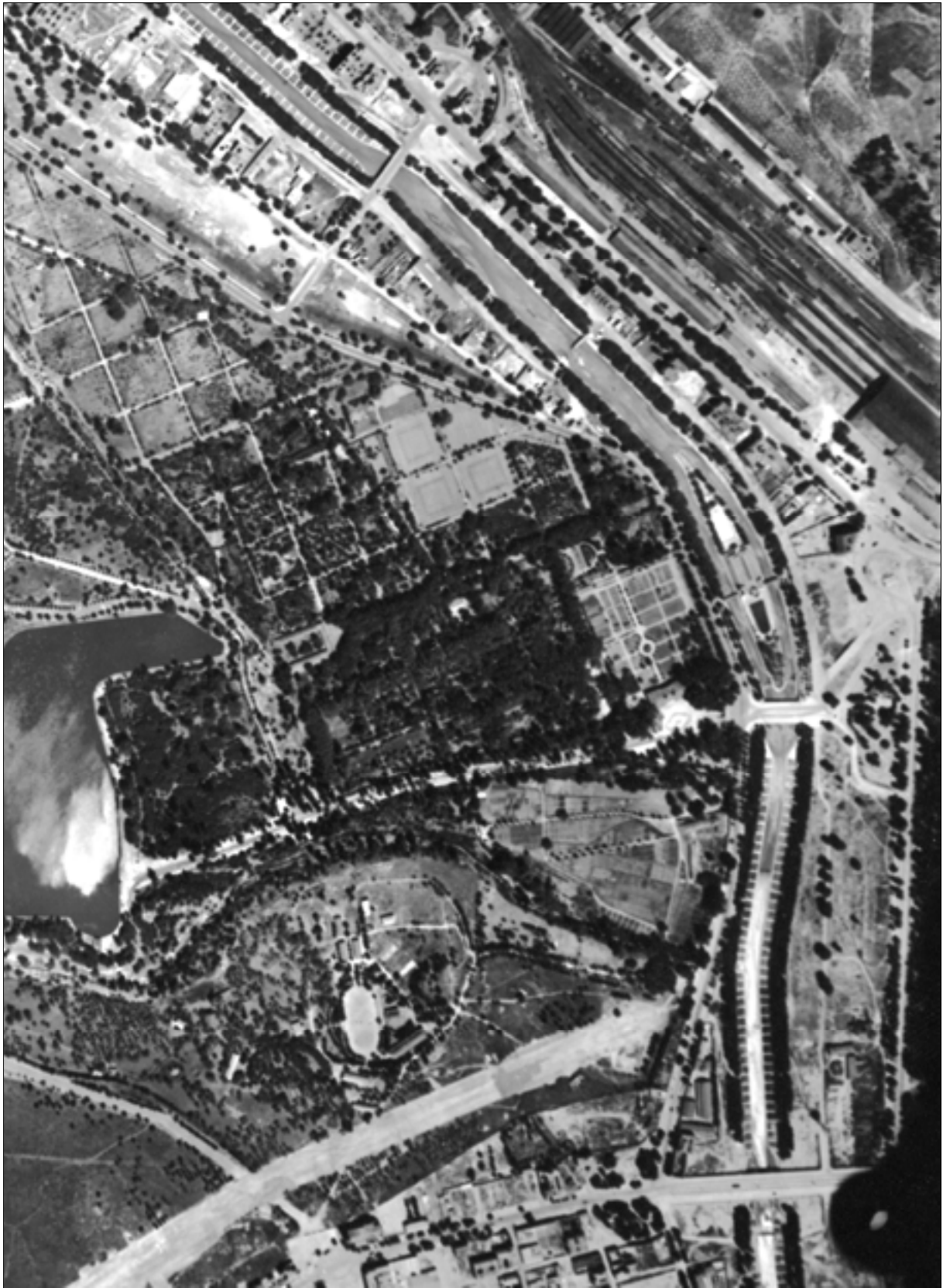




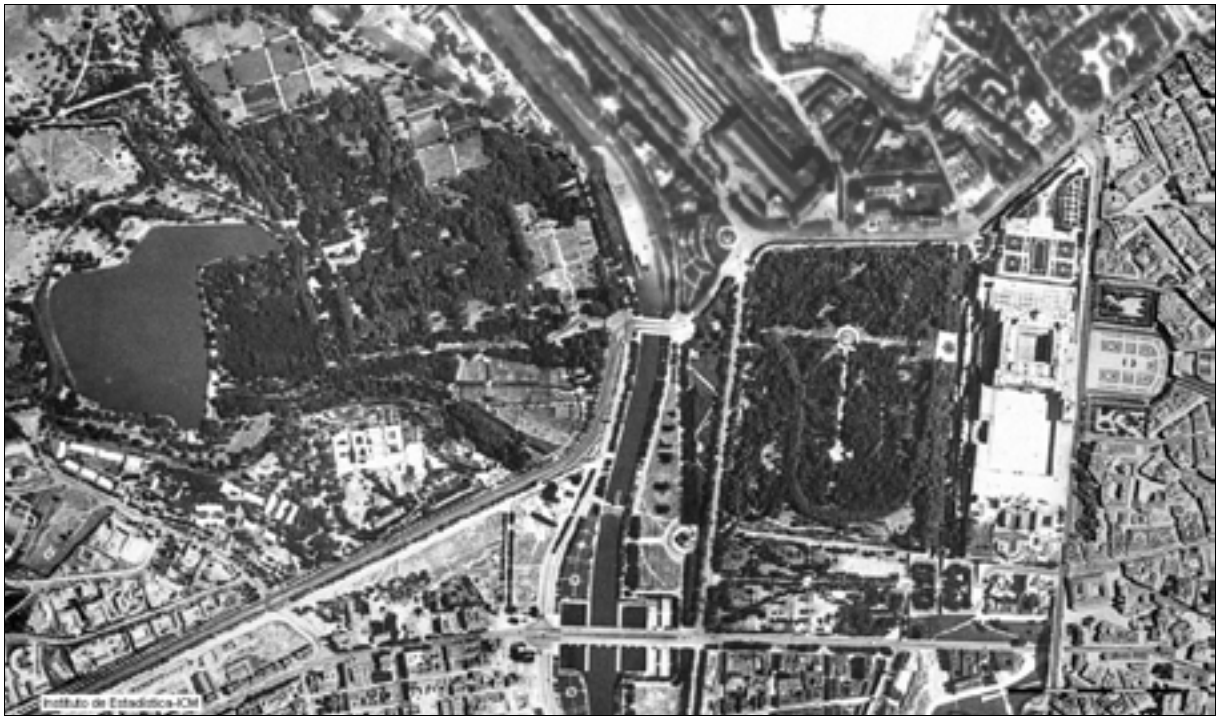
[40] *Ordenación del Paseo bajo de la Virgen del Puerto.*



[41] *Plano parcelario de 1955.*



[42] Foto aérea de 1943.



