

ESPACIO público y movilidad : la transformación del Distrito Centro de Madrid

Madrid : Junta Municipal del Distrito Centro del Ayuntamiento de Madrid, D.L. 2019

192 p. : il., fot., plan. ; 30 cm.

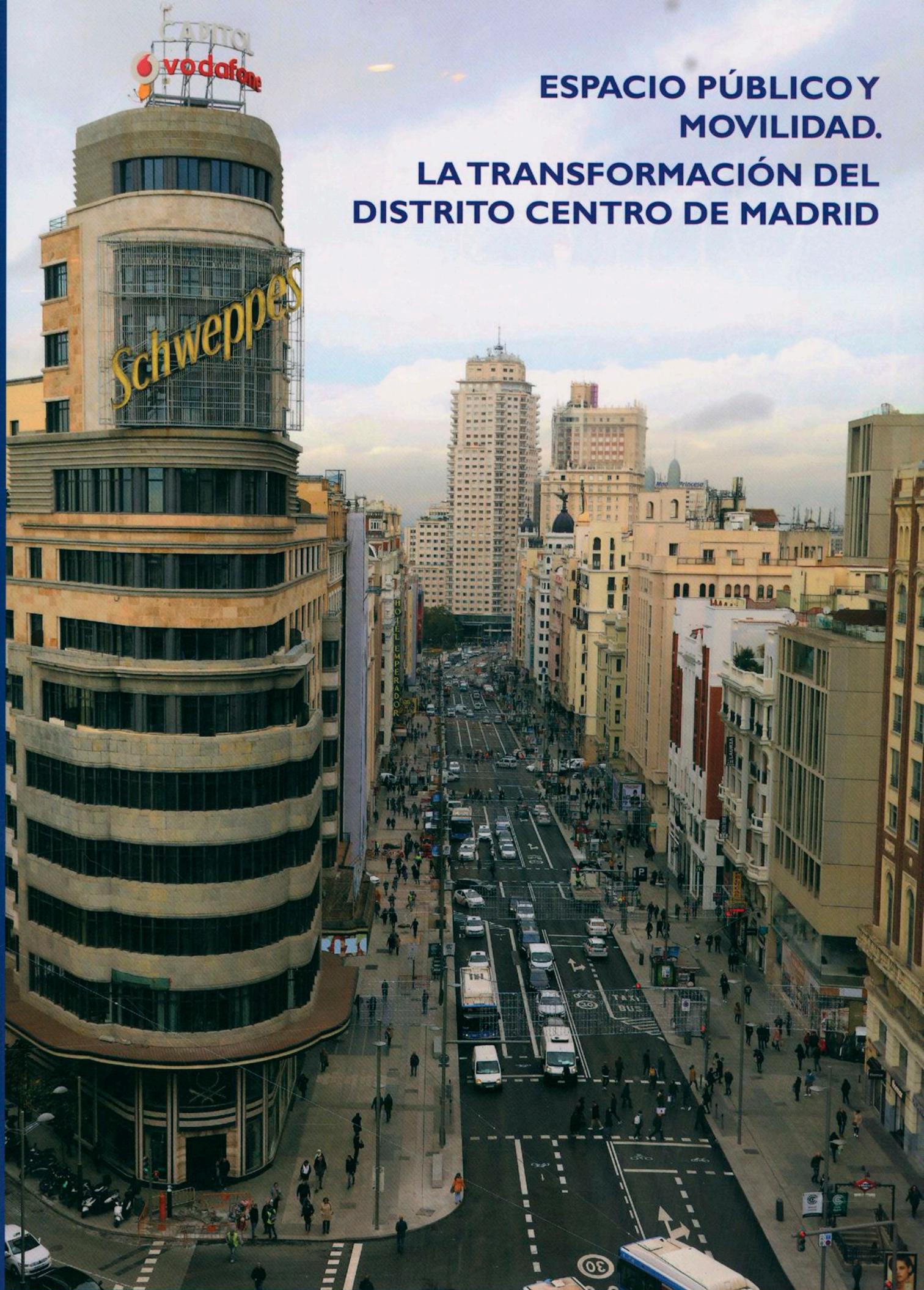
Bibliografía: p. 187-188

D.L. M. 10259-2019

ISBN 978-84-09-10072-9

1. Centro (Madrid, Distrito) 2. Madrid 3. Actuaciones urbanísticas 4. Análisis comparativo 5. Espacios públicos 6. Intervenciones urbanísticas 7. Movilidad 8. Planeamiento urbanístico 9. Rehabilitación urbana 10. Siglo XXI I. Madrid. Ayuntamiento. Junta Municipal del Distrito Centro 2.023 Rehabilitación urbana COAM 20573

ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD. LA TRANSFORMACIÓN DEL DISTRITO CENTRO DE MADRID



**ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD.
LA TRANSFORMACIÓN DEL DISTRITO
CENTRO DE MADRID**



distrito
centro

MADRID

**ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD. LA
TRANSFORMACIÓN DEL DISTRITO CENTRO
DE MADRID**

Impreso en Madrid (España) en Abril de 2019

Publicado por la Junta Municipal del Distrito Centro del
Ayuntamiento de Madrid

ISBN: 978-84-09-10072-9

Depósito Legal: M-10259-2019

<http://madrid.es/transformacioncentro>



9 788409 100729

Tabla de Contenidos

- EQUIPO REDACTOR — p.3
- LISTADO DE AGENTES CONTACTADOS — p.5

- c. **1** • INTRODUCCIÓN — p. 7

- c. **2** • OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN — p. 11

- c. **3** • CONTEXTO DEL DISTRITO CENTRO — p. 13

- c. **4** • ETAPAS DE LAS ACTUACIONES DE REURBANIZACIÓN — p. 21

- c. **5** • ACTUACIONES SOBRE LA MOVILIDAD — p. 51

- c. **6** • FIGURAS DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO — p. 55

