



**tomo III**

## **plan especial río manzanares memoria justificativa**

**MRI0 arquitectos**

Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda  
Coordinación General de Proyectos Singulares



**Equipo Redactor**  
**MRIO Arquitectos:**

**Burgos & Garrido Arquitectos: Ginés Garrido (Director de Equipo) y Francisco Burgos**  
**Porras & Lacasta Arquitectos: Fernando de Porras-Isla y Aranzazu La Casta**  
**Rubio & Álvarez - Sala Arquitectos: Carlos Rubio y Enrique Álvarez Sala**

**Arquitectos responsables**

Javier Malo  
Gabriela Galíndez  
Gemma Montañez

**Arquitectos**

Raquel Marugán  
Carlos Fernández  
Ana Palancarejo  
Emma Simonsson

Jaime Álvarez  
Sergio del Castillo  
Elena Garicano  
Eduardo González  
Raquel Lozano  
Marina del Mármol  
Victor Muñoz  
Miguel Ángel López  
Susana Paz  
Jonás Prieto  
Ramiro Sánchez  
Marco Simona  
Juan Tur

**Estudiantes de Arquitectura**

María Ángeles Fernández  
Lucía Prado  
Eduardo Ruiz Asín

**Estudio Histórico - ETSAM**

Javier Ortega. Arquitecto Director  
Gabriel Carrascal. Arquitecto Director  
Sergio Martín. Arquitecto. Director  
Sandra Pinto. Arquitecto  
Jorge Palomeros. Arquitecto



**Estudio de Incidencia Ambiental - Tecnomia**

Louw Roelof : Ingeniero Ambiental  
Verónica Muñoz . Arquitecto  
Begoña Rodrigo. Licenciada en Ciencias Ambientales  
M<sup>a</sup> Luisa Villalmanzo. Licenciada en Ciencias Biológicas



**Estudio de Tráfico-Typsa**

Mariano Benito. Ingeniero de Caminos  
Nuria San Segundo. Ingeniero de Caminos  
Jose Antonio Laffond. Ingeniero de Caminos  
Francisco Javier Perea. Ingeniero de Caminos  
Javier Candel Ortiz. Geógrafo



**Gabinete Jurídico – Bufete Barrilero y Asociados**

Antonio Tena. Abogado  
Igor Bárcena. Abogado  
Ana Ojeda. Abogada  
Mercedes Torrejón. Abogada

## INDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
<b>2. MARCO LEGAL Y CONTENIDO.....</b>	<b>4</b>
<b>3. PERTINENCIA Y OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL .....</b>	<b>5</b>
<b>4. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL .....</b>	<b>7</b>
<b>5. LINEAS ESTRATÉGICAS. LA CIUDAD COMO ACONTECIMIENTO DEL RÍO MANZANARES .....</b>	<b>14</b>
<b>6. LÍMITE DEL ÁMBITO .....</b>	<b>16</b>
<b>7. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA PROPUESTA.....</b>	<b>22</b>
7.1 Mejora de la continuidad del tejido urbano.....	22
7.2 Mejora de la cualificación de las zonas verdes y los espacios ganados a la ciudad	27
7.3 Mejora del sistema de servicios urbanos .....	36
7.4 Mejora del sistema viario y de la movilidad urbana.....	37
7.5 Incorporación del río Manzanares al nuevo contexto urbano.....	42
<b>8. DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL EN EL ÁMBITO DEL PGOUM Y LAS FIGURAS DE PLANEAMIENTO COMPLEMENTARIAS NO EJECUTADAS .....</b>	<b>44</b>
<b>9. MODELO DE ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL .....</b>	<b>47</b>
9.1. Usos cualificados.....	48
9.2. Ámbitos de Ordenación y Ámbitos de Ordenación Específica .....	53
<b>10. MODELO DE USOS.....</b>	<b>57</b>
10.1 Balances dotacionales y cambios de ordenación.....	61
10.2 Usos ligados a la candidatura olímpica .....	66
<b>11. MODELO DE EJECUCIÓN.....</b>	<b>67</b>
11.1 Intervenciones .....	68
11.2 Sistematización de las Intervenciones .....	71
<b>12. MODELO DE MOVILIDAD.....</b>	<b>72</b>
12.1 Movilidad peatonal.....	74
12.2 Movilidad ciclista.....	80
12.3 Movilidad Vehicular .....	89
12.3.1 Transporte público.....	89
12.3.2 Vehículo privado.....	93
12.3.3 Estacionamientos y aparcamientos.....	104

12.4 Elementos de conexión de la trama urbana .....	111
<b>13. MODELO DE MEJORA MEDIOAMBIENTAL .....</b>	<b>117</b>
13.1 Vegetación .....	117
13.2 Agua .....	120
13.3 Corrección de la contaminación .....	121
13.4 Sistemas adecuados a la sostenibilidad ambiental .....	122
<b>14. ANEJOS.....</b>	<b>123</b>
14.1 Anejo 01- Balances de Aparcamientos y Estacionamientos .....	124
14.2 Anejo 02- Balances Dotacionales.....	130

## 1. INTRODUCCIÓN

La ciudad de Madrid, cuyo modelo urbano se ha consolidado durante varias décadas dispone ahora en el entorno del río Manzanares de un novedoso contexto de oportunidades únicas, donde es posible generar una situación inédita capaz de modificar radicalmente el futuro de la escena urbana, dadas las especiales condiciones que confluyen en este espacio:

- El río se encuentra en una posición de gran centralidad
- Las áreas inmediatas influidas por el río son ámbitos disponibles para el uso y disfrute colectivo
- La capacidad articuladora del río, gracias a su estructura lineal y a su posición en la ciudad, permiten un nuevo planteamiento de la movilidad global y de la conexión de los distintos elementos urbanos
- Los barrios próximos al río adquieren un nuevo potencial y habiendo sido menos favorecidos hasta ahora, pueden alcanzar a corto plazo, mejores condiciones para su desarrollo

### **Centralidad del río**

A pesar de su carácter lineal, el río Manzanares a su paso por Madrid se enclava en una posición central de la ciudad, estando ubicado sobre unas coordenadas inmediatas al centro histórico por un lado y gozando de gran proximidad y facilidad de conexión con los barrios periféricos que constituyeron el crecimiento de la ciudad en la segunda mitad del SXX. Con independencia de esta situación céntrica, el río sigue siendo un elemento que, de forma directa, enlaza el núcleo de la ciudad con el territorio periurbano por medio de los Parques Manzanares Norte y Manzanares Sur. A través del río, con unas distancias relativamente cortas que cualquier peatón puede recorrer sin esfuerzo, sería posible salir del centro urbano hacia los espacios naturales bañados por sus aguas.

### **El río como ámbito para el disfrute colectivo**

Como consecuencia inmediata del soterramiento de la vía rápida de circulación M-30, la ciudad recupera en superficie una enorme cantidad de suelo, en su gran mayoría libre de circulación rodada, que constituye un patrimonio comunitario de primera magnitud. Los espacios públicos ya existentes se ven complementados y ampliados con nuevas áreas que, convenientemente enlazadas, pasarán a conformar un continuo corredor verde apto para el uso por parte de los ciudadanos. Las superficies reconquistadas para la colectividad permitirán, por un lado, configurar un nuevo sistema de esparcimiento y por

otro, completar y mejorar la red de dotaciones y servicios públicos.

### **Capacidad articuladora del río**

La franja del cauce del Manzanares, asimilable a un amplio arco que atraviesa la ciudad al Oeste del centro histórico, se posiciona de tal modo que su trazado es una banda a la que acometen la mayoría de las grandes vías de comunicación del exterior de la ciudad (NVI, NV, NIV) así como algunas arterias radiales urbanas de importancia hacia o desde el exterior (Paseo de Extremadura, Calle General Ricardos, Paseo de Santa María de la Cabeza, etc.) o el interior (Cuesta de San Vicente, Calle de Segovia, Calle de Toledo, Paseo de los Pontones, Paseo de Santa María de la Cabeza, etc.) Por esta razón la posición del río tiene una enorme trascendencia como zona de articulación de la movilidad de escala urbana e interurbana y la oportunidad de reconfigurar el sistema en torno a él, permitiendo establecer un modelo de movilidad diferente y mejor adaptado a las necesidades reales de los ciudadanos, fundamentalmente de los que habitan en los barrios que hasta la fecha han sufrido los efectos negativos de esta posición estratégica.

### **Potencial de los barrios próximos al río**

La mayoría de los barrios próximos al río, de carácter popular y alta densidad de habitantes, jamás han disfrutado de la presencia del Manzanares hasta la fecha sino, más bien al contrario, han sufrido la consideración del río como un elemento residual. Así mismo, la vía de circulación M-30 situada en sus márgenes, ha sido una fuente generadora de efectos extremadamente negativos. Por tanto, cualquier intervención de reforma que suponga una regeneración del río y una radical disminución de la presencia del automóvil en estas áreas hace que adquieran un enorme potencial que se debe traducir en una inmediata mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

## **2. MARCO LEGAL Y CONTENIDO**

La estrategia emprendida por el Ayuntamiento de Madrid contempla, como figura más idónea para gestionar los espacios relacionados con el río, la redacción de un Plan Especial que pormenore la ordenación y la gestión de los suelos en concordancia con la naturaleza singular y la importancia topológica y dimensional de la zona de influencia del río. La elección de esta figura viene avalada por los dictámenes emitidos por la “Comisión de Estudio sobre actuaciones de Planeamiento para mejorar la integración urbana de la M-30”, creada el 24 de febrero de 2005 y en la que estaban representados la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid, el Colegio Oficial de Arquitectos y el Colegio Oficial e Ingenieros de Caminos.

Tal como dispone el artículo 50 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, los Planes Especiales pueden modificar o mejorar la ordenación pormenorizada previamente establecida por cualquier otra figura de planeamiento urbanístico, debiendo justificar suficientemente en cualquier caso su coherencia con la ordenación estructurante. Como se argumenta más adelante en la descripción del Modelo de Ordenación del Plan Especial, éste no modifica ni desvirtúa los elementos estructurantes establecidos en el Plan General de Madrid, sino que completa y pormenoriza ciertos aspectos ineludibles producidos por la nueva escena urbana que el soterramiento de la M-30 ha generado.

Con respecto a su contenido sustantivo, el artículo 51 de la ley anteriormente mencionada regula que los Planes Especiales deben incluir las determinaciones adecuadas a sus finalidades específicas, argumentando la justificación de su propia conveniencia y de su conformidad con los instrumentos de ordenación del territorio y del planeamiento urbanístico vigentes sobre su ámbito de ordenación.

Dando cumplimiento a lo dispuesto en los artículos anteriormente citados, la presente memoria se ha redactado con la finalidad de justificar su motivación y pertinencia, su compatibilidad con los elementos estructurantes y sistemas generales existentes, así como su eficacia como instrumento de ordenación complementario y subsidiario respecto al Plan General de Madrid. En este sentido el Plan Especial completa algunas Áreas de Planeamiento Remitido incluidas en las proximidades del río y que se encuentran todavía pendientes de desarrollo. Al mismo tiempo, la memoria expresa las razones que justifican el modelo elegido, tanto en los aspectos relacionados con el planeamiento como la gestión y consecuentemente, las determinaciones urbanísticas que debe recoger su Normativa.

La Memoria Justificativa establece los argumentos que amparan la necesidad y pertinencia de la redacción del Plan Especial, describe pormenorizadamente el nuevo escenario urbano que éste propone, detalla el Modelo de Ordenación del suelo, que requiere un marco jurídico regulador de todas las áreas englobadas por el límite del mismo y plantea, entre otros, el Modelo de Ejecución de las actuaciones propuestas, donde se describen las características y los procesos de los grupos de actividades y obras que permiten el completo desarrollo del área limitada en su ámbito.

### **3. PERTINENCIA Y OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL**

La vía de circulación rápida M-30 ha constituido desde 1976 hasta 2007 un elemento de separación y de fractura que anulaba la presencia del río en la ciudad, segregando y

dividiendo barrios muy próximos entre si y deteriorando el entorno urbano de una forma especialmente grave. El arco Oeste de esta vía de tráfico intenso, el cual discurría paralelamente a ambas orillas del río Manzanares impidiendo por completo la accesibilidad al mismo, se caracteriza por una gran densidad y proximidad al río de los edificios residenciales, así como por la presencia de importantes elementos históricos a lo largo de éste, como la Casa de Campo, el Palacio Real y el Campo del Moro, la Ermita de la Virgen del Puerto, los Puentes de Segovia y Toledo, etc.

El soterramiento de la M-30 concluido en el año 2007, entre el Paseo del Marqués de Monistrol y el Puente de la Princesa, elimina el efecto de barrera que creaba esta vía y propicia la aparición de nuevos suelos públicos que constituyen una extraordinaria oportunidad para la ciudad. Son suelos de titularidad municipal que se recuperan para uso y disfrute de los ciudadanos y permiten crear nuevas condiciones medioambientales en la zona, mejorando enormemente la calidad de vida de los barrios, propiciando nuevas conexiones que incrementen la accesibilidad y la articulación de la ciudad, y completando la red de equipamientos y dotaciones en el entorno del Manzanares.

Las obras de construcción de los túneles, además de liberar los espacios que antes ocupaba la vía de circulación, producen dos efectos inmediatos: por un lado la destrucción de la superficie bajo la que éstos discurren, por otro la aparición de distintos elementos técnicos que emergen a lo largo de su trayectoria.

Por tanto, existe una indiscutible necesidad de llevar a cabo una operación global que, a través de acciones concretas, adecue el vacío que aparece en la actualidad como una herida en los bordes del río, integre además los diferentes elementos técnicos que emergen sobre las cubiertas de los túneles y sobre todo, ordene los espacios y establezca las reglas para incorporar del mejor modo posible el río a la ciudad, extrayendo de la nueva situación creada las mejores herramientas para configurar una escena urbana que favorezca a sus habitantes. El Plan Especial es la figura de planeamiento adecuada para pormenorizar y completar el tejido urbano proponiendo un modelo de ordenación, de implantación de usos, de movilidad, de defensa del medioambiente y de gestión de los recursos y las actividades apropiadas para su mejor y más completo desarrollo. El Plan Especial no es sólo pertinente y oportuno sino también, absolutamente imprescindible como figura capaz de extraer de la oportunidad surgida con la desaparición de la M-30 en superficie, el máximo de beneficios para la ciudad y sus habitantes.

#### **4. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL**

La redacción del Plan Especial se justifica plenamente como instrumento necesario y pertinente para completar en superficie lo iniciado con las obras realizadas bajo rasante, pero el contenido del mismo debe plantear soluciones y valorar oportunidades dando mayor amplitud a su alcance. En este sentido, se puede establecer el siguiente orden de categorías que han de ser las respuestas a las necesidades detectadas a través del trabajo de información y diagnóstico:

- Resolver la problemática puntual generada en la superficie por las obras, restituyendo los espacios afectados y completando los tejidos urbanos desconectados por causa de las mismas.
- Establecer un modelo urbano coherente en un entrono amplio del río, que permita crear una nueva y completa configuración de espacios verdes, una mejora de la movilidad y un incremento de la red de dotaciones públicas.
- Trascender el ámbito estricto de las proximidades del Manzanares ofreciendo alternativas que repercutan en el equilibrio de la ciudad, su articulación global con el río y su influencia más allá de su entorno próximo de éste, como nueva entidad central constituyente de un sistema de equipamientos comunitarios al servicio de todos los habitantes de Madrid.

Los objetivos del Plan especial deben por lo tanto hacer frente estos tres órdenes y pudiendo agruparse de la siguiente forma:

1. Incorporar el río Manzanares al nuevo escenario urbano
2. Configurar un conjunto de espacios verdes a escala de la ciudad
3. Establecer un nuevo sistema de movilidad y accesibilidad
4. Intensificar y ampliar la red dotacional del área potenciando la actividad urbana
5. Incrementar la calidad urbana de los barrios limítrofes al río e integrarlos en el contexto
6. Propiciar las condiciones para la mejora medioambiental en el entorno
7. Proteger y poner en valor el patrimonio histórico-artístico
8. Detectar áreas de oportunidad que completen el mejor desarrollo del ámbito

##### **1. Incorporar el río a la nueva escena urbana**

El Plan Especial considera la ciudad como un acontecimiento del río, como otros tantos

que se suceden a lo largo de su cuenca. El río fertiliza los territorios que atraviesa y el tejido construido, la ciudad, se ve igualmente contagiado por su presencia. El río adquiere entonces la condición de eje del Plan Especial y asume una misión vertebradora. En torno a su traza se desarrolla el estudio físico, el análisis, el diagnóstico y la propuesta que ordena el sector de ciudad influido por él. Incorporar el río Manzanares a la nueva escena urbana, hacer que su presencia sea motivo para repensar la relación entre los barrios, constituye una tarea que deberá tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Incrementar la calidad urbana del espacio público y privado, mediante la mejora del entorno del río, potenciando la calidad de sus bordes y la accesibilidad física y visual todo su recorrido.

- Establecer la continuidad de las zonas verdes, enlazando en diferentes grados los espacios libres existentes en ambas orillas y conectando con los parques vinculados al Manzanares situados al Norte y al Sur.

- Mejorar, mediante el tratamiento de las estructuras ligadas al río, de la percepción y puesta en valor de los monumentos, los edificios y otros elementos del paisaje urbano, realzando las oportunidades topográficas y cualificando la relación entre llenos y vacíos.

- Considerar y tratar al río y su entorno como gran espacio de encuentro y disfrute, potenciando sus posibilidades para ser percibido, reforzando su presencia en la imagen de la ciudad.

- Implementar los medios necesarios para mejorar la calidad y la gestión de sus aguas.

## **2. Configurar un conjunto de espacios verdes a escala de la ciudad**

El Plan Especial adopta como uno de sus principales cometidos el tratamiento de los espacios recuperados a la M-30 como zonas dedicadas mayoritariamente al esparcimiento al aire libre para sus ciudadanos. Los suelos que ocupaban anteriormente los carriles de circulación rodada van a rehabilitarse como zonas verdes, lo que implica además del incremento del número de espacios libres disponibles, una nueva situación para los parques anteriormente existentes (Casa de Campo, jardines de la Virgen del Puerto, Parque de Arganzuela, etc.) que aumentan en algunos casos su dimensión, pero que también multiplican sus posibilidades de relación, concatenación y continuidad.

Se trata por tanto de una operación doble, por un lado la rehabilitación de una serie de

áreas existentes cuya accesibilidad ha mejorado notablemente y por otro, la creación un conjunto de nuevas zonas verdes que, bien aumentan las superficie de los antiguos parques, o bien aparecen *ex novo*, convirtiéndose en elementos de unión y relación, a lo largo del curso urbano del río, para lo que se deberán llevar a cabo las siguientes operaciones:

- Vincular las zonas verdes entre sí y con el resto de la ciudad, estableciendo secuencias que construyan un espacio verde de entidad urbana íntimamente relacionado con el conjunto edificado.
- Integrar los espacios adyacentes a las áreas de afección de las obras conformando conjuntos de gran dimensión urbana.
- Articular la Casa de Campo con el centro histórico y el distrito de Latina reincorporándola a la escena urbana.
- Recuperar los conjuntos paisajísticos de valor histórico de la Casa de Campo (Reservado Grande, Reservado Chico, Huerta de la Partida, etc.)
- Adoptar medidas de conservación, rehabilitación y ampliación de los Parques y Jardines existentes afectados por las obras de soterramiento de la M-30 (Casa de Campo, Jardines de Virgen del Puerto y Parque de Arganzuela)
- Constituir sobre los espacios liberados por el soterramiento, siempre que sea posible, ámbitos arbolados y ajardinados.

### **3. Establecer un nuevo sistema de movilidad y accesibilidad**

Con el soterramiento del Sistema General Viario (M-30) en los bordes del río, se abre la posibilidad de reconsiderar el tráfico y la movilidad de toda su área de influencia. El objetivo fundamental de la reflexión que debe llevarse a cabo por medio del Plan Especial, será el de favorecer la accesibilidad y la conexión de los ciudadanos al sistema de bienes y servicios, tanto en lo referido a su posición en la estructura urbana y su proximidad a las áreas residenciales, como a la disposición y calidad de los espacios y conexiones rodadas, peatonales, ciclistas y su articulación con el sistema de transporte público. Para ello se han de considerar las siguientes actuaciones:

- Implantar de sendas peatonales y ciclistas que conecten las dotaciones actualmente en proyecto, construcción o recuperación (Anillo Verde Ciclista, Senda del Rey, etc.) así como con las zonas precisas para ello en los Planes

Especiales de Manzanares Norte y Sur.

-Contener el vehículo privado, en aras del fomento del uso del transporte público y la preponderancia del peatón sobre el automóvil en el espacio viario, integrando en las redes de vehículos no motorizados los espacios recuperados que hasta la fecha eran dominio del automóvil.

-Incrementar la movilidad y el transporte perpendicular al Manzanares a través de la rehabilitación y construcción de puentes, pasarelas y presas con la consideración de que el río puede adquirir una función de tamiz regulador de los distintos modos e intensidades de tráfico, transporte y accesibilidad.

-Establecer una red local longitudinal en las proximidades del río para mejorar la accesibilidad a los conjuntos residenciales de la ribera.

#### **4. Intensificar y ampliar la red dotacional del área potenciando la actividad urbana**

Actualmente la red dotacional del ámbito presenta una serie de disfunciones relacionadas con la inadecuada localización, la falta de accesibilidad y el mal estado de algunos edificios e instalaciones de uso público. Así mismo ciertos equipamientos previstos en el Plan General no han sido aún desarrollados o ejecutados. En tercer lugar, las obras de los túneles han desplazado o inutilizado algunas dotaciones, fundamentalmente deportivas, que resolvían una insistente demanda popular. Las nuevas condiciones de movilidad longitudinal y transversal que se propician con el río como elemento de conexión, así como la aparición de superficies disponibles para el uso público, permiten una nueva consideración del conjunto de dotaciones como sistema integrado, conectado y accesible. El objetivo de mejora generalizada de la red de equipamientos se llevará a cabo mediante la consecución de las siguientes actuaciones:

-Identificar los ámbitos sobre los que implantar nuevas dotaciones así como de las demandas ciudadanas para la generación de nuevos servicios públicos.

-Mejorar el sistema dotacional, tanto adecuando los elementos degradados o en desuso, como creando nuevos equipamientos.

-Potenciar del papel cultural del Centro Histórico, haciendo partícipe de su influencia a los barrios del Sur y Suroeste.

-Aprovechar los grandes parques como contenedores de dotaciones locales.

## **5. Incrementar la calidad urbana de los barrios limítrofes al río e integrarlos en el contexto**

La recuperación y el disfrute del río Manzanares, aunque tenga una dimensión que afecta a la totalidad de la ciudad, corresponden en primer lugar a los barrios que limitan con el río y que han sufrido décadas de degradación a causa de la vía rápida que los constreñía. La fluidez de la comunicación entre los barrios y de éstos con la ciudad, la rehabilitación de su tejido urbano valorando su nueva condición como frente construido de gran valor, el acceso de la población a nuevas áreas lúdicas, estanciales, dotacionales, culturales y deportivas, la generación de nuevas perspectivas que conviertan al área en un mirador de la cornisa histórica desde donde se resalten los valores, paisajísticos y ambientales de la ciudad y de los monumentos del entorno, la unión de la ciudad con los jardines históricos y la mejora de la movilidad a pie, en bicicleta o transporte público, constituyen una aspiración que debe concretarse mediante las siguientes propuestas:

- Conectar los barrios situados en ambas márgenes detectando los puntos prioritarios para mejorar su comunicación y la integración de las áreas periféricas con el Centro Histórico, así como el acceso a las dotaciones actuales y futuras.
- Regenerar la trama urbana, identificando posibles ámbitos de reforma sobre los que establecer directrices ordenadoras.
- Reconfigurar los elementos de conexión del tejido urbano sobre el río como un conjunto coherente y sistemático.
- Integrar los accesos a los túneles y los elementos auxiliares exteriores para armonizarlos con el escenario urbano rehabilitado.
- Implantar de las infraestructuras necesarias para garantizar el acceso a pie, en bicicleta o transporte público a la red básica de equipamientos y dotaciones, reduciendo las necesidades de desplazamiento en vehículo privado.
- Mejorar la percepción de los monumentos, los edificios y otros elementos de valor paisajístico desde los barrios residenciales.

## **6. Propiciar las condiciones para la protección y la mejora medioambiental en el entorno**

La oportunidad de intervenir sobre un territorio urbano de gran magnitud, en el que la

principal de las nuevas actividades a desarrollar será la construcción de parques y jardines en las proximidades de un río, tiene como consecuencia obvia la mejora medioambiental del entorno sobre el que se actúa. Sin embargo, el Plan Especial se propone atender no sólo a los beneficios que las actividades públicas futuras dominantes (deporte, ocio al aire libre, cultura) van a producir en este sector de la ciudad sino al máximo cuidado en lo que se refiere a la protección y mejora del medioambiente en todos los procesos que van desde el planeamiento hasta la finalización de las obras. Se controlará desde la propia normativa, el modo en que han de ejecutarse los trabajos para disminuir o anular los impactos negativos sobre el medio ambiente. Para ello se tendrán en cuenta las siguientes actividades:

- Optimizar el consumo de recursos naturales en la ejecución de las obras y desarrollo de las actividades.
- Establecer las medidas para la correcta gestión de los residuos.
- Controlar y limitar las actividades molestas próximas a áreas sensibles (conjuntos residenciales, monumentos protegidos, etc.)
- Emplear materiales, recursos y procesos compatibles con una concepción adecuada y sensible a la protección ecológica y una relación apropiada entre medios empleados y fines perseguidos.

## **7. Proteger y poner en valor el patrimonio histórico-artístico**

Estos objetivos se pondrán en práctica mediante las siguientes intervenciones:

- Restaurar los puentes y presas catalogados, con el objeto de evidenciar su valor dentro del nuevo contexto urbano como parte fundamental del río y como elementos de conexión de la ciudad.
- Recuperar los elementos arquitectónicos de interés histórico o cultural hallados durante las obras de soterramiento para reubicarlos dentro de lo posible, los más próximos al lugar donde fueron encontrados, formando parte de la nueva ordenación y haciéndolos accesibles y visibles al público
- Restaurar los parques y jardines protegidos que se han visto afectados por las obras, o que con anterioridad a las mismas, habían perdido sus valores patrimoniales.

-Poner en valor los edificios con valor arquitectónico existentes en el ámbito, adecuándolos a la nueva escena urbana.

-Establecer las medidas específicas para intensificar la protección de monumentos y elementos con valor histórico, arquitectónico o cultural.

## **8. Detectar áreas de oportunidad que completen el mejor desarrollo del ámbito**

El Plan Especial pormenoriza exclusivamente suelos de propiedad municipal y de vocación de uso público. Esta es una premisa de partida que da carta de naturaleza al contenido del mismo. Por esta razón solo se establecen directrices y normas para suelos con esta condición, lo que no impide que, a través del trabajo de análisis, se detecten suelos en otra situación que merezca la pena identificar como Áreas de Oportunidad que han de ser tratadas a través de instrumentos ajenos al Plan Especial. En este sentido se propone el objetivo de identificar zonas sobre las que debe plantearse un debate o gestión ulterior mediante procedimientos ajustados a la legislación urbanística vigente y a los procedimientos que el Ayuntamiento estime. Para ello, se proponen las recomendaciones siguientes, si carácter vinculante:

-Detectar suelos privados cuyos usos sean manifiestamente mejorables en aras de perfeccionar el carácter del tejido urbano como escenario de actividades sociales adecuadas.

-Identificar elementos o conjuntos privados gestionados bajo instrumentos de planeamiento propios en los que sea mejorable la continuidad y accesibilidad a través de operaciones de reforma.

-Señalar elementos infraestructurales en los que, fuera de la acción del Plan Especial, se pueda establecer una mejora de la fluidez espacial en un período no definido.

-Proponer la descatalogación de elementos protegidos actualmente, después de constatar su falta de importancia en el nuevo contexto del río.

-Instar a la catalogación de elementos no protegidos actualmente cuyo valor patrimonial adquiere sentido en el nuevo escenario urbano.

El Plan Especial consecuentemente con los anteriores objetivos que lo justifican debe asumir dos grandes aspiraciones que tienen que trascender de su propia gestión y que

habrán de desencadenarse como reacción de la ciudad, organismo vivo, a la progresiva interacción de las propuestas contenidas en el presente documento:

En primer lugar la configuración o formalización de una gran pieza de la ciudad que, por una vez, reúna las condiciones de monumentalidad contemporánea que pocas veces se ha confiado al espacio público de esta villa. La dimensión, el carácter colectivo y las características geosociales del ámbito sobre el que se va a trabajar, constituyen una oportunidad única para incorporar la dimensión simbólica que una ciudad como Madrid requiere en el siglo XXI.

En segundo lugar, el limitado campo de juego del que el Plan Especial ha partido, (pormenorizando exclusivamente el espacio público) debe, sin embargo, repercutir necesariamente en una sensibilización ciudadana, social y política para impulsar la transformación de los barrios del Sur, con operaciones de fondo que los integren en una escena regenerada y estructurada que opte con claridad por el establecimiento de un equilibrio cívico y una optimización de los recursos a disposición de la totalidad de los ciudadanos.

## **5. LINEAS ESTRATÉGICAS. LA CIUDAD COMO ACONTECIMIENTO DEL RÍO MANZANARES**

El Plan Especial no debe perder su perspectiva en lo referente su principal línea argumental, es decir, en la relación interactiva entre el tejido urbano y la presencia del río Manzanares, en una posición de gran centralidad urbana. La obra del soterramiento de las infraestructuras que convertían al río en una trasera insalubre y una barrera infranqueable, tienen como inmediata consecuencia la aparición de una serie de espacios libres, pero la trascendencia de la operación y sus consecuencias supera con mucho la idea de construir un nuevo parque lineal y alcanza una dimensión que tiene que ver, tanto con el descubrimiento de las trazas profundas que subyacen y soportan las líneas maestras que han definido la ciudad con el paso del tiempo, como con el poder transformador de un amplísimo sector urbano central con consecuencias de largo recorrido y permanencia en el tiempo. Las estrategias del Plan Especial, que por razones de racionalidad tiene un ámbito jurisdiccional concreto y se ciñe al contexto urbano, deberán considerar siempre el hecho de que la ciudad es un acontecimiento del río, como otros tantos que suceden a lo largo de su cuenca.

Las escalas de la intervención que el Plan Especial propone son múltiples y progresivas. El modo de materializar los objetivos descritos anteriormente deberá ser consecuente con ellas. Desde la gran escala en la que el Plan Especial deberá resolver problemas de

continuidad de ámbitos extensos hasta la pequeña, en la que se presentarán soluciones a conflictos locales relacionados con los barrios y su tejido interior.

En sucesivos acercamientos el Plan Especial propone como temas a afrontar desde una consideración escalar:

**Escala 1:**

Continuidad espacial y de flujos a lo largo del río hasta los límites del tejido consolidado

Continuidad transversal y superación del cauce como barrera o zanja urbana

Recualificación paisajística y mejora ambiental del entorno del río

**Escala 2:**

Regeneración y conexión de la Casa de Campo con el centro de la ciudad

Participación del Centro urbano de la nueva fachada fluvial

Configuración de un sistema concatenado de espacios libres

Consolidación del río como ámbito de actividades cívicas

**Escala 3:**

Mejora de los barrios en su relación con el río

Mejora de las arterias de comunicación, de la movilidad y el transporte

Incorporación de nuevos modos de desplazamiento

**Escala 4:**

Mejora de percepción y rehabilitación de monumentos

Reforzamiento del sistema de redes dotacionales

Mejora de la accesibilidad local

Integración de los elementos técnicos de los túneles en el entorno urbano

Los recintos o lugares donde debe volcarse esta capacidad transformadora y ordenadora del Plan en las escalas sucesivas no constituyen un entorno decidido a priori. Al contrario, el ámbito de actuación viene dado por la detección de problemas y necesidades, así como por la intensidad con que la ciudad reclama medidas de mejora, conservación o rehabilitación en localizaciones precisas.

El planteamiento de los objetivos y el enfoque escalar de las respuestas a los mismos, permite agrupar temática y territorialmente las actuaciones que el Plan debe prever, así como definir un ámbito preciso sobre el que este instrumento ha de tener vigencia. Por tanto, contrariamente al proceso que de manera clásica se iniciaría con el establecimiento de unos límites sobre los que actuar, en este caso los límites son consecuencia del proceso de diagnóstico que detecta donde se identifican las necesidades y cual es la

intensidad de la propuesta que tales necesidades demandan.

En cuanto a su agrupación, constituyendo entornos de similar naturaleza con relación a su problemática y al carácter de las soluciones que han de responder a la misma, que más adelante serán coherentes con el modo de ordenar y ejecutar las prescripciones del Plan Especial los anteriores epígrafes pueden condensarse en cuatro grupos temáticos:

- La mejora de la continuidad del tejido urbano
- La mejora de la cualificación de las zonas verdes y los espacios ganados a la ciudad
- La mejora de sistema viario y de movilidad urbana
- La mejora de sistema de servicios urbanos
- La mejora de la relación del río con el contexto urbano

## **6. LÍMITE DEL ÁMBITO**

El estudio del entorno del río bajo distintos puntos de vista, detallado a través del conjunto de los Planos de Información y Análisis y de Diagnóstico, conduce a la delimitación territorial del Ámbito del Plan Especial, descrita a continuación:

Empezando por el vértice Norte y en sentido contrario a las agujas del reloj, el punto de partida tomado para la descripción del límite es aquél en el que converge la salida de comunicación de la N-VI con la carretera de El Pardo, en la margen derecha del río.

Desde aquí, el límite del ámbito bordea el lado Norte de la carretera N-VI, en su tramo denominado Avenida Padre Huidobro y dirigiéndose hacia el Sur, cruza bajo dicha carretera y alcanza en esa misma dirección el denominado Camino del Manzanares.

El límite se apoya en el recorrido que define el Camino del Manzanares, y se acerca hasta el borde del río, constituyendo el límite Oeste del mismo, primeramente, el vallado que cierra el Instituto Nacional de Investigaciones Agrarias y así como el Instituto de Investigaciones y Experiencias y más tarde, el cierre del Club de Campo Villa de Madrid.

El citado camino lleva, paralelamente al río, al encuentro del lazo menor del nudo viario de Castilla, y aquí el límite del ámbito del Plan Especial gira de nuevo hacia el Norte, hasta alcanzar la carretera de Castilla, cruzándola, para situarse en el borde Oeste de esta carretera y dirigirse de nuevo en sentido Norte siguiendo su trayectoria.

El límite vuelve a doblar en dirección Oeste en el punto de intersección de la carretera de Castilla con la carretera M-503, o Vía de las dos Castillas, y continúa a lo largo de esta

carretera para volver a girar hacia el Sur en el encuentro con las vías del Ferrocarril Madrid-A Coruña, embolsando de esta manera una lengua de la Casa de Campo, flanqueada por estas tres líneas de comunicación.

Las vías del tren, que permanecen excluidas del ámbito en este tramo, constituyen el límite más Oeste hasta el momento en que doblan para enlazar con el Puente de los Franceses; punto en que la línea de límite las cruza hacia el Sur y desciende sobre el primer camino que encuentra, paralelo al Paseo de Piñoneros, en el interior de la Casa de Campo.

Descendiendo por este camino, una vez cruzado el camino de Garabitas, se alcanza y recorre el camino de Valdeza para llegar al Paseo de Piñoneros, y más adelante circundar la glorieta de Puerta Morera, flanquear el Jardín de El Reservado, y conectar con Paseo del Embarcadero a lo largo de los perfiles Este y Sur del Lago.

Dejando a la izquierda la glorieta de los Patines, el límite del ámbito se ciñe al borde del AOE.00.04 Feria del Campo, y conecta con la Avenida de Portugal en su intersección con el Paseo del Marqués de Monistrol.

Desde aquí, compartiendo límite con el AOE.00.04 Feria del Campo, transcurre por la acera norte de la Avenida de Portugal y bordeando la Puerta Grande, que queda incluida en el ámbito, continúa hasta el nudo viario de enlace con el Paseo de Extremadura en el punto en que se sitúa la Puerta de Dante.

En este punto desciende sobre la calle Dante hasta encontrar la calle del Doctor Blanco Nájera, al final de la cual gira en dirección a la Avenida de Portugal, hasta la altura de su número 12, continuando en dirección Oeste, para, a la altura de la calle Dante, atravesar el Paseo de Extremadura sentido Sur, alcanzando el número 169 de dicha vía.

El límite discurre entonces a lo largo del Paseo, incluyendo su acera Sur hasta alcanzar la calle de Caramuel, momento en que gira a la derecha y desciende en sentido Sur por la acera Oeste de dicha calle. En el momento en que supera la Plaza de Puente Genil realiza un cambio de sentido y asciende de nuevo por la acera contraria hasta la intersección con la calle de Juan Tornero, donde gira a la derecha y discurre por su acera Sur hasta encauzar la calle de Pablo Casals, siempre hacia el Sur; desde aquí el límite continúa descendiendo y alcanza la calle Sepúlveda, por cuya acera Norte se prolonga hasta reencontrarse con la calle Caramuel, a través de su lazo de conexión.

A partir de dicho punto recorre esta vía en sentido Sur para conectar con la Vía Carpetana, por cuya acera Oeste desciende hasta alcanzar de nuevo el Paseo de la

Ermita del Santo. El límite recorre la acera Oeste de esta calle, siguiendo el muro perimetral de la Sacramental de San Isidro, girando hacia el Sur hasta incluir la acera Sur del Paseo del Quince de Mayo, al final del cual vuelve a quebrar en dirección Suroeste, conteniendo la acera Norte de la calle General Ricardos.

Continúa sobre dicha acera hasta el punto de intersección con la calle del Comandante Fontanes, donde atraviesa la calle General Ricardos y la recorre en sentido inverso incluyendo la acera contraria y englobando en su trayectoria la Plaza de Correos entre los números 11 y 17 de dicha vía. Tras superarla, el límite encuentra la calle Lola Membrives, y la recorre enteramente por su acera Sur hasta su desembocadura a la altura del número 16 de la calle Jacinto Verdaguer. Por esta calle el límite quiebra en dirección Este incluyendo su acera Sur, hasta llegar a la calle de Antonio López, habiendo rodeado la glorieta del Marqués de Vadillo por el Sur.

De este modo el límite continúa por Antonio López hasta el encuentro con el Puente de Praga, donde gira hacia el Suroeste para incluir la acera Norte del Paseo de Santa María de la Cabeza.

Aquí el límite del ámbito queda definido por la acera Norte de esta arteria, primero, y tras contener la Plaza de Fernández Ladreda, también por su acera Sur, vuelve a recorrer la acera Sur de la calle Antonio López, prolongándose hacia esa orientación, contorneando y conteniendo la Glorieta de Cádiz por el Sur, hasta la acera Oeste de la Avenida de Córdoba, que se recorre en toda su longitud, hasta la confluencia con la Glorieta de Málaga, que también incluye en su contorno.

Desde la glorieta, absorbiendo el giro de la calle Antonio López, al Norte, discurre por la acera Este de esta última calle hasta la intersección con el camino de Perales, donde torna hacia el Sur hasta la intersección con la calle San Máximo, una vez atravesada la Avenida de Andalucía.

Desde aquí bordea el límite del APE.12.01 Manzanares Sur-Tramo1 por su extremo Norte, estableciendo el borde la delimitación entre éste y los ramales del Nudo Sur viario, girando de nuevo hacia el Norte donde los ramales más meridionales del nudo se incorporan de nuevo a la vía rápida.

Retornando por el borde del ramal más oriental, cruza la Avenida de La Paz en el punto en que el ramal se incorpora a la M-30, y girando hacia el Oeste y continuando por el límite entre el Parque de Enrique Tierno Galván y la vía de circunvalación, asciende por la acera Este de la calle Embajadores, girando de nuevo en el encuentro de la calle del Puerto de Béjar, que bordea conteniendo su acera sur hasta, una vez atravesadas las

vías del tren de cercanías, alcanzar el borde Oeste del Parque Enrique Tierno Galván. Recorriendo el perímetro del parque, el límite del ámbito atraviesa las vías del ferrocarril Madrid-Alicante, que quedan excluidas de éste, e inmediatamente continúa hacia el Norte para girar hacia el Oeste a la altura de la calle de Rodio, y descender hacia el Sur por la calle de la Antracita hasta acometer la Avenida del Planetario.

Por la acera Norte de esta vía el límite se dirige de nuevo hacia la calle Embajadores, cuya acera Este se prolonga hacia el Paseo del Molino a través de la Plaza de Italia, estableciendo el límite en este lugar las intersecciones de la plaza con las dos calles que la acometen, es decir la calle Embajadores, y la calle de la Antracita.

Siempre por las aceras más orientales, recorre el Paseo del Molino, rodea la Plaza de Legazpi, y asciende por el Paseo de Las Delicias y la calle Embajadores, conectadas mediante la Glorieta de la Beata María Ana de Jesús, hasta la glorieta de Santa María de la Cabeza.

El límite rodea esta glorieta por el Norte incluyendo la calle del Doctor Vallejo Nájera, y más adelante, tras sobrepasar el arco noreste de la Plaza de Ortega y Munilla, el Paseo de Los Olmos y el Paseo de Los Pontones tras englobar enteramente la glorieta de La Puerta de Toledo.

A partir de este punto transcurre por la acera Norte del Paseo de Los Pontones girando hacia el Norte en la Plaza de Francisco Morano hacia el tramo más septentrional del Paseo Imperial, transcurriendo por su acera Este y continuando por la acera Este de la Ronda de Segovia, y, mas adelante con la acera Sur de la calle de Segovia.

La proyección del paso elevado de la calle Bailén sobre la calle de Segovia establece un nuevo giro hacia el Norte para incluir el Parque de Atenas y rodearlo englobando la Cuesta de La Vega.

El límite recorre la línea de separación entre el Campo del Moro y el Parque de Atenas alcanzando el Paseo de La Virgen del Puerto, que se recorre incluyendo su acera Este para quebrar hacia el Este por la acera Sur de la Cuesta de San Vicente hasta alcanzar la proyección del paso elevado de la calle Bailén. En este punto, tras atravesar la citada Cuesta de San Vicente, el recorrido se invierte, y esta vez es la acera Norte de esta última vía la que delimita el ámbito.