[43] *Vuelo fotogramétrico de 1956.*



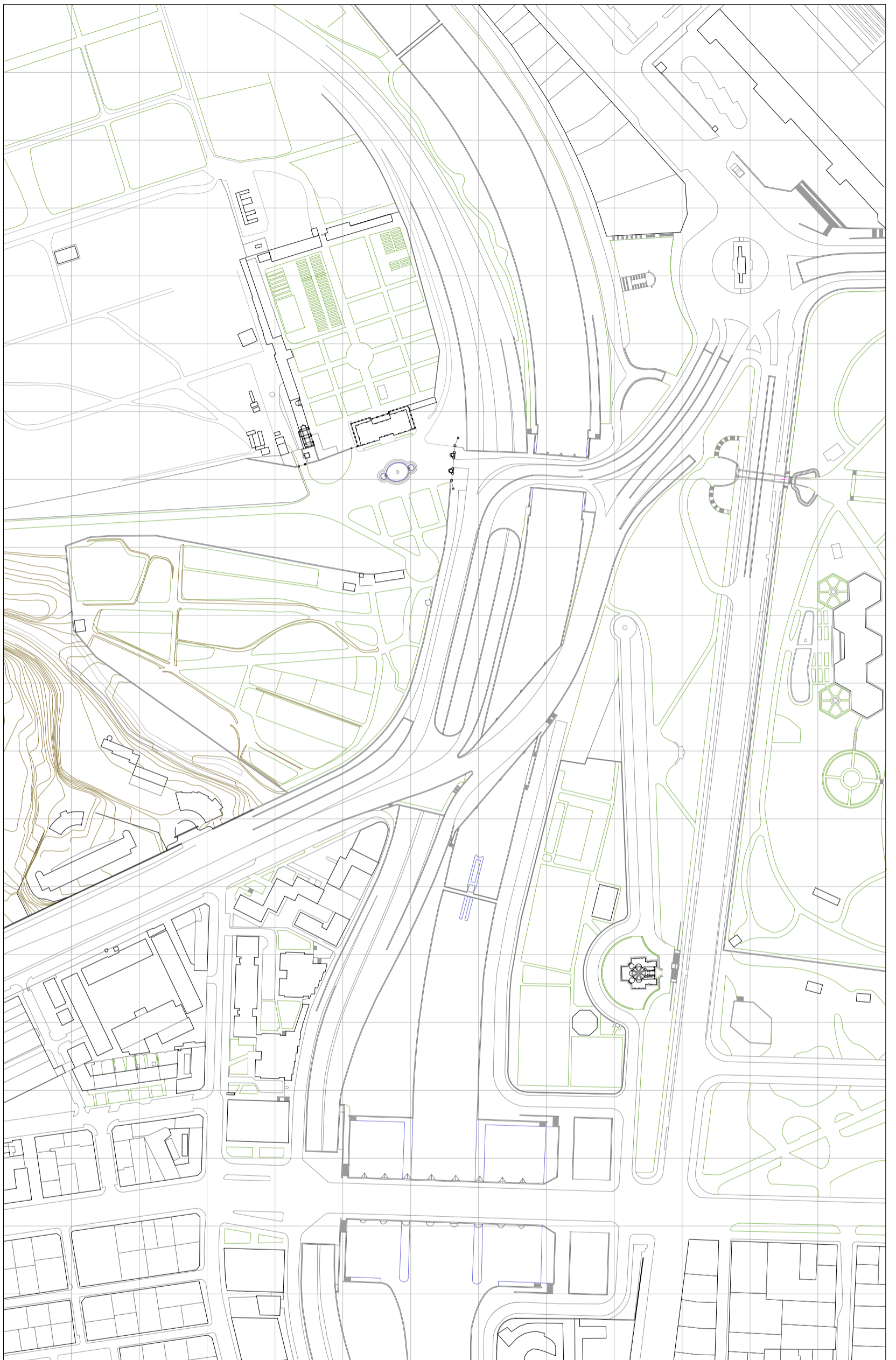
[44] Foto aérea de hacia 1948.



[45] *Márgenes del río Manzanares en las proximidades de la Puerta del Rey de la Casa de Campo hacia 1948.*



[46] *La Puerta del Rey de la Casa de Campo tras la reforma de 1948.*

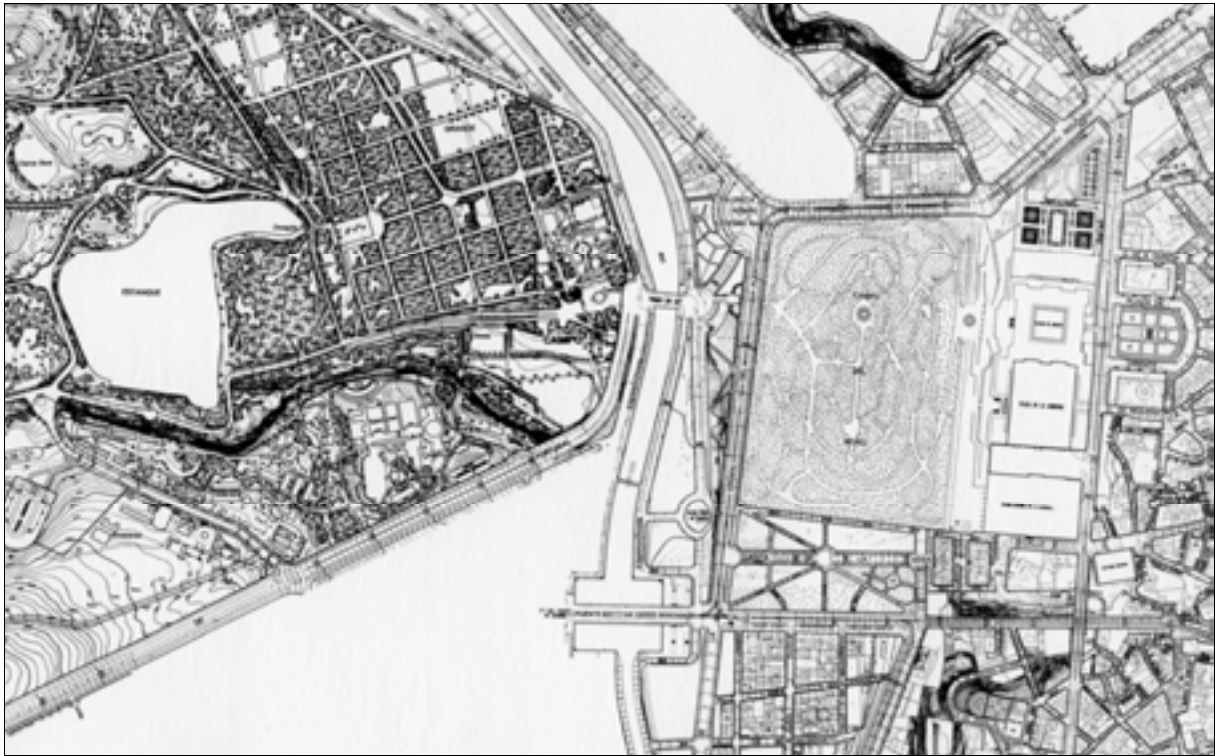


Plano nº 7, hacia 2000.

Las últimas décadas de este sufrido ámbito urbano tienen como protagonista indudable la hipertrofia del sistema de circulación rodada. De esta manera, la desdichada conformación de la vía de circunvalación M-30 en el ámbito del río se verá aumentada, si cabe, por el "nudo" de enlace con la Avenida de Portugal, produciendo una casi absoluta segregación o exclusión del uso peatonal. Además y en relación con ello, se produce una de las pérdidas más notables del disfrute del paisaje urbano en Madrid, cual sería la contemplación topográfica del Palacio Real, tan sólo atisbable desde el automóvil en escasos y peligrosos momentos. En este cúmulo de tristes circunstancias, los últimos años del siglo verán emerger las desafortunadas formas y volúmenes de la Catedral de la Almudena.

En paralelo a estos hechos de superficie, el dato más significativo de este período se establece en la progresiva ocupación y afectación del subsuelo. Aparte de los precedentes poco estudiados de los conductos de alcantarillado y su relación con los antiguos afluentes como el Meaques, se introduce el nuevo dato del cruce del río por las sucesivas líneas 6 y 10 del Metro. Al igual que en el período anterior, el registro progresivo de las transformaciones urbanas se irá cubriendo por las sucesivas ediciones del plano parcelario [47] y los vuelos fotogramétricos [48], siendo de destacar la aparición del parcelario en soporte informático de los últimos años del siglo XX [49], base sobre la cual se han formalizado los sucesivos dibujos que sirven de base a esta narración.

Como primera imagen asociada de esta secuencia se adjunta la foto aérea de hacia 1978 [50] en la que se observan las obras del "nudo" desde el norte del ámbito, pudiéndose observar igualmente las falsas cubiertas que coronan el antiguo palacete de los Vargas que, como se recordará, ya aparecía en la imagen más antigua de Madrid que abría esta relación de imágenes.



[47] *Plano parcelario de 1955.*



[49] *Plano parcelario informatizado del Ayuntamiento de Madrid.*



[50] El área según una foto aérea de 1978.

OBJETIVOS, CARACTERÍSTICAS Y CRITERIOS DEL TRABAJO. PARTE 2

El presente estudio tiene como objetivo fundamental documentar gráficamente las transformaciones históricas del Manzanares en el tramo comprendido entre el Puente de Segovia y el Nudo Sur. Este trabajo se complementa con el material elaborado bajo la dirección del arquitecto Javier Ortega en relación con el tramo fluvial comprendido entre el Puente del Rey y el Puente de Segovia.

Ambos trabajos se han realizado por el Departamento de Ideación Gráfica Arquitectónica de la ETSAM, bajo criterios y metodología definidos por Javier Ortega.

