

MADRID RECUPERA

Estrategia de Regeneración Urbana

2 Distritos



desarrollo urbano
sostenible

MADRID



MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana



MADRID

Área de Gobierno de Desarrollo
Urbano Sostenible

Dirección General de Planificación Estratégica

Calle Ribera del Sena, 21 - 28042 Madrid

www.madrid.es



Edición

Ayuntamiento de Madrid

Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible
Dirección General de Planificación Estratégica

Delegado del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible

José Manuel Calvo del Olmo

Coordinación

Silvia Villacañas Beades,
Directora General de Planificación Estratégica
Raquel del Río Machín / M^a Pilar Pereda Suquet
Asesoría Gabinete Delegado

Redacción

Beatriz Blanco García / Mónica Ángela de Blas Gutiérrez / León Calvo Mayoral / Mónica Cid Rusiñol / Fernando Colodrón Gómez / Carlos Corral Sáez / M^a Carmen Hernanz Calderón / Juan José Márquez Martín / Manuel Márquez Pérez / Mercedes Martín Caballero / Francisco Javier Martín Lluch / Emilio Martínez Vidal / Luis Mayor Sanz / M^a Mar Moralejo Marino / Gloria Ramírez Calvo / Paloma Real Gallego / M^a Cruz Rojí Álvarez / Juan Miguel Serrano Serrano / Paloma de la Torre Binimelis / Silvia Villacañas Beades

Diseño y maquetación / Cartografía temática

José Ángel del Campo Rodríguez / Mónica Cid Rusiñol / Alejandro Ciganda González

Producción

Ignacio del Castillo Yanes / Daniel González Jiménez / Susana Gumiel Nadador / Justo Jiménez Moyano

Han participado

Amelia de Andrés Irazazábal / Eva Arrendondo Domínguez / Ana Isabel Ballesteros Herráiz / Carmen Bernal Merino / Ana Isabel Bustos Compán / M^a del Coro Costero Costero / Almudena Elices Martín / Jesús Manuel Fernández-Montes García / M^a Yolanda del Fresno Retamosa / Purificación García Huerta / Ana Marta García Malanda / Belén García-Lago Acebo / Luis Garrido González / Raúl Gómez Sabroso / Rosa M^a Hurtado Gómez / M^a del Romeral López Caverro / M^a Araceli López de Pedro / Bárbara Lorenzo Rivas / Elena Mascareñas Nogueiras / M^a Dolores Matías Martín / Cristina Moliner Hormigos / Joaquín Muñiz Pérez, / Josefa Muñoz Delgado / Pedro Ortega Ventureira / Javier Pérez Marco / Mónica Prellezo López / Eva Ramos López / Eva Resco González / África Retana Gallego / M^a Azucena Rueda Sáez / M^a Carmen Sánchez Pantoja / Úrsula Sanz Sebastián / Noemí Sarmiento Guede / Francisca Tabuyo Redondo / M^a Luisa Tamayo Prada / Diana María Utrilla Fernández

Fotografía ©

Dirección General de Planificación Estratégica, fondo fotográfico / Carlos Roca / Paisajes Españoles S.A. / Suravia S.A.

Introducción

4.....Distritos en red. Estrategias de distrito

Tetuán

9.....Un distrito de contrastes

Fuencarral - El Pardo

35.....Un distrito verde

Moncloa - Aravaca

55.....El gran corredor ambiental de Madrid

Latina

81.....Un distrito con predominio de la vivienda social

Carabanchel

103.....Una ciudad de 250.000 habitantes

Usera

129.....Refuerzo a la acción socio-ambiental del distrito

Puente de Vallecas

151.....El mirador de Madrid

Moratalaz

173.....¿Un distrito finalizado?

Ciudad Lineal

195.....La linealidad de Arturo Soria y de la calle de Alcalá

Hortaleza

217.....Distrito del deporte

Villaverde

241.....Encapsulamiento de barrios, fragmentación, suelo industrial a la espera

Villa de Vallecas

265.....Un ensanche inacabado

Vicálvaro

287.....Un pueblo transformado en ciudad; residencia, universidad y amplios espacios productivos

San Blas - Canillejas

311.....Una de las más relevantes operaciones de vivienda social de Madrid

Barajas

335.....Un distrito con buena calidad de vida separado de Madrid

Almendra Central

357.....La ciudad histórica ante los retos del siglo XXI

DISTRITOS EN RED

ESTRATEGIAS DE DISTRITO

Preliminares. Las ciudades de código abierto

Bajo criterios de sostenibilidad, solidaridad y reequilibrio territorial, y junto a un marco general programático que es la puesta en valor de la ciudad existente, de forma participada, las Estrategias de Distrito son el instrumento con el que concretar a nivel local la Estrategia de Regeneración Urbana y coordinar las estrategias urbanas sectoriales, desde el entendimiento y el refuerzo de una estructura de ciudad que guíe los criterios de intervención en todas las escalas con el reconocimiento de las diversas identidades de sus partes.

