aquella, que únicamente representa el 18,1% del total metropolitano.

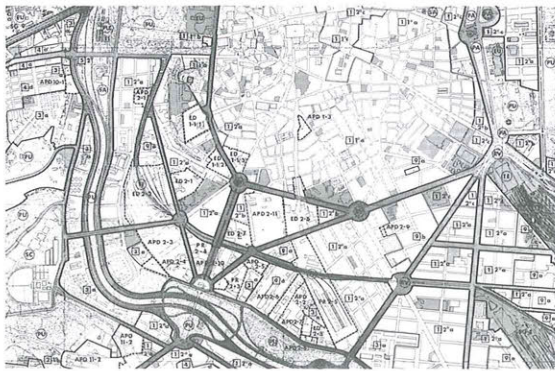
Desde el punto de vista físico, el mayor problema es la creciente obsolescencia de la edificación pese al innegable auge de los procesos de rehabilitación privada subvencionada desde los años 80'. La edificación de vacíos intersticiales o las pequeñas operaciones de reforma interior no compensan el envejecimiento general del patrimonio y su progresiva diferenciación respecto a los estándares de calidad de los nuevos productos inmobiliarios que se ofertan en la periferia. Esta realidad coadyuva a explicar el alto índice de viviendas vacías, la pérdida paulatina de población y la formación de enclaves de pobreza. Las últimas actuaciones de rehabilitación integrada (Malasaña, Plaza Mayor, Lavapiés), intentan invertir o al menos ralentizar este proceso; aún es pronto para poder calibrar su efectividad real.

A esta pérdida de calidad del patrimonio edificado se suma una significativa degradación de la calidad ambiental en las zonas más afectadas por la congestión y la contaminación (atmosférica, acústica, visual) generada por el tráfico automóvil. La política seguida en orden a facilitar este tráfico -túneles, puentes, aparcamientos en lugares centrales-, supone a nuestro juicio una notable colaboración en este

proceso de pérdida de atractivo residencial de los distritos centrales. Las indudables mejoras en reurbanización del espacio público (arbolado de calles, mejora de plazas, etc.), no consiguen invertir esta sensación subjetiva de pérdida global de calidad de la almendra central como espacio para vivir.

Por supuesto las transformaciones físicas en la almendra, aunque numerosas e importantes, no alcanzan la trascendencia y significación que han tenido en las diferentes periferias municipales. Como ya se ha señalado es este, precisamente, uno de los aspectos clave en la evolución de la ciudad durante los dos últimos decenios.

Así las operaciones de viario arterial -una vez construido en los 70' las 3/4 partes del primer anillo con características de autovía, que sirve de límite a la almendra- son puntuales y limitadas. En el casco viejo destacan las operaciones de rehabilitación del patrimonio edificado, tanto grandes contenedores públicos como edificios residenciales privados, acompañados por significativas actuaciones de reurbanización del espacio público. En el Ensanche histórico los procesos más perceptibles son los de estabilidad constructiva (pocas operaciones nuevas) y terciarización selectiva (distritos de Chamberí, Salamanca, Chamartín). Quizás sea la transformación radical de la Arganzuela, de la que nos ocuparemos más adelante, la operación integrada más importante de toda la almendra. En el resto (entre las Rondas y



10.1.6.



10.1.7.



10.1.8.

Los resultados de la transformación desde los grandes ámbitos urbanos: almendra central y periferias municipales

10.1.6. El planeamiento general para la zona de afección de la Operación Pasillo Verde Ferroviario en el distrito de Arganzuela. Detalle del plano de Calificación y Regulación del Suelo del PGOU de Madrid de 1985.

10.1.7. El Scalextric de Atocha antes de su desmantelamiento (1970).

10.1.8. Pasillo Verde Ferroviario. Situación en 1997.



10.1.9.



10.1.10.



10.1.11.

10.1.9. Nuevo paso subterráneo bajo la Gta. de Colombia que continúa con la política viaria, iniciada con el PG' 63, de crear ejes transversales (este-oeste) de comunicación rápida a través de la ciudad consolidada.

10.1.10. Parque Enrique Tierno Galván en Arganzuela. Seguramente el espacio libre público más representativo de la zona centro realizado durante estos últimos 20 años. Supone la recuperación como zona verde con equipamientos

de terrenos ferroviarios obsoletos y el punto de partida de la reconversión de las zonas industriales de la Arganzuela hacia usos residenciales.

10.1.11. Parque Agustín Rodríguez Sahagún en Tetuán. Con esta pieza se pretendió dar comienzo a una remodelación profunda de una zona bastante abandonada por la administración municipal.

la M-30) destacan las operaciones puntuales de consolidación -sobre todo en los bordes interiores de la propia M-30-, así como una situación de relativo estancamiento de los espacios más deteriorados del distrito de Tetuán.

El *viario de nueva creación* en la almendra central es reducido, como es lógico, una vez descartadas las operaciones tardías de reforma interior en el casco antiguo (la Gran Vía Diagonal, entre las Plazas de España y de Alonso Martínez fue la última y más temida de dichas iniciativas). Como se explica en el epígrafe dedicado a la periferia Noroeste, el cierre de la M-30 desde el Puente de los Franceses al nudo Norte, es la actuación más importante. Aunque no afecta físicamente a la almendra central (su límite en este sector es más interior, coincidiendo con la calle *Sinesio Delgado*, eje nuevo que también forma parte de la solución de cierre en malla), es indudable su efecto como gran distribuidor periférico del tráfico rodado por el alivio que supuso sobre algunos de los ejes interiores principales, en particular el Paseo de la Castellana. En los límites estrictos de la ciudad central tan solo se pueden destacar tres nuevos elementos viarios:

La Avenida de Asturias es una nueva vía trazada entre Plaza de Castilla y la intersección de Sinesio Delgado/Ginzo de Limia. Su realización se inserta en una ambiciosa operación pública de reforma interior de una de las zonas más deterioradas del distrito de Tetuán, Ventilla-Valdeacederas. Propuesta formalmente por el Plan de 1985, su ejecución está muy avanzada pero aún no ultimada. Significa una nueva

comunicación entre la M-30/NW (Avda. de la Ilustración) y el eje Castellana. Esta produciendo un nuevo tejido de manzanas cerradas, muy emparentado morfológicamente con el resto de los "nuevos ensanches" generado por el Plan de 1985, que contrasta por su regularidad de trazado y uniformidad volumétrica con el mosaico de parcelaciones periféricas, renovadas puntualmente a lo largo de decenios, que constituye la mayor parte del distrito.

El denominado "*pasillo verde ferroviario*" forma parte de la transformación de la Arganzuela. Desde el punto de vista del viario supone la ejecución de un nuevo eje Este-Oeste al interior del distrito, que conecta el Paseo Imperial con la calle Ferrocarril (cuya sección ha sido también remodelada). Sin embargo, a diferencia de prácticamente la totalidad de este tipo de intervenciones durante el período que analizamos, su carácter no es prioritariamente de tráfico. De hecho uno de sus tramos (entre el Paseo de la Esperanza y la glorieta de Sta. María de la Cabeza) es exclusivamente peatonal. La continuidad se conserva únicamente a través de un *carril bici* que lleva hasta el Paseo de las Delicias, permitiendo fácilmente el acceso al parque Tierno Galván; es el único de estas características que se ha realizado en la ciudad central e incluye pasos a nivel semaforizados en las intersecciones con el viario rodado. Las nuevas *calles del Doctor Vallejo Nájera* y *Santa María la Real de Nieva*, cubren el antiguo trazado ferroviario de circunvalación que comunicaba la Estación del Norte (Príncipe Pío) y la de Atocha, dando servicio a las



10.1.12.



10.1.13.

Los resultados de la transformación desde los grandes ámbitos urbanos: almendra central y periferias municipales

10.1.12. y 10.1.13. Parque de la Bombilla, estado inicial y en proceso de ejecución. Esta zona verde constituye el remate Norte del Pasillo Verde Ferroviario. Arq. A. García Alba.



10.1.14.

Ramón
López de Lucio



10.1.15.



10.1.16.



10.1.17.

10.1.14. Parque de la Cornisa, detrás del conjunto religioso de San Francisco El Grande. Ejemplo de pequeño espacio libre de remate en borde topográfico.

10.1.15. Parque del Matadero junto a la ribera del río Manzanares. Ejemplo de pequeño espacio libre anexo a equipamientos.

10.1.16. Complejo terciario/comercial e intercambiador de transportes en Méndez Álvaro. Prototipo de enclave de actividad económica situado junto a las grandes vías rápidas de circulación.

10.1.17. Las torres KIO en la Pza. de Castilla. El símbolo de la creciente terciarización de la actividad económica en la ciudad de Madrid. Proyecto de P. Johnson.

estaciones de Imperial, Peñuelas y Delicias. Son vías de amplia sección que alojan aceras arboladas, el citado carril-bici y una calzada rodada que permite el acceso al importante paquete residencial que se ha creado, utilizando en parte el espacio de las antiguas estaciones. Complementariamente a este eje aparecen algunas vías menores, regularización y prolongación de trazados preexistentes: el tramo de *Ribera de Curtidores* entre Ronda de Toledo y el Paseo de las Acacias, la prolongación de la calle del Gasómetro y la calle *Arganda* desde aquel Paseo hasta el de Santa María de la Cabeza, etc.

La tercera vía significativa es la *Avda. del Planetario* que, parcialmente bajo el parque de Enrique Tierno Galván, comunica Méndez Álvaro con el extremo sur de Embajadores; esta vía supone un cierre Sur al cinturón de Rondas que se complementa con la prolongación de la *Avda. de Menéndez Pelayo* hasta Méndez Álvaro bajo las vías de la Estación de Atocha, prolongando y ampliando la *calle del Comercio*.

Más significativo y polémico que este reducido conjunto de trazados nuevos, es el sistema de pasos a distinto nivel (*túneles y puentes*) que, con objeto de incrementar la capacidad viaria de la ciudad central, se ha ejecutado durante el período. Su precedente más próximo es la conversión en los 60' del antiguo cinturón de bulevares que delimitaba el Ensanche de 1860, en un

sistema de vías rápidas con pasos a desnivel ("los puentes", como es conocido popularmente). Probablemente fue una medida imprescindible desde el ángulo del funcionamiento económico del centro urbano, pero su coste en términos ambientales y de estética urbana ha sido notable. Su huella permanece marcando ominosamente espacios públicos tan significativos como la Glorieta de Cuatro Caminos o la intersección con Príncipe de Vergara. El desmontaje en 1985 del "*scalextric de Atocha*" (sustituyéndolo por un túnel transversal en dirección este-oeste) fue una operación emblemática del nuevo urbanismo democrático (en paralelo a concepciones viarias como la Gran Vía de Hortaleza ó la Avda. de la Ilustración), que no ha tenido continuidad en el tiempo. Siendo sustituida gradualmente por una política que persigue como objetivo primordial incrementar la accesibilidad rodada a la ciudad central. Durante los dos últimos decenios se han ejecutado dentro de la almendra central **16 nuevos túneles y un paso elevado** (el recientemente inaugurado Puente de los Franceses):

En primer lugar se ha tratado de mejorar la accesibilidad desde las principales radiales. A esta lógica obedecen los túneles de Plaza de Castilla, de la prolongación Norte de la Castellana (N-I), la conexión de la Avda. de América/ N-II bajo la calle Cartagena ó el de la Plaza de Cristo Rey (conexión con la N-VI) en su primera versión.



10.1.18.

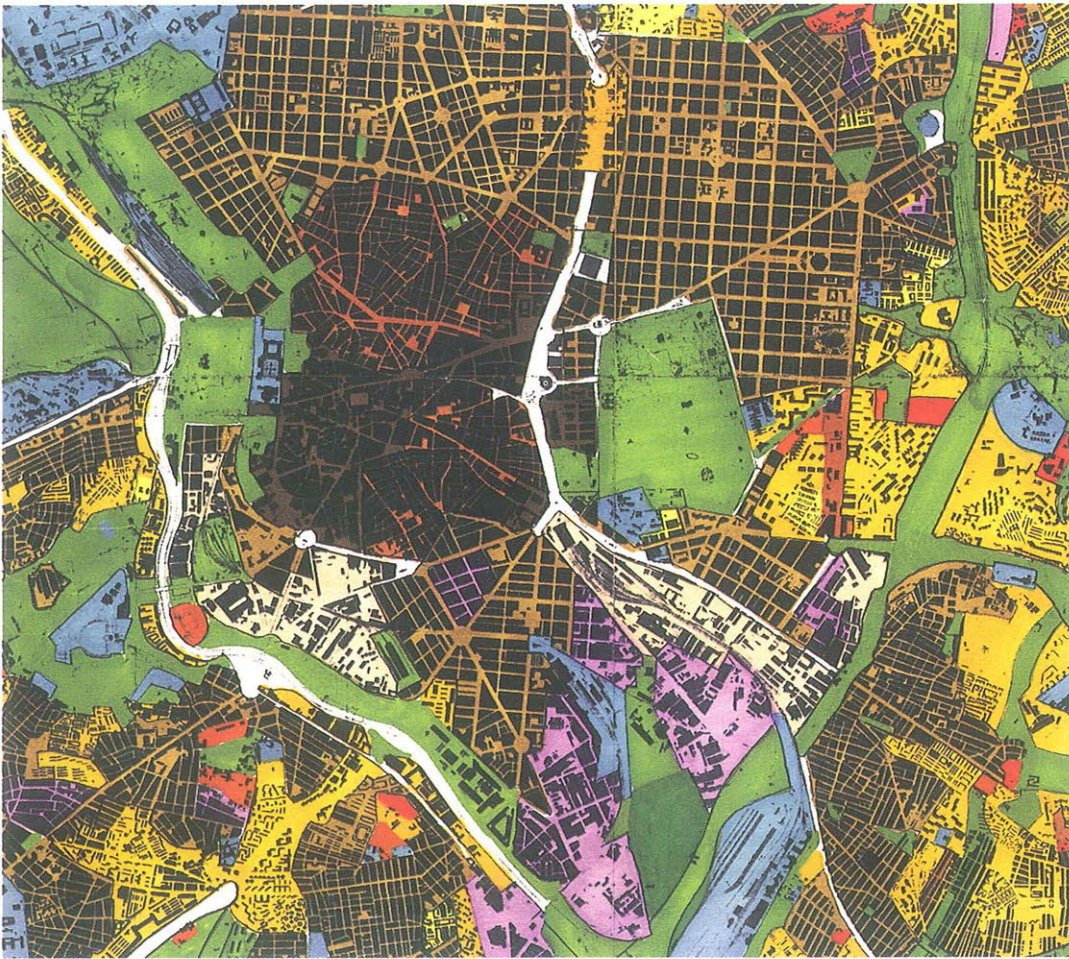
10.1.18. Antiguos espacios industriales de la zona de Arganzuela que posteriormente fueron objeto de profunda reforma, reconvirtiéndose en

espacios libres, equipamientos y zonas residenciales. En primer término la recientemente desaparecida Estación de Peñuelas.



10.1.19.

10.1.19. Oficinas y torre de comunicaciones de RTVE junto a la M-30, fruto de un convenio urbanístico.



10.1.20.

Ramón
López de Lucio



10.1.21.