El resultado gráfico obtenido supone la apertura de un campo extenso para el estudio de las peripecias históricas del río Manzanares a su paso por la ciudad de Madrid. Cabe señalar en este contexto que aún cuando la densidad de episodios significativos sea un tanto desigual en sus partes, existen en el entorno del río enclaves que presentan una gran complejidad, en gran medida inexplorada, tanto desde el punto de vista histórico como puramente iconográfico.

En el segundo ámbito que nos ocupa, serán fundamentalmente dos los puntos que parecen inducir a una inabarcable profundización documental, marcados por la aparición de sendos hitos monumentales: La Ermita de San Isidro, con la Pradera y el viejo Pontón homónimos y sus sucesivas transformaciones y el entorno del Puente de Toledo. Sin embargo, más allá de las más inmediatas presencias históricas, se despliegan sobre las márgenes del Manzanares otros temas urbanos y arquitectónicos de gran interés: la implantación del ferrocarril y de las estructuras industriales que ocupan sus proximidades, la construcción y desarrollo del enclave formado por el Matadero y Mercado de Frutas y Verduras municipales, la consolidación progresiva del barrio de Usera, etc.

Se han definido, para la elaboración de la presente secuencia gráfica, dos entornos fundamentales:

1.- Un límite espacial, siguiendo el cauce del Manzanares en el tramo en cuestión. Se ha mantenido una anchura constante en todo su desarrollo, con el fin de dotar de una cierta uniformidad al resultado gráfico, intentando abarcar el contexto inmediato del río y en particular aquellos elementos que se han considerado significativos de cara a la actual necesidad de proyectar el ámbito. El encuadre de cada plano se adapta al trazado del río, produciéndose un giro a la altura del actual estadio Vicente Calderón. El área ha quedado fragmentada en cinco sectores que focalizan cada tramo objeto del estudio.

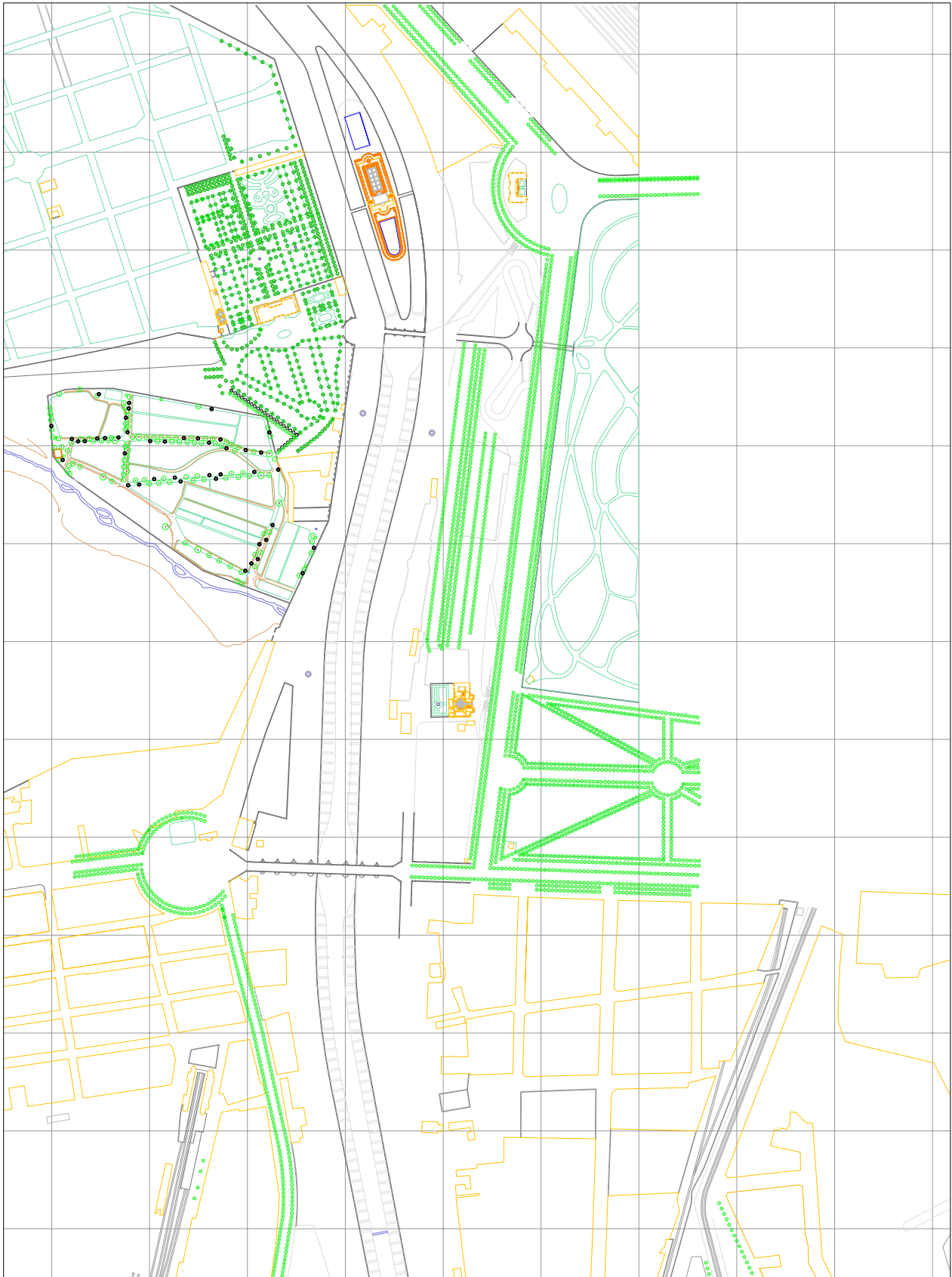
2.- Un límite temporal. Ya que la documentación planimétrica histórica disminuye a medida que se avanza aguas abajo con la investigación a la altura de la Calle Segovia y con el fin de no renunciar a la representación completa del ámbito, se ha fijado como

inicio del límite temporal el año 1874, año en que está datado el plano elaborado bajo la dirección del general Ibáñez de Íbero ya que en los periodos anteriores que quedan grafiados en la primera parte del estudio (S XVII y SXVIII entre le Puente del Rey y el Puente de Segovia), las transformaciones de la ciudad y el cauce no son significativas en el tramo estudiado en esta segunda parte. El conocido plano de Ibáñez Ibero no llega sin embargo más allá del Puente de Toledo y ha debido ser complementado con algunas hojas del Plano Catastral de Madrid de Carlos Colubí (1866).

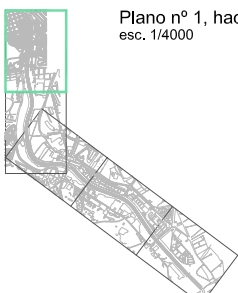
A la cartografía histórica que constituye el núcleo del trabajo se añade una aproximación a las fuentes iconográficas del ámbito, que se presentan agrupadas tras los planos. Se han seleccionado aquellas imágenes más directamente relacionadas con el entorno de trabajo. En los comentarios sobre cada plano datado se hace mención a estas imágenes refiriéndolas mediante un número entre corchetes para su identificación en las páginas finales del documento.

En la margen izquierda, la urbanización sustituye a las huertas con una traza aproximadamente reticular que se rompe en el encuentro con el ferrocarril de circunvalación. El tranvía ocupa ya parcialmente la calzada de la Ronda de Segovia.

Es necesario señalar, por último, la necesidad de interpretación del parcelario de 1929, en el que se recogen límites de propiedad sin indicación de las áreas edificadas, lo que dificulta su comparación con las trazas contenidas en las bases cartográficas anteriores y posteriores.



Plano nº 1, hacia 1929.
esc. 1/4000



PLANO 1. HACIA 1960

La fuente cartográfica principal de este plano es el parcelario de 1960, construido sobre la base que servirá para la elaboración de sucesivos planos hasta los años 70. El parcelario del 60 es de gran interés, pues en él se recogen las huellas de la transformación que habría de marcar la configuración actual del río: las diversas raspaduras y correcciones de los dibujos señalan la ejecución del proyecto de canalización y urbanización de los años 40. Sería entonces cuando de nuevo el Estado impulsase la reforma de un Manzanares que había sido línea defensiva frente a la entrada a Madrid de las tropas golpistas, y que acusaba las destrucciones causadas por los bombardeos. Por ley de 5 de febrero de 1943 se encomendó las obras de canalización y urbanización a un Consejo de Administración dependiente del Ministerio de Obras Públicas, presidido por el ya mencionado Carlos Mendoza como Delegado del Gobierno. Entre los componentes del Consejo se encontraba el arquitecto Pedro Muguruza, si bien la redacción del proyecto correspondiente se puede atribuir al ingeniero Juan Herrera y al arquitecto Rafael Mendoza, hermano de Carlos [21-23].

