

# MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID DE 1997

## ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO A.P.E. 02.27

### “NUEVO MAHOU-CALDERÓN”

Distrito de Arganzuela



#### ANEXO II.- ANÁLISIS HISTÓRICO

## ÍNDICE

|          |  |          |
|----------|--|----------|
| <b>I</b> | <b>ANÁLISIS HISTÓRICO.....</b>   | <b>1</b> |
| 1        | LA CONDICIÓN PERIFÉRICA DEL ÁMBITO A FINALES DEL SIGLO XVIII Y PRINCIPIOS DEL XIX .....                            | 1        |
| 2        | DESARROLLO EN EL SIGLO XIX.....  | 2        |
| 2.1      | Propuesta urbana para el Norte de Madrid de 1837 .....   | 2        |
| 2.2      | El inicio de la Industrialización del área y primeros trazados ferroviarios .....                                  | 3        |
| 2.3      | Propuestas urbanas para Madrid durante la segunda mitad del siglo XIX. Ildfonso Cerdá.<br>Ensanche de Castro. .... | 4        |
| 2.3.1    | Primer Viaducto sobre la calle Segovia .....   | 4        |
| 2.3.2    | Propuesta de Ildfonso Cerdá para Madrid .....  | 5        |
| 2.3.3    | Plan de Ensanche de Castro de 1859 .....   | 5        |
| 3        | DESARROLLO EN EL SIGLO XX.....   | 8        |
| 3.1      | Principios del siglo XX: la degradación del ámbito y primeras alternativas para el sur de Madrid.....              | 8        |
| 3.2      | 1924: Política de vivienda y Estatuto Municipal .....  | 13       |
| 3.3      | El grupo municipalista del PSOE en el Ayuntamiento de Madrid.....  | 15       |
| 3.4      | Los años de la posguerra y el franquismo .....   | 17       |
| 3.5      | Desarrollo entre los años 80 y 90: operación Pasillo Verde.....  | 18       |
| 4        | CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS HISTÓRICO PARA EL DESARROLLO DEL ÁMBITO .....  | 23       |

## I ANÁLISIS HISTÓRICO

### 1 LA CONDICIÓN PERIFÉRICA DEL ÁMBITO A FINALES DEL SIGLO XVIII Y PRINCIPIOS DEL XIX

Desde los primeros momentos del reinado de Fernando VII (1784-1833) se enfatizaba y ennoblecía la zona sur levantándose por ejemplo en la puerta de Toledo el enorme arco (inexistente en el norte de la ciudad) mediante el cual se buscaba potenciar el eje que, rompiendo la trama, debía llegar hasta el Palacio Real, creándose así lo que hoy conocemos como la calle Bailén.



Ilustración 1. Proyecto de reforma calle Segovia.

Hasta que, a finales del primer tercio del siglo XIX, se construyera la Fábrica de Gas en las inmediaciones de la Puerta de Toledo, el desarrollo urbanístico de la ciudad se había concebido hacia el sur, buscando situar en “Los Carabancheles” una zona con un carácter exclusivo de ocio, donde no sólo la Reina Isabel II (1830-1904) sino también el Marqués de Salamanca (1811-1883) edificaron sus residencias extramuros.

Ya durante el reinado de José Bonaparte (1808 - 1813) se ideó para la zona situada enfrente del cerro de San Isidro, inmediata al Campo del Moro y la ermita de la Virgen del Puerto el proyecto “Puerto de Madrid” mediante el cual se buscaba ligar, a través del canal del Manzanares, Madrid con Aranjuez.



Ilustración 2. Canal Manzanares 1810.

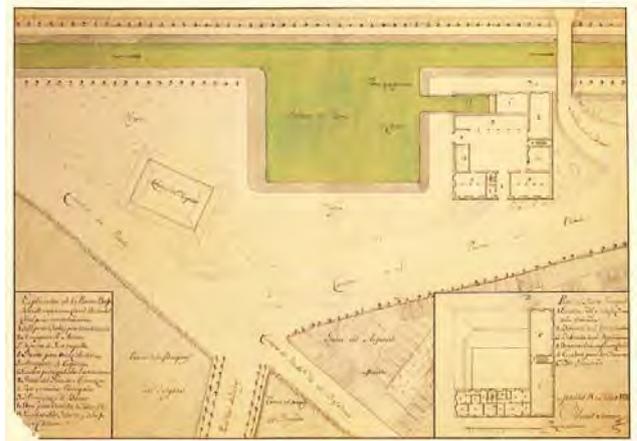


Ilustración 3. Proyecto “Puerto de Madrid”.

## 2 DESARROLLO EN EL SIGLO XIX

### 2.1 PROPUESTA URBANA PARA EL NORTE DE MADRID DE 1837

En 1837 se proyectaba una singular propuesta para el norte de Madrid al prolongarse el eje Castellana desde lo que hoy sería la plaza de Colón hasta la plaza de Emilio Castelar. Este eje tenía su arranque en la puerta de Recoletos y se configuraba como un paseo con dos hileras de árboles a ambos lados del paseo central, al llegar a lo que se denominaba Fuente de la Castellana (el actual paso elevado de Rubén Darío) el número de hileras se duplicaba con lo que, obviamente, se enfatizaba aquella parte de la ciudad.

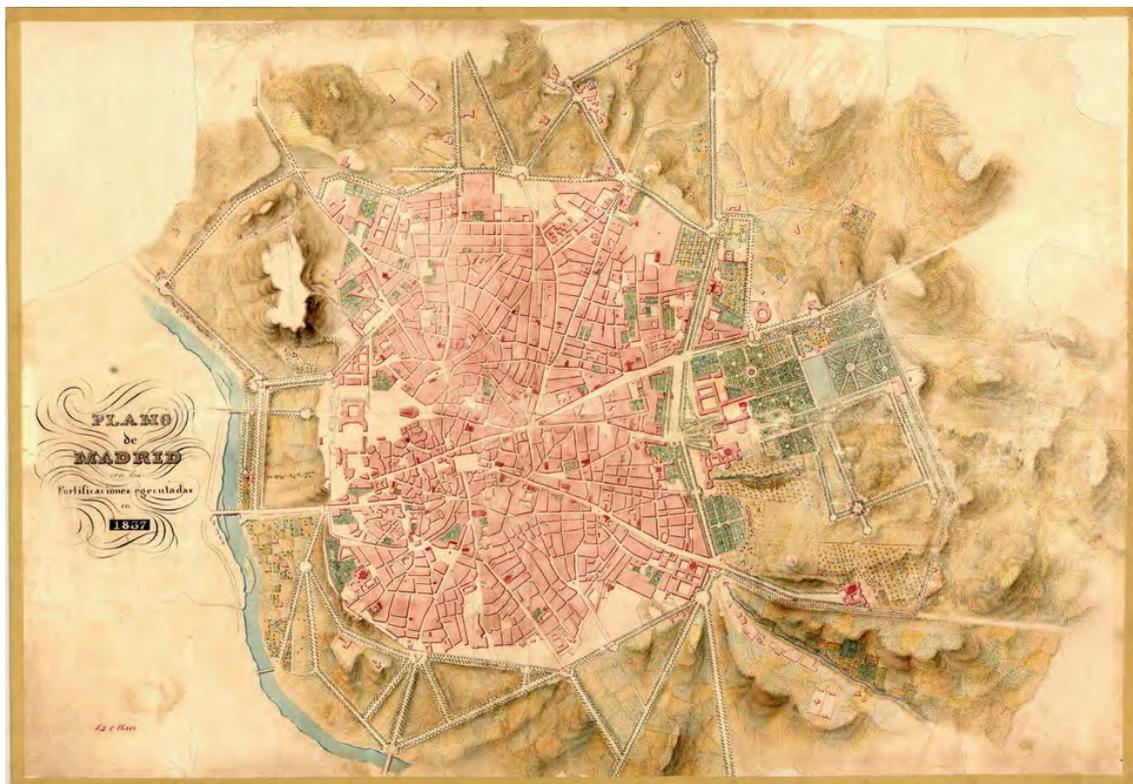


Ilustración 4. Propuesta para Madrid 1837.