10.1.20. Planeamiento propuesto en el Plan General de 1963 para la zona sur del ámbito central.

10.1.21. Plano de la propuesta para el Pasillo Verde Ferroviario.

En segundo término se quieren mejorar los itinerarios de circunvalación interiores: conexión sobre la Castellana y bajo la estación de Chamartín de Sinesio Delgado con Pío XII, túnel de la calle Bailén frente a Palacio, túnel de Atocha, túneles de la calle Comercio y de la Avda. del Planetario.

Finalmente se intentan configurar ejes transversales rápidos, particularmente en dirección Este-Oeste, comunicando a través de la ciudad las diferentes radiales. A esta categoría pertenecen los túneles de la plaza de República Dominicana y Arturo Soria (eje Alberto Alcocer- Costa Rica- Gran Vía de Hortaleza); así como los túneles inaugurados en Mayo de 1998 de Ríos Rosas e Islas Filipinas/Cea Bermúdez (doble eje de Cea Bermúdez-Abascal-María de Molina y de Ríos Rosas- Islas Filipinas), que pretenden facilitar la comunicación entre las radiales N-II y N-VI, principales nuevos ejes de localización terciaria.

De alguna manera esta política de túneles se complementa con el programa de aparcamientos de residentes que, en diversos casos se han ejecutado conjuntamente sirviendo para financiar la obra de infraestructura viaria principal. Al interior de la almendra se han construido desde 1979, 94 aparcamientos subterráneos que totalizan 43.703 plazas. De hecho un número difícil de calcular de estas plazas se revenden o alquilan como aparcamientos diurnos ligados al proceso de terciarización del centro.

La superficie de *zonas verdes* en la almendra central suma en 1997 430 Has, casi un 20% del total municipal, frente a una población que alcanza el 32%. Lo que significa lógicamente una dotación por habitante bastante inferior a la media general: 4,67 m²/hab frente a 7,67 m²/hab.

Pese a todo la superficie verde se ha incrementado notablemente: hasta 136 Has en el período de siete años comprendido entre 1985-92 (el estándar en 1985 tan solo era de 2,84 m²/hab). Lo que sucede es que las oportunidades de suelo en la almendra central son mucho más restringidas que en la periferia, prácticamente inexistentes en todo el perímetro comprendido al interior del anillo de Rondas. Las mayores oportunidades se dan en la periferia de la almendra y en ese ámbito es donde han surgido los tres mayores nuevos parques:

El de *Enrique Tierno Galván* en el distrito de Arganzuela (45,8 Has), aprovechando los terrenos en desuso y las escombreras existentes en el triángulo ferroviario al Sureste de la estación de Delicias. Unido a la estación, que se convierte en Museo del Ferrocarril, incluye otra serie de instalaciones específicas: Planetario, sistema de proyección Imax, auditorio al aire libre, lago, etc. Se ha ejecutado entre 1985 y 1987 siguiendo un proyecto de 1985². Supone la punta de lanza en la recualificación del extremo Sur de la almendra, en particular de los espacios industriales obsoletos de Legazpi y Méndez Alvaro



10.1.22.

Los resultados de la transformación desde los grandes ámbitos urbanos: almendra central y periferias municipales



10.1.23.



10.1.24.

310



10.1.25.

10.1.23. Operación Gasómetro en el distrito de Arganzuela. Actuación de reforma interior sobre terrenos de la Compañía del Gas que se transformaron en una zona verde y dos piezas residenciales en manzana semicerrada.

10.1.24. Operación de reforma interior en torno a la Gran Vía de San Francisco el Grande que formaliza la conexión de la calle Toledo con la Gta. de Pta. de Toledo.

10.1.25. La operación Estación de Peñuelas supuso la transformación de la antigua estación ferroviaria de mercancías en un parque con algunas dotaciones de carácter deportivo y un pequeño aprovechamiento residencial al sur. Al

fondo puede verse el nuevo tramo de la Calle Doctor Vallejo Nájera sobre lo que era el Ferrocarril de Circunvalación.

En el extremo opuesto, distrito de Tetuán, entre el Paseo de la Dirección y la calle Villaamil, se ha urbanizado el parque de *Agustín Rodríguez Sahagún*³. Junto con el inmediato *Parque de los Pinos* suman 22,6 Has. La definitiva desaparición del Barrio del Cubillo y la culminación de la Avda. de Asturias, permitirá la formación de un extenso parque lineal de borde del distrito, cuya superficie se acercará a las 50 Has. Su ejecución no se ha visto acompañada por la remodelación de toda la banda Noroeste de Tetuán, de características marcadamente marginales (PERIs 6.2 y 6.3 del Plan de 1985). Más adelante volveremos sobre este tema.

Un tercer parque, formalmente incluido en la periferia Noroeste (distrito Fuencarral-Moncloa) aunque funcionalmente más relacionado con la ciudad central, es el de la Bombilla que prolonga hasta la Avda. de Valladolid las casi 100 Has con que cuenta ya el Parque del Oeste. La construcción de dos pasarelas sobre el trazado ferroviario permite la continuidad de las zonas verdes desde las plazas de España y de Moncloa hasta el río Manzanares, en el único tramo de este (entre los Puentes de los Franceses y del Rey), que se ha salvado como espacio peatonal urbano de calidad. Esta continuidad se ha visto, sin embargo, amenazada por la reciente ruptura que ha supuesto la introducción de una autovía a través del Parque del Oeste. En efecto, la construcción del nuevo Puente de los Franceses prolonga la Carretera de Castilla (M-500), con sus cuatro carriles de tráfico, sin interrupciones hasta el semáforo del Paseo de Rosales. Para ello ha sido necesario desdoblarse la sección de la calzada del primer tramo del Paseo de *Ruperto Chapí* que enlaza (y pone en carga) la ya existente amplia sección del Paseo de Camoens.

Aparte de estos extensos parques periféricos el resto de las actuaciones en el capítulo de zonas verdes es de menor entidad:

En el distrito de Chamberí se ha abierto al público, en terrenos propiedad del Canal de Isabel II, el *Parque de Santander* que, con sus 2,8 Has, alivia parcialmente la acusada carencia de espacios verdes de esa parte de la ciudad.

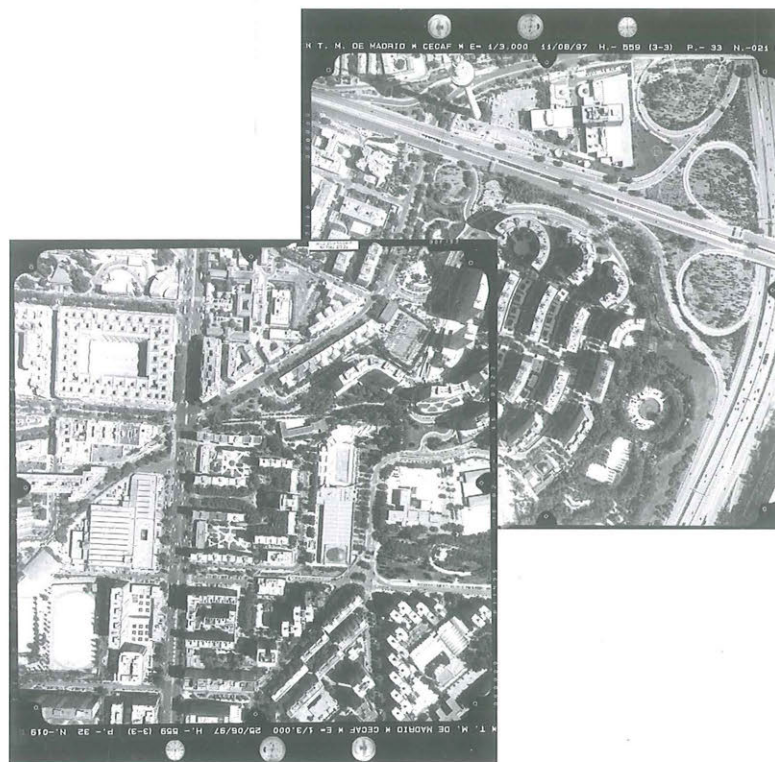
En el borde interior de la M-30/Este han surgido algunos pequeños espacios verdes, cuyo carácter auténtico es más bien el de fajas de protección: *Parque de Félix Rodríguez de la Fuente*, *Parque de Breogan* (2,2 Has) frente a la urbanización Parque de las Avenidas, ampliación del Parque de Roma (pasa de 11,7 Has en el Inventario de 1988 a 13,9 Has en el de 1997), etc.

En torno al Pasillo Verde Ferroviario en el distrito de Arganzuela se han creado algunos nuevos espacios libres: el *Parque del Matadero*, el *Parque de Peñuelas*, el *jardín del Rastro* o el ajardinamiento de las isletas en el nudo de la M-30 y la calle Toledo.

El *Parque de la Cornisa*, a espaldas de S. Francisco el Grande, forma parte de la operación del mismo nombre.

En el arranque de la Cuesta de la Vega, el pequeño *Parque de la Muralla* permite contemplar un reducido fragmento de la antigua cerca árabe que rodeaba el recinto urbano inicial.

Como se apuntaba arriba, las oportunidades de suelo para nuevas zonas verdes son extremadamente limitadas en la almendra central. Se concretan en la prevista apertura de algunos espacios ajardinados de acceso restringido (como es el caso del Casino de la Reina en la Glorieta de Embajadores o como podría ser el de los extensos terrenos del Canal entre Santa Engracia y Bravo Murillo). Así como en la ya señalada ampliación del Parque de Cornisa de Tetuán o en algún limitado jardín que pueda surgir en las escasas áreas



10.1.26.

10.1.26. El Parque de Roma es una operación concebida previamente al periodo de estudio que se completó después. Contempla un conjunto residencial en altura de promoción privada y una gran zona verde entre este y la

M-30, junto a la cual se desarrolla toda la operación. Composición de fotografías aéreas planas.

312



10.1.27.

10.1.27. El Parque de Roma con la M-30 en primer término.



10.1.28.

10.1.28. El final de la Avda. de Burgos/Avda. de la Paz donde se ha producido uno de los desarrollos residenciales en altura más intensos del municipio a una distancia extremadamente escasa de una vía de muy alta

densidad como es la M-30. De hecho, el mecanismo de concentración de volúmenes en los márgenes e isletas de la autovía, cuyo suelo se obtuvo gratuitamente, es el responsable de la situación que hoy contemplamos.



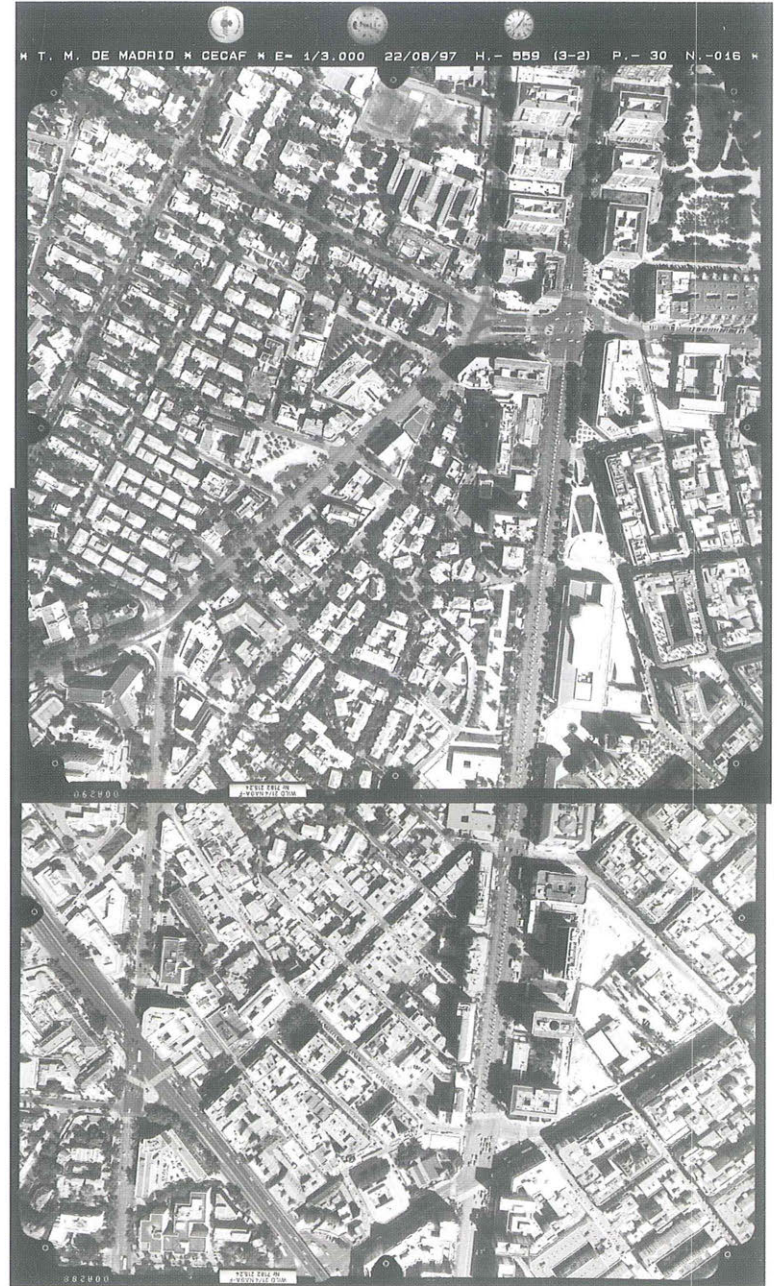
10.1.29.



10.1.30.

10.1.29. Vista aérea del tramo de Príncipe de Vergara afectado por la remodelación propuesta en el APD 5-13 ya concluida.

10.1.30. La remodelación de la Puerta del Sol fue, en su momento, una actuación muy polémica por lo "atrevido" de su diseño en un



10.1.31.

lugar tan tradicional. Sin embargo es una actuación muy destacable por la racionalidad del orden propuesto, la calidad de los materiales

empleados y el cuidado puesto, precisamente, en el diseño de los detalles y los elementos de mobiliario, especialmente quioscos y fuentes-banco. A. Capitel, J. Ortega y A. Soria, arqts.

todavía pendientes de remodelación integral: zona industrial de Méndez Álvaro -playas ferroviarias de Atocha u operación Chamartín.

En 1992 la superficie de *oficinas* en edificios de uso exclusivo alcanza en la almendra central 6,16 millones de m², casi un 82% del total municipal repartido entre 932 inmuebles. El porcentaje ha disminuido en 4 puntos desde 1980 pero sigue siendo muy elevado y supone un incremento absoluto de 1,21 millones de m² a lo largo de 12 años a un ritmo promedio de 100 mil m²/año. Este crecimiento del terciario se concentra en algunos distritos norteños: Salamanca, Chamberí, Tetuán y Chamartín. En particular supone la consolidación del eje Castellana Norte, desde el polígono Azca, que se completa en los últimos 80', a las emblemáticas torres KIO en Plaza de Castilla inauguradas en 1998.