Desde una perspectiva netamente territorial, se pretende avanzar sobre la detección y descripción de una red de lugares de oportunidad (espacios físicos, suelo y/o edificaciones) soporte físico de gran parte de las actuaciones en el municipio. Lugares donde se pueden producir toda una serie de intervenciones con una evaluación continua de sus efectos sobre el territorio común que apoyen el modelo perseguido. Un sistema territorial de espacios de oportunidad que permita una base para un debate de posibles actuaciones coordinadas sobre un soporte físico único, para las diferentes unidades municipales, que posibilite una primera base de coordinación interna, base también para coordinación con otras administraciones públicas y para todo tipo de agentes que operan en la Ciudad.

Y todo ello desde la perspectiva de los distritos, 21 ámbitos administrativos pero también geográficos en

sus componentes física y social. 15 distritos situados en la corona periférica de la ciudad y 8 en la almendra central, que conforman la ciudad como un todo, sin perder de vista que la Estrategia de Regeneración Urbana que se concreta en cada uno, persigue un doble objetivo: la regeneración urbana y el reequilibrio territorial, motivo por el cual las actuaciones que se proponen se centran de manera significativa en la ciudad exterior a la M-30. Sin olvidar ni la importancia de la ciudad central, ni el necesario cosido que debe poner en relación los tejidos urbanos de áreas limítrofes, con el objetivo de reforzar la cohesión social y territorial, ampliando las funciones de centralidad en los distritos periféricos y articulando la relación de las tramas interiores y las exteriores.

Este sistema de espacios de oportunidad, permite iniciar un trabajo de gestión de la ciudad de lo que conocemos como código abierto, una nueva forma de entender la práctica urbanística que mucho tiene que ver con un cambio en el ejercicio de la actividad administrativa, en su doble vertiente de fomento y disciplina de la actividad urbanística.

Las estrategias de los distritos dejan atrás la planificación basada en una "imagen final" según cánones tradicionales, y se formulan bajo el concepto denominado planeamientos de código abierto que incorporan una nueva forma de actuación en la que los ciudadanos tienen un papel decisivo y determinante en los planes y proyectos, actuando como gestores y promotores de determinados espacios o equipamientos urbanos en sus barrios y no sólo como usuarios finalistas de un proceso ajeno. Los ejemplos de proyectos 50-50 en marcha en ciudades europeas, entre las que ya se cuenta Madrid, avalan estas ideas. El ayuntamiento aporta el 50 por ciento del presupuesto económico y técnico del proyecto si los promotores de las iniciativas se comprometen a participar en su mantenimiento y cuidado. Es preciso determinar "lo elemental" y "lo indispensable" de la ciudad para que los usuarios realicen "los acabados" ajustados a sus deseos y a sus implicaciones.

Estamos ante un cambio en el entendimiento del "soporte ciudad" en donde se planifica e interviene desde lo público con la idea de crear una estructura

de posibles iniciativas, que irán surgiendo a lo largo del proceso de construcción de la misma. La incertidumbre se incorpora como un elemento más a la planificación, sin descrédito para esta, justificada en su capacidad para la adaptación o ajuste a nuevas demandas y oportunidades definidas desde un marco de modelo urbano.

También llamar la atención sobre la necesidad de trabajar los objetivos, de su articulación mediante las oportunas estrategias y de su vertebración mediante programas, donde las acciones tienen que estar presentes desde su inicio, determinando hitos que van permitiendo a los ciudadanos participar en los procesos, y comprobar cómo sus decisiones se reflejan en sus barrios, en sus distritos, en sus vidas, resulta básico para el inicio de un nuevo modelo de participación. En definitiva se pretende cambiar patrones, planificar y gestionar la ciudad que deseamos, la que soñamos, desde el planeamiento pero también desde la acción.

Claves para la intervención territorial

Las escalas territoriales. Del barrio a la metrópoli

Las intervenciones urbanas en el territorio, manejan tres escalas, la del barrio, responde a una consideración doméstica de la ciudad, el distrito, incorpora consideraciones administrativas y de servicios públicos y la metropolitana, Madrid como territorio considerado parte de un tejido metropolitano de actividades y servicios de mayor orden.