- c. **7** • ACTUACIONES RECIENTES Y PREVISTAS — p. 77

- c. **8** • ACTUACIONES EN EJES — p. 85

- c. **9** • ACTUACIONES EN PLAZAS — p. 115

- c. **10** • ACTUACIONES EN BARRIOS — p. 131

- c. **11** • COMPARATIVA INTERNACIONAL — p. 143

- c. **12** • COMPARATIVA NACIONAL — p. 167

- c. **13** • ALGUNOS RETOS PENDIENTES DE LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO CENTRO DE MADRID — p. 173

- c. **14** • CONCLUSIONES — p. 7

- BIBLIOGRAFÍA — p.187
- ÍNDICE DE FIGURAS — p.189

/// COLABORACIÓN INSTITUCIONAL

Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible

Dirección General de Planeamiento Urbano

Ambrosio Aguado

Eva Resco

Beatriz Blanco

Dirección General de Movilidad Sostenible

Carlos Corral

Eva Ramos

Dirección General del Espacio Público

José Luis Infanzón

Federico Rodríguez

José Miguel Baena Rangel

Javier Hernández

José Luis Sanz

Empresa Municipal de Vivienda y Suelo (EMVS)

Francisco López Barquero

Daniel Morcillo

Federico Rodríguez

Dirección General de Movilidad Sostenible

Junta Municipal de Distrito Centro

Servicios Técnicos

José Barrado

Autores de proyectos

Jose Javier Bataller

Javier Tejera

BAT Spain

STAD42

<http://madrid.es/transformacioncentro>

 | MADRID

emvs

EMPRESA MUNICIPAL DE LA VIVIENDA Y SUELO

/// EQUIPO REDACTOR

Grupo de Investigación en Procesos Urbanos y Territoriales Complejos (LoCUS)
Laboratory on Complex Urban & Spatial Processes (LOCUS)
locuslab.eu
Universidad Politécnica de Madrid (UPM)
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (ETSAM)
Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio (DUyOT)