En un principio podría parecer un contrasentido que se urbanizara la parte más alejada de la ciudad, sin embargo, la operación era clara: trazar un nuevo sistema de grandes vías desde lo que hoy es la plaza de Alonso Martínez que sentaría la trama de lo que más adelante sería conocido como el barrio de Chamberí.

Las intenciones de tal intervención eran evidentes: se abandonaba cualquier posible expansión de la ciudad residencial hacia el sur, programándose aquel suelo como una zona industrial (lo cual no fue óbice para que dicho suelo adquiriera, ante las expectativas de posibles industrias, un alto valor) y reclamando por el contrario el norte como un área residencial tanto para la burguesía media/media-baja en el entorno de la Plaza de Bilbao (dado que desde Cuatro Caminos y hasta la actual San Bernardo era zona de chabolas), como para la burguesía de un nivel superior en el barrio de Salamanca, situando la residencia de la alta burguesía entre San Bernardo y Rubén Darío.

Posteriormente, tanto en la primera propuesta de Ensanche que formulara Merlo en 1842, como en el plano trazado por Castro se asumiría literalmente lo planteado 20 años antes.

## 2.2 EL INICIO DE LA INDUSTRIALIZACIÓN DEL ÁREA Y PRIMEROS TRAZADOS FERROVIARIOS

La construcción de la Fábrica de Gas (1846 - derribada en 1967) y la localización de la que se denominó “*Estación Principal de Ferrocarril*” (Atocha) en sus inmediaciones, trastocó la situación del ámbito convirtiéndose el área en la zona industrial de la ciudad. Al introducir Castro en el Anteproyecto de Ensanche la palabra “*Principal*” (refiriéndose a Atocha), obligaba a que cualquier otra estación (la siguiente en edificarse fue Príncipe Pío) quedará ligada a la anterior por un tendido, la calle del Ferrocarril, que pronto dividió el sur de la ciudad en dos, separando las inmediaciones del río de la ciudad histórica.



Ilustración 5. Trazado del Ferrocarril de Circunvalación.



Ilustración 6. Fábrica de Gas 1847.



Ilustración 7. Fábrica de Gas 1847.

## 2.3 PROPUESTAS URBANAS PARA MADRID DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX. ILDEFONSO CERDÁ. ENSANCHE DE CASTRO.

En la segunda mitad del siglo XIX se formularon tres importantes propuestas urbanas que incluían la voluntad de modificar el área y que se resumen a continuación:

### 2.3.1 PRIMER VIADUCTO SOBRE LA CALLE SEGOVIA

Aunque la idea de unir con un puente la parte de la ciudad donde se encontraba el Palacio Real con el barrio de San Francisco el Grande (salvando la vaguada que suponía la calle Segovia) era una idea que ya se había planteado durante el reinado de Carlos III y posteriormente por Silvestre Pérez en 1810 durante la regencia de José Bonaparte, no fue hasta la década de 1860 cuando se acometió el proyecto de un viaducto de hierro apoyado en dos basamentos de sillería de 130 metros de longitud y 23 metros de altura máxima.



Ilustración 8. Viaducto sobre la calle Segovia en 1900.



Ilustración 9. Viaducto desde el Pritel de los Consejos.

### 2.3.2 PROPUESTA DE ILDEFONSO CERDÁ PARA MADRID

En 1848 Ildefonso Cerdá esboza una propuesta urbana para Madrid en la que proponía no sólo un eje que uniera la estación de Atocha con la Puerta de Toledo sino que también planteaba el trazado de una perpendicular desde este punto que, a diferencia de la idea de Silvestre Pérez, no unía dicha plaza con la Armería del Palacio Nuevo sino que lo enlazaba con lo que hoy es la Plaza de España, permitiendo de este modo la comunicación entre el sur de la ciudad y la carretera que comunicaba con la Sierra de Madrid.