Al llegar al Paseo del Rey el giro hacia el Norte permite incluir el conjunto de vías de la antigua Estación de El Norte, y tras sobrepasar la Rosaleda del Parque del Oeste, que queda excluida del ámbito, alcanza la calle de Francisco y Jacinto y el Paseo de

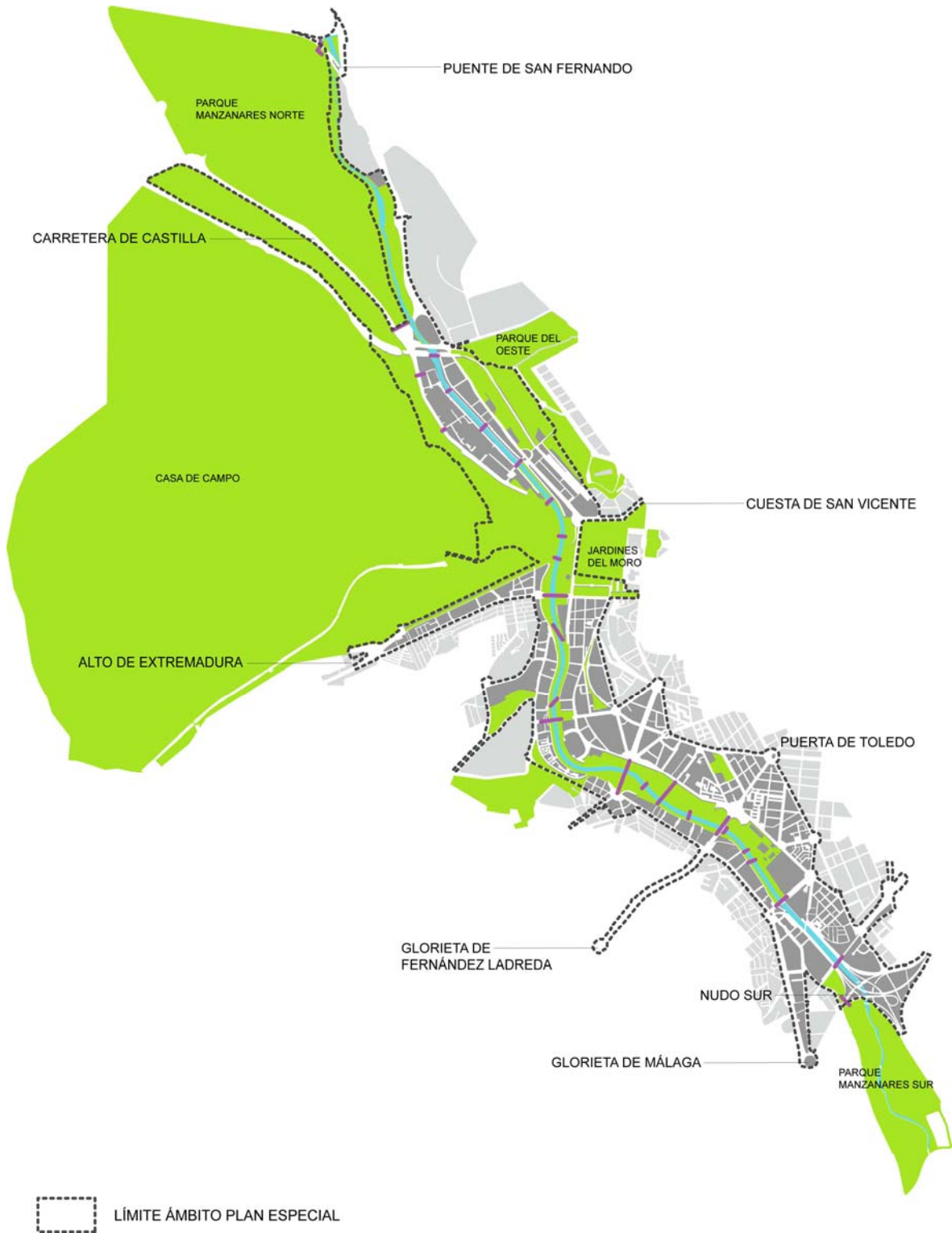
Camoens, por cuya acera Sur discurre en dirección al Puente de Castilla, englobando el nudo viario y recorriendo la carretera de El Pardo en su borde oriental hasta el puente elevado de incorporación a la Avenida Puerta de Hierro, quedando éste incluido en el ámbito.

Desde este punto el límite continúa sobre el borde de los Viveros de La Villa, en la margen izquierda del río Manzanares, a cuya ribera se aproxima a la altura del acceso Norte de los antedichos viveros. El límite del ámbito queda establecido a partir de este lugar sobre el cerramiento de la Depuradora de Viveros, en su cara más próxima al río, primero, y por el de los Viveros de Patrimonio después.

Tras sobrepasar la confluencia con la Avenida del Padre Huidobro, alcanza el extremo Oriental del Puente de San Fernando, y bordea el Parque Deportivo Puerta de Hierro comprendiendo el paso de comunicación del parque con la N-VI sobre el río.

A partir de aquí el ámbito se apoya sobre la línea que une este paso sobre el río con el inicio del ramal de enlace de la N-VI con la carretera de El Pardo para cerrarse sobre el punto inicial descrito en el origen.

## LÍMITE DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL RÍO MANZANARES



## **7. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA PROPUESTA**

Una vez descritas las escalas de intervención y los objetivos principales, es preciso explicar el contenido del Plan desde una óptica temática que es realmente la originaria, proponiendo soluciones a problemas globales de ámbito urbano, más que a cuestiones puntuales de carácter local.

El Plan afronta los siguientes aspectos detectados en la fase de diagnóstico:

- La mejora de la continuidad del tejido urbano
- La mejora de la cualificación y de la integración de las zonas verdes y de los espacios ganados a la ciudad
- La mejora del sistema de servicios urbanos
- La mejora del sistema viario y de la movilidad urbana
- La incorporación del río al nuevo contexto urbano

El establecimiento de un orden y de una agrupación temática que recoja todos los aspectos que el Plan acomete debe conducir a estructurar el contenido del mismo y el de sus herramientas de ordenación y desarrollo, así como la normativa que las regula. Por tanto, entre unas y otras partes del cuerpo prescriptivo del Plan Especial debe existir una compacidad en la que las fronteras entre ordenación, gestión y regulación sean meramente formales ya que se encuentran íntima e inseparablemente ligadas y comparten espacios comunes.

A continuación se explicará cada agrupación temática y las propuestas asociadas a cada una de ellas que se plantean para alcanzar los objetivos del Plan Especial. Las actuaciones de mejora de la continuidad del tejido urbano y las de mejora de la cualificación y de la integración de las zonas verdes y de los espacios ganados a la ciudad, se describen de forma pormenorizada ya que tienen una entidad propia y una trascendencia por si mismas dentro del conjunto. Sin embargo, las actuaciones de mejora del sistema viario, de los servicios urbanos y la incorporación al río del nuevo contexto urbano, se agrupan según diferentes categorizaciones que se desarrollan en sus respectivos apartados puesto que sus objetivos y las propuestas que los materializan, así como sus actuaciones son compartidos y susceptibles de ser agrupados.

### **7.1 Mejora de la continuidad del tejido urbano**

Una de las consecuencias del soterramiento de la M-30 en su tramo urbano, es el nuevo significado que adquiere el río Manzanares dentro de la trama urbana al verse liberado de

las vías de circulación que discurrían, en ambos márgenes, paralelas a su cauce. En este nuevo contexto, el Plan Especial considera al río como un eje vertebrador y de enlace que relaciona las partes de la ciudad y a esta con el medio natural. De esta manera se plantean una serie de actuaciones que permiten la creación de corredores y nuevos enlaces de la trama urbana, de los espacios y de los flujos circulatorios, consolidando los vínculos entre el ámbito territorial y la escala urbana.

La continuidad del espacio urbano se obtendrá mediante la eliminación de barreras infraestructurales, la construcción de elementos de circulación o la generación de nuevos espacios de conexión en los terrenos obtenidos mediante el soterramiento de la M-30. A partir de este análisis, se han identificado las siguientes líneas sobre el territorio que han de establecer la continuidad del espacio urbano:

- Continuidad Manzanares Norte
- Calle Ribera del Manzanares
- Calle Aniceto Marinas
- Avenida de Portugal
- Salón de Pinos
- Continuidad estadio Vicente Calderón

### **Manzanares Norte**

A través del Plan Especial se propone establecer la continuidad del paseo de ribera de recorrido Norte-Sur que se inicia en el Parque Manzanares Norte y acaba en el Parque Manzanares Sur, formando un corredor ambiental que vincula a lo largo de todo este extenso trayecto diversos espacios, acontecimientos y actividades.

En el tramo del Manzanares Norte en el que se propone intervenir, se da la particularidad de que el río no está encauzado y la vegetación de las riberas llega hasta la orilla. La margen izquierda está ocupada por una serie de instalaciones de carácter municipal como la Depuradora de Viveros y los Viveros Municipales y en la margen derecha transcurre una senda mixta peatonal y ciclista de reciente construcción que enlaza con el puente de San Fernando.

La continuidad del recorrido a través de esta senda está garantizada en uno de sus márgenes, existiendo la posibilidad de extender esta conexión a la margen izquierda, en algunos tramos.

A través de la regeneración de los bordes del río para permitir la accesibilidad a los márgenes, la iluminación adecuada, la implantación del correspondiente mobiliario

urbano y la mejora de la accesibilidad tanto a través de la senda peatonal y ciclista se permitirá y fomentará el uso y disfrute de este entorno natural casi inmediato a la trama urbana, pero que por sus características ambientales se percibe como ajeno a la misma.

### **Calles Aniceto Marinas y calle Ribera del Manzanares**

El sistema de circulación propuesto por el Plan Especial río Manzanares para las márgenes del río consiste fundamentalmente en un trazado de carácter local paralelo al río, de un único carril de anchura igual a 3.60 m, con sentido Sur para la margen derecha, y sentido Norte para la margen izquierda, propiciando la contención del vehículo privado.

Esta circulación viene a sustituir la que se producía, antes del soterramiento, paralelamente a las vías de servicio de la M-30, y que daba acceso a las manzanas edificadas más próximas al río.

En el caso de las calles Aniceto Marinas y Ribera del Manzanares, la separación histórica de la M-30 respecto al río hace que el barrio de Casa de Campo haya gozado del Manzanares como ningún otro de la ciudad pero el estado de las márgenes y los frecuentes obstáculos y barreras arquitectónicas existentes en la actualidad recomiendan una profunda reforma de los paseos adyacentes al borde fluvial así como una reorganización del tráfico local y las plazas de aparcamiento en superficie. Esta reorganización pasa por la construcción de un nuevo puente rodado que enlaza las calles de Loeches y la Península, que permitirá implementar el máximo de calles locales con un único sentido, atemperando considerablemente los movimientos de vehículos. En la Ribera del Manzanares se propone una circulación de doble sentido únicamente en el tramo entre el nuevo puente rodado y la calle de la Cordillera, al Norte, y a partir del Puente de la Reina Victoria hasta el final de la vía, para permitir el acceso de vehículos de emergencia.

La intervención en los bordes del Manzanares en el tramo comprendido entre el Puente de los Franceses y el final de la calle Aniceto Marinas supone un completo saneado y reforestación de las dos franjas arboladas que flanquean el río por cuyo interior discurrirá un carril bici que deberá conectar toda la nueva red ciclista que proporciona una completa continuidad hacia el Sur. En este eje estancial arbolado que se produce ambos lados del río se prevé la instalación de dos Kioscos-Cafetería, dos áreas de juegos para niños, un área de juegos para adultos y 30 puestos de pesca recreativa.

### **Avenida de Portugal**

La liberación del tráfico en la Avenida de Portugal devuelve a la ciudad una amplia arteria

al servicio del peatón de más de 1700 metros de longitud que el Plan Especial propone transformar en un bulevar arbolado concebido como un área peatonal eminentemente estancial, donde el tráfico rodado se reduce a un carril por sentido.

Este bulevar tiene además la cualidad de ser un filtro intermedio entre el denso tejido urbano del distrito de Latina y el gran parque de la Casa de Campo. La liberación del tramo del tráfico de alta velocidad ha propiciado la aparición de un nuevo elemento para la continuidad urbana, particularmente adecuado a los modos de movilidad no motorizados, tanto en el sentido longitudinal de la vía como, con mayor importancia, en el sentido transversal de la misma, a través del cual se mejoran definitivamente las relaciones de los barrios de Puerta del Ángel y Alto de Extremadura con la Casa de Campo.

Esta continuidad no resuelve únicamente un problema de permeabilidad física en el nivel de la rasante, además, incorpora una nueva profundidad y reconstruye visualmente una nueva entidad paisajística de la que participa el Centro Histórico, que desde su posición dominante hace perceptible la nueva estructuración de un espacio público ganado al automóvil. El tratamiento arbolado y las instalaciones de servicio de los túneles, que se integran en único proyecto paisajístico, tienen la característica particular de convertirse en un escenario vertical visible desde la ciudad, por lo que su diseño se ha servido de esta condición escenográfica.

### **Corredor verde Salón de Pinos**

En la margen derecha del río Manzanares, apenas cruzado el Puente de Segovia, las edificaciones domésticas se acercan de modo casi constante al borde del río. El espacio entre el cajero y las fachadas tiene un ancho medio del orden de treinta metros y más de cinco kilómetros de longitud. Esta franja ha sido dominio del automóvil rápido durante décadas, cuando la M-30 en su sentido Sur, la ocupaba por completo

El Plan Especial extrae de esta oportunidad uno de sus planteamientos más significativos, proponiendo la configuración de un importante elemento continuo que debe satisfacer las múltiples demandas urbanas que se requieren en esta zona. La propuesta consiste en la creación de un territorio entre lo artificial y lo natural que se apoya sobre las cubiertas de los túneles y sigue su topografía. El Salón de Pinos debe su importancia dentro del Plan al hecho de ser el elemento que materializará la conexión y la relación de diferentes elementos de la ciudad en sentido Norte-Sur: se trata de una estructura verde que se propone implantar sobre los túneles de la margen derecha del río, mediante la plantación de coníferas de diversas especies y la integración de los elementos técnicos emergentes de servicio de la M-30 enterrada.

La cualidad más significativa de esta propuesta es el grado de conectividad que se instituye a lo largo del cauce, incorporando, tanto un sistema de movilidad local para el automóvil como una senda longitudinal para peatones y ciclistas. El recorrido que acompaña al río constituirá una nueva experiencia y permitirá, tanto un itinerario inédito hasta ahora en la ciudad, como un nuevo modo de aproximarse transversalmente al río, toda vez que la barrera de la autopista ha desaparecido. Se ha propuesto para este nuevo espacio longitudinal la denominación de Salón de Pinos.

El desarrollo del Salón de Pinos, se apoya fundamentalmente en la margen derecha del río, proporcionando soluciones puntuales que recuperan la continuidad en los lugares donde, hoy por hoy, existen graves problemas de conexión. Sin embargo, a través de la rehabilitación del puente de Fernández Casado que atravesaba el río como infraestructura viaria sobre una traza oblicua a la altura del Centro de Estudios Hidrográficos, el Salón de Pinos puede saltar a la margen izquierda y con él, también cambiar a la otra orilla la banda pavimentada que permite al ciclista y al peatón el pleno disfrute de la trayectoria fluvial.

El salón de Pinos, una vez que ha atravesado el río sobre el citado puente, se asienta sobre el paseo bajo de la Virgen del Puerto configurando un punto de continuidad entre las dos márgenes como una excepción en que la duplicidad de la solución adoptada en una y otra orilla presenta una simetría que no se da en ningún otro punto de la propuesta. Luego vuelve a saltar a la margen derecha, al Norte del puente de San Isidro, continuando su trayectoria hacia el Sur, proporcionando el grado de conexión transversal necesario a los barrios que presentan su frente al río y también la continuidad longitudinal hacia el territorio periurbano.

En esencia se trata de un corredor verde que, de Norte a Sur, y discurriendo paralelo al río, enlaza nuevos escenarios urbanos, acontecimientos sociales y actividades de esparcimiento y recreación. Para ello se propone la construcción de carriles bici y sendas peatonales, la delimitación, acondicionamiento y equipamiento de áreas estanciales con kioscos de comidas y bebidas con una distancia mínima entre ellos de 300 m, áreas de juegos de niños, áreas recreo y de actividad física para mayores, generación de espacios donde realizar actividades deportivas al aire libre y la posibilidad de disfrutar de la presencia del río a lo largo todo el nuevo corredor verde. En las posibles actividades compatibles que se contemplan, se incluye la posibilidad de alojar eventos temporales soportados en estructuras desmontables (ferias al aire libre, mercadillos, eventos, etc.) que intensifiquen puntualmente el carácter de espacio de congregación del borde fluvial.

## **Continuidad Entorno Estadio Vicente Calderón**

De acuerdo con la necesidad de garantizar la continuidad de las áreas verdes en el borde del tramo urbano del río, se propone intervenir sobre el viario existente, mediante el soterramiento del tramo de M-30 que en la actualidad permanece en superficie a la altura del estadio del club Atlético de Madrid. El Plan Especial incorpora este soterramiento atendiendo a los siguientes objetivos:

-mejorar el tejido urbano, eliminando elementos que configuran importantes barreras visuales y espaciales y propiciando la continuidad de los espacios libres y de las comunicaciones a lo largo del río.

-mejorar la percepción del Puente de Toledo declarado Bien de Interés Cultural ya que las estructuras que han quedado sin soterrar producen un fuerte impacto visual negativo y deterioran el paisaje urbano en esta área.

-mejorar de la movilidad al completar bajo rasante y si obstáculos todas las combinaciones de circulación vinculadas con la vía de alta velocidad soterrada. Los ramales de cruce del río entre las dos márgenes son utilizados actualmente por mas de 10 líneas de la Empresa Municipal de Transportes, producen una circulación difícilmente compatible con la solución de un nudo bajo rasante por lo que es necesario proponer una alternativa de circulación en superficie para movimientos de carácter local, de manera que pueda ser utilizada también por este tipo de transporte tal como se justifica en el estudio de tráfico.

Sobre la cubierta del nuevo tramo soterrado se plantea establecer la continuidad paralelamente al salón de pinos de la margen derecha mediante una franja vegetal que vinculará el extremo Norte del Parque de la Arganzuela con el Puente de San Isidro.

### **7.2 Mejora de la cualificación de las zonas verdes y los espacios ganados a la ciudad**

Las actuaciones sobre los espacios libres serán objeto de un tratamiento integral que dará lugar a nuevas entidades urbanas en las inmediaciones del río y donde el establecimiento de nuevos usos será esencial para concretar la fisonomía de la ciudad. Estos suelos no son espacios de nueva creación aparecidos después del soterramiento, más bien son en gran parte espacios que ya existían como zonas verdes o espacios libres. Sin embargo, a través del Plan Especial río Manzanares se amplían sensiblemente (al incorporar las 50 hectáreas que en el pasado inmediato ocupaba el arco Oeste de la M-30) y modifican profundamente sus relaciones con el contexto inmediato y con la

ciudad.

La agrupación de grandes ámbitos espaciales desvela de nuevo el río como elemento vertebrador que los vincula a lo largo de su cauce. Las zonas señaladas por el Plan van gravitando de una a otra margen y no presentan una condición de linealidad en correspondencia con el río, sino que componen entornos con entidad en sí mismos y presentan una magnitud que les confiere una importancia verdaderamente transformadora. El desarrollo de estos espacios tiene una doble condición respecto al río: por un lado, su posición siempre cercana al borde fluvial les atribuye el necesario papel de protectores de la cuenca y por otro, adquieren el carácter de penetraciones blandas en el tejido urbano, que con ellas mejora sus condiciones paisajísticas y ambientales.

Distinguimos las siguientes operaciones de mejora de zonas verdes

- Casa de Campo
- Jardines de La Virgen del Puerto
- Jardines del Puente de Segovia
- Parque de la cuña Verde la Latina
- Talud del Paseo de San Illán
- Parque de La Arganzuela
- Jardines del Puente de Toledo
- Entorno del Puente de Praga
- Entorno Nudo Sur
- Entorno del Camino de Perales

### **Casa de Campo APE 9.19**

Las actuaciones previstas por el Plan Especial sobre la Casa de Campo asumen como primera intención la de mejorar en lo posible la interconexión real y física del gran parque con la ciudad. Dichas actuaciones se circunscriben a una superficie de intervención muy pequeña en relación al tamaño total del parque, pero suponen una innovación de gran calado pues, además de ordenar actividades que hoy día se realizan sin regulación ni control específico, incorporan los jardines históricos que Felipe II ordenó construir en el entorno de la Casa de Vargas. Estos jardines han sido ignorados hasta la fecha debido, por un lado, al mismo cauce del río que les volvía la espalda y por otro, a la condición residual que han ido adquiriendo progresivamente en la última mitad del S XX y el comienzo del XXI, época en que se han convertido en lugares de almacenamiento de materiales y de viveros municipales, donde han ido apareciendo pequeñas construcciones no controladas y con usos diversos.

La Casa de Campo debe ser ordenada de forma integral, mediante un instrumento específico tal como el PGOUM tiene previsto. El Plan Especial FERIA del Campo AOE 00.04, aprobado definitivamente por el pleno del Ayuntamiento el 26 de Septiembre de 2006, ordena los diferentes usos de cierta intensidad y rehabilita los edificios existentes, en el ámbito de la cuña periférica que contiene los antiguos recintos feriales. La Casa de Campo deberá protegerse desde fuera hacia dentro, consolidando medidas de protección progresivas, de forma que los usos vayan desapareciendo hacia el interior, y concentrándose en los bordes de forma controlada. El presente Plan Especial se ocupa de la franja Este de la Casa de Campo con el exclusivo fin de ordenar los usos deportivos de carácter informal que actualmente se implantan en él y cuya formalización de las pistas deportivas conllevará a la previsión de plazas de aparcamiento ordenadas e integradas en función del sensible entorno en que se inscriben.

Por otro lado, el Plan Especial prevé la recuperación de los espacios de jardín y huerta en el ámbito en el que el vértice de la casa de Campo contacta con el río a través de los pasos históricos que vinculaban el Alcázar Real con el Parque de Caza. Mediante la catalogación y el estudio que deberán incluir los proyectos de urbanización, se recuperarán los dos jardines de El Reservado Grande y El Reservado Chico, reconfigurándose sus trazas históricas y desmantelando las plantaciones y construcciones no acordes con su origen. Además se rehabilitarán las edificaciones documentadas (Grutas manieristas y Casa de Vargas) dotándolas de nuevos usos y se realizarán plantaciones relacionadas con las especies documentadas históricamente; se establecerán nuevos elementos de vallado y nuevos accesos que relacionen los jardines con la ciudad y el río y se construirán nuevas dotaciones que ayuden a intensificar el conocimiento de estos jardines, tanto desde el punto de vista divulgativo como científico.

En el emplazamiento conocido como Huerta de la Partida se regenerará y se protegerá la vegetación existente, además se implantará una vía que relacione el espacio con el antiguo arroyo que lo surcaba y se realizarán nuevas plantaciones de árboles frutales con especies históricamente documentadas. En este ámbito en todo caso se catalogarán debidamente los restos y hallazgos (casa de los trabajadores de la época de Juan de Villanueva) y si su valor así lo aconsejase se incorporarán como pieza visitable en la Huerta. Así mismo se podrán instalar referencias que orienten al visitante, concibiendo este espacio como un entorno de acceso y bienvenida a la Casa de Campo, conectada con el centro histórico mediante un camino peatonal y ciclista.

Independientemente de que por sus características originales los recintos rehabilitados puedan estar delimitados con cierres o tapias, tal como lo fueron inicialmente, el modo de acceder a ellos desde el tejido urbano más conectado, debe preverse en el Plan Especial teniendo en cuenta que la reorganización conceptual de estos espacios debe pasar por

aceptar su nueva situación como jardines públicos del SXXI más que como reliquias intocables del pasado.

El Plan incluye en esta amplia operación la rehabilitación de la Huerta de la Partida y lo que se ha denominado “cola del Meaques”, recuperando un espacio degradado tanto por las obras del enlace subterráneo del nudo del Puente del Rey como por el abandono del antiguo lecho del arroyo Meaques, en la actualidad canalizado y soterrado.

Los jardines mencionados anteriormente, tienen la consideración de históricos por lo que los proyectos de urbanización incorporarán los instrumentos necesarios para recuperar los elementos de valor patrimonial que se encuentran tanto en El Reservado Grande y El Reservado Chico, como son la Casa de Vargas, las Grutas Manieristas o la Huerta de la Partida. Esta recuperación tiene consecuencias inmediatas sobre la ciudad y su población: en primer lugar se devuelven al patrimonio comunitario piezas de gran valor, que se recuperarán gracias a la numerosa documentación histórica existente; en segundo lugar, su nueva circunstancia como piezas virtualmente abiertas a la ciudad de un modo inédito, una vez que el río ha adquirido la posición de centro relativo, las convertirá probablemente en lugares muy frecuentados y disfrutados por los ciudadanos.

Se ha previsto incluir en este ámbito una edificación de nueva planta con carácter de equipamiento cultural que permita, al ser visitada, la mejor comprensión de estas dotaciones, comenzando por la explicación pedagógica de su historia. Dentro de esta operación también se sugiere la rehabilitación de la Casa de Vargas para destinarla a un uso relacionado directamente con la Casa de Campo y su importancia como exponente de alto valor ambiental y paisajístico.

Todas las determinaciones previstas por el Plan Especial en el ámbito de la Casa de Campo son compatibles con las establecidas por el APE 9.19 contenido en el PGOUM siendo exclusivamente pormenorizaciones que en ningún modo modifican dicha figura de planeamiento sino que la complementan y precisan.

### **Jardines de la Virgen del Puerto, Túnel de Bonaparte, Puente del Rey y Puerta del Rey**

La propuesta del Plan resalta la necesidad de restituir el eje fundamental que vincula el Palacio Real con la Casa de Campo. Este eje ya se encuentra fuertemente materializado en el Campo del Moro mediante la ordenación del jardín existente, pero se ve interrumpido a partir del límite Oeste del mismo, ya que el Túnel de Bonaparte, que en el pasado daba acceso al área de Virgen del Puerto manteniendo la continuidad axial bajo la avenida del mismo nombre, ha quedado cegado por las infraestructuras auxiliares de

los túneles de la M-30.

La desaparición del antiguo nudo viario sobre el puente del Rey, así como la oportunidad de desvelar las posibilidades del talud en el que se enclava la ermita de la Virgen del Puerto, dan lugar a un nuevo acontecimiento espacial. La demolición de las pistas de tenis (llevada a cabo durante las obras de soterramiento) y de sus edificios auxiliares (prevista como acción en el Plan Especial) hace visible por vez primera la importancia de la ermita y la gran dimensión de este recinto y por tanto su trascendencia como unidad urbana, más intensa aún por la privilegiada posición relativa que presenta, entre el Campo del Moro y el río.

La posición de este espacio también es clave en tanto que permite una nueva transición desde la ciudad a través de la glorieta de San Vicente, pudiéndose alcanzar el Manzanares sobre una topografía reestablecida y del todo accesible e inmediata. Los Jardines de la Virgen del Puerto adquirirán un carácter que cualifique la percepción del espacio, mediante una intervención callada y apta para ser contemplada como parte de un escenario solemne.

El Plan propone un nuevo planteamiento de los Jardines de la Virgen del Puerto que tendrá en cuenta la recuperada accesibilidad al río desde la Puerta de San Vicente a través del espacio público. Además, se propone la demolición y desmantelamiento de todos los elementos relacionados con las antiguas pistas de tenis, quedando como único edificio preexistente el de la Ermita de la Virgen del Puerto y la reconfiguración del jardín plantando nuevas especies, así como manteniendo y saneando los ejemplares existentes y rehabilitando el espacio ajardinado históricamente vinculado a la ermita.

Como actividad complementaria se propone la implantación de un edificio terciario recreativo gestionado a través de una concesión administrativa, así como la construcción de una pequeña instalación que facilite el servicio de mantenimiento y cuidado de la zona verde. En las inmediaciones del puente de Segovia, en el área de contacto con el jardín, se prevé la reconstrucción de los hallazgos de los restos de los tajamares del puente de Segovia originario, datados en el SXIV que han sido encontrados en las operaciones de excavación de los túneles, para formar parte del tratamiento paisajístico del conjunto.

### **Jardines del Puente de Segovia y del Puente de Toledo**

El Plan presta sumo cuidado a las áreas vinculadas a las entregas en las orillas de los dos grandes puentes históricos, el Puente de Segovia y el Puente de Toledo. La importancia de estas entregas es análoga en ambos puentes y muy diferente según la margen que se trate. En la margen izquierda, tanto el puente de Segovia como el de

Toledo se encuentran en contacto pleno con sendos parques -de la Virgen del Puerto y de La Arganzuela respectivamente-, y por lo tanto se entienden como objetos del parque y como tales se integran en él, enriqueciéndolo. En la margen derecha, los puentes producen nuevas situaciones de gran trascendencia formal y funcional que deben resolverse como oportunidades para la creación de ámbitos de relación con el río. En este lugar el Plan Especial prevé la implantación de jardines bajos, extremadamente cuidados y de accesibilidad restringida, que permitan a los ciudadanos una intensa relación con el río y con el paisaje monumental.

### **Parque de la Cuña Verde la Latina**

El parque de la Cuña Verde, es un gran parque urbano que se aproxima a las riberas del río pero que queda desconectado de ellas por las grandes diferencias topográficas que se producen en el punto de contacto con la ciudad. El extremo más cercano al Manzanares es el que recibe el tratamiento dentro del marco del Plan Especial. En este tramo, el parque presenta una situación en la que no está e absoluto resuelto el sistema de accesibilidad y contacto con el barrio limítrofe.

El Plan Especial considera la necesidad de vincular este parque con la red de espacios libres que incluye con la intención de generar una sucesión de zonas verdes vinculadas entre sí. Para ello se debe realizar un tratamiento topográfico para mejorar la accesibilidad al parque; crear un acceso desde la Avenida de los Caprichos e implantar una plataforma reservada para ciclistas para vincularlo tanto espacial como físicamente con los otros espacios libres y con el anillo verde ciclista que recorre esta gran zona verde.

### **Talud del Paseo de San Illán**

El Parque de San Isidro que incluye la tradicional pradera inmortalizada por Goya contacta con la ciudad mediante un talud vegetal que limita con el paseo de San Illán. Este talud verde conforma un pequeño parque de barrio que contiene unas pistas deportivas que actualmente se encuentran en mal estado. Al igual que con el resto de espacios libres, el Plan Especial considera de fundamental importancia la vinculación de áreas verdes para llegar a formar un continuo. Además la proximidad física y visual respecto del río hace necesaria la reforestación del parque y la rehabilitación de las pistas deportivas existentes, así como el acondicionamiento del muro de contención que limita con la calle adyacente y la remodelación de las escaleras de acceso.

## **Parque de La Arganzuela**

El mayor de los ámbitos verdes que el Plan Especial propone es el Parque de la Arganzuela cuya extensión abarca desde el Norte del Puente de Toledo hasta la Casa del Reloj, actual sede de la Junta del Distrito de Arganzuela.

En este parque, queda incluida la superficie ajardinada sobre el aparcamiento subterráneo situado al Sur del estadio Vicente Calderón, los estribos Este del puente de Toledo con sus dos rampas o descendedores, el antiguo parque situado al Norte del nudo Este del Puente de Praga, los jardines que envuelven el Invernadero de Arganzuela y el espacio que envuelve el edificio de las Escuela y Compañía Nacional de danza. Con estas incorporaciones, se concreta un extenso territorio, desde el Sur del estadio hasta el edificio de la Casa del Reloj, actualmente ocupado por las oficinas de la Junta Municipal del Distrito de Arganzuela.

Este parque constituye el espacio verde más importante del Plan desde el punto de vista cuantitativo, en tanto que se considera un espacio urbano reconquistado a la ciudad que, aunque es preexistente, experimenta una profunda modificación de sus parámetros y se ofrece a la ciudad como un redescubierto pulmón urbano. Este espacio integra aquellas partes que deben componer una unidad completa y que estaban segregadas, bien físicamente, bien por razón de su uso. El Plan Especial lo concibe como un importante elemento urbano que constituirá un corazón verde al servicio de los barrios circundantes ya que su gran tamaño, el estado del arbolado existente y su posición central en la franja fluvial le confieren un carácter único respecto al entorno.

Al quedar liberado el parque de la barrera constituida por la M-30, que le impedía su vinculación con el río, se plantea la creación de una nueva relación del espacio abierto con el borde fluvial, modificando el cajero en aras de acercar la experiencia del cauce a los ciudadanos. Se plantea un sector de ablandamiento del borde físico del canal o “playa urbana” y se establecen diversos elementos de conexión transversal para hacer partícipes a los barrios de ambas márgenes de esta nueva zona verde.

El Plan Especial propone optimizar la proporción longitudinal del parque para establecer un encadenamiento sucesivo de acontecimientos urbanos compatibles con el uso de la zona verde, tratando de obtener la máxima conectividad del espacio abierto respecto al tejido urbano inmediato y a los barrios situados al otro lado del río.

Se plantea configurar ámbitos destinados a actividades recreativas y de restauración insertos en el parque y entendidos como sistemas no aislados sino dependientes de una estructura general según la traza maestra de la zona verde. Se propone por tanto una

pequeña red de kioscos de varios tamaños (con una distancia mínima de separación entre ellos de 300 m) que serán gestionados mediante una concesión administrativa y la construcción de un edificio de mayores proporciones destinado a restauración. Para cubrir las necesidades detectadas en el trabajo de diagnóstico, también se prevé la construcción de diversos pabellones con usos específicos (pabellón sanitario, pabellón de educación infantil, pabellón de seguridad, pabellón cultural). Se incorporarán también, como actividades imprescindibles dos importantes áreas de juegos de niños y un recinto para patinadores (actividad muy presente en el parque hasta el comienzo de las obras)) Igualmente está prevista la implantación de itinerarios para peatones y ciclistas, además de una serie de instalaciones ornamentales y ambientales basadas en el agua como recurso sostenible ya que el nuevo parque de Arganzuela tendrá una formalización en la que se manifieste como *leit motif* la presencia del cauce del río y la huella del agua . Todo ello dentro del marco configurado por los pequeños equipamientos capaces de satisfacer las nuevas demandas propias de una sociedad exigente con la calidad de vida y cada día más identificada con la mejora física y el esparcimiento saludable.

En el extremo Sur del parque se encuentran los antiguos mataderos municipales. Si bien las propuestas de mejora de los servicios urbanos que atañen a este conjunto se describen en otro apartado, por estar íntimamente relacionado con el parque y por la importancia de su rehabilitación, se ha considerado oportuno hacer algunos comentarios sobre este equipamiento.

El Ayuntamiento de Madrid, a través de la Concejalía de Urbanismo y Vivienda desde el planeamiento, y la Concejalía de las Artes desde la gestión, están llevando a cabo una completa regeneración de los Antiguos Mataderos Municipales convirtiéndolos en una dotación de escala urbana, con vocación innovadora dedicada a la creación artística. En este sentido, el Plan respeta en esencia las prescripciones del Plan Especial de Mataderos ya aprobado definitivamente en lo que se refiere a los usos y tratamiento de los edificios, pero complementa sus prescripciones en aquellos aspectos que tienen que ver con el entendimiento del espacio público, los límites de la instalación y el tratamiento de sus cierres, el control de sus accesos, su relación con el sistema viario circundante, su relación con el río y en especial la ubicación y tratamiento de las dotaciones de aparcamiento necesarias para su correcto desarrollo. También se prevé la calificación de un suelo próximo a la ribera para posibilitar la construcción de un edificio dedicado a la oficina municipal de comunicación *Esmadrid*.

### **Entorno del Puente de Praga**

El entorno del Puente de Praga, constituye un claro ejemplo de la inmediata apropiación por parte de la ciudad de las posibilidades surgidas en los suelos liberados por el

soterramiento de la M-30. Con la obra de construcción de los túneles se ha desvelado una excelente oportunidad de recuperar el gran espacio anteriormente inutilizado por el nudo viario. Esta superficie se encuentra estrechamente relacionada con el corredor verde arbolado Salón de Pinos en la margen derecha del Manzanares y con el Parque de la Arganzuela en la ribera izquierda. En este entorno se recupera una actividad de gran importancia para los distritos, que se desarrollaba con anterioridad a la obra de infraestructura, es decir, se restituye el carácter deportivo del sector más próximo al puente en la margen izquierda del río y se amplía de forma significativa ocupando el nuevo vacío adyacente al puente en la margen derecha. El espacio bajo el puente también adquiere un carácter deportivo. Este conjunto de instalaciones que cabalga transversalmente sobre el río mediante una pasarela peatonal, estará formado por pistas cubiertas y al aire libre, vestuarios, y pabellones de apoyo (taquillas, tienda, almacenes, cafetería etc.). La propuesta de actividades sobre el nudo se remata con una zona verde básica de carácter estancial situada en el sector Norte de la Margen derecha del río, estrechamente vinculada al Salón de Pinos.

### **Nudo Sur**

El Plan Especial considera el Nudo Sur como un importante espacio a regenerar e integrar en el conjunto de actuaciones sucesivas que acompañan al río. No solo es el punto donde convergen elementos continuos que están presentes a lo largo de todo el tramo urbano del cauce sino que se convierte en ámbito de tránsito de la ciudad en su lado más meridional. Su tratamiento paisajístico y la reconfiguración de ciertas estructuras de defensa ambiental en el entorno son tareas que el Plan pretende acometer, además de mejorar la accesibilidad al Parque Manzanares Sur.

### **Entorno del Camino de Perales**

El entorno del camino de Perales es un espacio libre que linda al Norte con la parcela de la Subestación Eléctrica "Puente de la Princesa" -que en la actualidad está siendo desarrollada a través de una modificación puntual del PGOUM. La línea férrea de cercanías procedente de Atocha sirve de límite entre ambos predios.

En esta zona se propone la implantación de una zona verde junto a la calificación del suelo colindante como equipamiento básico. Se propone así mismo resolver la conexión viaria con la parcela de la Subestación Puente de la Princesa a través de la prolongación de la Calle Antonio López para lo que se propone la remodelación del puente ferroviario existente, haciéndolo permeable bajo las vías en sustitución del talud existente; y la conexión peatonal y viaria con el Parque Manzanares Sur, mediante la construcción de una pasarela.

### **7.3 Mejora del sistema de servicios urbanos**

El Plan Especial aborda, como se ha explicado, desde un enfoque estratégico, las grandes líneas que establecen nuevas relaciones urbanas en una escala que supera el barrio y el distrito, para saltar a la escala de la ciudad como sistema de sistemas. Sin embargo, no puede dejar de atender a las necesidades puntuales que surgen como consecuencia del déficit dotacional o del desequilibrio existente en la red de servicios públicos.

Por tanto, el Plan adopta en este sentido un punto de vista local y preciso proponiendo puntualmente soluciones a las distintas carencias que presentan los barrios en su sistema de equipamientos. A este respecto las propuestas del Plan se pueden dividir en tres distintas formas de actuación:

- Proponiendo la restauración o rehabilitación de dotaciones o equipamientos existentes, o en todo caso su integración en el nuevo escenario desvelado por el redescubrimiento del río.
- Prescribiendo la construcción de elementos sobre suelos convenientemente calificados y creando nuevas instalaciones de servicio público que en algunos casos ya preveía en uno u otro modo el PGOUM. Son nuevas dotaciones que el Plan Especial considera adecuadas, tanto desde el punto de vista del lugar en el que se ubican como desde la lógica del balance dotacional de área.
- Modificando o intensificando el uso o algún otro parámetro de los equipamientos que pueden sufrir cierto grado de descompensación debido a su nueva posición relativa dentro de la nueva escena urbana provocada por la desaparición de la M30 en superficie.

La clasificación de las actuaciones en función de la anterior división, así como la relación de los equipamientos que el Plan Propone como objetos de mejora local son:

#### **Rehabilitación de equipamientos**

Deportivo José María Cagigal

Servicio Público Policía Municipal Avenida de Valladolid

Entorno de San Antonio de la Florida

Equipamiento deportivo en Calle Sepúlveda

Parque del Maestro Padilla

Deportivo en Paseo de Yeserías

Deportivo El Vado

### **Construcción de equipamientos**

Equipamiento en la calle Aniceto Marinas 65

Área dotacional en Pasaje de Montserrat

Equipamiento en la calle Antonio López

Deportivo en Puente de la Princesa

Deportivo en la calle Ricardo Damas

Deportivo en Nudo Sur

### **Modificación de usos u otros parámetros**

Área Deportiva del Paseo de la Florida

Colegio Público Concepción Arenal

Equipamiento Cultural Casa del Reloj

Administración Pública en Plaza del General Maroto

Matadero

## **7.4 Mejora del sistema viario y de la movilidad urbana**

El Plan Especial interviene globalmente sobre espacios públicos y destacadamente sobre el sistema viario. El carácter de su incidencia en él se basa en tres fundamentos de partida:

- La mejora de las condiciones para el peatón y para el ciclista.
- El mantenimiento de la capacidad de las vías promoviendo un sistema de tráfico más atemperado.
- La adecuación material de aceras y calzadas y en especial del arbolado de las calles.

Los principios generales de intervención pasan inicialmente por seleccionar cuáles vías han de someterse a las anteriores premisas y con qué criterio para, en segundo lugar, definir con qué intensidad ha de intervenir en cada una de ellas.

El Plan Especial propone una exhaustiva revisión de todas las secciones de viario seleccionadas y en su caso una modificación de las mismas para mejorar sus condiciones generales de accesibilidad y la circulación tanto vehicular como peatonal.

En general se han detectado en la trama circulatoria del área de influencia del río Manzanares cuatro sistemas complementarios sobre los que se estructura la movilidad del automóvil:

- La M-30 soterrada

- Las vías públicas de entidad paralelas al río Manzanares
- Las vías públicas de entidad transversales al río Manzanares
- Las vías públicas locales

### **La M-30 soterrada**

La red soterrada de la M-30, que quedó definitivamente abierta al tráfico en abril de 2007, acompaña a ambos márgenes del río y emerge puntualmente para enlazarse con el sistema circulatorio de superficie. El carácter de esta vía supera la escala local y su superposición en el tejido urbano sólo se produce en las bocas superficiales de conexión, produciendo lugares de turbulencia circulatoria puntual.

En cualquier caso este sistema soterrado, que sin duda tiene una importantísima influencia en el modo de entender la movilidad del área, provoca un efecto que trasciende los barrios limítrofes y afecta a la ciudad completa, influyendo sobre las estrategias de movilidad urbana y superando el efecto directo de la generación de suelos liberados que deben ordenarse y la desaparición de los flujos locales.

### **Las vías públicas de entidad paralelas al río Manzanares**

El conjunto de calles y avenidas de superficie que discurren en la misma dirección del cauce conforman un sistema de distribución longitudinal sensiblemente paralelo al río. Las calles que el Plan Especial tiene en cuenta dentro de este conjunto son aquellas que forman un itinerario de acompañamiento al río, no en el plano más próximo a éste (donde en ocasiones el viario desaparece o se contempla tráfico de carácter muy local), sino en un segundo término donde el sistema plantea un completo grado de conexión de los barrios, cosidos sucesivamente por las vías paralelas al Manzanares.