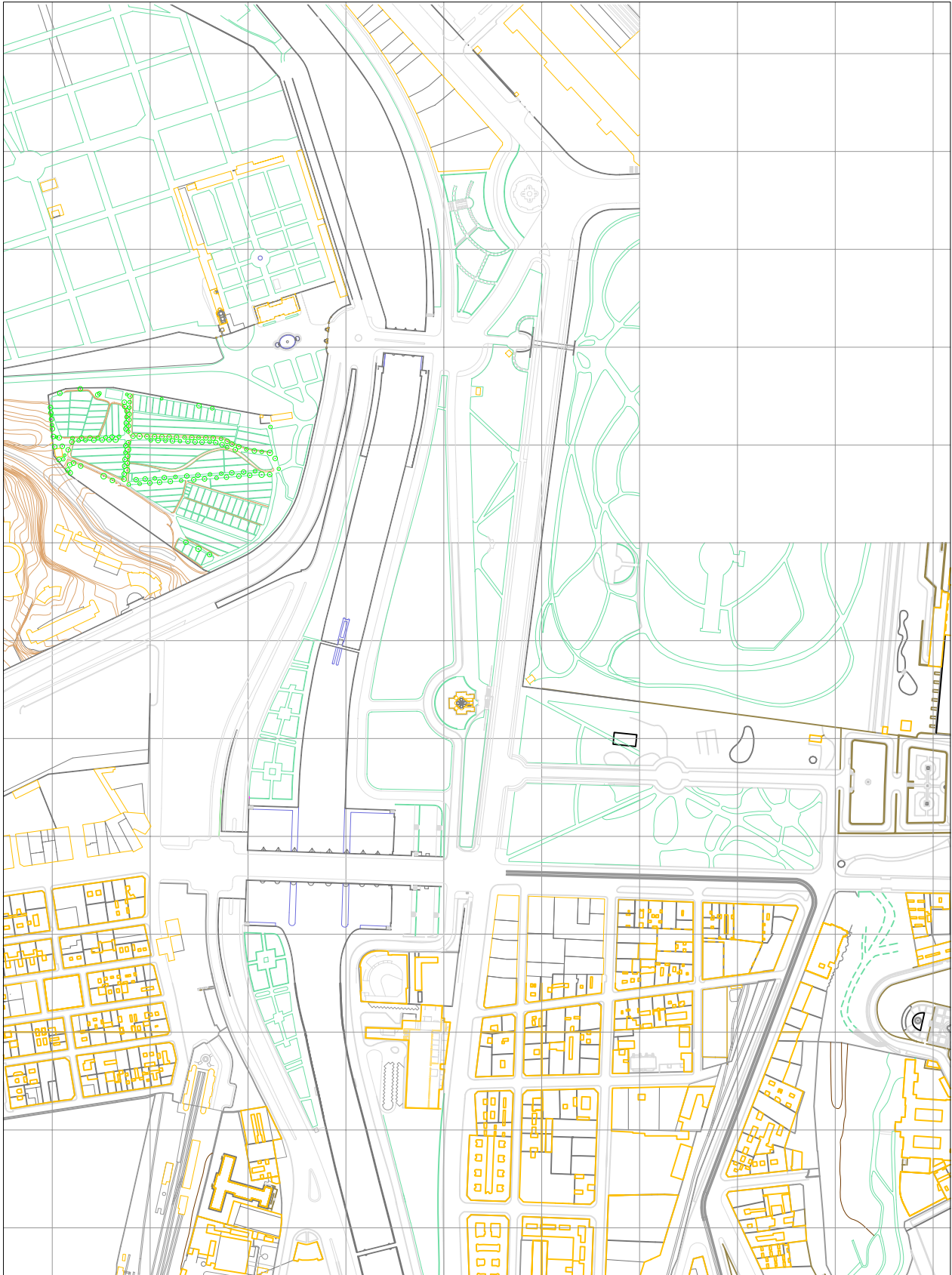
El nuevo plan para el río prevé una formalización de su cauce que sigue aproximadamente la traza del realizado en los años 14-26. Se ejecutan sin embargo al menos dos variaciones apreciables en este encuadre: la supresión de “La Isla” al norte del Puente del Rey, y el desplazamiento hacia la derecha y pequeño ensanche del lecho en el tramo que atraviesa el Puente de Segovia, con la construcción de dos dársenas provistas de embarcaderos que se proponen como refugio para las barcas en caso de crecida [31].

La sección tipo del cauce será en este caso única, con lo que el doble lecho preexistente se sustituye por un canal de 4 m de profundidad desde los paseos laterales, pero mantendrá el ancho de 40m de la canalización anterior. Los nuevos muros de ribera son de hormigón, chapados en mampostería de granito concertada y coronados por una imposta de caliza y pretil de granito con barandilla metálica [23].

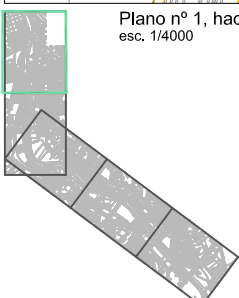
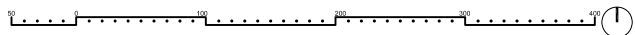
Además, la urbanización de las márgenes y su parcelación suponen la definitiva incorporación del río a la ciudad moderna. El Manzanares canalizado constituye, junto a las dos calzadas laterales ya ampliadas a 35 m, la nueva Avenida del Manzanares. El río se convierte en un espacio en el que proyectar actuaciones ejemplares asociadas al programa que, frente a su pasado industrial, cobrará impulso en la segunda mitad del siglo para acabar por dominar la ribera: la vivienda. Sin embargo, la edificación del Manzanares mediante piezas sensibles a su presencia y a la nueva infraestructura de circulación que prefigura la futura M30 quedará en el papel. En el entorno del Puente de Segovia, la célebre “Unidad de Habitación” de Oíza, Sierra y Romany, de 1953 [34], o el plan de ordenación y edificación del entorno de la Ermita de la Virgen del Puerto de Carvajal, de 1958 [32],

habrían formalizado el frente fluvial con mayor calidad que los bloques efectivamente ejecutados a partir del Proyecto del 43.

Por lo demás, la estructura actual del ámbito aguas abajo del puente de Segovia queda ya casi completamente establecida. Una ancha vía de circulación de vehículos delimita el cauce pasando bajo la glorieta del Puente de Segovia en la margen derecha y, al otro lado, como prolongación del Paseo de la Ermita. En la margen izquierda, el antiguo lecho bajo es ocupado por varias piezas singulares: el Centro de Estudios Hidrográficos, proyectado por Miguel Fisac en 1959 y construido entre 1960 y 1961, el "Garden Center" de Viveros Castilla de 1959, proyectado por Luis Gutiérrez Soto, y la sala de fiestas "La Riviera". Aguas abajo aparece ya uno de los pasos de hormigón armado que acompañó las obras ejecutadas entre los 40 y 50.