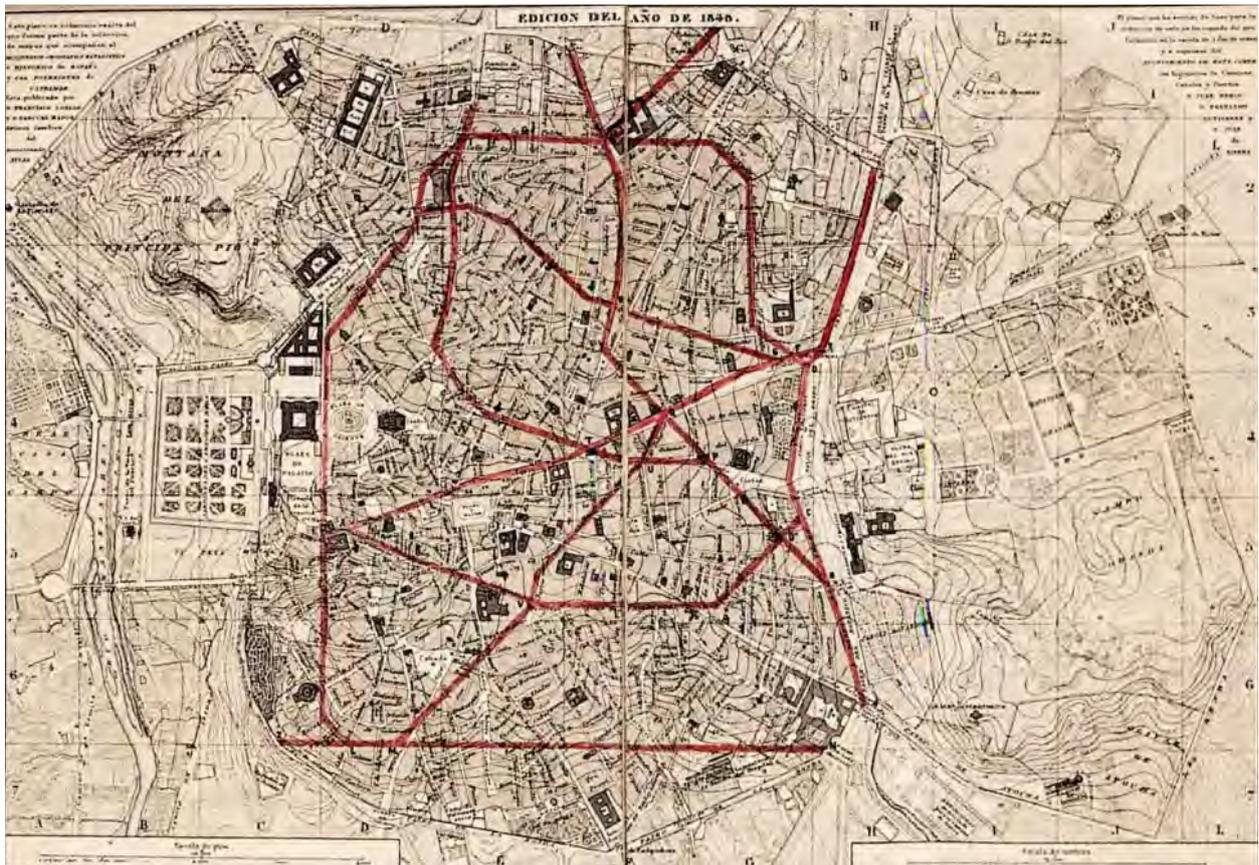


Ilustración 10. Proyecto de Reforma para Madrid de Ildefonso Cerdá.

### 2.3.3 PLAN DE ENSANCHE DE CASTRO DE 1859

Por último se sucede el Plan de Ensanche de Castro en 1859, inspirado en el que Cerdá proyectó para Barcelona. El Plan Castro suponía el paso de una ciudad de 800 a 2.300 hectáreas, basándose en un cálculo sobre el aumento de población de Madrid. Mediante una retícula ortogonal, el plan añadía una corona de terreno a la ciudad por el norte, este y sur, ordenando y zonificando los distintos usos del suelo (residencial, industrial, militar, esparcimiento, agropecuario).

Este Plan, tal y como se puede ver en la imagen a continuación proponía unas áreas de crecimiento diferenciadas: al norte de la ciudad se asentarían los “Cuarteles y otros equipamientos”, el “Barrio fabril e industrial” y el “Barrio aristocrático”; al este el “Barrio de clase media”, el “Barrio para la clase menestral y obrera” y “Zona de recreo”; y finalmente al sur de la ciudad una zona de “Depósito e intercambio de mercancías” y “Zona agrícola”.

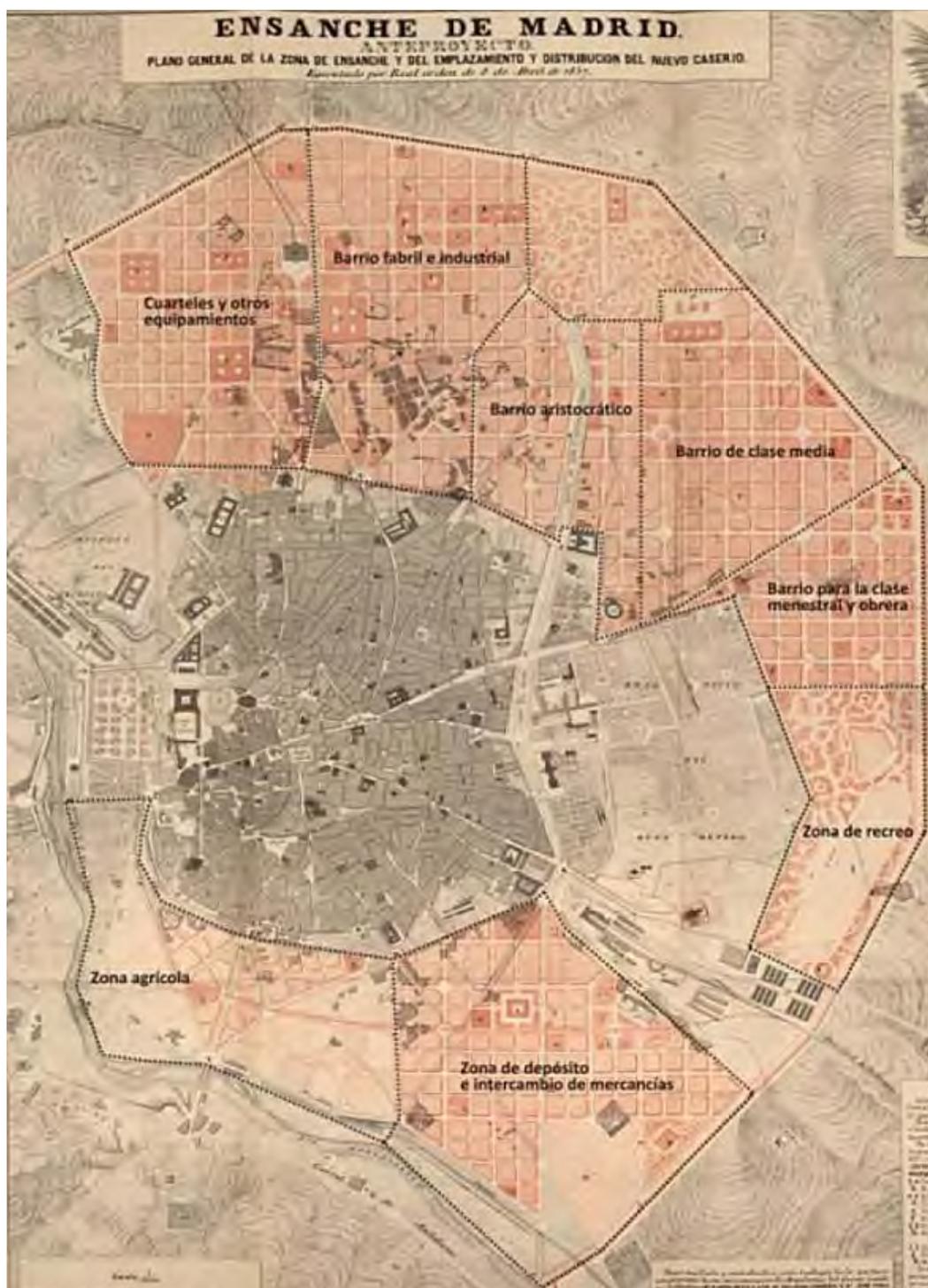


Ilustración 11. Plano Ensanche Castro de 1859

Este Plan fue atacado desde el principio por propietarios de núcleos de edificación preexistentes no respetados por los trazados propuestos (en concreto Chamberí y Peñuelas), y estuvo sometido desde su inicio a presiones de intereses económicos y fuertes tensiones especulativas, por ello, pronto se vio inmerso en un continuo proceso de modificaciones de todo tipo que afectaron tanto a su ordenación como a su normativa.

Además el bajo ritmo de ejecución del mismo (se prolongó entre las décadas de 1860 y 1930), unido a los altos precios que el suelo y la construcción alcanzaban en su ámbito (intereses especulativos), **convirtieron el Plan en un producto esencialmente destinado a la burguesía, mientras el proletariado se iba asentando masivamente en el extrarradio de la ciudad, formando barrios de muy baja calidad, carentes de todo tipo de infraestructuras y prioritariamente ligados a las carreteras radiales (Tetuán, Guindalera, Prosperidad, Ventas, Puente de Vallecas, etc.).**

Así pues, la situación de degrado en la zona sur de Madrid se mantendría hasta los primeros años del siglo XX, tal y como se aprecia en las imágenes cartográficas del Madrid de la época.



