



## PROGRAMAS

### 1. Programas del Plan Director de Paisaje Urbano . Pg 137

1.1.	La red de instrumentos de desarrollo del Plan .....	Pg 137
1.1.1.	Programas sobre ámbitos urbanos delimitados y con propuestas de actuaciones de implicaciones complejas y de contenidos transversales. ....	Pg 137
1.1.2.	Programas sobre espacios verdes urbanos, parques o jardines, con implicaciones sobre estructuras de conexión o tejidos urbanos del entorno. ....	Pg 137
1.1.3.	Programas sobre estructuras urbanas lineales. ....	Pg 137
1.1.4.	Programas sobre corredores metropolitanos. ....	Pg 137
1.1.5.	Programas en materia de arte urbano y empleo del color .....	Pg 138
1.2.	Recuperación de elementos urbanos históricos .....	Pg 138
1.3.	Potenciación de los itinerarios peatonales existentes .....	Pg 138

### 2. Programas AURA: Actuaciones urbanas de Recualificación Ambiental Pg 138

2.1.	Ámbitos .....	Pg 138
2.2.	Objetivos .....	Pg 138
2.3.	AURACENTRO: Actuaciones del Centro Histórico .....	Pg 138
2.3.1.	La Gran Vía .....	Pg 138
2.3.2.	Arco cultural, Ronda sur del casco antiguo .....	Pg 139
2.3.3.	Las Vistillas, San Francisco, Bailén, Segovia .....	Pg 140
2.3.4.	Cuartel del Conde Duque .....	Pg 140
2.4.	AURA: Actuaciones en la periferia .....	Pg 141
2.4.1.	Enfoque de carácter general .....	Pg 141

### 3. Programa EJES.ES: Ejes Especiales de Estructura Paisajística Pg 141

3.1.	Gran Vía .....	Pg 141
3.2.	Eje Norte-Sur .....	Pg 141
3.2.1.	Identificación .....	Pg 142
3.2.2.	Objetivos .....	Pg 142
3.2.3.	Zonas .....	Pg 142
3.3.	Rondas .....	Pg 142
3.3.1.	Identificación .....	Pg 142
3.3.2.	Objetivos .....	Pg 142
3.4.	Caminos históricos-referencias comerciales .....	Pg 143
3.4.1.	Identificación .....	Pg 143
3.4.2.	Objetivos .....	Pg 143
3.5.	Ciudad Lineal .....	Pg 143

3.5.1.	Identificación .....	Pg 143
3.5.2.	Objetivos .....	Pg 144
3.6.	Operaciones de reforma interior .....	Pg 144
3.6.1.	Identificación .....	Pg 144
3.6.2.	Objetivo .....	Pg 144
3.7.	Ejes de los nuevos desarrollos .....	Pg 144
3.7.1.	Identificación .....	Pg 144
3.7.2.	Objetivos .....	Pg 144

### 4. Programa ITER: Itinerarios del Centro Histórico.. Pg 145

4.1.	Definición y enfoque .....	Pg 145
4.1.1.	Intenciones en el Casco Antiguo .....	Pg 145
4.2.	ITER 1. Itinerario de Barroco, del Hospicio al Convento de las Comendadoras .....	Pg 146
4.2.1.	Ámbito .....	Pg 146
4.2.2.	Justificación .....	Pg 146
4.2.3.	Edificios y espacios urbanos que se enlazan en el itinerario .....	Pg 146
4.2.4.	Orientaciones estratégicas .....	Pg 147
4.2.5.	Objetivos .....	Pg 148
4.3.	ITER 2. Itinerario del arte emergente, de la fundación La Caixa al Mercado Puerta de Toledo. ....	Pg 148
4.3.1.	Ámbito .....	Pg 148
4.3.2.	Objetivos .....	Pg 148
4.4.	ITER 3. Itinerario entre parques .....	Pg 149
4.4.1.	Ámbito .....	Pg 149
4.4.2.	Objetivos .....	Pg 149
4.5.	Itinerario de los Mil Comercios .....	Pg 149
4.5.1.	Ámbito .....	Pg 149
4.5.2.	Objetivos .....	Pg 149
4.6.	Itinerario ambiental (MRio) .....	Pg 150
4.7.	Itinerario Gran Vía .....	Pg 150
4.8.	Itinerarios cultural, deportivo, lento, del Centro Histórico .....	Pg 150
4.8.1.	Descripción y objetivos .....	Pg 150
4.9.	Itinerarios urbanos (Proyectos Municipales) .....	Pg 151

### 5. Programa TRAZAS: Trazados de Estructuras Preexistentes Pg 151

5.1.	Los Caminos del Agua .....	Pg 151
5.1.1.	Antecedentes .....	Pg 151
5.1.2.	Las intenciones del programa .....	Pg 152

## 6.Programa ABORDARMADRID: Recualificación Ambiental de Bordes Urbanos

6.1.	Subprograma Madrid DVERD .....	Pg 153
6.1.1.	Ámbito: Monte del Pardo, Río Manzanares, Parque Regional del Sureste .....	Pg 153
6.2.	Subprograma CAUCE M30E .....	Pg 154
6.2.1.	Ámbito: M30 este y área de influencia .....	Pg 154
6.3.	Subprograma Madrid al Límite .....	Pg 154
6.4.	Subprograma Paisajes urbanos fronterizos.....	Pg 154
6.5.	Puertas (INMADRID) .....	Pg 154

## 7.Programa MIRARMADRID: cornisas y miradores . Pg 155

7.1.	Consideraciones previas .....	Pg 155
7.1.1.	Acerca de la escasa propensión de Madrid a observarse y a ser observada .....	Pg 155
7.1.2.	Estrategias y programas .....	Pg 155
7.2.	Clasificación de cornisas y miradores .....	Pg 156
7.3.	Cornisa-mirador representativa: cornisa histórica del Manzanares .....	Pg 157
7.3.1.	Ámbito: Cornisa histórica y márgenes del río al oeste del Casco .....	Pg 157
7.4.	Miradores de los altos del Oeste .....	Pg 157
7.4.1.	Carretera de la Playa .....	Pg 157
7.4.2.	Altos de la Dehesa de la Villa .....	Pg 157
7.4.3.	Aravaca .....	Pg 157
7.5.	Mirador del Cerro del Tío Pío .....	Pg 157
7.5.1.	Descripción: .....	Pg 157
7.5.2.	Consideraciones sobre las vistas .....	Pg 157
7.6.	Trabajos previos realizados por el Ayuntamiento de Madrid .....	Pg 157

## 8.Programa INMADRID: puertas de Madrid ..... Pg 158

8.1.	PUERTA 1, puerta del Norte. Autovía A1, Plaza de Castilla .....	Pg 158
8.1.1.	Recorrido y enlaces metropolitanos.....	Pg 158
8.1.2.	Puerta urbana: La Plaza de Castilla .....	Pg 159
8.2.	PUERTA 2, puerta del Este. Autovía A2. Intercambiador de Avenida de América .....	Pg 159
8.2.1.	Recorrido y enlaces metropolitanos.....	Pg 159
8.2.2.	Puerta urbana: Intercambiador de Avenida de América .....	Pg 159
8.3.	PUERTA 3, Puerta del Mediterráneo. Autovía A3. Plaza de Conde de Casal .....	Pg 160
8.3.1.	Recorrido y enlaces metropolitanos.....	Pg 160
8.3.2.	Puerta urbana: Conde de Casal .....	Pg 160
8.4.	PUERTA 4, puerta del Sur. Autovía A4. ....	Pg 160

8.4.1.	Recorrido y enlaces metropolitanos.....	Pg 160
8.4.2.	Puerta urbana .....	Pg 161
8.5.	PUERTA 5, puerta de Extremadura. Autovía A5, Príncipe Pío ....	Pg 161
8.5.1.	Recorrido y enlaces metropolitanos.....	Pg 161
8.5.2.	Puerta urbana: Príncipe Pío.....	Pg 161
8.6.	PUERTA 6, puerta del Noroeste. Autovía A6, puerta Moncloa ....	Pg 161
8.6.1.	Recorrido y enlaces metropolitanos.....	Pg 161
8.6.2.	Puerta urbana: Moncloa.....	Pg 162
8.7.	PUERTA DE TOLEDO. Plaza Elíptica.....	Pg 162
8.7.1.	Recorrido y enlaces metropolitanos.....	Pg 162
8.7.2.	Puerta urbana: Plaza Elíptica .....	Pg 162
8.8.	Puertas de Atocha y Méndez Álvaro .....	Pg 163
8.8.1.	Puerta de Atocha .....	Pg 163
8.8.2.	Puerta Méndez-Álvaro + A-4.....	Pg 163

## 9.Programa EXCEL: Extensión y Cualificación de Espacios Libres Pg164

9.1.	Cornisa del Manzanares.....	Pg 164
9.1.1.	Ámbito.....	Pg 164
9.1.2.	Consideraciones Generales: La apariencia de una secuencia casi continua, en realidad cortada por fronteras y escisiones. ....	Pg 164
9.1.3.	Dotaciones, actividades, elementos de atracción.....	Pg 165
9.1.4.	Objetivos del programa.....	Pg 165
9.2.	OTROS ÁMBITOS EXCEL .....	Pg 165
9.2.1.	Parques del Canal .....	Pg 165
9.2.2.	Anillo verde M30 Este .....	Pg 165
9.2.3.	Pradera de san Isidro.....	Pg 165
9.2.4.	Cuña verde de Aluche .....	Pg 165
9.2.5.	Colinas de Palomeras.....	Pg 165
9.2.6.	Camino del agua de Hortaleza .....	Pg 166
9.2.7.	Ladera de San Blas .....	Pg 166
9.2.8.	Carabanchel.....	Pg 166

## 10.Programas ARTMADRID ..... Pg 167

10.1.	Enfoque .....	Pg 167
-------	---------------	--------

## 11.Programa CRO-MAD ..... Pg 168

11.1.	Introducción .....	Pg 168
11.2.	Acciones .....	Pg 168

11.3.	Plan de Color y Carta de de Colores Históricos .....	Pg 168
11.4.	Manual de pautas cromáticas para la intervención en el paisaje urbano	Pg 172
<b>12.</b>	<b>Programa REVER: Rearticulación de Zonas Verdes: la trama verde</b>	<b>Pg 175</b>
12.1.	Elementos identificados susceptibles de formar parte de la red de corredores verdes	Pg 175
12.2.	Ejes Verdes Principales .....	Pg 176
12.3.	Red de Vías Pecuarias .....	Pg 187
12.4.	Dominio Público Hidráulico .....	Pg 208

## PROGRAMAS

### 1. Programas del Plan de Calidad del Paisaje Urbano

#### 1.1 La red de instrumentos de desarrollo del Plan

El Plan modela diferentes instrumentos para su desarrollo, con características e implicaciones diversas según sus finalidades.

##### 1.1.1 Programas sobre ámbitos urbanos delimitados y con situaciones complejas y de contenidos transversales.

Se encuadran en este grupo los Programas que afectan a las áreas urbanas integradas por edificaciones, de mayor o menor dimensión y extensión, y con relevante presencia de espacios libres. En el caso del centro histórico coinciden con ámbitos de gran importancia para la estructura paisajística y con oportunidades para mejorar sus condiciones intrínsecas y en el caso de la periferia se identifican con ámbitos que cuentan con una importante concentración peatonal y alta densidad de paisaje (estaciones de transporte, áreas comerciales, edificios con afluencia de público masiva)

Se engloban en los **Programas AURA**.

##### 1.1.2 Programas sobre espacios verdes urbanos, parques o jardines, con implicaciones sobre estructuras de conexión o tejidos urbanos del entorno.

Se refieren a espacios verdes incluidos en el tejido urbano, como parques o jardines, con problemas que presentan, como rasgo común, su difícil solución "interna".

Se centran en áreas urbanas con notable presencia de espacios verdes, con amplias oportunidades para la calidad del paisaje, y también del uso *social* del paisaje de la ciudad, y que presentan deficiencias muy relevantes, derivadas del entrecruzamiento de algunos de los siguientes problemas:

- > Deficiente conformación "intrínseca" en su diseño
- > Decaimiento, insuficiencia de su uso, devaluación de su disfrute, y otros problemas que se englobarán en los objetivos que guiaron la creación de esos espacios.
- > Difusión de actividades conflictivas.

Atendiendo a las condiciones de las áreas, a sus contextos urbanos y a la naturaleza de los problemas detectados el Plan distingue:

#### **Programas EXCEL . Extensión y Cualificación de Espacios Libres**

Se refieren a ámbitos verdes de gran o media escala, que integran espacios verdes de diversos grados de interés, pero que presentan siempre problemas derivados de su "escisión" o discontinuidad, junto a deficiencias de conexión a tramas urbanas o nudos de comunicaciones, etc..

**Programas REVER. Rearticulación de espacios verdes.**

Tienen similares objetivos a los programas EXCEL, pero se diferencian de ellos por abarcar la escala territorial. Dentro de este programa se incluye la trama verde.

##### 1.1.3 Programas sobre estructuras urbanas lineales.

Afectan a ejes urbanos existentes y claramente configurados con tal carácter.

Comprenden las siguientes modalidades de Programas:

#### **Programas EJES.ES**

##### **Fomento de la calidad paisajística de Ejes Especiales de la ciudad.**

Se refieren a determinados ejes urbanos de gran incidencia en la imagen de la ciudad y que constituyen la síntesis de significado axial paisajístico de la ciudad.

#### **Programas ITER**

##### **Incentivación de itinerarios relevantes para la cualificación y articulación de ámbitos urbanos.**

Tratan de incentivar determinados itinerarios y encauzar flujos de vida urbana, dentro del centro urbano histórico.

#### **Programas TRAZAS**

##### **Evocación y significación de antiguos trazados de la ciudad**

Tienen por finalidad valorar el paisaje de algunas estructuras lineales que tuvieron en su día gran incidencia en la estructura real y en las percepciones subjetivas de Madrid, pero que en parte se han desvanecido, interrumpido o alterado.

Se refieren por ejemplo a los trazados por donde discurren las canalizaciones de suministro de agua del Canal de Y II, o los antiguos caminos de conexión con los pueblos cercanos, o con las redes de ferrocarril.

##### 1.1.4 Programas sobre corredores metropolitanos.

Estos programas, de contenidos diversos, afectan a los "paisajes inciertos", muchos de los cuales más precisamente tipificables como *no lugares*, que constituyen los bordes o los "fondos de perspectivas" de las grandes estructuras viarias de acceso a la ciudad, o que la bordean en cualquiera de sus grandes anillos metropolitanos.

#### **Programas ABORDAR MADRID.**

Incluye localizaciones en los bordes del municipio, espacios, casi siempre degradados, como las franjas que flanquean las grandes infraestructuras viarias.

#### **Programa IN MADRID:**

##### **Propuestas para la conformación y significación de las PUERTAS DE LA CIUDAD.**

Se trata de un Programa de enunciado sencillo y claro: significar los puntos de entrada a la ciudad.

Obviamente, la noción de *puerta de la ciudad contemporánea* nada o muy poco tiene que ver con la situación de la ciudad medieval.

Desde hace ya mucho tiempo no existen fronteras urbanas, las grandes ciudades históricas se funden con sus periferias con imágenes diversas, los accesos se realizan sobre todo por automóvil, con gran rapidez de desplazamientos y confusión de percepciones. Y sin embargo, en el caso de nuestra ciudad, muchas reflexiones aconsejaban que la estrategia de paisaje del Plan afrontara este tema.

### 1.1.5 Programas en materia de arte urbano y de empleo del color

#### Programa ART MADRID

Establece una propuesta en materia de arte urbano identificando elementos urbanos con potencial para convertirse en soportes estables o efímeros para uso artístico.

#### Programa CROMAD

Constituye una estrategia para la gestión y tutela de intervenciones en las fachadas de las diferentes unidades de paisaje definidas en el Plan encaminadas a la revitalización y configuración de la imagen de Madrid.

## 1.2 Recuperación de elementos urbanos históricos

Todos los programas planteados deberán contar entre sus objetivos, la recuperación de elementos urbanos históricos, como pueden ser pabellones históricos de acceso al metro, del pabellones del tranvía (Arturo Soria), recuperación de esculturas y decoración de edificios (Gran Vía y otros del primer tercio del siglo XX), elementos arqueológicos y su incorporación a la escena urbana, etc.

## 1.3 Potenciación de los itinerarios peatonales existentes

Los programas planteados deberán contar entre sus objetivos, con la recuperación, puesta en valor y conexión con los itinerarios peatonales existentes.

# 2. Programas AURA: Actuaciones urbanas de Recualificación Ambiental

## 2.1 Ámbitos

Se localizan sobre todo en el centro histórico, aunque se incluyen algunas actuaciones periféricas, localizadas en enclaves de concentración y alta densidad paisajística, de gran importancia para la comprensión de la estructura paisajística de la ciudad. Asimismo, conserva la mayor parte del patrimonio monumental de la ciudad.

Inciden en zonas de especial relevancia en el paisaje del centro como Gran Vía, el entorno del Cuartel del Conde Duque, el entorno de Bailén/Vistillas, el borde sur del casco antiguo o Moncloa, pero que poseen deficiencias notables en su escena, en unos casos derivadas sólo de aspectos epidérmicos pero en otros casos con problemas más agudos, derivados de la desajustada inserción de algunas edificaciones o de la presencia de usos generadores de impactos negativos.

## 2.2 Objetivos

Constituyen operaciones de alcance esencial en la estrategia general de cualificación del paisaje, por las excelentes oportunidades que ofrecen para mejorar sus condiciones intrínsecas y por su capacidad de incentivación y difusión de procesos de mejora de sus entornos.

Todas ellas comprenden espacios libres públicos, verdes o urbanos, de gran importancia, por sus dimensiones y su localización, pero que poseen unos usos muy por debajo de su potencial capacidad.

Se trata siempre ámbitos que necesita de procedimientos transversales.

En estas zonas, especialmente en las AURAS del Casco Histórico, una de las medidas prioritarias que se propone es, en primer lugar el de la conservación, a la vez que se incentiven políticas que vayan orientadas a potenciar aquellos monumentos que por su ubicación lo necesiten, mediante actuaciones en su entorno que ayuden a ponerlos en valor. Es necesario un programa de eliminación de elementos incongruentes, innecesarios y faltos de una mínima calidad artística.