Otros emplazamientos privilegiados son el eje de Príncipe de Vergara y el entorno de la M-30. En este son destacables varias actuaciones:

- el polígono 7 del Plan Especial Avda. De la Paz; el Convenio firmado en Noviembre 1980 define un significativo complejo terciario⁴.
- el costado Este de la estación de Chamartín.
- las instalaciones de RTVE en el polígono 35 del Plan Especial de la Avda. de la Paz (nudo de O'Donnell) que sustituye, de acuerdo al Convenio firmado en Diciembre de 1979, a un conjunto de viviendas de hasta 24 plantas promovido por la Cooperativa de Viviendas Roncalli⁵.
- el complejo terciario-comercial de Méndez Álvaro que aloja cuatro torres de oficinas, un hotel, un conjunto de minicines, un hipermercado/centro comercial Hipercor y la nueva Estación Sur de Autobuses⁶.



10.1.32.

10.1.31. Actuación sobre un tramo de la calle Príncipe de Vergara (APD 5-13 del PG' 85). Se han construido edificios de oficinas y equipamientos representativos como el Auditorio Municipal y el Museo de la Ciudad.

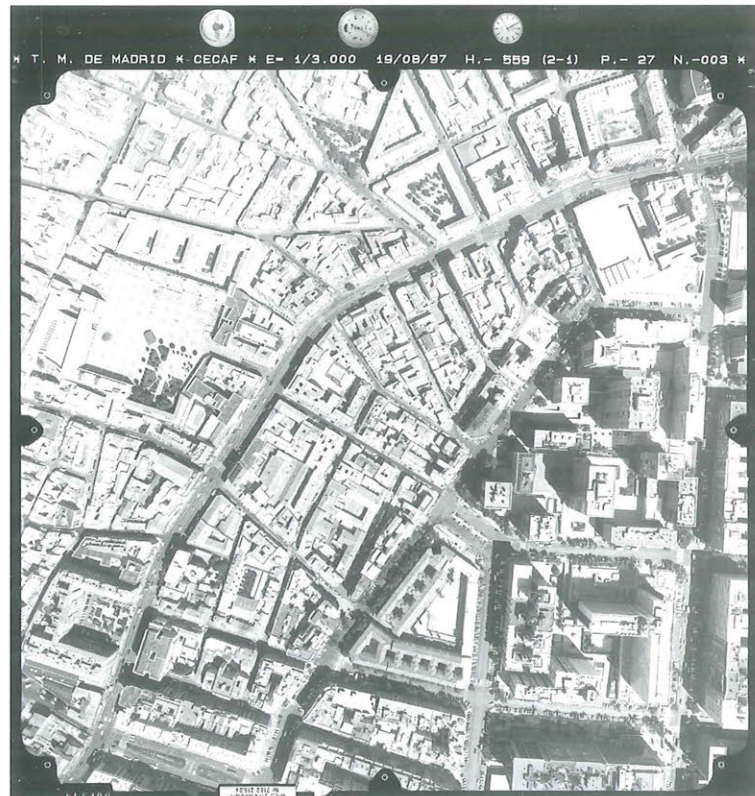
10.1.32. Edificio perimetral de viviendas en la Plaza de La Remonta. El diseño se debe al arquitecto J.M. Adell Argilés y la promoción a la EMV (Empresa Municipal de la Vivienda).

Además, hay que subrayar la importancia del continuado proceso de conversión de viviendas en oficinas en toda la almendra central que puede alcanzar hasta 20 mil viviendas según datos de 1991⁷.

La operación de transformación física más intensa ha tenido lugar en el *distrito de Arganzuela*, el antiguo sector Sur del Ensanche. Enclave privilegiado de las estaciones de ferrocarril (terminales de pasajeros y de mercancías) en las décadas centrales del siglo XIX, se convierte enseguida en espacio industrial en las inmediaciones de los trazados ferroviarios: zonas de Atocha-Méndez Álvaro, Delicias-Legazpi e Imperial-Peñuelas-pasillo ferroviario de circunvalación. A esta evolución colabora el limitado espacio calificado por el Ensanche de 1860 y la cercanía de los denominados "barrios bajos" (Lavapiés-El Rastro).

La transformación arranca en el Plan General de 1963 que propone una *ordenanza de "remodelación"* afectando todo el espacio ferroviario de Atocha, la mayor parte del espacio industrial que se había consolidado entre las estaciones de Peñuelas e Imperial y el entorno Noroeste de esta última estación. Por medio de un Plan Parcial se permite el cambio de uso industrial a edificación residencial en bloque abierto de hasta ocho plantas, con unas generosas edificabilidades brutas (7 m³/m²) y posibilidad de ocupación del suelo (hasta el 60% de las parcelas edificables)⁸.

De acuerdo con esa posibilidad comienzan desde finales de los 60' las operaciones de transformación que afectan prioritariamente a las grandes parcelas de uso industrial existentes en la zona. El ejemplo más representativo es la actuación en las instalaciones del Gasómetro, ejecutado en los 80' y que ha generado las primeras manzanas semicerradas de diseño contemporáneo de la zona. La operación de los "docks" entre la Avda. Ciudad de Barcelona y la estación de Atocha apunta la misma solución.



10.1.33.

10.1.33. Plaza de La Remonta en el distrito de Tetuán. Actuación de reforma interior con la que se pretendió crear un enclave representativo dentro del distrito, una especie de plaza mayor local. Esta operación consistió en la

remodelación de los Cuarteles de la Remonta que se transformaron en una amplia plaza cívica ajardinada parcialmente y delimitada por nueva edificación perimetral; viviendas y equipamientos.



10.1.34.

Cuando se aprueba el Plan de 1985 hay un total de 12 operaciones de este tipo en marcha (Áreas de Planeamiento Diferenciado). También resulta pionero el Plan de 1963 en su planteamiento de convertir en zonas verdes una notable proporción del distrito; las estaciones de Imperial y Peñuelas íntegramente, los terrenos al Sureste de la estación de Delicias hasta el arroyo Abroñigal (futuro Parque de Tierno Galván), todo el borde del río Manzanares entre los Paseos de Yéseras, Chopera y el futuro trazado de la M-30 y la cornisa tras la basílica de San Francisco el Grande.

Sin embargo el documento de 1963 todavía intenta conservar en su práctica integridad los ámbitos industriales de Méndez Álvaro y Delicias-Legazpi. El Plan de 1985 da un paso más allá: respeta todas las intervenciones en marcha, como se ha apuntado, que suponen la renovación casi completa del

espacio en torno al final de la calle Toledo, entre las glorietas de Pirámides y Puerta de Toledo. Limita aún más las zonas con calificación industrial que quedan reducidas al margen Suroeste de Méndez Álvaro y al núcleo más consolidado de Legazpi, además de algunos enclaves dispersos al Oeste del distrito. Y plantea numerosas operaciones de reforma interior (hasta siete PERIs y once estudios de Detalle), que suponen en la práctica culminar el proceso de remodelación completa iniciado en 1963, extendiéndolo incluso a todo el margen Nordeste de Méndez Álvaro. Dos operaciones especiales van a incidir además en el distrito: el concurso de *S. Francisco el Grande*, fallado en 1982, cuyas determinaciones básicas recogerá el Plan del 85, y el *Consortio del Pasillo Verde Ferroviario* que se constituye en 1989, integrado por RENFE y el Ayuntamiento.

10.1.34. La recientemente remodelada Glorieta de San Bernardo es uno de los ejemplos más tempranos del programa de remodelación de glorietas que se centra principalmente en la reordenación del tráfico (realizado con eficacia),

el reajuste de aceras y la incorporación de elementos simbólicos (fontes y esculturas).

La política del Consorcio ha sido la de reutilizar el patrimonio inmobiliario de RENFE, a la vez que se mejora la funcionalidad de sus servicios (cierres Sur de las líneas C-10 y C-100). En todo caso se ha modificado sustancialmente la propuesta del Plan de 1985, que era mucho más modesta (recuperación de los terrenos de las estaciones para equipamientos y zonas verdes). La operación diseñada se extiende a lo largo de 8 Kms y abarca un total de 157 Has⁹. Su coste total, cifrado en 40.000 millones de pesetas en 1991 se sufragará a través de la venta de 110 mil m² de parcelas con capacidad para un total de 372 mil m² edificables de uso residencial, terciario e industrial¹⁰. Los nuevos parques de la Bombilla, Peñuelas, Bronce y Delicias, así como el previsto gran equipamiento deportivo en la antigua estación de Imperial, están ligados al Pasillo Verde¹¹.

El resultado, visto desde 1998, ha supuesto un vuelco notable al perfil social y físico del distrito. Las actuaciones en el viario y el verde fueron descritas más arriba. El conjunto de las operaciones residenciales está conformando un ensanche Sur reinterpretado. A los trazados barrocos, se superponen la geometría de las grandes propiedades industriales (cuya forma permanece a través de los nuevos trazados viarios y de las diferencias que acusan los distintos proyectos residenciales), así como las nuevas y reducidas retículas de manzanas cerradas o semicerradas que se adaptan a aquellas. Algunos grandes contenedores obsoletos (Matadero, Mercado de Pescado, estación de Delicias) se han reconvertido a nuevos usos terciarios o culturales; otros (buena parte del Matadero Municipal y el antiguo Mercado Central de Frutas y Verduras), esperan su transformación. Se conserva alguna actividad industrial en Legazpi mientras que buena parte de las instalaciones que subsisten en Méndez Álvaro están en desuso. El Plan de 1997 propone reconducir el conjunto de la transformación de esta zona hacia un nuevo espacio de centralidad terciario-residencial, prolongación sur del eje Castellana-Prado; la actuación casi totalmente concluida de la estación de autobuses y el complejo terciario/comercial/de ocio, sería la avanzadilla de esta opción a la que también ha contribuido el Consorcio del Pasillo Verde Ferroviario, cuyos bloques residenciales se asoman ya a Méndez Álvaro. De esta manera se está produciendo, con más de un siglo de retraso, la recuperación social y tipológica del fragmento menos favorecido del Ensanche histórico.

En el resto de la almendra central la transformación ha sido mucho más limitada. Estrictamente puntual (edificación entre medianeras en parcelas reducidas o cambios de uso), al interior de las Rondas. En 1985 tan solo aparece un APD significativo, recogiendo la transformación, muy avanzada ya en ese momento, de la antigua estación del Niño Jesús en una barriada residencial de bloque abierto y elevada densidad, una de las pocas de estas características que encontramos en el perímetro del Ensanche de 1860. En la "periferia" Norte/Nordeste de la almendra, entre aquel límite y la M-30, se pueden destacar las siguientes operaciones:

En la zona Este se completan varias zonas residenciales ligadas con la M-30: un pequeño espacio triangular en la *Glorieta del Conde de Casal*; la mayor parte de los elevados y curvilíneos bloques del *Parque de Roma* y del polígono residencial/terciario que completa el barrio de Prosperidad entre Corazón de María, Avda de América y M-30; la urbanización del PERI en la intersección de Ramón y Cajal con la M-30, etc.

En el extremo Noreste de la almendra se termina de configurar el espacio comprendido entre la estación de Chamartín y la M-30. Se trata

de una serie de operaciones que provienen del plan Especial de la Avda de la Paz y que el Plan de 1985 recoge como APDs, alguno de ellos profundamente modificados a través de Convenios entre la propiedad y Gerencia que se celebraron en 1979/80¹². Ha supuesto la creación de una auténtica barrera de altos conjuntos residenciales junto con algunos edificios terciarios de fuerte impacto visual tanto desde la estación como desde la autovía de circunvalación.

En el vértice Noroeste, distrito de Tetuán, se acomete en la década de los 90' la última de las operaciones de renovación urbana de un tejido marginal consolidado (la mayor parte de ellas se ejecutaron entre 1978 y 1985 dentro del Programa de Barrios en Remodelación). Se trata de la apertura de la Avda de Asturias entre Plaza de Castilla y Sinesio Delgado. La operación avanza desde ambos extremos, generando dos bandas de manzanas cerradas de altura media dentro de un tejido reticular regular que supone una novedad en la zona. No muy distante, sobre el eje de Bravo Murillo que articula el distrito se ha creado una nueva plaza (*La Remonta*) en el espacio que ocupaba el Cuartel de Caballería del mismo nombre. Las obras se ejecutan en 1986/87 (proyecto de A. Ordozgoiti) y suponen la construcción de un conjunto perimetral de edificios residenciales de altura moderada que definen una plaza porticada de casi 1 Ha de superficie¹³.

También en Tetuán se terminó durante el período que consideramos el polígono municipal de Francos Rodríguez¹⁴, la mayor implantación de bloque abierto en altura en contacto con el antiguo tejido periférico del distrito. Sin embargo permanecen bastante estancadas las operaciones de remodelación previstas en 1985 en los espacios con trazados y rasantes más difíciles y de menor calidad constructiva, que a veces roza el chabolismo. En particular los PERIS 6.2 y 6.3 en Valdeacederas, que se extienden a lo largo del Paseo de la Dirección y del reciente Parque de Huerta del Obispo¹⁵.

En el corazón del distrito de Chamartín la operación más importante ha sido la de configuración definitiva de la prolongación de Príncipe de Vergara en el tramo comprendido entre la colonia Cruz del Rayo y el barrio de Prosperidad. Para ello se modifica en 1982¹⁶ el Plan Parcial de 1967, redactado dentro del Proyecto de Accesos Complementarios a Chamartín. En una superficie de 15 has se alojará el nuevo Auditorio Nacional, el Museo de la Ciudad y casi 7 has de espacios libres que se articulan en un sistema de plazas en torno a estos edificios; así como en una zona verde que facilita el contacto entre la colonia de Cruz del Rayo con Príncipe de Vergara. Se disminuyen notablemente los usos lucrativos, básicamente edificaciones residenciales que completan los tejidos preexistentes, pasando de 278 mil m² (Plan 1967) a 129 mil m².

El último capítulo que hay que abordar al considerar la transformación de la almendra central es el de la *reurbanización* de sus espacios públicos más significativos y la *rehabilitación* de algunos de sus principales edificios históricos. En el capítulo 9 se ha tratado el tema para el conjunto de la ciudad. Pero es precisamente en el centro donde se acumula el mayor número de estas intervenciones y algunas de las más importantes. Sin intentar hacer una guía de arquitectura, sí debemos reseñar su distribución y significado general.

La rehabilitación del patrimonio edificado afecta a edificios tan señalados como¹⁷:



10.1.35.



10.1.36.

10.1.35. y 10.1.36. Rehabilitación del barrio de Malasaña. Operación de rehabilitación urbana de calidad sin precedentes (a esa escala de barrio) en Madrid. Se proponen nuevas soluciones encaminadas a mejorar las

condiciones peatonales y de habitabilidad del espacio urbano a nivel local (calles de coexistencia, ampliación de aceras, regulación de aparcamiento en superficie, arbolado,...).