Ilustración 12. Plano de Madrid de Ibáñez Íbero 1870



Ilustración 13. Madrid a vista de pájaro.

### 3 DESARROLLO EN EL SIGLO XX

#### 3.1 PRINCIPIOS DEL SIGLO XX: LA DEGRADACIÓN DEL ÁMBITO Y PRIMERAS ALTERNATIVAS PARA EL SUR DE MADRID

Los estudios reformistas planteados sobre Madrid, como por ejemplo, el informe estadístico de Luis Piernas, los datos facilitados por Madoz o las cifras que acompañaron al Informe que Jaime Vera planteó en 1883, evidencian la situación de degradado del área comprendida entre el Manzanares y las Rondas.

La marginación del área llegó a tal punto que en el proyecto presentado por el Canal de Isabel II para proveer de agua a la ciudad, se ignoraba cuanto sucedía al sur de las Rondas.



Ilustración 14. Vistas del Manzanares 1906.



Ilustración 15. Lavaderos en el Manzanares 1910.



Ilustración 16. Vistas del Puente de Toledo y Fábrica de Gas.



Ilustración 17. Vista aérea del Matadero y mercado de Granados.

La situación del Matadero entre Embajadores y Puerta de Toledo, el mercado de “El Rastro” (toma este nombre por el rastro de sangre dejado por los animales sacrificados de una zona a otra) y la presencia del ferrocarril, obligan, en pocos años, a construir entre Atocha y Príncipe Pío otras cuatro estaciones (Imperial, Goya, Peñuelas y Delicias)

que no sólo condicionaron su entorno urbano sino que, buscando liberar la vía del tren de posibles obstáculos, forzaron que la calle del Ferrocarril fuera cerrada con alambradas, dividiendo en consecuencia el sur de la ciudad en dos, generando una importante brecha condenando el espacio comprendido entre tal calle y el río.



Ilustración 18. Calle Ferrocarril previo



Ilustración 19. Calle Ferrocarril después de la reforma



Ilustración 20. Plano de Madrid. Ferrocarril de Circunvalación 1866

El abandono municipal del área propició la **aparición en aquella zona de viviendas marginales** y, ante tal situación, en 1909 Albiñana formula un primer proyecto en el que renuncia a intervenir (sin duda ante el alto precio del suelo) en la zona comprendida entre las Rondas y el Manzanares proponiendo, por el contrario, el **adecentamiento y organización del Madrid situado más allá del río**, buscando en este sentido paliar futuros problemas.

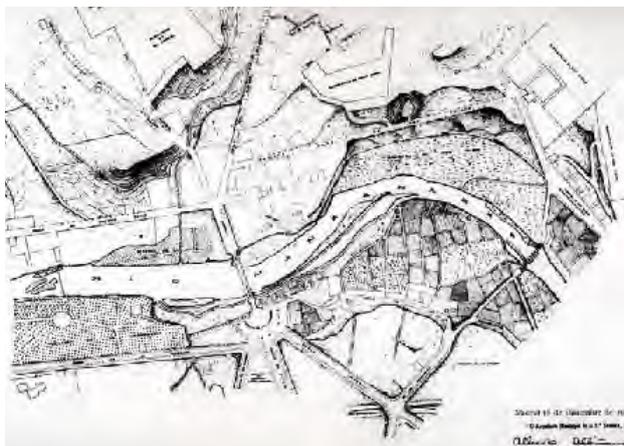


Ilustración 21. Proyecto Albiñana 1909



Ilustración 22. Proyecto Albiñana 1909.

En pocos años la zona se convirtió en **asentamiento de algunas de las más pobres barriadas de la capital, Las Injurias y Peñuelas**, barrios intimamente relacionados con condiciones de hacinamiento, insalubridad y escasez de infraestructuras. Todo ello se hace patente en los datos sobre hacinamiento en viviendas que César Chicote publica en la Memoria del Laboratorio Municipal redactada para el Ayuntamiento de Madrid en 1907. Posteriormente en 1914 redacta el documento “La vivienda insalubre en Madrid” donde denuncia el chabolismo insano y con miserables condiciones de vida en barriadas como Las Injurias.



Ilustración 23. Vista barrio Las Peñuelas.

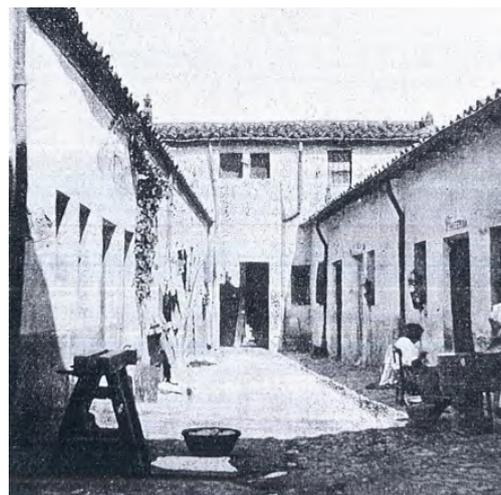


Ilustración 24. Vista barrio Las Peñuelas 1910



Ilustración 25. Plano barrio de Las Injurias 1950



Ilustración 26. Vista de Las Injurias 1906



Ilustración 27. Vista de Las Injurias

Hacia 1910 el ingeniero Juan Núñez Grandes concluye una propuesta que tiene como objeto unir de forma coherente la ciudad con los núcleos periféricos. La propuesta, consistente en una ancha avenida que transcurre en paralelo al paseo de ronda en la parte norte y una vía de circunvalación que discurría por parte de la trayectoria de la actual M-30 (y servía de cierre para dicho proyecto) no recibirá aprobación municipal hasta 1916.



Ilustración 28. Proyecto para la urbanización del extrarradio. Juan Núñez Grandes 1910.

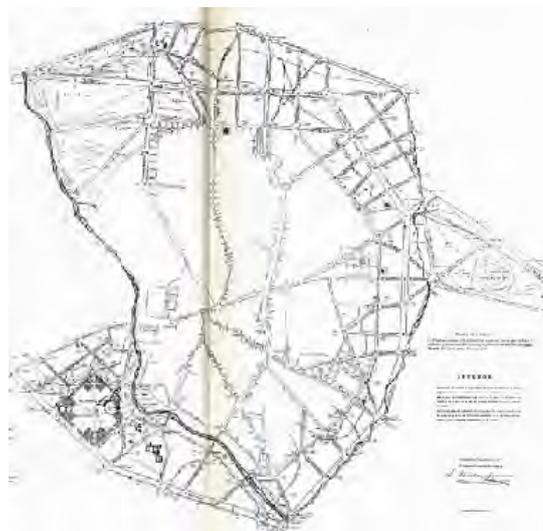


Ilustración 29. Proyecto para la urbanización del extrarradio. Juan Núñez Grandes 1910.

En 1914 Mauricio Jalvo presenta un proyecto de intervención en el río Manzanares, buscando situar en aquella zona un puerto industrial para Madrid. Con esta actuación se pretendía la navegación desde Madrid hasta el mar mediante la canalización del Manzanares, el Jarama y el Tajo hasta Lisboa.