La dimensión y posición de las calles de esta familia que el Plan Especial modifica en uno u otro grado permite establecer un anillo o circuito que sirve a la necesaria movilidad de margen de modo que el río y dicho anillo se puedan entender como estructuras complementarias.

### **Las vías públicas de entidad transversales al río Manzanares**

Conforman el sistema principal de escala interbarrial que resuelve la conectividad transversal al río y fueron (en cierto grado siguen siéndolo) elementos de conexión de la ciudad histórica con diversos puntos estratégicos del exterior.

Es por tanto un sistema recíproco de penetración y salida de las áreas periféricas

respecto al centro urbano que cabalga sobre el río y por esta razón deberá estar cualificado de manera específica y entretejer una red de corredores que hagan partícipe al contexto urbano de la presencia fluvial, incorporando bandas que han de alojar tanto movimientos ciclistas como itinerarios peatonales de interés.

Estas vías de carácter pseudo-radial deben también convertirse en franjas verdes que vinculen los nuevos espacios arbolados que el río ha incorporado a lo largo de su cauce con el centro y los barrios de más reciente creación.

El río se transforma así en un elemento de enlace tanto longitudinal como transversal, tanto físico como perceptivo y virtual.

### **Las vías públicas locales**

El ámbito del Plan Especial contiene un gran número de calles cuya naturaleza es meramente local y que se encuentra en funcionamiento dando correcta respuesta a las necesidades de conectividad a esta escala. Sobre estas vías el Plan no dispone ningún requerimiento distinto de los previstos por la normativa en vigor.

En todo caso, algunas de ellas que se intersecan directamente con vías de mayor entidad escalar, estarán afectadas muy probablemente por las decisiones tomadas para aquellas. En particular se han propuesto cambios en algunas calles locales que están vinculadas estrechamente al río, bien por su proximidad física, bien por sufrir modificaciones de tráfico en función de la influencia inmediata del vicario del entorno (cambios de sentido, eliminación de carriles por incremento de plazas de aparcamiento, etc.)

Las vías que pertenecen al segundo y tercer grupo son las que han de sufrir alguna modificación o ser objeto de las acciones previstas por el Plan.

Se pueden agrupar en consideración a su carácter paralelo de acompañamiento al río (calles o avenidas que contribuyen a organizar una movilidad estrechamente vinculada a los espacios que el río ha generado) o perpendicular que atraviesa el cauce (vías de penetración y de paso transversal sobre el río que contagian a los barrios de la nueva fachada verde de la ciudad).

Se han diferenciado también los puntos de intersección de ambos tipos de arterias como un conjunto de espacios viarios (en su mayoría de planta circular) que merecen una nueva configuración en virtud de las prescripciones del Plan.

### **Vías de Acompañamiento**

Calle Ribera del Manzanares  
Calle Aniceto Marinas  
Paseo del Comandante Fortea  
Paseo del Marqués de Monistrol  
Paseo de la Ermita del Santo  
Paseo de San Illán  
Paseo del Quince de Mayo  
Calle Antonio López  
Avenida de Valladolid  
Paseo de la Florida  
Paseo de la Virgen del Puerto  
Paseo bajo de la Virgen del Puerto  
Calle Santa María la Real de Nieva  
Ronda de Segovia  
Paseo Imperial  
Paseo de los Melancólicos  
Paseo de Yaserías  
Paseo de la Chopera  
Calle Embajadores  
Paseo del Molino

### **Vías de Penetración**

Paseo de Extremadura  
Calle del General Ricardos  
Paseo de Santa María de la Cabeza  
Avenida de Córdoba  
Cuesta de San Vicente  
Calle Segovia  
Paseo de los Pontones  
Calle Toledo  
Paseo de las Acacias  
Calle Arganda  
Calle Maestro Arbós  
Calle de Jaime el Conquistador

### **Vías locales perpendiculares al río**

Calle de Santa Pola  
Calle de Santa Fe  
Calle de Santa Comba

Calle de Daimiel  
Calle de San Rufo  
Calle de San Conrado  
Calle de San Ambrosio  
Travesía de Iván de Vargas  
Calle de San Dámaso  
Calle de San Pompeyo  
Calle de San Cándido  
Pasaje de Montserrat  
Calle de Orgaz  
Calle de Tomasa Ruiz  
Calle de Esteban Arteaga  
Calle de San Delfín  
Calle de San David  
Calle de San Graciano  
Calle Eugenio Caxes  
Calle de San Zacarías  
Calle de San Armengol  
Calle vado de Santa Catalina

**Nudos de intersección**

Glorieta del Puente de Segovia  
Glorieta del Marqués de Vadillo  
Plaza de Fernández Ladreda  
Glorieta de Cádiz  
Glorieta de San Vicente  
Plaza de Francisco Morano  
Glorieta de Pirámides  
Glorieta de Santa María de la Cabeza  
Plaza del General Maroto  
Plaza de Legazpi  
Plaza de Italia

Con el fin de cubrir la demanda de aparcamientos de los residentes de los barrios donde actúa el Plan Especial, se propone la construcción de aparcamientos subterráneos para uso exclusivo de residentes (P.A.R.) De los aparcamientos de residentes previstos se deben distinguir dos tipos: por un lado los que serán ejecutados dentro de la programación prevista en el Plan Especial y que quedan reflejados con su correspondiente ficha, ya que son considerados intervenciones de mejora viaria. En segundo lugar los aparcamientos que, aunque se inscriban dentro del ámbito del Plan

Especial, se han incorporado al “Plan de Choque”, desarrollado por la Dirección General de Movilidad Urbana (que prevé la construcción de 1.418 plazas), por lo que su gestión depende de dicha dirección, pero que, a los efectos del cómputo en el balance final han sido considerado como dotaciones que mejoran las condiciones ambientales del ámbito. En total, se crearán 2.135 plazas en la margen derecha del río y 750 plazas en la margen izquierda. La ubicación de los aparcamientos y el número de plazas esta reflejado en el Fichero de Intervenciones del Plan Especial río Manzanares y en el anejo de la Memoria Justificativa, referido al balance de aparcamientos y estacionamiento entre el estado previo y la propuesta.

### **Aparcamientos soterrados**

#### **Margen derecha del río Manzanares**

P.A.R en Paseo de la Ermita del Santo

P.A.R en Calle Jacinto Verdaguer

P.A.R en Calle Antonio López

P.A.R en Paseo de Santa María de la Cabeza

#### **Margen Izquierda del río Manzanares**

P.A.R en Paseo de los Melancólicos

P.A.R en Calle Melilla

Esta red se completa con el aparcamiento previsto por el Plan Especial de Mataderos (vinculado a la dotación cultural) cuya posición se determina a través del presente Plan Especial y con los aparcamientos para residentes que se propone desde el Ayuntamiento a través del antedicho Plan de Choque

### **7.5 Incorporación del río Manzanares al nuevo contexto urbano**

El Plan Especial adopta como uno de sus principales cometidos, la reconsideración del río y su adaptación al contexto físico y social que se ha creado tras las obras de soterramiento de la autopista. Hasta ahora el río era, en su tramo urbano, un canal controlado y represado con bordes rígidos y definidos. En la memoria colectiva, incluso en la más reciente y en la experiencia espacial de la ciudad, el Manzanares ha sido un lugar al que volver la espalda o ignorar, un escenario residual e insalubre. Esta consideración negativa se ha visto acentuada al máximo durante décadas, por la presencia de una vía rápida de gran densidad vehicular en ambas márgenes que verdaderamente ha aniquilado cualquier influjo positivo del río respecto a los barrios con los que convive, a excepción del Barrio de la Casa de Campo, único entorno del que estaba segregado de la vía rápida.

En definitiva, el río ha sido ignorado en su condición de ser un elemento natural que contribuye a la mejora ambiental, en lo relativo a la conectividad y la accesibilidad entre los espacios de las dos orillas y en su entendimiento como cadena de continuidad longitudinal capaz de integrar ámbitos. Pero una vez enterrada la vía rápida, el río reaparece en la ciudad como entidad espacial con capacidades de comunicación tanto longitudinal como transversal, por ello el Plan prevé operaciones directamente relacionadas con la creación de nuevos vínculos y asociaciones espaciales, así como con el incremento de la movilidad y la accesibilidad entre sus orillas, sobre todo para los modos de transporte no motorizados.

Las prescripciones del Plan en relación con las estructuras comprometidas con el río, es decir, las presas, los puentes y las pasarelas requieren, para su desarrollo, distintos grados de intervención que pueden resumirse del siguiente modo:

- Actuaciones puntuales sobre puentes y presas ya existentes, bien para mejorar sus características constructivas o estéticas, bien para adaptarlos a unas condiciones adecuadas de accesibilidad, manteniendo sus características generales.
- Propuestas sobre puentes existentes en los que se interviene modificando su carácter o forma e introduciendo nuevos elementos o modos de uso sobre ellos.
- Previsión de la demolición de puentes existentes por carecer de sentido en la nueva escena urbana, debido tanto a su mal estado de conservación como a la falta de capacidad para conectar ambas márgenes en óptimas condiciones.
- Construcción de nuevos puentes o pasarelas para mejorar la conectividad interbarrial, tanto para el peatón como para el automóvil o el ciclista.

Ordenados según una clasificación que responderá a los diferentes tipos de actuación mencionados en los párrafos anteriores las propuestas sobre las estructuras fluviales contenidas en este Plan serán:

**Actuaciones puntuales sobre puentes y presas:**

Puente de San Fernando

Puente de los Franceses

Presa A (cht presa N° 3)

Puente de la Reina Victoria

Presa N° 1 (cht presa N° 4)

Pasarela en Ribera del Manzanares

Presa N° 2 (cht presa N° 5)

Puente de Segovia

Presa N° 3 (cht presa N°6)

Puente de San Isidro

Presa N° 4 (cht presa N° 7)  
Puente de Toledo  
Presa N° 5 (cht presa N° 8)  
Puente de Praga  
Puente de La Princesa  
Presa B (cht presa N° 9)

**Actuaciones integrales sobre puentes:**

Puente del Rey  
Puente Oblicuo  
Puente Ferroviario Nudo Sur

**Demolición de puentes**

Puente 1  
Pontón de San Isidro

**Construcción de nuevos puentes y pasarelas**

Pasarela de los Franceses  
Puente rodado Aniceto Marinas  
Pasarela de Almuñecar  
Pasarela en V de San Conrado  
Pasarela Vicente Calderón  
Pasarela de Arganzuela I  
Pasarela de Arganzuela II  
Pasarela de Arganzuela III  
Pasarela de Praga  
Pasarela de Arganzuela IV  
Pasarela de Mataderos  
Pasarela Salón de Pinos Sur  
Pasarela Nudo Sur

**8. DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL EN EL ÁMBITO DEL PGOUM Y LAS FIGURAS DE PLANEAMIENTO COMPLEMENTARIAS NO EJECUTADAS**

El ámbito del Plan Especial engloba suelos que el Plan General califica de diversas formas, por lo que en la actualidad las circunstancias normativas de los diferentes sectores presentan la siguiente variedad:

- Suelos regulados genéricamente por Norma Zonal
- Suelos regulados por la Norma Zonal 1.5
- Áreas de Planeamiento Incorporado API
- Áreas de Planeamiento Específico APE
- Áreas de Planeamiento Remitido APR

Sobre estas regulaciones el Plan Especial actúa con diferentes propuestas. En primer lugar como criterio general de partida, el Plan Especial solo dictará normas sobre los suelos públicos de titularidad municipal (a excepción del dominio público del río Manzanares, de titularidad estatal); en segundo término, el Plan Especial no modificará las determinaciones estructurantes referidas a la clasificación del suelo, ni alterará los sistemas de reparto de cargas y beneficios de los suelos con aprovechamiento lucrativo. Por otro lado el Plan Especial río Manzanares incluye en sus competencias el desarrollo de las dos Áreas de Planeamiento Remitido que hasta la fecha no han sufrido la tramitación de sus correspondientes figuras de planeamiento y gestión.

Dichas áreas son el APR.02.09 “Pirámides-Puerta de Toledo” y el APR. 02.10 Márgenes Río Manzanares” que se definen en el PGOUM según las siguientes prescripciones:

**Objetivos:**

Solucionar los flujos de tráfico en las glorietas de Pirámides y Puerta de Toledo, recuperándose los ocho hilos de arbolado en este tramo de la calle de Toledo y dotándole un carácter prioritariamente peatonal.

Mejorar la comunicación entre la margen derecha del río y el centro histórico, potenciando el uso peatonal del puente al disminuir el tráfico.

**Condiciones Vinculantes:**

Modificación de las secciones actuales de la calle Toledo en su tramo entre las glorietas de Pirámides y de la Puerta de Toledo, con reducción de los carriles de tráfico para eliminar virtualmente el de paso que no circule en transporte público y ampliación de las superficies peatonales.

Ordenación de los tráficos actuales en las glorietas de Pirámides y Puerta de Toledo, con el fin de peatonalizar la mayor superficie de suelo.

**Condiciones no vinculantes:**

Creación de pasos subterráneos para la canalización del tráfico en la glorieta de Pirámides.

Creación de infraestructuras para utilización estancial de las nuevas zonas peatonales.  
Reordenación, en su caso, de los equipamientos sin ejecutar previstos en el API 02.15  
Criterios de Ordenación

## **APR 02.10**

### **Objetivos:**

Las obras de la canalización del río fueron en su conjunto una importante actuación que ayudó a la regulación de su caudal y creó elementos (presas, puentes, etc.) que hoy en día tienen un importante valor arquitectónico. Mediante el plan propuesto se pretende, tanto la protección de estos elementos como la puesta en valor integral de sus márgenes, mejorando la comunicación entre ambas orillas y estudiando también el posible desarrollo de algún equipamiento al estilo de los que hubo en su día (como es el caso de la piscina de "La Isla")

### **Condiciones Vinculantes:**

Recuperación y ordenación, como parque urbano lineal de las márgenes del río Manzanares en su tramo urbano.

Incorporación al nuevo parque lineal de los espacios verdes contiguos a él en ambas márgenes del río.

Incremento del atractivo de la zona mediante su reequipamiento cultural, recreativo y deportivo.

Recuperación del uso como conexión efectiva entre ambas orillas, de los puentes y presas de la canalización histórica.

Eliminación de las torres de conducción aérea de las líneas eléctricas en toda el área, realizando las obras de infraestructura necesarias para su enterramiento.

Los posibles usos serán lúdicos, deportivos y culturales. La superficie asignada integrará las zonas verdes, el viario y las infraestructuras existentes en el área.

Las parcelas con edificación existente se regularán por la Nz 1.5

### **Condiciones no vinculantes:**

Posible modificación del trazado en algunos sectores del área de la M-30, incluso eliminando impactos negativos.

Para asumir las competencias relativas a la zonificación del suelo que le corresponde, en

compatibilidad con las determinaciones estructurantes, además de cubrir la necesidad de ordenar exclusivamente los suelos municipales y desarrollar como parte integrante del documento las APR 02. 9 y APR 02.10, el Plan Especial establece una serie de Ámbitos de Ordenación Específica que pormenorizan las condiciones de aquellos suelos que necesariamente requieren de nuevas características urbanísticas para dar cumplimiento a los objetivos previstos.

De este modo en el contexto del ámbito del Plan Especial se producen diferentes “profundidades prescriptivas” mediante las cuales se cumplirán las condiciones siguientes:

- No se alterarán los Sistemas Generales.
- No se alterará la clasificación del suelo.
- No se alterarán las prescripciones sobre las normas zonales que afecten a suelos privados o con aprovechamiento lucrativo.
- No se alterarán las prescripciones de aquellos otros ámbitos pendientes de desarrollo cuando éstos incluyan aprovechamientos lucrativos.
- Se mantendrá la vigencia de la Norma Zonal 1.5 en las parcelas sometidas a la misma desde le PGOUM.
- Se desarrollarán las APR 02.09 y APR 02.10 y se ordenarán pormenorizadamente
- Se ordenarán pormenorizadamente todos los suelos de titularidad municipal relacionados con la nueva escena urbana derivada del soterramiento de la M-30
- Se ordenará pormenorizadamente el cauce del río Manzanares, así como las estructuras asociadas a él.
- Se ordenarán pormenorizadamente las vías públicas que deban incorporar nuevas condiciones de conectividad y movilidad entre los barrios, el centro urbano y el río.

## **9. MODELO DE ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL**

El Plan Especial, como instrumento de ordenación compatible y subsidiario del PGOUM debe establecer un método que permita por un lado, mantener las exigencias normativas de éste y por otro, incorporar una mayor pormenorización en aquellas áreas que se han visto directamente afectadas por la nueva situación del río y su entorno.

Para ello opera según distintos niveles que van desde el respeto y cumplimiento de las prescripciones urbanísticas del PGOUM (por ejemplo, el mantenimiento de las Normas Zonales existentes) hasta la creación de nuevas figuras compatibles con la normativa en vigor de manera que definan una nueva situación reglada (por ejemplo, la calificación

específica de Zona Verde Fluvial para el área ocupada por el río, área que según el PGOUM no sufría ninguna distinción respecto a otras zonas verdes).

El Plan Especial establece, en lo referente a la ordenación dentro de su ámbito, sucesivas capas o niveles de precisión que tienen como punto de partida o “capa base” el sistema de parámetros urbanísticos del PGOUM. A partir de éste y con una sucesiva pormenorización normativa en las áreas que así lo precisan, el Plan Especial propone nuevos parámetros de ordenación exclusivos de su competencia.

En todo caso es necesario insistir en que el Plan Especial ordena todo el suelo incluido dentro del límite de su ámbito, y cuando las áreas reguladas por él no precisen de pormenorización normativa, el documento del Plan se remite al PGOUM.

El límite del Plan Especial abarca 811 hectáreas en las cuales se engloba suelo de todas las naturalezas, privado y público, residencial, terciario, industrial y dotacional. Sin embargo, dentro de sus atribuciones como instrumento de ordenación, el Plan Especial mantiene para los suelos privados idénticas características urbanísticas que las que actualmente les otorga la normativa en vigor, es decir el PGOUM y todos los instrumentos de ordenación que lo han podido pormenorizar hasta la fecha.

Sobre los suelos privados el Plan Especial no propone ninguna nueva condición vinculante. En este sentido siguen en vigor y sin alteración alguna las Normas Zonales, API, APE, AOE, y APR, cuando éstos afecten a espacios y suelos privados.

En el caso de los suelos públicos el Plan Especial mantiene en algunos casos la ordenación y calificación existentes y en otros establece nuevas condiciones o parámetros.

### **9.1. Usos cualificados**

El establecimiento de capas normativas distingue la ordenación de toda el área fundamentalmente en dos estratos que corresponden también a los dos niveles topográficos en los que, tras el soterramiento de la M-30, encontramos los suelos públicos: el estrato de los suelos con uso cualificado dotacional no viario, en su gran mayoría a cota sobre rasante, y el de los suelos con uso cualificado dotacional viario, distribuidos a cota tanto sobre rasante como bajo rasante.

La superposición de estos dos estratos genera lugares en los que coinciden suelos de uno y otro uso a distinta cota de nivel, de manera que deriva un tercer nivel que se ha denominado de “usos cualificados simultáneos” y califica independientemente los usos

cualificados dotacionales no viarios, los usos cualificados viarios y los usos cualificados simultáneos.

Esto significa que el método para establecer usos cualificados no se limita exclusivamente a la tradicional “vista de pájaro” como escenario que ordenar, más bien incide en cada estrato de distinta cota de nivel, y le asigna un uso cualificado distinto dependiendo del nivel físico en que se encuentre.

En lo relativo a la ordenación, dependiendo si el suelo es o no público así como si el Plan Especial modifica o mantiene las prescripciones del PGOUM, la propuesta se concreta en base a las siguientes prescripciones:

1.- El límite del Plan Especial es continuo y cerrado, es decir su ámbito normativo es preciso en toda su amplitud, quedando todos los suelos que contiene sometidos a su jurisdicción.

2.- Se mantienen los ámbitos de ordenación contemplados en el PGOUM para suelos privados. Por tanto, para este tipo de suelos, se mantienen los límites de las Normas Zonales, de las API, APE, AOE y APR.

3.- Se mantienen las alineaciones oficiales de vías públicas así como las que limitan los suelos con edificaciones regidas por la ordenanza de volumetría específica. Se incorporan nuevas alineaciones para limitar distintos tipos de suelos dotacionales o para definir la frontera entre los espacios dotacionales y los espacios que no lo son. Así mismo, se mantienen las alineaciones que delimitan ámbitos de ordenación en desarrollo o que están siendo objeto de una modificación puntual del PGOUM tramitada de forma independiente.

4.- Para los usos cualificados dotacionales se distinguen aquellos que siguen teniendo idénticas consideraciones que las que prescribe el PGOUM y que, dentro del ámbito, básicamente son:

- Zona Verde: Básica y Singular
- Deportivo: Básico, Singular y Privado
- Equipamiento: Básico, Singular y Privado
- Servicio Público: Básico y Singular
- Administración Pública
- Servicios Infraestructurales
- Servicios de Transporte: Transporte Ferroviario

El Plan Especial incorpora, dentro de la misma categorización que establece el PGOUM los siguientes usos cualificados dotacionales que tienen características propias adecuadas a la nueva escena urbana:

- Zonas verdes: Básica, Singular y Singular fluvial
- Deportivo: Básico y Singular
- Equipamiento: Básico, Singular, y Privado
- Administración Pública
- Servicios Infraestructurales
- Viario

Sin embargo, en función de su estructura en capas y dependiendo del estrato que se ordene, el Plan Especial establece dos categorías de usos cualificados dotacionales: Usos Cualificados dotacionales No Viarios y Usos Cualificados dotacionales Viarios. La superposición de unos y otros genera la tercera categoría, que distingue los usos según la cota de nivel en que se desarrollen, los Usos Cualificados Simultáneos.

Los usos cualificados dotacionales no viarios son aquellos que se refieren a todo tipo de dotaciones exceptuando las que responden al uso de vía pública y que por lo general, se encuentran situadas al nivel de la rasante del viario local.

Los usos cualificados viarios se corresponden con todos los elementos pertenecientes a la vía pública. El Plan Especial los segrega específicamente del resto de usos dotacionales por presentarse en distintos niveles respecto a la rasante del viario local constituyendo un caso diferencial propio del ámbito que se va a ordenar, puesto que la importancia de las arterias soterradas y su condición de Sistema General hacen que sea necesaria su consideración particular. El Plan Especial refleja las determinaciones del PGOUM sobre el sistema viario existente, ya que no tiene capacidad de modificar los Sistemas Generales, pero sí puede proponer nuevas vías, como se explicará más adelante. Por ello se han de distinguir las siguientes modalidades de uso:

- Vía pública principal
- Vía pública principal soterrada
- Vía pública principal en superficie
- Vía pública secundaria
- Vía pública secundaria en superficie

Los usos cualificados dotacionales no viarios, asimilables a los previstos en el PGOUM que se localizan en el ámbito son:

- Zonas Verdes (básica y singular)
- Deportivo (básico, singular y privado)
- Equipamiento (básico, singular o privado)
- Servicio Público (básico y singular)
- Administración Pública
- Servicios infraestructurales
- Servicios de transporte (transporte ferroviario)

El Plan Especial determina los usos cualificados en el suelo liberado o transformado por las obras de soterramiento de la M-30 y en otros suelos situados dentro del ámbito, excepto en aquellos que constituyen los Sistemas Generales, que sólo pueden ser modificados por el PGOUM.

Como norma general se conservan los usos determinados por el PGOUM de 1997, aunque para ellos el Plan Especial establece reglas propias, así como en algunos casos se añaden nuevos usos.

Los usos cualificados simultáneos están previstos en el Plan como figuras mixtas en las que conviven dos usos cualificados que se encuentran en distinta cota de nivel. Éste es un aspecto que caracteriza a este Plan, pues la recuperación de suelos libres sobre la anterior huella de la autopista para convertirse en Zonas Verdes, hace necesaria esta regulación.

Además del caso general (Vía Pública Principal bajo rasante simultánea con Zona Verde), se dan excepciones puntuales que corresponden en la gran mayoría de los casos con espacios de uso dotacional que se encuentran bajo estructuras elevadas que soportan redes viarias o puentes de comunicación o suelos destinados a equipamientos que se apoyan en terrenos bajo los cuales discurre algún ramal de incorporación o salida desde el tronco principal de los túneles. La lectura en capas a distinta cota altimétrica de los usos cualificados del suelo permite su superposición revelando lugares donde coinciden distintos usos a distinta cota.

La identificación de estos usos cualificados simultáneos se produce concretamente en todos aquellos suelos bajo cuya rasante discurre la nueva M-30 soterrada, de manera que la vía de circulación rodada mantiene su calificación del PGOUM, con la especificidad de conservarla para una determinada cota altimétrica, y produciéndose otros usos en la superficie liberada.

Los usos cualificados simultáneos localizados son los siguientes:

- Vía Pública Principal y Zona Verde

Es el caso más frecuente. Se produce a lo largo de todo el trazado la M-30 soterrada y en algunos puentes y pasarelas.

- Vía Pública Principal y Deportivo

Se produce en la margen derecha, en el entorno del Puente de San Isidro y el Puente de Praga.

- Vía Pública Principal y Equipamiento

Se produce a lo largo del trazado del by-pass Sur soterrado a su paso por el equipamiento de Mataderos.

- Vía Pública Principal y Administración Pública

Se produce en la margen izquierda, en el entorno del parque de la Arganzuela

- Vía Pública Principal y Servicio de Transporte Ferroviario

Es el caso de la superposición del by-pass Sur con la línea ferroviaria que une Méndez Álvaro con Humanes y Talavera, del puente del ferrocarril que pasa sobre la Avenida de Valladolid y de algunos tramos del Pasillo Verde Ferroviario.

- Vía Pública Principal y suelo con uso cualificado no dotacional.

Esta circunstancia se produce en el recorrido del by-pass Sur a su paso bajo edificaciones privadas, en su mayoría edificios de vivienda.

- Vía Pública Secundaria y Servicio de Transporte Ferroviario.

Se produce con motivo de la superposición de la vía ferroviaria que discurre sobre el Camino de Perales, y en algunos tramos del Pasillo Verde Ferroviario.

- Zona Verde y Servicio de Transporte Ferroviario

Esta superposición se produce en el tramo del Puente de los Franceses que cruza el río Manzanares, y en un tramo del Pasillo Verde Ferroviario, a su paso bajo el Parque de Atenas.

El cambio más significativo en cuanto a calificación de suelo se refiere, se produce en los suelos sobre rasante liberados por el soterramiento de la M-30 y de la Avenida de Portugal, de manera que la totalidad de esos suelos, calificados como Vía Pública Principal antes del soterramiento, se califican (como uso cualificado simultáneo) como Zona Verde Singular, ya que pasan a formar parte del conjunto de áreas verdes que acompañan al río en su recorrido urbano, o, en el caso de la Avenida de Portugal, configuran un nuevo espacio verde desde el que se puede acceder a la Casa de Campo.

Sin embargo, estos suelos conservan su calificación anterior de Vía Pública Principal en las cotas bajo rasante, ya que el Plan establece la calificación por niveles de cota, generando para estas áreas una nueva situación normativa, la de poseer dos calificaciones a distinto nivel topográfico, es decir, estableciendo los Usos Simultáneos.

## **9.2. Ámbitos de Ordenación y Ámbitos de Ordenación Específica**

El Plan Especial ordena los suelos de su ámbito mediante dos grandes grupos de normas. Las que corresponden con los Ámbitos de Ordenación que provienen del PGOUM y que afectan a suelos -tanto públicos como privados- dentro de cuyos límites son de aplicación las ordenanzas y prescripciones contenidas en las Normas Urbanísticas del PGOUM, y en segundo lugar, los que quedan incluidos dentro de los Ámbitos de Ordenación Específica para los que es de aplicación la normativa contenida en este Plan Especial. Las Ordenanzas Específicas regulan siempre suelos dotacionales públicos.

La delimitación de recintos donde es de aplicación la misma Ordenanza Específica en grado y nivel, supone la identificación de los mismos como zonas urbanísticas donde las determinaciones de la ordenación pormenorizada son idénticas, en especial en lo relativo a las condiciones sobre los usos e intervenciones admisibles.

Las Ordenanzas Específicas se precisan estableciendo para ello Grados y Niveles. Los Grados se refieren a la naturaleza del suelo considerado, concretamente a la regulación del uso cualificado en superficie del área. Los Niveles se corresponden con la virtualidad de compatibilizar usos distintos al cualificado en el área delimitada. El suelo regulado por una Ordenanza Específica tendrá un único uso cualificado en superficie, pudiendo existir o no, un uso cualificado soterrado y/o un uso cualificado en un estrato superpuesto.

El Plan determina siete tipos de Ordenanzas Específicas:

- Ordenanza Específica Río Manzanares OE.01
- Ordenanza Específica Parque público OE.02
- Ordenanza Específica Corredor Verde OE.03
- Ordenanza Específica Áreas Deportivas OE.04
- Ordenanza Específica Edificios Públicos OE.05
- Ordenanza Específica Servicios infraestructurales OE.06
- Ordenanza Específica Vías públicas OE.07

Las Ordenanzas Específicas OE.01, OE.02 y OE.03 regulan suelos con uso cualificado en superficie Dotacional de Servicios Colectivos Zonas Verdes.

La Ordenanza Específica OE.04 regula suelos con uso cualificado en superficie Dotacional de Servicios Colectivos Deportivo.

La Ordenanza Específica OE.05 regula suelos con uso cualificado en superficie Dotacional de Servicios Colectivos Equipamiento, Administración Pública o Servicio Público.

La Ordenanza Específica OE.06 regula suelos con uso cualificado en superficie Dotacional de Servicios Infraestructurales.

La Ordenanza Específica OE.07 regula suelos con uso cualificado en superficie Dotacional para la Vía Pública.

### **Ordenanza Específica Río Manzanares OE.01**

La ordenanza OE.01 establece las condiciones particulares del río Manzanares. El uso cualificado que le corresponde será Dotacional de Servicios Colectivos Zona Verde Singular Fluvial.

Para esta ordenanza se distinguen dos grados y cuatro niveles:

- Grado 1: urbano
- Grado 2: rústico
  
- Nivel A: preservación
- Nivel B: recreativo
- Nivel C: lúdico
- Nivel D: deportivo

### **Ordenanza Específica Parque Público OE.02**

La ordenanza OE.02 establece las condiciones particulares de los parques públicos en su calidad de zonas ajardinadas al servicio de la ciudadanía para su ocio y esparcimiento al aire libre. El uso cualificado será Dotacional de Servicios Colectivos Zona Verde Singular y Básica. La función de la OE.02 es establecer las condiciones particulares de los usos en los parques públicos contenidos dentro del ámbito que tengan condiciones específicas que los distinguen debido a su posición en la ciudad y su relación con el río.

Para la ordenanza se distinguen dos grados y cinco niveles:

- Grado 1: histórico
- Grado 2: urbano
  
- Nivel A: preservación
- Nivel B: borde fluvial
- Nivel C: recreativo
- Nivel D: deportivo
- Nivel E: dotacional

### **Ordenanza Específica Corredor Verde OE.03**

La ordenanza OE.03 establece las condiciones particulares de las zonas verdes de marcada longitudinalidad que permiten la conexión espacial a lo largo del río. Su uso cualificado será Dotacional de Servicios Colectivos Zona Verde Singular y Básica. La función de la OE.03 es establecer las condiciones particulares de los corredores verdes públicos contenidos dentro del ámbito que tengan condiciones específicas.

Para la ordenanza se distingue un grado y cuatro niveles:

- Grado 1: continuidad
  
- Nivel A: preservación
- Nivel B: recreativo
- Nivel C: deportivo
- Nivel D: dotacional

### **Ordenanza Específica Áreas Deportivas OE.04**

La ordenanza OE.04 establece las condiciones particulares de las áreas destinadas al uso deportivo con el objeto de completar el programa dotacional deportivo en el ámbito del río. El uso cualificado que les corresponde será Dotacional de Servicios Colectivos, Deportivo Básico. El contenido de estas áreas deportivas buscará el equilibrio entre las necesidades locales y el programa integral lúdico-deportivo asociado al río Manzanares. La función de la OE.04 es establecer las condiciones particulares de los usos en suelos calificados de deportivo contenidos dentro del ámbito que tengan condiciones específicas, llamadas áreas deportivas.

Se distinguen dos grados y tres niveles:

- Grado 1: deportes fluviales

- Grado 2: deportes no fluviales
- Nivel A: instalaciones deportivas
- Nivel B: edificaciones deportivas

### **Ordenanza Específica Edificios Públicos OE.05**

La ordenanza OE.05 establece las condiciones particulares de las áreas destinadas a dotaciones construidas con el objeto de completar el programa de equipamientos al servicio de los ciudadanos en el ámbito del río. El uso cualificado asignado será Dotacional de Servicios Colectivos Equipamiento Básico y Singular, Dotacional de Servicios Colectivos Administración Pública y Dotacional de Servicios Públicos. El contenido de estas áreas buscará el equilibrio entre las necesidades locales del programa dotacional integral asociado al río Manzanares. La función de la OE.05 es establecer las condiciones particulares de los usos en las áreas de edificación intensiva contenidos dentro del ámbito que tengan condiciones específicas.

La ordenanza contempla dos grados y tres niveles:

Grado 1: equipamiento

Grado 2: administración pública

Grado 3: servicio público

Nivel A: espacio dotacional no ocupado superficie libre de parcela

Nivel B: edificio dotacional nivel ciudad

Nivel C: edificio dotacional nivel barrio

### **Ordenanza Específica Servicios infraestructurales OE.06**

La ordenanza OE.06 establece las condiciones particulares de los suelos destinados a los servicios urbanos de tratamiento de residuos, mantenimiento y limpieza, abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica y telefonía. El uso cualificado es el Dotacional de Servicios Infraestructurales. El uso cualificado se desarrollará soterrado, aflorando a superficie únicamente los elementos que sean estrictamente necesarios. El tratamiento y diseño de las infraestructuras minimizará el impacto sobre el tejido urbano en el que se asientan y en especial con las zonas verdes colindantes.

La ordenanza contempla un grado y nivel único.

## **Ordenanza Específica Vías públicas OE.07**

La ordenanza OE.07 establece las condiciones particulares de los suelos destinados a posibilitar el movimiento de los peatones, los vehículos y los medios de transporte colectivo en superficie, así como la estancia de peatones y el estacionamiento de vehículos en dichos espacios. El uso cualificado es el Dotacional para la Vía Pública Principal y Secundaria. La función de la OE.07 es establecer las condiciones particulares de los usos en aquellas vías públicas que se consideran especiales por su particular relación con el río Manzanares y con la estructura del tejido urbano en que se ubican. En las vías reguladas por esta ordenanza se potenciarán las visuales hacia el paisaje y hacia el río.

La ordenanza contempla dos grados y siete niveles:

Grado 1: vía principal

Grado 2: vía secundaria

Nivel A: vía de acompañamiento a zona verde

Nivel B: vía de preferencia peatonal

Nivel C: vía - jardín

Nivel D: vía comercial

Nivel E: vía peatonal

Nivel F: vía señalada

Nivel G: espacio viario singular

## **10. MODELO DE USOS**

El establecimiento de usos cualificados en los diferentes entornos del área dentro de sus tres modalidades (uso cualificado viario, uso cualificado no viario y uso cualificado simultáneo) da lugar a la superposición de actividades o usos compatibles no cualificados que, no sólo se contemplan como posibilidades que permiten flexibilizar el plan en el marco de las actividades permitidas sino que, expresamente, constituyen un modelo de utilización y desarrollo del tejido urbano que compromete el Plan.

En este sentido, se ha establecido para cada zona ordenada una relación de usos específica concebida para completar y mejorar el funcionamiento de los espacios públicos en relación con los barrios a los que pertenecen o, en segundo término, con la mayor escala urbana.

Las actividades pormenorizadas quedan organizadas según la siguiente clasificación:

### **Usos en el río Manzanares**

Cauce Fluvial

Ornamental Fluvial

Recreativo Fluvial

Lúdico Fluvial

Deportivo Fluvial

Verde Fluvial

### **Usos en Zonas Ajardinadas**

Esparcimiento al aire libre

Áreas de Juego

Espacio libre de uso restringido

### **Usos Deportivos**

Edificaciones deportivas públicas de uso general

- Ámbito urbano
- Ámbito distrital
- Ámbito local

Instalaciones deportivas públicas

- Ámbito urbano
- Ámbito distrital
- Ámbito local

Deportivo público y servicios urbanos

Deportivo público y aparcamiento

Deportivo privado

- Ámbito urbano

### **Usos en Equipamientos**

Salud Público

- Centro de Salud
- Centro de Especialidades
- Centro Municipal

#### Salud Privado

- Hospital

#### Cultural Público

- Bibliotecas y Salas de Lectura
- Centro Cultural Local
- Museo
- Centro Polifuncional
- Otros

#### Cultural Público

- Espectáculos al aire libre

#### Cultural Privado

- Teatro

#### Religioso Privado

- Centro Religioso
- Monumento Religioso

#### Educación Público

#### Educación Privado

- Privado
- Concertado

#### Bienestar Social Público

- Centro de Mayores
- Centro de Alzheimer Municipal
- Centro de Servicios Sociales Generales
- Centro de Servicios Sociales Especializado
- Otros

#### Bienestar Social Privado

- Centro de Mayores
- Centro de Servicios Sociales Especializado

#### **Usos de Servicio Público**

#### Servicio Público

- Policía Municipal
- Suministro de Combustible
- Mercado

- Emergencias

### **Usos de Administración Pública**

Administración Municipal

Otras Administraciones

### **Usos de Servicios Infraestructurales**

Servicio Infraestructural

- Transferencia de Residuos
- Mantenimiento y Limpieza
- Abastecimiento de Agua
- Saneamiento
- Energía Eléctrica
- Comunicaciones y Telefonía

### **Usos de Servicios de Transporte**

Transporte Ferroviario: vía férrea

Servicio de Transporte Ferroviario Defensa Ambiental

Puente Ferrocarril sobre el río

Intercambiador de Transporte

### **Usos de Pasos sobre el río**

Paso rodado

Paso rodado, peatonal y ciclista

Paso peatonal y ciclista

### **Usos de Aparcamiento**

Playa de aparcamiento en superficie

Garaje-aparcamiento soterrado

### **Usos de Viario**

Red Viaria

Área estancial

Vía peatonal

Defensa Ambiental

### **Usos de Plataforma Reservada**

Anillo Ciclista

Senda Verde

Carril Bici

Camino Bici  
Paso ciclista en Puente  
Paso ciclista en Pasarela  
Plataforma reservada para autobús  
Paso aéreo teleférico

### **Usos Terciarios**

Terciario recreativo Restauración:  
Quiosco de bebidas  
Quiosco de bebidas y comidas  
Restaurante  
Terciario recreativo Comercial

De las actividades recogidas en este compendio la mayoría tienen carácter público y están fijados, bien anteriormente por el PGOUM, bien por las prescripciones propias del Plan Especial, el cual los concreta específicamente para dar cobertura a actividades no previstas previamente en la normas urbanísticas generales. Estos usos, lejos de ser realmente nuevos, son en realidad actividades matizadas y especialmente adaptadas a las particularidades de las áreas relacionadas con el río.

De los usos no públicos cabe hacer la siguiente distinción: por un lado el Plan recoge los usos privados de naturaleza dotacional contenidos en el PGOUM, y los mantiene sin modificar sus condiciones, aunque los considera dentro de la evaluación de los balances de los equipamientos en el ámbito del Plan Especial. Por otra parte se proponen nuevos usos terciarios implantados mayoritariamente sobre zonas verdes que han de desarrollarse mediante concesiones. Se trata de establecimientos relacionados con la restauración en cuatro modalidades: quioscos de venta, quioscos para bebidas, quioscos para bebidas y comidas y restaurantes, que se prevén como elementos que deben completar el uso de los jardines, constituyendo polos de actividad comercial de perfil bajo capaces de vitalizar y ordenar sus ámbitos de influencia.

### **10.1 Balances dotacionales y cambios de ordenación**

La realización de un balance de dotaciones, tiene como finalidad establecer la comparación entre la situación prevista por el PGOUM en lo relativo a la cantidad de suelo destinado a usos dotacionales y las previsiones del Plan Especial en ese mismo aspecto. Se han considerado dos tipos de balances, los que comparan usos cualificados en ambos documentos y los que comparan actividades de carácter dotacional independientemente del uso cualificado del suelo sobre el que se desarrollan (por

ejemplo actividades deportivas sobre suelos con uso cualificado de Zona Verde). De este modo debe evidenciarse que la situación prevista en el Plan Especial incrementa globalmente, tanto la cantidad de suelo con uso cualificado destinado a dotaciones como la cantidad de suelo que va a soportar actividades de carácter dotacional.

Para la elaboración del balance se han confeccionado una serie de tablas y gráficos comparativos donde se detalla la situación actual, determinada por el PGOUM y la situación propuesta por el Plan Especial para los usos dotacionales no viarios. Estos elementos comparativos forman parte del Anejo 02 de la presente memoria.

Del análisis de los planos y de las tablas que expresan los balances dotacionales, se desprenden las siguientes conclusiones:

- El Plan Especial aumenta la cantidad y superficie de zonas verdes existentes en el ámbito. Las Zonas Verdes propuestas por el PGOUM que se han identificado dentro del ámbito del Plan ascienden a 2.990.350 m<sup>2</sup>. El Plan Especial propone la creación de 213.046 m<sup>2</sup> de nuevas zonas verdes obteniendo una superficie total de 3.203.396 m<sup>2</sup> de las cuales 476.860 m<sup>2</sup> son básicas y 2.726.536 m<sup>2</sup> son zonas verdes singulares.

Por otro lado, el PE detecta en el ámbito actividades compatibles con el uso de Zonas Verdes, lo que reduce la superficie de uso de la actividad como tal. La actividad de Zona Verde en el PGOUM es de 2.938.208 m<sup>2</sup>; la propuesta por el Plan Especial es de 164.654 m<sup>2</sup>, obteniendo una superficie de uso total de 3.102.862 m<sup>2</sup>.

- El Plan Especial aumenta el número y la superficie de suelos calificados como deportivos en el ámbito. De 174.025 m<sup>2</sup> a 253.601 m<sup>2</sup> lo que supone una aportación de 79.576 m<sup>2</sup> de deportivos básicos.

Por otro lado, el PE detecta en el ámbito, actividades de carácter dotacional deportiva, independiente del uso cualificado del suelo sobre el que se desarrollan: 232.044 m<sup>2</sup> en el PGOUM y 77.822 m<sup>2</sup> creadas por el PE, con lo que se obtiene una superficie total de actividades deportivas en el ámbito de 309.866 m<sup>2</sup>.