- el Museo del Prado: acondicionamiento general, ampliación del espacio museístico, renovación de cubiertas, etc. En los próximos años, cuando culmine la accidentada sucesión de propuestas y concursos fallidos, se producirá la ampliación de sus instalaciones a dos contenedores inmediatos: el claustro anexo a la iglesia de San Jerónimo y el antiguo Museo del Ejército.
- la Biblioteca Nacional: modernización y acondicionamiento general (según proyecto de I. Junquera y E. Pérez Pita).
- el Palacio de Vistahermosa convertido en Museo Thyssen-Bornesmia (proyecto de Rafael Moneo).
- el antiguo hospital de Atocha convertido en Museo Nacional de Arte Contemporáneo.
- el antiguo Ministerio del Interior en la Puerta del Sol convertido en sede presidencial de la Comunidad de Madrid.
- la terminación de la Catedral de la Almudena según proyecto de Chueca Goitia.
- la reconstrucción y acondicionamiento completo del teatro Real.
- el acondicionamiento de la antigua estación de Príncipe Pío como intercambiador entre el sistema de cercanías y el Metro, al que se adjunta un centro comercial que se inaugurará en 1999.
- el antiguo mercado de pescado de Puerta de Toledo convertido en Centro Comercial (su escaso éxito comercial obligará en breve a un nuevo proyecto de reacondicionamiento).
- la rehabilitación parcial del Cuartel del Conde Duque como centro cultural y de servicios municipal (proyecto de Cano Lasso).
- el antiguo hospital de Maudes rehabilitado como sede de varias Consejerías de la Comunidad Autónoma de Madrid.
- el matadero, parcialmente reconvertido en invernadero, sala de exposiciones, etc..
- las edificaciones del Jardín Botánico rehabilitadas por A. Fernández Alba.
- la estación de Atocha, ampliada y convertida en el más importante intercambiador ferroviario de Madrid y punto de salida de trenes de alta velocidad con destino a Andalucía. El proyecto es de Rafael Moneo desarrollando la más céntrica de las "operaciones de estructura urbana" del Plan de 1985.

La *reurbanización del espacio público* ha afectado a un conjunto de plazas, calles y barrios completos en lo que se puede considerar el esfuerzo económico y proyectual más importante que ocurre en la ciudad central después de la ingente tarea de urbanización del proyecto de Ensanche de 1859 en las décadas siguientes.

Afecta a los siguientes aspectos, agrupados por temas y cronología:

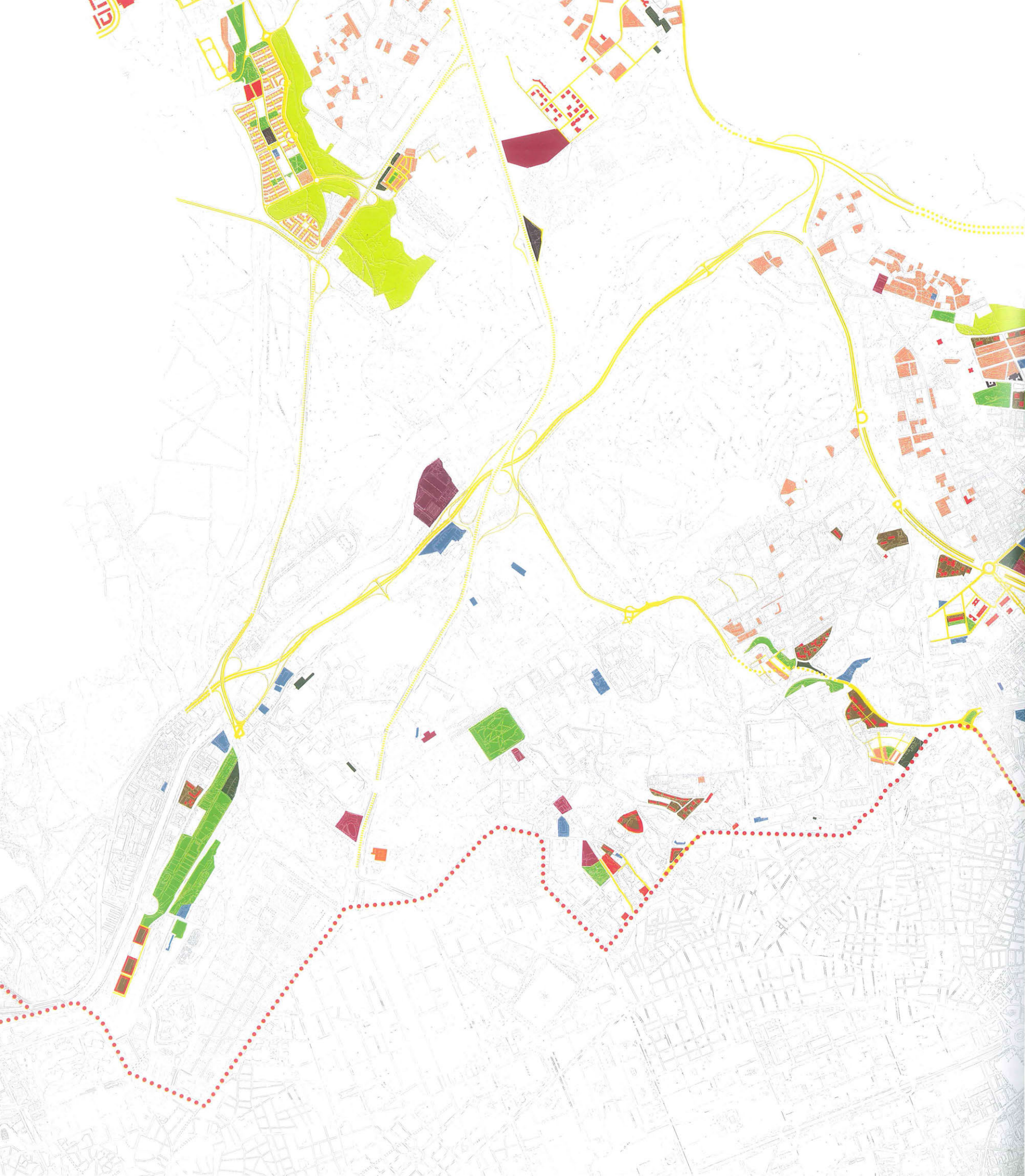
Un primer conjunto de plazas reurbanizadas entre 1984-87¹⁸ entre las que se encuentran; Comendadoras, Guardias de Corps, Encarnación, Ramales, Santiago, Biombo, Puerta del Sol, Provincia, Santa Cruz, de la Paja, Carros, Tirso de Molina, Lavapiés, La Corrala-Agustín Lara, Atocha, Burdeos, Peñascales, Dalí, Olavide, La Remonta y Chamberí. Algunas de ellas han sido modificadas por completo en la década de los 90'.

Un segundo conjunto de plazas reurbanizadas en los 90' entre las que se encuentran: San Bernardo, Bilbao, Alonso Martínez, Chamberí, Olavide, etc.

La labor de arbolado de calles, que generalmente implica la reforma del acerado y a veces la reconsideración de su sección, se extiende a un amplísimo conjunto de vías del centro histórico, del ensanche y de la periferia de la almendra. El plano adjunto ofrece una imagen de esta transformación que añade, de manera muy distribuida, una nueva calidad visual, ambiental y climática a los barrios de la ciudad consolidada. Una categoría particular sería la que afecta al arbolado de las medianas de los antiguos bulevares de ronda del casco antiguo y del ensanche, así como a varias arterias importantes exteriores a este (prolongación de Príncipe de Vergara, Costa Rica, etc..)

La reforma de las esquinas del barrio de Salamanca (ampliando el espacio peatonal y evitando el aparcamiento ilegal) es una de las últimas iniciativas que aún no se ha generalizado al conjunto del Ensanche y de otros ámbitos de la almendra, pero que supone un importante paso en la redefinición del equilibrio entre vehículos y viandantes, tan inclinado hacia el primer término.

Las *áreas de rehabilitación preferente* son operaciones que incluyen la reforma completa del espacio público (renovación de algunas infraestructuras, redefinición de secciones, nueva pavimentación y acerado, arbolado, iluminación, etc...) Y líneas de financiación prioritaria para la rehabilitación del patrimonio construido privado (que incluyen asistencia técnica, subvenciones a fondo perdido, créditos con intereses subvencionados, etc.) Esta tarea se intenta que mejore en profundidad las antiguas edificaciones del centro, superando la simple preocupación por el revoco de las fachadas que caracterizó actuaciones anteriores. Se extienden en la actualidad a las zonas de la Plaza del Dos de Mayo (con dos fases de ejecución que afectan a un total de 601 edificios), calle de Fuencarral y alrededores (15 Has, 267 edificios), calle Mayor y espacio hasta la calle Arenal (10 Has, 180 edificios), entorno de la Plaza Mayor (137 edificios), entorno de las Plazas del Alamillo y la Cruz Verde (96 edificios), Lavapiés (35 Has, 11.878 viviendas afectadas) y el entorno de la plaza de Puerto Rubio y calles de Peña Gorbea y Monte Igueldo en el Puente de Vallecas (7 Has., 1.092 viviendas).







VÍAS RÁPIDAS DE CIRCUNVALACIÓN, VIARIO ARTERIAL, VIARIO ZONAL Y ÁREAS DE APARCAMIENTO
Tramos subterráneos a puntos Ampliación, a tramos discontinuos



ZONAS VERDES DE USO PÚBLICO



ZONAS LIBRES DE USO RESTRINGIDO VINCULADO AL RESIDENCIAL



ZONAS DE REFORESTACIÓN



ZONAS DEPORTIVAS



RESIDENCIAL BLOQUE ABIERTO Y MANZANA COMPACTA



RESIDENCIAL UNIFAMILIAR



INFRAVIVIENDA



INDUSTRIA



TERCIARIO Y ADMINISTRACIÓN



COMERCIAL



EQUIPAMIENTO



REHABILITACIONES INTEGRALES SIN CAMBIO DE USO



SÍNTESIS DE LAS TRANSFORMACIONES NOROESTE

ESCALA 1:25.000 0 500 m 1 km



VÍAS RÁPIDAS DE CIRCUNVALACIÓN, VIARIO ARTERIAL, VIARIO ZONAL Y ÁREAS DE APARCAMIENTO
Tramos subterráneos a puntos
Ampliación, a tramos discontinuos



ZONAS VERDES DE USO PÚBLICO



ZONAS LIBRES DE USO RESTRINGIDO VINCULADO AL RESIDENCIAL



ZONAS DE REFORESTACIÓN



ZONAS DEPORTIVAS



RESIDENCIAL BLOQUE ABIERTO Y MANZANA COMPACTA



RESIDENCIAL UNIFAMILIAR



INFRAVIVIENDA



INDUSTRIA



TERCIARIO Y ADMINISTRACIÓN



COMERCIAL



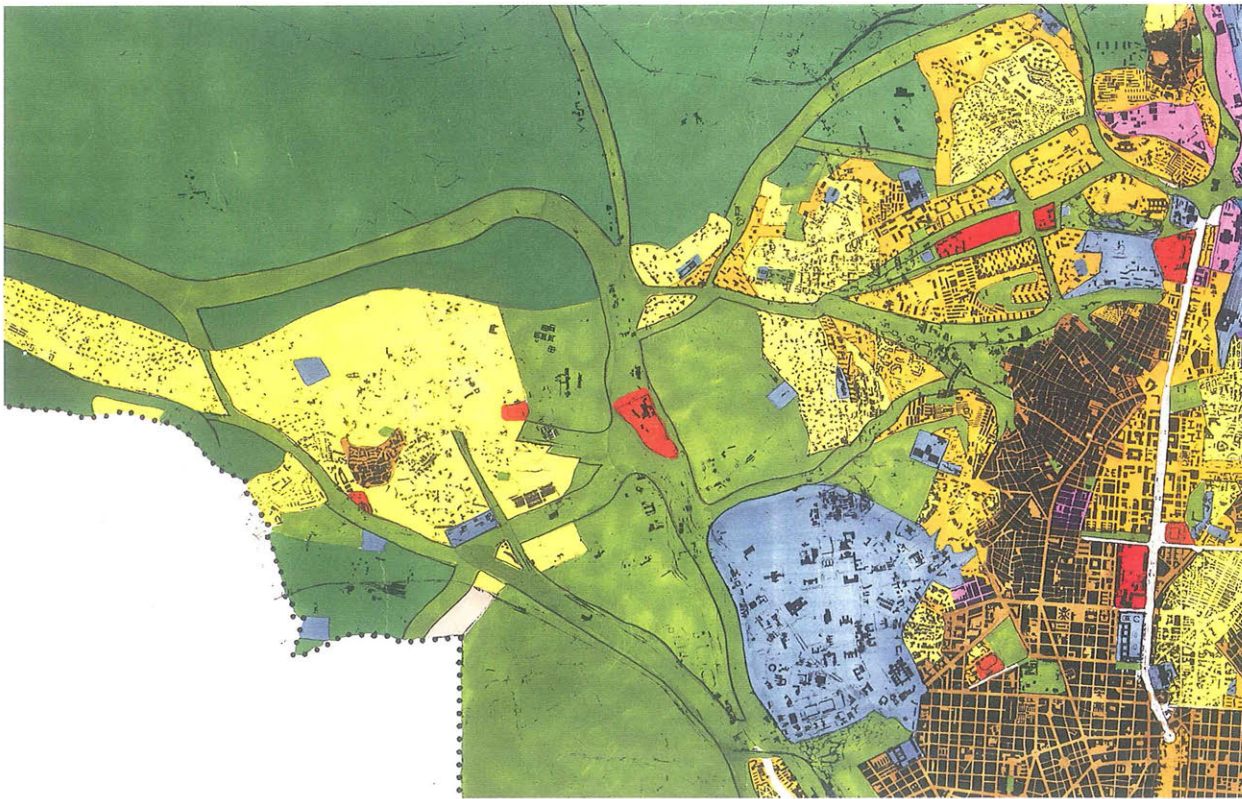
EQUIPAMIENTO



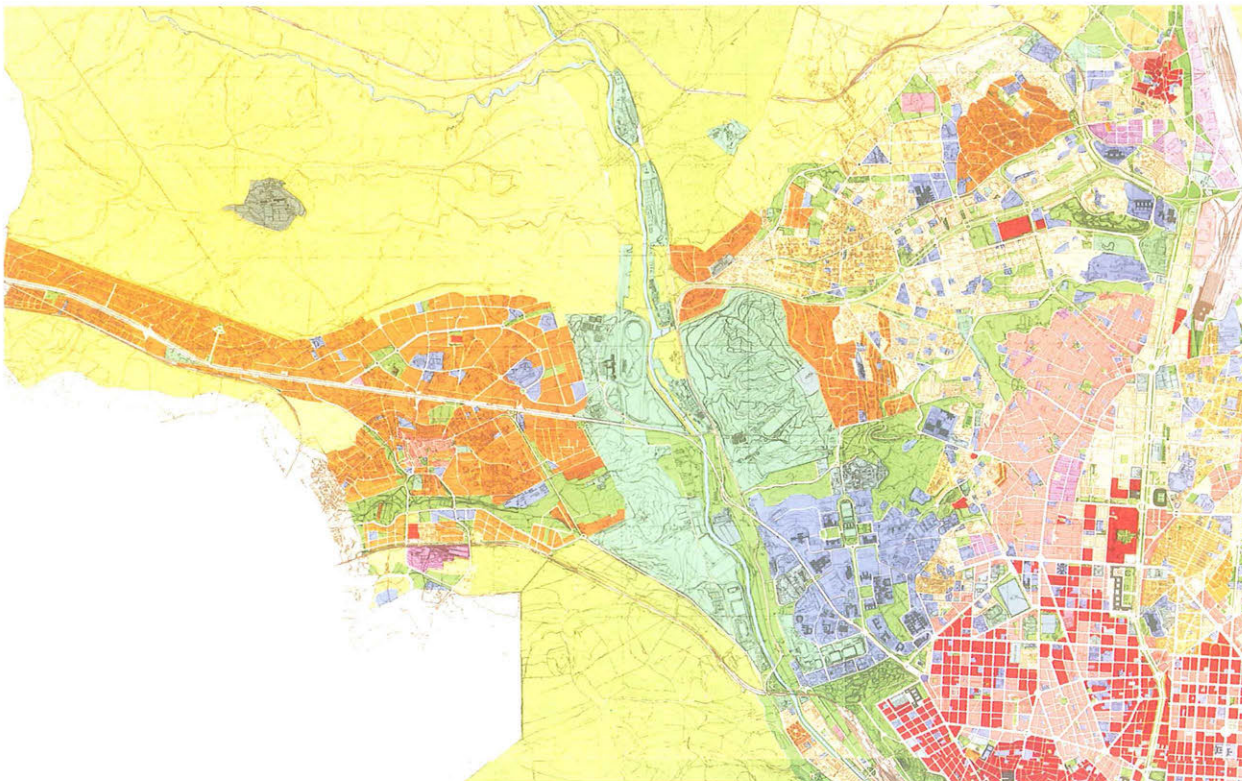
REHABILITACIONES INTEGRALES SIN CAMBIO DE USO



SÍNTESIS DE LAS TRANSFORMACIONES NOROESTE



10.2.2.