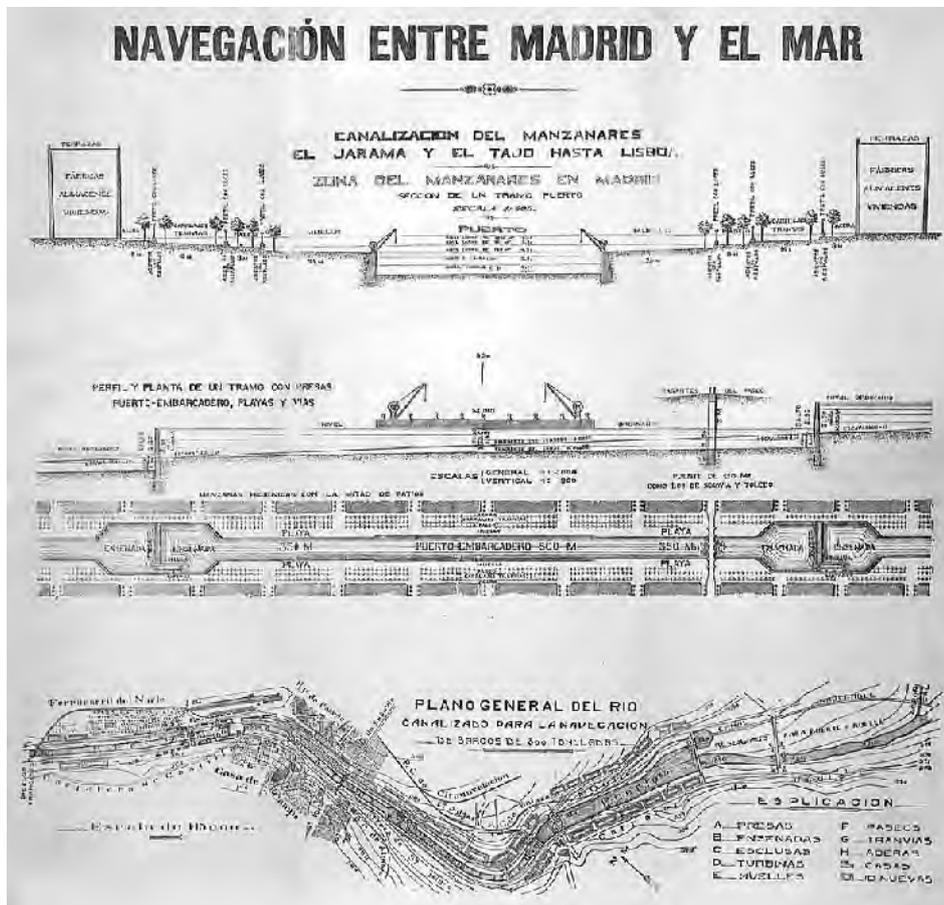


Ilustración 30. Proyecto para puerto industrial en el Manzanares.

Jalvo era un arquitecto comprometido políticamente como lo prueba que, en los años siguientes (asumiendo las propuestas *austromarxistas* planteadas en Viena por Otto Bauer) reclamaba la creación de un banco de la construcción cuyo fin fuera promover y facilitar la construcción de viviendas obreras.

En el entorno del Manzanares se edificaría, al poco, el bloque de alta densidad conocido como “Pico del Pañuelo”, una singular operación hasta el momento, no suficientemente valorada frente a las propuestas de “Ciudad Jardín”, consistente en viviendas unifamiliares con un pequeño huerto concebido como medio de subsistencia en años de fuerte inflación. El “Pico del Pañuelo” abandonaba la idea de la colonia jardín para proponer, en su lugar, una ciudad entendida desde bloques de cuatro alturas más bajas comerciales capaces de generar tejido urbano y, en consecuencia, presentar una alternativa a la ciudad industrial que se quería desarrollar en el área.



Ilustración 31. “*Pico del Pañuelo*” 1913.

La novela social de la época describe perfectamente lo que era aquella zona y bastará leer a Baroja, Azorín, Barea, Hoyos o Zamacois para entender cuáles eran las condiciones sociales; del mismo modo que el boletín editado desde el Instituto de Reformas Sociales ofrece (en una visión positivista) una clara imagen de lo que era la ciudad de Madrid.

### 3.2 1924: POLÍTICA DE VIVIENDA Y ESTATUTO MUNICIPAL

Como ya se ha mencionado anteriormente, la degradación del área estudiada y la casi nula habitabilidad se evidencian en los cuadros que ofrece Chicote al informar sobre el número de habitantes por vivienda existente en la zona inmediatamente superior de las rondas y, la existente en la zona comprendida entre las rondas y el río. En ellos se concluye que el número de habitantes por edificio es incomparablemente menor en una y otra zona, lo que refleja cómo el área dedicada a la actividad industrial apenas tenía habitabilidad.

Tomando aquella realidad como punto de partida en 1923, **Gustavo Fernández Balbuena** no sólo denunciaba la propuesta, aprobada pocos años antes, como técnicamente inadmisibles, sino que también denunciaba la fórmula urbanística municipal ofrecida; como alternativa a ello, Balbuena propuso una doble operación: por una parte, entender que la actuación de planeamiento urbano debía centrarse en ambas márgenes del Manzanares, definiendo en consecuencia una nueva zona verde en el sur de la ciudad (a modo de anillo verde) y, paralelamente, disponía en la zona un conjunto de colonias obreras.



Ilustración 32. Propuesta de Fernández Balbuena para el Manzanares 1926

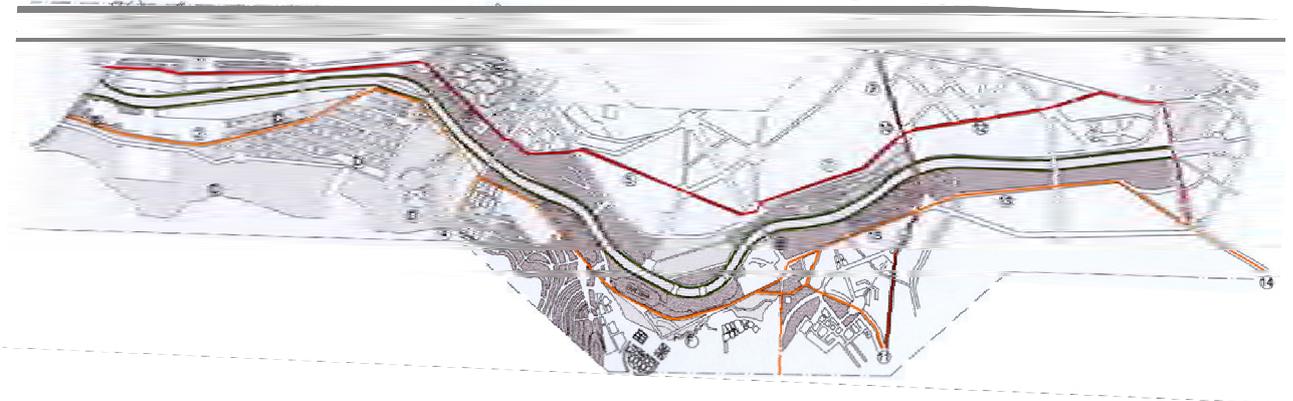


Ilustración 33. Interpretación de la propuesta de Fernández Balbuena para el Manzanares de 1926

Balbuena buscaba eliminar las actuaciones espontáneas (esto es, de infraviviendas) existentes en la carretera de Carabanchel y de Andalucía proponiendo en su lugar un **conjunto ordenado que tuviera como vocación superior no sólo llevar la trama urbana existente en el norte de la ciudad hacia el sur sino también trastocar la zonificación de usos existente**. Balbuena era consciente de cómo Castro, en su propuesta de ensanche, había lanzado la idea de una retícula ortogonal en el sur de manera tal que la morfología urbana sirviera para acabar con las diferencias sociales existentes entre una y otra parte de ciudad.