Plano nº 1, hacia 1960.
esc. 1/4000



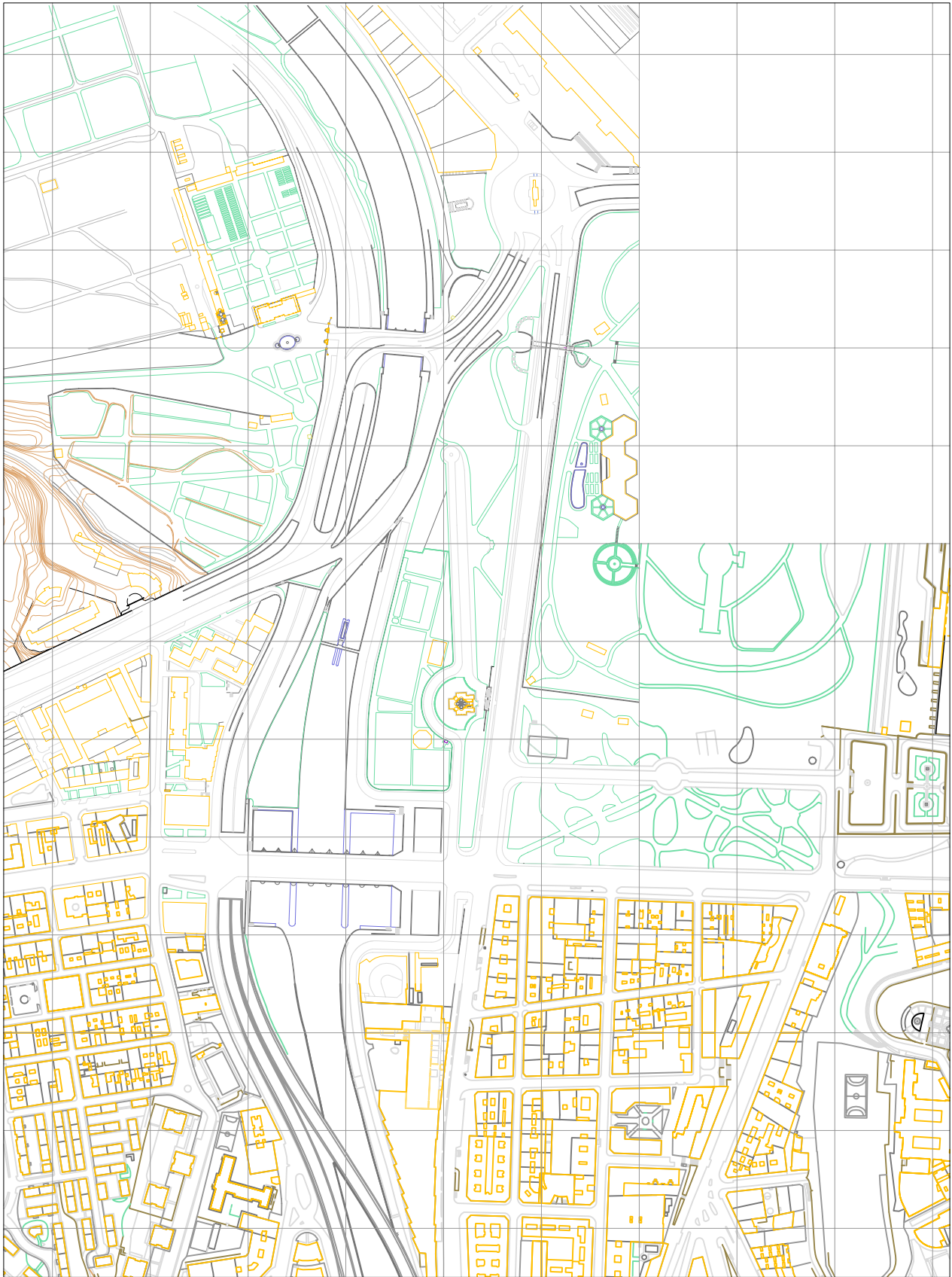
PLANO 1. HACIA 2000

Desde finales de los años 70 las márgenes del Manzanares se ven afectadas por la implantación de la vía de circunvalación rodada M-30. Las dos calzadas de la autopista se construyen en la margen derecha del río hasta el paso bajo la Glorieta del Puente de Segovia, previsto ya en el proyecto de canalización y urbanización del 43. Superado el túnel hacia el sur, la M-30 se desdobra mediante el llamado “puente oblicuo” del Manzanares, con dos carriles por sentido que superan los muros de encauzamiento, inaugurado en 1974 [37].

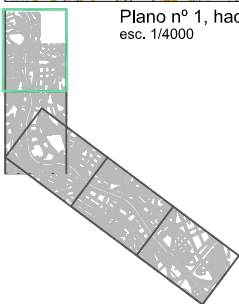
La construcción de la autopista en ambas márgenes define una total segregación no sólo entre río y la ciudad, sino entre los barrios que han ido ocupando la práctica totalidad de la ribera. Sin embargo, esta operación no debe ser interpretada como la fundamental agresión al entorno del Manzanares, sino más bien como la simple culminación de un proceso de degradación largo, basado en la incapacidad de salvaguardia del carácter específico del río como elemento urbano. El carácter estructurante atribuido a la vega del Manzanares en los sucesivos Planes urbanísticos será negado por operaciones parciales que se han servido de una capacidad de acción autónoma para transformar el ámbito, eludiendo las prescripciones dadas por una visión de conjunto. Tal es el carácter decisivo del proyecto ejecutado a partir de 1943, que supera los límites a la urbanización marcados tanto por el planeamiento anterior a la Guerra, como por el Plan Bidagor. Será la ocupación de la banda de terrenos libre que acompañaba al río en esos planes para conformar un parque lineal el más profundo e irreversible menoscabo del potencial urbano del Manzanares.

La edificación se densifica en las márgenes. Los “graciosos” y amables chapiteles que venían a coronar los volúmenes de cuatro plantas en la Glorieta del Puente de Segovia del Proyecto de los 40, son sustituidos por dos rotundas torres de viviendas [36]. El proyecto de “Unidad de Habitación” por unas masas de ladrillo en general indiferentes a su situación [35]. El Centro de Estudios Hidrográficos es ampliado de forma extensiva hacia el sur. La estación de Goya se derriba en 1965, y en los años 80 crecen en los terrenos antes ocupados por las vías nuevas torres residenciales de ladrillo visto.

La base cartográfica empleada es el parcelario digital elaborado por el Ayuntamiento desde finales de los años 80.



Plano nº 1, hacia 2000.
esc. 1/4000



PLANO 2. HACIA 1874

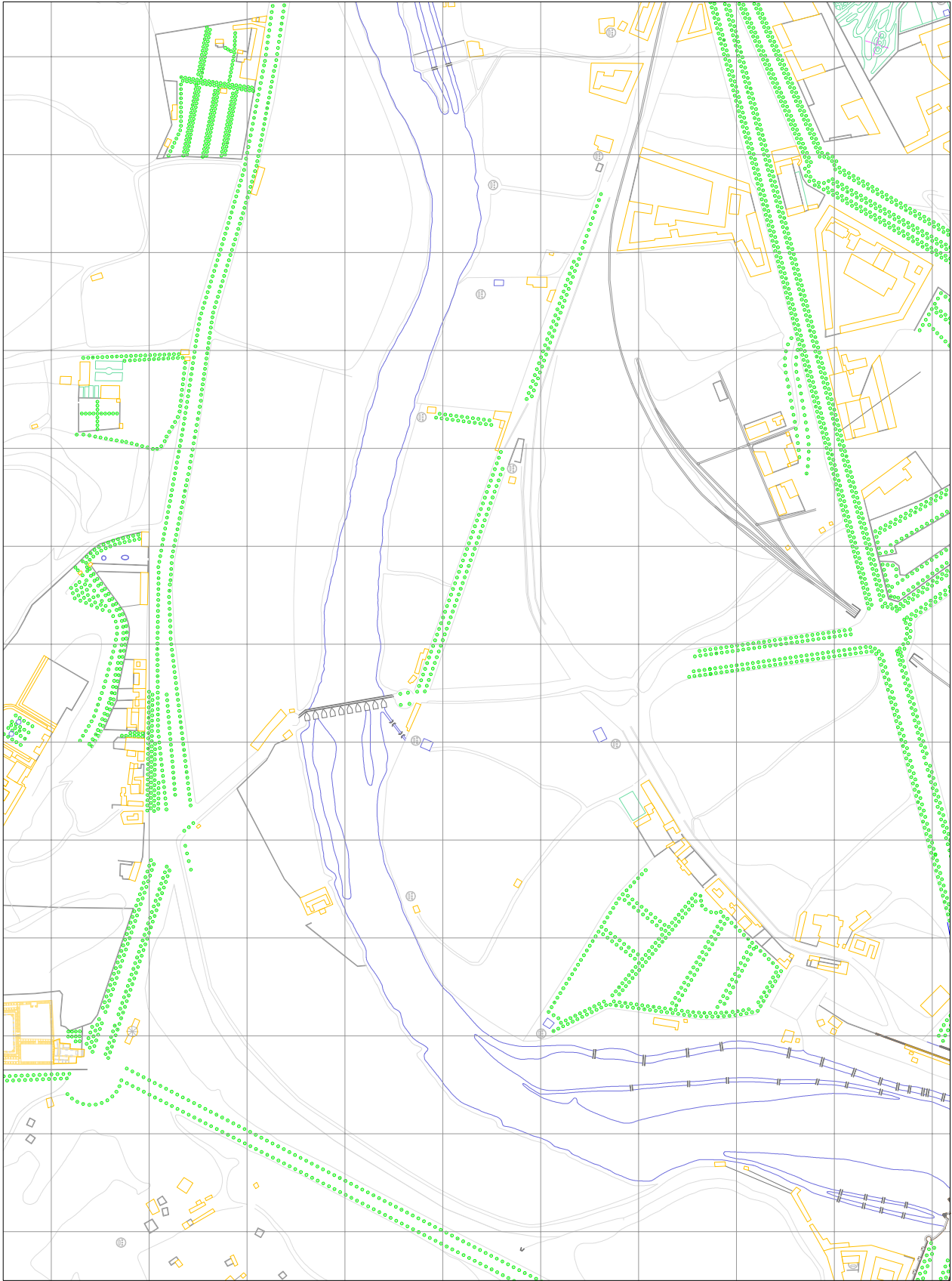
El ámbito en el que el curso del Manzanares gira en dirección sureste constituye uno de los accidentes más característicos del río en su tramo urbano. La llamada pradera de San Isidro no es sino un teatro natural abierto a la vista del perfil de la ciudad, formalizado en su cornisa alta. Un espacio de recreo en el Madrid cortesano que da lugar a una extensa iconografía. Desde la pradera retratada por Goya hacia 1788 [38], hasta la dibujada por Jenaro Pérez Villaamil en 1839 [39,40], la subida a la Ermita constituye un punto de vista privilegiado para registrar la corografía de la ciudad. Árboles, tenderetes y casetas puntean a finales del siglo XIX una pendiente hacia el río inicialmente despejada, como aparece en el cuadro de Goya.