10.2.3.

10.2.2. Planeamiento propuesto para el ámbito noroeste por el Plan General de Madrid de 1963. En amarillo limón, vivienda unifamiliar; amarillo, bloque abierto; violeta, zonas

industriales y de almacenaje; rojo, zonas comerciales; verde medio, jardines, parques y verde de protección del gran viario; verde oscuro, rústico-forestal; naranja, zonas deportivas.

10.2.3. Planeamiento propuesto para el ámbito noroeste por el Plan General de Madrid de 1985.

10.2. LA PERIFERIA NOROESTE: MALLADO VIARIO, EQUIPAMIENTO Y CRECIMIENTO DE BORDE

La periferia de la ciudad situada al Noroeste sólo comprende dos distritos (Moncloa-Aravaca y Fuencarral-El Pardo), pero es la más extensa, con mucho, en superficie. Sus 286 km² equivalen casi al 50% del término municipal de Madrid. Sin embargo su población en 1996 apenas rebasa el 10% del total del municipio. La causa es bien conocida: aproximadamente un 90% de su territorio es de carácter forestal -Casa de Campo, Dehesa de la Villa, Montes del Pardo, Soto de Viñuelas-, o verde deportivo -clubs de Campo y Puerta de Hierro, Parque Deportivo Puerta de Hierro, Tejar de Somontes, etc.. Además el ámbito aloja buena parte de los desarrollos residenciales de baja densidad: Aravaca-carretera de la Coruña, Puerta de Hierro, Peña Grande, Mirasierra, etc.

La población creció en los primeros 80' (unos 20 mil habitantes) y desde 1986 se mantiene constante, con pequeñas fluctuaciones, en torno a los 300 mil habitantes. El envejecimiento de las barriadas más densas y antiguas (barrio del Pilar, carretera de la Playa, Fuencarral, etc..) se ve compensado por los crecimientos nuevos, localizados sobre todo en los bordes septentrionales del continuo urbano y en torno a la Avenida de la Ilustración (también en el borde Sur de Aravaca).

Es este un ámbito de fuertes contrastes y de tensiones aun no completamente resueltas. De una parte su privilegiada situación geográfica, al Noroeste de la ciudad, en contacto con sus más importantes masas forestales, con escasa localización de actividades industriales, hacen de su espacio uno de los más cotizados para asentamientos residenciales de calidad. No es casual que aloje algunas de las urbanizaciones más caras y lujosas de la ciudad, como son La Florida, Puerta de Hierro o Mirasierra, el extremo occidental de la carretera de la Playa o el primer tramo de la Avda. de la Ilustración.

Pero, por otra parte, la cercanía al suburbio histórico de Tetuán, los problemas de urbanización, la inclusión de un casco antiguo, como es el de Fuencarral pueblo, rodeado de implantaciones industriales, las propias pautas del planeamiento dejando fuera de ordenación (extensas zonas verdes o de protección del Plan de 1963) a grandes superficies de terreno ya semiocupado, han motivado el desarrollo de barrios muy densos de escasa calidad constructiva y urbanística. Este es el caso del Barrio del Pilar o las colonias de Valdezarza-Villaamil, así como el enquistamiento de parcelaciones periféricas de casitas autoconstruidas o de chalets baratos que, en algunas ocasiones, han derivado hacia la degradación e incluso hacia el chabolismo en sentido estricto.

323



10.2.4.

10.2.4. Vista aérea de la Avda. de la Ilustración. Se aprecia como se suaviza el impacto de la vía al adoptar la solución de gran calle

arbolada, regulada por semáforos e integrada con el entorno a través de vías laterales de servicio (semejante al Paseo de la Castellana).

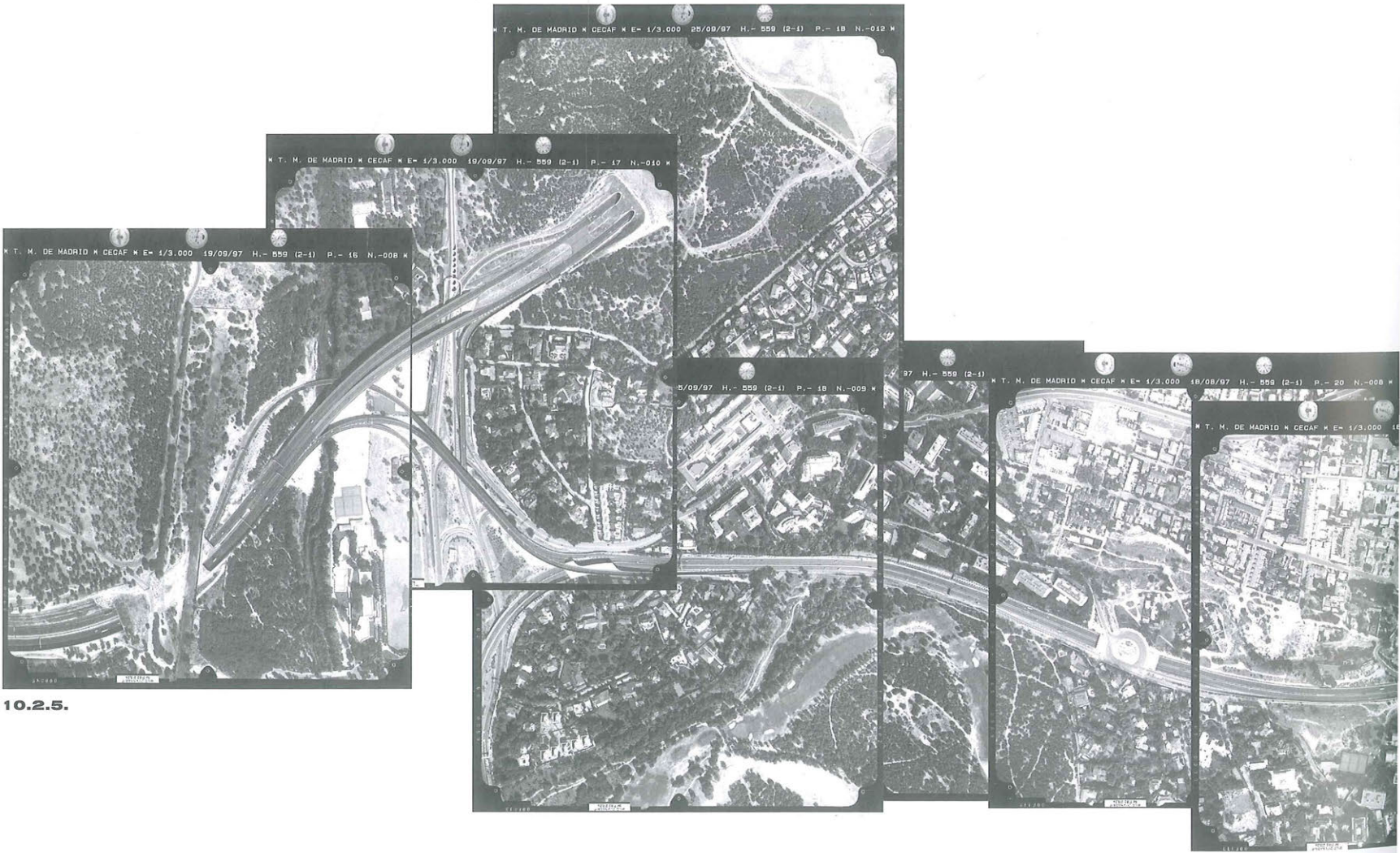
Los resultados de la transformación desde los grandes ámbitos urbanos: almendra central y periferias municipales



10.2.6.

El Plan de 1985 y las fuertes inversiones en infraestructura viaria que lo han acompañado, han conseguido movilizar una parte importante del suelo pero no resolver por completo la situación de las zonas más conflictivas, en particular las vinculadas a Planes Especiales de Reforma Interior, para modificar por completo las tramas urbanas y las edificaciones en los tejidos marginales. En todo caso es indudable la consolidación del ámbito como zona residencial de calidad. Las propuestas del Plan de 1997, que colonizan prácticamente la totalidad del suelo aún disponible entre la frontera actual del espacio urbanizado y la M40/Montes del Pardo (zonas de Monte Carmelo y Arroyo del Fresno), plantean ultimar el proceso descrito.

La principal transformación durante los últimos 20 años es sin duda la *articulación viaria* del ámbito con elementos de alta capacidad de tráfico. Cuando se redacta el Plan de 1985, la M-30 no está cerrada por completo:



10.2.5.

10.2.5. Cierre norte de la M-30. En su tramo central se distingue como esta vía de alta capacidad de integrar en un entorno urbano en lo que se conoce como Avda. de la Ilustración.

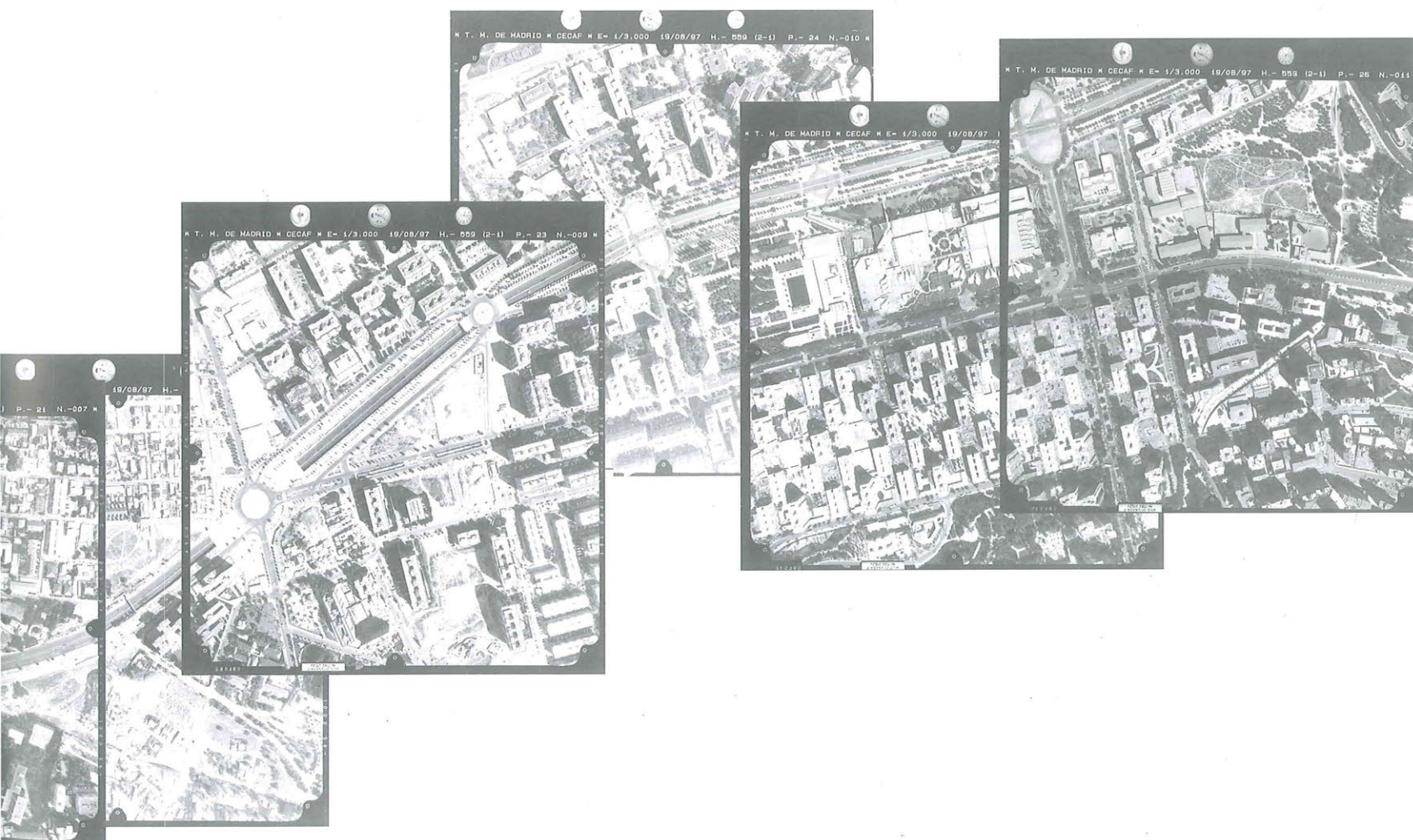
10.2.6. Túnel bajo la Dehesa de la Villa que permite que la calle Sinesio Delgado conecte con la Ciudad Universitaria y con la N-VI y la M-30 Norte ofreciendo una salida directa a la población del Barrio del Pilar y La Ventilla.