COORDINADORES

Javier Ruiz Sánchez
Doctor Arquitecto. Profesor titular. DUyOT. ETSAM

Álvaro Ardura Urquiaga
Arquitecto. Profesor asociado. DUyOT. ETSAM

AUTORES DE ARTÍCULOS

Sonia de Gregorio Hurtado
Doctora Arquitecta. Profesora asociada. DUyOT. ETSAM

Inmaculada Mohíno Sanz
Doctora Ingeniera de Caminos Canales y Puertos. DUyOT. ETSAM

Iñigo Lorente Riverola
Arquitecto urbanista. Doctorando. DUyOT. ETSAM

Francisco Javier Lamiquiz Daudén
Doctor Arquitecto. Profesor titular. DUyOT. ETSAM

Álvaro Ardura Urquiaga
Arquitecto. Profesor asociado. DUyOT. ETSAM

EQUIPO REDACTOR

Berta Risueño Muzás
Arquitecto urbanista

Jose Carpio Pinedo
Arquitecto urbanista. Doctorando. DUyOT. ETSAM

Colaboraciones

Francisco Javier Lamiquiz. Arquitecto. Profesor ayudante doctor. DUyOT. ETSAM.
Inés Aquilué Junyent. Arquitecta. Profesora asociada. Universitat Politècnica de Catalunya.
Ton Salvadó. Arquitecto. Dirección General de Modelo Urbano. Ayuntamiento de Barcelona.
Gustavo Carrasco Pérez. Arquitecto. Municipalidad de Santiago.
Mario Torres Jofré. Arquitecto. Santiago de Chile.

LOCUS



POLITÉCNICA

DUyOT





Figura 1. Nuevas aceras de la Gran Vía tras su remodelación - Fuente: Ayuntamiento de Madrid

El espacio público es el cruce de caminos donde se encuentran todas las facetas de la vida de la ciudad: el conflicto y el acuerdo, el ocio y el negocio, el anonimato y la representación. El espacio público, y más en el caso de los cascos históricos, cargados de memoria, es el teatro simbólico de la sociedad urbana donde confluyen todo tipo de tensiones. No en vano, el 15M, que aunaba reivindicaciones desde lo global a lo hiperlocal, nació en Sol, el centro del Centro.

Desde entonces, en este nuevo ciclo político en el que la noción de “derecho a la ciudad” se ha recuperado como piedra angular del municipalismo, las reclamaciones sobre cuestiones que atañen al espacio público se han multiplicado, contándose entre las más numerosas de los distintos procesos participativos, como los Foros Locales o los Presupuestos Participativos, por ejemplo. Muchas de estas propuestas se vehiculaban a través de las Juntas de Distrito, como órgano más cercano al ciudadano, que al comienzo de la legislatura apenas contaban con competencias. Un nuevo acuerdo en el reparto competencial enmarcado en el Plan Estratégico de Descentralización nos ha dotado a los Distritos de nuevas herramientas para atender esas demandas.

No obstante, muchas acciones no pueden abordarse desde un marco exclusivamente distrital, y en especial, aquellas relacionadas con la movilidad, que por su esencia desborda con facilidad los límites administrativos. Una simple operación como es medir da cuenta del principal problema del espacio público, más agudo en Centro que en otros distritos, pero en esencia una diferencia de grado pero no de raíz. De las 521,6 hectáreas que ocupa el Distrito, 161,79 son espacio público. De estas, la mitad corresponden a calzadas, y una muy buena parte de ellas a aparcamiento. La porción de territorio dedicado a los automóviles, que una gran parte del tiempo se encuentran parados y vacíos, y cuando no, con escasa ocupación, tiene mayor extensión que la que se dedica a zonas verdes (77,51 hectáreas, 42,84 si descontamos el Campo del Moro) o que, de lejos, a aceras (32,66 hectáreas). No solo se invade, sino que precisamente en aquellos ámbitos más abiertos también se ha colonizado el subsuelo, dificultando el crecimiento de la vegetación o de la infiltración del agua.