El episodio más destacable en este segmento espacio-temporal del río es la presencia del antiguo Pontón de San Isidro, reconstruido en sucesivas ocasiones para permitir el paso desde la margen izquierda hacia el Paseo de la Ermita del Santo [41]. Estaba formado por 10 tajamares masivos de piedra y un tablero con pretil de madera volado en uno de sus lados, estabilizado por una estructura de puntales. Se ha dibujado aquí el Pontón tal como lo recoge el parcelario de Ibáñez de Íbero, si bien resulta improbable, por motivos obvios de conservación, que el tablero se situase aguas arriba de los tajamares. En el apunte para el óleo de Jenaro Pérez Villaamil conservado en el Museo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando la situación es contraria (*Las lavanderas del Manzanares*, hacia 1835). En él es evidente la presencia de la estructura de madera apoyada lateralmente en los tajamares [42]. La fábrica del pontón se conserva hasta el inicio del siglo XX, como demuestran los testimonios fotográficos [49].

Por otro lado, el Manzanares de 1874 es aun el curso pantanoso y cambiante previo a su primera canalización, y en cuyas márgenes proliferan los arroyuelos salvados por pasarelas y tendedores, y las parcelas de explotación agrícola con sus norias. La urbanización en la margen izquierda se reduce a los trazados arbolados de Carlos III [3,5], con el Paseo Imperial y un Paseo de Pontones que se interrumpe por la topografía abrupta para convertirse en Bajada al Pontón [47]. La presencia del ferrocarril de circunvalación provoca ya la aparición de estructuras de uso industrial en sus proximidades. Su traza dará lugar a la futura calle de Santa María la Real de Nieva. Destaca entre la edificación existente el célebre parador de Gil Imón, entre la Ronda de Segovia y el Paseo Imperial [48, 49].

En la margen derecha se ha desarrollado ya, a raíz de la legislación de salubridad e higiene de Carlos III, el cementerio de la Sacramental de San Isidro, San Pedro y San Andrés, construido a partir de 1811. En sus proximidades, sobre el llamado Cerro de las Ánimas, aparece el núcleo originario del cementerio de la Sacramental de San Justo, San Millán y Santa Cruz, construido en 1847 junto a la vía Carpetana. El cementerio terminará por

formalizar el corte topográfico que continúa entre el camino alto de San Isidro, ya arbolado, y el bajo (futuro Paseo de San Illán) [43-46].



Plano nº 2, hacia 1874.
esc. 1/4000



PLANO 2. HACIA 1929

La mancha pantanosa del lecho del Manzanares [9] desaparece para convertirse en una traza geométrica de anchura constante en la operación de canalización ejecutada entre 1914 y 1926 [18]. Será esta la forma del cauce que llegue hasta hoy.

La obra implica la realización de los colectores de saneamiento de ambas márgenes, la formalización del lecho del río y la urbanización de los paseos en el borde de la canalización. Los colectores darán lugar en la superficie a unos característicos elementos de ventilación en forma de columna “jónica” de hormigón con fuste estriado, de 6,70 m de altura, cada 300 m, como aparece en la parte inferior del plano. Alguno de estos “órdenes” ha sobrevivido hoy a los avatares del río, y se puede encontrar en las proximidades del Puente de la Reina Victoria, y al Sur del de la Princesa de Asturias [13].

El encauzamiento, como se ha dicho, dispone un lecho menor, formalizado por muros de hormigón armado verticales, y un lecho mayor formado por taludes hasta alcanzar una anchura total de 40 m y una diferencia de cota de 3,80 m entre la rasante del agua y la de los paseos laterales. Los taludes tendidos del lecho mayor fueron reforzados por nervios transversales de hormigón de 2,20 m de anchura cada 8,90 m, atados en su extremo superior por una viga continua. Sobre la viga se dispuso el murete de un metro de altura para contener el terraplén de los paseos laterales, y sobre él un pequeño pretil de sillería [13]. La ejecución de los taludes del lecho mayor con nervios supuso una simplificación respecto del proyecto inicial, que preveía su total recubrimiento por una capa de hormigón armado protegida de la excursión térmica por otra de arcilla [12]. Una solución sin duda más costosa pero que habría prevenido el rápido deterioro de la obra de canalización que se produjo en los años que siguieron a su terminación, agravado por los efectos destructivos de la Guerra Civil [16].

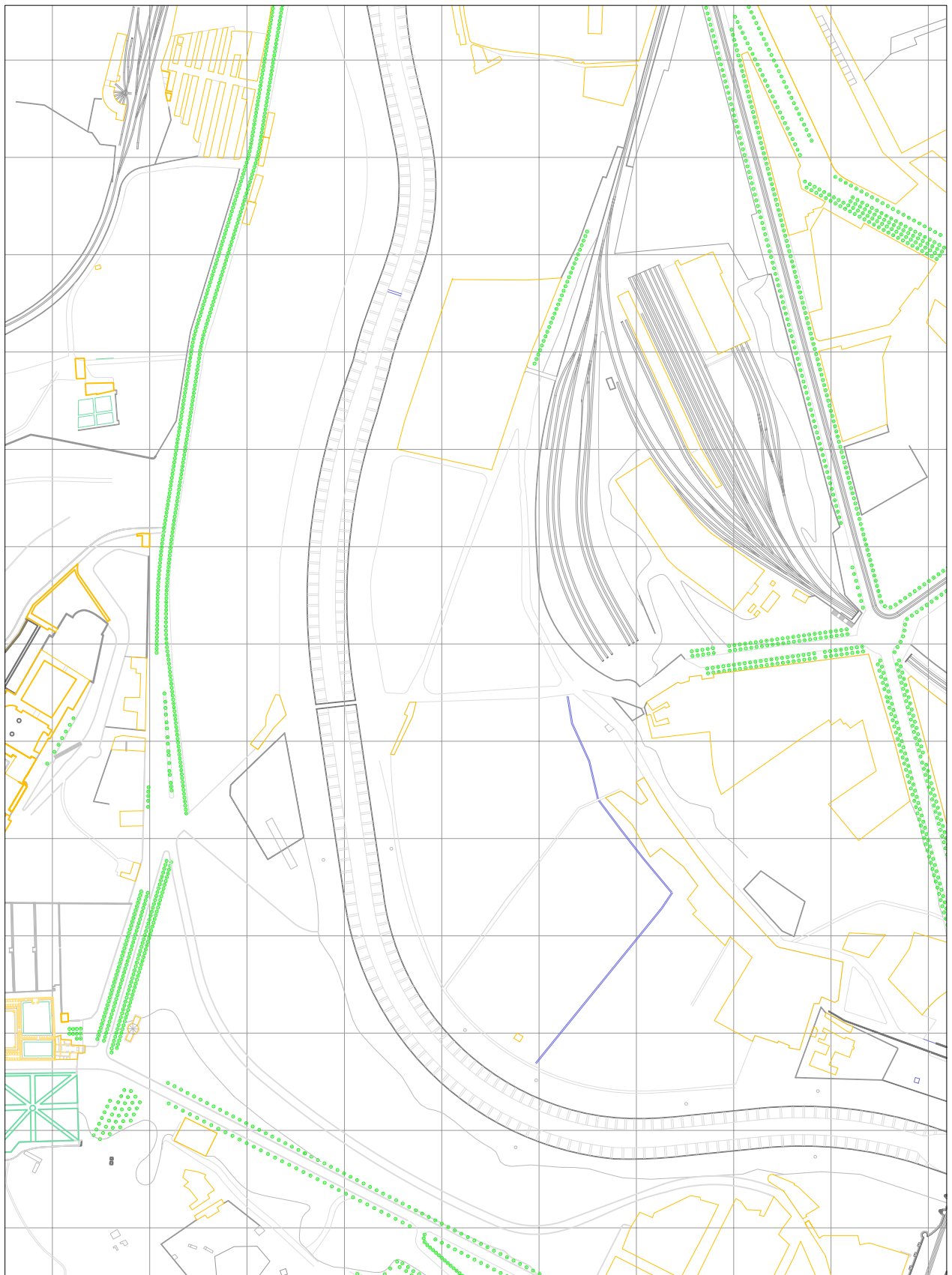
Las obras de urbanización no se han completado aún en este tramo con los paseos previstos de 30 m de anchura, pero sí la pasadera metálica que sustituyó al viejo Pontón de San Isidro [51]. Con 40m de longitud, estaba formada por un tablero central de 2,5 m para el paso de vehículos, y dos andenes volados de 1,25 para los peatones, y se apoyaba sobre palizadas de pilotes que se hincaron en el lecho arenoso del río [52].