Se tratará por tanto de incentivar políticas de implantación de arte público para la mejora de esos entornos en el Centro Histórico.

Se deben incorporar criterios de sostenibilidad y mejora del medio ambiente urbano adaptadas a la calidad artística e histórica de la zona de intervención.

## 2.3 AURACENTRO: Actuaciones del Centro Histórico

### 2.3.1 La Gran Vía

#### 2.3.1.1 Ámbito

El ámbito del Programa coincide aproximadamente con las zonas afectadas por la Reforma de la Gran Vía, según el Proyecto inicial de Octavio y López de Sallaberry, delimitado en la Real Orden de 1904.

Con la necesaria referencia a esa delimitación urbanística, que tiene hoy una clara identidad arquitectónica y una menor pero significativa caracterización funcional, la determinación del ámbito del AURA añade criterios específicamente paisajísticos, que se expresan en la integración de las siguientes áreas:

- los tramos de las calles transversales con claras continuidades visuales desde la Gran Vía y cuyas funciones participan mayoritariamente de las actividades de ese eje.
- las plazas resultantes de la Reforma: Soledad Torres Acosta, Vázquez Mella, Carmen, Santo Domingo, Callao, Red de San Luis.
- la Plaza de España.

#### 2.3.1.2 Justificación del interés del programa

- Fuerte singularidad urbana y patente conformación unitaria originaria, en ruptura con los tejidos contiguos del casco pero que aún no ha logrado asentarse como *unidad de paisaje* en el sentido fuerte del término, manteniéndose aún las diferencias entre las dos "laderas" que la forman.

- Incidencia determinante en la imagen de Madrid pero limitada a muy pocas escenas arquitectónicas, fundamentalmente focalizadas por el edificio "Carrión" o Capitol, el edificio Metrópolis (antigua sede Unión y El Fénix), la esquina con Caballero de Gracia.
- Gran vitalidad de actividades terciarias privadas, intensos usos turísticos, impregnación de alojamientos hoteleros que se contraponen a la escasez de focos de atracción cultural de gran relevancia, a pesar de la reciente actividad de instituciones privadas (Telefónica) o pública (Comunidad de Madrid).
- Fuerte vinculación al *cine*, en su caracterización originaria que no cesa de disminuir su presencia, cuantitativamente y también en su repercusión cualitativa.
- Continuidad urbanística con los tejidos circundantes que en pocos puntos se corresponde con continuidades en la calidad de la escena, o en la caracterización de los aspectos económicos y sociales de las funciones. En efecto, son patentes los fuertes contrastes entre los niveles "altos" que tuvo en sus orígenes la Gran Vía, después decaídos y en los últimos años progresivamente recuperados, y la pervivencia de todo tipo de deficiencias en los tejidos contiguos.
- Alta calidad del diseño del espacio urbano de la Gran Vía, resultante de la reciente reforma promovida por el Ayuntamiento y el rutinario, torpe y desacertado tratamiento de la mayoría de sus calles transversales, con algunas excepciones como Montera, Virgen de los Peligros, Clavel y otras que han sido objeto de recientes actuaciones municipales.

### 2.3.1.3 Condiciones actuales

La estrategia del Programa articulará varias líneas de actuación para los distintos espacios que se integran en su ámbito.

Nos referimos en primer lugar al ámbito estricto de la Gran Vía, es decir a su espacio libre urbano y a la configuración exterior de los edificios que flanquean el eje. Se exponen, algunos aspectos que se deberían tratar en el desarrollo de este AURA.

1. diseño urbano
2. configuración exterior de los edificios
3. zócalo comercial
4. elementos urbanos: Iluminación, quioscos, señales, báculos de jardinería, etc.
5. publicidad en los edificios.
6. Arte público.

## 2.3.2 Arco cultural, Ronda sur del casco antiguo

### 2.3.2.1 Ámbito

Los tejidos del sur del casco, limitados por la antigua cerca fiscal, por cuyo trazado discurrirán las Rondas proyectadas a mediados del Siglo XIX, constituyó desde el XVII la zona más degradada de la ciudad, con carencias que no fueron resolviéndose posteriormente, agudizándose incluso en el Siglo XIX, y sobre todo en su segunda mitad, cuando configuró un paisaje prototípico de la *miseria urbana* de esa época.

Los tejidos surgidos en la segunda mitad del Siglo XIX al sur de las Rondas, en los barrios de las Injurias o Las Peñuelas, continuaron esa caracterización e incluso la acentuaron.

La renovación de parte de los tejidos residenciales de la zona a partir de los 50-60 del Siglo XX suprimió parte de las edificaciones más precarias, pero al realizarse sin ningún tipo de normativas atentas a las condiciones contextuales, "acosó" las Rondas, aquí y allá, con una anónima muralla edificada, vulgar y reiterativa.

Por otra parte, el desarrollo de la ciudad desde los 60, y los crecimientos hacia las periferias del sur, fueron convirtiendo a las Rondas en una convencional "vía principal" de tráfico, adaptada forzosamente a las exigencias del automóvil, reduciendo a los "mínimos imprescindibles" las superficies y los elementos al servicio de los transeúntes.

### 2.3.2.2 Iniciativas reciente

El Plan de San Francisco el Grande, según el proyecto de Juan Navarro Baldeweg, significó una considerable mejora de la parte occidental de la zona, conjugando actuaciones sobre equipamientos y vivienda con resultados por lo general excelentes desde el punto de vista arquitectónico, aunque con estruendosos fracasos en cuanto a algunos aspectos de la estrategia de usos, como la reconversión en centro comercial del Mercado de Puerto de Toledo.

La no realización de la pieza edificada que el Plan preveía, en la posición del antiguo claustro conventual de san Francisco, generó un problema que ha venido manifestándose de formas diversas hasta hoy, con la muy discutible idea de conversión en *jardín ornamental*.

En el extremo opuesto de la zona, la extensión del CARS hacia las Rondas está alimentando una notable tensión de recualificación hacia su entorno en el casco.

La creación de La Casa Encendida a medio camino entre Atocha y Embajadores, con una programación *activista*, ha significado la consolidación de un foco de atracción de la cultura y el arte alternativo y joven de la ciudad.

Las recientes actuaciones en grandes edificios dotacionales, Teatro Valle Inclán, Centro de la UNED, etc. junto a importantes mejoras de pequeños equipamientos y espacios libres, como los localizados en el Casino de la Reina, han significado otra contribución importante para la regeneración de la zona.

La zona presenta todavía enormes disponibilidades de actuaciones recualificadoras, por la presencia de muchos edificios públicos con usos incongruentes o infrautilizados, y de numerosas construcciones privadas que presentan al mismo tiempo deficiencias y oportunidades.

### 2.3.2.3 Objetivos generales.

El objetivo general del Programa AURA sería conformar las Rondas, desde Atocha (Glorieta de Carlos V) hasta San Francisco el Grande, con unas altas cualidades de diseño urbano, y con unos atractivos, amables, diversos usos ciudadanos.

Se trataría de establecer, por fin, una fluida y activa continuidad entre los dos ejes singulares que ha tenido la ciudad histórica:

Al oeste, el eje de Bailén, que enlaza Palacio y Teatro Real con San Francisco, de corto recorrido y con presencias arquitectónicas y focos culturales de enorme interés pero poco numerosas.

Y al levante, el eje fundamental de la ciudad desde la Ilustración a hoy, en lo que respecta a la cultura y al arte: el Salón del Prado.

La estrategia de actuación se centraría en el espacio urbano de las Rondas, pero debería incorporar intervenciones de muy diversos tipos en los tejidos que enmarcan estas vías.

Los efectos de este Programa sobre la ciudad se extenderían a muchos campos:

- a) contribución a la rehabilitación y cohesión social de los usos de vivienda de los barrios populares que bordean las Rondas.

- b) La introducción de nuevos equipamientos, guarderías, centros de salud, pequeño comercio... pero también aparcamientos y mejores condiciones de transporte público.
- c) Incorporación de grandes *polos de atracción e imantación* de ámbito de ciudad e incluso más amplio. La primera tentación sería la de continuar las "secuencias culturales y artísticas" de los dos ejes históricos que pretende enlazar. Sin duda deberán introducirse algunas de esas funciones, quizá en el edificio de la Tabacalera.
- d) Estudio de la instalación de mobiliario urbano bajo la perspectiva del "Arte-función" enmarcado en el concepto más amplio de Arte Público, sobre todo en aquellas zonas de las Rondas donde la carga cultural sea mayor. Ejemplo, zona de San Francisco.

### 2.3.3 Las Vistillas, San Francisco, Bailén, Segovia

El desarrollo de este Programa posee un extraordinario interés en la estrategia de cualificación del paisaje de Madrid.

#### 2.3.3.1 Ámbito:

Comprende una extensa zona del enclave originario de la villa madrileña: la constituida por la geografía de la meseta en que se asentó el Alcázar, la ladera que desde la calle Mayor desciende hasta la vaguada de la actual calle Segovia, que se continua hasta su desembocadura en el río, la ladera sur que asciende hasta la actual calle de San Francisco y la meseta y cornisa de la Basílica y el Seminario.

(Incluida también en programa miradores)

- Vaguada de la calle Segovia desde la calle del Nuncio a Virgen del Puerto.
- Laderas hacia poniente (calle Mayor y Catedral de la Almudena) y hacia levante (calle Redondilla y Don Pedro).
- Cornisa de Las Vistillas y San Francisco El Grande
- Calle Bailén y Viaducto
- Calle de San Francisco

#### 2.3.3.2 Condiciones actuales

El examen particularizado de los valores, y las oportunidades de cada una de las zonas del ámbito justificará plenamente el interés del programa.

- Un ámbito que integra arquitecturas de extraordinaria riqueza pero escasamente disfrutadas por madrileños y visitantes.

Entre los edificios de rango monumental destacan:

- Iglesia de San Pedro (XIV-XV)
- Palacio de los Consejos (XVII).
- Iglesia de las Bernardas (XVII).
- Hospital de la Venerable Orden Tercera (XVII)
- La Basílica de San Francisco
- Varios palacios del XVII y XVIII

El Seminario.

Además integra interesantes arquitecturas institucionales y dotacionales de todas las épocas del Siglo XX.

- Las Vistillas, un espacio con magníficos "valores de posición".
- El Viaducto, una estructura urbana de extraordinario valor que es solo utilizada como elemento viario, en detrimento de sus capacidades como lugar de paseo y mirador urbano.
- Las laderas que descienden de la meseta de las Vistillas hacia la calle de Segovia, unos espacios verdes de gran atractivo pero con muy dificultosa accesibilidad, y sin elementos de atracción que compensasen el esfuerzo de sus recorridos.
- La trama urbana en las cotas intermedias de las dos "laderas", con algunos de los paisajes urbanos más atractivos del casco (con las Plazas de la Paja, Alamillo, Cruz Verde, Morería...) pero escindido por la "barrera" de la calle de Segovia, y casi cerrado hacia el este por la abrupta inserción del Viaducto.
- Los distintos parques y jardines que enlazan "geográficamente" la meseta de San Francisco el Grande con las zonas bajas de la vaguada, en el encuentro de la Ronda y de la Calle de Segovia pero que carecen de elementos que conviertan esa capacidad virtual en estructura paisajística real.
- Las adiciones de espacios verdes del lado norte, Parque de Atenas, la Cuesta de la Vega, los Jardines del Emir Muhamad I, el entorno de la muralla árabe, también con unos espléndidos "valores de posición", por su relación con la ciudad y el río, su inmediatez al gran parque histórico del Campo del Moro, su situación al pie del Palacio y la Catedral.

#### 2.3.3.3 Objetivos

Mejora del conjunto de espacios libres, potenciando su uso, hoy reducido y en algunas áreas muy esporádico o incluso marginal.

Esta estrategia de activación y mejora se apoyará en la introducción de algunas dotaciones atractoras, públicas y privadas.

### 2.3.4 Cuartel del Conde Duque

#### 2.3.4.1 Ámbito

Cuartel de Conde Duque y entorno inmediato, entre las calles Santa Cruz de Marcenado y Princesa.

#### 2.3.4.2 Estrategia de actuación

Estudio de la calle de San Bernardo, uno de los ejes estructurantes en el sistema transversal a la Gran Vía.

- a) Condiciones respecto al tráfico del entorno.
- b) Las oportunidades que podrán derivarse de la transformación de la Plaza de Santo Domingo.

Mejora ambiental de los ejes de vertebración transversal del barrio: La Palma, San Vicente Ferrer y otras.

Especial interés en la situación de la calle como Amaniel en un eje de cohesión.

## 2.4 AURA: Actuaciones en la periferia

### 2.4.1 Enfoque de carácter general

Áreas de concentración peatonal y alta densidad de paisaje por ser estaciones de transporte, áreas comerciales y/o entornos de edificios con afluencia de público masiva. También se consideran áreas de concentración posibles que pueden ver incrementada su importancia por ser final de un eje representativo. Por ello este capítulo está íntimamente ligado con el de los ejes que se desarrolla después, puesto que las Auras, como lugares de concentración de miradas, son el resultado del encuentro, en la mayoría de los casos, de ejes que provienen cargados de intensidad paisajística – de uso, historia, simbología e identidad.

Espacios de identidad de las periferias, espacios del intercambio, de concentración y de oportunidad.

**Lema: Cada barrio un espacio identitario, un aura para cada barrio**

#### Identificación:

Fuera de la M-10 (Ronda Casco) son 51 Auras detectadas.

Fuera de la M-20 (Ronda Ensanche) son 43 Auras detectadas.

#### Clasificación

En orden a la carga de contenido y acumulación de actividad

En orden a sus cualidades urbanas (accesibilidad, integración, posición, etc.)

#### Características particulares

Es difícil encontrar un Aura de características únicas. Todas suelen tener 2 ó 3 a la vez de entre las siguientes:

- C1. Confluencia de transportes en superficie
- C2. Afluencia a estaciones de tren-metro
- C3. Cruces de arterias principales de tráfico rodado
- C4. Concentración comercial
- C5. Existencia de un edificio atractor de flujo peatonal

#### Problemas recurrentes

- F1. Falta de permeabilidad del aura peatonal por tráfico rodado
- F2. Falta de integración con el entorno urbano
- F3. Falta de espacio peatonal, tanto de tránsito como estancial
- F4. Falta de representatividad edificada
- F5. Falta de representatividad del espacio público
- F6. Falta de conexión entre nodos de atracción y transporte
- F7. Espacio de isletas desaprovechado
- F8. Aparcamientos masivos en superficie
- F9. Elementos ornamentales sin representatividad urbana

#### Objetivo general

Proyectos de reurbanización del espacio público, para configurar espacios centrales de los barrios con el fin de activar actividades sociales y mejorar la calidad paisajística.

## 3. Programa EJES.ES: Ejes Especiales de Estructura Paisajística

El conjunto de ejes seleccionados configura, a juicio del Plan de Paisaje, la estructura paisajística axial de la ciudad. La mayoría corresponde a ejes consolidados cuya manifestación escénica deberá corresponderse a su significación simbólica, funcional o histórica, paisajística en definitiva; todos ellos están grabados en la memoria del que conoce Madrid y serán de reconocimiento imprescindible para el que desee profundizar en su acercamiento.

Conseguir su correcta lectura y diferenciación tras la aplicación del Plan de Paisaje, es objetivo indispensable del mismo. La estructura de ejes unida a la de corredores de acceso permite recorrer los paisajes identitarios de la ciudad a través de estos *cauces* ilustrados e ilustrativos.

Se realiza una síntesis de lo que a juicio del PCPU es o puede ser el significado de cada uno de los ejes dentro el paisaje de Madrid.

#### Objetivos comunes

Identificación de la estructura por encima de las particularidades de cada barrio, mediante su estética diferenciada de otros ejes de segundo orden, y su entendimiento como un conjunto funcional y paisajístico.

Establecimiento de finales de ejes claros, coincidiendo con Auras.

Prolongación y detección de un número suficiente de ejes que conformen una estructura global para toda la ciudad, procurando la intersección entre ellos siempre en Auras. Red paisajística y funcional de escala metropolitana que se sobreponga al carácter excesivamente local del mosaico de pequeños paisajes urbanos que forma el tejido de Madrid.

### 3.1 Gran Vía

Se trata como AURA del casco antiguo

### 3.2 Eje Norte-Sur

Puertas del norte y puerta del sur ancladas a lo largo de la ciudad en un viaje a lo largo del tiempo. Eje reconocido de la ciudad en proceso de remodelación o de re-construcción, de máxima centralidad. Eje escenográfico cultural y escaparate financiero de la ciudad. Nuevo eje de cultura urbana propagándose hacia el sur. Atocha como nodo de condensación de las realidades consolidadas del norte con las emergencias del sur.

### 3.2.1 Identificación

El eje norte-sur se ha dividido en tramos que pueden suponer un tratamiento paisajístico con características propias, más allá del tratamiento común que hace al conjunto identificable. Cada cambio de carácter se da en un Aura muy representativa.

De norte a sur: Operación Chamartín (desde Aura Puerta del Norte hasta Aura Plaza. Castilla), Paseo de la Castellana de Zuazo-Jansen (desde Aura Pza. Castilla hasta Aura Nuevos Ministerios), Paseo de la Castellana del ensanche (desde Aura Plaza. Castilla hasta Aura Colón), Paseo de Recoletos y Prado (desde Aura Colón hasta Aura Atocha), Paseo Delicias (desde Aura Atocha hasta Aura Legazpi-Gta. Cádiz), Av. Andalucía (Desde Aura Legazpi-Gta. Cádiz hasta posible Aura de Puerta del Sur en confluencia con M-45)

El eje norte sur es la manera ceremonial de recorrer la ciudad desde Puerta Norte a Puerta Sur (a través de la operación Chamartín-Castellana-Av. Andalucía), como alternativa al eje rápido (M607-M30-A4).

La fuerte axialidad le presupone como un eje de fácil lectura a pesar del diferente carácter de los paisajes urbanos que atraviesa.

### 3.2.2 Objetivos

Resaltar el comienzo y el fin del eje en la Puerta Norte y la Puerta Sur, donde se divide el camino en la opción rápida (m-30) o en la lenta (Castellana).