La preocupación de Fernández Balbuena no era tanto diseñar las colonias de hotelitos como **planificar mediante zonas de uso, zonas de servicio y espacios libres, normativas que especificaran las nuevas calidades de vida**; al mismo tiempo apuntaba cómo las soluciones aisladas de barriadas obreras eran una respuesta equivocada cuando se planteaban de forma aislada, por lo que el proyecto debía entenderse desde una gran escala, analizando cómo las zonas en cuestión debían proponerse en el contexto de la realidad de la ciudad existente.

Ocupado en que su propuesta reflejara una actitud clara frente a la realidad, aceptaba la idea de ciudades satélites constituidas en el extrarradio de la ciudad si bien reclamaba, paralelamente, un estudio de tráfico que permitiera la fácil comunicación de éstos con la metrópolis.

Su planteamiento fue rechazado por quienes, amparándose en el Estatuto Municipal promulgado por el gobierno de Primo de Rivera, buscaban aprovechar las ventajas fiscales que ofrecía el gobierno municipal a quienes encararan la construcción de “colonias de hotelitos”. Sucedió, en efecto, que tras el **Congreso de la Edificación de 1923** y la posterior aprobación del citado Estatuto, el Ayuntamiento de Madrid aprobó medidas para facilitar la construcción de viviendas obreras apuntando que las obras de infraestructura (viarios, alcantarillados, electricidad...) serían a costa de la Corporación. La trampa era clara: quién aceptará ceder en el límite municipal norte una pequeña parcela para construir una colonia de casas baratas podía contar con que el suelo de su propiedad existente en el Ensanche sería urbanizado a costa del Ayuntamiento. Casi la totalidad de colonias obreras construidas entre 1924 y 1926 se edificaron de esta forma. Estas viviendas se convirtieron en poco tiempo en hotelitos codiciados y apreciados por la burguesía media.

La reacción contra tal disposición vino, en consecuencia, de un Balbuena que era arquitecto municipal, conocedor de las técnicas urbanísticas y, sobre todo, concienciado de la misión que debía cumplir el arquitecto en aquellos momentos de crisis.

### 3.3 EL GRUPO MUNICIPALISTA DEL PSOE EN EL AYUNTAMIENTO DE MADRID

Desde 1917 Julián Besteiro había desarrollado, dentro del PSOE, la llamada *opción municipalista*, difundiendo en publicaciones y conferencias las tesis formuladas por Kaustky sobre cómo encarar la gestión municipal. Acompañado por un grupo de seguidores (Muiño, Saborit...) y contando con el apoyo de determinada prensa del Partido (“*Tiempos Nuevos*”) su posición era claramente contraria a quienes proponían transformar la ciudad en una moderna metrópolis.

Si en 1926 Núñez Grandes había presentado su enésimo proyecto para Madrid, dando forma al límite del Extrarradio (informando, en consecuencia, al capital inversor sobre dónde debían comprar suelo) la alternativa definida por Zuazo y Jansen para el concurso internacional de “*Ordenación de la Ciudad*” que el Ayuntamiento de Madrid convoca en 1929 fue proponer la elaboración de un Plan para la ciudad capaz de dar paso a un posterior Plan Regional en 1939.



Ilustración 34. Plan Zuazo-Jansen 1929

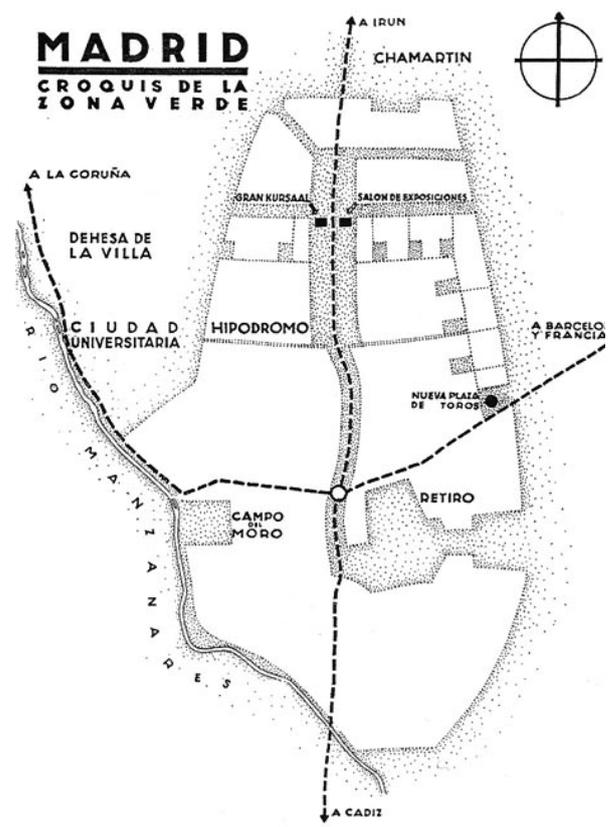


Ilustración 35. Plan Zuazo-Jansen 1929

El acceso de Besteiro al Ayuntamiento (elecciones municipales de 1931) supuso el **choque entre dos posiciones**: la de quienes reclamaban centrar toda la atención en dar remedio al sur de la ciudad y la de quienes sin desdeñar tal política entendían que había llegado el momento de transformar Madrid, ciudad que definían como “poblacho manchego” (como por ejemplo Manuel Azaña).

**Zuazo** buscó una solución de equilibrio al proponer no sólo el eje Castellana como articulador de la ciudad sino también la reforma interior del casco histórico, concibiéndolo no desde supuestos *haussmanianos* sino dotando al sur de la ciudad de los equipamientos (mercados, centros de salud...) de los que carecía.

Pese a ello, Azaña buscó substraer el proyecto de Madrid a la competencia del Ayuntamiento logrando (por decreto) que tanto el proyecto de extrarradio de Madrid como la alicantina propuesta para la playa de San Juan dependieran del Estado. Forzaba así, en Madrid, una **singular confrontación entre la propuesta de Indalecio Prieto de un Plan de Accesos y Extrarradio** (gracias al cual se potenciaba el eje Castellana, llevando a Nuevos Ministerios el acceso ferroviario del norte de la región) **y los planes formulados por la Oficina Técnica Municipal**, dirigida por Luis Bellido y en la que estaban integrados Luis Lacasa, Santiago Esteban de la Mora y Gaspar Blein, que centraron su atención en la **recuperación del Sur**.