- El Plan Especial aumenta el número y la superficie de equipamientos existentes en el ámbito. De 229.162 m<sup>2</sup> a 249.976 m<sup>2</sup> lo que supone una aportación de 20.817 m<sup>2</sup>.

Al igual que con las actividades deportivas, el Pe detecta en el ámbito, actividades

de carácter dotacional de equipamiento, independiente del suelo sobre el que se desarrollan: 232.870 m<sup>2</sup> en el PGOUM y 35.584 m<sup>2</sup> creadas por el PE, obteniendo una superficie total de actividades de equipamientos en el ámbito de 268.454 m<sup>2</sup>.

- El Plan Especial mejora la distribución de las dotaciones en el ámbito proponiendo la creación de nuevas dotaciones en los barrios donde detecta necesidades o cambiando el uso de dotaciones existentes por otros usos, también dotacionales, que considere más adecuado según la demanda de la población de cada área.
- El Plan Especial modifica la calificación de algunos suelos respecto a lo determinado por PGOUM, lo que se justifica en correspondencia con la propuesta global de fondo, manteniendo su coherencia con la ordenación estructurante que en ningún punto se transforma. En este sentido se dan los siguientes casos:
  1. **Río Manzanares.** Calificado por el PGOUM como Zona Verde Singular, el Plan Especial crea una nueva categoría para el río Manzanares, la de Zona Verde Singular Fluvial para individualizarlo como elemento distintivo del entorno, lo que está sobradamente justificado dadas las especiales condiciones de este elemento muy distintas a cualquier otra zona verde.
  2. **Jardines de la Virgen del Puerto.** Calificado en el PGOUM como Zona Verde Básica, el PE lo califica como Zona Verde Singular. Esta zona verde forma, en el PGOUM, parte de los Sistemas Generales de la ciudad y su estrecha relación con el Campo del Moro y con la Casa de Campo (ambos son Zonas Verdes Singulares) hace recomendable integrarlo en una cadena de suelos de igual consideración.
  3. **Parque de la Arganzuela.** Calificado como Zona Verde Básica por el PGOUM, el Plan Especial lo califica como Zona Verde Singular. El parque de la Arganzuela adquiere una nueva dimensión en virtud del mismo. Pasa de ser un parque de carácter barrial, a un espacio perfectamente conectado con otras áreas y distritos de la ciudad. Su nueva posición respecto al río recuperado le confiere una centralidad dentro de la serie de espacios verdes encadenados en torno al Manzanares.
  4. **Entorno del Puente de Toledo.** Calificada por el PGOUM como Zona Verde Básica, el PE lo califica como Zona Verde Singular dada su proximidad al río y al Puente de Toledo declarado Bien de Interés Cultural, es por ello que el PE propone el tratamiento paisajístico de esta zona verde teniendo en cuenta su entorno monumental.

5. **Área deportiva en Paseo de la Florida.** Calificada por el PGOUM como Zona Verde Básica, el PE la califica como Deportivo Básico. Por su ubicación entre la Glorieta de San Antonio de La Florida y las vías del tren de Príncipe Pío, esta zona verde se ha convertido en una trasera de carácter residual y en la actualidad presenta un importante estado de degradación y abandono. Por otra parte la carencia de dotaciones deportivas en la zona y el hecho de que este tipo de instalaciones producen usos intensivos en la ciudad capaces de regenerar su tejido social, justifican plenamente el cambio propuesto.
  
6. **Área dotacional en Pasaje de Montserrat.** Calificada por el PGOUM como Deportivo Básico, el PE la califica como Equipamiento Básico y permite la actividad deportiva en el espacio libre de parcela como uso compatible. En la actualidad, esta dotación deportiva está situada sobre un aparcamiento lo que produce un gran desnivel respecto al río desde la calle Antonio López. Este desnivel carece de edificaciones por lo que en este punto la línea de fachadas de ribera sufre una discontinuidad que descubre traseras y medianeras. El motivo de plantear un edificio encuentra su justificación en la necesidad de salvar el desnivel ciudad-río que se produce en este punto reconstruyendo el frente edificado en la margen derecha del río, acorde a la nueva escena urbana. Este edificio de equipamiento comunitario frente al río, junto al uso deportivo en el espacio libre de parcela y el equipamiento comunitario que se propone en la calle Antonio López nº 29, constituyen un conjunto dotacional que atiende la demanda social del barrio.
  
7. **Entorno del Puente de San Isidro.** Calificado por el PGOUM como Viario Público Principal, el PE conserva para una determinada cota altimétrica esta calificación y la denomina uso cualificado soterrado, y propone otros usos cualificados en la superficie liberada: Deportivo Básico, Zona Verde Básica y Servicios Infraestructurales.

En la actualidad, esta parcela que se encuentra dividida en dos por el puente de San Isidro, albergando unas pistas deportivas al sur, sobre un aparcamiento para residentes. El Plan Especial detecta la necesidad de localizar en el sector norte del parque un servicio infraestructural dedicado a la transferencia de residuos y un edificio dedicado a los cuerpos de intervención rápida para auxilio de las incidencias producidas en los túneles. La posición de este punto, perfectamente comunicado tanto con la M-30 soterrada como con el centro de la ciudad, hace aconsejable la implantación de estos usos. El espacio restante mantendrá su calificación de Verde Básica, en el sector Norte de los jardines, mientras que en el sector Sur el Plan Especial consolida la calificación de Deportivo Básico.

8. **Casa del Reloj.** Calificado por el PGOUM como Administración Pública, el PE propone el cambio de uso a Equipamiento Cultural. En el edificio denominado Casa del Reloj, se ubican actualmente las oficinas municipales de la Junta del Distrito de Arganzuela.

El Plan Especial propone su traslado a un edificio del Ayuntamiento de Madrid situado en la C/ General Maroto calificado por el PGOUM como Administración Pública y la implantación de un equipamiento cultural en el edificio de la Casa del Reloj. Esta modificación queda justificada al incorporar el citado edificio en el conjunto de Matadero, que ha adquirido una dimensión urbana como equipamiento cultural de primer orden. El conjunto está formado por diversos edificios, todos ellos dedicados al desarrollo de actividades culturales, por lo que la Casa del reloj quedará incorporada a esta estructura con una actividad coherente con el resto.

9. **Parque de la Arganzuela (fragmento).** Calificado por el PGOUM como Zona Verde Básica, el PE propone la calificación de una parte del mismo como Servicio Infraestructural para abastecer a este parque urbano. Se trata de un pequeño sector rodeado por los ramales de acceso a los túneles, segregado por éstos del resto de la superficie. De esta forma se determina un área en la que se deben concentrar todos los servicios necesarios (subestaciones eléctricas, depósitos, cantones de jardinería, etc.) que han de permitir el mejor funcionamiento del parque.
10. **Parque de la Arganzuela (fragmento).** Calificado por el PGOUM como Zona Verde Básica, el PE propone la calificación de una parte del mismo como Administración Pública. Esta calificación queda justificada por haberse detectado la necesidad de incorporar a este entorno del parque, muy próximo al equipamiento cultural constituido por Matadero, las instalaciones de la empresa municipal Esmadrid, dedicada a la divulgación de las actividades municipales. Esta empresa obtendría a través del Plan Especial, el suelo para un edificio propio.
11. **Parque de la Arganzuela (fragmento).** Calificado por el PGOUM como Zona Verde Básica, el PE propone la calificación de una parte del mismo como Deportivo Básico. Este cambio de calificación se justifica por la necesidad de completar la red deportiva del ámbito con la construcción de un polideportivo y pistas al aire libre, en un entorno marcadamente dotacional, donde el Parque de la Arganzuela, los equipamientos y las instalaciones deportivas en él instaladas se

convierten en un conjunto dotacional que sobrepasa la esfera distrital alcanzando el nivel de dotaciones para la ciudad en su conjunto.

12. **Entorno del Puente de Praga.** Calificada por el PGOUM como Viario Público Principal, el PE conserva para una determinada cota altimétrica esta calificación y la denomina uso cualificado soterrado, y propone otros usos cualificados en la superficie liberada: Deportivo Básico y Zona Verde Básica. La liberación del suelo debida al soterramiento justifica plenamente los nuevos usos cualificados propuestos, al servicio del barrio.
13. **Entorno del Puente de Andalucía.** Calificado por el PGOUM como Viario Público Principal, el PE conserva para una determinada cota altimétrica esta calificación y la denomina uso cualificado soterrado, y propone otro uso en la superficie liberada por una demanda de uso Deportivo Básico, completando de este modo la red de deportivos que hacen del río un eje lúdico en el centro de la ciudad.
14. **Entorno del Camino de Perales.** Calificado por el PGOUM como Zona Verde Básica, el Plan Especial mantiene esta calificación para la zona verde y califica parte de la parcela como Equipamiento Básico. Esta calificación se justifica, tanto como elemento capaz de intensificar el uso de esta área, como por la necesidad de mejorar las redes dotacionales del barrio, muy escasas en esa zona.
15. **Deportivo en Nudo Sur.** Calificada por el PGOUM como Zona Verde Básica, el Plan Especial propone la calificación de Deportivo Básico. Este cambio de calificación se justifica por la necesidad de completar, junto con el deportivo de la Calle Ricardo Damas, la red dotacional deportiva de los barrios del sur y del ámbito con la construcción de un polideportivo y pistas deportivas al aire libre. Además se conseguirá intensificar el uso en una parcela con una localización desfavorecida por su proximidad al nudo viario sur.

## 10.2 Usos ligados a la candidatura olímpica

El Plan Especial prevé la localización, dentro de su ámbito o en sus inmediaciones, de tres instalaciones deportivas correspondientes con tres disciplinas olímpicas que se ejecutarían en el caso de que la ciudad de Madrid resultase designada sede de los juegos olímpicos en el año 2016. Estas disciplinas son:

- Circuito de BMX (ciclismo)

- Pista de Volley-Playa
- Pista de Tiro con Arco

Tanto el volley-playa como el tiro con arco, tendrán en cualquier caso un carácter provisional y sólo se utilizarán durante el período de la olimpiada, para ser desmantelados una vez finalizada. Sin embargo el circuito de BMX podrá tener un carácter permanente, si su necesidad o demanda se justifica a través de la participación ciudadana.

Dadas las peculiaridades de estas disciplinas olímpicas y las necesidades precisas de relación con la ciudad que requieren, se ha estimado necesaria la participación abierta a los organismos especializados en el período de información pública para concretar su viabilidad y posición, en coherencia con el proyecto global del río.

## **11. MODELO DE EJECUCIÓN**

La naturaleza y la forma de concebir las distintas herramientas contenidas en el Plan Especial le confieren un carácter complementario y permeable en el que se diluyen los límites entre los clásicos compartimentos estancos (zonificación/pormenorización de uso/normativa/gestión, etc.) necesarios para regular con precisión un suelo. Esta permeabilidad entre los diferentes parámetros del Plan tiene su origen en el enfoque más temático que geográfico del que se parte, tratando de plantear propuestas que dan solución a problemas de escala urbana como la continuidad de flujos o la incorporación virtual del río a la ciudad, y no estrictamente ligados al suelo como soporte estático.

La forma de regular estratégicamente cada una de las diversas áreas pasa por adoptar simultáneamente las prescripciones que le otorgan a cada una un carácter urbanístico espacial, asignando un uso cualificado (o usos a distintos niveles) a cada recinto, más la adscripción de cada área a un ámbito normativo diferencial que funciona como marco de reglas (ordenación específica). Sobre estos dos instrumentos se debe superponer un tercer mecanismo que ha de pormenorizar los usos compatibles de cada entorno y sobre él una cuarta capa que permita establecer normalizadamente los instrumentos de ejecución que deben permitir su materialización.

Estas dos últimas capas en las que desde el Plan se liga íntimamente el modelo de los usos propuestos y la forma de llevarlos a la práctica se concretan mediante un sistema ordenado de actuaciones que se han denominado “Intervenciones”.

Las Intervenciones constituyen un conjunto de propuestas concretas para áreas diferenciadas dentro del ámbito del Plan Especial, y dan cuerpo a la materialización de los objetivos del Plan. Cada Intervención, entendida como entidad dinámica en el tiempo, posee un carácter que la relaciona con el tipo de incidencias detectadas en la fase de información y análisis y tiene como objetivo la resolución de aquellas, dentro de la respuesta proyectual global de todo el ámbito.

Dentro de la Intervención se determina la naturaleza y la intensidad de los usos compatibles de la unidad urbana que se trata, y se establecen los instrumentos de desarrollo más apropiados para su ejecución. Además, cada Intervención se circunscribe sobre un objeto o recinto urbano con entidad propia en el que el Plan Especial actúa modificando las determinaciones de ordenación pormenorizada y proponiendo un Programa de Actuación.

El modo de ejecutar y dar cumplimiento a lo previsto en cada Intervención, así como la concreción de su propuesta, se especifica a través de Acciones aisladas, es decir, unidades mínimas de actuación que conforman el cuerpo propositivo de cada Intervención.

La intervención es por otra parte el entorno espacial y normativo que asume una o varias acciones que se agrupan entre sí constituyendo espacios coherentes de dimensión urbana. El Plan Especial determina cinco tipos de Intervenciones:

- Intervenciones de Continuidad IC
- Intervenciones en Espacios Libres (IE)
- Intervenciones en Servicios Urbanos (IS)
- Intervenciones Fluviales (IF)
- Intervenciones de Viario (IV)

Por último, a través del conjunto de Intervenciones se establecen propuestas coherentes con el enfoque temático originario del Plan Especial y se determinan las herramientas para llevarlo hasta la ejecución de las mismas.

## **11.1 Intervenciones**

### **Intervenciones de Continuidad IC**

Son actuaciones sobre suelos donde se combina la calificación de Zona Verde y de Vía Pública, en las que cobra la máxima importancia la conexión de espacios y la consideración del río como corredor que debe enlazar el centro de la ciudad con el medio

natural y como cauce articulador de las sucesivas escenas urbanas.

### **Intervenciones en Espacios Libres IE**

Son, en su mayoría, actuaciones sobre suelos calificados como Zona Verde sobre los que se propondrá un tratamiento integral que dará lugar a nuevas entidades de la ciudad, trascendentales para apreciar su transformación en las inmediaciones del río Manzanares. En ellas el establecimiento de nuevos usos es esencial para concretar la fisonomía de la ciudad.

En algunos casos las Intervenciones en Espacios Libres se refieren a dotaciones cuya relación con el entorno cobra carácter estratégico.

### **Intervenciones en Servicios Urbanos IS**

Son actuaciones sobre servicios urbanos previstos en el PGOUM que, o no se encuentran ejecutados, o han sufrido degradación, o adolecen de carencias en su uso potencial.

### **Intervenciones Fluviales IF**

Son actuaciones que comprometen directamente el cauce del río, bien en lo referente a la forma de cruzarlo, al modo de conectar sus márgenes, al estado de sus bordes y a la relación que pueda ofrecerse entre la lámina de agua y la ciudad.

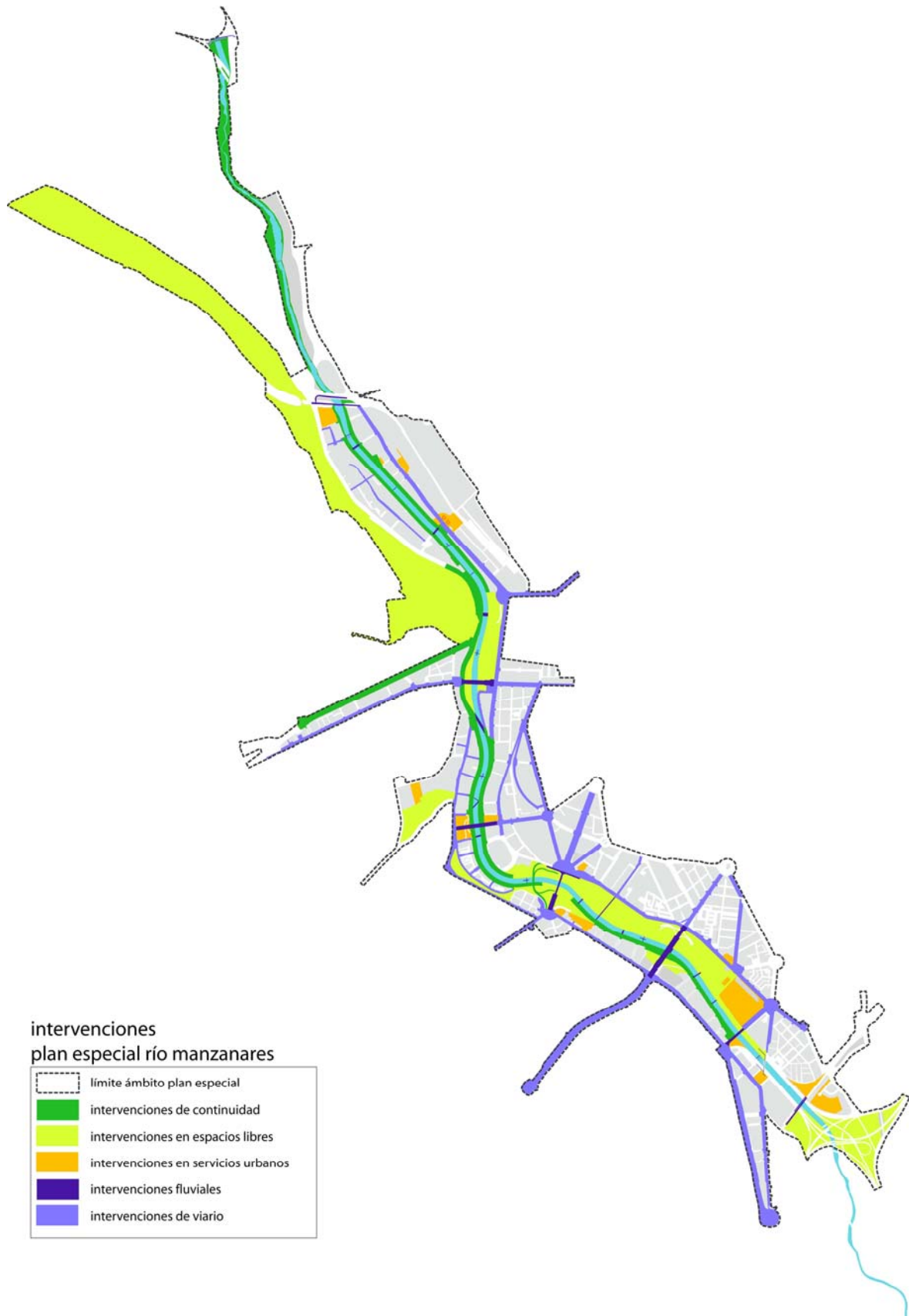
### **Intervenciones de Viario IV**

Son actuaciones sobre suelos calificados como Vías Públicas en las que se establecen grados de intensidad en las actuaciones, que van desde la sencilla mejora de los materiales existentes hasta la modificación parcial de la sección del espacio.

La propuesta adoptada se dirige según los siguientes criterios generales:

- Mejora de la accesibilidad de la totalidad de los espacios públicos
- Incremento del arbolado existente
- Ampliación de aceras y dimensionamiento adecuado de calzadas
- Mejora en los materiales constructivos
- Introducción de plataformas reservadas para ciclistas y autobuses en continuidad con las existentes

## ESQUEMA DE INTERVENCIONES



## 11.2 Sistematización de las Intervenciones

Las Intervenciones se ordenan y sistematizan a través de un documento complementario a la Normativa del Plan Especial denominado Fichero de Intervenciones. Dicho fichero está formado por fichas individuales de información gráfica y escrita, correspondientes una a una a cada Intervención propuesta.

La información gráfica de cada Intervención localiza territorialmente el área comprometida sobre el parcelario de la ciudad, la identifica a través de un código, y cuantifica estimativamente su superficie de intervención. Además describe de manera indicativa los usos que se proponen en ella y el ámbito de ordenación que los regula, resultantes de la aplicación del nuevo marco normativo y la materialización de las acciones propuestas.

En concreto para las Intervenciones de Viario y Fluviales, las fichas gráficas muestran además un reportaje fotográfico realizado mediante trabajo de campo, que apoya la información descrita e identifica visualmente el área en cuestión.

La documentación escrita organiza la información en tres apartados:

- **Objetivos / Propuesta:**

Este apartado informa sobre los objetivos perseguidos por el Plan Especial en el ámbito de intervención considerado, así como las propuestas que se concretan en él para la consecución de los fines anteriormente descritos.

Los siguientes dos apartados describen ya la propuesta concreta:

- **Parámetros urbanísticos:**

Este apartado señala los parámetros urbanísticos que ordenan el ámbito de intervención y concreta las condiciones particulares de los usos.

- **Condiciones de Catalogación:**

Determina las protecciones y catalogaciones que afectan parcial o totalmente a la Intervención o a los elementos contenidos en ésta, en virtud de las distintas legislaciones sectoriales de aplicación. Dichas protecciones y catalogaciones pueden ser:

- Protecciones Normativas
- Protecciones de Parques y Jardines

- Protecciones Arqueológicas
- Protección de Edificaciones
- Protecciones de Rango superior al PGOUM
- Catalogación de Arbolado Singular
- Catalogación de Elementos Urbanos Singulares

- **Marco Normativo:**

Determina la figura que establece la normativa de aplicación en el ámbito de la Intervención, y especifica los parámetros generales que la caracterizan tales como la edificabilidad (m<sup>2</sup>), el uso o usos cualificados definidos, así como el régimen de los usos compatibles.

Además, desde el régimen de usos compatibles se fijan las superficies máximas para cada uso asignado, y también las superficies de ocupación y construida de las edificaciones asociadas a estos.

- **Programa de Actuación:**

Este apartado informa por un lado, sobre la Etapa de Ejecución prevista para la Intervención en su conjunto, entre las tres contempladas por este Plan Especial, es decir, establece si el plazo de ejecución de las Acciones es corto, medio o largo.

Por otro, en él se enumeran y describen las Acciones aisladas propuestas para la Intervención, y se definen los instrumentos para la ejecución material de las mismas así como la etapa en la que han quedado programadas cada una de ellas.

## **12. MODELO DE MOVILIDAD**

Como criterio general con respecto a la movilidad, el Plan Especial prioriza la circulación peatonal y ciclista como medio de desplazamiento dentro del ámbito, mejorando la conexión de éste con otros entornos de la ciudad, proponiendo la creación de itinerarios relacionados entre si y a través de conexiones con otros medios de transporte. Se trata de configurar una red infraestructural de desplazamientos adaptada a una movilidad más sostenible y de escala humana, donde se han planteado los siguientes objetivos:

1. Mejora de la accesibilidad a los parques y jardines, al paseo de ribera y al río.

2. Mejora de la movilidad peatonal, dando prioridad al peatón frente al vehículo motorizado, peatonalizando calles, ensanchando aceras, aumentando el número de pasos de cebra, eliminando barreras arquitectónicas y rediseñando ejes, según las especificaciones contenidas en la Ley 8/1993 de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, en todos aquellos lugares donde se hace necesaria su aplicación.
3. Aumento del número de pasarelas peatonales y ciclistas con el fin de optimizar las conexiones entre ambos márgenes del río y mejora de las entregas de los puentes para garantizar su accesibilidad
4. Mejora de las condiciones de accesibilidad universal en lo referente a los siguientes aspectos:
  - Reserva de aparcamientos para personas con movilidad reducida
  - Eliminación de barreras arquitectónicas y construcción de rampas
  - Localización de zonas de prioridad peatonal
  - Localización de áreas con plataforma única calzada – acera
  - Propuesta de nuevas áreas estanciales
5. Reserva de al menos del 2% de las plazas de estacionamientos para vehículos de discapacitados, y una como mínimo a partir de 25 plazas; de acuerdo con la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid.
6. Creación de nuevas áreas estanciales a lo largo de todo el recorrido urbano de río con el fin de potenciar la utilización del entorno por la totalidad de los usuarios, sin discriminación alguna.
7. Localización precisa de los vados, restauración del pavimento, incremento del ancho de las aceras que conforman los itinerarios peatonales, disminución de las pendientes transversales y longitudinales de las mismas, minimización de los desniveles, la altura máxima de los bordillos y diseño y ubicación del mobiliario urbano.

El soterramiento de la M-30 supone, con independencia de la creación de una situación totalmente nueva para la movilidad del vehículo privado que trasciende el ámbito del Plan Especial, una excelente oportunidad para proponer e incentivar considerables mejoras en la movilidad peatonal una vez conseguida la eliminación del tráfico en superficie, permitiendo la liberación de casi 50 hectáreas de terreno antes ocupado por las calzadas o inaccesible como consecuencia del trazado del viario. Esta situación extraordinaria da

lugar a la posibilidad de modificar algunas prácticas con respecto a la movilidad y con ello la formalización de espacios públicos más habitables y accesibles así como entornos más respetuosos con el medioambiente urbano. En este sentido el Plan Especial plantea la mejora de los siguientes modos de desplazamiento:

1. Movilidad peatonal
2. Movilidad ciclista
3. Movilidad vehicular, diferenciando el transporte público y el transporte privado
5. Estructuras fluviales, entendidas como elementos de conexión transversal al río que permiten la movilidad y accesibilidad en e ámbito y de este con el resto de la ciudad.

### **12.1 Movilidad peatonal**

El Plan Especial, adopta una serie de medidas encaminadas a obtener una accesibilidad y movilidad humanizadas con el objeto de recuperar en lo posible la ciudad para los peatones y establecer un mayor protagonismo del paseante frente a la presión de la circulación rodada, procurando unos requisitos mínimos para evitar el continuo descenso de los porcentajes de desplazamientos efectuados a pie, la vulnerabilidad del peatón frente a la contaminación atmosférica, el ruido y la falta de atractivo de los recorridos peatonales.

Al mismo tiempo, el fomento de los medios de transporte alternativos al vehículo privado implica la aparición de mejoras ambientales y la reducción de la contaminación atmosférica y del ruido, posibilita el incremento de la cohesión e integración social, la convivencia y vida de barrio; disminuye la inequidad y la falta de autonomía y favorece la recuperación del espacio público, del que puedan disfrutar todos los grupos de la población. Esta nueva situación permite una concepción del espacio público donde el peatón pueda aspirar a ocupar un lugar de referencia.

#### **Actuaciones propuestas para recuperar la ciudad para el peatón**

Dentro del ámbito del Plan Especial, que incide en la condición del espacio público urbano como un escenario para la interrelación, la comunicación y el intercambio, se proponen actuaciones para recuperar la dimensión peatonal de la ciudad, que se deben materializar mediante las siguientes líneas de intervención:

1. Dotar a las aceras de una anchura suficiente, acondicionándolas para la circulación peatonal.

Las modificaciones introducidas en el viario por el Plan Especial, incluyen el

redimensionamiento de los carriles, ajustándolos a la anchura mínima para poder ampliar las aceras y en algunos casos se han eliminado carriles, que han sido sustituidos o bien por carriles bus o bien por la combinación de carril bici con aceras más anchas.

2. Mejorar las condiciones de los cruces de peatones, reduciendo el espacio a recorrer y haciéndolos mas seguros con la limitación de la velocidad de los vehículos, además de asegurar la cantidad adecuada de pasos en los tramos de calles, no sólo en las intersecciones, sino teniendo en cuenta la accesibilidad a zonas verdes, equipamientos y servicios públicos.
3. Garantizar una adecuada pavimentación, arbolado, iluminación así como la localización idónea del mobiliario urbano, evitando interrupciones en el flujo peatonal, así como una cuidada elección de todos estos elementos para elevar la calidad ambiental de los espacios.
4. Permeabilizar la barrera natural que constituye el río Manzanares aumentando el número de pasarelas peatonales y adecuando las infraestructuras de paso existentes a la nueva realidad urbana.
5. Templar el tráfico de las calles, incrementando en lo posible las calzadas de coexistencia que minimicen la segregación del espacio viario, mejorando el aspecto de las mismas e invirtiendo las prioridades actuales, con el fin de que la circulación motorizada se supedite a otros tipos de desplazamiento.

Para ello el Plan Especial modifica la sección viaria en aspectos tales como la diferenciación entre calzada y acera, el trazado de la franja de circulación, la pavimentación, la ordenación del aparcamiento, la disposición del mobiliario urbano y del arbolado y propone determinaciones relativas a las velocidades máximas en este tipo de calles.

6. Crear una red de itinerarios peatonales que articule el conjunto de barrios de la ciudad y alcance también los focos principales de atracción y generación de desplazamientos bajo el criterio de la comodidad, la seguridad y el atractivo para la marcha a pie; aprovechando los parques, paseos y jardines como elementos para incrementar el atractivo de los itinerarios.

Según el PGOUM, los itinerarios peatonales están formados por los conjuntos articulados de áreas estanciales dispuestos para unir entre si los puntos principales de atracción de viajes peatonales, como son: equipamientos, zonas comerciales o de concentración de

empleo, estaciones e intercambiadores de transporte, etc., conectando el mayor número posible de vías. Pueden coincidir con recorridos históricos corresponder a motivos más lúdicos, como el de favorecer el acceso a zonas verdes, de peatones y ciclistas.

El Plan Especial, se apoya en la definición del PGOUM y además considera que el conjunto de propuestas elaboradas, permiten establecer entre el Parque Lineal del Manzanares y las áreas conectadas con él, interrelaciones puestas en práctica en el territorio a través de recorridos, caminos, sendas, que unen el parque con aquellas, y aquellas con el parque, estructurando un sistema de comunicaciones entre la ciudad y el río, y viceversa. Algunos de los itinerarios se han concebido conjuntamente con el resto de las propuestas, y otros han surgido necesariamente tras la ordenación de las superficies del ámbito.

Se trata de itinerarios de carácter peatonal, en ocasiones vinculados a ejes terciarios existentes o propuestos, que abarcan la totalidad del ámbito del Plan, incluso pretenden extenderse sobrepasando los límites hacia el Norte y hacia el Sur, para conectar con otros recorridos existentes más allá de la ciudad, y conectar con los tramos existente al este y oeste transversalmente, con el objetivo de organizar una red a lo largo del curso completo del río Manzanares.

El establecimiento de estos recorridos peatonales, está directamente relacionado con la adecuación de las calles a la circulación peatonal, no solo a través de las distintas ampliaciones de la sección de la acera sino también debido a la modificación sustancial en materia de movilidad peatonal que supone la reducción de carriles en el viario, la disminución del ancho de las calzadas y la adopción de medidas tendentes a reducir la velocidad de circulación, así como la plantación de arbolado para la mejora de la calidad ambiental de las calles, el estudio de la iluminación de alineación para garantizar los niveles de seguridad y calidad ambiental necesarios.

Se distinguen los siguientes tipos de itinerarios:

- Itinerarios peatonales: - Recorridos ciudad - río
  - Recorridos ciudad - ciudad
  - Recorridos río - río
  - Recorridos río - territorio

A su vez, estos itinerarios pueden tener diferentes puntos de interés o actividades que lo generen, por lo que se detectan:

- Itinerarios temáticos: -culturales

- naturales
- actividades deportivas y lúdicas
- paisajísticos
- terciarios y comerciales

### **Recorridos Ciudad-Río**

En general se trata de recorridos localizados en el interior de la almendra de Madrid, que utilizan las calles consolidadas de la ciudad para extenderse. Proceden del centro de la ciudad y se dirigen hacia el río, conectando ambos de manera directa. Gran parte de estos recorridos bordean el entorno del Palacio Real y los jardines del Campo del Moro y descienden por esta zona para alcanzar los nuevos puntos de interés del río Manzanares, como los entornos de los puentes del Rey y de Segovia sí como la Casa de Campo o al Salón de Pinos.

Otros acceden al ámbito a través de las glorietas próximas al centro de la ciudad, como la de la Puerta de Toledo o la de Santa María de la Cabeza, para descender hacia el Parque de la Arganzuela, nuevo centro de actividades del río.

### **Recorridos Ciudad-Ciudad**

Se trata fundamentalmente de dos recorridos paralelos al río que comunican en sentido longitudinal áreas de interés del entorno del río, en dirección Norte-Sur, a través de calles de suficiente dimensión, situadas paralelamente sobre un circuito que acompaña el recorrido fluvial.

En la margen derecha el itinerario comienza en las instalaciones deportivas al aire libre de la calle Vado de Santa Calina, al Sur de la Glorieta de Cádiz y, aprovechando el eje terciario de la calle de Antonio López, continúa por los Paseos del Quince de Mayo, de la Ermita del Santo y del Marqués de Monistrol para alcanzar el Sur de la Casa de Campo, adentrándose en ella.

En la margen izquierda el itinerario comunica la Plaza de Legazpi, bordeando el recinto de Mataderos y el Parque de la Arganzuela, con los nuevos jardines del Puente de Toledo.

### **Recorridos Río-Río**

Constituyen los nuevos paseos de ribera a lo largo de todo el tramo urbano del río.

En la margen derecha el itinerario forma parte del corredor verde arbolado del Salón de Pinos en toda su longitud, adaptando su recorrido al adentrarse en los Jardines de los puentes de Toledo y Segovia y continúa hacia el Norte a lo largo de la Ribera del Manzanares.

En la margen izquierda el recorrido se adapta al borde fluvial desde el Nudo Sur y asciende hacia el Norte paralelamente al curso del río internándose más adelante en los Jardines de la Virgen del Puerto y entroncando con la calle Aniceto Marinas.

### **Recorrido Río-Territorio**

Constituyen la prolongación de los itinerarios río-río más allá de los límites del ámbito, con el objetivo de establecer una continuidad lo más eficaz posible que permita acompañar al río más allá de la ciudad.

Son sendas que deben adquirir un carácter de especial relación con el medio natural por su forma de estar construidas y el modo de ser utilizadas enlazando espacios y vinculando actividades no específicamente urbanas.

## ITINERARIOS PEATONALES



## 12.2 Movilidad ciclista

La bicicleta es un medio de transporte limpio, rápido, silencioso, que mientras en otras ciudades europeas goza de gran aceptación, en la ciudad de Madrid no ha llegado aún a impregnar suficientemente a la población. Las realizaciones del Ayuntamiento en los últimos tiempos, con la implantación de gran parte del Anillo Verde Ciclista periférico y algunos tramos reservados en el interior de la ciudad, abren una vía en la que el Plan Especial puede incorporar una importante estructura completa dentro de su ámbito que demuestre la vigencia de este modo de transporte para desplazamientos de corto y medio alcance, disminuyendo el uso de vehículos privados y sus impactos negativos: ruido, emisión de gases y consumo de energías no renovables, etc.

En cuanto a las infraestructuras necesarias para el desplazamiento en bicicleta, es necesario tener en cuenta los siguientes requisitos:

1. La construcción de una red de carriles-bici en las principales vías urbanas del ámbito en conexión con la red existente en el ámbito de influencia del plan, que permita circular en bicicleta con seguridad interconectando todos los barrios y éstos con el resto de la ciudad.
2. La pacificación del tráfico en el interior del ámbito, limitando la velocidad estrictamente para permitir la coexistencia de modos distintos de transporte, con prioridad para peatones y ciclistas.
3. La creación de aparcamientos seguros para bicicletas en puntos asociados con estaciones e intercambiadores de transporte, así como en centros de enseñanza, centros públicos, polideportivos, zonas de ocio, etc.
4. La adopción de medidas que permitan la combinación de la bicicleta con el transporte público, mejorando de la accesibilidad de las estaciones y permitiendo su traslado dentro de vagones y coches.

Por otro lado, el diseño correcto de los carriles bici es un factor esencial para garantizar la seguridad y la comodidad de sus usuarios por lo que se ha de tener en cuenta:

1. La eficacia de una red de carriles bici depende de su longitud, de su vinculación y de su calidad, es por ello que los nuevos carriles propuestos por el Plan, no funcionan de forma independiente sino que se vinculan con los carriles existentes formando una trama que permite utilizarlos como una auténtica alternativa a otros tipos de vehículos.

2. Tanto la seguridad como el confort en los desplazamientos dependen de la anchura de los carriles. El Plan Especial utiliza la anchura de bandas recomendada según el tipo de vía ciclista de la que se trate teniendo en cuenta la “Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid” según la cual se establecen las siguientes dimensiones:

<b>ANCHURA DE BANDAS CICLISTAS</b>			
<b>TIPO DE BANDA</b>		<b>RECOMENDANDA</b>	<b>MÍNIMA</b>
Senda bici	Unidireccional	≥ 2,00 m	1,50
	Bidireccional	≥ 3,50 m	2,50
Carril bici		≥ 2,00 m	1,50
Acera bici	Unidireccional	≥ 1,50 m	1,00
	Bidireccional	≥ 2,75 m	2,00
Carril bus-bici		≥ 4,50 m	4,00

3. Las intersecciones constituyen elementos esenciales del diseño, ya que son los puntos en los que se concentran la mayor parte de incidentes y conflictos
4. Los criterios empleados para el diseño e implantación de la señalización asociada a los itinerarios ciclistas, deberán buscar la máxima eficacia y claridad, especialmente en las intersecciones con otras vías de distinta naturaleza.
5. El estado de conservación y el adecuado mantenimiento del firme así como el de los demás elementos complementarios del carril bici constituyen un factor de máxima importancia para la seguridad sus usuarios.
6. El modo de inserción del carril bici en la sección de la calle es determinante para evitar la aparición de conflictos tanto con los peatones como con los vehículos motorizados, es por ello que el Plan especial diseña diferentes tipos de vías ciclistas según donde se inserten en sendas, caminos, aceras o en convivencia con el vehículo motorizado
7. Los aparcamientos para bicicletas deben ser lugares accesibles, seguros y protegidos frente al robo y las inclemencias meteorológicas

### **La red ciclista existente**

#### **Anillo verde ciclista**

La circunstancia no fortuita de la intersección del ámbito del Plan Especial con el anillo verde ciclista de en el Norte, a lo largo del camino que sigue el Paseo de Piñoneros, y el

hecho de que el mismo anillo verde constituya parte del límite del Plan Especial en el Sur, a lo largo del borde del parque Manzanares Sur, establecen a priori una clara oportunidad de conexión a través del interior del ámbito del Plan Especial, con el río como eje de referencia. Por ello, los itinerarios ciclistas propuestos en el interior del ámbito, enlazarán necesariamente con los tramos del Anillo Verde, completando la red a escala urbana.

El Anillo Verde es un circuito ciclista de circunvalación de la ciudad de Madrid, cuyo trazado discurre perimetralmente a la ciudad y aunque su diseño es fundamentalmente para la bicicleta, incluye un espacio para el peatón. A partir del anillo verde, se establecen tres conexiones que penetran al ámbito del Plan especial:

- El carril de Casa de Campo, que atravesando este parque alcanza los Recintos FERIALES y el Parque de Atracciones, finalizando en la Avenida de Portugal, poco antes de llegar al nudo viario Alto de Extremadura.
- El carril del Parque Manzanares Sur, que discurre a lo largo del parque hasta las proximidades del Nudo Sur
- El carril del Parque de la Cuña Verde la Latina, que recorre prácticamente toda la longitud del parque paralelo a la calle Concejal Francisco José Jiménez Martín y luego se bifurca en dos ramales, uno que se desvía hacia el Sur y penetra en el Parque de San Isidro, y el otro, que, recorriendo la calle Caramuel, atraviesa el Centro Deportivo y de Ocio la Ermita hasta finalizar en el Paseo de la Ermita del Santo.

En cuanto a la red existente de carriles puramente urbanos se ha de tener en cuenta el tramo que discurre casi en su totalidad por el interior del ámbito del Plan Especial, en la margen izquierda del río, iniciando su recorrido en la intersección entre el Paseo de las Delicias y la calle Ferrocarril y continuando a través de todo el Paseo del Doctor Vallejo Nájera y la calle de Santa María la Real de Nieva hasta su encuentro con la Ronda de Segovia y a través de esta, hasta su intersección con la calle Segovia, interrumpiéndose en este punto. Este eje ciclista, cuyo recorrido atraviesa fragmentariamente el tejido consolidado paralelamente al río, supone el punto de partida y conexión con los recorridos propuestos por el Plan Especial.

### **La red ciclista propuesta**

La infraestructura propuesta se concibe como una red, no solo para el ocio y el deporte sino para cubrir las necesidades cotidianas de movilidad. El Plan Especial propone una amplia red de carriles bici de una longitud aproximada de 30 kilómetros vinculados con

los carriles existentes y con el Anillo Verde Ciclista y las clasifica según su ubicación dentro de la trama urbana en:

1. acera bici
2. carril bici
3. senda bici
4. camino bici
5. paso en puente
6. paso en pasarela

### **1. Acera Bici**

Se trata de una vía ciclista cuyo trazado discurre por la acera de la calle y está señalizada en el pavimento mediante un cambio de material. Cuando la sección de la calle lo permita, podrá ir separado físicamente del resto de la acera, de manera que será utilizado exclusivamente por los ciclistas, en caso contrario, compartirá el espacio practicable.

En su conjunto, las nuevas plataformas reservadas para ciclistas en la vía pública organizan una red en peine cuyo eje longitudinal es precisamente el eje ciclista existente en la margen izquierda del río y cuyos brazos transversales están constituidos por una serie de ejes perpendiculares.

Los pasos sobre el río que garantizan los movimientos transversales se realizan a cota de ciudad a través de, por un lado, los puentes del Rey, de Segovia y de San Isidro, y por otro, de puentes y pasarelas propuestos por el Plan Especial.

Al Norte, se proponen además otros dos importantes itinerarios ciclistas a lo largo de la Ribera del Manzanares y de la calle Aniceto Marinas. El primero conecta con el Anillo Verde Ciclista a través de la calle de Santa Fe, mientras que el segundo se adentra en el Parque del Oeste.

Al sur del Puente de La Princesa, algunos itinerarios procedentes del distrito de la Arganzuela enlazan, una vez cruzado el río, con la prolongación ciclista del corredor verde del Salón de pinos que permite la conexión al Sur con el Anillo Verde Ciclista.

La adaptación de las vías públicas a la plataforma reservada para ciclistas se concreta mediante la implantación de aceras bici en su sección, por norma general de sentido bidireccional, siempre que las dimensiones de la acera lo permitan.

Además, por norma general, en tramos de vía donde el recorrido ciclista pueda

efectuarse a través de parques o zonas verdes, el carril se adentrará en ellos segregándose de las vías públicas.