Dotar de representatividad metropolitana a todo el conjunto, aunque especializada por tramos (más financieros al norte, más culturales al sur), dando coherencia global a nuevas intervenciones dispersas planeadas. Eje escenográfico cultural y escaparate financiero de la ciudad. Nuevo eje de cultura urbana propagándose hacia el sur. Atocha como nodo de condensación de las realidades consolidadas del norte con las emergencias del sur.

Destacar en cada tramo las mejores características ambientales y paisajísticas correspondientes a la época en la que fueron construidos, poniendo de relieve el viaje a través del tiempo que supone el eje norte sur.

### 3.2.3 Zonas

#### Tramo 1: Operación Chamartín, (en proceso de definición por planeamiento específico)

Se considera el tramo futuro de la Castellana, así como el actual desde Plaza. Castilla al nudo norte.

Tramo resultado de la difusión de la centralidad financiera hacia el norte, configurando el más moderno eje urbano de referencia terciaria y residencial. Puerta norte de la ciudad, participación activa en el nuevo skyline de Madrid. Solución de permeabilidad del nudo norte con reconfiguración del mismo para su mejora funcional –trenzados imposibles- y perceptiva. Nudo hospitalario La Paz, Ramón y Cajal. Permeabilidad definitiva Fuencarral/Las Tablas.

#### Tramo 2: Nuevos Ministerios-Plaza de Castilla

Tramo consolidado con fuerte componente de actividades económicas e institucionales sobre espacio de dominio residencial. Se observa una transformación paulatina y constante de fachadas residenciales muy alteradas, a través proyectos unitarios de remodelación integral.

#### Tramo 3: Colón- Nuevos Ministerios

#### Tramo 4: Prado-Recoletos

Plan especial en proceso.

Nueva puerta Atocha, con un carácter más cosmopolita, con concentración de imágenes de la modernidad, nuevos modos de publicidad, lugar de encuentro de redes virtuales.

#### Tramo 5: Paseo Delicias

Hito escénico en el sur de la Glorieta de Atocha, en la confluencia del tridente barroco.

#### Tramo 6: Av. Andalucía

Nueva puerta del Sur.

### 3.3 Rondas

#### 3.3.1 Identificación

Límites interior y exterior del ensanche. Ambas rondas suponen una articulación entre tramas no coincidentes, una frontera del paisaje urbano. Además están jalonadas en las intersecciones con los caminos radiales con glorietas, que muchas veces son también intercambiadores de transporte.

El límite interior está dividido en dos partes. El tramo norte, compuesto por las calles Alberto Aguilera, Carranza, Sagasta y Génova; el tramo sur, con las Rondas de Atocha, Valencia, Toledo y Segovia. Los tramos este y oeste son ejes especiales de otras características.

El límite exterior es continuo, formado por la sucesión de las calles Doctor Esquerdo, Francisco Silvela, Joaquín Costa y Raimundo Fernández Villaverde. En sus extremos, el final no es claro: por el sur el eje continúa por el paso elevado de Pedro Bosch, que no tiene un carácter urbano, y por el noroeste por la avenida de Reina Victoria que se irrumpe bruscamente, mientras que el final claro en el Aura de Moncloa a través de la calle Francisco de Sales se encuentra aislado del conjunto.

#### 3.3.2 Objetivos

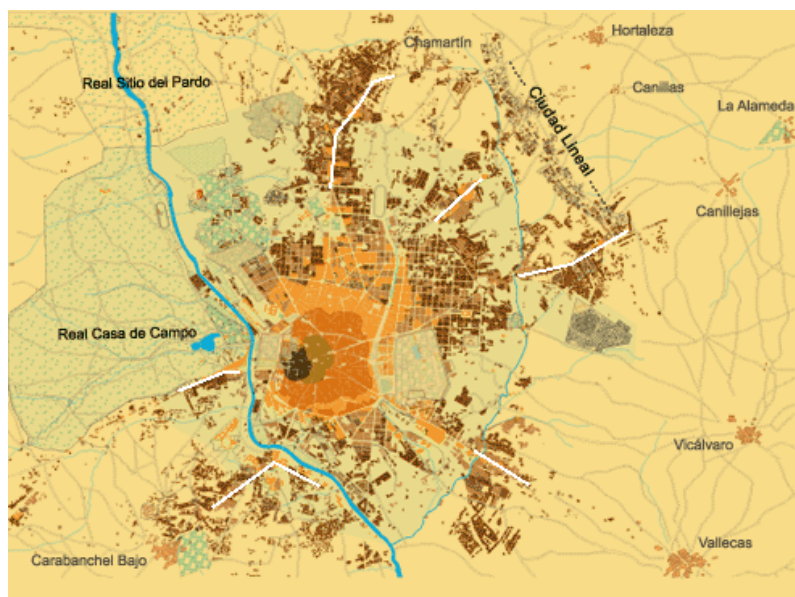
Circunvalaciones cultas. Aprovechar las acumulaciones de significado en las glorietas que enlazan con otros caminos.

Completar las rondas en sus remates poco claros.



### 3.4 Caminos históricos-referencias comerciales

#### 3.4.1 Identificación



Caminos que conformaban la antigua red de carreteras radiales, sobre los que se construyeron barriadas de extrarradio sin planificar más allá del ensanche. En los años 60-70 se construyeron autopistas de entrada alternativa, quedando estos caminos como avenidas sin significación en la ciudad, pero permanecen como espacio de referencia del barrio, siendo la arteria de comunicación principal, concentrando todo el transporte público, el comercio y es la única estructura reconocible en un paisaje de trazado irregular.

Este carácter desaparece al acercarse a los antiguos límites de Madrid por el vacío urbano que supone la frontera del río Manzanares por el Este, y la M-30 (antiguo arroyo Abroñigal) por el este. Hacia el exterior continúan por un vacío urbano que

se ha ido colmatando con paisajes más planificados en el que el camino histórico no supone una referencia más importante que otras avenidas, y en ocasiones llegan hasta los antiguos pueblos de la periferia anexionados a Madrid en los años 50. Más allá se funden con las autopistas de entrada, perdiendo su carácter urbano.

Se corresponden con este trazado las calles Bravo Murillo (antigua carretera de Burgos desde Cuatro Caminos hasta Pza. Castilla, prolongable hasta el pueblo de Fuencarral), López de Hoyos (antigua carretera de Hortaleza desde Av. América hasta M-30, prolongable hasta Hortaleza), Alcalá (antigua carretera de Aragón desde Ventas hasta Ciudad Lineal, prolongable hasta Canillejas y Barajas), Albufera (antigua carretera de Arganda desde Pte. Vallecas hasta Portazgo, prolongable hasta Villa de Vallecas), General Ricardos (antigua carretera de Carabanchel desde Pte. Toledo hasta Carabanchel Bajo, prolongable hasta Carabanchel Alto), Paseo de Extremadura (antigua carretera de Extremadura desde Pte. Segovia hasta Alto de Extremadura) y Antonio López (antigua carretera de Andalucía desde Pte. Toledo hasta Gta. Cádiz). La división de cada eje en tramos de distinto carácter se produce en Auras.

#### 3.4.2 Objetivos

Considerar los ejes como el espacio público de referencia de las barriadas periféricas, consiguiendo un tratamiento igual que el que tienen los espacios públicos de un casco histórico.

Optimización del espacio público del eje en los paisajes urbanos de mayor densidad, especializándose en usos peatonales (comercial, estancial y de paseo) y de transporte público.

La avenida será una referencia de urbanización con gran calidad estética para anteponerse al exceso de arquitecturas mediocres y variadas, promoviendo la reducción de la complejidad de la escena urbana simplificando sus elementos.

Prolongación de ejes hacia el centro hasta conectar con Rondas, y hacia el exterior hasta pueblos anexionados, con objeto de no ser estructuras aisladas y conectarlas con la red de ejes especiales de manera estética y funcional, no sólo mediante el tráfico rodado.

### 3.5 Ciudad Lineal



#### 3.5.1 Identificación

La Ciudad Lineal en su proyecto original ideado por Arturo Soria comprendía un trazado de 40 km en torno a Madrid, de los que finalmente sólo se llegaron a construir 5. Se ha detectado una sucesión de avenidas de dimensiones y trazado similar al planteado en origen que puede conformar una estructura de unos 25 km, a través de las calles García Noblejas, Fuente Cantarrona, Pablo Neruda y Avenida de los Poblados. Al igual que en el diseño original, la estructura urbana se interrumpe entre Entrevías y Villaverde, por la presencia del río, que sólo se salvaba con el trazado del transporte férreo.

### 3.5.2 Objetivos

Unir auras periféricas que puedan funcionar mediante una estructura perimetral.

Recuperar el trazado original de la ciudad lineal vinculado a una línea de transporte público de referencia metropolitana.

Recuperar en su trazado el carácter de parque construido.

## 3.6 Operaciones de reforma interior

### 3.6.1 Identificación

Nuevos paisajes dentro de paisajes viejos:

- Avenida de Asturias
- Gran Vía de Hortaleza
- Marqués de Viana
- Camilo José Cela
- Francisco Villaespesa (prolongación de Marqués de Corbera)

### 3.6.2 Objetivo

Aprovechar las operaciones de reforma interior para compensar los defectos del paisaje que atraviesan. Actualmente son islas autónomas que se contagian de su entorno sólo en función del parecido que tengan.

## 3.7 Ejes de los nuevos desarrollos

### 3.7.1 Identificación

El exceso de uniformidad paisajística de los nuevos ensanches y la escala desmesurada de su espacio público provoca una isotropía en todo el tejido que dispersa la poca vida urbana y elimina referencias para orientarse. Se han de conseguir ejes de concentración de vida donde aparezca toda la diversidad de usos y gentes posible dentro de las limitaciones, aprovechando la sinergia de los centros comerciales y del transporte público, que se conviertan en la referencia de cada nuevo barrio.

Cumplen estas condiciones las avenidas en Sanchinarro y Las Tablas por donde circula el Metro Ligero, la avenida axial de Las Rosas donde se ubique la futura ampliación del metro (Av. Guadalajara o Av. Aquitania) y la Gran Vía del sureste que atravesará los Berrocales, el ensanche de Vallecas, los Ahijones y los Cañaverales con una estructura de transporte prevista. Pueden existir otros ejes futuros si se dan las condiciones de concentración de transporte o comercio en un futuro.

### 3.7.2 Objetivos

Diferenciación estética de un eje concreto de cada ensanche como referencia espacial por encima de la uniformidad, tanto en arquitectura como en urbanización.

Concentración en el eje de toda la diversidad de actividad posible, aprovechando la afluencia al transporte público.

## 4. Programa ITER: Itinerarios del Centro Histórico

### 4.1 Definición y enfoque

Las nociones de **paisaje urbano** y de **itinerario**, de **escena de la ciudad** y de **recorrido**, se entrecruzan en cualquier reflexión con propósitos operativos sobre la imagen de la ciudad. Las estructuras urbanas agregan enclaves y fronteras, barrios que son como esponjas y otros que a veces se acorazan.

Por tanto, un sólido punto de partida en esta argumentación significaría entender la ciudad a partir de la geografía de los *cauces* por los que fluyen los recorridos de sus habitantes, en todas sus cuencas y en las muy distintas ramificaciones de cada una de ellas. La observación de las muy diversas conformaciones que la evolución urbana ha ido introduciendo en las vías surgidas como cauces principales, nos puede servir para definir estos ámbitos.

En nuestra ciudad se dan casi todas las variaciones del tema: antiguas calles principales, como Mayor o San Bernardo, que pasaron a tener solo papeles de comparsas, y que muy lentamente se recuperan de esa decadencia.

#### EL PASEO COMO INTENCION, EL RECORRIDO COMO PROYECTO.

En los trabajos del Plan se han examinado los modos y maneras, cantidades y cualidades de todos los flujos marcan la geografía activa de la ciudad, o que señalan sus anteriores cartografías de los recorridos madrileños.

En coherencia con esas reflexiones, el PCPU, dentro de su estrategia de cualificación y valoración del paisaje de la ciudad, abre varias líneas de actuación sobre esos temas, enmarcadas en los siguientes objetivos:

##### 4.1.1 Intenciones en el Casco Antiguo

En el Casco, por su intrincada morfología y sus arborescentes trazados de escasas continuidades, por sus dimensiones y su topografía modelada en distintas mesetas y vaguadas, y también por las muy diversas imágenes que se han ido adhiriendo a sus distintas zonas, apenas pueden percibirse itinerarios que lo recorran en su totalidad. Incluso en sus *cauces* más importantes, como la Gran Vía (el único que atraviesa el centro sin discontinuidades, respondiendo a un proyecto que buscaba justamente esa finalidad), son escasos los recorridos que se efectúan de uno a otro extremo, siendo mucho más frecuentes los que se desarrollan en una u otra de sus dos vertientes.

Otros itinerarios incentivados en los últimos años con la intención de atravesar el conjunto del casco, como el que debería enlazar el área del Prado con la Plaza de Oriente, a través de Huertas, Plaza Mayor y Santiago, se desdibujan en esos últimos tramos, en contraste con los densos flujos engranados por Huertas. Incluso en el eje Prado-Recoletos, con óptimas condiciones por la continuidad de su trazado y su acondicionamiento como agradable paseo, son escasos los flujos que los recorren en su totalidad, marcando la Plaza de la Cibeles una clara divisoria.

Así, lo que encontramos más bien en el Casco son itinerarios que mallan determinadas islas urbanas, o que se extienden linealmente entre dos focos.

La calle Fuencarral, en su tramo entre Bilbao y Gran Vía congrega muy numerosos comercios dirigidos a gustos juveniles muy perfilados.

La maraña de calles en torno a la Plaza Mayor agrega y funde muy variados flujos de usos, desde las "derivadas" turísticas a las mil y una compras o a unos modos de ocio de bares y restaurantes de connotaciones tradicionales.

En el sur del Casco siguen persistiendo los históricos recorridos imantados por el Rastro, los sábados y domingos o los flujos cotidianos encauzados por algunos de los cauces que descienden hacia su borde sur, como Mesón de Paredes o Ave María, y se han abierto en los últimos años otras importantes constelaciones de ocio, con rasgos comunes del

predominio de jóvenes pero con ciertos matices diferenciadores en cuanto a los referentes culturales: las redes difusas en torno a San Andrés, la Plaza de la Paja, etc. y los nuevos flujos activados por el "ángulo" Argumosa-Miguel Servet.

Bastan estas alusiones, que recubren tan sólo algunos de los muchos itinerarios y redes que mallan el casco, para obtener algunas indicaciones de interés para nuestra estrategia:

- existen más bien redes, confusas y difusas, que itinerarios en el sentido fuerte del término.
- las motivaciones de la gran mayoría de esas redes conciernen al ocio (en sus variantes muy madrileñas de bares, cervecerías y copas nocturnas) y a la compra. Las focalidades turísticas son importantes pero muy limitadas a algunas zonas.
- esas redes son muy activas, se modifican, se adaptan y a veces se trasmudan o mezclan (como las recientes en Chueca o Lavapiés) pero tienen unas fronteras no poco efectivas, limitadas a zonas muy particulares, con *paisajes/figuras* de rasgos muy diferenciados, incluso dentro de las motivaciones comunes del ocio o la compra.

#### UNA GEOGRAFIA VOLUNTARIA, CAUCES Y CANALES, REMANSOS Y PUERTOS.

Los propósitos del Plan del Paisaje surgen en buena medida buscando abrir unos *nuevos cauces* y redes que complementen las actuales, añadiéndoles contenidos más complejos y variados, o que se conformen novedosamente en su conformación urbana y también en los motivos que alienten el discurrir sobre ellos.

Esas intenciones de novedad y complejidad en cuanto a las motivaciones se articulan con la elección de unas localizaciones y trazados con los siguientes objetivos:

- poner el máximo empeño en la activación de algunos itinerarios que crucen la totalidad o la mayor parte del casco, en sus dos direcciones fundamentales, este-oeste, norte-sur.
- articular con rasgos unitarios algunos itinerarios "temáticos" de gran actividad y de corta extensión, situados a corta distancia de otros encauzados por los mismos o similares ejes, pero que se encuentran escindidos por "barreras" urbanas o mentales.

#### UNA PROYECTUALIDAD TRANSVERSAL Y UNA GESTION DIVERSA.

La conformación de los itinerarios propuestos sólo será posible con estrategias de *proyectualidad transversal*, que articulen líneas de actuación de contenidos necesariamente transversales:

Dentro de esa visión de complejidad y transversalidad es importante señalar que en todos los casos incorporarán actuaciones "materiales" e "inmateriales"...Y dentro de las primeras deberán distinguirse las de naturaleza "epidérmica" de las que supongan la construcción de edificaciones, estables o con acotaciones temporales más limitadas.

#### ACTUACIONES DE ADECUACION DEL ESPACIO URBANO.

Se deberá dar prioridad al tránsito peatonal, mostrando especial atención a las secciones de calles y espacios libres, los pavimentos y el arbolado urbano.

#### EL ALUMBRADO: MADRID ILUSTRADO O LOS "RECORRIDOS DE LAS LUCES"

El alumbrado debe tener un papel esencial, al poder enfatizar –con medios livianos y efímeros- la direccionalidad de los recorridos. La importancia de la iluminación se puede potenciar en algunos recorridos que podrían derivar hacia otros, o que cuentan con unas condiciones de escena urbana con deficiencias de notable rigidez. También serán muy importantes para marcar tramos y "pausas intermedias".

Los sistemas de alumbrado deben atender no sólo al espacio de las calles o plazas sino también a las fachadas de los edificios y episodios urbanos importantes.

#### LA SEÑALIZACION

En los Programas de Itinerarios este aspecto debe asumir un cometido extremadamente relevante.

La señalización e información debería además distinguir:

- > Referencias a arquitecturas históricas, elementos urbanos de interés, obras de arte etc.
- > Actividades privadas (por ejemplo, "elementos de puntuación" sobre determinados tipos de comercios, acentuaciones de los "usos especializados" de cada itinerario, etc.
- > Eventos y actividades efímeras.
- > En este punto se promoverá una reflexión sobre la cualidad y cantidad de señalizaciones, para arbitrar líneas de actuación que eliminen señales de elementos que aportan más contaminación ambiental que verdadera utilidad. Una alternativa es la señalización horizontal creando "tourist-trade" que orienten al visitante en un paseo por los diferentes recorridos. Debe potenciarse, asimismo, para evitar la proliferación de elementos, las guías digitales y aquellas que pueden recibirse desde el teléfono móvil.