Conscientes del hacinamiento y degradación de la zona, propusieron configurar aquel espacio mediante bloques cerrados con grandes patios, tomando literalmente la experiencia de las *Hofvienesas*.



Ilustración 36. Plan de extensión de Madrid 1931



Ilustración 37. Plan de extensión de Madrid 1931

La tensión entre una posición y otra (la crítica del sector municipalista al proyecto Castellana era clara, al denunciar aquella operación como una gran operación de suelo financiada por la banca internacional) forzó a que **el Estado optara por desarrollar un Plan Comarcal** (que luego, en tiempos de Guerra, se convertiría en **Plan Regional**) buscando el desarrollo del Norte, Este u Oeste de la ciudad.

Paralelamente, el Ayuntamiento asumía la reforma del frente Sur, proyectando por ejemplo la Glorieta de General Ricardos (proyecto de Santiago Esteban de la Mora) y el proyecto de remodelación de la zona comprendida entre San Francisco el Grande y la calle Toledo (proyecto del equipo dirigido por Bellido).



Ilustración 38. Plan Regional de Madrid 1939 (Plan Besteiro)

Por otra parte, y como compensación a las presiones de Prieto, el Ayuntamiento acordaba abrir una vía de tráfico rodado, trazada sobre el Arroyo del Abroñigal, que comunicara la carretera de Andalucía con la salida de Burgos, vía que luego sería parte esencial de la M-30.

### 3.4 LOS AÑOS DE LA POSGUERRA Y EL FRANQUISMO

Tras la Guerra el único interés de la Comisaría de Ordenación Urbana de Madrid fue la canalización del Manzanares (proyecto llevado a término por Carlos Mendoza) sin que en modo alguno se retomara la voluntad por dar vida a aquella parte de ciudad.



Ilustración 39. Vista Manzanares años 50



Ilustración 40. Ortofoto zona Manzanares años 60

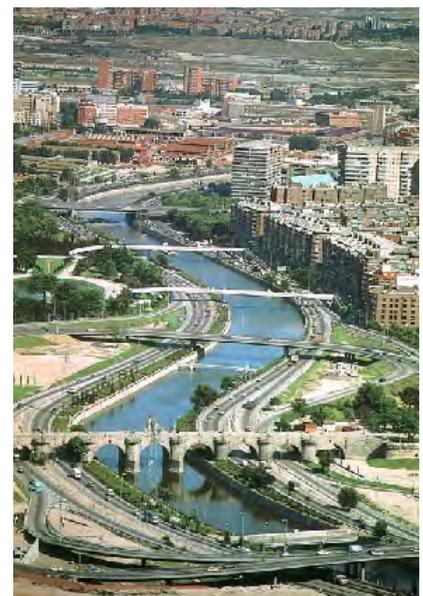


Ilustración 41. Vista Manzanares años 60

### 3.5 DESARROLLO ENTRE LOS AÑOS 80 Y 90: OPERACIÓN PASILLO VERDE

El desorden urbanístico producido por la especialización de la zona con la instalación de industrias y la implantación de residencias obreras de manera espontánea sin seguir el trazado del Ensanche ideado por Castro perdura hasta las operaciones del Pasillo Verde.

La decadencia del tren como medio hegemónico de transporte de mercancías supuso el inicio del declive industrial de la zona, convirtiéndose el ferrocarril en un freno para el desarrollo urbanístico y una fuente de contaminación y deterioro progresivo así como una barrera infranqueable en el sur de Madrid.

Se marcaron tres objetivos fundamentales para el ambicioso proyecto urbanístico:

- El desdoblamiento, soterramiento y modernización de la estructura ferroviaria existente entre las estaciones de Príncipe Pío y Delicias;
- La formación de un corredor ajardinado y arbolado que estructurase la trama residencial, resolviese las conexiones viarias y sirviese como eje a las actividades públicas de esparcimiento y de equipamiento necesarias;
- Y, por último, la construcción sobre este corredor de las dotaciones precisas para equipar un barrio como la Arganzuela, que carecía del grado necesario de servicios urbanos.

La intervención, desarrollada entre 1988 y 1997, ordenó más de un millón y medio de metros cuadrados, permitiendo completar la trama urbana residencial del barrio de la Arganzuela con un importante sistema de espacios libres y otros equipamientos. Además, se ha consolidado el corredor para tránsito de viajeros de cercanías, remodelando la estación de Príncipe Pío como una estación de uso de viajeros y de paso y la construcción de un intercambiador. Además, se han construido tres estaciones nuevas: Pirámides, Delicias y Méndez Álvaro.

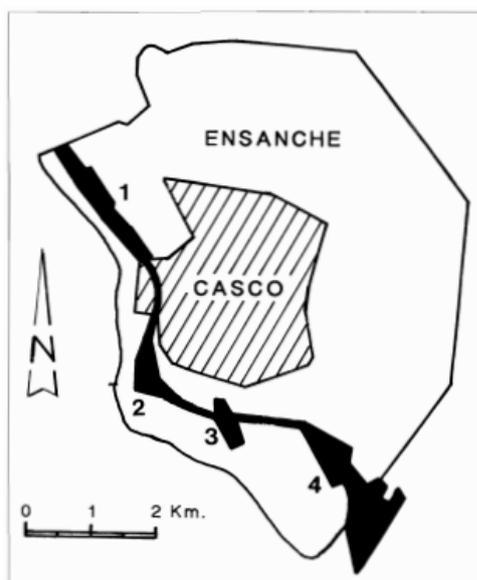


FIG. 1. Localización del Pasillo Verde. Estaciones: 1. Príncipe Pío, 2. Imperial, 3. Peñuelas, 4. Delicias.

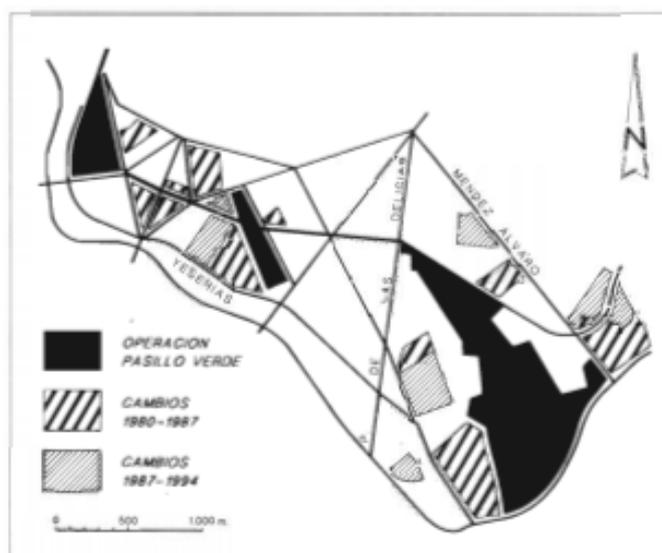


FIG. 14. Espacios afectados por los cambios anteriores y posteriores a la Operación Pasillo Verde en el distrito de Arganzuela.