#### **Calles en las que se incorpora acera bici:**

- Calle Aniceto Marinas
- Calle de Santa Pola
- Calle de Santa Comba
- Avenida de Portugal
- Calle de San Conrado
- Paseo de la Ermita del Santo
- Travesía de Iván de Vargas
- Calle de San Graciano
- Calle de Antonio López
- Glorieta de Cádiz
- Paseo de Santa María de la Cabeza (tramos de conexión)
- Plaza de Fernández Ladreda
- Ribera del Manzanares
- Paseo de la Virgen del Puerto
- Paseo Imperial
- Paseo de las Acacias
- Glorieta de Pirámides
- Calle Arganda
- Glorieta de Santa María de la Cabeza
- Calle Embajadores (Norte)
- Calle de Jaime el Conquistador
- Calle Vado de Santa Catalina
- Calle Maestro Arbós

#### **2. Carril Bici**

Se trata de una vía ciclista cuyo trazado discurre por la calzada de la calle, y estará señalizada en el suelo a través de un tratamiento distinto del pavimento. Cuando la sección de la calle lo permita, podrá ir separado físicamente del resto de la calzada, y será de uso exclusivo para ciclistas.

#### **Calles que incorporan carril bici:**

- Calle Mirasierra
- Calle Matilde Gayo

- Paseo de los Pontones
- Paseo de la Ermita del Santo

### **3. Senda Bici**

Se trata de una vía ciclista cuyo trazado discurre independiente y separado de cualquier otra vía de circulación, generalmente integrada en áreas verdes de grandes dimensiones dentro y fuera del tejido urbano de la ciudad. Será de uso preferentemente ciclista, pero sus condiciones de accesibilidad permiten que sea compartido con el peatón.

La senda bici que discurre en la margen derecha, se apoya en el Salón de Pinos propuesto por el Plan Especial tiene una longitud total aproximada de 5 Km., y una anchura constante de 4,5m. Discurre próxima al río, paralelamente a él, y acompaña en todo su desarrollo al corredor verde. Tiene uno de sus extremos en el Puente de la Princesa, y recorre hacia el Norte toda la margen derecha, sin interrupción, hasta sobrepasar el Paseo del Marqués de Monistrol, a partir del cual queda conectada con las aceras-bici de la Ribera de Manzanares.

Esta senda se duplica ocasionalmente en la margen izquierda del río, discurrendo por el Parque de Arganzuela, el paseo de los Melancólicos y el Paseo Bajo de la Virgen del Puerto.

#### **Calles que incorporan senda bici**

- Paseo Santa María de la Cabeza Sur
- Avenida del Manzanares - Corredor verde Salón de Pinos (ambas márgenes)

### **4. Camino Bici**

Se trata de una vía ciclista cuyo trazado discurre por parques y jardines dentro de la ciudad, con el objetivo de separar, puntualmente, la circulación ciclista de otras circulaciones. Será de uso exclusivo para ciclistas.

#### **Calles que incorporan camino bici:**

- Casa de Campo
- Parque de Atenas
- Parque de la Arganzuela
- Huerta de la Partida
- Recinto de Mataderos

## **5. Paso en Puente**

Se trata de una vía ciclista cuyo trazado se incorpora a un puente rodado/peatonal, o peatonal/ciclista. En el primer caso, se produce a través de Aceras bici, en puentes cuya sección lo permite, y en el segundo caso, la vía ciclista será utilizada convenientemente por peatones y ciclistas.

### **Puentes con paso ciclista:**

- Puente del Rey
- Puente de Segovia
- Puente Oblicuo
- Puente de San Isidro
- Puente de Toledo

## **6. Paso en Pasarela**

Se trata de una vía ciclista cuyo trazado se incorpora a una pasarela peatonal y ciclista, o exclusivamente ciclista, para cruzar de margen sobre el río.

### **Pasarelas y puentes peatonales con paso ciclista:**

- Pasarela de los Franceses
- Pasarela en Calle Santa Pola
- Pasarela en Calle Santa Comba
- Puente 1 (Pasarela de Almuñecar)
- Pasarela en V de San Conrado
- Pasarela de Arganzuela II
- Pasarela de Arganzuela IV
- Pasarela Salón de Pinos Sur
- Pasarela en Nudo Sur
- Pasarela del Parque Manzanares Sur

### **Elementos asociados al circuito ciclista**

Los elementos asociados a los carriles bici, son aquellos que posibilitan el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo al vehículo privado y no solo como una actividad deportiva o de ocio, esos elementos son:

## **1. Aparcamientos**

Los aparcamientos de bicicletas se han localizado de forma tal que se garantice su distribución de manera homogénea en todo el ámbito y en general en las cercanías de estaciones y paradas de otros modos de transporte público, en puentes y pasos del río principales, en las conexiones con carriles existentes y en los equipamientos y zonas verdes a los cuales se puede acceder a través de la bicicleta.

## **2. Alquiler de bicicletas**

Para implementar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en el ámbito del Plan Especial se propone la incorporación de un sistema de alquiler de bicicletas homogéneo al que se da actualmente en algunas ciudades europeas, que permita utilizar este medio de una forma económica y accesible al gran público. Se trata de establecer una red de estaciones de alquiler que posibilite los recorridos “solo ida” (one way), capacitada para dar acceso a los distintos usuarios mediante el pago electrónico y el abono multimodal (diario, mensual, anual, etc.)

Dentro del ámbito del Plan Especial, se propone situar los puntos de alquiler en lugares asociados al transporte público y a puntos incluidos del ámbito en los que destaca su interés social, cultural, paisajístico o turístico, como en el caso de los Jardines de la Virgen del Puerto, la conexión con el carril bici de la Ciudad Universitaria, el Parque de la Arganzuela, los Jardines de la Virgen del Puerto y la Glorieta de Legazpi, etc.

## PLATAFORMAS RESERVADAS PARA CICLISTAS EN EL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL



## **12.3 Movilidad Vehicular**

### **12.3.1 Transporte público**

Tal como se ha explicado previamente en la Memoria Informativa, el transporte público a disposición de los ciudadanos en el ámbito del Plan Especial es muy intenso en su parte central, donde abundan las líneas de metro y autobús. El ferrocarril de cercanías está presente en el intercambiador de Príncipe Pío y en las proximidades del límite del Plan Especial, tanto en la estación de Atocha como en la Plaza Elíptica. Este tipo de transporte favorece fundamentalmente los desplazamientos transversales al río y se intensifica en el sector central del ámbito, dejando mucho menos equipadas las áreas del Norte (barrio de la Casa de Campo) y Sur (Puente de la Princesa) y sobre todo, los movimientos longitudinales paralelos al cauce. Por ello se plantea la creación de una nueva línea circular que debe complementar las principales carencias de movilidad y que se apoyará, como lo hacen los corredores peatonales y ciclistas, en el río como eje estructurador.

#### **Línea Anular de transporte público de superficie**

Con el objetivo de poder comunicar longitudinal y transversalmente los distintos barrios que engloba el ámbito del Plan Especial entre sí y de una manera estrecha y directa con el río, se propone la adecuación de las calzadas y las aceras de algunas de las calles estudiadas para garantizar su capacidad de absorción de una nueva línea de autobús de recorrido anular paralelo al río, con cabeceras de salida y llegada en la Avenida de Valladolid.

Esta línea de autobús que utilizará una plataforma reservada y acondicionada para transporte público, estará constituida por una flota de vehículos de mínima emisión contaminante, que deberá ofrecer una mayor frecuencia de paso y una menor distancia entre paradas. Esta decisión está inserta dentro del marco de objetivos del Plan Especial entre los que adquiere gran relevancia el fomentar y dar prioridad al transporte colectivo en superficie, utilizando vehículos menos contaminantes e invasores del espacio público y mejorando el servicio a fin de que pueda competir con la percepción de calidad que tienen los usuarios del vehículo privado.

Dado que las calles englobadas en el ámbito del Plan Especial río Manzanares se encuentran en un tejido urbano consolidado y por lo tanto sus dimensiones totales ya están acotadas de una manera definitiva, la plataforma reservada para autobús propuesta estará integrada en la red viaria, es decir, utilizará “una parte o banda de la red viaria, sin separación física del resto y podrá ser, eventualmente, utilizada por modos diferentes al que en principio están destinadas”. Esta solución permitirá el uso compartido de un carril

actual de circulación tanto al autobús como al automóvil, de manera que no implicará la disminución de la capacidad de tráfico de la vía.

Respecto al recorrido circular propuesto, la dirección será de sentido sur para la margen derecha y de sentido norte para la margen izquierda, y los cruces sobre el río se realizarán a través de los puentes de Segovia en sentido Sur, y de la Princesa en sentido Norte.

Debido a la necesidad de unas dimensiones mínimas de anchura de calzada que permitan el desarrollo de una plataforma reservada para transporte público, se han detectado las vías que por sus dimensiones y capacidades son susceptibles de soportar la nueva línea de autobús. Las calles seleccionadas se aproximan en mayor o menor medida al cauce del río manteniendo siempre una estrecha relación con él. Se ha previsto que las distintas paradas del circuito comuniquen en todos los casos con los nuevos espacios y lugares asociados a la nueva estructura que constituye el río Manzanares.

Gran parte de las calles para las que se propone el trazado de la plataforma reservada para transporte público soporta actualmente distintas líneas de autobús, de manera que las dimensiones de sus carriles y la configuración de sus aceras ya se adaptan al paso de este medio de transporte. Así, la incorporación de la plataforma reservada no comporta en ellas importantes modificaciones de sección, al contrario, se utilizará para la nueva línea, siempre que sea posible, la infraestructura existente, implantando nueva infraestructura cuando sea estrictamente necesario. A continuación se detalla el recorrido de la línea de autobús propuesta río Manzanares:

### **Sentido Sur**

- Cabecera de salida: Avenida de Valladolid
- Avenida de Valladolid
- Paseo de la Florida
- Glorieta de San Vicente
- Paseo de la Virgen del Puerto
- Puente de Segovia
- Paseo de la Ermita del Santo
- Paseo del Quince de Mayo
- Glorieta del Marqués de Vadillo
- Calle Antonio López
- Glorieta de Cádiz

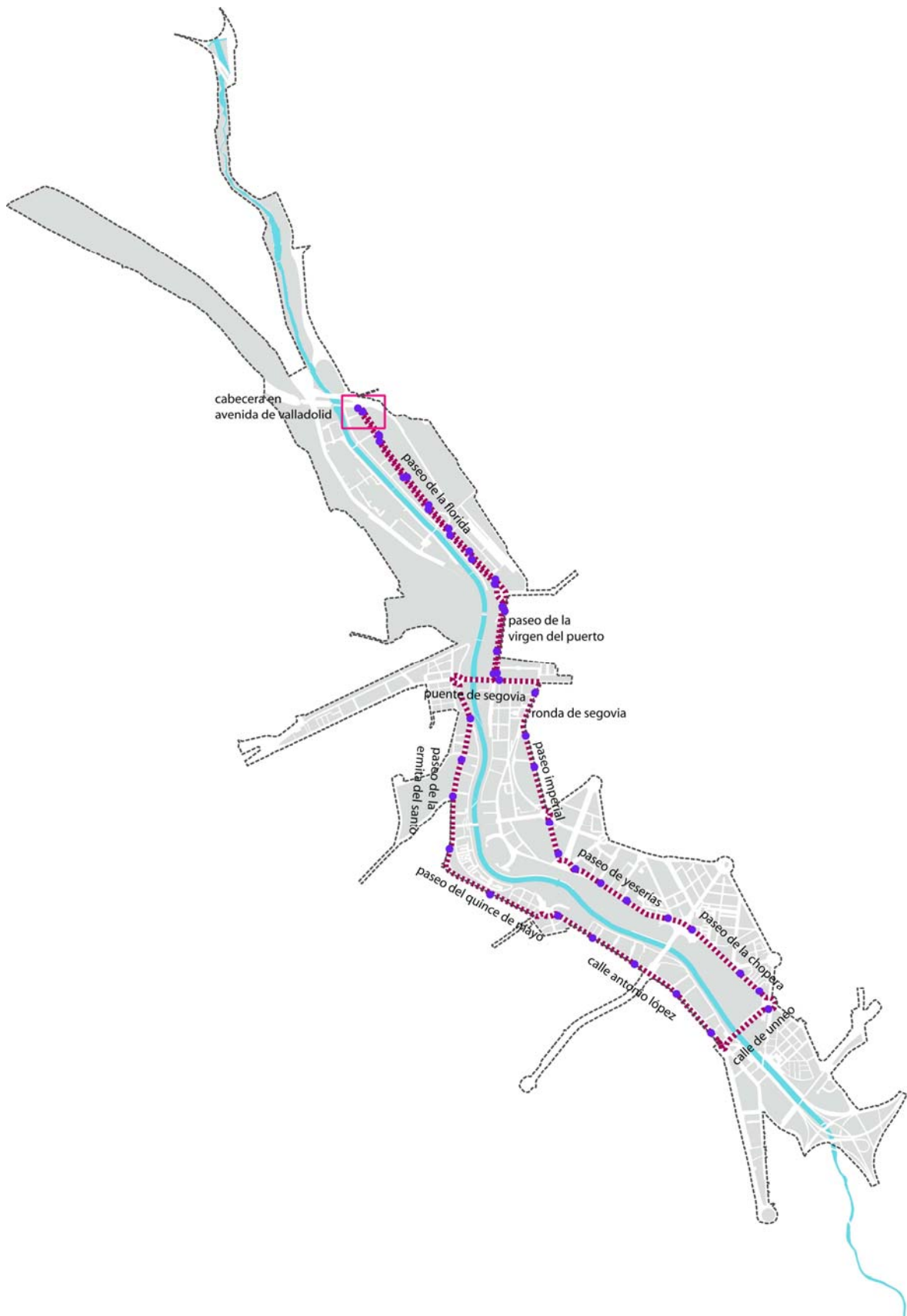
## **Sentido Norte**

- Puente de la Princesa
- Plaza de Legazpi
- Paseo de La Chopera
- Paseo de Yaserías
- Glorieta de Pirámides
- Paseo Imperial
- Ronda de Segovia
- Calle Segovia
- Paseo de la Virgen del Puerto
- Glorieta de San Vicente
- Paseo de la Florida
- Cabecera de Llegada: Avenida de Valladolid
- Avenida de Valladolid

## **Alternativas de transporte público al Viaducto de Toledo**

La transposición del viario principal en las márgenes del río en superficie a su nueva situación bajo rasante, ha conllevado la necesidad de establecer en la actualidad un recorrido soterrado para las múltiples líneas de autobús que atraviesan el río en el lazo situado o al Sur del Puente de Toledo y por el contrario, a atravesar el viaducto elevado (que no ha sido soterrado por causa de la presencia del Estadio Vicente Calderón) al Norte de dicho Puente. La situación de saturación de estos dos lazos debida a la presencia de líneas de autobús municipal, hace necesario el planteamiento de un recorrido en superficie que evite los mencionados lazos, utilizando los Puentes de San Isidro y de Praga. En el estudio de tráfico que acompaña al Plan Especial se justifica la alternativa y sus consecuencias sociales, toda vez que la definición última de los nuevos trazados de transporte público deberá ser asumida por la Empresa Municipal de Transportes.

## RECORRIDO Y PARADAS DE LA LÍNEA ANULAR PROPUESTA



### 12.3.2 Vehículo privado

#### Estado actual de la circulación vehicular en el ámbito

La situación de partida para el desarrollo del Plan Especial río Manzanares viene generada por el soterramiento de la M-30 y la consecuente liberación del área ocupada previamente por ella. El Plan Especial Río Manzanares denomina este estado inicial **Estado Actual**.

En el Estado Actual se aprecia para las áreas liberadas por el soterramiento la necesidad de una nueva estructura viaria que se inserte cómodamente en la ya existente y en la nueva soterrada, de manera que su sistema de circulación se integre en el sistema global.

La estructura del sistema circulatorio que genera la construcción de los túneles de la M-30 tiene como resultado una circulación principal de gran alcance soterrada con dirección Sur a lo largo de la margen derecha, y dirección Norte a lo largo de la margen izquierda.

Otra consecuencia resulta el soterramiento de dos nudos viarios fundamentales para los movimientos en el área: el nudo del Puente del Rey, que conecta el centro de la ciudad con la carretera nacional N-V a través del túnel de la Avenida de Portugal, y el nudo del Puente de Praga, constituido por varias entradas y salidas al nuevo túnel de la M-30.

En el entorno del Puente de Toledo, el soterramiento del viaducto al sur supone la realización de la comunicación Suroeste – Noreste entre las Glorietas bajo el río, mientras que la comunicación en sentido contrario sigue realizándose en superficie, a través del viaducto al Norte. Las salidas y entradas a los túneles permiten además, desde la Glorieta del Marqués de Vadillo, tomar dirección Norte y Sur.

Cabe citar además, frente al estadio Vicente Calderón, el tramo de M-30 que ha permanecido en superficie.

En la zona directamente afectada por las obras, en la situación de contexto de post-soterramiento relacionada con la red viaria, se dan dos condiciones físicas inmediatas: por un lado, la presencia de las entradas y salidas al conjunto de túneles en un número determinado de calles, y por otro, la consecuencia de la desaparición de la circulación viaria rodada en superficie a lo largo de la denominada Avenida del Manzanares, en ambas márgenes del río.

Esto último supone la interrupción de las comunicaciones rodadas entorno a las

manzanas edificadas más próximas al río, circulaciones que en su mayoría pertenecían al sistema viario de carácter local, para permitir el rodeo de las manzanas y los accesos a las viviendas.

Se mantienen, sin embargo, las comunicaciones transversales mediante los principales puentes sobre el río, que conservan su función de conectores entre los barrios a ambos lados: Puente de la Reina Victoria, Puente de Segovia, Puente de San Isidro, Puente de Praga, Puente de la Princesa; el Puente del Rey tiene un uso exclusivamente peatonal, y en el entorno del Puente de Toledo queda activo solamente el viaducto rodado al Norte, tras la desaparición, durante las obras, del viaducto al Sur.

Se estima suficiente el número de las comunicaciones transversales en el tramo urbano del río, a excepción del caso de la Colonia del Manzanares, donde la única comunicación rodada de las dos márgenes a través del Puente de la Reina Victoria resulta escasa para la cantidad de desplazamientos desde la margen derecha hacia la Avenida de Valladolid y el Paseo de la Florida.

Se detalla a continuación la relación de calles con presencia de nuevas entradas y salidas a los túneles ordenadas por márgenes, de Norte a Sur:

#### **MARGEN DERECHA**

- Colonia del Manzanares. Confluencia de la M-30 con Ribera de Manzanares, al sur. ENTRADA SENTIDO SUR Y SALIDA SENTIDO NORTE
- Paseo del Marqués de Monistrol. SALIDA SENTIDO SUR
- Avenida del Manzanares. Confluencia con Paseo de la Ermita del Santo. SALIDA SENTIDO SUR
- Calle San Ambrosio. ENTRADA SENTIDO SUR
- Avenida del Manzanares (a través de la Travesía de Iván de Vargas). SALIDA HACIA PASEO DE LA ERMITA DEL SANTO Y ENTRADA SENTIDO SUR.
- Glorieta del Marqués de Vadillo. SALIDA A LA GLORIETA, ENTRADA SENTIDO NORTE (NUDO VIARIO) Y ENTRADA SENTIDO SUR
- Santa María de la Cabeza (Tramo Sur). SALIDA DIRECCIÓN TOLEDO. ENTRADA SENTIDO NORTE (NUDO VIARIO) Y ENTRADA SENTIDO SUR
- Avenida del Manzanares (a lo largo de la manzana comprendida entre el Puente de la Princesa y las calles de Antonio López y Vado). SALIDA SENTIDO SUR.

#### **MARGEN IZQUIERDA**

- Glorieta de San Vicente. ENTRADA Y SALIDA para comunicación con Avenida de

Portugal Y N-V. ENTRADA Y SALIDA para comunicación con Cuesta de San Vicente. SALIDA SENTIDO NORTE.

- Paseo de la Virgen del Puerto (en la confluencia con Avenida del Manzanares). SALIDA SENTIDO NORTE
- Avenida del Manzanares. (frente al Estadio Vicente Calderón). SALIDA SENTIDO NORTE a tramo de M-30 en superficie.
- Calle de Alejandro Dumas. ENTRADA SENTIDO NORTE
- Paseo de Yaserías - Glorieta de Pirámides. SALIDA SENTIDO NORTE.
- Santa María de la Cabeza (Tramo Norte). ENTRADA SENTIDO NORTE Y ENTRADA SENTIDO SUR (NUDO VIARIO). SALIDAS a la calle Santa María de la Cabeza desde ambas márgenes.

En cuanto a las áreas que no han sido directamente afectadas por las obras, pero sin duda han sufrido sus efectos, se detectan una serie de situaciones de vialidad susceptibles de mejora y/o de integración con el nuevo contexto circulatorio; de Norte a Sur, se especifican:

- Entorno del Nudo Viario del Puente de Castilla
- Borde Oeste Colonia del Manzanares – M-30
- Colonia del Manzanares – Aniceto Marinas
- Nudo de la Puerta de Dante
- Entorno del Paseo de San Illán
- Entorno del Estadio Vicente Calderón
- Nudo rodado del Puente de Toledo
- Entorno de la Glorieta de Cádiz
- Tramo de M-30 Puente de La Princesa – Nudo Sur

### **Intervención del Plan Especial sobre el sistema viario**

El Plan Especial interviene globalmente sobre los espacios públicos y destacadamente sobre el sistema viario. Las intenciones globales se basan en tres fundamentos de partida:

- La mejora de las condiciones para el peatón y para el ciclista.
- El mantenimiento de la capacidad de las vías promoviendo un sistema de tráfico templado.
- La adecuación material de aceras y calzadas y en especial del arbolado de las calles.

Los principios generales de intervención pasan inicialmente por seleccionar las vías a

mejorar y con qué criterio éstas han de someterse a las anteriores premisas. En segundo lugar con qué profundidad ha de intervenirse en cada una de ellas.

El Plan Especial propone una revisión de las calles seleccionadas, mediante el estudio de sus secciones y en su caso una modificación de las mismas para mejorar sus condiciones generales de accesibilidad.

En general se han detectado en la trama circulatoria del área de influencia del río Manzanares cuatro sistemas complementarios sobre los que se estructura la movilidad, en particular la del automóvil:

- La M-30 soterrada
- Las vías públicas de entidad, paralelas al río Manzanares
- Las vías públicas de entidad, transversales al río Manzanares
- Las vías públicas locales

### **Objetivos, propuestas y particularidades de mejora viaria**

Las intenciones globales de mejora del sistema viario son las siguientes:

- La mejora de las condiciones para el peatón y para el ciclista, de manera que se potencien y favorezcan los medios de transportes alternativos al vehículo privado.
- El mantenimiento de la capacidad de tráfico de las vías promoviendo un sistema de tráfico templado reduciendo la velocidad de circulación.
- La adecuación material de aceras y calzadas y en especial del arbolado de las calles.

Los objetivos comunes a todas las Intervenciones de Mejora Viaria son:

- La mejora de la accesibilidad.
- El incremento, la regeneración y el saneado del arbolado.
- La ampliación de las aceras.
- El dimensionamiento adecuado de las calzadas.
- La ordenación del estacionamiento en superficie.
- La mejora de los materiales constructivos.
- La implementación de nueva señalización viaria de relación con los nuevos espacios.
- La mejora del transporte público mediante la introducción de plataformas reservadas para ciclistas y autobuses en continuidad con las existentes, cuando la

sección de la calle lo permita.

- La canalización de los recorridos peatonales y ciclistas.
- La reducción de la velocidad del tráfico rodado en la ciudad.
- El incremento de las comunicaciones transversales entre los barrios en las dos márgenes del río Manzanares.

Los objetivos comunes se reflejan en las siguientes Propuestas generales:

- Modificación de marco normativo: en aquellos casos en que la particularidad de la precisa de una ordenación específica (según la Ordenación Específica OE.07 de este Plan, que regula suelos con uso cualificado Dotacional para la Vía Pública).
- Establecimiento de un Programa de Actuación que designa una Etapa de ejecución a las actuaciones propuestas.
- Cambio de sección viaria: modificación de la sección viaria para cumplir los objetivos arriba descritos.

### **Particularidades de algunas Intervenciones de Mejora Viaria**

#### **Calles con propuesta de carril bici**

Tipos de bandas ciclistas:

- **Existentes:**
  - Acera bici
  - Anillo Verde Ciclista
  - Senda bici
- **Propuestas:**
  - Acera bici
  - Carril bici
  - Senda bici
  - Camino bici
  - Paso ciclista en Puente
  - Paso ciclista en Pasarela

#### **Calles con acera bici:**

- Calle de Santa Pola
- Calle de Santa Comba
- Ribera del Manzanares
- Avenida de Portugal

- Paseo de la Ermita del Santo
- Travesía de Iván de Vargas
- Calle de San Graciano
- Calle de Antonio López
- Calle Aniceto Marinas
- Paseo de la Virgen del Puerto
- Paseo Imperial
- Paseo de las Acacias
- Glorieta de Pirámides
- Calle Arganda
- Glorieta de Santa María de la Cabeza
- Paseo Embajadores (Norte)
- Paseo de Jaime el Conquistador
- Paseo de La Chopera

**Calles con carril bici:**

- Calle Mirasierra
- Calle Matilde Gayo
- Paseo de los Pontones

**Calles con senda bici:**

- Paseo Santa María de la Cabeza Sur
- Avenida del Manzanares - Corredor verde Salón de Pinos (ambas márgenes)

**Calles con camino bici:**

- Casa de Campo
- Parque de Atenas
- Jardines de la Virgen del Puerto
- Parque de la Arganzuela
- Huerta de la Partida
- Recinto de Mataderos

**Pasos ciclistas en puentes:**

- Puente del Rey
- Puente de Segovia
- Puente Oblicuo

- Puente de San Isidro
- Puente de Toledo

#### **Pasos ciclistas en pasarelas:**

- Pasarela en Calle Santa Pola
- Pasarela en Calle Santa Comba
- Pasarela en V de San Conrado
- Pasarela de Arganzuela II
- Pasarela de Arganzuela IV
- Pasarela Salón de Pinos Sur
- Pasarela en Nudo Sur
- Pasarela Manzanares Sur

#### **Calles con propuesta de plataforma reservada para autobús**

A continuación se detalla el recorrido de la línea de autobús río Manzanares propuesta por el Plan:

- Avenida de Valladolid
- Paseo de la Florida
- Glorieta de San Vicente
- Paseo de la Virgen del Puerto
- Puente de Segovia
- Paseo de la Ermita del Santo
- Paseo del Quince de Mayo
- Glorieta del Marqués de Vadillo
- Calle Antonio López
- Glorieta de Cádiz
- Puente de La Princesa
- Plaza de Legazpi
- Paseo de La Chopera
- Paseo de Yaserías
- Glorieta de Pirámides
- Paseo Imperial
- Ronda de Segovia
- Calle Segovia

## Otras Particularidades

### Avenida de Valladolid

En el encuentro de esta vía con el Puente de los Franceses y el Puente de Castilla se establecerán las dársenas de principio y fin de línea de la nueva línea de autobús de la Plataforma Reservada para autobús planteada por este Plan.

### Calle Santa María la Real de Nieva

Se propone la peatonalización completa de la calle, permitiendo la regulación del acceso rodado para residentes.

## Dimensionamiento adecuado de calzadas

Con el objetivo de propiciar la convivencia segura del peatón y el automóvil, y de asegurar el cumplimiento de la velocidad máxima en ciudad por parte del vehículo, en las vías públicas que precisan de mejora, se establece la reducción de la anchura de los carriles de circulación a las dimensiones mínimas establecidas por la normativa “Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid”.

Este documento establece las siguientes anchuras de carril, “medidas entre ejes de marcas viales o entre éstas y el bordillo”:

ANCHURAS DE CARRIL		
<i>Tipo de Vía</i>	Recomendada (m)	Mínima (m)
Metropolitana, A-100	3,75	3,50
Metropolitana, A-80	3,50	3,50
Urbana, 80	3,50	3,25
Urbana y distrital, 60	3,50	3,00
Colectora local	Residencial 3,50	3,00
	Industrial 3,75	3,25
Local de acceso	Residencial 3,00	2,75
	Industrial 3,75	3,25

El Plan Especial adecua estas dimensiones a las calles estudiadas según la categoría a la que pertenezcan.

## Circulación

El Plan Especial interviene en la ordenación del sistema viario de circulación conforme a dos estrategias:

- Mejora del sistema viario existente
- Propuesta, en el nuevo contexto, de un nuevo sistema de circulación adaptado e integrado con el existente, para las zonas liberadas por el soterramiento de la M-30

## **1. Mejora del Sistema Viario Existente**

A través de los datos recogidos respecto al Estado Previo al soterramiento, y del análisis de la realidad física en el Estado de Post-soterramiento, el Plan Especial ha detectado una serie de situaciones de vialidad conflictiva susceptibles de mejora y/o de integración con el nuevo contexto circulatorio; las cuales se enumeran de Norte a Sur:

- Nudo Viario del Puente de Castilla
- Barrio de la Casa de Campo
- Avenida del Manzanares

El Plan Especial propone la mejora de estos sectores prescribiendo una serie de actuaciones para cada una de ellos:

### **Nudo Viario del Puente de Castilla**

Con el objetivo de propiciar la continuidad de las áreas al Norte y al Sur del Puente de Castilla para generar la comunicación ininterrumpida de las riberas del río, se propone una remodelación del puente de circulación rodada (salida 20A de la M-30) que permita el paso inferior de peatones y ciclistas.

### **Barrio Casa de Campo**

Como resultado del estudio del tráfico del Plan Especial, se estima insuficiente el Puente de la Reina Victoria para resolver la comunicación rodada transversal entre la Ribera del Manzanares y la calle Aniceto Marinas, dados los intensos movimientos existentes desde esta zona hacia la Avenida de Valladolid y el Paseo de la Florida. Por este motivo se propone la construcción de un nuevo puente rodado como elemento de continuidad entre las calles de Loeches y de la Península, que permita circulación local en forma de anillos unidireccionales en ambas márgenes del río.

Por otro lado, para atemperar el nivel de intensidad del tráfico y en coherencia con el sistema viario general en todo el río, se modifica la circulación, reduciéndola a un único sentido en la mayor parte del desarrollo de la Ribera del Manzanares, en sentido Sur, y de la calle Aniceto Marinas, en sentido Norte. En concreto, en la Ribera del Manzanares se propone doble sentido únicamente en el tramo entre el nuevo puente rodado y la calle de la Cordillera, al Norte, y a partir del Puente de la Reina Victoria hasta el fin de la vía.

En la calle Aniceto Marinas el restringe el doble sentido a partir del Puente de la Reina Victoria hacia el Sur.

### **Avenida del Manzanares (nuevo viario local)**

La nueva situación originada por el soterramiento de la M-30 da lugar a una circulación ordenada en anillos en los que el viario local de la margen derecha (entre los edificios existentes y el río) siempre discurre en sentido Sur. Esta circunstancia implica que, en general, el viario que sirve a las fachadas traseras de los edificios enfrentados al río, debe tener como mínimo un carril en sentido Norte.

Este es el caso, entre otras, de la Avenida del Manzanares en el entorno del Paseo de San Illán y de la calle de Antonio López.

Esta situación, coherente con el resto del nuevo sistema circulatorio tiene como consecuencia, en el Paseo de San Illán, el cambio de sentido del recorrido de la línea 50 de autobús en ese tramo, circunstancia que mejora su servicio, ya que las nuevas paradas previstas estarán mucho más próximas a las viviendas existentes.

Por otro lado, existen en el ámbito otras áreas de tejido urbano consolidado para las que el Plan Especial propone una serie de actuaciones de mejora de la circulación de manera que a través de algunas modificaciones adaptables a todo el conjunto de calles seleccionadas se pueden mejorar considerablemente los problemas detectados.

La mejora puede concretarse en las siguientes operaciones:

- Dimensionamiento adecuado de calzadas
- Cambio de sentido de circulación
- Reducción de número de carriles de circulación

### **Propuesta del nuevo sistema de circulación**

Se distinguen dos zonas afectadas por un sistema completamente nuevo de circulación:

- La Avenida del Manzanares en ambos márgenes del río, con dirección de circulación Norte-Sur
- La Avenida de Portugal, con dirección de circulación Este-Oeste

El sistema propuesto por el Plan Especial para la Avenida del Manzanares, es decir, a lo largo de los dos márgenes del río consiste, fundamentalmente, en la implantación de una circulación de carácter local paralela al río, de un único carril de anchura igual a 3.60 m,

con sentido Sur para la margen derecha, y sentido Norte para la margen izquierda. Esta circulación viene a sustituir la que se producía, antes del soterramiento, a lo largo de las vías de servicio de la M-30, paralelas al Manzanares, que daba acceso a las manzanas edificadas más próximas al río.

La circulación propuesta, incorpora además la ordenación del estacionamiento paralelo al río a lo largo más de 5 Km. de longitud, en la margen derecha, entre el punto de encuentro de la Avenida de Portugal con el Paseo del Marqués de Monistrol y el Puente de Andalucía.

La circulación integra el nuevo contexto y asume como preexistencias las entradas y salidas de los túneles a la superficie.

Hacia el Sur, en el entorno del Puente de Toledo, debido a la topografía existente y a la propuesta de ordenación de la zona, la circulación adyacente al río en superficie se interrumpe, estableciéndose la continuidad rodada a través del Paseo del Quince de Mayo y de la Glorieta del Marqués de Vadillo hacia la Calle de Antonio López.

Una vez sobrepasado el Puente histórico, la red local paralela al río se interrumpe de nuevo a la altura del Puente de Praga. En este punto la circulación enlaza al Sur del puente a través de la calle de Antonio López para volver próxima al río a través de la calle de San Graciano que además, recoge parte del flujo circulatorio de una salida a la superficie de la M-30 soterrada sentido Sur localizada algunos metros antes.

Para la margen izquierda se mantiene básicamente el sistema circulatorio existente que por un lado, da servicio a la edificación consolidada y por otro permite el acceso a grandes áreas verdes como el parque de La Arganzuela y los Jardines de la Virgen del Puerto.

Solamente en el tramo de la Avenida del Manzanares comprendido entre las calles de San Alejandro, al Norte del Puente de San Isidro y Pizarra, a la altura del Paseo Bajo de La Virgen del Puerto, se establece una sección de calle análoga a la de la margen derecha. También aquí la sección está configurada por una vía de circulación rodada local, esta vez en sentido Norte, de un único carril de 3,60 m de anchura, que acompaña al tramo del corredor verde del Salón de Pinos que discurre en esta margen.

La distancia entre la alineación de la edificación y la calzada está ocupada por una banda de acera que varía su anchura a lo largo del tramo, y que oscila entre 5.50 m y 9.00 m, y una banda de estacionamiento en línea de 2.00 m de anchura.

Con respecto a la Avenida de Portugal, la propuesta del nuevo sistema viario en esta calle configura una circulación de carácter local de un carril para cada sentido. El bulevar, permite el cambio de sentido mediante tres cruces a nivel, a la altura de la calle Saavedra Fajardo y de la Plaza de la Puerta del Ángel y así como a la altura del acceso a los Recintos FERIALES de la Casa de Campo, mediante una nueva glorieta a cota de superficie.

### **12.3.3 Estacionamientos y aparcamientos**

#### **Análisis del estado actual**

##### **Estacionamiento en la vía pública**

Con respecto al estacionamiento en la vía pública, en el Estado Actual del ámbito se dan dos situaciones claramente diferenciadas:

- Áreas liberadas por las obras de soterramiento de la M-30, con necesidad de calificación del futuro viario, y posterior establecimiento de lugares de estacionamiento
- Calles del tejido urbano consolidado que han sido parcialmente alteradas o no han sido alteradas por las obras

La desaparición de las vías públicas del sistema viario local de la zona, como la Avenida del Manzanares y por lo tanto de sus lugares de estacionamiento, ha generado una gran demanda de estacionamiento en superficie en toda el área.

Debido a este motivo se aprecian, en las zonas contiguas a aquellas afectadas por la obras, estacionamiento acumulado y desordenado, principalmente en los tramos de vía que, como consecuencia del cercado de las obras, han quedado como fondos de saco.

En el caso de las vías públicas del tejido urbano consolidado que han sido parcialmente alteradas por las obras o no lo han sido en absoluto, se dan las siguientes situaciones:

- Calles reguladas por el Servicio de Estacionamiento Regularizado del Ayuntamiento (S.E.R.)
- Calles que, sin estar regularizadas por el servicio del Ayuntamiento, disponen de bandas de estacionamiento señalizadas
- Calles sin bandas de estacionamiento

Para todas ellas, según el caso, se analiza el tipo de estacionamiento distinguiendo entre

estacionamiento en línea y estacionamiento en batería, se cuantifica la superficie total de estacionamiento en toda la vía y se detalla el número total de plazas en función del tipo de estacionamiento.

En el análisis previo se ha detectado que la gran mayoría de las vías de este grupo presentan, dependiendo de sus dimensiones, una o dos bandas de estacionamiento y se comprueba que, para las mismas situaciones de vialidad bandas con el mismo tipo de estacionamiento, presentan anchuras distintas.

Con respecto al aparcamiento, se identifican los aparcamientos bajo rasante presentes en toda el área, y se clasifican según el tipo de uso:

- Aparcamiento público
- Aparcamiento de residentes
- Aparcamiento de uso mixto

### **Calles reguladas por el S.E.R**

El Plan Especial estudia el límite viario dentro del cual el Ayuntamiento ejerce el Servicio de Estacionamiento Regulado y cruza esta información con aquella detectada para el análisis del estacionamiento en la vía pública.

A continuación se detallan, de entre las vías públicas seleccionadas para su estudio, aquellas que, presentando bandas de estacionamiento, están reguladas por el Ayuntamiento:

- Paseo de la Virgen del Puerto
- Avenida del Manzanares
- Calle de Segovia
- Ronda de Segovia
- Calle Santa María la Real de Nieva
- Paseo de los Melancólicos
- Paseo Imperial
- Paseo de los Pontones
- Plaza de Francisco Morano
- Glorieta de la Puerta de Toledo
- Calle Toledo
- Glorieta de Pirámides
- Calle Arganda
- Paseo de Yaserías
- Paseo de Santa María de la Cabeza Norte

- Paseo de la Chopera
- Plaza del General Maroto
- Plaza de Legazpi
- Travesía de Santa Catalina
- Calle Maestro Arbós
- Paseo del Molino
- Plaza de Italia
- Calle Embajadores Sur

### **Vías públicas sin bandas de estacionamiento**

Entre las calles objeto de estudio, se detectan aquellas que, en algunos tramos, o incluso en la totalidad de su desarrollo, no poseen bandas de estacionamiento.

En general, se trata de importantes arterias de comunicación rodada, y como consecuencia de la gran cantidad de tráfico que soportan, su sección no les permite perder superficie de circulación para bandas de estacionamiento.

Se identifican las siguientes:

- Cuesta de San Vicente
- Paseo de las Acacias
- Avenida del Planetario
- Paseo de Extremadura en el tramo más próximo al río
- Calle General Ricardos

### **Propuesta de mejora de estacionamiento en superficie**

El Plan Especial aborda la mejora del estacionamiento en la vía pública mediante soluciones que resuelven puntualmente cada una de las diferentes situaciones detectadas dentro de su ámbito. Las propuestas planteadas presentan distintos grados de intensidad de ejecución, según la naturaleza de la situación en que se encuentran las diferentes vías públicas en el Estado Previo al soterramiento:

1. Propuesta de estacionamiento en las áreas liberadas por las obras
2. Propuesta de reordenación del estacionamiento existente en las zonas donde se han detectado incidencias puntuales
3. Propuesta de adaptación de las bandas de estacionamiento a las necesidades reales mediante tres tipos de actuación:

- Adecuando las dimensiones existentes a las dimensiones mínimas según la normativa “Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid”
- Modificando el tipo de estacionamiento
- Incrementando o suprimiendo las bandas de estacionamiento por diferentes motivos

## **1. Áreas liberadas por las obras**

Fundamentalmente existen dos casos, la Avenida del Manzanares en sus dos márgenes y la Avenida de Portugal.

La organización de la circulación a lo largo del río incluye la ordenación del estacionamiento en todo el área, consistente en una única banda de estacionamiento en línea de anchura 2,00 m adyacente a la acera Oeste, en el caso de la margen derecha, y a la acera Este en la margen contraria. En ambos casos, en el lado opuesto de la calzada se establece una banda llamada de corrección, de una anchura de 90 cm., de uso peatonal, que separa la vía del corredor verde propuesto del Salón de Pinos.

El número total de nuevas plazas según este esquema está estimado en 400, de las cuales 13 están reservadas para personas con movilidad reducida.

En la Avenida de Portugal el estacionamiento en línea se dispone en la acera Sur a lo largo de una banda de anchura igual a 2.40m. El número total de nuevas plazas en superficie está estimado en 122, de las cuales 4 están reservadas para personas con movilidad reducida.

## **2. Reordenación del estacionamiento existente**

Para las calles seleccionadas por este Plan Especial y tras el análisis de la situación real del sistema viario existente, se propone reestructurar el estacionamiento en lugares puntuales de la vía pública donde se han detectado incidencias de cualquier índole:

- Calles con presencia de edificación industrial donde, no estando regularizado el estacionamiento, se observan estacionamientos desorganizados o indebidos. Es el caso de la Calle Antonio López en su tramo sur y de la Avenida de Córdoba.

- Calles que presentan sección muy irregular a lo largo de su desarrollo y por ello, un estacionamiento poco homogéneo. Son, entre otras, la calle Comandante Fortea, paseo de la Ermita del Santo, paseo de Santa María de la Cabeza (Sur), calle Antonio López, avenida de Córdoba, paseo de los Melancólicos y calle Maestro Arbós.

- Calles cuya capacidad de absorción de estacionamiento es insuficiente para la demanda existente y se detectan estacionamientos irregulares Es el caso del Paseo de San Illán.

- Calles de carácter muy local que no tienen regularizado ni señalizado el estacionamiento presentando desorden en el estacionamiento espontáneo Es el caso de la calle Comandante Fortea en su tramo Norte, del paseo de Extremadura en su tramo Oeste (calle de León Pinelo y aledañas), la glorieta del Marqués de Vadillo, en el fondo de saco que se forma por las obras de soterramiento de la M30, y en el paseo de Santa María de la Cabeza (Sur) en los espacios que quedan entre bloques.

En general, la reordenación del estacionamiento existente se refleja en una serie de operaciones que mejoran la situación actual y atienden a las necesidades de las calles, según la situación de cada caso:

- Dimensionamiento adecuado de bandas de estacionamiento
- Cambio de tipo de estacionamiento
- Eliminación de bandas de estacionamiento existentes
- Introducción de nuevas bandas de estacionamiento

### 3. Dimensionamiento adecuado de bandas de estacionamiento

Se establece la adaptación de la anchura para las bandas de estacionamiento de vehículos ligeros a las dimensiones mínimas establecidas por la normativa “Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid”.