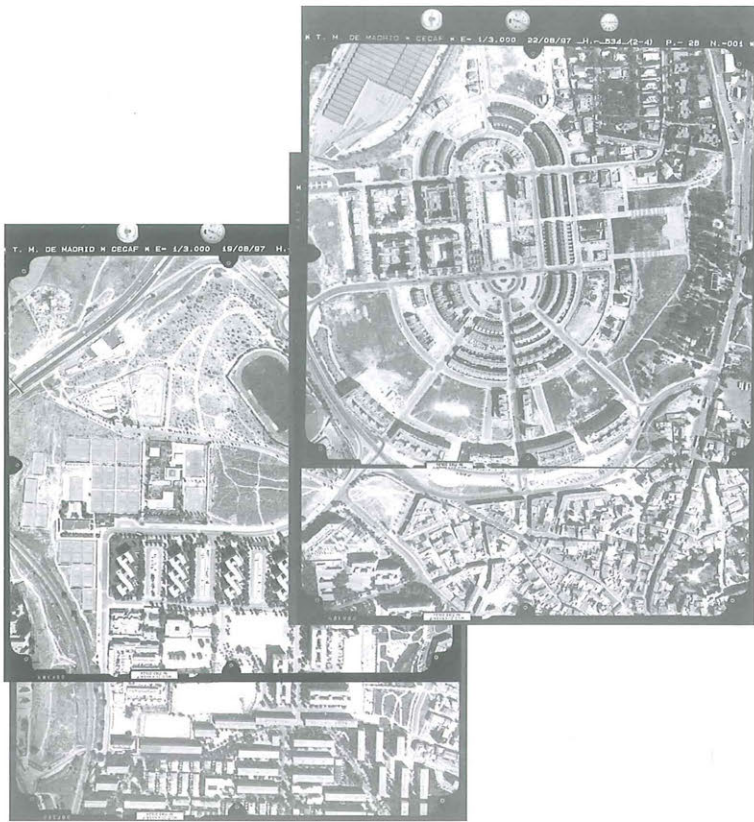
falta el tramo Noroeste precisamente, entre el Puente de los Franceses y la M-607. El trazado estaba previsto desde el Plan de 1963 y la Red Arterial de 1972. Debería discurrir por la vaguada del arroyo de los Pinos, atravesando algunas áreas densamente ocupadas. El documento de 1985 toma una decisión arriesgada pero con un significado urbanístico claro y, desde nuestro punto de vista, acertado. Se quiere evitar un trazado convencional de autopista urbana, con sus indudables efectos de barrera entre márgenes y las dificultades derivadas en la articulación con el resto del tejido urbano. La alternativa que se establece es diseñar en el tramo más urbano una vía tradicional, de gran capacidad, con vías de servicio e intersecciones a nivel. E integrar dicha nueva vía, que se denominará Avda de la Ilustración (en clara alusión a su carácter e intenciones, un nuevo Paseo del Prado/Castellana inserto en un anillo de circunvalación moderno)¹⁹, dentro de un esquema más amplio, la *malla del Noroeste*. Esta trama, compuesta por tres vías

longitudinales Este-Oeste de elevada capacidad conectadas con sus correspondientes transversales, servirá para repartir el tráfico de manera más equilibrada, sin tener que recurrir a la operación de cirugía que supone un trazado de autopista estricto. De esas tres vías, dos serán de nuevo trazado:

La propia Avda. de la Ilustración que conecta con la antigua carretera de Madrid a el Pardo y su prolongación por el margen izquierdo del Manzanares hasta el Puente de los Franceses.

Un nuevo eje más meridional, con carácter de avenida urbana de calzadas separadas, la calle de *Sinesio Delgado*, que conecta Puerta de Hierro con la prolongación del Paseo de la Castellana. Proporciona un itinerario alternativo desde la N-VI al centro terciario de la ciudad y, por



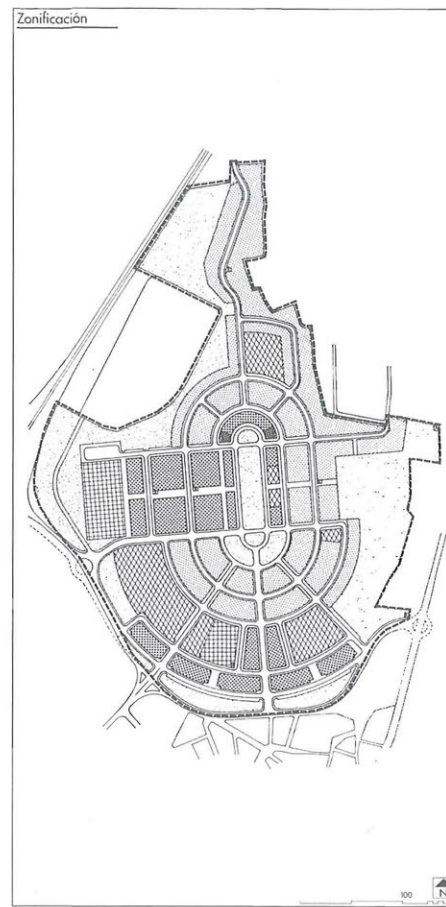


10.2.7.



10.2.8.

Ramón
López de Lucio



10.2.9.



10.2.10.

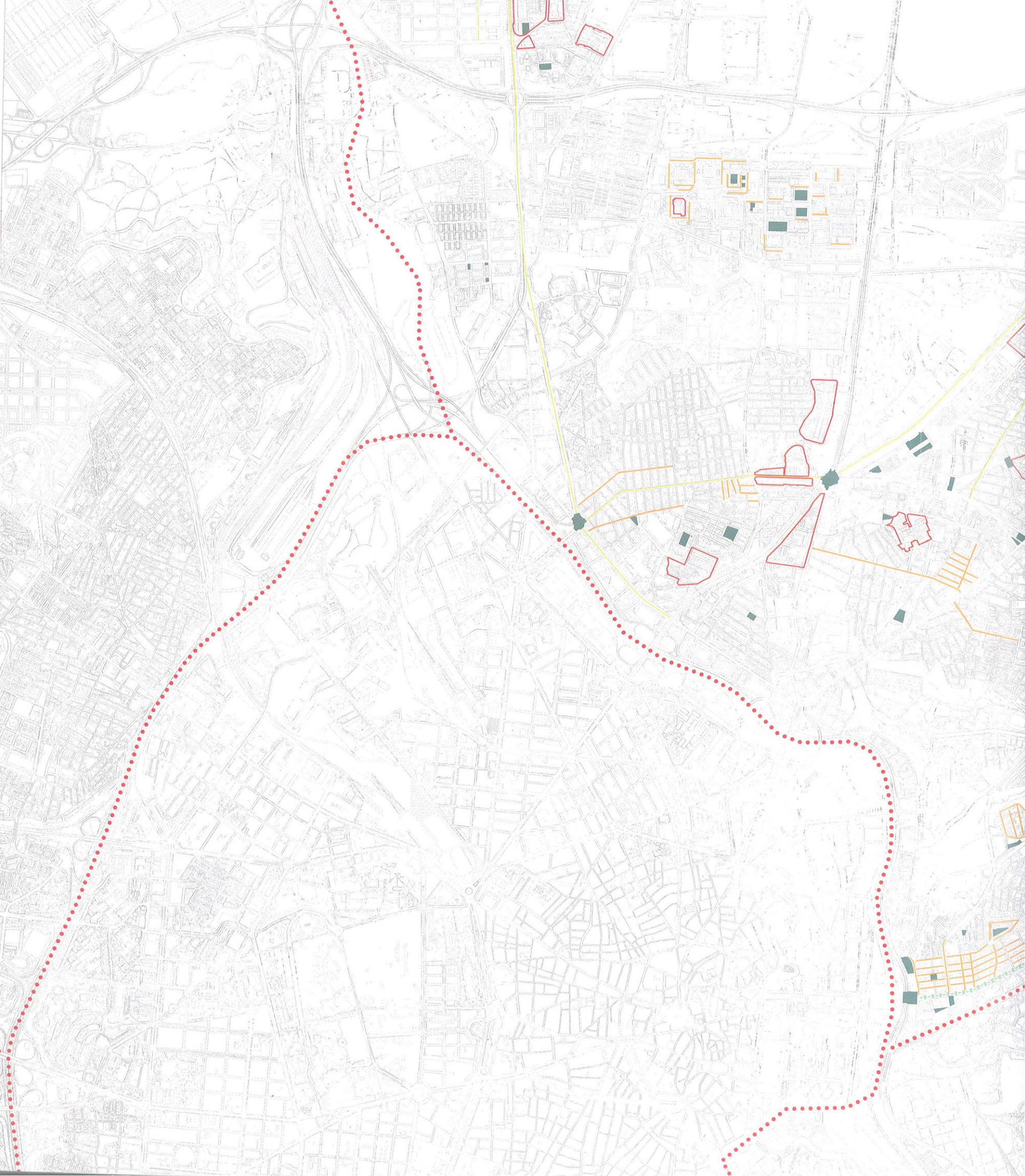
10.2.7. Durante los últimos 20 años el entorno del pueblo de Fuencarral ha sufrido notables transformaciones. Sobre la UVA de Fuencarral, al norte del Poblado Dirigido y desmantelada a finales de los 70, se levanta el

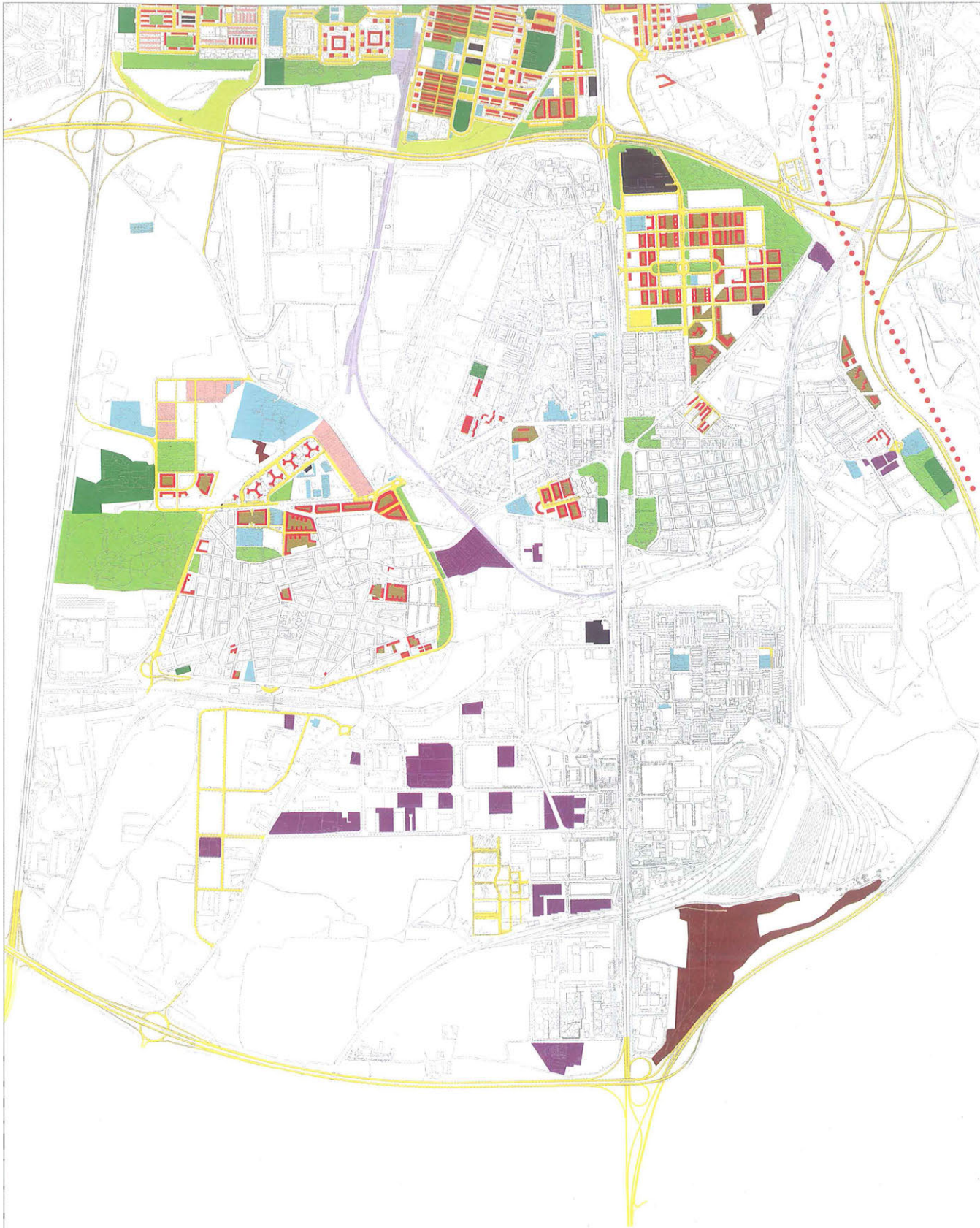
barrio de Santa Ana. Al norte del pueblo se desarrolla durante los 90 el conjunto residencial de "Tres Olivos".

10.2.8. "Tres Olivos" en primer término, el pueblo de Fuencarral y las torres KIO al fondo.

10.2.9. Plano de zonificación del conjunto residencial "Tres Olivos". La trama clara identifica la vivienda unifamiliar; la trama intermedia, la vivienda colectiva; la más oscura (casi inexistente), el terciario; la trama romboidal,

el suelo destinado a dotaciones, la trama reticular, las zonas deportivas y el punteado sin orden, las zonas verdes. Arquitectos M. Blanc y J. A. Menéndez Morán.





VÍAS RÁPIDAS DE CIRCUNVALACIÓN, VIARIO ARTERIAL, VIARIO ZONAL Y ÁREAS DE APARCAMIENTO
Tramos subterráneos a puntos
Ampliación, a tramos discontinuos

ZONAS VERDES DE USO PÚBLICO

ZONAS LIBRES DE USO RESTRINGIDO VINCULADO AL RESIDENCIAL

ZONAS DE REFORESTACIÓN

ZONAS DEPORTIVAS

RESIDENCIAL BLOQUE ABIERTO Y MANZANA COMPACTA

RESIDENCIAL UNIFAMILIAR

INFRAVIVIENDA

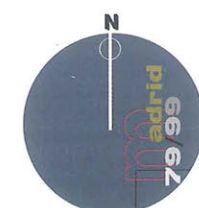
INDUSTRIA

TERCIARIO Y ADMINISTRACIÓN

COMERCIAL

EQUIPAMIENTO

REHABILITACIONES INTEGRALES SIN CAMBIO DE USO



SÍNTESIS DE LAS TRANSFORMACIONES SUROESTE

ESCALA 1:25.000

0 500 m 1 km

VÍAS RÁPIDAS DE CIRCUNVALACIÓN, VIARIO ARTERIAL, VIARIO ZONAL Y ÁREAS DE APARCAMIENTO
Tramos subterráneos a puntos
Ampliación, a tramos discontinuos