#### LAS INICIATIVAS ACTIVADORAS DE NATURALEZA "INMATERIAL": ACTOS, EVENTOS, LENGUAJES...(gestión cultural)

En la estrategia de activación de los Programas ITER los contenidos materiales o técnicos podrán graduarse según las condiciones y objetivos.

Pero todos los Programas exigirán como condición imprescindible iniciativas de naturaleza inmaterial, relacionadas con la información y persuasión, la programación de actos festivos o culturales, etc.

- a) Inserción en campañas de difusión y de publicidad urbana.
- c) celebración de algún evento singular o actividad efímera relacionada con el "tema" del itinerario.

### 4.2 ITER 1. Itinerario de Barroco, del Hospicio al Convento de las Comendadoras

#### 4.2.1 Ámbito:

Enlaza las iglesias, conventos y edificios civiles del Barroco en los barrios populares del norte del casco.

#### 4.2.2 Justificación

LAS RAZONES. COMO ENTRETEJER REDES, HILVANAR DERIVAS URBANAS EN UNA ZONA CONFUSA DEL CASCO ANTIGUO.

Como señalamos en esos capítulos, los elementos arquitectónicos descolantes, los conjuntos edificados que actúan como *signos* de determinadas épocas, o que evocan fenómenos culturales relevantes, pueden ser utilizados para suscitar significados que incidan en el uso de la ciudad, o para hilvanar redes, o suscitar procesos de recualificación de sus entornos.

Esos propósitos de activación pueden ser muy diversos, dependiendo de los contenidos y valores de los edificios que se inserten en una estrategia de esa índole. Podrían referirse a valores arquitectónicos propios, o a contenidos muebles (sobre todo museísticos) o a significados particulares (de orden religioso, cívico, etc.). En ciudades con grandes episodios arquitectónicos históricos cualquier propuesta que pretendiese reforzar su conectividad no necesitaría justificación alguna (la obiedad de "Roma barroca" o de "Florenia renacentista"), pero en el caso madrileño resulta imprescindible, por las características peculiares de nuestro patrimonio arquitectónico histórico.

- > la gran eclosión de Madrid en el arte y la cultura europea (no tanto como villa, sino como Corte) se asienta en el XVII, pero con la preponderancia (justificada y merecida) de la pintura, el teatro y la literatura respecto a la arquitectura o el arte urbano.
- > pero la menor carga creativa que un "observador cultural exterior" asignaría a la arquitectura del barroco madrileño, en relación a las otras artes de su época, no se corresponde con la minusvaloración que recibe en la "cultura interior" madrileña, o, mejor dicho, en la cultura "viva" (porque en los archivos académicos apenas cabrían más estudios sobre el tema).
- > en un corolario inmediato, se plantearía la cuestión sobre las posibilidades de "puesta en valor" de las arquitecturas históricas madrileñas que se encuentran relegadas por la relativa debilidad de sus valores o por la carencia de elementos "interiores" que actúen como

#### 4.2.3 Edificios y espacios urbanos que se enlazan en el itinerario

Si describimos el recorrido en sentido este-oeste se sitúan los siguientes edificios.

##### Museo de Historia.

Antiguo Real Hospicio, obra de Pedro de Ribera, de 1720.

Una de las mejores obras del barroco madrileño.

Museo de Historia, con importante presencia cultural e importantes previsiones de activación futura, como resultado de las obras de rehabilitación, ampliación y revisión museográfica casi finalizadas.

##### Calle de San Joaquín-Plaza de San Ildefonso-Corredera Baja de San Pablo

La plaza es un interesante espacio urbano, que recoge importantes flujos de viandantes, con terrazas y activos comercios. Focalizada por la iglesia de san Ildefonso, modesta obra de Juan Antonio Cuervo, de 1820.

La Corredera enlaza la zona del entorno de Barceló, Bilbao, Tribunal, con densas y variadas actividades urbanas, con la Gran Vía, en la que desemboca.

##### Iglesia de San Antonio de Los Alemanes y Hermandad del Refugio (denominada inicialmente, de los Portugueses)

Obra de Pedro Sanchez. Fachada de Juan Gómez de Mora. 1624.

Fundación de Felipe III, integrando Hospital e Iglesia.

Interesantísima iglesia de planta oval, con gran cúpula decorada con arquitecturas fingidas y escenas por Ricci y Carreño de Miranda.

##### Calle del Pez

Interesante calle, con fuerte actividad, animada tanto por el comercio como por los numerosos locales bares y cafés. Uno de los lugares del centro con más atractivo hacia el ocio de los jóvenes, con una atmósfera "alternativa" entremezclada con bares y restaurantes de corte tradicional. Ha sido objeto de recientes obras de urbanización,

conformándola como calle de "convivencia", con acertados resultados, tanto formales como en cuanto a la mejora de su calidad y el reforzamiento de los flujos peatonales.

#### **Benedictinas de San Plácido**

Fray Lorenzo de Nicolás, mediados del XVII.

Interesante por su arquitectura y por su historia.

Posee la segunda bóveda encamionada de los templos madrileños, después de la proyectada para el Colegio Imperial. Frescos de Claudio Coello y Ricci y esculturas de Manuel Pereira.

Como señala R. Guerra de la Vega, "tras los sólidos muros del Convento ocurrieron los hechos más escabrosos del XVII", desde su fundación por el poderoso Jerónimo de Villanueva para alojar a su amada Teresa Valle de la Cerda, acusada poco después por la Inquisición, que intervino también para frenar los fenómenos de histeria entre la comunidad de monjas provocados por su capellán, la posterior caída en desgracia y ruina de Villanueva, los posteriores escándalos generados por los amores del rey Felipe IV con la novicia Margarita de la Cruz.

#### **Calle de San Bernardo**

El itinerario se desarrolla por la calle de San Bernardo hacia el norte, hasta Iglesia de Nuestra Sra. de Montserrat. No hace falta reseñar el interés de esta calle, tanto por su intensa vida urbana como por las valiosas arquitecturas que la flanquea

En particular, destacan:

- El **Palacio Bauer**, construido en el XVIII y con sucesivas reformas en el XIX y XX. Acoge la **Escuela Superior de Canto**, enclavado en la esquina con la calle del Pez, y que contiene un magnífico Salón de Actos.
- El **Palacio de Parcent**, de 1728, también con sucesivas reformas del XIX y XX. Oficinas del Ministerio de Justicia. Espléndido jardín, lamentablemente excluido del uso público.

#### **Iglesia de Nuestra Sra. de Montserrat**

Iglesia de un antiguo Monasterio también fundado por Felipe IV, para los monjes castellanos que fueron expulsados de Montserrat tras el levantamiento de Cataluña.

El proyecto inicial de Sebastián Herrera de 1668 quedó interrumpido por causas económicas, sin construirse la cúpula ni el presbiterio. Reconstrucciones en 1920 y construcción en 1982 del hastial oeste (Capitel, Martorell, Riviere)

#### **Calle de Quiñones- Plaza de las Comendadoras.**

La Plaza tiene notables valores urbanos, siendo un lugar de confluencia de múltiples usos: ocio (bares, cervecerías y restaurantes), comercio tradicional, locales comerciales innovadores en múltiples campos (moda, cultura, música, etc.).

#### **Convento de las Comendadoras y parroquia de Santiago el Mayor.**

Obra de los Hermanos Olmo, de la segunda mitad del XVII, con sucesivas reformas hasta hace pocos años (Nuere, 2000).

Magnífico ejemplo de conjunto conventual madrileño, el único que se conserva en su integridad.

Construido a finales del XVII, como sede de la Orden de Santiago en Madrid. Reformas sucesivas, con aportaciones de importantes arquitectos como Sabatini (reestructuración del convento) y Pascual y Colomer (coro). La iglesia posee una magnífica cúpula y una sacristía espaciosa y de gran belleza.

#### **Cuartel del Conde Duque**

Uno de los edificios de mayores dimensiones de la ciudad. Creado como Cuartel de la Guardia Real de Felipe IV, obra de Pedro de Ribera, con posteriores aportaciones de Ardemans.

Adquirido por el Ayuntamiento de Madrid en 1969. Posee un gran significado en la historia urbana madrileña de la época de la transición a la democracia, al suscitar una amplia campaña vecinal con participación de gran número de entidades ciudadanas y profesionales, entre ellas el COAM, para reivindicar su recuperación como equipamiento cívico y cultural.

Ha sido rehabilitado mayoritariamente, con numerosas funciones dotacionales.

#### 4.2.4 Orientaciones estratégicas

Los objetivos estratégicos de la propuesta son los siguientes:

Tejer unas nuevas redes activas de conocimiento y disfrute de la cultura de la ciudad, en una zona muy dinámica, pero excesivamente polarizada entre el "ocio de cañas y copas" y los restos anquilosados de la vida de barrio tradicional.

**>en una visión sobre la estructuración del centro, se trataría de reforzar las "urdimbres horizontales" para tejer concertadamente los flujos urbanos de la zona**

Con esa perspectiva, se trataría de inducir enlaces este-oeste en esta zona del norte del casco antiguo., hoy –y también ayer- polarizada en demasía por los flujos sur-norte, estimulados por la estructura radial de la ciudad (con la incidencia determinante de los ejes San Bernardo y Fuencarral).

**>incentivar el conocimiento y la valoración de la historia de Madrid por parte de sus ciudadanos y también de sus visitantes, con el fin de asentar su identidad.**

Este objetivo tiene intenciones que sobrepasan a las puramente urbanísticas o culturales.

En la perspectiva del acelerado e intenso crecimiento de la población, de las actividades económicas y de la vida social de Madrid que se dibuja para los próximos años, los objetivos dirigidos a la valoración de su pasado no sólo constituye una exigencia cultural "autónoma" sino que debería incidir de modo importante en las estrategias de cohesión social, sobre todo en dos campos: los jóvenes y la población de edad.

**>impulsar el significado cultural de la zona en la vida madrileña y en la imagen general de la ciudad**

La caracterización de la zona se encuentra hoy excesivamente marcada por los flujos de ocio en unas áreas, como la franja oeste de "Malasaña", o el entorno de "Las Comendadoras" conformados en los 80 y consolidados y extendidos en los últimos años; o por la vida muy activa pero monótona inducida por las muy numerosas sedes administrativas y oficinas privadas focalizadas por Fuencarral y San Bernardo; o por la permanencia de los ritmos cotidianos del vecindario tradicional.

**>constituir como horizonte de referencia la cultura y el arte del barroco, etapa fundamental, áurea, en la historia madrileña.**

Es innecesario resaltar los valores de la cultura y del arte del barroco en Madrid.

Sí es importante subrayar que en contraste con las arquitecturas del centro del casco, asentadas en la vida madrileña, conocidas en los flujos turísticos, apreciadas culturalmente, los monumentos barrocos de los barrios del norte sólo participan muy moderadamente de esa valoración y, en algunos casos, aparecen desdibujados, casi envueltos en atmósferas mortecinas.

Pero es precisamente esta caracterización incierta, entre la vitalidad y el desvanecimiento, la que ofrece mayores oportunidades a la idea del itinerario.

>**hacer de la secuencia de recorridos una secuencia de conocimientos** y de interpretaciones sobre los nudos fundamentales de la sociedad barroca.

Se trata de aprovechar las oportunidades de inducción de lecturas e interpretaciones que ofrece la variedad de los edificios que aparecen representados en la zona: cuarteles, dotaciones asistenciales, templos y conventos, caserones nobiliarios.

>En el recorrido del Barroco, a parte de las iniciativas relacionadas con la conservación del patrimonio monumental, **cabría marcar los itinerarios a seguir mediante una señalización expresa que indique los recorridos que ofrece y sus hitos más importantes.** Esto nos llevaría por otra parte a la reflexión sobre la cualidad y la cantidad de señalizaciones que proliferan por el centro de la ciudad, a la necesidad de su reconsideración y a la urgente eliminación de series que aportan más polución ambiental que verdadera utilidad.

>**hacer de los monumentos puntos de referencia** en el recorrido urbano como hitos singulares en el paisaje de la ciudad, se trata de aprovechar los monumentos existentes como elementos relacionados con la historia de la ciudad y sus etapas.

#### 4.2.5 Objetivos

##### **CUALIFICACION DEL SISTEMA DE “REDES” DE CALLES Y PLAZAS.**

>Pavimentación con criterios de continuidad, estudiando la posibilidad de crear circuitos –“tourist-trades”- con carácter horizontal, que inviten al visitante-ciudadano a conocer mejor los hitos monumentales del trazado.

>Nuevo tratamiento de algunas plazas, descuidadas o con perceptibles problemas.

>Alumbrado especial,

>Programa de mejora de fachadas y de escena edificada.

>Cuidado de los elementos de publicidad evitando que interfieran en la contemplación de los monumentos más característicos del trazado.

##### **INCENTIVACION DE LA CAPACIDADES DE ATRACCION “ESTABLE” LOS EDIFICIOS**

El documento del Programa del Itinerario estudiará las condiciones de los edificios centrando la atención sobre todo en:

- a) escena exterior
- b) adecuación de los espacios susceptibles de albergar actividades previstas en la programación cultural y social (realización de conciertos, exposiciones, teatro, debates culturales, arte temporal).

**LOS PAISAJES “INMATERIALES”, COMO HILOS Y HALOS VIVIFICADORES DE LOS PAISAJES “CONSTRUIDOS”.**

El Plan de Paisaje pretende plantear, en una de sus líneas más innovadoras, la consideración del *valor de los paisajes inmateriales* característicos de la contemporaneidad.

Por ejemplo:

- > Fiestas, eventos todo tipo de “actos de calle”.
- > Despliegues narrativos, escénicos de todo tipo en el interior de los edificios que conforman el recorrido. Explorando su historia “interna” o abriéndose a aspectos externos.
- > Utilización de ciertos edificios o lugares abiertos como espacios de “agregación vecinal” o de “coagulación” cultural (personas interesadas en la música barroca, o en los carnavales del XVII, o en la artesanía de la época, etc.).

#### **4.3 ITER 2. Itinerario del arte emergente, de la fundación La Caixa al Mercado Puerta de Toledo.**

##### 4.3.1 Ámbito

Se desarrolla en el sureste del casco, entre la Plaza de Platerías y la antigua iglesia de las Escuelas Pías de san Fernando, recientemente reconvertida como biblioteca y sede de la UNED.

Recorre primero las calles Alameda y Gobernador, cruza Atocha y prosigue junto al CARS, abriéndose después a una doble opción por Dr. Fourquet o su paralela. Continúa después por Argumosa, llega a la Plaza de Lavapiés y desemboca en la Tabacalera a través de Miguel Servet.

##### 4.3.2 Objetivos

- a) Estimular las implantaciones de todo tipo de pequeñas actividades relacionadas con la producción, la exhibición y la difusión artística, fundamentalmente de artes plásticas, así como las relacionadas con el diseño y la moda, impulsadas por jóvenes creadores.
- b) Aprovechar las sinergias derivadas de la actividad de los grandes centros de arte que se sitúan en las cercanías.
- c) Impulsar usos económicamente activadores y culturalmente innovadores en las zonas de Lavapiés, dentro de la necesaria estrategia de cohesión social respecto a la muy numerosa población inmigrante.
- d) Complementar otros Programas del PCPU, y en especial el que tiene por objeto la cualificación urbana y funcional de las Rondas (AURA del *Arco Cultural del sur del casco antiguo*).
- e) **Arte emergente**, discurre por las calles secundarias paralelas al Paseo del Prado, desde el Círculo de Bellas Artes a Lavapiés. Va ligado a la presencia de los museos y centros de arte más importantes de Madrid, por ello se podrían potenciar las instalaciones y proyectos de intervención artística en su vertiente temporal, aprovechando algunas zonas de este itinerario que ofrece grandes perspectivas para ello, como lo pueda ser el eje Prado-Recoletos, las plazas vinculadas en torno a los principales museos o aquellas otras que por su especial configuración y atractivo urbano, así lo recomiende. En este sentido sería deseable, una vez acotados los espacios urbanos potenciales, pactar con las instituciones culturales más próximas, en cada caso, el carácter de estas intervenciones, e incluso propiciar que ellas promuevan ese tipo de intervenciones.
- f) Potenciar las instalaciones y proyectos de intervención artística en su vertiente temporal, sobre todo en zonas aledañas a los grandes centros culturales vinculados a este trazado. Ej.: Eje Prado-Recoletos, Casa Encendida, etc. Implicándolos en éste tipo de actividades.

#### 4.4 ITER 3. Itinerario entre parques

##### 4.4.1 Ámbito

Se desarrolla en dirección este oeste, entre los dos grandes parques históricos de la ciudad, el Parque del Retiro y la Casa de Campo.

Para acentuar esa simetría proponemos situar sus dos extremos en el estanque y en el lago de uno y otro parque, por las oportunidades que después se señalan.

Desde el Retiro descendería por Espalter hasta la entrada al Botánico y Jardines de Murillo. Ascendería por la calle de las Huertas, toponimia que curiosamente alude al carácter del itinerario. En Antón Martín proseguiría por Magdalena hasta Tirso de Molina, que marca la "cima" del recorrido desde la vaguada del Prado.

Esta Plaza juega además un papel central en el itinerario, por su reciente caracterización como *mercado de las flores*, por iniciativa municipal.

Desde ese lugar desciende por Colegiata, se desvía poco después por la recoleta calle del Nuncio, a la vera de pequeños jardines. Se detiene al poco en la Plaza de la Paja, un espacio con valioso arbolado, junto a la también arbolada Plaza del Alamillo.

Desde ese punto podría discurrir a la Plaza de la Morería y llegar al parque de las Vistillas, pasando bajo la plataforma del viaducto, para descender desde ahí a la calle de Segovia descendiendo las laderas del parque. O podría proseguir directamente por la calle de Segovia y bordear los Jardines que se extienden hacia la Catedral, desde los espacios al pie de la muralla al extremo del Parque de Atenas y su encuentro con los jardines que rodean la Virgen del Puerto.

En ese lugar el itinerario podría otra vez bifurcarse, atravesando el puente de Segovia hacia jardines que bordearán en el futuro la otra ribera. O podría seguir por el Paseo de la Virgen del Puerto hacia el norte, bordeando los antiguos y nuevos espacios verdes hacia el río y el histórico Campo del Moro.