Esta hipertrofia de las demandas del vehículo privado es una patología que muchas urbes de todo el mundo están corrigiendo. Paris, Buenos Aires, Seul, Copenhague, Amman, Nueva York, Oslo, Viena, Santiago, Pekín, Londres. Y Madrid. Desde acciones pequeñas y progresivas a políticas globales del conjunto de la ciudad. Es una deriva imparable e inevitable de una transición energética necesaria en la que ya vamos con retraso, pero en la que las medidas emprendidas por esta Junta del Gobierno nos han situado a la vanguardia mundial.

Dos han sido las medidas más reconocidas internacionalmente, por su calado, y sobre todo, por su valentía y su peso simbólico: Madrid Central y la intervención en Gran Vía. Madrid Central es fundamental porque aunque territorialmente afecta solo a Centro, modifica los patrones de desplazamientos de toda la ciudad,



Figura 2. Patio de la Cebada - Fuente: Ayuntamiento de Madrid

especialmente de la Almendra Central. El cambio es perceptible de forma inmediata. En muchos ámbitos, el peatón ha hecho suya la calle. Hay diversos estudios que señalan que a partir de un umbral (1 vehículo cada 60 segundos, o cada 90), la hegemonía de la calle corresponde al peatón. El coche se adapta, y asume su papel de invitado. Madrid Central ha posibilitado eso, sobre todo en las calles de menor rango.

Pero esta transformación no se agota en Gran Vía y Madrid Central. Desde medidas efímeras como las actuaciones por el Cuatro Centenario de la Plaza Mayor, o de urbanismo táctico como las intervenciones de Tribulete o San Vicente Ferrer, a obras más duras, con distintas soluciones como la peatonalización completa de Carretas, la reurbanización de las 11 calles de Chueca en plataforma única o la intervención de la calle Atocha con ensanchamiento de aceras, el Ayuntamiento (ya sea a través de la Junta de Distrito, o de las concejalías de Desarrollo Urbano Sostenible o de Medio Ambiente y Movilidad) ha desplegado todo el repertorio que ha sido capaz, dentro de un contexto de restricciones presupuestarias que han dificultado otras actuaciones, por ejemplo, una mayor extensión de la red ciclista. Esto ha supuesto un acelerón definitivo en la tendencia de recuperar la calle para la ciudadanía de a pie (en todas sus acepciones) que ya incluso habían emprendido otros equipos de gobierno, si bien de forma tímida, y de las que sus sucesores ahora reniegan. Nosotros, en cambio, estamos orgullosos de este trabajo, y continuaremos trabajando en esta línea. Restan para un futuro cercano la intervención en la plaza de Jacinto Benavente, nexo entre Carretas y Atocha, y la de Plaza de España.

Esta publicación responde no solo a la necesidad de comunicar las actuaciones emprendidas desde un punto de vista técnico, que permita su evaluación a investigadores en el futuro, y que sigue la estela de otras publicaciones editadas por el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible, como “Ciudades Igualitarias”, o “Guía de Urbanismo y Diseño Urbano. Madrid 1900-2010”. Es también un medio de abrirse al mundo, ya que al igual que esta última publicación, cuenta con una traducción del texto al inglés, en este caso en una versión digital independiente, que viene a suplir el grave déficit de publicaciones especializadas sobre urbanismo de Madrid para lectores extranjeros.



Figura 3. Calle Alcalá con la Calle Sevilla - Fuente: Fotografía de los autores

El Distrito Centro de la ciudad de Madrid ha sufrido una profunda transformación urbanística y de movilidad en los últimos años: la peatonalización de ejes comerciales como Arenal, Fuencarral o Huertas; la puesta en marcha del eje ciclista Mayor-Alcalá; o la implantación de cuatro Áreas de Prioridad Residencial (APR), ponen en evidencia el tradicional compromiso de esta Corporación, independientemente del signo político del equipo de gobierno, por mejorar la habitabilidad del distrito.