ZONAS VERDES DE USO PÚBLICO



ZONAS LIBRES DE USO RESTRINGIDO VINCULADO AL RESIDENCIAL



ZONAS DE REFORESTACIÓN



ZONAS DEPORTIVAS



RESIDENCIAL BLOQUE ABIERTO Y MANZANA COMPACTA



RESIDENCIAL UNIFAMILIAR



INFRAVIVIENDA



INDUSTRIA



TERCIARIO Y ADMINISTRACIÓN



COMERCIAL



EQUIPAMIENTO



REHABILITACIONES INTEGRALES SIN CAMBIO DE USO



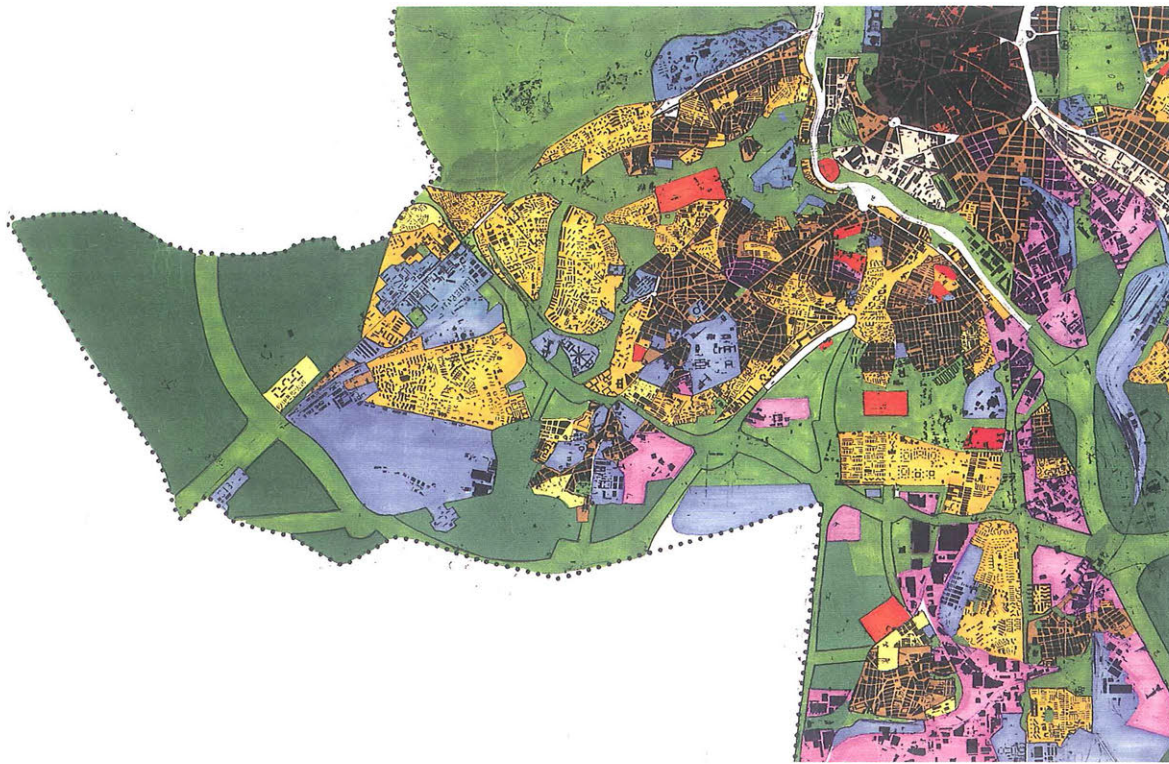
SÍNTESIS DE LAS TRANSFORMACIONES SUROESTE



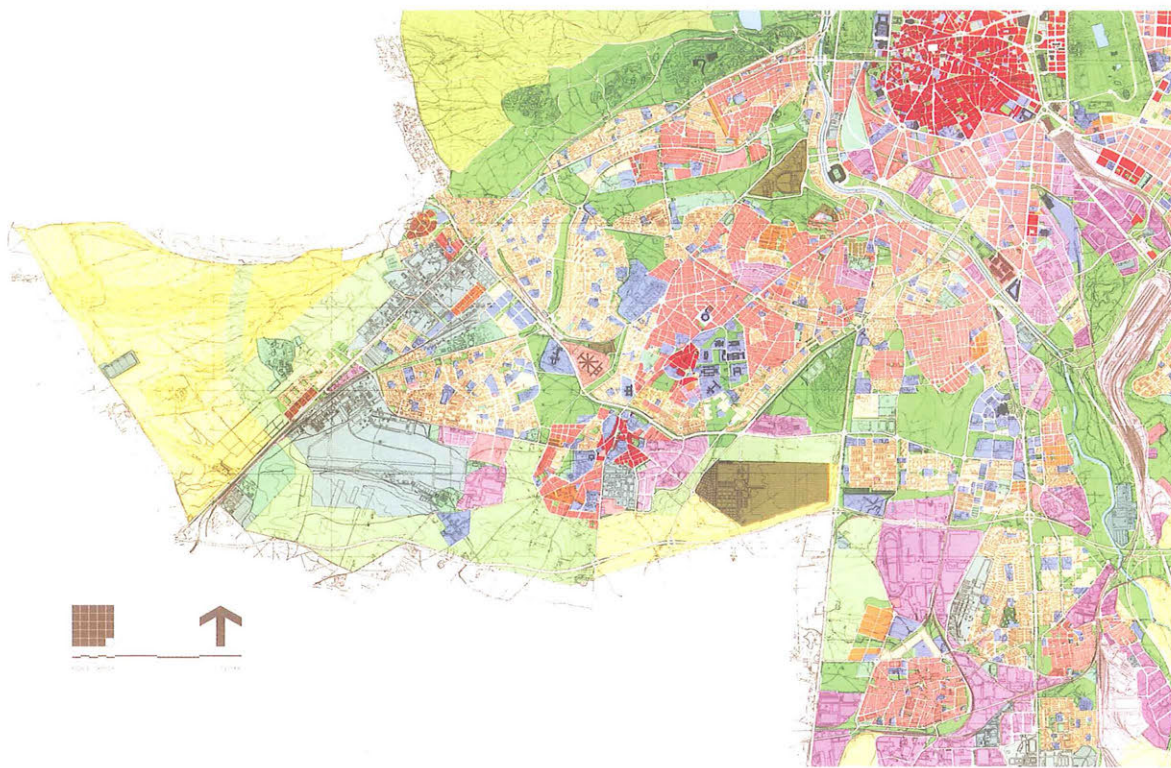
Página 334

Página 335-a

Página 335-b



10.3.2.

Ramón
López de Lucio

10.3.3.

10.3.2. Planeamiento propuesto para el ámbito sudoeste por el Plan General de Madrid de 1963. En amarillo limón, vivienda unifamiliar; amarillo, bloque abierto; violeta, zonas

industriales y de almacenaje; rojo, zonas comerciales; verde medio, jardines, parques y verde de protección del gran viario; verde oscuro, rústico-forestal; naranja, zonas deportivas.

10.3.3. Planeamiento propuesto para el ámbito sudoeste por el Plan General de Madrid de 1985.

10.3. LA PERIFERIA SUROESTE: PARQUES, REMODELACIÓN DE BARRIOS Y NUEVOS CRECIMIENTOS

La periferia Suroeste es un extenso (67 Km²) y abigarrado ámbito que integran cuatro distritos municipales. Su población se ha venido reduciendo, suavemente pero de continuo, desde 1981 hasta los 711 mil habitantes actuales, que siguen representando aproximadamente el 25% del total municipal. La pérdida de casi 100 mil habitantes en 15 años supone una tasa anual acumulativa del 0,8%, indicio del envejecimiento de la población y la reducción del tamaño de los hogares, que ha compensado el incremento de varias decenas de miles en el parque de viviendas.

A diferencia de la periferia Sureste, que cuenta con más de las 2/3 partes de su territorio de suelo vacante (agrícola residencial), aquí la ocupación del suelo es bastante más intensa lo que no impide que sea muy fragmentaria.

De hecho, la transformación más significativa de los dos últimos decenios ha consistido, como en las otras periferias, en un intento de estructuración de las piezas que se fueron conformando en el último siglo y medio en torno a las grandes vías de comunicación: al Norte, el Paseo de Extremadura y la N-V a partir del Puente de Segovia; en el centro, la calle General Ricardos a partir del Puente de Toledo, conduciendo a los antiguos núcleos rurales de Carabanchel Bajo y Alto; desde el puente de Andalucía/Plaza de Legazpi, la calle Marcelo Usera, eje de una extensa parcelación periférica iniciada a finales del siglo pasado; al Sur el núcleo rural de Villaverde y la antigua carretera de Andalucía que, desde el puente de Toledo, recorrió tangencialmente el Manzanares (calle de Antonio López). Entre estas piezas, descampados donde encontraba su asiento el chabolismo y otros usos

marginales. Son estos espacios intersticiales los que han comenzado a colonizarse -el proceso aún no ha culminado- durante el período que consideramos:

Entre la zona del Paseo de Extremadura (barrio de Puerta del Ángel), la de General Ricardos y la barriada de Aluche, una extensa franja corría desde las espaldas del cementerio de S. Isidro hasta prácticamente alcanzar la N-V; ocupada por parcelaciones semiconsolidadas (barriadas de Goya y del Lucero) y por asentamientos chabolistas (Jauja, Cerro de la Mica, Caraque), era el margen impreciso de numerosas actuaciones públicas de los años 50' y 60' (poblados de Cañoroto, los Cármenes, colonias Surbatán; Nuestra Señora de la Luz, etc.). El Plan de 1985, siguiendo las directrices de 1963, se plantea la recuperación, como zona verde de esta franja- la denominada *Cuña Latina* -que supondrá una teórica conexión del corredor del Manzanares con la Casa de Campo. A la vez que diseña una fachada residencial, la actual calle del Concejal F. J. Jiménez Martín, instrumentada a través de *dos Planes Parciales*²⁹. En conjunto un eje de 2 km de longitud y 2.500 nuevas viviendas (un 5% de tipo unifamiliar). Las manzanas residenciales están prácticamente ultimadas, pero no así la zona verde. Se ha completado la primera fase, la más oriental, del parque de Cuña Latina y se han derribado parte de los núcleos chabolistas (todavía subsisten los situados más hacia Occidente)³⁰. Como en otros casos, las dimensiones de la actuación de reforestación prevista exigirá una cultura en el tratamiento de las distintas escalas del verde urbano que aún no aparece claramente definida.

El *parque de Cerro Almódovar* (18,5 Has) ha solucionado un vacío urbano dentro de una zona densamente edificada; a sus límites se

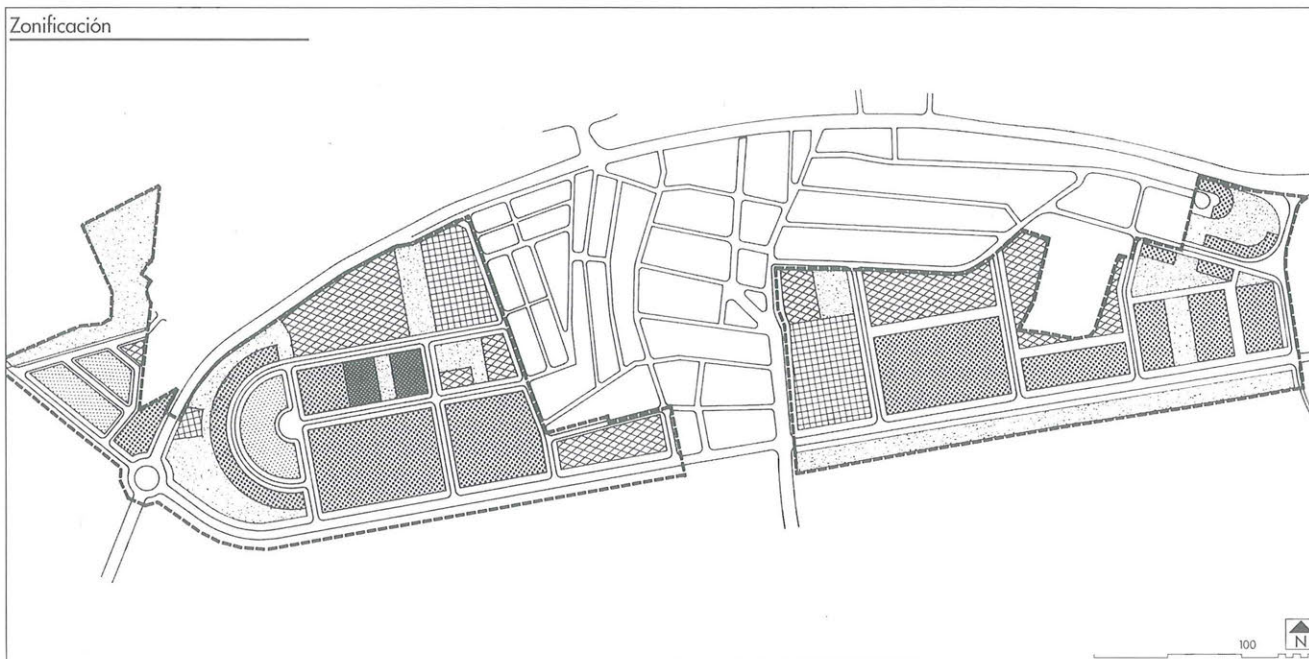


10.3.4.

10.3.4. Área de la Cuña Verde de Latina. Uno de los pocos grandes espacios vacíos que aún encontramos en el Madrid consolidado y que rompe con la continuidad entre las poblaciones del sur. Parcialmente, se encuentra ya en proceso

de remodelación; los planes parciales de carácter residencial, PP I-14 y PP I-15 se encuentran prácticamente terminados y el parque Cuña de Latina, que ocupa la mayor parte de la zona ya se ha ejecutado en varios sectores (la foto aérea

de 1997 no recoge aún las últimas actuaciones de 1998/99)



10.3.5.



10.3.6.

10.3.5. Plano de zonificación de la operación residencial "Cuña de Latina" que engloba los planes parciales PP I-14 y PP I-15 (PG° 85). La trama clara identifica la vivienda unifamiliar; la trama intermedia, la vivienda

colectiva; la más oscura, el terciario; la trama romboidal, el suelo destinado a dotaciones; la trama reticular, las zonas deportivas, el rayado inclinado, industria y el punteado sin orden, las zonas verdes. Arq. C. de la Guardia.

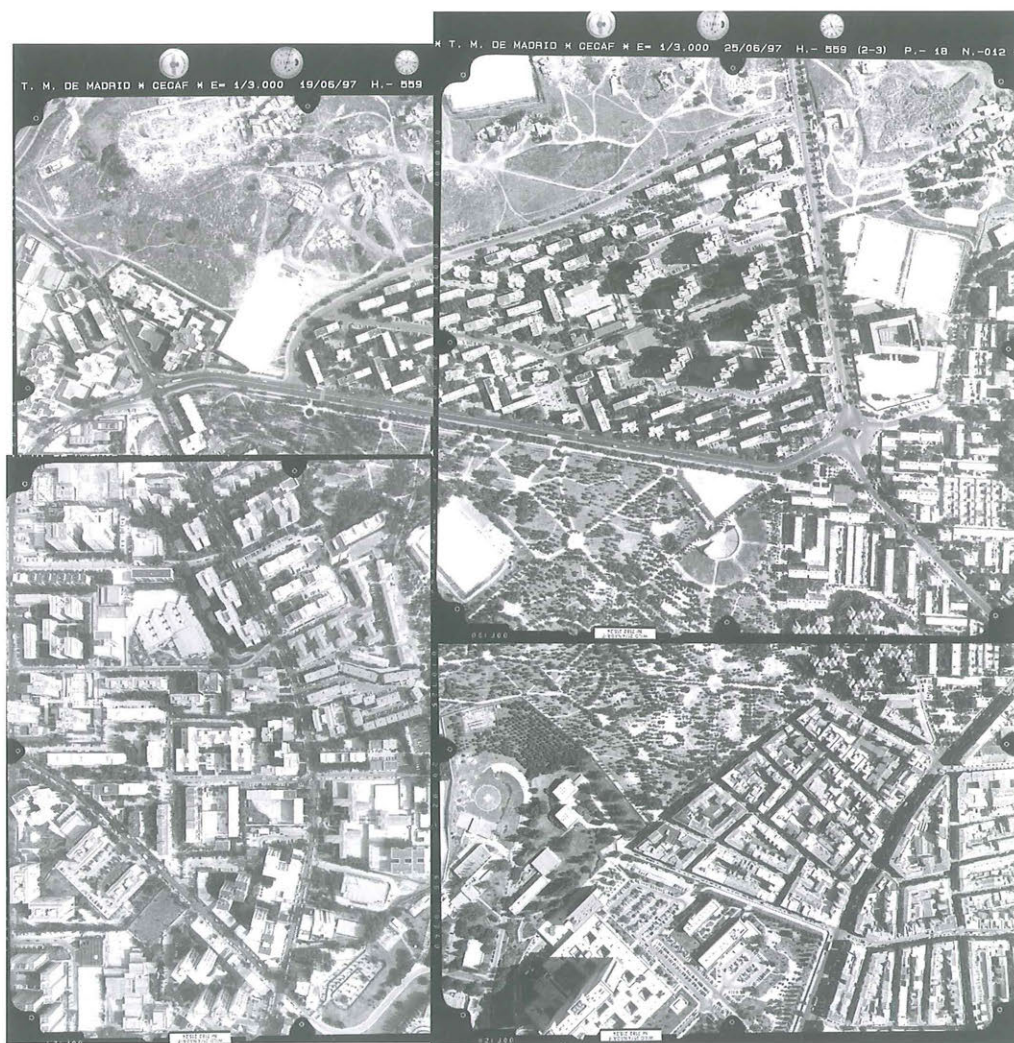
10.3.6. Vista aérea del conjunto residencial "Cuña de Latina" en el distrito de Latina. En primer término, la zona verde aún con asentamientos chabolistas puntuales.

asoman las Colonias de los Cármenes, Antonio Blasco y Cañorroto, la parte nororiental de Aluche y el Hospital Militar Gómez Ulla. Su tratamiento, carente de las ambiciones formalistas y de la abundancia de elementos constructivos de que se hace alarde en la primera fase del de Cuña Latina, es una eficaz operación de arbolado y de trazado de una razonable red de caminos, que conserva algunos equipamientos deportivos preexistentes (campos de fútbol).