ANCHURAS DE BANDAS DE ESTACIONAMIENTO EN VIARIO (m)	Recomendada (m)	Mínima (m)
<b>TIPO DE BANDA</b>		
En línea	≥ 2,25	2,00
En batería	≥ 5,00	4,50
En ángulo	≥ 5,50	4,00

El plan especial adecua estas dimensiones a las calles estudiadas según el tipo de estacionamiento propuesto.

#### Cambio de tipo de estacionamiento

Se propone un cambio de tipo de estacionamiento, es decir en línea, en batería o en ángulo, en las siguientes calles:

- Paseo de los Pontones
- Paseo de la Ermita del Santo a la altura del cementerio de San Isidro
- Paseo de Santa María de la Cabeza (Sur) junto al puente Praga
- Calle Maestro Arbós
- Avenida de Córdoba en su tramo intermedio y Antonio López a la altura de la calle Vado y en la intersección con la avenida de Córdoba.

### **Eliminación de bandas de estacionamiento existentes**

Propuesto en la calle Santa María la Real de Nieva y en el paseo de Santa María de la Cabeza (Sur).

### **Introducción de nuevas bandas de estacionamiento**

Se propone la introducción de nuevas bandas de estacionamiento en las siguientes calles:

- Avenida de Valladolid a la altura de la dotación de la policía municipal
- Avenida de Portugal
- Paseo de la Ermita del Santo
- Avenida del Manzanares
- Paseo de San Illán
- Paseo de la Virgen del Puerto
- Paseo de Santa María de la Cabeza (Sur) en su tramo medio
- Avenida de Córdoba.

### **Aparcamiento sobre rasante**

Se determina la ordenación de nuevos aparcamientos sobre rasante según la disposición de playas aterrazadas en el borde de la Casa de Campo, siempre vinculados a los tratamientos de superficie que permitan actividades deportivas ordenadas al aire libre. Estas playas deberán tener un acondicionamiento específico de integración en el paisaje.

### **Aparcamientos bajo rasante existentes**

Los aparcamientos bajo rasante existentes son los siguientes:

- Aparcamiento entre las calles de Santa Maria la Real de Nieva y el Paseo Imperial denominado por este Plan Aparcamiento Marqués de Samaranch (Intervención de Mejora de Servicios Urbanos IS-07)
- Aparcamiento bajo las pistas deportivas de la Papelera Peninsular en c/Arganda
- Aparcamiento en el entorno del Puente de San Isidro (margen derecha)

### **Aparcamientos bajo rasante propuestos**

Debido a las modificaciones introducidas en la red viaria para adaptarla a los carriles bici y la ampliación de las aceras y fundamentalmente, por el soterramiento de la M-30, se han ganado nuevas superficies de viario al servicio del peatón. El plan especial atiende además a las demandas vecinales planteadas en numerosas ocasiones para cubrir el déficit de aparcamientos en el área (de mayoritario uso residencial constituido por edificios que en el momento de su construcción no incorporaron la necesaria dotación de plazas vinculadas a las viviendas) optando en general por aparcamientos para residentes (P.A.R.), que se gestionarán mediante concesiones administrativas con independencia del Plan. Las ubicaciones y tamaños definitivos deberán en cualquier caso responder tanto a un estudio de demanda, como a una integración de los mismos en el conjunto de propuestas de mejora de los espacios públicos del ámbito del Plan.

### **Aparcamientos bajo rasante propuestos**

Se proponen los siguientes aparcamientos rotatorios de uso exclusivo para residentes:

#### **Margen derecha del río Manzanares**

P.A.R en Paseo de la Ermita del Santo	750 plazas
P.A.R en Calle Jacinto Verdaguer	430 plazas
P.A.R en Calle Antonio López	740 plazas
P.A.R en Paseo de Santa María de la Cabeza	215 plazas
Número de plazas margen derecha:	2.135 plazas

#### **Margen izquierda río Manzanares**

P.A.R. en Paseo de los Melancólicos	400 plazas
P.A.R. en Calle Melilla	350 plazas
Número de plazas margen izquierda:	750 plazas
Número total de plazas	2.885 plazas

Esta red se completa con el aparcamiento previsto por el Plan Especial de Mataderos cuya posición se determina a través del presente Plan Especial. y con los aparcamientos para residentes que se propone desde el Ayuntamiento a través del denominado Plan de Choque desde el cual se construirán dentro del ámbito los siguientes P.A.R:

P.A.R en Avenida de Portugal	830 plazas
P.A.R. en Calle Genista	122 plazas
P.A.R. en Calle Jaime el Conquistador	466 plazas
Número total de plazas	1.418 plazas

## **12.4 Elementos de conexión de la trama urbana**

### **Estructuras fluviales**

El río Manzanares, se convierte en el eje estructurante del Plan Especial y asume la posición vertebradora entorno a la cual se desarrolla el estudio físico, el análisis, el diagnóstico y la propuesta sobre los “accidentes” que se suceden en su recorrido y para las áreas y espacios sobre los que ejerce su fuerte influencia.

A pesar de la posición que asume el río en el nuevo contexto urbano, desde el punto de vista morfológico sigue constituyendo una barrera en la trama urbana, una rotura que, a diferencia de la situación anterior al soterramiento cuando el río estaba cercado por la vía de circulación rápida, tras del soterramiento es salvable mediante los elementos de conexión o costura de la trama urbana.

En el caso del río Manzanares, estos elementos lo constituyen las presas, los puentes y las pasarelas existentes. En la actualidad, el caudal del tramo urbano está regulado por un conjunto de presas aproximadamente equidistantes: son las presas A, Nº 1, Nº 2, Nº 3, Nº 4, Nº 5 y B. De entre ellas, la presa A y la presa B funcionan como presas de principio y final de tramo urbano y regulan la entrada y salida de caudal en la ciudad, mientras que las otras controlan localmente sus propios tramos.

Las presas, construcciones todas ellas iguales y de pequeña envergadura, están constituidas por un paso peatonal y una pequeña edificación que contiene la infraestructura de control de las aguas, y cabe especificar que, a excepción de la A y la Nº 1, localizadas en la Colonia del Manzanares, los pasos peatonales de todas ellas se encontraban en desuso, ya que su localización entre las plataformas de la M-30 en superficie, las aislaba y encajonaba entre circulaciones rodadas.

En cuanto a los puentes, se establece como inicio de la selección de pasos sobre el río el Puente de San Fernando, estimado significativo por su historia y su carácter; este delimita al Norte el ámbito del Plan Especial.

Discurriendo hacia el Sur, encontramos enseguida los puentes de la carretera de La Coruña y hasta el siguiente paso significativo, a saber, el puente de cambio de margen de la M-30, se suceden una serie de pasos peatonales cercanos al agua, que acompañan y comunican los caminos de ribera, el último de los cuales se aleja de la ciudad más de un kilómetro.

El Puente de cambio de margen de la M-30 anuncia el nudo viario del Puente de Castilla, que constituye en punto estratégico del curso del Manzanares, a partir del cual la ciudad desaparece en los bordes del río para dejar paso a los campos y viveros. La complejidad y dimensión de este nudo viario, con tableros a distintas alturas de dimensiones diversas, genera bajo los puentes una amplia zona que aparece abandonada y poco iluminada, incluso durante el día.

Por otro lado, se examinan los grandes puentes sobre el río, de Norte a Sur:

- Puente de los Franceses
- Puente de la Reina Victoria
- Puente del Rey
- Puente de Segovia
- Puente de Toledo

Además de ellos existen otros dos puentes rodados que pueden incluirse en la lista anterior, aunque tienen carácter ligeramente distinto, al tratarse de viaductos rodados de construcción más o menos reciente y carecer del carácter histórico que poseen los demás: se trata de:

- Puente Oblicuo
- Puente de San Isidro
- Viaducto de Toledo
- Puente de Praga
- Puente de la Princesa o Andalucía

De entre todos los puentes mencionados se aprecia en el Estado Actual un cambio de tipo de tráfico para dos de ellos: por un lado el Puente del Rey se libera de la circulación rodada, como consecuencia del soterramiento del nudo viario en ese lugar; por otro, el puente oblicuo, que prestaba servicio a la antigua M-30 en superficie, ve liberada su

superficie con las mismas consecuencias.

Además de las presas y los grandes puentes sobre el río, se identifican una serie de pasos sobre él que no pertenecen a estas dos categorías: son puentes peatonales y pasarelas peatonales de pequeña envergadura, como el Puente 1, entre la presa A y el Puente de la Reina Victoria, o el denominado Pontón de San Isidro, en desuso, y un puente elevado de ferrocarril, al sur. En general el número de pasarelas peatonales a lo largo del curso urbano del río resulta escaso, ahora que las dos orillas vuelven a encontrarse tras la desaparición de la M-30.

Aparece tras el paso ferroviario el complejo Nudo Sur, que formalmente pone fin al tramo urbano del Manzanares y constituido por un número moderado de tableros sobre el río. A partir de este momento, una vez sobrepasada la presa B, el Parque Manzanares Sur organiza los pasos transversales hasta el encuentro con el Nudo Sur, que vuelve a manifestarse con la complejidad del nudo anterior.

Una vez examinados todos los pasos sobre el río a lo largo del tramo urbano, el Plan Especial aprecia distintos grados de conservación en ellos y los clasifica en tres niveles denominándolos **estado de conservación grado 1**, para aquellos que presentan deterioro de estructura, **estado de conservación grado 2**, para aquellos que presentan deterioro superficial, y **estado de conservación grado 3**, cuando el elemento se encuentra en perfecto estado.

A partir de este análisis de los elementos estructurales del río, el Plan Especial determina una serie de actuaciones sobre los mismos y estima conveniente la construcción de otros elementos de conexión, sobre todo peatonales, para complementar los existentes y asegurar de este modo el correcto funcionamiento de las circulaciones tanto peatonales, como vehiculares y ciclistas y por lo tanto la conexión de la trama urbana. Estos elementos de conexión, se proponen, principalmente, en el Parque la Arganzuela, zona verde de carácter urbano y área dotacional de gran relevancia no solo a nivel de distrito sino de todo el ámbito del Plan Especial y también de la ciudad.

Se proponen entonces, las intervenciones necesarias para el correcto funcionamiento de las siguientes estructuras existentes, que pueden consistir en obras de restauración, rehabilitación, demolición o construcción:

#### **Actuaciones puntuales sobre puentes y presas:**

- Puente de San Fernando
- Puente M30. Salida 20A

- Puente de los Franceses
- Presa A (cht presa N° 3)
- Pasarela de Almuñecar
- Puente de la Reina Victoria
- Presa N° 1 (cht presa N° 4)
- Pasarela de El Reservado
- Presa N° 2 (cht presa N° 5)
- Puente de Segovia
- Presa N° 3 (cht presa N° 6)
- Puente de San Isidro
- Presa N° 4 (cht presa N° 7)
- Puente de Toledo
- Presa N° 5 (cht presa N° 8)
- Puente de Praga
- Puente de La Princesa
- Presa B

**Actuaciones integrales sobre puentes:**

- Puente del Rey
- Puente oblicuo
- Puente Ferroviario

**Demolición de puentes:**

- Puente 1
- Pontón de San Isidro

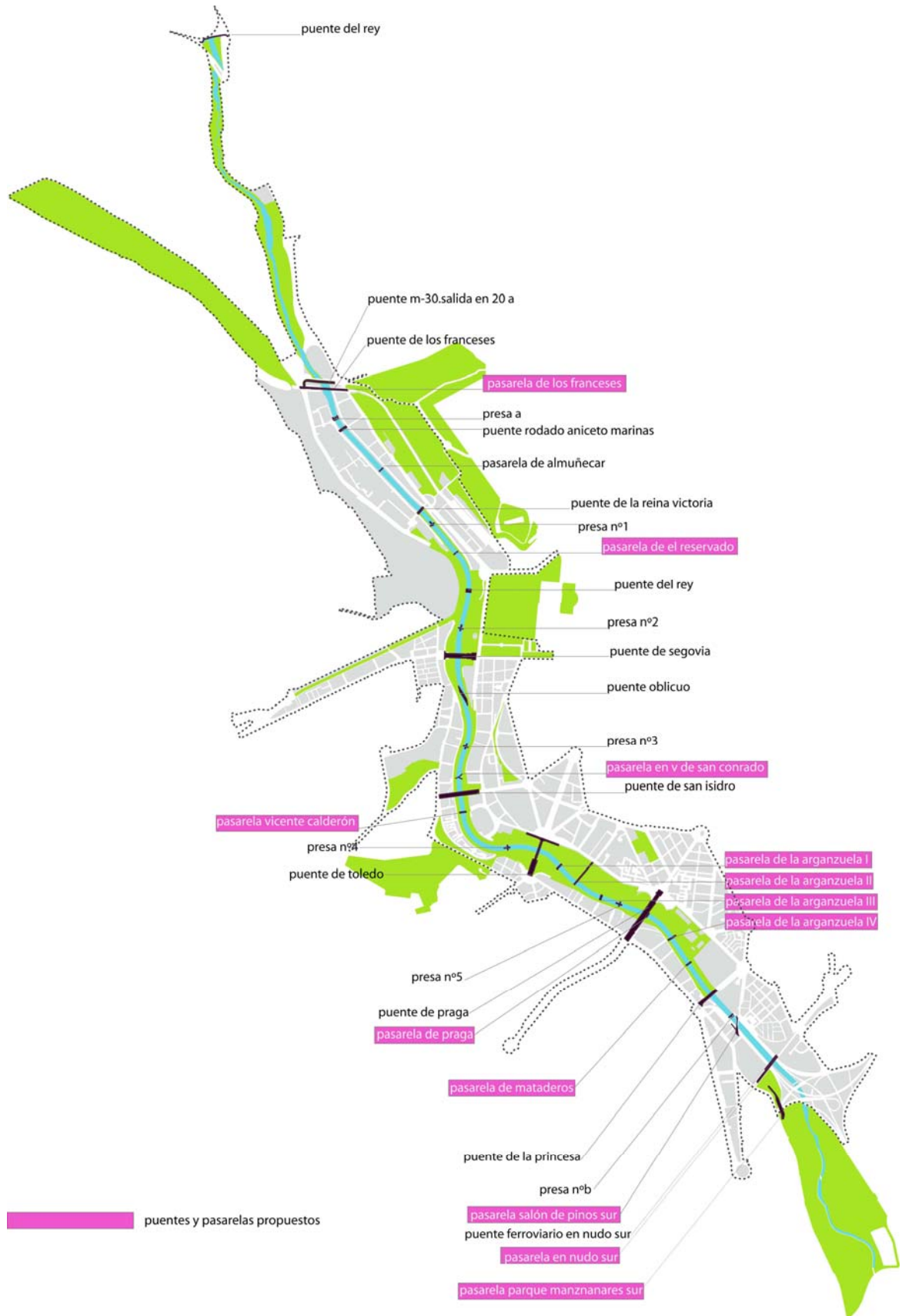
**Construcción de puentes y pasarelas:**

Se propone además, la construcción de las siguientes pasarelas y puentes para completar la red de estructuras fluviales:

- Pasarela de los Franceses
- Puente rodado Aniceto Marinas
- Pasarela del Reservado
- Puente Oblicuo
- Pasarela en V
- Pasarela Vicente Calderón
- Pasarela de Arganzuela I

- Pasarela de Arganzuela II
- Pasarela de Arganzuela III
- Pasarela de Praga
- Pasarela de Arganzuela IV
- Pasarela de Matadero
- Pasarela Salón de Pinos Sur
- Pasarela en Nudo Sur
- Pasarela Parque Manzanares Sur

## ESTRUCTURAS FLUVIALES



### **13. MODELO DE MEJORA MEDIOAMBIENTAL**

El Plan Especial recoge específicamente mediante el correspondiente anejo un Estudio de Incidencia ambiental que justifica el cumplimiento de la legislación sectorial aplicable en función de su naturaleza. Los principales aspectos que dicho estudio afectan a los siguientes epígrafes:

#### **13.1 Vegetación**

La importancia de la propuesta general para el tratamiento vegetal de toda el área constituye uno de los soportes fundamentales de la intervención global a lo largo del río. La regeneración de los elementos vegetales y ajardinamientos existentes, la plantación de elementos arbolados aislados o agrupados, el tratamiento de entornos monumentales y la creación de grandes áreas verdes de distinto carácter son, en general, operaciones que contribuyen definitivamente a la mejora medioambiental de un gran sector de la ciudad y por tanto al reequilibrio sostenible de la misma.

Las actuaciones sobre las unidades vegetales tendrán especificaciones propias según se trate de actuaciones sobre:

- Los elementos del sistema viario
- Los grandes espacios públicos, como parques y jardines
- Los entornos históricos o monumentales

#### **Actuaciones de los elementos vegetales de las vías públicas**

Se distinguen dos tipos de intervención general sobre el arbolado en la vía pública:

- Plantación parcial de arbolado a corto plazo
- Regeneración de arbolado a largo plazo

#### **Plantación parcial de arbolado a corto plazo**

Por norma general el incremento de arbolado se llevará a cabo, siempre que las dimensiones de las aceras lo permitan, en respuesta a dos situaciones de contexto:

- En calles donde se detecte ausencia parcial de arbolado o se aprecien pequeñas discontinuidades en las hileras de arbolado existentes.

En este caso la plantación de arbolado será puntual, completando con unidades de arbolado las ausencias detectadas en hileras definidas.

- En calles con ausencia total de arbolado en alguna de sus aceras, o en ambas, o en aquellas en las que se aprecien grandes discontinuidades entre hileras definidas la plantación de arbolado propuesta se planteará en alineación.

### **Regeneración de arbolado a largo plazo**

No obstante, se prevé en todos los casos, una regeneración total del arbolado de la vía pública, mediante la sustitución gradual de todas las unidades que presenten anomalías o un estado de salud insuficiente en las calles objeto de mejora. Esta regeneración a largo plazo permitirá reemplazar los elementos deteriorados y/o enfermos a su debido tiempo y dotará de uniformidad espacial al viario.

En ambos tipos de plantación, la especie seleccionada como norma general cuando las preexistencias no lo desaconsejen será el plátano (*platanus hispánica*) por su rápido crecimiento y su sombra profunda, de manera que desde un primer momento serán claramente apreciables los nuevos elementos introducidos, diferenciándose de la especie dominante existente (*sophora japonica* o *robinia pseudoacacia*), la mayoría de las veces en mal estado de conservación.

Además, cuando la plantación sea puntual, los nuevos elementos se alinearán con la hilera existente para garantizar su continuidad, y cuando se formen nuevas alineaciones, éstas mantendrán una banda libre mínima de 45 cm. desde el bordillo exterior de la acera hasta la línea exterior del alcorque, sin invasión de ningún elemento.

El incremento de arbolado en la vía pública supone unos de los objetivos prioritarios comunes a todas las Intervenciones de mejora viaria antes enunciadas y su aplicación será llevada a cabo, en mayor o menor medida según el caso, en la totalidad de las calles objeto de estudio de este Plan Especial, de manera que se vean reforzadas las cualidades medioambientales y visuales de todas ellas.

### **Regeneración de elementos vegetales y plantación de elementos arbolados aislados o agrupados en grandes espacios verdes**

Para establecer medidas sobre los espacios verdes existente el análisis de las zonas afectadas permite establecer la siguiente distinción:

- Alineación de arbolado existente

- Agrupación de arbolado existente
- Agrupación de arbolado en bulevar existente
- Arbolado singular protegido existente

En función de esta clasificación y dentro del conjunto denominado por el Plan Especial propuestas de plantaciones y tratamientos, se pueden identificar para las nuevas áreas verdes:

- Alineación de arbolado
- Agrupación de arbolado
- Agrupación de arbolado en bulevar
- Retícula de arbolado

Para los parques y jardines del área, se proponen alineaciones de arbolado en la ribera del río, a lo largo de las calles de Ribera del Manzanares y Aniceto Marinas completando las ya existentes y como continuidad con el corredor verde del Salón de Pinos. Así mismo se proponen alineaciones completas en ambas aceras de la Avenida de Portugal, ya ejecutadas, en lugares habilitados del Jardín de la Virgen del Puerto, en el Paseo de la Virgen del Puerto y Paseo Bajo de la misma calle como unidad con los Jardines del mismo nombre, y en zonas delimitadas del Parque de La Arganzuela.

Por otra parte se proponen agrupaciones de arbolado que constituyen masas vegetales identificables en los Jardines de la Virgen del Puerto, en la Casa de Campo, en los Jardines del Puente de Toledo y en el Parque de la Arganzuela con carácter general.

Además se consideran, en el conjunto de intervenciones, agrupaciones de arbolado formando estructuras reticuladas tanto en la Huerta de la Partida de la Casa de Campo como en el Corredor Verde del Salón de Pinos.

Por último, el Plan Especial propone la construcción de dos bulevares ajardinados y transitables en la Avenida de Portugal y el Paseo de Santa María de la Cabeza en su tramo Sur, donde el arbolado será una pieza con capacidad de establecer el orden general del espacio público.

### **Tratamiento de entornos monumentales**

El tratamiento de entornos monumentales, está relacionado directamente con las acciones propuestas para los monumentos entorno a los que se actúa y su diseño se adaptará al contexto en que el monumento se inserta, favoreciendo su puesta en valor y potenciándolo. En general se trata de propuestas de ajardinamiento de un alto grado de

sofisticación y deberán configurar espacios acotados y de un alto nivel de mantenimiento y cuidado por constituir marcos o fondos de elementos de gran valor histórico.

Se propone el tratamiento paisajístico de los siguientes espacios: Jardines de El Reservado y El Reservado Chico, entorno de La Puerta del Rey, acceso a la casa de Campo en la Huerta de la Partida, entorno de la Ermita de La Virgen del Puerto, entorno de las Ermitas de San Antonio de la Florida, entornos del Puente de Segovia y entorno del puente de Toledo.

### **13.2 Agua**

La gestión del agua en los espacios públicos es un aspecto que debe cuidarse al máximo en todo instrumento de planeamiento cuando este se basa en principios que, como mínimo, no pretenden atentar contra el desarrollo sostenible de la ciudad. Este Plan Especial compromete además el cauce del río Manzanares por lo que la necesidad de abordar lo relacionado con recursos hídricos cobra una trascendencia capital.

En este contexto el Plan aborda principalmente tres aspectos: la mejora de la calidad del agua del río Manzanares, la aportación racional de agua de riego necesaria para el mantenimiento de arbolado, los parques y los jardines y el correcto aprovechamiento del agua de escorrentía pluvial para su posible reutilización. El Plan propone el incrementar la tasa de renovación de agua del río así como maximizar la utilización del agua regenerada de las depuradoras de Viveros. En consecuencia se deberá incrementar el flujo de agua en el río para dotar de suministro a los puntos de consumo del agua necesaria. A su vez, se deberá aumentar la tasa de renovación del agua y cambiando la configuración del sistema de riego, del sistema centralizado existente a un sistema distribuido longitudinalmente, con la implementación de agua regenerada para el riego de parques.

Las diferentes zonas verdes y parques que el Plan Especial propone en torno al cauce del río hacen necesaria una instalación de riego que les proporcione un suministro suficiente. La distribución porcentual en superficie de especies vegetales sobre estas áreas será aproximadamente: 50% de arbolado, 20 % de plantas tapizantes, 20% de vegetación xerófila, 10% de césped. Para tal composición se establece un consumo diario máximo (mes de julio, más desfavorable) de 18 m<sup>3</sup>/ha.día. Este dato se asumirá como valor de diseño para las infraestructuras de riego.

Se prevén al menos dos depósitos acumuladores complementarios que permitan la concentración de agua durante las horas diurnas para proceder al riego en las nocturnas en la época de verano. La situación de ambos depósitos se prevé en la casa de Campo,

para cubrir el sector Norte del área, y en el Parque de la Arganzuela, para regar el sector Sur. El sistema automatizado de vigilancia y telecontrol de las presas del río Manzanares debe programarse de tal manera que permita tanto almacenar temporalmente el agua que se requiere para el riego de las zonas verdes como para surtir a los depósitos acumuladores.

Por último las nuevas infraestructuras de saneamiento de gran escala construidas con motivo de las obras de soterramiento, con la implementación de nuevos colectores de margen, estanques de tormenta y aliviaderos sobre el río, deberán garantizar una mejor gestión de las aguas residuales en caso de grandes avenidas de agua y permitir una dilución suficiente del agua del río que optimice el tratamiento de regeneración en las estaciones depuradoras situadas aguas abajo, que en todo caso deberán estar equipadas para completar el ciclo de tratamiento.

### **13.3 Corrección de la contaminación**

El escenario en el que actúa el Plan Especial ha sido descrito a lo largo del documento de la Memoria de Información y las actuaciones previstas, en el presente documento. La propuesta de construir un corredor verde que vincule el tramo urbano del río Manzanares y su entorno con el Manzanares Norte y al sur hasta enlazarlo con el Parque Manzanares Sur, supone una mejora sustancial desde el punto de vista medioambiental del área de intervención y de sus áreas de influencia.

El presente Plan Especial, incorpora en el anexo de Estudio de Incidencia Ambiental, el estudio pormenorizado de las actividades que lo conforman y que son susceptibles de generar contaminación ambiental, paisajística, acústica, del aire y/o del agua.

Los proyectos descritos en las intervenciones suponen la realización de unas obras que se ejecutarán en diferentes etapas tanto por motivos de viabilidad como para reducir las incidencias ambientales que se puedan producir. Estas incidencias se analizan en dos fases: fase de ejecución de las obras y fase de funcionamiento de edificios o actividades con las obras terminadas. Es importante aclarar que las incidencias ambientales no solo tienen un carácter negativo, también hay incidencias positivas y en el caso del Plan Especial río se presentan muchos casos de este último tipo, tanto de forma puntual en los suelos que transforma y mejora como a escala barrial, distrital hasta llegar a la escala de la ciudad.

Este Plan Especial, contempla, dentro de sus competencias como instrumento de ordenación urbanística, las determinaciones de ejecución del plan donde se tienen en cuenta las medidas preventivas que han de adoptarse para reducir al máximo las

actividades que generan incidencia ambiental, tanto por la actividad en si misma o por producirse en un área que se ha denominado de sensibilidad ambiental. A pesar de estas consideraciones, hay algunas actividades, que por su propia naturaleza, generan incidencia ambiental negativa, en ese caso debe evaluarse la incidencia y estudiar y proponer una medida correctora que atenúe, lo máximo posible, el impacto sobre el medio ambiente

Finalmente, el Plan Especial propone la existencia de un órgano de control durante la realización de las obras y un programa de vigilancia ambiental finalizada las mismas en el que se incluyen recomendaciones específicas sobre los condicionantes y singularidades a considerar en los procedimientos de prevención ambiental exigibles a las actuaciones de desarrollo del Plan.

#### **13.4 Sistemas adecuados a la sostenibilidad ambiental**

El Plan Especial prevé implementar, en todas las acciones que así lo permitan, mecanismos y soluciones que generen procesos de renovación de energías, producción de recursos no contaminantes, reciclado de materiales y sistemas, etc. A través de las obras de edificación y construcción se propone la generación de un gran entorno urbano estructurado y energéticamente eficiente, tendente a un balance de consumo externo mínimo. Para ello en el proceso de desarrollo del Plan se deberán incorporar una serie de protocolos técnicamente contrastados que describan las condiciones vinculantes para la óptima gestión ambiental de los nuevos elementos implantados en el ámbito. Estos protocolos responderán a un enfoque global y unitario, en que cada elemento constituya un eslabón de la cadena energética. Deberán por tanto incluirse en los proyectos de ejecución al menos los siguientes aspectos:

- Gestión del agua de lluvia
- Gestión de la energía solar
- Gestión de los recursos vegetales
- Gestión de los residuos
- Gestión del agua usada
- Gestión de los sistemas pasivos de ventilación
- Gestión de combustibles
- Gestión de los sistemas de comunicación
- Gestión de las fuentes energéticas limpias

## 14. ANEJOS

## 14.1 Anejo 01- Balances de Aparcamientos y Estacionamientos

## **BALANCE DE APARCAMIENTOS Y ESTACIONAMIENTOS**

El Plan Especial identifica algunas calles del sistema viario que, por su localización, por sus cualidades físicas o visuales, por la fuerza con la que el río ejerce su influencia, por su necesario cambio futuro en función de las modificaciones que ha asumido el Manzanares, y sobre estas calles realiza un estudio pormenorizado de su estado y del tipo y número de plazas de aparcamientos y estacionamientos.

Este grupo de calles, para una mejor comprensión, se dividen en dos grupos según se ubican en la margen derecha o izquierda del río Manzanares y se analiza el tipo de estacionamiento según su disposición en banda o en batería y se elabora una tabla de balances de aparcamientos y estacionamientos teniendo en cuenta la situación de los mismos en el estado previo al soterramiento de la M-30 y en el estado de propuesta del Plan Especial.

Con respecto al estacionamiento en la vía pública se observan dos situaciones claramente diferenciadas en el estado actual: por un lado se encuentran las áreas liberadas por las obras de soterramiento de la M-30, con necesidad de calificación del futuro viario, y posterior establecimiento de lugares de estacionamiento y por otro lado están las calles del tejido urbano consolidado que han sido parcialmente alteradas o no han sido alteradas por las obras.

En cuanto a los aparcamientos, a pesar de que el Plan Especial identifica las tres clases de aparcamientos bajo rasante presentes en toda el área, clasificadas en públicos, de residentes y de uso mixto; a efectos de los balances se utiliza la información de los aparcamientos rotatorios de uso exclusivo para residentes ya que el Plan integra dentro de sus propuestas, la resolución de la escasez de aparcamientos para residentes provocado por las alteraciones sufridas en el ámbito por el soterramiento de la M-30. a través, entre otras medidas adoptadas, de la creación de este tipo de aparcamientos.

**Tabla de balances de estacionamientos**

ESTACIONAMIENTO SOBRE RASANTE									
			ESTADO PREVIO			PROPUESTA P.E. RÍO MANZANARES			BALANCE
MARGEN DERECHA									
	ID	DENOMINACIÓN	PLAZAS BAT	PLAZAS LINEA	TOTAL PZAS	PLAZAS BAT	PLAZAS LINEA	TOTAL PZAS	
INTERVENCIONES DE CONTINUIDAD	IC-02	RIBERA DEL MANZANARES	385	223	608	161	272	433	-175
	IC-04	AVENIDA DE PORTUGAL	564	273	837	0	160	160	-677
	IC-05.1	Pº MARQUÉS DE MONISTROL. SALÓN DE PINOS TRAMO 1	0	0	0	0	27	27	27
	IC-05.2	AVDA. DEL MANZANARES. SALÓN DE PINOS TRAMO 2	133	114	247	0	144	144	-103
	IC-05.3	AVDA. DEL MANZANARES. SALÓN DE PINOS TRAMO 3	192	97	289	0	70	70	-219
	IC-05.4	AVDA. DEL MANZANARES. SALÓN DE PINOS TRAMO 4	95	54	149	0	57	57	-92
	IC-05.5	AVDA. DEL MANZANARES. SALÓN DE PINOS TRAMO 5							
INTERVENCIONES DE VIARIO	IV-01	PASEO DEL COMANDANTE FORTEA	61	219	280	33	209	242	-38
	IV-02	CALLE DE SANTA POLA	48	10	58	31	27	58	0
	IV-03	CALLE DE SANTA FE	19	8	27	8	24	32	5
	IV-04	CALLE DE SANTA COMBA	0	64	64	0	42	42	-22
	IV-05	PASEO DE EXTREMADURA	0	145	145	0	145	145	0
	IV-07	PASEO DE LA ERMITA DEL SANTO	108	258	366	37	321	358	-8
	IV-08	CALLE DE DAIMIEL	0	40	40	0	40	40	0
	IV-09	CALLE DE SAN RUFO	0	44	44	0	44	44	0
	IV-10	CALLE DE SAN CONRADO	0	40	40	0	31	31	-9
	IV-11	CALLE DE SAN AMBROSIO	8	6	14	19	0	19	5
	IV-12	TRAVESÍA DE IVÁN DE VARGAS	0	23	23	25	10	35	12
	IV-13	CALLE DE SAN DÁMASO	0	46	46	29	0	29	-17
	IV-14	CALLE DE SAN POMPEYO	0	24	24	0	24	24	0
	IV-15	CALLE DE SAN CÁNDIDO	0	17	17	17	0	17	0
	IV-16	PASEO DE SAN ILLÁN	0	236	236	0	238	238	2
	IV-17	PASEO DEL QUINCE DE MAYO	0	243	243	0	260	260	17
	IV-19	CALLE GENERAL RICARDOS	0	0	0	0	0	0	0
	IV-20	PASAJE DE MONTSERRAT	0	17	17	0	17	17	0
	IV-21	CALLE DE ORGAZ	0	16	16	0	16	16	0
	IV-22	CALLE DE TOMASA RUIZ	46	0	46	46	0	46	0
	IV-23	CALLE DE ESTEBAN ARTEAGA	42	10	52	33	19	52	0
	IV-24	CALLE DE SAN DELFÍN	78	0	78	74	0	74	-4
	IV-25	CALLE DE SAN DAVID	0	11	11	0	0	0	-11
	IV-26	CALLE DE SAN GRACIANO	80	0	80	40	22	62	-18
	IV-27	CALLE DE EUGENIO CAXES	40	23	63	33	25	58	-5
	IV-28	CALLE DE SAN ZACARÍAS	0	38	38	0	38	38	0
	IV-29	CALLE DE ARMENGOL	0	14	14	0	14	14	0
	IV-30	PASEO DE SANTA MARIA DE LA CABEZA (SUR)	352	191	543	374	0	374	-169
	IV-32.1	CALLE ANTONIO LÓPEZ. TRAMO 1	0	274	274	0	286	286	12
	IV-32.2	CALLE ANTONIO LÓPEZ. TRAMO 2	332	99	431	297	77	374	-57
	IV-32.3	CALLE ANTONIO LÓPEZ. TRAMO 3	10	117	127	0	88	88	-39

IV-32.4	CALLE ANTONIO LÓPEZ. TRAMO 4	191	124	315	231	41	272	-43
IV-34	AVENIDA DE CÓRDOBA	134	228	362	475	231	706	344
<b>TOTAL DE ESTACIONAMIENTO SOBRE RASANTE MARGEN DERECHA (m2)</b>				<b>6.264</b>			<b>4.982</b>	<b>-1282</b>

			ESTADO PREVIO			PROPUESTA P.E. RÍO MANZANARES			BALANCE
MARGEN IZQUIERDA									
	ID	DENOMINACIÓN	PLAZAS BAT	PLAZAS LINEA	TOTAL PZAS	PLAZAS BAT	PLAZAS LINEA	TOTAL PZAS	
	IC-03	ANICETO MARINAS	8	704	712	384	234	618	-94
INTERVENCIÓNES DE VIARIO	IV-35	AVENIDA DE VALLADOLID	0	136	136	0	204	204	68
	IV-36	PASEO DE LA FLORIDA	0	201	201	0	188	188	-13
	IV-37	CUESTA DE SAN VICENTE	0	0	0	0	0	0	0
	IV-39.1	PASEO VIRGEN DEL PUERTO. TRAMO 1	0	0	0	0	0	0	0
	IV-39.2	PASEO VIRGEN DEL PUERTO. TRAMO 2	93	239	332	65	122	187	-145
	IV-40	PASEO BAJO DE LA VIRGEN DEL PUERTO	0	130	130	0	0	0	-130
	IV-41	CALLE SEGOVIA	0	129	129	0	47	47	-82
	IV-42	RONDA DE SEGOVIA	0	92	92	0	117	117	25
	IV-43	CALLE SANTA MARIA LA REAL DE NIEVA	0	234	234	0	0	0	-234
	IV-44	PASEO DE LOS MELANCÓLICOS	53	174	227	49	159	208	-19
	IV-45	PASEO IMPERIAL	0	338	338	0	336	336	-2
	IV-46	PASEO DE LOS PONTONES	159	148	307	0	121	121	-186
	IV-48	CALLE TOLEDO	373	0	373	373	0	373	0
	IV-50	PASEO DE LAS ACACIAS (GTA. PIRÁMIDES-PZA. ORTEGA Y MUNILLA)	0	0	0	0	0	0	0
	IV-51	CALLE ARGANDA	100	55	155	100	53	153	-2
	IV-52	PASEO DE YESERÍAS	0	249	249	0	213	213	-36
	IV-53	PASEO DE SANTA MARIA DE LA CABEZA (NORTE)	0	30	30	0	33	33	3
	IV-55	PASEO DE EMBAJADORES (NORTE)	0	60	60	0	60	60	0
	IV-56	PASEO DE JAIME EL CONQUISTADOR	0	165	165	0	165	165	0
	IV-58	PASEO DE LA CHOPERA	175	120	295	64	184	248	-47
IV-60	CALLE DE VADO DE SANTA CATALINA	0	0	0	0	0	0	0	
IV-61	CALLE MAESTRO ARBÓS	138	53	191	86	0	86	-105	
IV-62	PASEO DEL MOLINO	0	64	64	0	81	81	17	
<b>TOTAL DE ESTACIONAMIENTO SOBRE RASANTE MARGEN IZQUIERDA (m2)</b>					<b>4.420</b>			<b>3.438</b>	<b>-982</b>

<b>BALANCE TOTAL DE ESTACIONAMIENTO SOBRE RASANTE (m2)</b>	<b>-2264</b>
--	--------------

Del análisis de la tabla de balances de estacionamientos se deduce que se han perdido una cantidad considerable de plazas en superficie, en total 2.264 plazas, como consecuencia de:

- el soterramiento de la M-30 y la modificación de algunos viarios para adaptarlos a las nuevas circulaciones. A esta nueva situación viaria, se suma que el Plan Especial

- la modificación, por parte del Plan Especial de la sección de los viarios sobre los que interviene y donde, en algunos casos, se elimina aparcamientos para poder dotar a las calles de mayor sección de acera para mejorar la circulación peatonal, para incorporar carriles bici, o carriles exclusivos para autobuses.

Con el fin de satisfacer la demanda de los vecinos residentes en la zona y debido a la pérdida de estacionamientos en superficie, el Plan Especial propone la construcción de seis aparcamientos soterrados para residentes (P.A.R), cuatro en la margen derecha y dos en la margen izquierda. Estos seis aparcamientos generarían 4.303 plazas de aparcamiento rotatorias.

### Tabla de P.A.R. existentes

APARCAMIENTOS BAJO RASANTE PARA RESIDENTES P.A.R ESTADO PREVIO	
LOCALIZACIÓN	Nº DE PLAZAS INDICATIVO
P.A.R. PABLO CASALS	154
P.A.R. IVÁN DE VARGAS	198
P.A.R. ANTONIO LÓPEZ	1.109
P.A.R. JACINTO VERDAGUER	548
P.A.R. PEDRO YAGÜE	198
P.A.R. MATILDE GAYO	229
P.A.R. VIRGEN DEL PUERTO	793
P.A.R. ARGANDA	166
P.A.R. ESPERANZA	988
P.A.R. COMANDANTE BENITEZ	166
P.A.R. AGUILÓN	271
P.A.R. RUTILIO GACIS	605
<b>TOTAL P.A.R. ESTADO PREVIO</b>	<b>5.425</b>

## Tabla de P.A.R propuestos por el PE

APARCAMIENTOS BAJO RASANTE PARA RESIDENTES P.A.R. PROPUESTOS		
ID	LOCALIZACIÓN	Nº DE PLAZAS INDICATIVO
<b>MARGEN DERECHA</b>		
*	P.A.R. EN AVENIDA DE PORTUGAL	830
*	P.A.R. EN CALLE GENISTA	122
IV-64	P.A.R. EN PASEO DE LA ERMITA DEL SANTO	750
IV-65	P.A.R. EN CALLE JACINTO VERDAGUER	430
IV-66	P.A.R. EN CALLE ANTONIO LÓPEZ	740
IV-67	P.A.R. EN PASEO SANTA MARÍA DE LA CABEZA	215
<b>MARGEN IZQUIERDA</b>		
IV-68	P.A.R. EN PASEO DE LOS MELANCOLICOS	400
IV-69	P.A.R. EN CALLE MELILLA	350
*	P.A.R. EN CALLE JAIME EL CONQUISTADOR	466
<b>BALANCE TOTAL APARCAMIENTO BAJO RASANTE</b>		<b>4.303</b>

\* aparcamientos pertenecientes al Plan de Choque de Aparcamientos para Residentes 2007-2011

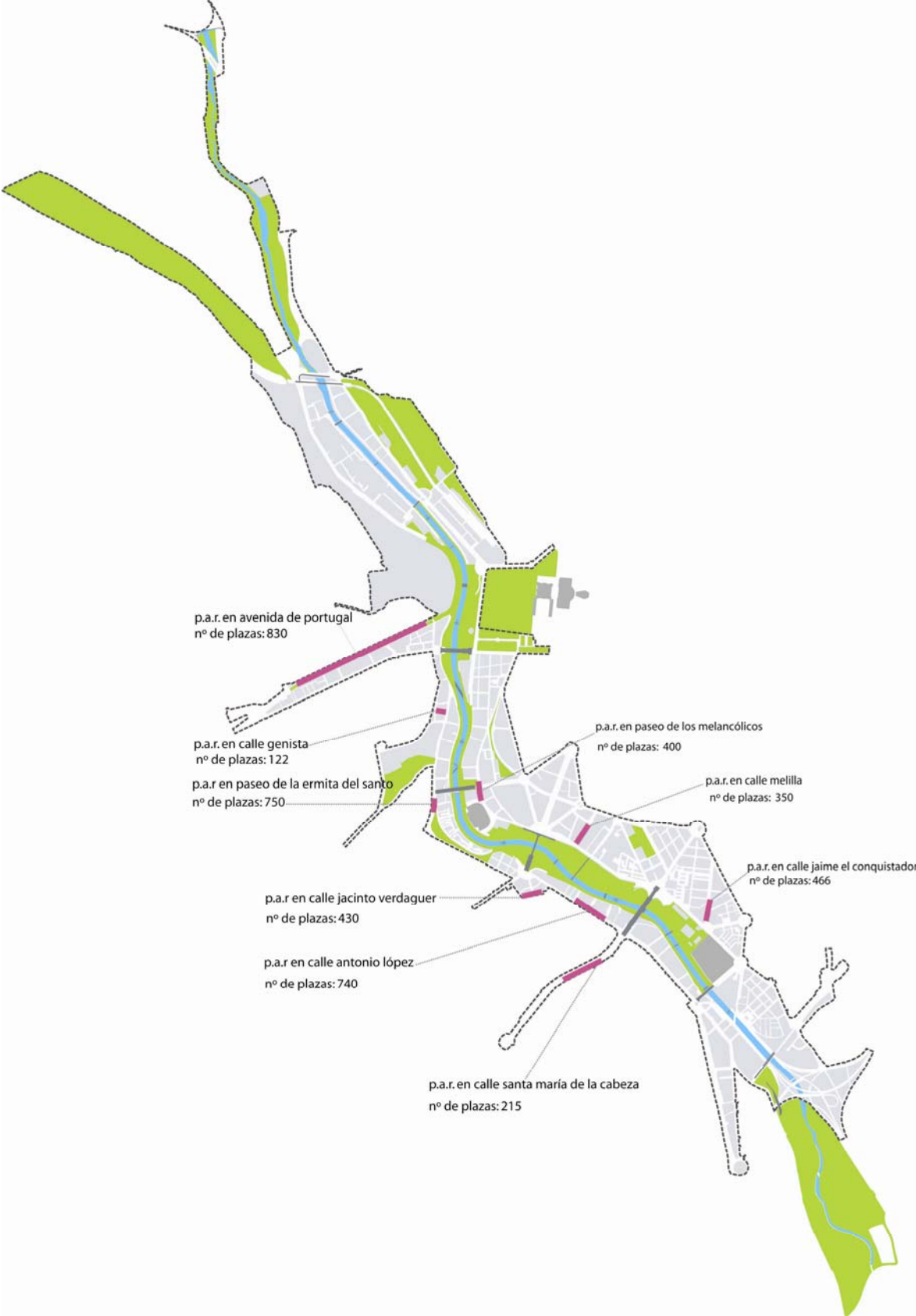
### Balace de estacionamientos y aparcamientos

<b>ESTACIONAMIENTOS Y APARCAMIENTOS EN SUPERFICIE</b>	<b>- 2.291 plazas</b>
<b>APARCAMIENTOS BAJO RASANTE:</b>	<b>4.303 plazas</b>
<b>BALANCE APARCAMIENTO Y ESTACIONAMIENTOS:</b>	<b>2.012 plazas</b>

Como conclusión, el Plan Especial equilibra la pérdida de aparcamientos en superficie con la creación de aparcamientos soterrados y no en superficie. Esto se debe a la estrategia del Plan Especial dotar a las calles de las características necesarias para el uso y disfrute del peatón y del ciclista, adecuándolas a las preferencias y necesidades de éstos últimos y no del vehículo privado. Sin embargo, el Plan especial entiende que es necesario dotar al ámbito de las plazas de aparcamientos necesarias para satisfacer la demanda de los residentes del ámbito, es por ello que opta por la construcción de los aparcamientos soterrados.