Los terrenos próximos a las márgenes se encuentran aún sin urbanizar ni edificar en su mayor parte, lo que hacía viables las previsiones del Plan de Extensión de la Oficina Técnica Municipal, inspirado por la propuesta de Zuazo y Jansen para el concurso de 1929 [15]. Ambos proyectos reservaban franjas de terreno a ambos lados del Manzanares para la construcción de un parque que definiese el límite del núcleo urbano de Madrid frente al

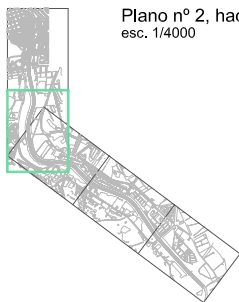
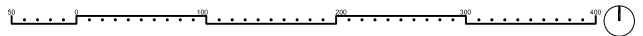
crecimiento de las poblaciones cercanas, reforzando el papel de la cornisa alta como “fachada” de la capital.

En la margen derecha, el teatro natural de la pradera de San Isidro se mantiene completamente libre de edificación, mientras el cementerio homónimo ofrece ya huellas de su proceso de extensión progresiva que acabará por unirlo en el de San Justo.

Los trazados viarios de la margen izquierda mantienen la misma configuración que en el siglo anterior, si bien la construcción de la Estación Imperial hacia 1881 marca un desarrollo industrial del área más decidido. La estación se hace necesaria a finales del XIX como punto de carga y descarga de mercancías de la Compañía de Ferrocarriles del Norte, ante la insuficiencia de la estructura de término de Príncipe Pío. Hacia el sur, los terrenos del futuro Estadio del Manzanares están aún ocupados por huertos con norias y corrales que aprovechan el riego de la vega del río.



Plano nº 2, hacia 1929.
esc. 1/4000



PLANO 2. HACIA 1960

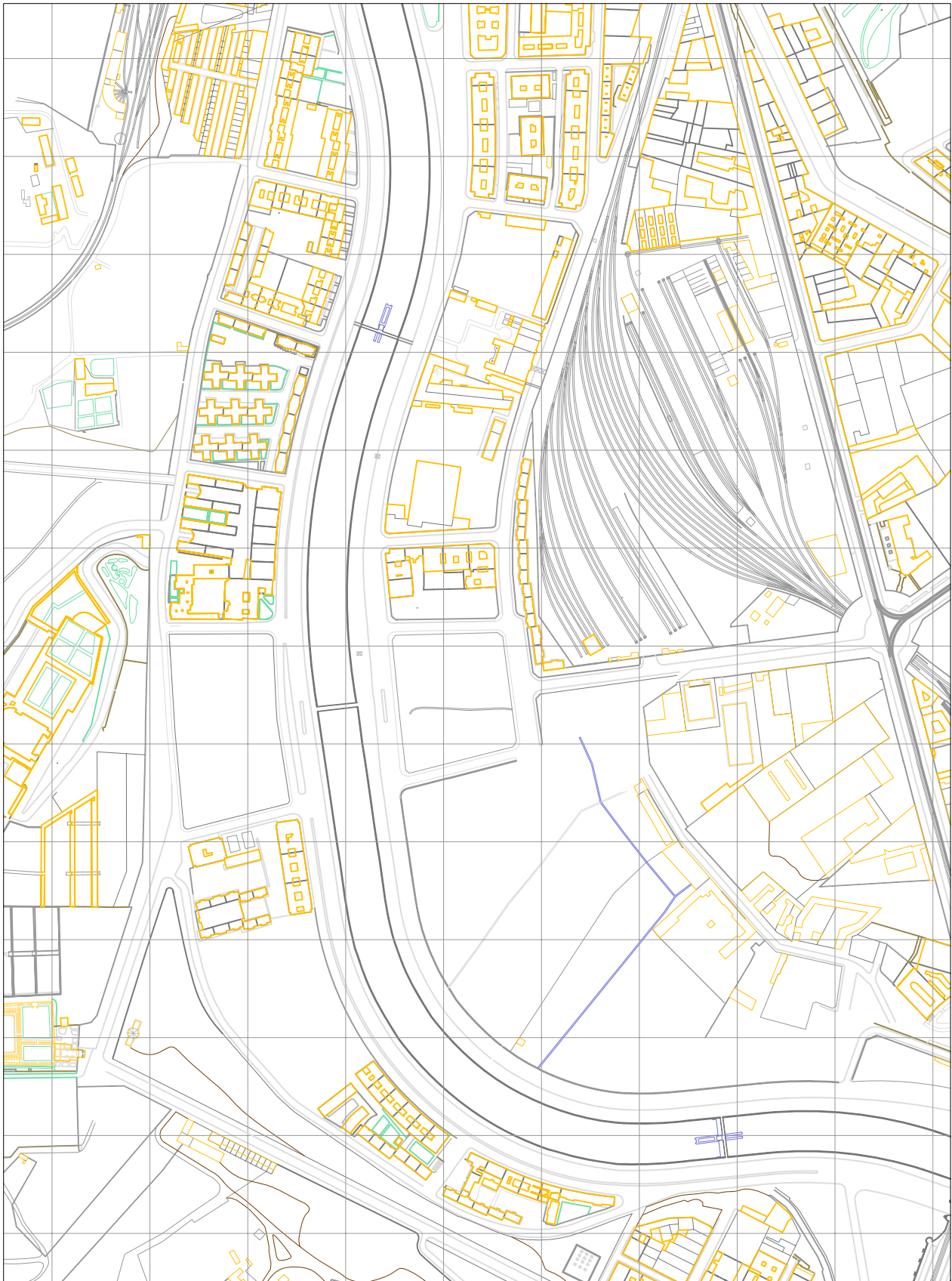
El proceso de ejecución del proyecto de canalización del Manzanares y urbanización de sus márgenes de 1943 queda reflejado en las raspaduras, correcciones y espacios en blanco que se encuentran en el parcelario municipal de 1960 [75]. La canalización se acompaña por la construcción de una serie de presas, con casa de máquinas en estilo neo-herreriano, chapitel incluido. Las presas funcionan para crear remansos aptos para la navegación a lo largo del río [23]. Por otro lado, se trataba entonces de financiar la obra de canalización y urbanización mediante la venta de las parcelas resultantes de la operación, como explicita el propio Carlos Mendoza en su artículo de 1945 para la Revista de Obras Públicas (nº2757). El proyecto prevé por tanto la ocupación de las márgenes por edificios de vivienda, formando manzanas cerradas que ignoran la singularidad de su situación [22].

Durante los años cincuenta se elaboran proyectos que desarrollan el plan de urbanización buscando una apertura del borde edificado hacia el río. Proyectos como los de Perpiñá de 1957 (a partir de la propuesta de Velasco Viejo) constituyen una alternativa que viene a corregir, mediante la calidad en la ordenación del volumen construido las carencias del proyecto del 43. La ordenación de las viviendas en las márgenes del río llega incluso a presentarse como operación representativa de la calidad urbana de este tipo de actuación en España. La imagen del nuevo Manzanares ocupa la portada del folleto presentado por la Obra Sindical del Hogar a la Interbau de Berlín de 1957 [53].