En la actualidad se están llevando a cabo diferentes actuaciones enfocadas al mismo fin. Los proyectos en marcha, como por ejemplo la reforma de la Plaza de España o la remodelación del barrio de Chueca; así como las iniciativas previstas en el marco del Plan de Calidad del Aire (algunas de ellas polémicas), están dirigidos a mejorar la accesibilidad, potenciar una movilidad sostenible y a recuperar el espacio público para sus vecinos y vecinas. En definitiva, a hacer de Centro un distrito más habitable.

No obstante, dicha transformación no ha sido guiada hasta ahora por una estrategia única, no ha sido plasmada en un documento de planeamiento, si no que se ha ido produciendo como una concatenación de acciones parciales o aisladas, algunas de ellas incluso contradictorias entre sí. Igualmente, no se han monitorizado en profundidad los efectos o posibles consecuencias indeseadas o no planificadas de estas acciones. De ello se desprende la necesidad de una evaluación de las consecuencias de dichas acciones, tanto en los aspectos meramente de movilidad como sobre todo en la modificación del paisaje cultural de la ciudad, con la modificación de los usos y representaciones del espacio público y su relación con el marco arquitectónico.

Por lo tanto, el objeto de esta investigación será la elaboración de un documento que ofrezca un panorama sintético de la transformación del espacio público en relación con la movilidad, con el fin de exponer unas líneas estratégicas en relación al modelo de ciudad central. En concreto supondrá la realización del análisis y sistematización de documentos y datos secundarios de diversas fuentes (que se han referido en el apartado anterior), ya que las competencias están igualmente repartidas.

El ámbito geográfico de estudio abarcará todo el distrito Centro así como otras actuaciones que incidan sobre él, pues no se puede obviar que la movilidad tiene implicaciones de una escala territorial mucho mayor que trasciende la división administrativa por distritos. En cuanto al ámbito temporal, el análisis se centrará en los últimos veinte años, aunque se hace referencia a las actuaciones más relevantes producidas con anterioridad.

El diagnóstico aportará la información suficiente para diseñar las líneas estratégicas sobre la transformación del espacio público y la movilidad en la almendra central de Madrid, incluyendo orientaciones sobre su aplicación e indicadores de evaluación. Una vez concluido se adjuntará un informe final y será objeto de presentación pública en el marco de una jornada de debate.



ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD. LA TRANSFORMACIÓN DEL DISTRITO CENTRO DE MADRID

El Distrito Centro de la Ciudad de Madrid ha sufrido una profunda transformación urbanística y de movilidad en los últimos años: la peatonalización de ejes comerciales como Arenal, Fuencarral, Huertas o Carretas, la delimitación de varias Áreas de rehabilitación integral o la implantación de áreas de prioridad residencial (APR) primero y la entrada en funcionamiento de Madrid Central después, son sólo algunas de las más relevantes estrategias por mejorar la habitabilidad del distrito.

La reciente reforma de la Gran Vía, la remodelación de las calles del barrio de Chueca o la creación de ejes a escala del peatón entre los Barrios de La Latina y Letras o entre Plaza España y Conde Duque a través de Amaniel, se suman al conjunto de iniciativas previstas en el Plan A de Calidad del Aire, todas ellas dirigidas a mejorar la accesibilidad, potenciar una movilidad sostenible y a recuperar el espacio público de Centro para sus vecinos y vecinas.

No obstante, dicha transformación no ha sido guiada hasta ahora por una estrategia clara, no ha sido plasmada en un único documento de planeamiento, ni ha transcurrido de forma homogénea en el tiempo, sino que se ha ido produciendo como una concatenación de acciones parciales o aisladas, algunas de ellas incluso contradictorias entre sí. La presente publicación pretende analizar el desarrollo de la intensa transformación del espacio público de los últimos 25 años, con sus aciertos y sus errores, como herramienta de análisis y planificación para el diseño de otras actuaciones en el futuro.

LoCUS

GRUPO DE INVESTIGACIÓN EN PROCESOS
ESPACIALES URBANOS Y TERRITORIALES COMPLEJOS