El PAR de Santa María de la Cabeza y el PAR de Calle Melilla, se encuentran en el momento de la Aprobación Inicial, sometidos a sus correspondientes estudios de viabilidad.

**ESQUEMA DE LOCALIZACIÓN DE LOS P.A.R PROPUESTOS POR EL PLAN ESPECIAL**



## 14.2 Anejo 02- Balances Dotacionales

## **BALANCES DOTACIONALES**

### **1. USOS DOTACIONALES**

#### **1.1 Usos cualificados dotacionales**

Dentro de los usos cualificados dotacionales no viarios, según el PGOUM, localizados en el ámbito se encuentran:

- Zonas Verdes (básica y singular)
- Deportivo (básico, singular y privado)
- Equipamiento (básico, singular o privado)
- Servicio Público (básico y singular)
- Administración Pública
- Servicios infraestructurales
- Servicios de transporte (transporte ferroviario)

El Plan Especial determina los usos cualificados en el suelo liberado o transformado por las obras de soterramiento de la M-30 y en otros suelos situados dentro del ámbito, excepto en aquellos que constituyen los Sistemas Generales, que sólo pueden ser modificados por el PGOUM.

Como norma general se conservan los usos determinados por el PGOUM de 1997, aunque para ellos el Plan Especial establece reglas propias, aunque en algunos casos se añaden nuevos usos.

El cambio más significativo en cuanto a calificación de suelo se refiere, se produce en los suelos sobre rasante liberados por el soterramiento de la M-30 y de la Avenida de Portugal, de manera que la totalidad de esos suelos, calificados como Vía Pública Principal antes del soterramiento, se califican por este Plan como Zona Verde Singular, ya que pasan a hacer parte del conjunto de áreas verdes que acompañan al río en su recorrido urbano, o, en el caso de la Avenida de Portugal, configuran un nuevo espacio verde desde el que se puede acceder a la Casa de Campo.

Sin embargo, estos suelos conservan su calificación anterior de Vía Pública Principal en las cotas bajo rasante, ya que el Plan establece la calificación por niveles de cota, generando para estas áreas una nueva situación normativa, la de poseer dos calificaciones a distinto nivel topográfico, es decir, estableciendo los Usos Simultáneos.

Se dan dos tipos de alteraciones en la calificación de un suelo dotacional:

- Modificación del nivel de categorización dentro de la misma calificación del suelo
- Modificación de la calificación del suelo

### **1.2 Usos cualificados dotacionales viarios**

El Plan Especial refleja las determinaciones del PGOUM sobre el sistema viario existente, ya que no tiene capacidad de modificar los Sistemas Generales, pero sí puede proponer nuevas vías, como se explicará más adelante.

Se establecen las siguientes clases de usos cualificados dotacionales viarios:

- Vía pública principal
- Vía pública principal soterrada
- Vía pública principal en superficie
- Vía pública secundaria
- Vía pública secundaria en superficie

### **1.3 Usos cualificados simultáneos**

La lectura en capas a distinta cota alimétrica de los usos cualificados del suelo permite su superposición revelando lugares donde coinciden distintos usos a distinta cota.

La identificación de estos usos cualificados simultáneos se produce concretamente en todos aquellos suelos bajo cuya rasante discurre la nueva M-30 soterrada, de manera que la vía de circulación rodada mantiene su calificación del PGOUM, con la especificidad de conservarla para una determinada cota alimétrica, y produciéndose otros usos en la superficie liberada.

Los usos cualificados simultáneos localizados son los siguientes:

- Vía Pública Principal y Zona Verde

Es el caso más frecuente. Se produce a lo largo de todo el trazado la M-30 soterrada y en algunos puentes y pasarelas.

- Vía Pública Principal y Deportivo

Se produce en la margen derecha, en el entorno del Puente de San Isidro y el Puente de Praga.

- Vía Pública Principal y Equipamiento

Se produce a lo largo del trazado del by-pass Sur soterrado a su paso por el equipamiento de Mataderos.

- Vía Pública Principal y Administración Pública

Se produce en la margen izquierda, en el entorno del parque de la Arganzuela

- Vía Pública Principal y Servicio de Transporte Ferroviario

Es el caso de la superposición del by-pass Sur con la línea ferroviaria que une Méndez Álvaro con Humanes y Talavera, del puente del ferrocarril que pasa sobre la Avenida de Valladolid y de algunos tramos del Pasillo Verde Ferroviario.

- Vía Pública Principal y suelo con uso cualificado no dotacional.

Esta circunstancia se produce en el recorrido del by-pass Sur a su paso bajo edificaciones privadas, en su mayoría edificios de vivienda.

- Vía Pública Secundaria y Servicio de Transporte Ferroviario.

Se produce con motivo de la superposición de la vía ferroviaria que discurre sobre el Camino de Perales, y en algunos tramos del Pasillo Verde Ferroviario.

- Zona Verde y Servicio de Transporte Ferroviario

Esta superposición se produce en el tramo del Puente de los Franceses que cruza el río Manzanares, y en un tramo del Pasillo Verde Ferroviario, a su paso bajo el Parque de Atenas.

## **2. BALANCES DOTACIONALES**

La realización de un balance de dotaciones, tiene como finalidad establecer la comparación entre la situación prevista por el PGOUM en lo relativo a la cantidad de suelo destinado a usos dotacionales y las previsiones del Plan Especial en ese mismo aspecto. Se han considerado dos tipos de balances, los que comparan usos cualificados en ambos documentos y los que comparan actividades de carácter dotacional independientemente del uso cualificado del suelo sobre el que se desarrollan (por ejemplo actividades deportivas sobre suelos con uso cualificado de Zona Verde) . De este modo debe evidenciarse que la situación prevista en el Plan Especial incrementa

globalmente, tanto la cantidad de suelo con uso cualificado destinado a dotaciones como la cantidad de suelo que va a soportar actividades de carácter dotacional.

Para la elaboración del balance se han confeccionado una serie de tablas y gráficos comparativos donde se detalla la situación actual, determinada por el PGOUM y la situación propuesta por el Plan Especial para los usos dotacionales no viarios.

**Tabla de zonas verdes cualificadas-**

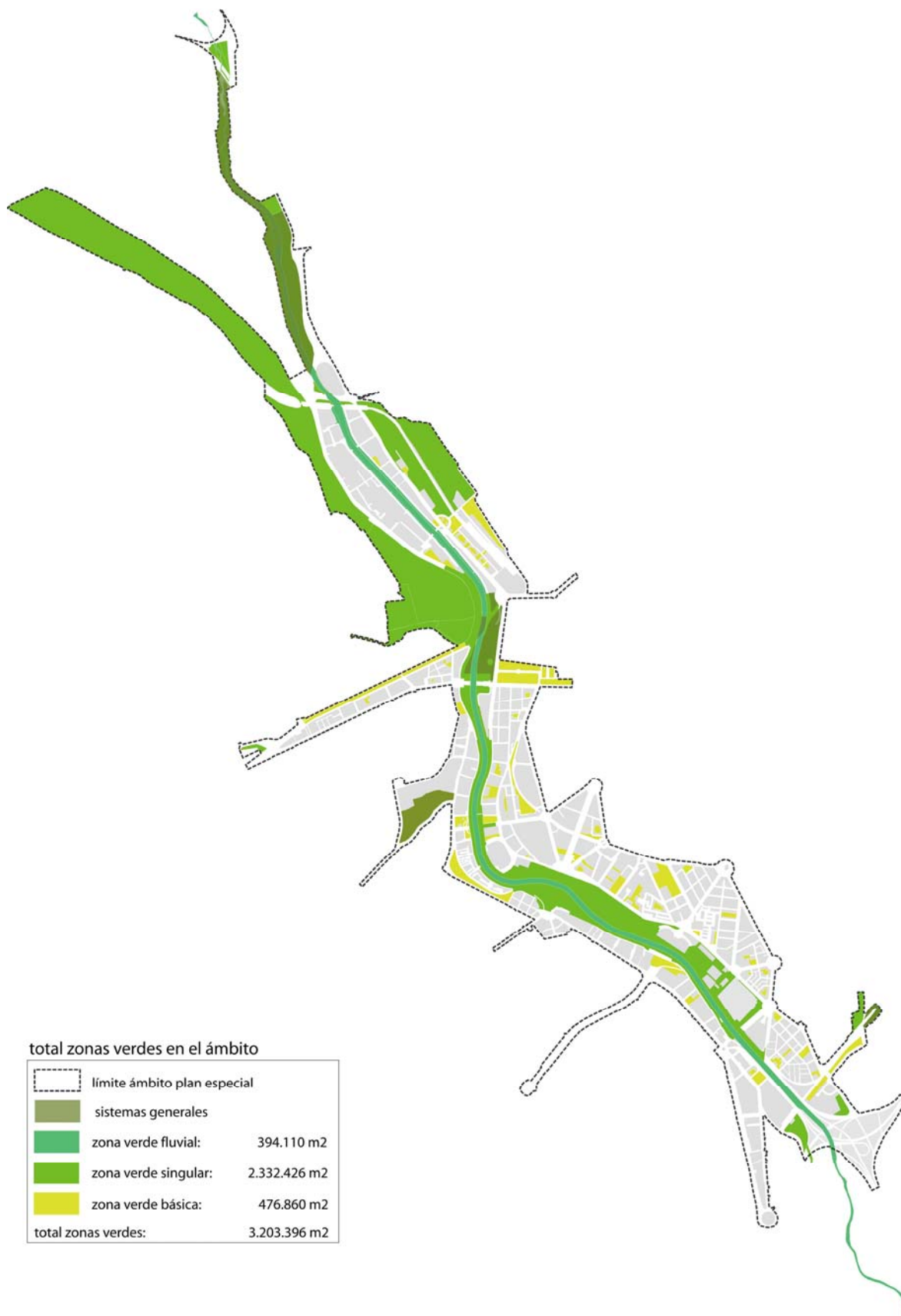
ZONAS VERDES	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID			PLAN ESPECIAL RIO MANZANARES		
	DENOMINACIÓN	CÓDIGO	CALIFICACIÓN ZV	SUP (m2)	CÓDIGO	CALIFICACIÓN ZV
RIO MANZANARES	ZV-PG-01	SINGULAR	666.749 incluido en ZV-PG-01	ZV-PE-01	SINGULAR FLUVIAL	394.110
ENTORNO MANZANARES NORTE	ZV-PG-02	SINGULAR		ZV-PE-02	SINGULAR	140.918
VIVEROS MUNICIPALES	ZV-PG-03	SINGULAR	14.173	ZV-PE-03	SINGULAR	14.173
CASA DE CAMPO	ZV-PG-04	SINGULAR	1.227.470	ZV-PE-04	SINGULAR	1.227.470
PARQUE DEL OESTE	ZV-PG-05	SINGULAR	127.000	ZV-PE-05	SINGULAR	127.000
PARQUE DE LA BOMBILLA	ZV-PG-06	SINGULAR	162.725	ZV-PE-06	SINGULAR	162.725
ZV EN AVENIDA DE VALLADOLID	ZV-PG-07	BÁSICA	2.167	ZV-PE-07	BÁSICA	2.167
JARDINES DE LA POLICÍA MUNICIPAL AVDA DE VALLADOLID	ZV-PG-08	BÁSICA	2.458	ZV-PE-08	BÁSICA	2.458
ZV EN PASEO DE LA FLORIDA	ZV-PG-10	BÁSICA	7.527	ZV-PE-10		
PARQUE DEL OESTE 2	ZV-PG-11	SINGULAR	24.515	ZV-PE-11	SINGULAR	24.515
PASEO DE LA FLORIDA 1	ZV-PG-12	BÁSICA	32.770	ZV-PE-12	BÁSICA	32.770
SALÓN DE PINOS 1	ZV-PG-14			ZV-PE-14	SINGULAR	44.714
JARDINES DE LA VIRGEN DEL PUERTO	ZV-PG-15	BÁSICA	86.693 incluido en ZV-PG-15	ZV-PE-15	SINGULAR	89.616
JARDINES DEL PUENTE DE SEGOVIA NORTE	ZV-PG-16	BÁSICA	5.340	ZV-PE-16	SINGULAR	9.595
JARDINES DEL PUENTE DE SEGOVIA SUR	ZV-PG-17	BÁSICA	5.133	ZV-PE-17	SINGULAR	9.474
JARDINES DEL PUENTE DE SEGOVIA OESTE	ZV-PG-18	BÁSICA	5.133	ZV-PE-18	SINGULAR	6.769
PARQUE DE ATENAS	ZV-PG-19	BÁSICA	46.550	ZV-PE-19	BÁSICA	46.550
CUESTA DE LA VEGA	ZV-PG-20	BÁSICA	5.668	ZV-PE-20	BÁSICA	5.668
CUESTA DE SEGOVIA	ZV-PG-21	BÁSICA	1.586	ZV-PE-21	BÁSICA	1.586
CALLE DEL MANZANARES	ZV-PG-22	BÁSICA	1.343	ZV-PE-22	BÁSICA	1.343
CALLE DE JUAN DUQUE	ZV-PG-23	BÁSICA	1.318	ZV-PE-23	BÁSICA	1.318
SALÓN DE PINOS 2	ZV-PG-24			ZV-PE-24	SINGULAR	51.313
ZV EN PASILLO FERROVIARIO, RONDA DE SEGOVIA	ZV-PG-25	BÁSICA	17.034	ZV-PE-25	BÁSICA	17.034
ZV EN PASILLO FERROVIARIO, CALLE PARADINAS	ZV-PG-26	BÁSICA	2.604	ZV-PE-26	BÁSICA	2.604
JARDÍN DEL MAESTRO PADILLA	ZV-PG-27	BÁSICA	5.920	ZV-PE-27	BÁSICA	5.920
SALÓN DE PINOS TRAMO 3	ZV-PG-28			ZV-PE-28	SINGULAR	27.949
ZV ENTORNO CALDERÓN	ZV-PG-29	BÁSICA	2.905	ZV-PE-29	BÁSICA	2.905
ZV PASEO DE SAN JULIÁN	ZV-PG-30	BÁSICA	551	ZV-PE-30	BÁSICA	551
PARQUE DE LA ARGANZUELA 1	ZV-PG-31	BÁSICA	10.612	ZV-PE-31	SINGULAR	24.813
PARQUE DE LA ARGANZUELA 2	ZV-PG-32	BÁSICA	166.973	ZV-PE-32	SINGULAR	255.392
JARDÍN FACHADA PIRÁMIDE II-CONCHA PIQUER	ZV-PG-33	BÁSICA	3.083	ZV-PE-33	BÁSICA	3.083
JARDÍN FACHADA PIRÁMIDE I	ZV-PG-34	BÁSICA	3.267	ZV-PE-34	BÁSICA	3.267
ZV TRAVESÍA DE SAN ISIDRO	ZV-PG-35	BÁSICA	6.144	ZV-PE-35	BÁSICA	6.144
JARDINES DE PIRÁMIDES	ZV-PG-36	BÁSICA	3.901	ZV-PE-36	BÁSICA	3.901
JARDÍN EN PAPELERA PENINSULAR	ZV-PG-37	BÁSICA	11.290	ZV-PE-37	BÁSICA	11.290
ZV Y ÁREA AJARDINADA EN CALLE MELILLA	ZV-PG-38	BÁSICA	4.382	ZV-PE-38	BÁSICA	4.382
ZV PASEO DE YESERÍAS	ZV-PG-39	BÁSICA	9.165	ZV-PE-39	BÁSICA	9.165
ZONA AJARDINADA EN CALLE LAS NAVES	ZV-PG-40	BÁSICA	3.025	ZV-PE-40	BÁSICA	3.025

PARQUE DE PEÑUELAS EN PASILLO VERDE FERROVIARIO	ZV-PG-41	BÁSICA	28.973	ZV-PE-41	BÁSICA	28.973
PLAZA DE PEÑUELAS EN PASILLO VERDE FERROVIARIO	ZV-PG-42	BÁSICA	3.034	ZV-PE-42	BÁSICA	3.034
ZV EN PASEO DE LA CHOPERA	ZV-PG-43	BÁSICA	1.692	ZV-PE-43	BÁSICA	1.692
ZV EN CALLE FERNANDO POO	ZV-PG-44	BÁSICA	1.852	ZV-PE-44	BÁSICA	1.852
ZV EN CALLE COMANDANTE BENITEZ	ZV-PG-45	BÁSICA	3.945	ZV-PE-45	BÁSICA	3.945
PLAZA DE RUTILIO GATIZ	ZV-PG-46	BÁSICA	2.355	ZV-PE-46	BÁSICA	2.355
ZV EN PICO DEL PAÑUELO	ZV-PG-47	BÁSICA	3.949	ZV-PE-47	BÁSICA	3.949
ZV PASEO DEL MOLINO	ZV-PG-48	BÁSICA	2.866	ZV-PE-48	BÁSICA	2.866
ZV EN TENIENTE CORONEL NOREÑA	ZV-PG-49	BÁSICA	5.591	ZV-PE-49	BÁSICA	5.591
ZV EN TENIENTE CORONEL NOREÑA 2	ZV-PG-50	BÁSICA	4.655	ZV-PE-50	BÁSICA	4.655
ZV EMBAJADORES FERROCARRIL	ZV-PG-51	BÁSICA	2.032	ZV-PE-51	BÁSICA	2.032
ZV EN PUERTA DEL ÁNGEL	ZV-PG-52			ZV-PE-52	BÁSICA	4.953
ZV EMBAJADORES, VÍAS DEL FERROCARRIL	ZV-PG-53	BÁSICA	10.011	ZV-PE-53	BÁSICA	10.011
ZV PASILLO VERDE FERROVIARIO, AVENIDA DEL PLANETARIO	ZV-PG-54	BÁSICA	18.415	ZV-PE-54	BÁSICA	18.415
ZV PASILLO VERDE FERROVIARIO, PARQUE ENRIQUE TIERNO GALVÁN	ZV-PG-55	BÁSICA	10.416	ZV-PE-55	BÁSICA	10.416
ZV EN NUDO SUR	ZV-PG-56	BÁSICA	26.610	ZV-PE-56		
ZV EN NUDO SUR 2	ZV-PG-57	SINGULAR	10.175	ZV-PE-57	SINGULAR	10.175
CAMINO DE PERALES	ZV-PG-58	BÁSICA	23.850	ZV-PE-58	BÁSICA	21.350
PARQUE TRAVESÍA VADO	ZV-PG-60	BÁSICA	6.862	ZV-PE-60	BÁSICA	6.862
ZONA VERDE EN ANTONIO LÓPEZ	ZV-PG-61	BÁSICA	1.691	ZV-PE-61	BÁSICA	1.691
SALÓN DE PINOS 4	ZV-PG-62			ZV-PE-62	SINGULAR	20.535
ENTORNO DEL PUENTE DE PRAGA	ZV-PG-63			ZV-PE-63	BÁSICA	17.219
SALÓN DE PINOS 5	ZV-PG-64			ZV-PE-63	SINGULAR	34.108
JARDINES DEL PUENTE DE TOLEDO	ZV-PG-65	BÁSICA	24.345	ZV-PE-64	SINGULAR	51.172
TALUD DEL PASEO DE SAN ILLÁN	ZV-PG-67	BÁSICA	25.797	ZV-PE-66	BÁSICA	25.797
JARDINES DEL PUENTE DE SAN ISIDRO	ZV-PG-68	BÁSICA	15.953	ZV-PE-67	BÁSICA	4.157
PARQUE DE LA CUÑA VERDE LA LATINA	ZV-PG-69	BÁSICA	69.964	ZV-PE-68	BÁSICA	69.964
ZV EN CALLE RIBERA DEL MANZANARES	ZV-PG-70	BÁSICA	4.520	ZV-PE-69	BÁSICA	4.520
ZV EN CALLE SAAVEDRA FAJARDO	ZV-PG-71	BÁSICA	1.944	ZV-PE-70	BÁSICA	1.944
ZV EN CALLE SAN CRISPÍN	ZV-PG-72	BÁSICA	443	ZV-PE-71	BÁSICA	443
ZV EN AVENIDA DE PORTUGAL	ZV-PG-73	BÁSICA	1.819	ZV-PE-72	BÁSICA	1.819
ZV EN CALLE DOCTRO BLANCO NAJERA	ZV-PG-74	BÁSICA	4.550	ZV-PE-73	BÁSICA	4.550
BULEVAR AVENIDA DE PORTUGAL	ZV-PG-75			ZV-PE-74	BÁSICA	44.674
<b>TOTAL ZONA VERDE PGOUM</b>			<b>2.990.350</b>			
<b>TOTAL ZONA VERDE CON EL PE</b>						<b>3.203.396</b>
<b>BALANCE ZONA VERDE</b>						<b>213.046</b>

## ZONAS VERDES PGOUM



## ZONAS VERDES PE



**Tabla de actividades de Zonas Verdes**

ACTIVIDADES ZONA VERDE	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID			PLAN ESPECIAL RIO MANZANARES		
	DENOMINACIÓN	CÓDIGO	CALIFICACIÓN ZV SUP (m2)	CÓDIGO	CALIFICACIÓN ZV SUP (m2)	SUP (m2)
RIO MANZANARES	ZV-PG-01	SINGULAR	666.749 incluido en ZV- PG-01	ZV-PE-01	SINGULAR FLUVIAL	394.110
ENTORNO MANZANARES NORTE	ZV-PG-02	SINGULAR		ZV-PE-02	SINGULAR	140.918
VIVEROS MUNICIPALES	ZV-PG-03	SINGULAR	14.173	ZV-PE-03	SINGULAR	14.173
CASA DE CAMPO	ZV-PG-04	SINGULAR	1.227.470	ZV-PE-04	SINGULAR	1.206.341
PARQUE DEL OESTE	ZV-PG-05	SINGULAR	123.893	ZV-PE-05	SINGULAR	123.893
PARQUE DE LA BOMBILLA	ZV-PG-06	SINGULAR	155.368	ZV-PE-06	SINGULAR	155.368
ZV EN AVENIDA DE VALLADOLID	ZV-PG-07	BÁSICA	2.167	ZV-PE-07	BÁSICA	2.167
JARDINES DE LA POLICÍA MUNICIPAL AVDA DE VALLADOLID	ZV-PG-08	BÁSICA	2.458	ZV-PE-08	BÁSICA	2.458
ZV EN PASEO DE LA FLORIDA	ZV-PG-10	BÁSICA	7.527	ZV-PE-10	DEPORTIVO	
PARQUE DEL OESTE 2	ZV-PG-11	SINGULAR	21.408	ZV-PE-11	SINGULAR	21.408
PASEO DE LA FLORIDA 1	ZV-PG-12	BÁSICA	32.770	ZV-PE-12	BÁSICA	32.770
SALÓN DE PINOS 1	ZV-PG-14			ZV-PE-14	SINGULAR	44.714
JARDINES DE LA VIRGEN DEL PUERTO	ZV-PG-15	BÁSICA	69.628 incluido en ZV- PG-15	ZV-PE-15	SINGULAR	89.616
JARDINES DEL PUENTE DE SEGOVIA NORTE	ZV-PG-16	BÁSICA		ZV-PE-16	SINGULAR	9.595
JARDINES DEL PUENTE DE SEGOVIA SUR	ZV-PG-17	BÁSICA	5.340	ZV-PE-17	SINGULAR	9.474
JARDINES DEL PUENTE DE SEGOVIA OESTE	ZV-PG-18	BÁSICA	5.133	ZV-PE-18	SINGULAR	6.769
PARQUE DE ATENAS	ZV-PG-19	BÁSICA	45.538	ZV-PE-19	BÁSICA	45.538
CUESTA DE LA VEGA	ZV-PG-20	BÁSICA	5.668	ZV-PE-20	BÁSICA	5.668
CUESTA DE SEGOVIA	ZV-PG-21	BÁSICA	1.586	ZV-PE-21	BÁSICA	1.586
CALLE DEL MANZANARES	ZV-PG-22	BÁSICA	1.343	ZV-PE-22	BÁSICA	1.343
CALLE DE JUAN DUQUE	ZV-PG-23	BÁSICA	1.318	ZV-PE-23	BÁSICA	1.318
SALÓN DE PINOS 2	ZV-PG-24			ZV-PE-24	SINGULAR	51.313
ZV EN PASILLO FERROVIARIO, RONDA DE SEGOVIA	ZV-PG-25	BÁSICA	17.034	ZV-PE-25	BÁSICA	17.034
ZV EN PASILLO FERROVIARIO, CALLE PARADINAS	ZV-PG-26	BÁSICA	2.604	ZV-PE-26	BÁSICA	2.604
JARDÍN DEL MAESTRO PADILLA	ZV-PG-27	BÁSICA	5.920	ZV-PE-27	BÁSICA	5.920
SALÓN DE PINOS TRAMO 3	ZV-PG-28			ZV-PE-28	SINGULAR	27.949
ZV ENTORNO CALDERÓN	ZV-PG-29	BÁSICA	2.905	ZV-PE-29	BÁSICA	2.905
ZV PASEO DE SAN JULIÁN	ZV-PG-30	BÁSICA	551	ZV-PE-30	BÁSICA	551
PARQUE DE LA ARGANZUELA 1	ZV-PG-31	BÁSICA	10.612	ZV-PE-31	SINGULAR	24.813
PARQUE DE LA ARGANZUELA 2	ZV-PG-32	BÁSICA	159.807	ZV-PE-32	SINGULAR	194.338
JARDÍN FACHADA PIRÁMIDE II-CONCHA PIQUER	ZV-PG-33	BÁSICA	3.083	ZV-PE-33	BÁSICA	3.083
JARDÍN FACHADA PIRÁMIDE I	ZV-PG-34	BÁSICA	3.267	ZV-PE-34	BÁSICA	3.267
ZV TRAVESÍA DE SAN ISIDRO	ZV-PG-35	BÁSICA	6.144	ZV-PE-35	BÁSICA	6.144
JARDINES DE PIRÁMIDES	ZV-PG-36	BÁSICA	3.901	ZV-PE-36	BÁSICA	3.901
JARDÍN EN PAPELERA PENINSULAR	ZV-PG-37	BÁSICA	11.290	ZV-PE-37	BÁSICA	11.290
ZV Y ÁREA AJARDINADA EN CALLE MELILLA	ZV-PG-38	BÁSICA	4.382	ZV-PE-38	BÁSICA	4.382
ZV PASEO DE YESERÍAS	ZV-PG-39	BÁSICA	9.165	ZV-PE-39	BÁSICA	9.165

ZONA AJARDINADA EN CALLE LAS NAVES	ZV-PG-40	BÁSICA	2.545	ZV-PE-40	BÁSICA	2.545
PARQUE DE PEÑUELAS EN PASILLO VERDE FERROVIARIO	ZV-PG-41	BÁSICA	28.973	ZV-PE-41	BÁSICA	28.973
PLAZA DE PEÑUELAS EN PASILLO VERDE FERROVIARIO	ZV-PG-42	BÁSICA	3.034	ZV-PE-42	BÁSICA	3.034
ZV EN PASEO DE LA CHOPERA	ZV-PG-43	BÁSICA	1.692	ZV-PE-43	BÁSICA	1.692
ZV EN CALLE FERNANDO POO	ZV-PG-44	BÁSICA	1.852	ZV-PE-44	BÁSICA	1.852
ZV EN CALLE COMANDANTE BENITEZ	ZV-PG-45	BÁSICA	3.945	ZV-PE-45	BÁSICA	3.945
PLAZA DE RUTILIO GATIZ	ZV-PG-46	BÁSICA	2.355	ZV-PE-46	BÁSICA	2.355
ZV EN PICO DEL PAÑUELO	ZV-PG-47	BÁSICA	3.949	ZV-PE-47	BÁSICA	3.949
ZV PASEO DEL MOLINO	ZV-PG-48	BÁSICA	2.866	ZV-PE-48	BÁSICA	2.866
ZV EN TENIENTE CORONEL NOREÑA	ZV-PG-49	BÁSICA	5.591	ZV-PE-49	BÁSICA	5.591
ZV EN TENIENTE CORONEL NOREÑA 2	ZV-PG-50	BÁSICA	4.655	ZV-PE-50	BÁSICA	4.655
ZV EMBAJADORES FERROCARRIL	ZV-PG-51	BÁSICA	2.032	ZV-PE-51	BÁSICA	2.032
ZV EN PUERTA DEL ÁNGEL	ZV-PG-52			ZV-PE-52	BÁSICA	4.953
ZV EMBAJADORES, VÍAS DEL FERROCARRIL	ZV-PG-53	BÁSICA	8.805	ZV-PE-53	BÁSICA	8.805
ZV PASILLO VERDE FERROVIARIO, AVENIDA DEL PLANETARIO	ZV-PG-54	BÁSICA	18.415	ZV-PE-54	BÁSICA	18.415
ZV PASILLO VERDE FERROVIARIO, PARQUE ENRIQUE TIERNO GALVÁN	ZV-PG-55	BÁSICA	10.416	ZV-PE-55	BÁSICA	10.416
ZV EN NUDO SUR	ZV-PG-56	BÁSICA	26.610	ZV-PE-56	BÁSICA	
ZV EN NUDO SUR 2	ZV-PG-57	SINGULAR	10.175	ZV-PE-57	SINGULAR	10.175
CAMINO DE PERALES	ZV-PG-58	BÁSICA	23.850	ZV-PE-58	BÁSICA	21.350
PARQUE TRAVESÍA VADO	ZV-PG-60	BÁSICA	5.371	ZV-PE-60	BÁSICA	5.371
ZONA VERDE EN ANTONIO LÓPEZ	ZV-PG-61	BÁSICA	1.691	ZV-PE-61	BÁSICA	1.691
SALÓN DE PINOS 4	ZV-PG-62			ZV-PE-62	SINGULAR	20.535
ENTORNO DEL PUENTE DE PRAGA	ZV-PG-63			ZV-PE-63	BÁSICA	17.219
SALÓN DE PINOS 5	ZV-PG-64			ZV-PE-63	SINGULAR	34.108
JARDINES DEL PUENTE DE TOLEDO	ZV-PG-65	BÁSICA	24.345	ZV-PE-64	SINGULAR	51.172
TALUD DEL PASEO DE SAN ILLÁN	ZV-PG-67	BÁSICA	25.206	ZV-PE-66	BÁSICA	25.206
JARDINES DEL PUENTE DE SAN ISIDRO	ZV-PG-68	BÁSICA	6.393	ZV-PE-67	BÁSICA	4.157
PARQUE DE LA CUÑA VERDE LA LATINA	ZV-PG-69	BÁSICA	69.964	ZV-PE-68	BÁSICA	69.964
ZV EN CALLE RIBERA DEL MANZANARES	ZV-PG-70	BÁSICA	4.520	ZV-PE-69	BÁSICA	4.520
ZV EN CALLE SAAVEDRA FAJARDO	ZV-PG-71	BÁSICA	1.944	ZV-PE-70	BÁSICA	1.944
ZV EN CALLE SAN CRISPÍN	ZV-PG-72	BÁSICA	443	ZV-PE-71	BÁSICA	443
ZV EN AVENIDA DE PORTUGAL	ZV-PG-73	BÁSICA	1.819	ZV-PE-72	BÁSICA	1.819
ZV EN CALLE DOCTRO BLANCO NAJERA	ZV-PG-74	BÁSICA	4.550	ZV-PE-73	BÁSICA	4.550
BULEVAR AVENIDA DE PORTUGAL	ZV-PG-75			ZV-PE-74	BÁSICA	44.674
<b>TOTAL ZONA VERDE PGOUM</b>			<b>2.938.208</b>			
<b>TOTAL ZONA VERDE CON EL PE</b>						<b>3.102.862</b>
<b>BALANCE ZONA VERDE</b>						<b>164.654</b>

## ACTIVIDADES ZONAS VERDES PGOUM



## ACTIVIDADES ZONA VERDE EN EL ÁMBITO



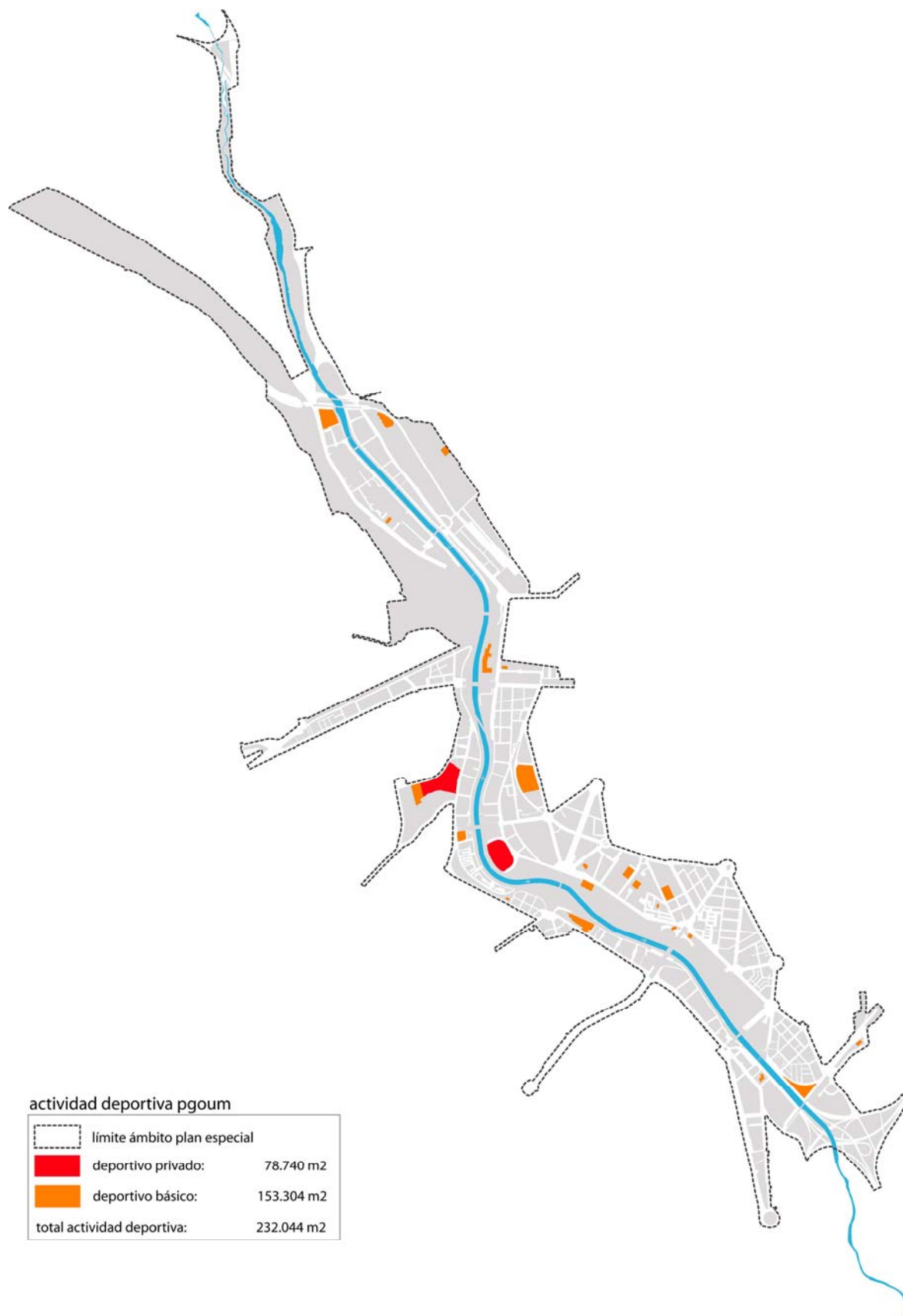
## Tabla de usos deportivos cualificados

DENOMINACIÓN	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID			PLAN ESPECIAL RIO MANZANARES		
	CÓDIGO	CALIFICACIÓN	SUP M2	CÓDIGO	CALIFICACIÓN	SUP M2
I.D.MUNICIPAL JOSÉ MARÍA CACIGAL	DE-PG-01	DEPORTIVO BÁSICO	17.141	DE-PE-01	DEPORTIVO BÁSICO	17.141
DEPORTIVO EN PASEO DEL COMANDANTE FORTEA	DE-PG-02	DEPORTIVO BÁSICO	1.317	DE-PE-02	DEPORTIVO BÁSICO	1.317
PASEO DE LA FLORIDA	DE-PG-03	VERDE BÁSICO		DE-PE-03	DEPORTIVO BÁSICO	7.736
DEPORTIVO EN CALLE SEPÚLVEDA	DE-PG-04	DEPORTIVO BÁSICO	10.512	DE-PE-04	DEPORTIVO BÁSICO	10.512
CENTRO DE OCIO LA ERMITA	DE-PG-05	PRIVADO	43.261	DE-PE-05	PRIVADO	43.261
DEPORTIVO MUNICIPAL EN MARQUÉS DE SARAMACH	DE-PG-06	DEPORTIVO BÁSICO	30.497	DE-PE-06	DEPORTIVO BÁSICO	30.497
ESTADIO VICENTE CALDERÓN	DE-PG-07	PRIVADO	35.479	DE-PE-07	PRIVADO	35.479
FRONTÓN MUNICIPAL	DE-PG-08	DEPORTIVO BÁSICO	1.132	DE-PE-08	DEPORTIVO BÁSICO	1.132
DEPORTIVO EN PAPELERA PENINSULAR	DE-PG-09	DEPORTIVO BÁSICO	4.953	DE-PE-09	DEPORTIVO BÁSICO	4.953
I.D. PEÑUELAS	DE-PG-10	DEPORTIVO BÁSICO	2.932	DE-PE-10	DEPORTIVO BÁSICO	2.932
DEPORTIVO EN CALLE ARGANDA	DE-PG-11	DEPORTIVO BÁSICO	7.028	DE-PE-11	DEPORTIVO BÁSICO	7.028
PARQUE DE LA ARGANZUELA	DE-PG-12	VERDE BÁSICO		DE-PE-12	DEPORTIVO BÁSICO	22.602
DEPORTIVO EN CALLE RICARDO DAMAS	DE-PG-13	DEPORTIVO BÁSICO	16.014	DE-PE-13	DEPORTIVO BÁSICO	16.014
DEPORTIVO EN NUDO SUR	DE-PG-14	VERDE BÁSICO		DE-PE-14	DEPORTIVO BÁSICO	26.610
DEPORTIVO EN PUENTE DE LA PRINCESA	DE-PG-15	VIARIO		DE-PE-15	DEPORTIVO BÁSICO	12.743
ENTORNO DEL PUENTE DE PRAGA	DE-PG-16	VIARIO		DE-PE-16	DEPORTIVO BÁSICO	4.084
DEPORTIVO EN PASAJE DE MONTSERRAT	DE-PG-17	BASICO	3.759	DE-PE-17	EQUIPAMIENTO BÁSICO	
ENTORNO DEL PUENTE DE SAN ISIDRO	DE-PG-18	VERDE BÁSICO		DE-PE-18	DEPORTIVO BÁSICO	9.560
<b>TOTAL DEPORTIVOS ANTES DEL PE</b>			<b>174.025</b>			
<b>TOTAL DEPORTIVOS CON EL PE</b>						<b>253.601</b>
<b>BALANCE DEPORTIVOS</b>						<b>79.576</b>