Desde la Puerta de San Vicente atravesaría el río para llegar a la Casa de Campo.

##### 4.4.2 Objetivos

Se trata de un itinerario de gran longitud, que normalmente sería recorrido sólo parcialmente.

Pero resulta de gran interés integrarlo en un Programa unitario, por varios motivos:

- para promover su recorrido completo en determinadas ocasiones, con procedimientos similares a los que se utilizan en los maratones populares, marchas deportivas con motivaciones culturales o reivindicativas, "día de la bicicleta", etc.
- para promover también determinadas actividades que serían en cierto modo independientes de los recorridos, pero que activarían la imagen del itinerario, por ejemplo ferias de flores, días dedicados de difusión de los parques madrileños.
- Reforzar el atractivo de eventos o fiestas que se celebraran en algunos de los espacios verdes que se articulan en el itinerario.
- Atraer el paseo y disfrute de madrileños y visitantes hacia los nuevos espacios verdes que se irán engranando en las dos riberas del Manzanares.
- Entreparques*, atraviesa el centro, desde el Parque del Retiro al Campo del Moro, bifurcándose al atravesar el río para acoger el parque de San Isidro y la Casa de Campo. Este es un escenario con una gran riqueza en patrimonio monumental, de ahí que también debe ser objeto de las acciones recomendadas destinadas a su conservación y puesta en valor. Pero la existencia en él de zonas con amplios espacios abiertos y zonas verdes pueden ofrecer posibilidades de incentivar proyectos de arte público de carácter permanente o temporal, ligados por ejemplo al "Land art"

- Difundir las características históricas y escultóricas de los monumentos ornamentales y conmemorativos situados en los parques y espacios como parte de la historia de la ciudad para un mejor aprecio y conocimiento de los ciudadanos

#### 4.5 Itinerario de los Mil Comercios

##### 4.5.1 Ámbito.

Se desarrolla en dirección norte-sur, desde la Plaza de Quevedo a la Plaza de Jacinto Benavente.

Se extiende a lo largo de las calles Fuencarral, Montera y Carretas, atravesando por tanto la Gran Vía y la Puerta del Sol.

- > el primer tramo, entre las Glorietas de Quevedo y Bilbao, tradicionalmente polarizado por los cines, ha reforzado recientemente su densidad y variedad de usos, por la inserción de comercio de grandes cadenas (Zara), librerías de gran escala (Casa del Libro y otras), Opencor y otros comercios de notable dinamismo. La ampliación y adecuación de los espacios peatonales ha acrecentado la vida urbana de la zona, complementando los flujos motivados por el ocio y la compra con los apacibles y tradicionales usos de las "plazas de barrio", que han venido además a complementarse con la persistencia del Mercado municipal.
- > el segundo tramo, entre la Glorieta de Bilbao y el Museo de Historia entremezcla comercio tradicional, ocio juvenil (enlazado al oeste con la malla de Malasaña y al este con la red que se extiende hasta Santa Bárbara y Fernando VI), focos de la vida de ocio como VIPS.
- > el tercer tramo, entre el Museo y la Gran Vía, se encuentra sobre todo puntuado por una miríada de comercios de moda juvenil, con la estética que ejemplifica la denominación Mercado de Fuencarral.
- > atravesando la Gran Vía prosigue el itinerario a lo largo de la Calle Montera, cuyos usos se encuentran en proceso de transformación, con el retroceso de las actividades vinculadas a la prostitución que tanto dañaron la zona. La reciente instalación de la sede de la Policía Municipal y la futura actuación dotacional en el edificio hace poco adquirido por el Ayuntamiento incidirán notablemente en este proceso.  
Debe reseñarse que esta calle ofrece en cierto modo una "simetría" respecto al primer tramo de Fuencarral, por la marcada presencia de cines y también por la variedad de usos.
- > el último tramo se desarrolla a través de la calle Carretas, uno de los lugares más activos del comercio tradicional, con la dinámica incorporación de comercios más novedosos y caracterizada siempre por su bulliciosa vida.

Desemboca en la Plaza de Jacinto Benavente, que hace algunos años tenía unas connotaciones contradictorias, por la mezcla de actividades muy asentadas de ocio y comercio, en parte devaluadas por usos marginales. Recientes actuaciones municipales y privadas han mejorado el carácter de la zona, que presenta cada vez más un uso público más intenso, conectada a la densa trama de ocio que se extiende hasta la Carrera de San Jerónimo y Príncipe.

El teatro Calderón y los cercanos cines Yelmo, y otros teatros cercanos, ofrecen de nuevo otra simetría con el otro extremo del itinerario.

##### 4.5.2 Objetivos.

- articular los flujos dominantes de comercio y ocio con algunos focos de difusión cultural**, sobre todo en el Museo de Historia y en el edificio adquirido por el Ayuntamiento en Montera. Además sería interesante fomentar la instalación de alguna pequeña infraestructura cultural, como salas de exposiciones de arte o fotografía, seleccionando estratégicamente su localización (siendo probablemente los puntos idóneos los extremos de algunos de sus tramos).
- Estimular los "desvíos" a algunos importantes centros culturales o museísticos muy cercanos al itinerario pero sin conexiones efectivas, como el Museo de la Academia de San Fernando.

- c) Promover eventos y actividades efímeras de carácter cultural en la Plaza de Benavente, como “ferias temáticas” de libro, artesanía, etc. audiciones musicales o de “teatro de calle”, etc. Ofrece una localización óptima por su cercanía a dos Plazas de intensa actividad: la Plaza Mayor y la de Santa Ana.
- d) Elaborar una estrategia detallada para la recualificación de la vida de la calle Montera, apoyada en las importantes actuaciones promovidas por el Ayuntamiento en los últimos años.
- e) El itinerario de Los *Mil comercios*, cruza el casco histórico de norte a sur a través de las calles Fuencarral, Montera y Carmen incluyendo las plazas de Quevedo y Jacinto Benavente. Este es un escenario que presenta un grado importante de degradación por actos vandálicos, que sufre una presión muy alta de tráfico y con graves problemas de contaminación ambiental y visual. Esta situación aconseja potenciar iniciativas de mejoras y normalización del mobiliario urbano, eliminación de series de señalizaciones y mobiliario incongruente e innecesario.
- f) Elaborar programas que tiendan a potenciar mejoras en el mobiliario urbano en la línea del “arte-función”.

#### 4.6 Itinerario ambiental (MRío)

Corresponde al proyecto que se encuentra actualmente en fase de construcción y que ha llevado a cabo el soterramiento de la M30 en el ámbito correspondiente al frente de la cornisa histórica de Madrid, a lo largo de alrededor de 5 km.

El proyecto configura un nuevo espacio libre de referencia de la ciudad. La ejecución del plano horizontal deberá completarse con el plan de mejora de la calidad estética del plano vertical que forma la fachada al río y que es ampliamente perceptible desde todos los puntos, especialmente desde el Puente de Toledo, donde el recinto se ensancha.

En términos de densidad perceptiva, el soterramiento de la M30 provoca una fuerte reducción del *número de miradas* (suponiendo que circularan del orden de 150.000 vehículos al día, al menos 300.000 se *beneficiaban* de las vistas). Siendo, como decimos, el espacio libre recuperado de mayor valor simbólico para la ciudad, convendrá mejorar los mecanismos para favorecer la accesibilidad y fomentar las visitas al lugar, de forma que las inversiones realizadas obtengan una rentabilidad social más allá del beneficio de unos pocos vecinos afectados.

El Ayuntamiento de Madrid ha procedido a la redacción del Plan Especial de intervención para la rehabilitación residencial y la mejora de la escena urbana en el entorno del río Manzanares y la Avenida de Portugal, dando una singular importancia a estas edificaciones que una vez soterrada la M30, tienen un nuevo carácter e importancia.

#### 4.7 Itinerario Gran Vía

Ver AURA correspondiente

#### 4.8 Itinerarios cultural, deportivo, lento, del Centro Histórico

##### 4.8.1 Descripción y objetivos

Cualificación del ámbito, con la finalidad de conformar unas secuencias de espacios libres y de actividades que enlacen fluidamente los dos grandes ejes históricos representativos: el prolongado eje Paseo del Prado-Recoletos y el más reducido de Templo de Debod, Plaza de Oriente, Palacio Real, Teatro Real, Bailén, Catedral y San Francisco el Grande, utilizando el sentido oeste-este, en el que crece históricamente la ciudad, y utilizando la cualificación del espacio público para la revitalización de barrios degradados como Lavapiés.

Afectará a actuaciones de pavimentación, mejora de fachadas, mobiliario urbano, ajardinamiento, iluminación, escena comercial, etc.

Este proyecto de Itinerarios Urbanos combina los aspectos del espacio público con su cualidad temporal, es decir, la escala urbana y la evolución de su crecimiento histórico han sido las referencias para el diseño de los tres recorridos: cultural, lento y deportivo. Los tres articulan una red que unen las dos vaguadas del casco histórico, la cornisa del Manzanares y el Paseo del Prado.

Se espera la transformación paulatina de un entorno urbano a través de la valoración de los recorridos a pie que permiten recuperar la identidad urbana del Centro de Madrid, como una ciudad discreta, que evita las amplias perspectivas urbanas tipo París, para concentrarse en la intimidad de trazados más discretos, con un carácter casi de atajo, en el que nos suele sorprender el valor de las edificaciones que nos van saliendo al encuentro.

El proyecto incluye tres tipos de itinerarios que tratan de especializar el carácter del recorrido:

##### ITINERARIO LENTO

El recorrido se vincula a colegios, centros de la tercera edad y de salud cercanos, con tramos de corto recorrido y escasa pendiente, en los que tanto el tipo de pavimentación, como el mobiliario urbano y la vegetación cualifiquen estos espacios.

##### ITINERARIO DEPORTIVO

Se articulan los equipamientos deportivos con zonas verdes históricas, como es el caso de Casa de Campo, Parque de Atenas, Cuesta de los Ciegos, Plaza de las Vistillas, Piscina de la Plaza de la Cebada, Polideportivo del Parque del Casino de la Reina, explanada libre de frente del Museo Reina Sofía, Jardín Botánico, Cuesta de Moyano, Parque del Retiro, y Polideportivo de La Chopera. El trazado tiene un perfil topográfico más accidentado, como corresponde a la naturaleza deportiva del itinerario.

##### ITINERARIO CULTURAL

Se unen los dos grandes ejes verticales de carácter cultural del Centro de Madrid: el eje occidental que vincula el Templo de Debod, el Palacio de Oriente y San Francisco el Grande, con el eje oriental que recoge los Museos de Thyssen, Prado y Reina Sofía. El itinerario transcurre prácticamente todo él por una curva de nivel por la que van apareciendo los edificios, desconocidos muchas veces, y de alto nivel de calidad histórico y arquitectónico.

#### 4.9 Itinerarios Urbanos (Proyectos Municipales)

El Ayuntamiento de Madrid en colaboración con el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, convocó en el año 2006 un Concurso para la definición urbana de los recorridos determinados en el Plan de Itinerarios Urbanos. Se trataba de una serie de Itinerarios caracterizados por la capacidad de establecer una especial relación entre el ciudadano y los tiempos de vivencia de la ciudad: un itinerario deportivo, otro cultural y otro lento.

El ámbito era el Centro de la ciudad y los tres Itinerarios se clasificaron como:

1. **ITINERARIO CULTURAL**
2. **ITINERARIO DEPORTIVO**
3. **ITINERARIO LENTO**

El fallo del Concurso se efectuó el 30 de octubre de 2006, resultando ganadora la Propuesta presentada por Josechu Mateu Máñez, con la colaboración de María Blanco Sánchez y Francisco Víctor Jiménez García.

## 5. Programa TRAZAS: Trazados de Estructuras Preexistentes

El programa TRAZAS tiene como objetivo, a través de distintos subprogramas, que ejemplificamos con Los Caminos del Agua, poner en valor estructuras lineales históricas que prestaron y prestan en algún caso un servicio a la ciudad

### 5.1 Los Caminos del Agua

#### 5.1.1 Antecedentes

#### COMO EN UNA CIUDAD LA LLEGADA DEL AGUA DEL CANAL FUE UNA FIESTA MAYOR.

La disponibilidad de agua marcó en Madrid, como en la inmensa mayoría de los asentamientos urbanos, su origen y su evolución. Un rasgo específico de nuestra ciudad, mucho menos frecuente en otras, sería que su nombre estuviera vinculado al agua: Madrid se derivaría del término árabe *Mayrit*, "lugar donde abundan los *mayra*, término que designaría las conducciones de agua o pequeños ríos" según han sostenido muchos filólogos y arabistas, como Oliver Asín.

Pero, en contraste con esa evocadora denominación, la historia de la villa, sobre todo después de su conversión en Corte, se caracterizó por la escasez del abastecimiento de agua. Con su progresivo crecimiento desde la segunda década del XIX esas carencias se fueron haciendo cada vez más acentuadas: informes oficiales y crónicas reiteraron la extrema gravedad del problema, siendo buena muestra las nutridas obras de Mesonero Romanos.

Todavía a mediados del XIX el suministro procedía de pozos dentro de la ciudad o de los denominados *Viajes de Agua*, que tantas resonancias tuvieron en las formas de construir, en las costumbres y en los lenguajes populares.

La inmensa mayoría de la población debía por tanto abastecerse de los pozos, como en las casas de vecindad, o de las fuentes públicas, algunas de ellas –siguiendo la tradición barroca instaurada en Roma- de notable presencia ornamental.

En 1851, se iniciaron las obras del llamado Canal de Isabel II, cuyo arranque se encontraba en las aguas del Lozoya, en la entonces lejana sierra, que concluyeron en 1858 con la llegada del agua a la ciudad.

El canal tenía una longitud de 77 kms. Y desembocaba en el Primer Depósito, en el entorno de la actual Bravo Murillo (que como Presidente del Consejo de Ministros había dictado el Real Decreto para la construcción de esa infraestructura). Hacia 1865 se inició la construcción del Segundo Depósito, cercano al Primero, y a comienzos del Siglo XX el Tercero, siempre en ese entorno.

A finales del Siglo XIX surgieron nuevas necesidades, sobre todo en las zonas del Ensanche, que resultaban difícilmente abastecibles por el canal del Lozoya. Se propusieron distintos proyectos, aprobándose en 1906 el del Marqués de Santillana, con la empresa Hidráulica Santillana, que recogía agua del Manzanares en el lugar de Valdelatas.

En distintas épocas del XX se desarrollaron otras importantes infraestructuras del canal de Isabel II dentro de la ciudad, primeramente con la canalización que conduce a los depósitos de la Plaza de Castilla, para sustentar el crecimiento del eje Castellana, y después con el ramal que recorre Hortaleza, sigue en paralelo a Arturo Soria, se asienta en el Depósito de San Blas y finaliza en el correspondiente Depósito de Vallecas.

#### LAS OPORTUNIDADES: MUCHAS, CLARAS Y MUY FLUIDAS

Las distintas infraestructuras de abastecimiento del Canal de Isabel II tienen todavía hoy una gran presencia en la estructura de la ciudad, en primer lugar por la gran superficie que ocupan sus distintos depósitos y por su caracterización como enclaves muy delimitados, con fronteras precisas: el entorno de los tres primeros Depósitos marca todo la zona entre Bravo Murillo y Santa Engracia, y en el área de la Plaza de Castilla el gran "vacío" en que se sitúa del depósito contrasta con el perfil de elevadas torres

Y en segundo lugar por la incidencia de las canalizaciones, que han condicionado los crecimientos de la ciudad en muchas de las áreas que atraviesan, dibujando en muchos tramos una sinuosa geografía lineal, con espacios inedificables por las determinaciones jurídicas del dominio hidráulico.

Los espacios de los Depósitos iniciales en la zona de Bravo Murillo y el situado en el área de la Plaza de Castilla han sido objeto desde los primeros 80 de varias actuaciones dirigidas a su incorporación a usos públicos.

En cambio, los Depósitos de las zonas de San Blas y de Vallecas no han recibido atenciones significativas en esas perspectivas de integración en la ciudad, constituyendo "espacios de oportunidad" para su articulación con los sistemas verdes de los entornos o para la inserción de dotaciones activadoras, como en las áreas de los depósitos históricos,

Los espacios que flanquean las canalizaciones poseen, en muchos casos, una extraordinaria capacidad para cualificar el paisaje de la ciudad, por muchos motivos:

- a) son **estructuras transversales en la geografía social y la geografía urbana** atravesando zonas muy dispares, en un mismo recorrido. Basta pensar en el discurrir del primer tramo del canal, en su recorrido desde la Plaza de Castilla, hoy una zona de alta capacidad terciaria, los bordes de los antiguos suburbios obreros Tetuán, hoy en transformación residencial, hasta los Ensanches del oeste
- b) engarzan en muchos casos numerosos espacios verdes, como en el entorno del Parque de San Blas o en los sistemas verdes entre el Barrio del Pilar y el Paseo de la Dirección.
- c) en algunos puntos se manifiestan en la superficie, como los acueductos de la Avenida de Pablo Iglesias, con una poderosa imagen.
- d) mantienen en muchos tramos una continuidad de dominio público, que posibilita estrategias de uso con muchas connotaciones.

### 5.1.2 Las intenciones del programa

Este Programa, como otros del PCPU, integra dos objetivos de naturaleza diferente:

- a) extensión de los flujos urbanos públicos, incentivación de las muchas redes de vida cotidiana sobre unos soportes urbanos "desatendidos" o muy poco, o de mal modo, o casualmente utilizados,
- b) incidir en las *geografías mentales*, las percepciones, los *imaginarios* subjetivos de la ciudad

Con ese horizonte, se propone la redacción y desarrollo de un Programa orientado por los siguientes objetivos:

#### 5.1.2.1 Los recorridos

##### EL DISCURRIR DE LOS CANALES COMO CAUCES DE NUEVOS MODOS DE FLUIR DE LA VIDA URBANA

- Conformación de un sistema de recorridos de "alta calidad paisajística" a lo largo de los trazados de las canalizaciones.
- Estimular a través de esas continuidades urbanas otros objetivos de conectividad social
- Engarzar en sus recorridos dotaciones culturales, sociales y otras de carácter vecinal que sirvieran para resolver necesidades de los entornos y para acrecentar el uso de esos sistemas libres.
- Situar *focos* dotacionales innovadores, con alta capacidad de atracción.
- Expresar su fundamental importancia para la ciudad.
- Valorar los elementos de mayor importancia arquitectónica e histórica, utilizándolos como estructuras de irradiación de nuevas cualidades urbanas y paisajísticas.