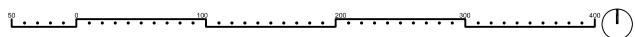
Pero el futuro construido del río diferirá de aquellas propuestas que buscaron su apertura a la ciudad, y se parecerá más al contenido en el Plan de los 40. Edificaciones más o menos indiferentes al Manzanares se construyen hasta formar un frente fluvial prácticamente continuo. En 1960 se ha iniciado ya la ocupación de la franja de terreno entre el Paseo de San Illán y la Avenida del Manzanares. Son buen ejemplo del tipo de construcción finalmente empleado, en el extremo norte, los bloques promovidos por el Patronato de Casas Militares en 1956 [54]. La urbanización y edificación avanzan de forma paralela en la margen izquierda, donde aparece ya el trazado actual del Paseo de los Melancólicos, paralelo al río. La ocupación industrial se ha densificado en torno a la Estación Imperial, y aparece la primera implantación de la fábrica de cervezas Mahou. En los terrenos limitados por el meandro más marcado del tramo urbano del cauce debe aún completarse la urbanización. Allí permanece el viejo trazado del paseo de las Cambroneras, definido por los cerramientos de parcela que hacían uso de tal arbusto.

El puente de San Isidro construido en los años 20 pervive aún en 1960, pero se encuentra ya en construcción el nuevo puente, que conectará finalmente el viejo paseo de los Pontones con el paseo de la Ermita del Santo sin el descenso antes obligado a la rasante del lecho del río. El puente tenía que salvar el entonces llamado tercer cinturón de la capital,

es decir, la autopista de circunvalación que habría de construirse en las márgenes. En el plano aparece la situación de sus dos apoyos centrales.



Plano nº 2, hacia 1960.
esc. 1/4000

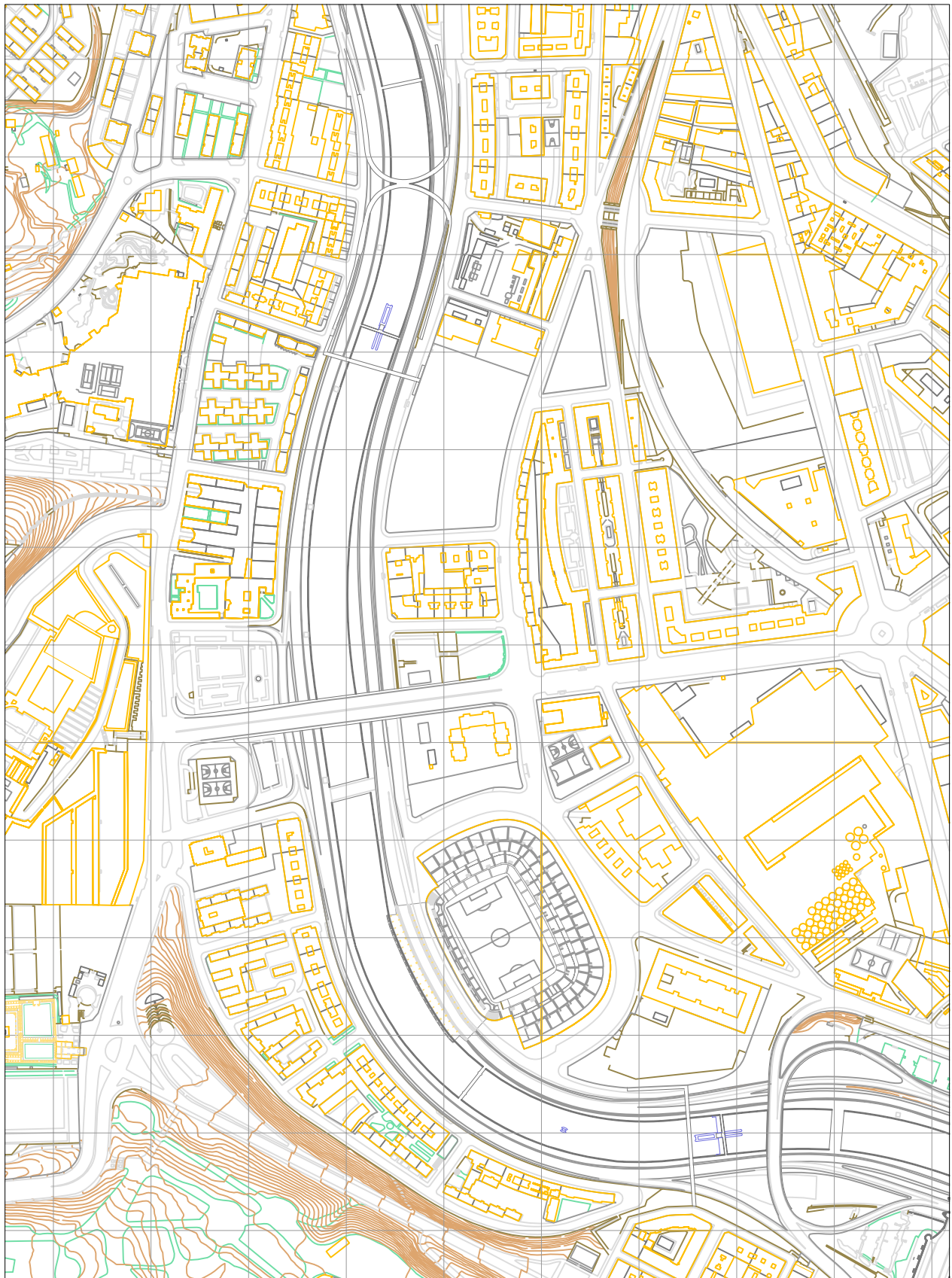


PLANO 2. HACIA 2000

Uno de los pocos espacios que el proyecto de canalización y urbanización del 43 salva de la ocupación mediante manzanas de vivienda es el próximo a la curva más cerrada del trazado del río en su margen izquierda. Allí se dibuja entonces un campo deportivo, que dejaría libres las vistas de los cerros de las Sacramentales, y abriría la del Puente de Toledo hacia el sur [22]. Sin embargo, es en este punto donde la edificación se impone finalmente del modo más aparatoso y agresivo sobre el Manzanares. El inicialmente llamado Estadio del Manzanares es proyectado en 1965 por Javier Barroso Sánchez-Guerra, y se construye entre 1966 y 1967 [55-56]. Su masa se coloca sobre uno de los puntos de mayor interés del río, llegando literalmente al borde del cauce. Su situación obliga a la M-30 a pasar bajo su graderío occidental, constituyendo por otro lado uno de los episodios más significativos de la percepción de la ciudad a través de esta vía [83]. El estadio produce en la década de los 90 excrecencias edificadas en forma de bloques de vivienda que siguen ignorando su singular situación, y que ocupan los jardines del Maestro Padilla, junto al Puente de San Isidro. Por otro lado, poco queda ya del “anillo verde” a su paso por el Manzanares, y mucho menos de la antigua Pradera, completamente segregada del río por los bloques edificados entre éste y el Paseo de San Illán. El desatino urbanístico se confirma cuando el nuevo Puente de San Isidro, finalmente inaugurado en noviembre de 1974 con tres carriles por sentido y dos aceras de 3m de ancho, se topa con el muro de contención del cementerio de la Sacramental de San Justo, en un enlace viario como poco extravagante con el Paseo de la Ermita del Santo [55].

El cauce del Manzanares, ya completamente presionado por la edificación, queda posteriormente confinado entre las calzadas de la autopista M-30, ejecutada de modo fragmentario entre los años 70 y 80. Finalmente, un conjunto de nuevas pasarelas elevadas, asociadas al lenguaje de la construcción viaria, “adornan” el cauce. El último de estos pasos, construido en años recientes, no duda en añadir a la ya desgraciada condición del río una cuádruple rampa colgante a la manera de Calatrava [57].

Un límite se enfatiza y otro desaparece. Ya en los años 90, la ferrovía de circunvalación se entierra y da lugar a la operación conocida como Pasillo Verde Ferroviario. El proyecto de urbanización de la superficie será realizado por Emilio Esteras [59]. El área antes ocupada por la Estación Imperial se dedica a la construcción de viviendas y dotaciones que completan el tejido urbano y reparan la discontinuidad causada por las vías.



Plano nº 2, hacia 2000.
esc. 1/4000