## Tabla de actividades deportivas

ACTIVIDADES DEPORTIVAS	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID				PLAN ESPECIAL RÍO MANZANARES				
	DENOMINACIÓN	CÓDIGO	CALIFICACIÓN	ACTIVIDAD	SUP m2	CÓDIGO	CALIFICACIÓN	ACTIVIDAD	SUP m2
I.D.MUNICIPAL JOSÉ MARÍA CACIGAL DEPORTIVO EN PASEO DEL COMANDANTE FORTEA	DE-PG-01	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	17.141	DE-PE-01	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	17.141	
PASEO DE LA FLORIDA	DE-PG-02	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	1.317	DE-PE-02	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	1.317	
DEPORTIVO EN CALLE SEPÚLVEDA	DE-PG-03	ZONA VERDE BÁSICA	VERDE BÁSICO		DE-PE-03	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	7.736	
CENTRO DE OCIO LA ERMITA DEPORTIVO MUNICIPAL EN MARQUÉS DE SARAMACH	DE-PG-04	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	10.512	DE-PE-04	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	10.512	
ESTADIO VICENTE CALDERÓN	DE-PG-05	DEPORTIVO PRIVADO	DEPORTIVO	43.261	DE-PE-05	DEPORTIVO PRIVADO	DEPORTIVO	43.261	
FRONTÓN MUNICIPAL	DE-PG-06	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	30.497	DE-PE-06	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	30.497	
DEPORTIVO EN PAPELERA PENINSULAR	DE-PG-07	DEPORTIVO PRIVADO	DEPORTIVO	35.479	DE-PE-07	DEPORTIVO PRIVADO	DEPORTIVO	35.479	
I.D. PEÑUELAS	DE-PG-08	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	1.132	DE-PE-08	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	1.132	
DEPORTIVO EN CALLE ARGANDA	DE-PG-09	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	4.953	DE-PE-09	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	4.953	
PARQUE DE LA ARGANZUELA	DE-PG-10	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	2.932	DE-PE-10	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	2.932	
DEPORTIVO EN CALLE RICARDO DAMAS	DE-PG-11	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	7.028	DE-PE-11	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	7.028	
DEPORTIVO EN PUENTE DE LA PRINCESA	DE-PG-12	VERDE BÁSICO	VERDE BÁSICO		DE-PE-12	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	22.602	
ENTORNO DEL PUENTE DE PRAGA	DE-PG-13	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	16.014	DE-PE-13	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	16.014	
DEPORTIVO EN PASAJE DE MONTSERRAT	DE-PG-14	VIARIO			DE-PE-14	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	12.743	
ENTORNO DEL PUENTE DE SAN ISIDRO	DE-PG-15	VIARIO			DE-PE-15	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	4.084	
DEPORTIVO EN CASA DE CAMPO	DE-PG-16	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	12.743	DE-PE-16	EQUIPAMIENTO BÁSICO	DEPORTIVO	6.789	
I.D.MUNICIPAL LA BOMBILLA	DE-PG-17	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	9.560	DE-PE-17	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO	9.560	
PISTAS DEPORTIVAS PARQUE DEL OESTE	AD-PE-18	ZONA VERDE SINGULAR	ZONA VERDE		AD-PE-18	ZONA VERDE SINGULAR	DEPORTIVO	18.560	
DEPORTIVO EN SALÓN DE PINOS NORTE	AD-PE-19	ZONA VERDE SINGULAR	DEPORTIVO	7.357	AD-PE-19	ZONA VERDE SINGULAR	DEPORTIVO	7.357	
I.D.MUNICIPAL VIRGEN DEL PUERTO	AD-PE-20	ZONA VERDE SINGULAR	DEPORTIVO	3.107	AD-PE-20	ZONA VERDE SINGULAR	DEPORTIVO	3.107	
PISTAS PARQUE DE ATENAS	AD-PE-21	VIARIO			AD-PE-21	ZONA VERDE SINGULAR	DEPORTIVO	11.314	
PISTAS PARQUE DE LA ARGANZUELA	AD-PE-22	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	17.065	AD-PE-22	ZONA VERDE SINGULAR	ZONA VERDE		
PISTA DE BALONCESTO VALDESIERRA	AD-PE-23	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	1.012	AD-PE-23	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	1.012	
DEPORTIVO EN CALLE DEL PUERTO DE BÉJAR	AD-PE-24	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	7.166	AD-PE-24	ZONA VERDE SINGULAR	ZONA VERDE		
DEPORTIVO EN NUDO SUR	AD-PE-25	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	480	AD-PE-25	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	480	
DEPORTIVO EL VADO	AD-PE-26	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	1.206	AD-PE-26	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	1.206	
DEPORTIVO EN SALÓN DE PINOS SUR	AD-PE-27	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	26.610	AD-PE-27	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	26.610	
DEPORTIVO EN TALUD DE SAN ILLÁN	AD-PE-28	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	1.491	AD-PE-28	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	1.491	
	AD-PE-29	VIARIO			AD-PE-29	VERDE SINGULAR	DEPORTIVO	4.021	
	AD-PE-30	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	591	AD-PE-30	ZONA VERDE BÁSICA	DEPORTIVO	591	
<b>TOTAL ACTIVIDADES DEPORTIVO PGOUM</b>				<b>258.654</b>					
<b>TOTAL ACTIVIDADES DEPORTIVAS PE</b>					<b>309.529</b>				
<b>BALANCE ACTIVIDADES DEPORTIVAS</b>					<b>50.875</b>				

## DEPORTIVOS PGOUM



## DEPORTIVO PE



**Tabla de usos equipamientos cualificados**

DENOMINACIÓN	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID			PLAN ESPECIAL RIO MANZANARES		
	CÓDIGO	CALIFICACIÓN	SUP M2	CÓDIGO	CALIFICACIÓN	SUP M2
CLÍNICA LA MONCLOA	EQ-PG-01	PRIVADO	6.256	EQ-PE-01	PRIVADO	6.256
INSTITUTO ORTEGA Y GASSET	EQ-PG-02	BÁSICO	4.244	EQ-PE-02	BÁSICO	4.244
EQUIPAMIENTO EN CALLE ALMUÑECAR	EQ-PG-03	BÁSICO	1.171	EQ-PE-03	BÁSICO	1.171
CENTRO DE LA TERCERA EDAD EN CALLE RIBERA DEL MANZANARES	EQ-PG-04	BÁSICO	1.560	EQ-PE-04	BÁSICO	1.560
MERCADO DE LA TEJA	EQ-PG-05	BÁSICO	3.556	EQ-PE-05	BÁSICO	3.556
IGLESIA SAN PÍO X	EQ-PG-06	PRIVADO	1.172	EQ-PE-06	PRIVADO	1.172
CONSERVATORIO PROFESIONAL DE DANZAS	EQ-PG-07	BÁSICO	3.424	EQ-PE-07	BÁSICO	3.424
GRUPO ESCOLAR FERNÁNDEZ MORATÍN	EQ-PG-08	BÁSICO	6.698	EQ-PE-08	BÁSICO	6.698
CEMENTERIO LA FLORIDA	EQ-PG-09	SINGULAR	6.761	EQ-PE-09	SINGULAR	6.761
MUSEO DE GOYA	EQ-PG-10	PRIVADO	410	EQ-PE-10	PRIVADO	410
ERMITA DE SAN ANTONIO DE LA FLORIDA	EQ-PG-11	SINGULAR	410	EQ-PE-11	SINGULAR	410
TEATRO SAN POL	EQ-PG-12	PRIVADO	805	EQ-PE-12	PRIVADO	805
ALBERGUE DE SAN ISIDRO	EQ-PG-13	SINGULAR	3.803	EQ-PE-13	SINGULAR	3.803
ERMITA VIRGEN DEL PUERTO	EQ-PG-14	SINGULAR	1.810	EQ-PE-14	SINGULAR	1.810
COLEGIO PÚBLICO SAN JOSÉ	EQ-PG-15	PRIVADO	1.718	EQ-PE-15	PRIVADO	1.718
PARROQUIA DE SAN ERMENEGILDO	EQ-PG-16	PRIVADO	1.093	EQ-PE-16	PRIVADO	1.093
COLEGIO PÚBLICO DE MARQUÉS MARCENADO	EQ-PG-17	BÁSICO	1.648	EQ-PE-17	BÁSICO	1.648
EQUIPAMIENTO EN PASEO DE LOS MELANCOLICOS	EQ-PG-18	PRIVADO	4.306	EQ-PE-18	PRIVADO	4.306
RESIDENCIA PARA MAYORES IMPERIAL	EQ-PG-19	PRIVADO	12.593	EQ-PE-19	PRIVADO	12.593
INSTITUTO GRAN CAPITÁN	EQ-PG-20	BÁSICO	7.038	EQ-PE-20	BÁSICO	7.038
COLEGIO PÚBLICO TOMÁS BRETÓN	EQ-PG-21	BÁSICO	5.161	EQ-PE-21	BÁSICO	5.161
CENTRO DE SALUD (en construcción)	EQ-PG-22	BÁSICO	2.551	EQ-PE-22	BÁSICO	2.551
ESCUELA DE EDUCACIÓN INFANTIL EL ALBA	EQ-PG-23	BÁSICO	1.607	EQ-PE-23	BÁSICO	1.607
EQUIPAMIENTO EN Pº DEL DOCTOR VALLEJO NÁJERA	EQ-PG-24	PRIVADO	831	EQ-PE-24	PRIVADO	831
BIBLIOTECA PIO BAROJA	EQ-PG-25	BÁSICO	659	EQ-PE-25	BÁSICO	659
CENTRO DE MAYORES PÚBLICO PEÑUELAS	EQ-PG-26	BÁSICO	6.442	EQ-PE-26	BÁSICO	6.442
ZONA VERDE	EQ-PG-27	BÁSICO	191	EQ-PE-27	BÁSICO	191
ZONA VERDE	EQ-PG-28	BÁSICO	220	EQ-PE-28	BÁSICO	220
EQUIPAMIENTO DE BIENESTAR SOCIAL PLAZA DE PEÑUELAS (vacante)	EQ-PG-29	BÁSICO	326	EQ-PE-29	BÁSICO	326
PARROQUIA EN CALLE DE AGUILÓN	EQ-PG-30	PRIVADO	1.245	EQ-PE-30	PRIVADO	1.245
ESCUELA DE DANZA	EQ-PG-31	BÁSICO	5.593	EQ-PE-31	BÁSICO	5.593
CULTURAL EN GENERAL MAROTO	EQ-PG-32	ADMON PÚBLICA		EQ-PE-32	BÁSICO	4.091
CASA DE LA JUVENTUD ARGANZUELA	EQ-PG-33	BÁSICO	1.391	EQ-PE-33	BÁSICO	1.391
PALACIO DE CRISTAL PARQUE DE ARGANZUELA	EQ-PG-34	SINGULAR	7.330	EQ-PE-34	SINGULAR	7.330
CASA DEL RELOJ	EQ-PG-35	ADMON PÚBLICA		EQ-PE-35	BÁSICO	2.287
CENTRO DE SALUD PÚBLICO MUNICIPAL ARGANZUELA	EQ-PG-36	BÁSICO	702	EQ-PE-36	BÁSICO	702
CENTRO CULTURAL POLIFUNCIONAL MATADEROS	EQ-PG-37	SINGULAR	76.572	EQ-PE-37	SINGULAR	76.572
COLEGIO LUZ CASANOVA	EQ-PG-38	PRIVADO	1.577	EQ-PE-38	PRIVADO	1.577

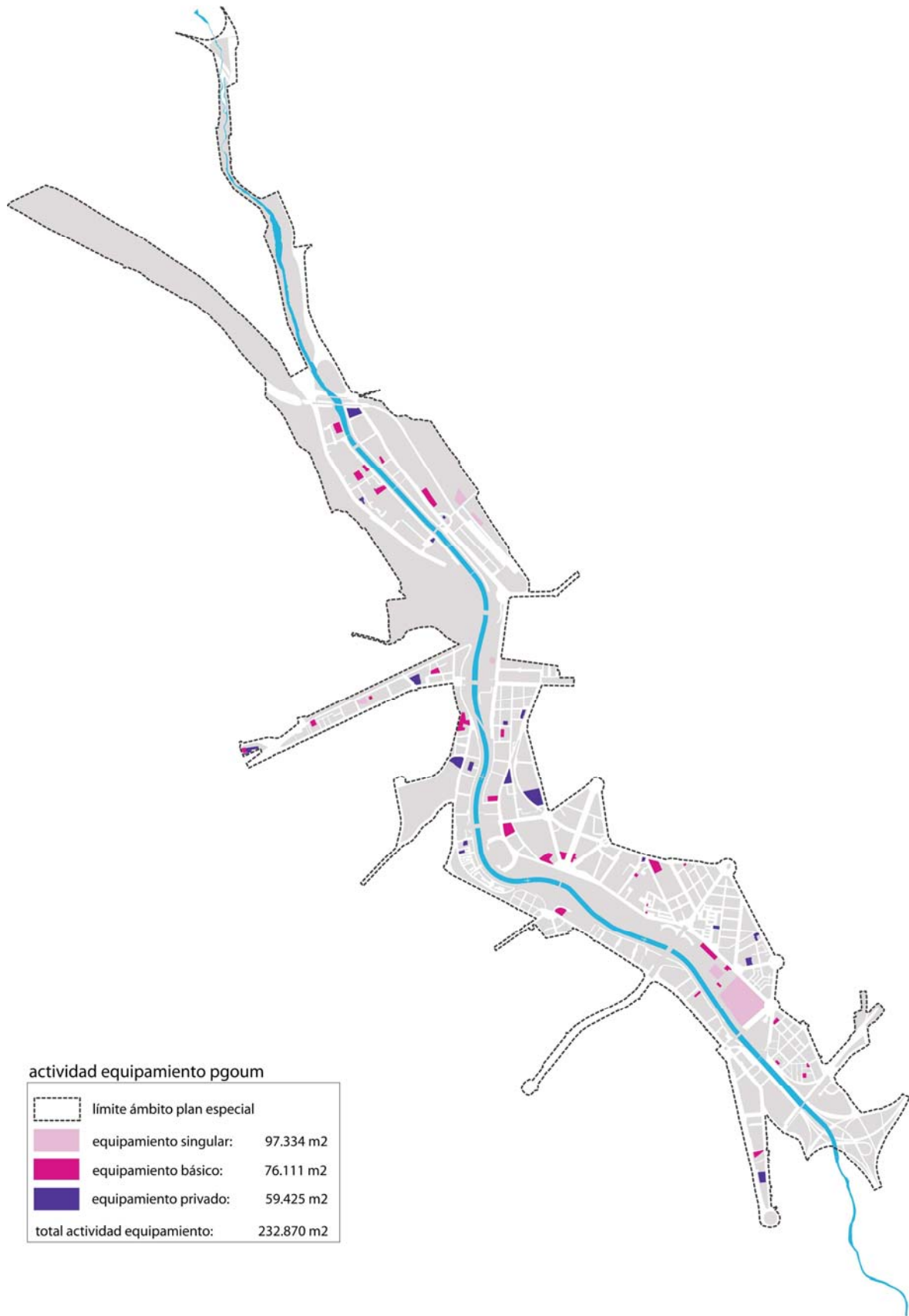
COLEGIO Y PARROQUIA BEATA ANA MARÍA DE JESÚS	EQ-PG-39	PRIVADO	2.628		EQ-PE-39	PRIVADO	2.628
EQUIPAMIENTO DE BIENESTAR SOCIAL (vacante)	EQ-PG-40	BÁSICO	1.311		EQ-PE-40	BÁSICO	1.311
CENTRO OCUPACIONAL PARA DISCAPACITADOS PSÍQUICOS	EQ-PG-41	BÁSICO	769		EQ-PE-41	BÁSICO	769
EQUIPAMIENTO DE BIENESTAR SOCIAL (vacante)	EQ-PG-42	BÁSICO	548		EQ-PE-42	BÁSICO	548
EQUIPAMIENTO DE BIENESTAR SOCIAL (vacante)	EQ-PG-43	BÁSICO	1.000		EQ-PE-43	BÁSICO	1.000
TALLER ESCUELA LAS CAROLINAS	EQ-PG-44	PRIVADO	4.341		EQ-PE-44	PRIVADO	4.341
EQUIPAMIENTO EN CALLE SOCUELLAMOS	EQ-PG-45	BÁSICO	2.266		EQ-PE-45	BÁSICO	2.266
EQUIPAMIENTO EN CAMINO DE PERALES	EQ-PG-46	VERDE BÁSICO			EQ-PE-59	BÁSICO	2.500
EQUIPAMIENTO COMUNITARIO EN CALLE ANTONIO LÓPEZ	EQ-PG-47	DEPORTIVO BÁSICO			EQ-PE-46	BÁSICO	1.025
EQUIPAMIENTO COMUNITARIO EN PASAJE DE MONTSERRAT	EQ-PG-48	DEPORTIVO BÁSICO			EQ-PE-47	BÁSICO	10.914
COLEGIO CONCEPCIÓN ARENAL	EQ-PG-49	BÁSICO	3.603		EQ-PE-48	BÁSICO	3.603
PARROQUIA SAN FULGENCIO Y SAN BERNARDO	EQ-PG-50	PRIVADO	963		EQ-PE-49	PRIVADO	963
COLEGIO SAN ALBERTO MAGNO	EQ-PG-51	PRIVADO	1.139		EQ-PE-50	PRIVADO	1.139
COLEGIO SAN BERNARDO	EQ-PG-52	PRIVADO	2.293		EQ-PE-51	PRIVADO	2.293
ALBERGUE-RESIDENCIA MISIONERAS DE LA CARIDAD	EQ-PG-53	PRIVADO	6.414		EQ-PE-52	PRIVADO	6.414
COLEGIO PÚBLICO ERMITA DEL SANTO	EQ-PG-54	PRIVADO	7.366		EQ-PE-53	PRIVADO	7.366
C.MUNICIPAL DE DÍA DE ALZHEIMER (en construcción)	EQ-PG-55	BÁSICO	2.328		EQ-PE-54	BÁSICO	2.328
COLEGIO Y PARROQUIA SANTA CRISTINA	EQ-PG-56	PRIVADO	4.604		EQ-PE-55	PRIVADO	4.604
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA SALVAMENTO MARÍTIMO	EQ-PG-57	BÁSICO	648		EQ-PE-56	BÁSICO	648
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA SALVAMENTO MARÍTIMO	EQ-PG-58	SINGULAR	2.332		EQ-PE-57	SINGULAR	2.332
CENTRO DE ESPECIALIDADES AVENIDA DE PORTUGAL	EQ-PG-59	BÁSICO	1.735		EQ-PE-58	BÁSICO	1.735
<b>TOTAL EQUIPAMIENTOS PGOUM</b>			<b>229.162</b>				
<b>TOTAL EQUIPAMIENTOS PE</b>							<b>249.979</b>
<b>BALANCE ZONA VERDE</b>							<b>20.817</b>

**Tabla de actividades equipamiento**

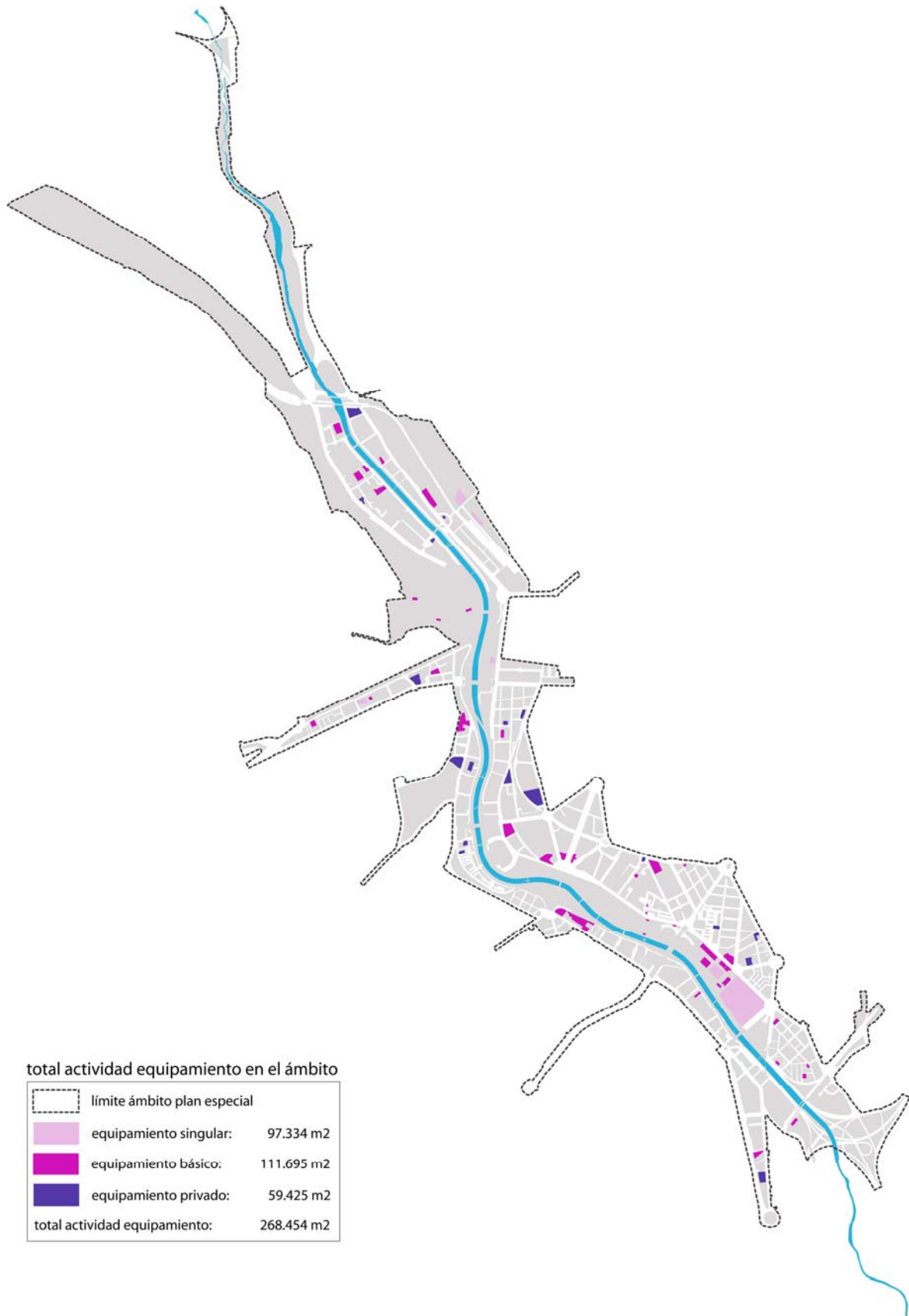
ACTIVIDADES EQUIPAMIENTOS	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID				PLAN ESPECIAL RIO MANZANARES			
	DENOMINACIÓN	CÓDIGO	CALIFICACIÓN	ACTIVIDAD	SUP m2	CÓDIGO	CALIFICACIÓN	ACTIVIDAD
CLÍNICA LA MONCLOA	EQ-PG-01	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	6.256	EQ-PE-01	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	6.256
INSTITUTO ORTEGA Y GASSET	EQ-PG-02	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	4.244	EQ-PE-02	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	4.244
EQUIPAMIENTO EN CALLE ALMUÑECAR	EQ-PG-03	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.171	EQ-PE-03	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.171
CENTRO DE LA TERCERA EDAD EN CALLE RIBERA DEL MANZANARES	EQ-PG-04	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.559	EQ-PE-04	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.559
MERCADO DE LA TEJA	EQ-PG-05	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	3.556	EQ-PE-05	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	3.556
IGLESIA SAN PÍO X	EQ-PG-06	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	1.172	EQ-PE-06	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	1.172
CONSERVATORIO PROFESIONAL DE DANZAS	EQ-PG-07	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	3.424	EQ-PE-07	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	3.424
GRUPO ESCOLAR FERNÁNDEZ MORATÍN	EQ-PG-08	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	6.698	EQ-PE-08	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	6.698
CEMENTERIO LA FLORIDA	EQ-PG-09	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	6.761	EQ-PE-09	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	6.761
MUSEO DE GOYA	EQ-PG-10	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	4.120	EQ-PE-10	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	4.120
ERMITA DE SAN ANTONIO DE LA FLORIDA	EQ-PG-11	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	410	EQ-PE-11	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	410
TEATRO SAN POL	EQ-PG-12	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	805	EQ-PE-12	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	805
ALBERGUE DE SAN ISIDRO	EQ-PG-13	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	3.803	EQ-PE-13	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	3.803
ERMITA VIRGEN DEL PUERTO	EQ-PG-14	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	1.810	EQ-PE-14	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	1.810
COLEGIO PÚBLICO SAN JOSÉ	EQ-PG-15	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	1.718	EQ-PE-15	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	1.718
PARROQUIA DE SAN ERMENEGILDO	EQ-PG-16	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	1.093	EQ-PE-16	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	1.093
COLEGIO PÚBLICO DE MARQUÉS MARCENADO	EQ-PG-17	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.648	EQ-PE-17	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.648
EQUIPAMIENTO EN PASEO DE LOS MELANCÓLICOS	EQ-PG-18	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	4.306	EQ-PE-18	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	4.306
RESIDENCIA PARA MAYORES IMPERIAL	EQ-PG-19	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	12.593	EQ-PE-19	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	12.593
INSTITUTO GRAN CAPITÁN	EQ-PG-20	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	7.038	EQ-PE-20	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	7.038
COLEGIO PÚBLICO TOMÁS BRETÓN	EQ-PG-21	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	5.161	EQ-PE-21	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	5.161
CENTRO DE SALUD (en construcción)	EQ-PG-22	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	2.551	EQ-PE-22	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	2.551
ESCUELA DE EDUCACIÓN INFANTIL EL ALBA	EQ-PG-23	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.607	EQ-PE-23	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.607
EQUIPAMIENTO EN Pº DEL DOCTOR VALLEJO NÁJERA	EQ-PG-24	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	831	EQ-PE-24	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	831
BIBLIOTECA PIO BAROJA	EQ-PG-25	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	659	EQ-PE-25	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	659
CENTRO DE MAYORES PÚBLICO PEÑUELAS	EQ-PG-26	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	6.442	EQ-PE-26	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	6.442
ZONA VERDE	EQ-PG-27	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	191	EQ-PE-27	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	191
ZONA VERDE	EQ-PG-28	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	220	EQ-PE-28	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	220
EQUIPAMIENTO DE BIENESTAR SOCIAL PLAZA DE PEÑUELAS (vacante)	EQ-PG-29	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	326	EQ-PE-29	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	326
PARROQUIA EN CALLE DE AGUILÓN	EQ-PG-30	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	1.245	EQ-PE-30	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	1.245
ESCUELA DE DANZA	EQ-PG-31	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	5.593	EQ-PE-31	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	5.593
CULTURAL EN GENERAL MAROTO	EQ-PG-32	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA		EQ-PE-32	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	4.091
CASA DE LA JUVENTUD ARGANZUELA	EQ-PG-33	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.391	EQ-PE-33	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.391
PALACIO DE CRISTAL PARQUE DE ARGANZUELA	EQ-PG-34	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	7.330	EQ-PE-34	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	7.330
CASA DEL RELOJ	EQ-PG-35	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA		EQ-PE-35	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	2.287
CENTRO DE SALUD PÚBLICO MUNICIPAL ARGANZUELA	EQ-PG-36	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	702	EQ-PE-36	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	702
CENTRO CULTURAL POLIFUNCIONAL MATADEROS	EQ-PG-37	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	76.572	EQ-PE-37	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	76.572
COLEGIO LUZ CASANOVA	EQ-PG-38	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	1.577	EQ-PE-38	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	1.577
COLEGIO Y PARROQUIA BEATA ANA MARÍA DE JESÚS	EQ-PG-39	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	2.628	EQ-PE-39	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	2.628
EQUIPAMIENTO DE BIENESTAR SOCIAL (vacante)	EQ-PG-40	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.311	EQ-PE-40	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.311

CENTRO OCUPACIONAL PARA DISCAPACITADOS PSÍQUICOS	EQ-PG-41	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	769		EQ-PE-41	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	769
EQUIPAMIENTO DE BIENESTAR SOCIAL (vacante)	EQ-PG-42	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	548		EQ-PE-42	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	548
EQUIPAMIENTO DE BIENESTAR SOCIAL (vacante)	EQ-PG-43	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	999		EQ-PE-43	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	999
TALLER ESCUELA LAS CAROLINAS	EQ-PG-44	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	4.341		EQ-PE-44	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	4.341
EQUIPAMIENTO EN CALLE SOCUELLAMOS	EQ-PG-45	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	2.266		EQ-PE-45	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	2.266
EQUIPAMIENTO EN CAMINO DE PERALES	EQ-PG-46	ZONA VERDE BÁSICA	ZONA VERDE BÁSICA			EQ-PE-46	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	2.500
EQUIPAMIENTO COMUNITARIO EN CALLE ANTONIO LÓPEZ	EQ-PG-47	DEPORTIVO BÁSICO	DEPORTIVO BÁSICO			EQ-PE-47	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.025
EQUIPAMIENTO COMUNITARIO EN PASAJE DE MONTSERRAT	EQ-PG-48	DEPORTIVO BÁSICO	PARCELA VACANTE			EQ-PE-48	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	10.914
COLEGIO CONCEPCIÓN ARENAL	EQ-PG-49	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	3.603		EQ-PE-49	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	3.603
PARROQUIA SAN FULGENCIO Y SAN BERNARDO	EQ-PG-50	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	963		EQ-PE-50	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	963
COLEGIO SAN ALBERTO MAGNO	EQ-PG-51	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	1.139		EQ-PE-51	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	1.139
COLEGIO SAN BERNARDO	EQ-PG-52	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	2.293		EQ-PE-52	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	2.293
ALBERGUE-RESIDENCIA MISIONERAS DE LA CARIDAD	EQ-PG-53	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	6.414		EQ-PE-53	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	6.414
COLEGIO PÚBLICO ERMITA DEL SANTO	EQ-PG-54	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	7.366		EQ-PE-54	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	7.366
C.MUNICIPAL DE DÍA DE ALZHEIMER (en construcción)	EQ-PG-55	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	2.328		EQ-PE-55	EQUIPAMIENTO PRIVADO	EQUIPAMIENTO	2.328
COLEGIO Y PARROQUIA SANTA CRISTINA	EQ-PG-56	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	4.604		EQ-PE-56	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	4.604
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA SALVAMENTO MARÍTIMO	EQ-PG-57	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	648		EQ-PE-57	EQUIPAMIENTO SINGULAR	EQUIPAMIENTO	648
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA SALVAMENTO MARÍTIMO	EQ-PG-58	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	2.332		EQ-PE-58	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	2.332
CENTRO DE ESPECIALIDADES AVENIDA DE PORTUGAL	EQ-PG-59	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.735		EQ-PE-59	EQUIPAMIENTO BÁSICO	EQUIPAMIENTO	1.735
EQUIPAMIENTO CULTURAL EN EL JARDÍN DE EL RESERVADO	AE-PE-60	ZONA VERDE SINGULAR	ZONA VERDE SINGULAR			AE-PE-60	ZONA VERDE SINGULAR	EQUIPAMIENTO	1.070
CASA IVÁN DE VARGAS	AE-PE-61	ZONA VERDE SINGULAR	ZONA VERDE SINGULAR			AE-PE-61	ZONA VERDE SINGULAR	EQUIPAMIENTO	812
EQUIPAMIENTO CULTURAL EN HUERTA DE LA PARTIDA	AE-PE-62	ZONA VERDE SINGULAR	ZONA VERDE SINGULAR			AE-PE-62	ZONA VERDE SINGULAR	EQUIPAMIENTO	350
EQUIPAMIENTO CULTURAL EN PARQUE DE LA ARGANZUELA	AE-PE-63	ZONA VERDE SINGULAR	ZONA VERDE SINGULAR			AE-PE-63	ZONA VERDE SINGULAR	EQUIPAMIENTO	200
EQUIPAMIENTO EDUCATIVO EN PARQUE DE LA ARGANZUELA	AE-PE-64	ZONA VERDE SINGULAR	ZONA VERDE SINGULAR			AE-PE-64	ZONA VERDE SINGULAR	EQUIPAMIENTO	450
EQUIPAMIENTO SANITARIO EN PARQUE DE LA ARGANZUELA	AE-PE-65	ZONA VERDE SINGULAR	ZONA VERDE SINGULAR			AE-PE-65	ZONA VERDE SINGULAR	EQUIPAMIENTO	200
TALLERES PARA ARTISTAS EN EL PARQUE DE LA ARGANZUELA	AE-PE-66	ZONA VERDE SINGULAR	ZONA VERDE SINGULAR			AE-PE-66	ZONA VERDE SINGULAR	EQUIPAMIENTO	4.185
ÁREA DE ESPECTÁCULOS AL AIRE LIBRE	AE-PE-67	ZONA VERDE SINGULAR	ZONA VERDE SINGULAR			AE-PE-67	ZONA VERDE SINGULAR	EQUIPAMIENTO	7.500
ACTIVIDAD EQUIPAMIENTO PGOUM				232.870					
ACTIVIDAD EQUIPAMIENTO PLAN ESPECIAL									268.454
BALANCE ACTIVIDAD EQUIPAMIENTO									35.584

## EQUIPAMIENTOS PGOUM



## EQUIPAMIENTO PE



#### 4. CONCLUSIONES

Del análisis de los planos y de las tablas de balances dotacionales anteriores, se desprenden las siguientes conclusiones:

- El Plan Especial aumenta la cantidad y superficie de zonas verdes existentes en el ámbito. Las Zonas Verdes propuestas por el PGOUM que se han identificado dentro del ámbito del Plan ascienden a 2.990.350 m<sup>2</sup>. El Plan Especial propone la creación de 213.046 m<sup>2</sup> de nuevas zonas verdes obteniendo una superficie total de 3.203.396 m<sup>2</sup> de las cuales 476.860 m<sup>2</sup> son básicas y 2.726.536 m<sup>2</sup> son zonas verdes singulares.

Por otro lado, el PE detecta en el ámbito actividades compatibles con el uso de Zonas Verdes, lo que reduce la superficie de uso de la actividad como tal. La actividad de Zona Verde en el PGOUM es de 2.938.208 m<sup>2</sup> la propuesta por el Plan Especial es de 164.654 m<sup>2</sup>, obteniendo una superficie de uso total de 3.102.862 m<sup>2</sup>.

- El Plan Especial aumenta el número y la superficie de suelos calificados como deportivos en el ámbito. De 174.025 m<sup>2</sup> a 226.991 m<sup>2</sup> lo que supone una aportación de 52.966 m<sup>2</sup> de deportivos básicos.

Por otro lado, el PE detecta en el ámbito, actividades de carácter dotacional deportiva, independiente del uso cualificado del suelo sobre el que se desarrollan: 258.654 m<sup>2</sup> en el PGOUM y 50.875 m<sup>2</sup> creadas por el PE, con lo que se obtiene una superficie total de actividades deportivas en el ámbito de 309.529 m<sup>2</sup>.

- El Plan Especial aumenta el número y la superficie de equipamientos existentes en el ámbito. De 229.162 m<sup>2</sup> a 249.976 m<sup>2</sup> lo que supone una aportación de 20.817 m<sup>2</sup>.

Al igual que con las actividades deportivas, el Pe detecta en el ámbito, actividades de carácter dotacional de equipamiento, independiente del suelo sobre el que se desarrollan: 232.870 m<sup>2</sup> en el PGOUM y 24.562 m<sup>2</sup> creadas por el PE, obteniendo una superficie total de actividades de equipamientos en el ámbito de 257.432 m<sup>2</sup>.

- El Plan Especial mejora la distribución de las dotaciones en el ámbito proponiendo la creación de nuevas dotaciones en los barrios donde detecta necesidades o cambiando el uso de dotaciones existentes por otros usos, también dotacionales, que considere más adecuado según la demanda de la población de cada área.

- El Plan Especial modifica la calificación de algunos suelos respecto a lo determinado por PGOUM, lo que se justifica en correspondencia con la propuesta global de fondo, manteniendo su coherencia con la ordenación estructurante que en ningún punto se transforma. En este sentido se dan los siguientes casos:
  1. **Río Manzanares.** Calificado por el PGOUM como Zona Verde Singular, el Plan Especial crea una nueva categoría para el río Manzanares, la de Zona Verde Singular Fluvial para individualizarlo como elemento distintivo del entorno, lo que está sobradamente justificado dadas las especiales condiciones de este elemento muy distintas a cualquier otra zona verde.
  2. **Jardines de la Virgen del Puerto.** Calificado en el PGOUM como Zona Verde Básica, el PE lo califica como Zona Verde Singular. Esta zona verde forma, en el PGOUM, parte de los Sistemas Generales de la ciudad y su estrecha relación con el Campo del Moro y con la Casa de Campo (ambos son Zonas Verdes Singulares) hace recomendable integrarlo en una cadena de suelos de igual consideración.
  3. **Parque de la Arganzuela.** Calificado como Zona Verde Básica por el PGOUM, el Plan Especial lo califica como Zona Verde Singular. El parque de la Arganzuela adquiere una nueva dimensión en virtud del mismo. Pasa de ser un parque de carácter barrial, a un espacio perfectamente conectado con otras áreas y distritos de la ciudad. Su nueva posición respecto al río recuperado le confiere una centralidad dentro de la serie de espacios verdes encadenados en torno al Manzanares.
  4. **Entorno del Puente de Toledo.** Calificada por el PGOUM como Zona Verde Básica, el PE lo califica como Zona Verde Singular dada su proximidad al río y al Puente de Toledo declarado Bien de Interés Cultural, es por ello que el PE propone el tratamiento paisajístico de esta zona verde teniendo en cuenta su entorno monumental.
  5. **Área deportiva en Paseo de la Florida.** Calificada por el PGOUM como Zona Verde Básica, el PE la califica como Deportivo Básico. Por su ubicación entre la Glorieta de San Antonio de La Florida y las vías del tren de Príncipe Pío, esta zona verde se ha convertido en una trasera de carácter residual y en la actualidad presenta un importante estado de degradación y abandono. Por otra parte la carencia de dotaciones deportivas en la zona y el hecho de que este tipo de

instalaciones producen usos intensivos en la ciudad capaces de regenerar su tejido social, justifican plenamente el cambio propuesto.

6. **Área dotacional en Pasaje de Montserrat.** Calificada por el PGOUM como Deportivo Básico, el PE la califica como Equipamiento Básico y permite la actividad deportiva en el espacio libre de parcela como uso compatible. En la actualidad, esta dotación deportiva está situada sobre un aparcamiento lo que produce un gran desnivel respecto al río desde la calle Antonio López. Este desnivel carece de edificaciones por lo que en este punto la línea de fachadas de ribera sufre una discontinuidad que descubre traseras y medianeras. El motivo de plantear un edificio encuentra su justificación en la necesidad de salvar el desnivel ciudad-río que se produce en este punto reconstruyendo el frente edificado en la margen derecha del río, acorde a la nueva escena urbana. Este edificio de equipamiento comunitario frente al río, junto al uso deportivo en el espacio libre de parcela y el equipamiento comunitario que se propone en la calle Antonio López nº 29, constituyen un conjunto dotacional que atiende la demanda social del barrio.
  
7. **Entorno del Puente de San Isidro.** Calificado por el PGOUM como Viario Público Principal, el PE conserva para una determinada cota altimétrica esta calificación y la denomina uso cualificado soterrado, y propone otros usos cualificados en la superficie liberada: Deportivo Básico, Zona Verde Básica y Servicios Infraestructurales.

En la actualidad, esta parcela que se encuentra dividida en dos por el puente de San Isidro, albergando unas pistas deportivas al sur, sobre un aparcamiento para residentes. El Plan Especial detecta la necesidad de localizar en el sector norte del parque un servicio infraestructural dedicado a la transferencia de residuos y un edificio dedicado a los cuerpos de intervención rápida para auxilio de las incidencias producidas en los túneles. La posición de este punto, perfectamente comunicado tanto con la M-30 soterrada como con el centro de la ciudad, hace aconsejable la implantación de estos usos. El espacio restante mantendrá su calificación de Verde Básica, en el sector Norte de los jardines, mientras que en el sector Sur el Plan Especial consolida la calificación de Deportivo Básico.

8. **Casa del Reloj.** Calificado por el PGOUM como Administración Pública, el PE propone el cambio de uso a Equipamiento Cultural. En el edificio denominado Casa del Reloj, se ubican actualmente las oficinas municipales de la Junta del Distrito de Arganzuela.

El Plan Especial propone su traslado a un edificio del Ayuntamiento de Madrid situado en la C/ General Maroto calificado por el PGOUM como Administración Pública y la implantación de un equipamiento cultural en el edificio de la Casa del Reloj. Esta modificación queda justificada al incorporar el citado edificio en el conjunto de Matadero, que ha adquirido una dimensión urbana como equipamiento cultural de primer orden. El conjunto está formado por diversos edificios, todos ellos dedicados al desarrollo de actividades culturales, por lo que la Casa del reloj quedará incorporada a esta estructura con una actividad coherente con el resto.

9. **Parque de la Arganzuela (fragmento).** Calificado por el PGOUM como Zona Verde Básica, el PE propone la calificación de una parte del mismo como Servicio Infraestructural para abastecer a este parque urbano. Se trata de un pequeño sector rodeado por los ramales de acceso a los túneles, segregado por éstos del resto de la superficie. De esta forma se determina un área en la que se deben concentrar todos los servicios necesarios (subestaciones eléctricas, depósitos, cantones de jardinería, etc) que han de permitir el mejor funcionamiento del parque.
10. **Parque de la Arganzuela (fragmento).** Calificado por el PGOUM como Zona Verde Básica, el PE propone la calificación de una parte del mismo como Administración Pública. Esta calificación queda justificada por haberse detectado la necesidad de incorporar a este entorno del parque, muy próximo al equipamiento cultural constituido por Matadero, las instalaciones de la empresa municipal Esmadrid, dedicada a la divulgación de las actividades municipales. Esta empresa obtendría a través del Plan Especial, el suelo para un edificio propio.
11. **Parque de la Arganzuela (fragmento).** Calificado por el PGOUM como Zona Verde Básica, el PE propone la calificación de una parte del mismo como Deportivo Básico. Este cambio de calificación se justifica por la necesidad de completar la red deportiva del ámbito con la construcción de un polideportivo y pistas al aire libre, en un entorno marcadamente dotacional, donde el Parque de la Arganzuela, los equipamientos y las instalaciones deportivas en él instaladas se convierten en un conjunto dotacional que sobrepasa la esfera distrital alcanzando el nivel de dotaciones para la ciudad en su conjunto.
12. **Entorno del Puente de Praga.** Calificada por el PGOUM como Viario Público Principal, el PE conserva para una determinada cota altimétrica esta calificación y la denomina uso cualificado soterrado, y propone otros usos cualificados en la

superficie liberada: Deportivo Básico y Zona Verde Básica. La liberación del suelo debida al soterramiento justifica plenamente los nuevos usos cualificados propuestos, al servicio del barrio.

13. **Entorno del Puente de Andalucía.** Calificado por el PGOUM como Viario Público Principal, el PE conserva para una determinada cota altimétrica esta calificación y la denomina uso cualificado soterrado, y propone otro uso en la superficie liberada por una demanda de uso Deportivo Básico, completando de este modo la red de deportivos que hacen del río un eje lúdico en el centro de la ciudad.
14. **Entorno del Camino de Perales.** Calificado por el PGOUM como Zona Verde Básica, el Plan Especial mantiene esta calificación para la zona verde y califica parte de la parcela como Equipamiento Básico. Esta calificación se justifica, tanto como elemento capaz de intensificar el uso de esta área, como por la necesidad de mejorar las redes dotacionales del barrio, muy escasas en esa zona.
15. **Deportivo en Nudo Sur.** Calificada por el PGOUM como Zona Verde Básica, el Plan Especial propone la calificación de Deportivo Básico. Este cambio de calificación se justifica por la necesidad de completar, junto con el deportivo de la Calle Ricardo Damas, la red dotacional deportiva de los barrios del sur y del ámbito con la construcción de un polideportivo y pistas deportivas al aire libre. Además se conseguirá intensificar el uso en una parcela con una localización desfavorecida por su proximidad al nudo viario sur.