#### 5.1.2.2 Las áreas de los depósitos:

##### EMBALSES URBANOS PARA EL REMANSO DE LO COTIDIANO O LA ACTIVACION DE LO NOVEDOSO

A pesar de las numerosas reformas y mejoras realizadas en los últimos años, las áreas en que se inscriben los Depósitos siguen presentándose a la mirada de los ciudadanos como espacios "excluidos".

La estrategia que se propone desde el Plan de Paisaje debería implicar en primer lugar el estudio detallado de sus condiciones actuales y sus perspectivas de utilización futura:

- a) Un inventario preciso de las áreas de Depósitos y superficies anexas, delimitando espacios utilizados, zonas de reserva en distintos escenarios temporales a corto o medio plazo, "bordes indecisos" previsiblemente sin utilización alguna incluso a largo plazo...
- b) Estudio de inserciones y conexiones con los tejidos urbanos y espacios verdes de los entornos.
- c) Análisis de los efectos de las dotaciones que estuvieran situadas en sus ámbitos: zonas deportivas, parques públicos, exposiciones de arte, etc. Evaluación de su incidencia en la ciudad, visitantes o usuarios, "rentabilidad" social o cultural, soportes administrativos, costes de gestión.

Las propuestas sobre estas áreas deberán apoyarse en el entendimiento de las posibilidades que ofrecen por sus condiciones dimensionales y sus inserciones urbanas.

La estrategia proyectual sobre estos espacios debería considerar:

- a) su imprescindible articulación con las ideas proyectuales que orienten las actuaciones sobre los "cauces" configurados por los trazados de los canales.
- b) la asignación de los imprescindibles usos dotacionales considerando en primer lugar las necesidades de "escala de barrio" que pudieran encontrar un acomodo en el lugar.

- c) en inmediata relación con esos criterios de "enlace a lo cercano", elección de otros nuevos usos con *criterios de identidad a escala de ciudad*.

## 6. Programa ABORDARMADRID: Recualificación Ambiental de Bordes Urbanos

La estructura fragmentaria de la ciudad de Madrid, resultado de ser atravesada, rodeada o conectada por cientos de kilómetros de infraestructura lineal en los procesos urbanos que logran su más reciente configuración metropolitana, ha dado lugar a un conjunto de piezas que se manifiestan al exterior como artefactos compactos con un borde nítido. De no existir tales infraestructuras, el borde no se evidenciaría.

Existe por tanto una categoría extensa e indiscutible de borde de ciudad vinculada a la fractura lineal de la trama urbana –realizada a priori o sobrevenida a posteriori- con pérdida de permeabilidad transversal y alta densidad perceptiva por tratarse de corredores viarios de alta capacidad. En muchos casos el borde se manifiesta como una unidad de paisaje, más allá de la mera yuxtaposición de arquitecturas construidas. En estos casos el éxito se viene confiando a las opciones individuales de cada proyecto y el resultado no será otro que el que depare el azar.

El borde, el límite, es un espacio específicamente contemporáneo, el territorio donde se manifiesta la nueva ciudad y por tanto las nuevas arquitecturas. El borde urbano debe aparecer pues con unas nuevas características y rasgos diferenciales. Se genera una red uniforme en el territorio, una red formada por vacíos que hacen de conexión entre las partes. El límite puede ser entendido como espacio de articulación entre diferentes realidades en el espacio contemporáneo, un espacio marcado por realidades que actúan simultáneamente entre sí, que carece de las tensiones del centro, pero que goza de otras.

Los nuevos bordes planificados son muros de cierre, muros de protección, pero otros postulados son posibles. Principios de transparencia e interconectabilidad entre piezas pueden ser positivos a la hora de disponer objetos en estos límites o formular estrategias de paisaje.

La ruptura de la trama se manifiesta también ante la presencia de vacíos urbanos como zonas verdes. A diferencia de los corredores, la cuota de paisaje se ve mermada por la menor densidad de uso y dispersión geográfica de los observadores (se entiende referido a grandes zonas verdes capaces de leerse como vacíos, no de pequeños parques urbanos, vinculados éstos a la escena urbana). En estos casos la lectura del borde deberá realizarse en términos de aprovechamiento de vistas e integración.

Otras veces a la discontinuidad de uso se superpone la ruptura topográfica, los desniveles; surgen así bordes especiales como las cornisas, que se tratarán en capítulo independiente.

En un esfuerzo por clasificar la realidad percibida de los bordes de Madrid en términos comprensivos –o paisajísticos-, se ha establecido una categorización que atiende a una primera evidencia, los que ya *son* y la anticipación de los que *serán*, imaginando este segundo grupo a partir de las planimetrías de los desarrollos aún no construidos, que previsiblemente se parecerán a sus predecesores.

De cara a los que *son*, la estrategia paisajística pasa por entenderlos desde las cualidades predominantes que comparten o bien desde los recursos que ofrece el territorio y que les pueden por tanto hacer cómplices de una intervención de carácter global. Los que están por construir suponen una interesante oportunidad de intervención de arquitectura y el paisaje, desde lógicas que profundicen en el concepto del límite de la ciudad contemporánea.

El concepto de borde o de límite como una realidad espacial en red que se manifiesta en la ciudad y puede conectar con especialidades semejantes en otras ciudades o regiones. El borde se debe tratar como la intersección de lo urbano y lo arquitectónico a través de estrategias.

El borde es el espacio de transición entre la ciudad y el corredor y por tanto una parte esencial en la percepción de ambos. El proyecto de la infraestructura deberá tratarlo como un elemento más del diseño de ésta -y no como el espacio sobrante del sistema general viario-, coordinadamente con la urbanización que para el terreno adyacente establezca el Plan.

Se propone un programa específico (ABORDAR MADRID) que pretende la puesta en valor de una estructura compleja formada por cuatro categorías de ejes viarios –y sus bordes-, cada una de las cuales responde a un leitmotiv inspirado

por el propio territorio. El programa ABORDAR MADRID se debe entender como un espacio de creación urbano-paisajístico.

La red de autovías urbanas, manifestación del esqueleto que soporta los flujos de la ciudad metropolitana son un espacio manifiesto de alta concentración de uso y por tanto de alta densidad de paisaje.

Las autovías descubren nuevos paisajes y revelan nuevos puntos de vista de la ciudad. Se internan en el territorio promoviendo nuevas formas de acceder y nuevas fórmulas de habitar los barrios.

Desde la urbanística moderna, el PCPU defiende que la red viaria de alta capacidad ejecutadas en nuevos sectores de desarrollo de la ciudad, junto con los espacios de borde que le acompañan y las edificaciones que lo delimitan, constituye un tipo de paisaje contemporáneo que debe ser el soporte y el impulso para la construcción de un territorio urbano periférico de mayor calidad que fomente la interconexión transversal, debilite la fragmentación y mejore las relaciones de barrios colindantes. La intervención sobre este espacio de nueva generación se debe entender más allá de la cosmética o el embellecimiento de la ciudad, planteando una seria reflexión sobre la construcción de la ciudad en los paisajes del límite.

### 6.1 Subprograma Madrid DVERD

#### CONSOLIDACIÓN DEL EJE VERDE DE CONEXIÓN AMBIENTAL ENTRE EL MONTE DEL PARDO Y EL PARQUE DEL SURESTE

##### 6.1.1 Ámbito: Monte del Pardo, Río Manzanares, Parque Regional del Sureste

Interface de carácter blando y presencia vegetación que conecta y pone en valor las estructuras territoriales de mayor significado ambiental, El Pardo, El Río y el Parque del Sureste y se erige en soporte de otro *espacio* de conexiones, las del Arte y la Naturaleza.

Recreación, reinterpretación, reescritura de un anillo verde contemporáneo.

Consiste en patentizar un eje norte sur compuesto por, sucesivamente: carretera de colmenar hasta el enlace con la M40, tramo norte de ésta hasta el nudo con la M30, M30 oeste junto al río, operación Mrio hasta el nudo sur y corredor sur de infraestructuras a lo largo del manzanares hasta el límite del municipio; con la idea de reforzar la imagen verde de la ciudad tomando como excusa una sucesión de infraestructuras lineales con elevada densidad de uso, que recorren los lugares más valiosos y sensibles de la ciudad (Pardo-Río) y que no están valorizados o no se perciben del todo como tales. Estos espacios limítrofes de la infraestructura se convierten en lugares de oportunidad.

En este ámbito hay la posibilidad de crear un anillo verde en torno a la ciudad y puede tener su continuidad en el otro subprograma -*Madrid al límite*- Es una oportunidad para reforzar la idea de unir arte y naturaleza, incentivando iniciativas de intervenciones permanentes que vayan en esa línea, consiguiendo espacios con una gran carga estética.

Dadas las potencialidades paisajísticas se deben plantear iniciativas de "arte Público" que vayan en la línea de crear espacios con una gran carga estética. Un ejemplo podría ser el programa "Arte y Naturaleza" desarrollado por la Diputación de Huesca en los últimos años

## 6.2 Subprograma CAUCE M30E

### 6.2.1 Ámbito: M30 este y área de influencia

El segundo ámbito del programa *abordarmadrid* comprende la M30 este –y su ámbito de influencia- y una extensión hacia el norte coincidente con la operación Chamartín. Se trata de aprovechar la referencia simbólica y física al antiguo arroyo del Abroñigal que ocupó la actual M30.

En cualquier caso debiera entenderse como prolongación de la operación MRÍO, que, aunque menos ambicioso en sus supuestos de partida, deberá resolver de forma creativa otras demandas funcionales de la ciudad en este entorno y detectar lugares y enfoques de oportunidad para ello.

El eje *Cauce 30*, es otro de los escenarios que ofrece un gran potencial sobre todo desde el punto de vista de las intervenciones artísticas de carácter permanente. Comprende fundamentalmente el eje de la M-30, que en parte circula por el antiguo cauce del arroyo de Abroñigal, que en su época marcó uno de los perfiles paisajísticos de la ciudad. Las iniciativas deberían de ir orientadas a retomar el recuerdo de este accidente de la orografía de la ciudad, mediante iniciativas en las que concurren diferentes disciplinas profesionales. Estas medidas ayudarían a incidir en las políticas orientadas a convertir esta vía rápida en una vía con un carácter más urbano.

Las iniciativas deberían ir orientadas a impulsar proyectos de “arte público en la línea del “Land Art” que ayuden a incidir en políticas orientadas a convertir esta vía rápida en un carácter más urbano.

## 6.3 Subprograma Madrid al Límite

Trata de configurar el borde de la M45, autovía a la que vuelcan TODOS los más modernos desarrollos urbanísticos de la ciudad, el ensanche del SE. La M45 debiera convertirse en la fachada europea de la arquitectura y el paisaje contemporáneos.

## 6.4 Subprograma Paisajes urbanos fronterizos

Se suscita un tema ciertamente interesante en la comprensión de los paisajes metropolitanos y es la continuidad-discontinuidad-coordinación con los municipios vecinos para configurar la materialización física de los bordes de manera conjunta.

El subprograma apuesta por la delimitación de ámbitos de tratamiento paisajístico conjunto, como de hecho ya contemplan, en clave urbanística, gran número de legislaciones del suelo regionales.

## 6.5 Puertas (INMADRID)

Se desarrollan en el capítulo correspondiente al programa de referencia.

## 7. Programa MIRARMADRID: cornisas y miradores

### 7.1 Consideraciones previas

#### 7.1.1 Acerca de la escasa propensión de Madrid a observarse y a ser observada

No ha sido ni es Madrid una ciudad que haya amado observarse, o si ha expresado esa intención, en el arte o en los sueños del poder, muy pronto la vio trastocada en capricho, juego ocasional o motivo de queja nostálgica.

El desdén de esas posibilidades, o la censura de esas oportunidades, se correspondieron casi siempre con desbordantes y desordenadas extensiones de la ciudad precisamente sobre los paisajes que se pretendía observar y en los que por efectos de ese mismo proceso se justificaba la inoportunidad o el interés de ser observados.

Sin embargo, la conformación de la ciudad –en su entrelazado de paisajes tradicionales y agregaciones metropolitanas– y su propia disposición topográfica y geográfica, alientan la idea de utilizar como “miradores” los puntos altos, no muchos ni muy elevados, pero tampoco pocos ni tan insignificantes.

Algunos de esos *puntos altos* cuentan con antecedentes arraigados en las costumbres populares madrileñas (cuando existían, hasta hace algunas décadas), como el Cementerio de san Isidro. Otros solo adquirieron notoriedad y cierto regusto literario o académico con motivo de hechos que todos deseáramos apartar de las trazas de la historia del XX, como “la batalla de Madrid” en la Guerra Civil. Otros cuentan con una cierta legitimidad, por la sobreposición de significados vinculados al mundo de las periferias populares (luchas vecinales, campañas de reivindicación de barrios, como el Cerro del Tío Pío) junto a expresiones artísticas (valgan por todas estas referencias las obras de Benjamín Palencia y la Escuela de Vallecas, o más recientes, las de Antonio López y otros pintores de la tendencia que encabeza).

#### 7.1.2 Estrategias y programas

La estrategia de impulsar las miradas desde la ciudad hacia la ciudad o desde la ciudad a sus entornos planteada por el PDPU tiene unas interesantes implicaciones en cuanto al conocimiento y disfrute de Madrid, por varios motivos:

- la posición de los miradores naturales en la geografía madrileña, dibujando una especie de corona en torno a su centro originario, lo que permite plantear ideas de *recorridos*
- su inserción en áreas urbanas muy diferentes en sus características urbanas, sociales y funcionales, desde las zonas residenciales de Aravaca a los barrios de vivienda popular de Vallecas, lo que permitiría su utilización para fomentar el conocimiento de la ciudad con **criterios de cohesión social**.
- a su vez, la diversidad de las perspectivas que posibilitan, tanto en los paisajes urbanos y como en los entornos naturales. Junto a las posibilidades de utilización de este recurso en claves de cohesión y de articulación social que antes mencionamos se unirían ahora otras posibilidades de carácter didáctico, más precisamente, de *didáctica urbana*, aunque siempre sobre el fondo de los motivos de ocio y disfrute que primarían en esta estrategia.
- En los Miradores y Cornisas se pueden desarrollar proyectos de arte público de carácter permanente con un claro carácter paisajístico, que revaloricen las cualidades y potencialidad visual de estos escenarios.

El desarrollo de esta estrategia sólo puede plantearse desde la construcción de un **Programa** que integre:

#### 1. Actuaciones urbanas

- > Acondicionamiento de los lugares con alta atención a la calidad de diseño, en los que se podrían plantear iniciativas de “arte público” de carácter permanente y coincidiendo con el buen tiempo, desarrollar proyectos de “arte efímero”.

- > Tratamiento de sus entornos, en unos casos naturales, en otros casos contruados.
- > Mejora de accesos, tanto en transporte público como privado.

#### 2. Equipamientos, culturales, sociales, recreativos.

#### 3. Gestión.

- > Medios de información.
- > Campañas de difusión publicitaria, estables y específicas.
- > Gestión específica de los equipamientos como “circuitos” integrados.
- > Publicidad
- > Integración en diferentes esferas de la política municipal, desde los ámbitos de Distrito al nivel global de la ciudad,
- > Coordinación de distintas áreas de la administración municipal: turismo, cultura y deporte, movilidad, seguridad ciudadana, etc.

#### 7.1.2.1 Consideraciones sobre la integración de un programa de equipamientos.

El Programa debería incluir un extenso abanico de actuaciones en equipamientos, cuya aplicación en cada *mirador* sería diferente, en su elección concreta, en su articulación con otros y en su dimensión o carga de uso.

Del análisis de las condiciones de los lugares identificados como potenciales *miradores* y de la evaluación de sus posibilidades de uso, se deduce que el abanico de equipamientos a considerar en el Programa debería integrar al menos los siguientes:

#### ➤ **Estacionalidad del uso: “mirar” es sobre todo algo propio del “buen tiempo”.**

Nuestro punto de partida es considerar el Programa de Miradores no como una actividad permanente, sino más bien estacional (digamos, del inicio de la primavera a las primeras etapas del otoño).

#### > **Diversidad de los usuarios, en todos sus aspectos, de edades, de caracterización social, de niveles culturales, de procedencia...**

La estrategia de disfrute de los miradores debería dirigirse a todas las capas de edades de la población madrileña: niños, (con unas modalidades de uso dirigidas sobre todo a los programas escolares); jóvenes, adultos y mayores, procurando atraer no sólo a los residentes en el entorno sino también a personas localizadas en otras partes de la ciudad. Moderadamente, podría estimularse su uso entre visitantes.

#### > **Diversidad de los usos... *inteligentemente acotada*.**

Algunos de los lugares propuestos cuentan con unos antecedentes de uso o unas connotaciones históricas que sugieren una cierta especialización de los temas de las instalaciones asociadas al mirador

Esa especialización sería además muy interesante para impulsar uno de los objetivos del Programa: la incentivación de recorridos, de visitas organizadas, etc. por los muy diversos grupos que constituirían sus usuarios potenciales (escolares, turistas, asociaciones, etc.)

- > Lugares “desde “ donde se mira la ciudad y lugar “hacia” donde la ciudad mira, incorporando el arte público, como una forma de singularizar el mirador como elemento de referencia en “la mirada de la ciudad”

### 7.1.2.2 Diseño de los espacios libres

En los miradores que hoy carecen de tratamiento como tales debería plantearse su adecuación paisajística, probablemente mediante Concurso, aunque con instrucciones muy precisas en relación a sus aspectos más importantes:

- Arbolado y vegetación.
- Pavimentos.
- Aparcamientos.
- Elementos de protección solar y de resguardo de la lluvia.

### 7.1.2.3 El mirador como enlace urbano

El mirador debe tener obviamente unas características que hagan atractivas sus visitas y sus usos frecuentes o esporádicos.