La principal operación viaria del ámbito ha consistido en la *reforma* (desdoblamiento de calzadas y tratamiento de márgenes) de la *Avenida de los Poblados* (M-401), el principal eje Este-Oeste que comunica la Carretera de Toledo con la de Extremadura. En torno a esta vía se articulan varias de las otras grandes transformaciones. En la zona Oeste, muy próximo al importante *intercambiador de Aluche* (líneas 5 y 10 del Metro y C-5, ramal a Móstoles del sistema de cercanías ferroviarias), existía otro gran vacío urbano hacia el que se desfilaban numerosas colonias (Casilda Bustos, Coronel Pedro Vives, San Federico,...) y alguna institución privada (como el Sanatorio Psiquiátrico del Dr. Esquerdo). Se superponen en este espacio tres actuaciones. Un *centro comercial*, inmediato al intercambiador y a un nuevo aparcamiento en superficie, en el se integran un hipermercado, un conjunto de minicines y un total de 130 tiendas. Su intención es

convertirse en un subcentro urbano moderno: en realidad un enclave muy ligado a la privilegiada accesibilidad que le proporciona la Avenida y el intercambiador.

Dentro de la misma operación urbanística se plantea un nuevo barrio con 1.115 viviendas de muy cuidado diseño (destaca como elemento urbano singular la calle Onil en la que se ha intentado reproducir un eje comercial tradicional a partir del Centro Comercial). A diferencia de otros espacios residenciales recientes, se ha optado aquí por unas ordenaciones de manzana en las que predominan los bloques abiertos agrupados en parejas que definen espacios libres privados asimismo longitudinales. La volumetría de la calle Onil, con sus torres residenciales, conectadas por un zócalo asoportado comercial, supone un paisaje singular arropado por sendas cuñas triangulares que alojan un jardín público y un equipamiento escolar. El Ayuntamiento (GMU) y Area de Vivienda, Obras e Infraestructuras asumió la ejecución directa (expropiación, reurbanización) de este polígono cuyo suelo estaba vacante en su práctica totalidad³¹. El tercer elemento, el más importante superficialmente, es el nuevo *parque de las Cruces* (37 Has) que comparten los distritos de Latina y Carabanchel. Rodea al pinar del Sanatorio Psiquiátrico conformando entre ambos la extensión verde más importante del ámbito. Su diseño -que incluye un lago con anfiteatro- es asimismo de sencilla factura. A este parque da frente una pequeña pero



10.3.7.

Los resultados de la transformación desde los grandes ámbitos urbanos: almendra central y periferias municipales

10.3.7. Parque de Cerro Almodóvar. Las grandes zonas verdes han sido un importante instrumento de sutura entre los distintos desarrollos residenciales de la periferia.



340

10.3.8.



Ramón
López de Lucio

10.3.9.

10.3.8. Parque de Cerro Almodóvar.

10.3.9. Vista aérea del Parque de Cerro Almodóvar. Se distinguen los poblados de Caño Roto y Los Carmenes, al norte, y la Colonia Nta. S. de los Remedios y el Hospital Militar Gómez Ulla, al sur.

interesante operación residencial, *el Poblado 'C' de Carabanchel* en el que han trabajado arquitectos como Peña Ganchequi, Antonio Cruz y Antonio Ortiz o los hermanos Casas³².

Entre el parque de S. Isidro y General Ricardos está en construcción una pequeña pieza residencial (10,9 Has y 1000 viviendas de las cuales se han terminado 534 y están en construcción 167), de acuerdo con un Plan Especial de Reforma de 1982 recogido por el Plan General de 1985. El proyecto es de Alfredo Villanueva. Falta por urbanizar el parque Arroyo de Valdecelada que completará la trama urbana del sector hasta la calle del Comandante Fontanes³³.

Otra operación interesante en el entorno de General Ricardos es el proyecto residencial en la parcela triangular que ocupaba la Fosforera (Eugenia de Montijo, Cinco Rosas, G. Ricardos). Se ha construido una primera fase de 136 viviendas y está en ejecución la segunda, según proyectos de A. Vázquez de Castro y J.L. Iñiguez de Onzoño. Se trata de una edificación perimetral de cuatro plantas, incluida la baja de carácter residencial, en torno a un amplio patio interior ajardinado. El tipo edificatorio, en peine con tres viviendas por planta y caja de escalera, se aparta de la convencional manzana de vivienda pasante tan frecuente durante las últimas dos décadas.

-En la intersección de las Avenidas de los Poblados y de Abrantes se encuentra la remodelación total de la antigua colonia del *Pan Bendito*; la concentración en altura las viviendas existentes ha permitido la formación de un amplio jardín urbano y de diversos equipamientos³⁴.

El distrito más interesante transformado ha sido el de *Usera*. El extenso vacío urbano que se extendía entre la zona de Marcelo Usera, los Poblados Dirigido, de Absorción, Mínimo y Agrícola de Orcasitas y las instalaciones de Peugeot-Talbot, estaba profusamente ocupado por núcleos chabolistas: en la ladera del arroyo Pradolongo, en la Meseta de Orcasitas, etc. Una importante actuación de viario arterial (el denominado *Distribuidor Sur de la M-40*) ha establecido un límite claro entre este distrito y el de Villaverde (así como entre los términos municipales de Madrid y Leganés, hacia el Oeste). Y dentro del ámbito formado por la N-401 (Av. Princesa Juana de Austria), el Paseo de Sta. M^a de la Cabeza, el río Manzanares y la Avenida de Córdoba, se ha consolidado casi por completo una pieza urbana unitaria, aunque perfectamente diseccionable en sus distintas áreas homogéneas. Situación distinta es la que se produce entre la Avda. de Córdoba y el cauce del Manzanares, tanto en el distrito de Usera como en el de Villaverde: esta pendiente en su casi totalidad la gran operación paisajística del Sur municipal, el tratamiento del río y de sus márgenes en una superficie que alcanza las 369 Has.³⁵

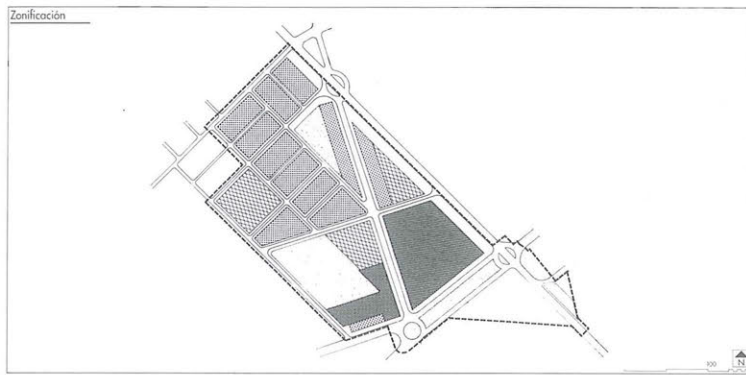
341



Los resultados de la transformación desde los grandes ámbitos urbanos: almendra central y periferias municipales

10.3.10.

10.3.10. Nueva intersección de la Avda. de los Poblados y carretera de Toledo.



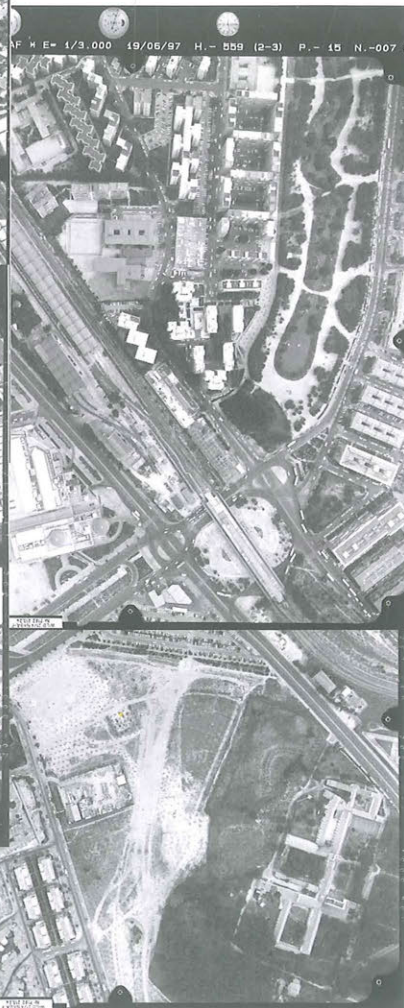
10.3.11.



10.3.13.



10.3.12.



10.3.14.



10.3.15.

10.3.11. Plano de zonificación de la operación urbanística "Avda. de los Poblados/Aluche" que, además de viviendas, incluye una gran superficie comercial. La trama clara identifica la vivienda unifamiliar; la trama

intermedia, la vivienda colectiva; la más oscura, el terciario; la trama romboidal, el suelo destinado a dotaciones; la trama reticular, las zonas deportivas, el rayado inclinado, industria y el punteado sin orden, las zonas verdes. G.M.U.

10.3.12. La operación "Avda. de los Poblados/Aluche" (PERI 10-6) ha supuesto la remodelación del entorno del intercambiador de Aluche, pasando a convertirse en un foco de centralidad para el sur del distrito de Latina.

10.3.13. Vista aérea de la operación "Avda. de los Poblados/Aluche" En primer término, aparcamiento y centro comercial.

En el *distrito de Usera* podemos individualizar varias operaciones importantes:

La *reurbanización de la calle Marcelo Usera y la rehabilitación de las colonias* cercanas a la Plaza Elíptica (S. Vicente de Paúl, Zofio, etc.), proporcionan un nuevo aspecto al centro neurálgico del barrio. En la actualidad la Vía Lusitana se encuentra en obras debido a la prolongación del Metro hasta Carabanchel Alto y la prevista conversión de la vía en uno de los principales ejes de comunicación con el Sur Metropolitano.

El antiguo y precariamente construido barrio de Zofio ha dado lugar a un pequeño nuevo parque (*Olof Palme*), trasladándose aquel al borde de la N-401, de la que le separa una franja verde³⁶. La fachada noroccidental de la plaza también ha sufrido una completa modificación por medio de una pequeña barriada residencial de manzanas cerradas que incluye un pequeño bulevar y algo menos de 500 viviendas³⁷.

El programa de barrios en remodelación fue especialmente activo en esta zona. Los poblados Dirigido, Mínimo, de Absorción y Agrícola se rehicieron por completo "in situ" habiendo dado lugar a algunos interesantes ejemplos de diseño urbano de escala intermedia. El *Poblado Dirigido de Orcasitas*, en la intersección de la carretera de

Toledo y la Avda. de los Poblados, se reconstruye por completo manteniendo la mezcla tipológica que caracterizaba al conjunto inicial: las agrupaciones de modestos adosados de dos plantas con elevados bloques pantalla dispuestos transversalmente. El soporte viario, renovado, coincide en su mayor parte con el inicial: este dispositivo de diseño fue utilizado con gran frecuencia en las operaciones de remodelación como forma de facilitar la ejecución por fases sin proceder a desalojos masivos (teniendo además en cuenta las elevadas densidades que se manejaban: 107 viviendas/Ha en este caso)³⁸.

La *Meseta de Orcasitas*, colindante con el anterior, es una actuación desarrollada de acuerdo con un Plan Parcial de 1976, ejecutado en sus dos terceras partes antes de la transición democrática³⁹. El proyecto diseña seis supermanzanas que delimitan un centro cívico; resueltas con torres y bloques abiertos bajos en torno a pequeñas plazas ajardinadas, excepto las dos del ángulo sureste que son las que se construyen después de 1979; en estas se emplea ya la manzana cerrada, con patio interior accesible, rodeada a su vez de torres⁴⁰. El conjunto es un típico ejemplo del diseño de transición que caracteriza el período.

Separado de la Meseta por el trazado férreo convertido en línea de cercanías a Leganés y Fuenlabrada (C-5), aparece el barrio de *Orcasur*, remodelación casi integral de los antiguos poblados Mínimo, Agrícola y



10.3.16.

Los resultados de la transformación desde los grandes ámbitos urbanos: almendra central y periferias municipales

10.3.14. Edificación residencial perteneciente a la actuación "Avda. de los Poblados/Aluche". Edificio diseñado por los arquitectos C. Rubio Carvajal, E. Álvarez Sala, C. Ruiz Larrea.

10.3.15. Centro Comercial "Continente" en Avda. de los Poblados/Aluche. Durante la última década las grandes superficies comerciales han proliferado en la periferia madrileña convirtiéndose en atractores de la actividad local.

10.3.16. Parque de Las Tres Cruces entre el distrito de Latina y el de Carabanchel. Se puede ver al fondo el nuevo barrio de Avda. de los Poblados/Aluche, a la izquierda la operación de vivienda social conocida como Polígono "C" y

en primer término el parque que facilita la integración entre las distintas piezas residenciales.



10.3.17.

344



10.3.18.

10.3.17. Parque de Las Tres Cruces.

10.3.18. Parque de Las Tres Cruces y Polígono "C" de Carabanchel. Se aprecia con claridad, junto al extenso parque, el desarrollo residencial para realojamiento de población marginal del Polígono "C" constituido por tres

agrupaciones independientes dispuestas formando una L. Destaca la calidad arquitectónica de alguna de las soluciones propuestas.