Ilustración 42. Localización y cambios producidos operación Pasillo Verde

A continuación se muestra un conjunto de fotografías aéreas históricas, que muestran la evolución producida en el ámbito a lo largo de la segunda mitad del s. XX y primera década del s. XXI:



Ilustración 43. Fotografía aérea 1956



Ilustración 44. Fotografía aérea 1961-67



Ilustración 45. Fotografía aérea 1975



Ilustración 46. Fotografía aérea 1991



Ilustración 47. Fotografía aérea 1999



Ilustración 48. Fotografía aérea 2010



Ilustración 49. Fotografía aérea 2016

La condición de ámbito periférico de la zona de estudio se vio reforzada desde 1956 hasta la Operación Pasillo Verde por la construcción en él de actividades de fuerte impacto en el entorno (como el propio estadio del Atlético de Madrid o, especialmente, la autopista urbana de la M 30) que generaban un deterioro de las edificaciones residenciales que, al tiempo, venían sustituyendo a los usos industriales.

Como se describe en otros apartados de este Documento de Ordenación Pormenorizada de la MPG en el APE 02.27 “Nuevo Mahou Calderón”, el soterramiento de la Calle 30 y la construcción del Parque Madrid Río han supuesto una inflexión en la consideración del barrio como periférico o degradado.

## 4 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS HISTÓRICO PARA EL DESARROLLO DEL ÁMBITO

---

Desde las primeras presencias de edificaciones en la cornisa del Manzanares, el ámbito que se ha analizado ha estado considerado como un espacio marginal de la ciudad. La difícil condición topográfica de las laderas hacia el río, el crecimiento de la ciudad en las plataformas superiores de la cornisa, la utilización de estos espacios como lugares de aprovechamiento del río no solo como espacios de recreo de las clases más humildes sino también como zonas agrícolas o de lavado, condicionaron su carácter de ámbito periférico.

Esta condición se vio consolidada por el trazado del ferrocarril y el asentamiento de industrias que dependían de él.

Sin embargo, la presencia del puente de Toledo y los trazados dieciochescos desde la puerta de Toledo hasta la actual glorieta de Imperial adelantaban una voluntad de ocupación de este área, que se vio sometida a la tensión entre el crecimiento hacia el norte por prolongación del paseo de la Castellana o el interés por resolver las degradadas condiciones urbanas del sur, que se dio durante el primer tercio del siglo XX. Es esta una tensión que pervive en el crecimiento de Madrid, si atendemos a que esta zona puede considerarse el primer SUR (en el sentido urbano de deterioro y desigualdad socio económica que se da en Madrid a la denominación geográfica sur). La tensión norte sur tanto en preocupación urbanística como en inversiones urbanas concretas, es un factor que sigue condicionando el urbanismo madrileño.

Actuar en el ámbito de Mahou Calderón y hacerlo con criterios de restañar las heridas urbanas de la desaparición de la fábrica de cervezas o del estadio de fútbol, es inscribirse en una trayectoria de preocupación por el SUR que ya han abordado proyectos como el del pasillo Verde Ferroviario o el Parque Madrid Río.

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

|  |    |
|--|----|
| Ilustración 1. Proyecto de reforma calle Segovia.....  | 1  |
| Ilustración 2. Canal Manzanares 1810.....  | 2  |
| Ilustración 3. Proyecto “Puerto de Madrid”.....  | 2  |
| Ilustración 4. Propuesta para Madrid 1837.....   | 2  |
| Ilustración 5. Trazado del Ferrocarril de Circunvalación.....  | 3  |
| Ilustración 6. Fábrica de Gas 1847.....  | 4  |
| Ilustración 7. Fábrica de Gas 1847.....  | 4  |
| Ilustración 8. Viaducto sobre la calle Segovia en 1900.....  | 4  |
| Ilustración 9. Viaducto desde el Prétel de los Consejos.....   | 4  |
| Ilustración 10. Proyecto de Reforma para Madrid de Ildefonso Cerdá.....                              | 5  |
| Ilustración 11. Plano Ensanche Castro de 1859.....   | 6  |
| Ilustración 12. Plano de Madrid de Ibáñez Ibero 1870.....  | 7  |
| Ilustración 13. Madrid a vista de pájaro.....  | 7  |
| Ilustración 14. Vistas del Manzanares 1906.....  | 8  |
| Ilustración 15. Lavaderos en el Manzanares 1910.....   | 8  |
| Ilustración 16. Vistas del Puente de Toledo y Fábrica de Gas.....                                    | 8  |
| Ilustración 17. Vista aérea del Matadero y mercado de Granados.....                                  | 8  |
| Ilustración 18. Calle Ferrocarril previo.....  | 9  |
| Ilustración 19. Calle Ferrocarril después de la reforma.....   | 9  |
| Ilustración 20. Plano de Madrid. Ferrocarril de Circunvalación 1866.....                             | 9  |
| Ilustración 21. Proyecto Albiñana 1909.....  | 10 |
| Ilustración 22. Proyecto Albiñana 1909.....  | 10 |
| Ilustración 23. Vista barrio Las Peñuelas.....   | 10 |
| Ilustración 24. Vista barrio Las Peñuelas 1910.....  | 10 |
| Ilustración 25. Plano barrio de Las Injurias 1950.....   | 11 |
| Ilustración 26. Vista de Las Injurias 1906.....  | 11 |
| Ilustración 27. Vista de Las Injurias.....   | 11 |
| Ilustración 28. Proyecto para la urbanización del extrarradio. Juan Núñez Grandes 1910.....          | 11 |
| Ilustración 29. Proyecto para la urbanización del extrarradio. Juan Núñez Grandes 1910.....          | 11 |
| Ilustración 30. Proyecto para puerto industrial en el Manzanares.....                                | 12 |
| Ilustración 31. “Pico del Pañuelo” 1913.....   | 13 |
| Ilustración 32. Propuesta de Fernández Balbuena para el Manzanares 1926.....                         | 13 |
| Ilustración 33. Interpretación de la propuesta de Fernández Balbuena para el Manzanares de 1926..... | 14 |
| Ilustración 34. Plan Zuazo-Jansen 1929.....  | 15 |
| Ilustración 35. Plan Zuazo-Jansen 1929.....  | 15 |
| Ilustración 36. Plan de extensión de Madrid 1931.....  | 16 |
| Ilustración 37. Plan de extensión de Madrid 1931.....  | 16 |
| Ilustración 38. Plan Regional de Madrid 1939 (Plan Besteiro).....                                    | 17 |
| Ilustración 39. Vista Manzanares años 50.....  | 17 |

|   |    |
|---|----|
| Ilustración 40. Ortofoto zona Manzanares años 60.....                           | 17 |
| Ilustración 41. Vista Manzanares años 60 .....                                  | 17 |
| Ilustración 42. Localización y cambios producidos operación Pasillo Verde ..... | 18 |
| Ilustración 43. Fotografía aérea 1956 .....                                     | 19 |
| Ilustración 44. Fotografía aérea 1961-67 .....                                  | 19 |
| Ilustración 45. Fotografía aérea 1975 .....                                     | 20 |
| Ilustración 46. Fotografía aérea 1991 .....                                     | 20 |
| Ilustración 47. Fotografía aérea 1999 .....                                     | 21 |
| Ilustración 48. Fotografía aérea 2010 .....                                     | 21 |
| Ilustración 49. Fotografía aérea 2016 .....                                     | 22 |