Pero la condición fundamental será la adecuación del sistema de movilidad de su entorno, en muchos sentidos:

- En la facilidad de acceso, a través de transporte público y privado.
- En el diseño y el tratamiento de los accesos deben adecuarse pluralmente a las varias modalidades de movilidad. A pie o en bici, en automóvil privado, en transporte público.
- En la **adecuación cualitativa** de los accesos. El camino desde el Metro o la parada de bus debe ser agradable, de cuidadoso diseño... debe invitar a llegar a su fin y debe compaginarse con sus características... debe ser seguro, claramente señalizado...
- En la configuración del mirador como punto de partida o de cruce de otros **recorridos** (sobre todo paseos a pie, pero también en bici)

## 7.2 Clasificación de cornisas y miradores

En la ficha que acompaña el presente documento y que corresponde al inventario de miradores y cornisas seleccionados dentro del programa MIRARMADRID, se incluye una primera clasificación que define, en relación de su **posición territorial y carácter**:

Paisaje observado: cornisas urbanas

Cornisa Histórica del Manzanares. Cornisa que recoge las cualidades históricas y simbólicas principales en el entendimiento de la ciudad.

Paseo de la Dirección

Cornisa de Entrevías

Carretera de la Playa

Miradores edificados, de Norte a Sur

Formando perfil urbano:

4 Torres

Torres Puerta de Europa

Torre Picasso

Faro de la Moncloa

Torre de Madrid

Hitos reconocibles

Torre Europa

BBVA

Torres de Colón

Edif. Telefónica

Torre de Valencia

Torre del Retiro

Edificio Mirador Sanchinarro

Miradores no edificados

Geográficos

Aravaca

Club de Campo

Cerro Garabitas

Cerro de Almodóvar

En el límite urbano

Dehesa de la Villa

Lago Casa de Campo

Cementerio de San Isidro

Cerrillo de San Blas

Atalaya de Ciudad Lineal

Cementerio de la Almudena

Cuña verde de O'Donnell

Cerro del Tío Pío

Parque Tierno Galván

Otros miradores

Teleférico de Madrid

Según el **uso del espacio** en que se sitúan:

Miradores en zonas no urbanas

Cerro de Almodóvar  
 Aravaca  
 Miradores en parques urbanos  
 Parque Tierno Galván  
 Templo de Debod  
 Miradores en parques metropolitanos  
 Cerro Garabitas  
 Dehesa de la Villa  
 Miradores a lo largo de avenidas (compatible con 3 cornisas)  
 Carretera de la Playa  
 Atalaya de Ciudad Lineal  
 Cuña verde de O'Donnell  
 Avenida de Portugal  
 Miradores en cementerios  
 Cementerio de la Almudena  
 Cementerio de San Isidro

En los epígrafes siguientes se describen algunos de los enclaves incluidos en el programa MIRARMADRID

### 7.3 Cornisa-mirador representativa: cornisa histórica del Manzanares

#### 7.3.1 Ámbito: Cornisa histórica y márgenes del río al oeste del Casco

Comprende varios parques, jardines, paseos y plazas de gran importancia en el tejido de la ciudad, y en muchos casos de excepcionales valores paisajísticos e históricos: Campo del Moro, Parque de la Virgen del Puerto, Jardines de Sabatini, Plaza de España, Parque de la Montaña y Templo de Debod, Paseo de Rosales y áreas del Parque del Oeste. Incluye también el intercambiador y centro comercial de Príncipe Pío.

### 7.4 Miradores de los altos del Oeste

#### 7.4.1 Carretera de la Playa

Vía paisajística, quizá la única en Madrid que merezca tal nombre, que posibilita unas vistas muy sugerentes sobre las vaguadas que domina, y la contemplación de los perfiles urbanos y periféricos hacia el oeste y hacia la sierra.

#### 7.4.2 Altos de la Dehesa de la Villa

Se localizan en una zona de alto interés urbano y paisajístico, con actividades "espontáneas" como miradores, algunos de ellos reforzados por terrazas de café, quioscos, etc., otros simplemente apoyados en recodos o áreas de aparcamiento.

#### 7.4.3 Aravaca

Las cimas de los cerros y cornisas en que se sitúan los lugares que hemos identificado como *miradores* hoy sólo reúnen prácticamente virtualidades como tales, careciendo de las condiciones indispensables para su uso: accesos, señalización, espacios delimitados y acondicionados, servicios y dotaciones complementarias, etc.

### 7.5 Mirador del Cerro del Tío Pío

#### 7.5.1 Descripción:

Se encuentra conformado específicamente como "Mirador" en el diseño del parque, con su peculiar modelado colinar, promovido por la Comunidad de Madrid. El parque incluye una "plaza abierta" en su cornisa, al pie de las colinas, enlazada a una explanada y un paseo de terrizo en el que se sitúa un quiosco de bebidas de modestas dimensiones, con una terraza al aire. Junto a la terraza se sitúa un área de juegos infantiles.

Los accesos en transporte público son buenos, disponiendo en la cercanía de paradas de numerosas líneas de autobús y de estación de metro.

#### 7.5.2 Consideraciones sobre las vistas

Las vistas sobre el paisaje urbano de la ciudad son extraordinariamente amplias, en un extenso arco que va desde el extremo norte, puntuado por las Torres de la Plaza de Castilla y los rascacielos de la antigua C.D.R.M., hasta el sur, con el fondo de los paisajes suburbanos.

No se trata de un paisaje que pudiéramos considerar como "bello" en las acepciones consolidadas del término, pero sí de un paisaje "interesante", que permite disfrutar de las sensaciones propias de la visión de la "gran ciudad", en sus extensiones indefinidas y anónimas, pero a la vez identificable en algunos puntos.

El cerro ha atraído a algunos de los pintores más importantes del arte moderno madrileño, desde la llamada "Escuela de Vallecas" hasta Antonio López, que realizó una de sus obras más importantes desde la terraza del cercano Parque de Bomberos, en un amplio lienzo expresivo de la particular sensibilidad del pintor, con una composición dividida horizontalmente, en cuya parte inferior se despliega la inmensa fábrica de la ciudad, mansamente reposada bajo el inmenso y luminoso celaje de la parte superior, que genera unas "veladuras" o *sfumaturas* (en sentido figurado, no de técnica pictórica) de apacible melancolía sobre el fondo de la amalgama anónima y dura de la percepción de los interminables barrios periféricos.

### 7.6 Trabajos previos realizados por el Ayuntamiento de Madrid

El Ayuntamiento de Madrid, elaboró en el año 2006 un trabajo con la selección de los miradores que proporcionaban las mejores panorámicas de la ciudad. Este trabajo se realizó por el Servicio de Investigación Urbana de dicha Oficina del Centro, con ayuda para la materialización física de la arquitecta Estefanía Cano. Posteriormente, en 2007 se amplió la documentación del trabajo por medio de un encargo realizado por dicha Oficina a Sara González y Fernando Sánchez-Moray, y consistía en la realización de las plantas a escala 1:200 -incluido el levantamiento-, y, además, la preparación de propuestas de mecanismos de gestión de cada uno de los miradores.

## 8. Programa INMADRID: puertas de Madrid

Concepto de **puerta** vinculado al de velocidad y a la experiencia de acceder a Madrid a través de los grandes corredores de infraestructura. Refuerza la condición de destino un sistema radial de accesos como el de Madrid que, hasta hace relativamente poco, obligaba a atravesar la ciudad por su centro aunque fuera de paso. Las inversiones en infraestructura viaria de los últimos años, unidas al importante crecimiento de la ciudad, permiten ahora sortearla a una cierta distancia, recorrer su estructura fragmentaria en mil direcciones proyectando al observador imágenes variopintas.

Se es consciente de haber llegado a la ciudad cuando se produce la transición de una estructura umbilical a una mallada, de un corredor impuesto a un sistema de calles de libre elección; estamos en la ciudad cuando encontramos el primer semáforo, cuando nos detenemos, cuando podemos movernos libremente a pie.

El tamaño y la complejidad de funciones que ha alcanzado la ciudad de Madrid, ha provocado la aparición de un sistema de movilidad rápida desligado de la trama urbana y la consiguiente construcción de autovías radiales y orbitales de alta capacidad, completadas en algún caso con autopistas de peaje de trazado casi siempre también radial. Parece una conclusión evidente que, a medida que se extiende la ciudad en el territorio las puertas deberían ir desplazándose hacia el exterior. Esta situación se contrarresta con el hecho de que la penetración radial se siga resolviendo a altas velocidades, rebasando los corredores de acceso M30 en casi todos los casos, por lo que las puertas, entendidas según la argumentación expuesta, continuarían estando en los mismos lugares que hace más de medio siglo reforzadas ahora por las poderosas infraestructuras de intercambio modal.

Algunas de las entradas cuentan con nuevos accesos rápidos alternativos a los antiguos caminos, que vuelven a recuperar su carácter urbano y los tejidos adyacentes retoman su cuota de permeabilidad previa. Andalucía –Avda. de Andalucía-, Barcelona – Alcalá- o la futura prolongación de la Castellana podrían ser ejemplos de ello y en estos casos deberá repensarse la conceptualización de las puertas en términos de ciudad más extensa y todavía transitable en términos de peatón.

Este discurso pone en cuestión otro y es que pareciera que las puertas se vinculan solo al parámetro espacial y no al temporal, es decir, la puerta según la argumentación anterior se liga al paisaje de la ciudad libremente transitable por el peatón y no al primer enclave urbano al que se accede a la mayor velocidad.

Esta cuestión abre un amplio, interesante y múltiple debate.

Pudiera entenderse por un lado que solo se considera ciudad a la almendra central y las periferias como lugar de paso, por esto se formula el concepto de gradiente de puertas, donde la destacada es la que aglutina mayor número de intercambios o concentración, y por tanto mayor "densidad" de paisaje, además de ser nodo reconocible y ampliamente consensuado. En cualquier caso el concepto de entrada a una ciudad metropolitana está directamente vinculado al sistema de accesos construido para facilitar la movilidad; poniendo un ejemplo, si el túnel de la avenida de Portugal llegase hasta la puerta del sol, quizá fuera aquí donde debiéramos situar la puerta de poniente.

La identificación espacial de las puertas, que cada vez más y sobre todo gracias a la extensión progresiva de la ciudad y consiguiente basculamiento de sus centros de gravedad axiales, se distribuyen linealmente en nodos con diferente intensidad y significado según la proximidad al centro. El ámbito que abarcan las puertas se presume diferente en cada caso, desde plazas más o menos delimitadas o legibles, a espacios de carácter fluido, interconectado conceptual y físicamente con otros sistemas.

El recorrido hasta la puerta siempre es un largo corredor –en un Madrid de 600 km<sup>2</sup> con una región periférica en práctica continuidad hasta más de 30 km desde el centro- de condición periurbana, condición que le viene impuesta porque su aislamiento no le permite participar de lo urbano hasta que se ha aproximado a una cierta distancia, aunque sí observarlo y a veces, si sobresalen elementos reconocibles, interpretarlo.

El carácter de estos recorridos de acceso y sus puertas varía enormemente en cada caso. Las transformaciones de la ciudad les provocan mutaciones. Aparecen grandes artefactos del transporte, del comercio o se decide que los umbrales sean subterráneos y la ciudad aparezca sin transición.

El Plan de Paisaje aprovecha para poner en cuestión, más allá de la sucesión de puertas, la manifestación del corredor en función del espacio que atraviesa, su significación y diferenciación de otros por *ser parte de* o conducir a las puertas.

Algunas de las "puertas" de Madrid se refuerzan con la presencia de grandes monumentos ornamentales que fueron las "puertas de la ciudad" en determinados momentos históricos. Estas puertas son los símbolos de las "llegadas" de Madrid y fueron las conexiones del intramuros y extramuros de las diferentes murallas y cercas históricas.

### 8.1 PUERTA 1, puerta del Norte. Autovía A1, Plaza de Castilla

#### 8.1.1 Recorrido y enlaces metropolitanos

El acceso desde la A1, desembarca *naturalmente* en la M30 este una vez atravesado el nudo de Manoteras. Se desdibuja por ello la lectura nítida de la Plaza de Castilla como la puerta del norte, a la que no se consigue llegar si no es salvando el escollo del nudo norte con sus múltiples salidas y bifurcaciones, cambios de dirección y variedad de puntos de vista que difuminan el carácter del acceso.

El recorrido desde el nudo norte a la plaza de Castilla, tiene ya un marcado carácter urbano, reforzado por la difusión del centro financiero y consiguiente construcción de las 4 torres más altas de la ciudad, en el área urbana de cota topográfica más elevada (730 m) que han provocado la violenta transformación del skyline. La extensión futura del eje Castellana ligada a la operación Chamartín trasladará previsiblemente la puerta hacia el norte y se asociará entonces a la carretera de Colmenar, colocándola en el borde del monte del Pardo.



### 8.1.2 Puerta urbana: La Plaza de Castilla

#### Características físicas:

Glorieta de trazado circular de 25.000 m2 de superficie de uso público, levemente inclinada hacia el sur.

#### Características perceptivas:

##### *Elementos reconocibles*

La plaza se percibe como un gran vacío culpa en parte de las instalaciones del Canal de YII, a cuyo depósito se asocia históricamente la imagen de la plaza.

El lugar es reconocible, además, por las torres Kio –puerta de Europa-, y los juzgados.

Superposición, colisión y resonancias de todas las épocas del Madrid moderno.

##### *Predominancias y protagonismos, evocaciones*

Terciaria e institucional.

Recordada como el fin tras el cual la ciudad se disuelve. Es una plaza líquida, inicio de las periferias.

La dimensión financiera se refuerza con la construcción de las nuevas 4 Torres al Norte, que constituyen el foco perspectivo final para quien la recorre.

##### *Recursos sociales y simbólicos*

Lugar del transporte, enlace de las periferias.

A la plaza desemboca el *torrente* de Bravo Murillo, antiguo camino de Fuencarral, que algo desvaído en su tramo final, llega con toda su escena de barrio ligada a una imagen de comercio popular. La Avenida de Asturias, ejemplo de paisajes de reforma interior, acomete desde cotas inferiores a la plaza y la conduce hacia territorios de cornisa.

#### Valoración del paisaje:

##### *Legibilidad del espacio*

Paisaje de baja calidad, difícil legibilidad del espacio. Lugar inhóspito, hostil y expuesto. No hay refugio para el peatón.

La dimensión del espacio peatonal es reducida respecto a la del tráfico rodado.

El espacio peatonal es más débil que el rodado y se pierde la sensación de continuidad del Paseo de la Castellana y de Bravo Murillo, antiguo camino de Fuencarral. La presencia del Terminal de autobuses en posición central cierra la perspectiva hacia el norte y no deja ver al peatón la continuidad del recorrido.

La rotonda de notables dimensiones tiene mucho más poder de cualquier espacio lateral.

La presencia del nuevo intercambiador, reconocible desde la Plaza de Castilla, crea una línea perspectiva que tiene como punto final el depósito de agua.

La conexión entre la Plaza de Castilla y la Estación de Chamartín es claramente perceptible en el primer tramo desde la plaza, porque presenta carácter de calle de uso exclusivamente peatonal, pero, al continuar esta percepción se pierde totalmente por el protagonismo de una calle rodada y un túnel central, mientras el espacio peatonal se reduce a estrechas aceras. El punto final del eje Castilla-Chamartín no está muy claro por la configuración actual de la estación de Chamartín, desencajada del sistema urbano por su configuración en planta y sección, donde los niveles diferentes de salida y la carencia de indicaciones confunde al peatón, no permitiéndole percibir inmediatamente el eje de conexión con Plaza de Castilla, mientras aparece muy clara la conexión visual con las 4 Torres.

##### *Integridad:*

#### *Relevancia*

Lugar relevante en la iconografía madrileña. Puerta de periferias.

#### *Transformabilidad*

Alto potencial transformable.

## 8.2 PUERTA 2, puerta del Este. Autovía A2. Intercambiador de Avenida de América

### 8.2.1 Recorrido y enlaces metropolitanos

Al igual que la A6, la autovía enlaza en la ciudad del ensanche, tras un recorrido, desde el cruce con la M30, de carácter casi plenamente urbano que anticipa la aparición de la entrada.

Como extremo del Corredor del Henares, la A2 entra en la ciudad flanqueada por los suelos aeroportuarios y una sucesión de paisajes productivos históricos y terciarios ligados que se reproducen más adelante configurando una larga fachada de actividades económicas que anuncian la proximidad al centro de la ciudad.

Cierta predominancia del verde durante el trayecto.

El paisaje se va densificando paulatinamente.

En el tejido residencial que se aprecia predomina la baja densidad de reciente construcción. Sólo cuando la calle Alcalá converge hacia la A2 se manifiestan agrupaciones más antiguas y de menor calidad estética que atienden a la tipología paisajística de barriada y flanquean el antiguo camino.

### 8.2.2 Puerta urbana: Intercambiador de Avenida de América

La puerta carece de nombre propio, lo toma prestado del intercambiador construido hace algunos años. El intercambiador de Avda. de América representa metafóricamente el concepto de **puerta** para quien accede a la ciudad en transporte público o taxi desde el aeropuerto de Barajas.

El espacio de recepción no es propiamente una plaza, sino que se configura como un ensanchamiento de la Avenida de América a su encuentro con las Rondas del ensanche. Se intuye que es un límite entre densidades diferentes, pero no comunica su imagen clara de trazado planificado y borde del ensanche; a esta confusión contribuye la secuencia de pasos elevados y túneles.

#### Características físicas:

Espacio rectangular de 20.000 m2 de uso público horizontal, con orientación este-oeste hacia donde desciende la pendiente. Proporción alargada en esta misma dirección.

#### Características perceptivas:

##### *Elementos reconocibles*

Edificio de Iberia y Torres Blancas. A otro nivel cafetería Hontanares, edificio del sindicato UGT, todos ellos, a excepción de Torres Blancas, recordados en gran medida por la histórica rotulación.

##### *Predominancias y protagonismos; evocaciones*

Uso mixto percibido residencial y terciario, este último correspondiente a, al menos, tres períodos diferentes, incluida la operación de vivienda social.

Carácter de puerta de entrada reforzado por ser la llegada tradicional desde el aeropuerto y consolidado en la retina por la imagen publicitaria de la compañía IBERIA, colocado en la parte superior del edificio que hace esquina con Francisco Silvela.

#### **Recursos sociales y simbólicos**

Lugar del transporte, enlace de las periferias.

Remate del barrio de Salamanca

#### Valoración del paisaje:

##### ***Legibilidad del espacio***

Superados los hitos visuales, la pendiente de la calle facilita la convergencia de la mirada hacia el espacio donde está colocado el intercambiador de Avda. de América.

##### ***Relevancia***

La presencia de la Torre Iberia puede ser el punto en el cual intervenir para poder valorizar la imagen de este lugar. Esa se halla en una posición claramente visible para quien entra en la ciudad y está justo en el borde que toca las Rondas.

##### ***Transformabilidad***

Alto potencial transformable.

### **8.3 PUERTA 3, Puerta del Mediterráneo. Autovía A3. Plaza de Conde de Casal**

#### **8.3.1 Recorrido y enlaces metropolitanos**

Al igual que las A6 y A2, la autovía se introduce directamente en la ciudad del ensanche, sin solución de continuidad y a cota baja, lo que produce el efecto interesante de poder contemplar el trazado ascendente de la avenida del mediterráneo que en tiempos no tan remotos tuvo como telón del fondo al Parque del Retiro.

Única entrada en la que existe la sucesión histórica de los todos los recintos viarios M50, M45, M40, M30, Ronda Exterior, Ronda Interior. En cada tránsito, el paisaje urbano se acerca y comprime la vía. Entre M-50 y M40 400 metros de ancho entre fachadas, entre M40 y M30 hay 180 m, entre M30 y ronda exterior hay 80 m que se estrechan gradualmente hasta 40 entre rondas; más adentro de las rondas, la calle Atocha (antigua carretera de Valencia), pasa de 30 m a 12 al llegar a la Plaza Mayor.

#### **8.3.2 Puerta urbana: Conde de Casal**

##### Características perceptivas:

##### ***Elementos reconocibles***

El único elemento reconocible en la Glorieta está representado por el edificio del Hotel Claridge, único testigo en altura.

##### ***Predominancias y protagonismos evocaciones***

El paisaje predominante es residencial en bloque de distintas épocas, todas muy recientes, cuyas fachadas presentan un elevado grado de alteración.

##### ***Recursos sociales y simbólicos***

Paisaje del transporte y del viaje, vinculado a la presencia histórica de la Terminal de AUTO-RES de autobuses interurbanos y el comercio asociado.

Nodo urbano sin particular interés, sino por la intuición de la proximidad del Retiro.

##### **Valoración del paisaje:**

##### ***Legibilidad del espacio***

La glorieta se coloca en el punto de encuentro entre la carretera A-3 y el circuito de las Rondas, de difícil percepción por su carácter indiferenciado respecto a las otras calles que se cruzan en este nodo. El diseño del espacio público peatonal resulta, también en este caso, de importancia marginal respecto al del tráfico rodado.

##### ***Integridad***

##### ***Relevancia***

Escasa relevancia estética dentro de la ciudad pese a tratarse de una de las puertas más frecuentada por su conexión a lugares vacacionales.

##### ***Transformabilidad***

Alto potencial de transformación que habrá de aprovechar la futura construcción del.

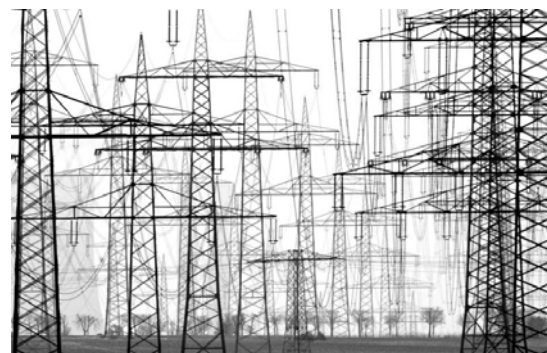
### **8.4 PUERTA 4, puerta del Sur. Autovía A4.**

#### **8.4.1 Recorrido y enlaces metropolitanos**

Quizá sea la más compleja de todas las entradas a la ciudad y la que posee una puerta más difusa en el entorno urbano y más alejada de la ciudad en el territorio metropolitano.

Existen dos recorridos posibles de acceso desde el sur, uno de ellos la propia autovía y el eje recientemente transformado en avenida urbana –Avda. de Andalucía-Avda de Córdoba- .

La autovía A4 no accede directamente a la ciudad central, como lo hacen sus homólogas A2, A3 y A6, donde se ha priorizado esta función en el diseño viario, sino que desemboca en el complejo nudo sur sin posibilidad de atravesarlo para penetrar directamente a la ciudad, incorporándose al sistema de vías rápidas y desdibujándose por tanto la presencia concreta de una entrada.



La Avenida de Andalucía y su prolongación como Avenida de Córdoba desde la glorieta de Málaga hasta la de Cádiz, han permitido la incorporación de la antigua carretera al viario urbano, dibujándose un nuevo eje de referencia para los barrios del sur.

A lo largo de este recorrido se produce la acumulación de los flujos de la ciudad en su doble sentido de salida y entrada. Cuenta con algunas recientes instalaciones deportivas de factura contemporánea, el Auditorio olímpico de la Caja Mágica y otras infraestructuras clásicas que transmiten la potencia de la metrópoli, líneas de alta tensión, puentes elevados, enlaces viarios imposibles, 3 corredores ferroviarios, talleres RENFE, estación de contenedores de Abroñigal (en estudio su reconversión a largo plazo), depósito de la grúa de las Barranquillas...

Instalaciones de distribución de mercancías, la despensa de la ciudad, Mercamadrid de próxima ampliación, depuradora de la China, próxima a desmantelarse, depuradora de Butarque (remate del parque lineal del Manzanares)

Todo ello nos aproxima hacia un tipo de paisaje de gran potencial escénico si se trabaja desde claves propias del tipo de paisaje que representan.

#### 8.4.2 Puerta urbana

No se puede justificar la existencia de una puerta urbana del sur asociada al acceso viario. Las múltiples derivaciones de la entrada hacia nodos de interés estratégico en el entorno urbano, quedan sin embargo recogidos dentro de otros programas que ponen de manifiesto su interés como parte de otras redes.

Así la Glorieta de Legazpi se recoge como uno de los nodos del programa EJES.ES en coherencia con las últimas decisiones municipales de especialización de las instalaciones del matadero municipal en contenedores de arte y traslado de otras dependencias municipales. Legazpi enlaza perceptivamente, que no geoméricamente, con la glorieta de Cádiz al otro lado de la M30. Del mismo programa forma parte la extensión por la Avenida de Andalucía hasta la que se prefigura como **puerta** del Sur ya en territorios metropolitanos, localizada en el encuentro de la A4 con la M45, lugar del que arrancan las diferentes vías de aproximación a la ciudad central.



### 8.5 **PUERTA 5, puerta de Extremadura. Autovía A5, Príncipe Pío**

#### 8.5.1 Recorrido y enlaces metropolitanos

A lo largo del recorrido de la A5 en terrenos del municipio de Madrid, predomina un paisaje de vivienda de baja calidad estética con fachada (Batán y Campamento) excesivamente próxima al vial. Como contrapunto periférico aparece la operación Campamento como otra de las operaciones urbanísticas estrella del municipio.

De nuevo se produce la duplicidad de entradas rápida global-lenta local (paseo de Extremadura).

Contemplación privilegiada de la Cornisa Histórica del Manzanares, desacorde con la baja calidad de los paisajes atravesados. En las proximidades la percepción de puerta desaparece al producirse el soterramiento de la vía, dejando a la superficie sin la enorme cuota de paisaje que propicia el tráfico rodado. Los beneficios inmediatos son la mejora ambiental para los colindantes.

Se trata de la única entrada a Madrid que acomete transversalmente al Río.

#### 8.5.2 Puerta urbana: Príncipe Pío

Enlace con aura y programa Excel, donde se describe.

### 8.6 **PUERTA 6, puerta del Noroeste. Autovía A6, puerta Moncloa**

#### 8.6.1 Recorrido y enlaces metropolitanos

El corredor de la A6 sugiere baja densidad residencial y alta economía, con enorme participación del verde; puerta y camino de la Sierra que evoca el ocio de fin de semana; reminiscencias institucionales ligadas al paisaje abierto.

La A6 desembarca en la ciudad dejando atrás un corredor de más de 11 km dentro del término municipal, corredor que funciona y se manifiesta como autovía, con dos enlaces principales a la M40 y M30, distribuidores orbitales de referencia del tráfico rodado, además de una conexión más débil a la carretera de Castilla.

Un kilómetro antes de encontrarse con la M40, la autovía comienza a describir una larga recta que alcanza hasta 5 km y aparecen como telón de fondo las instalaciones del Real Club Puerta de Hierro en plano descendente hacia el río y con una cobertura vegetal algo más heterogénea que los vecinos Monte del Pardo y Casa de Campo, pero esencialmente parecida. A partir de este punto y una vez atravesado el Manzanares, la A6 gira hacia el sur atravesando en diagonal la Ciudad Universitaria, finalizando en el enclave plenamente urbano de Moncloa.

En la mayor parte del tramo recto, la edificación se encuentra muy próxima a los bordes de la calzada que ha ido incrementando progresivamente su sección transversal dando lugar a un sistema de bordes desigual y heterogéneo de la propiedad privada. Sólo se conservan aceras en el último tramo coincidente con la Ciudad Universitaria.

El último kilómetro previo a la llegada a Moncloa, tiene posibilidad de discurrir por la vía de servicio que enlaza en superficie con la Glorieta del Cardenal Cisneros, punto de conexión con la Ciudad Universitaria, mientras el tronco accede en túnel. Esta posibilidad le confiere un carácter más urbano al último tramo.

#### **Paisajes que atraviesa**

Desde el exterior el corredor atraviesa paisajes con predominio de baja densidad residencial y de abundante vegetación, salpicado con algún tipo de localización terciaria ligada o próxima a los enlaces con las orbitales.

El acceso discurre acompañado perceptivamente de grandes espacios verdes de la ciudad y la región, grandes equipamientos deportivos de carácter extensivo privados y públicos, por lo que la imagen que se traslada al que accede es que se aproxima a una ciudad eminentemente verde. Las elevaciones de los cerros aparecen como fondos escénicos.

La Ciudad Universitaria contribuye también a la buena calidad paisajística del corredor como un gran parque construido.

Algunas de las soluciones de urbanización, tratamiento de los límites de ciertas parcelas –sobre todo de aquellas que han ido siendo progresivamente invadidas por la calzada- e insonorización de bordes mediante pantallas acústicas, deterioran la naturalmente atractiva escena del corredor.

El cruce del río no existe como referencia de paisaje y se desvirtúa por la coincidencia con el enlace viario de la M30. No aparece ningún elemento que de a conocer la presencia, escueta por otro lado, del Manzanares.

#### **Gradiente de identificación de los puntos de descubrimiento de la ciudad**

Existen cambios de rasante de la carretera que descubra el perfil de Madrid como punto emocionante de llegada.

Autobús urbano, autobuses interurbanos sobre corredor y de largo recorrido hasta el enlace con la Carretera de Castilla o la M30. Corredor ferroviario en paralelo hasta la M40, donde se desvía hacia el sur para alcanzar las terminales de Cercanías.

En plaza destino aparece el intercambiador de Moncloa, estaciones de Metro. No existen terminales de largo recorrido.

De fuera hacia dentro las sucesivas puertas entendidas principalmente como los enlaces que propician cambios de dirección y accesibilidad al resto del territorio, van recobrando cualidades urbanas a medida que se aproximan al centro de la ciudad. Se identifican:

Enlace M40: puerta metropolitana NW

Aprovecha la accesibilidad y la difusión de los usos urbanos para favorecer la concentración de actividad terciaria y comercial. La apariencia pudiera ser la de cualquier otro nudo de carácter metropolitano, salvo por la predominancia de vegetación avalada por la proximidad del Monte del Pardo visible tras la estrecha franja de suelo edificado al norte de la autovía, las buenas vistas y la cuidada ejecución de la urbanización más reciente.

Cruce del río:

Junto con la A5 son las únicas entradas que cruzan el río. En este caso la predominancia vegetal de la que pudiera derivarse la presencia del río, constituye una de las cualidades que distinguen el corredor.

Enlace M30: puerta de la Universidad

Superado sin sobresaltos el enlace de la M30, el corredor ha experimentado un cambio de dirección y se coloca en la diagonal que divide en dos Ciudad Universitaria; pareciera que dicho enlace se configura como puerta de la Universidad.

#### 8.6.2 Puerta urbana: Moncloa

El acceso es directo, la puerta reconocible. La carretera A6 finaliza nítidamente su recorrido en la plaza de Moncloa, tras recorrer una hilera de cedros que flanquean la avenida a su paso por la Ciudad Universitaria.

La Moncloa es paisaje universitario y joven, sobre fondos militares y ciudad compacta. Punto de encuentro de inmigración que trabaja en el corredor. Intercambio y alta concentración de personas. Foco y distribuidor comercial: uno de los centros de la ciudad.

Secuencia de hitos: Arco de la Victoria, Faro de la Moncloa, Museo de América y torre de la Escuela de Ingenieros Navales. En la entrada no disturban la perspectiva porque se alinean con el eje de acceso, la avenida del Arco de la Victoria.

La salida sin embargo es más complicada perceptualmente al superponerse los anteriores formando un grupo sin orden ni jerarquía aparentes.

La imagen de la Moncloa está ligada al carácter militar de viviendas, Ministerio y otras dependencias que constituyen las fachadas a la plaza, con secuelas universitarias que todavía aparecen ligadas a ciertos edificios. Presencia generalizada del verde, con el parque del oeste como protagonista, espacio con una gran demanda de uso pero con una desconexión funcional.

El intercambiador de transportes se coloca en la esquina del paseo de Moret cerrando el espacio de la plaza militar. El espacio del entorno es insuficiente produciéndose aglomeraciones en las salidas del edificio.

El edificio sede de la Junta Municipal ocupa el lugar protagonista de la plaza. Cuenta con una planta simétrica, claramente volcada hacia la calle de la Princesa.

Destaca una gran presencia comercial en el entorno, que disminuye drásticamente en el Paseo de Moret, produciéndose una fractura en esta calle que se recupera en el Paseo del Pintor Rosales.

El Parque del Oeste tiene una clara presencia como fondo escénico.

A diferencia de otras puertas, ésta carece de hotel.

## 8.7 PUERTA DE TOLEDO. Plaza Elíptica

### 8.7.1 Recorrido y enlaces metropolitanos

El paisaje desde Toledo muestra en sus bordes una sucesión de campos de cultivos de secano y polígonos industriales muy extensos. Presencia de muchas fábricas en la entrada al municipio (Aceralia).

La puerta natural del acceso desde Toledo, tiene un efecto que queda minimizado porque:

- La autovía urbana, con trazado alternativo al antiguo camino de Toledo, atraviesa la plaza Elíptica en túnel, con lo que se desvirtúa el carácter de ésta como tal puerta. No hay detención y es un vacío de percepción.
- Las conexiones de la plaza Elíptica con la puerta de Toledo no son nítidas. Antonio Leyva no tiene sección suficiente y quiebra varias veces el trazado. Por otro lado se ha restringido al tráfico rodado por el puente de Toledo y por tanto desde Marqués de Vadillo se cruza de forma oblicua mediante ramales vinculados a su mismo lenguaje, lo que distrae la lectura del acceso.

La configuración viaria de la ciudad establece como acceso natural desde Toledo (a42) la calle Santa María de la Cabeza, que toma carácter urbano desde el cruce de la M30 por el puente de Praga.

### 8.7.2 Puerta urbana: Plaza Elíptica

La plaza Elíptica es el único caso de puerta exterior a la M30 y su entendimiento como tal se limita a la presencia del reciente intercambiador. Presumiblemente el carácter de centralidad se reforzará por la aparición previsible de usos comerciales y terciarios asociados a la función del transporte y a la concentración de personas, sin embargo la estructura e imagen arquitectónica de los usos que configuran la plaza, predominantemente residenciales (salvo el colegio de San Viator), no transmiten una idea más allá que la de otra glorieta más.

**Características perceptivas:**

***Elementos reconocibles***

El predominio residencial de modesta calidad constructiva y estética y la intensidad verde en el arranque de los parques.

***Predominancias y protagonismos; evocaciones***

Residencial de baja calidad estética.

***Recursos sociales y simbólicos***

El área de la plaza Elíptica esta falta de carácter, su percepción no esta asociada a ningún tipo de imagen, solo destaca la gran zona verde que la rodea.

**Valoración del paisaje:**

***Legibilidad del espacio***

La plaza se configura como una glorieta de confluencia de zonas verdes, delimitada por edificios de baja densidad, entre los cuales destacan el largo frente del colegio.

## 8.8 Puertas de Atocha y Méndez Álvaro

Puertas viarias y ferroviarias del largo recorrido, junto con Chamartín, ligado este último a la puerta Norte.

### 8.8.1 Puerta de Atocha

Espacio de concentración y representatividad ligado también al programa EJES.ES, de cuyas propuestas tomaron como referencia el carácter de puerta.

### 8.8.2 Puerta Méndez-Álvaro + A-4

#### **Características físicas**

Espacio periférico enclavado en paisaje de restos industriales progresivamente colonizado por nueva edificación residencial. Presencia terciaria en torres poco esbeltas formando fachada a la M30.

Aunque se localiza junto a la M30 ocupa un lugar próximo al Centro Histórico y a la estación de Atocha, a la que se vincula funcionalmente.

#### **Características perceptivas:**

##### *Elementos reconocibles*

Centro comercial de referencia en la ciudad, torres de uso terciario, centro de ocio.

El tejido en el entorno norte de la estación está desdibujado.

##### *Predominancias y protagonismos; evocaciones*

Evocaciones de periferia industrial en remodelación y desestructura funcional. Buena accesibilidad externa.

#### **Valoración del paisaje:**

##### *Legibilidad del espacio*

Al abandonar la estación se destaca el eje visual creado por las torres terciarias, alineadas a la Avda de la Paz, al lado del Centro Comercial Méndez Álvaro. Este eje sugiere una dirección falsa, que no es la que lleva a la entrada de la ciudad. Por otro lado, la calle que lleva al centro de la ciudad (calle Méndez Álvaro) no está señalizada de manera particular.