Cada distrito ha de resolver, en su complejo tejido urbano, la administración de recursos suficientes para hacer frente a las demandas de los ciudadanos así como aportar los necesarios para el funcionamiento de la ciudad en su conjunto. Son ciudades medianas, por población y extensión, que se relacionan entre sí en un contexto metropolitano y que como tales deben incorporar elementos de centralidad que permitan reconvertir la ciudad actual, de fuerte consideración centrípeta a un modelo de centralidades periféricas que intente dotar a cada uno de los distritos de un mejor reparto de valores y servicios



urbanos. Cada distrito tiene una identidad propia y una memoria que pasa a ser compartida en el territorio metropolitano para formar parte de un sistema urbano de escala superior en la que cada pieza ha de integrarse en un sistema de mayor orden que el barrial o distrital, aportando singularidad y visibilizando una red territorial de orden metropolitano.

Cada uno de los distritos tiene que evolucionar hacia un modelo de equilibrio en la escala barrial y distrital, sin perder de vista las oportunidades para ir afianzando un papel determinado en el entramado metropolitano. Esta consideración de centralidades periféricas permite ir incorporando a los distritos exteriores a la M-30 a una diferente identidad metropolitana. No olvidemos que fuera del anillo de la M-30 se localizan las 2/3 partes de la población y de las viviendas del municipio madrileño. Y tampoco olvidemos que una gran parte de distritos del interior de la M-30 tendrían una consideración territorial "periférica" si interpretamos su radiografía de servicios públicos, dotaciones, espacios libres... Sin ir más lejos, el distrito Centro tiene uno de los mayores déficits en dotaciones públicas y espacios libres del territorio municipal.

El manejo de esta "triple escala" de forma continua es la que nos permite superar el concepto de acción local para apoyar el de sistema de acciones distritales.

Si cualquiera de las Intervenciones en distrito tiene carácter local, un cambio en la estrategia de planificación la convierte en parte de un sistema de mayor rango, adquiriendo la cualidad de parte del sistema de acciones metropolitano. El complemento para la determinación del sistema estriba en la complementariedad de funciones al servicio de un mismo objetivo que es el de un modelo territorial más equilibrado. El modelo de equilibrio se concibe como una red en la que sus nodos tienen una mejor especialización y se interconexionan mediante una estructura de movilidad adecuada y sostenible.

Cada uno de los nodos o centros distritales puede convertirse en atractor en la medida que se le dota de

una especificidad, una singularidad dentro de una estrategia de centralidades. Estos pasarían a identificar a los propios distritos como singulares para el resto del conjunto, complementarios en sus funciones y añadiendo características metropolitanas. Los atractores, generadores de flujos (locales, distritales y metropolitanos) tienen que resolver su enlace al sistema de forma prioritaria mediante elementos de movilidad adecuados. El sistema de acciones se plantea pues, desde la búsqueda de un nuevo modelo de distritos en red.

La sensibilización ciudadana y la participación y colaboración en los procesos

Siendo la participación uno de los pilares estructurales del modelo que se enuncia y se pretende construir después y entendiendo que se trata de articular un movimiento que garantice una permanencia en la forma de toma de decisiones, complejo y dilatado necesariamente, se ha considerado hasta ahora "una primera velocidad" en estos procesos, la del diagnóstico, la acotación y programación de las acciones a corto y medio plazo.

Esta "sensibilización ciudadana", que mucho tiene que ver con el ejercicio en la responsabilidad, viene a favorecer el entrenamiento en la construcción conjunta de la ciudad.

Por primera vez la Administración Local en Madrid ha desplegado la fórmula de presupuestos participativos, situando las demandas ciudadanas como parte esencial de la definición de los espacios de oportunidad, que, en las diferentes acciones que recoge el programa de actuaciones, se han definido para cada distrito. Las propuestas para los presupuestos participativos animadas por la consideración de la triple escala territorial, de barrio-distrito y de ciudad, trabajando con un modelo integrado de centralidades periféricas, va consolidando el modelo, buscando la diversidad territorial y social para, resolviendo y gestionando lo pequeño, aportar una cualidad de diversidad al modelo general.

Las sesiones de puesta en común con las Juntas de Distrito, el movimiento asociativo y los Foros Locales han incorporado diversos formatos que tienen que ver con los propios objetivos. Sobre su discurso, sobre las realidades en sus ámbitos de intervención, tanto físicas como de sentimientos, se han elaborado las necesidades y ordenado por grado de urgencia. Cubiertas las etapas de participación en el diagnóstico y en la elaboración de programas y formas de intervención, hay que valorar diferentes momentos en la participación de la definición de las propuestas formales, la ejecución y el mantenimiento desde la consideración que pueden ser diferentes agentes los que intervengan en cada una de ellas.

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán

Un distrito de contrastes

Triana - El Pardo

Moncloa - Aravaca

Latina

Carabanchel

Usera

Puente de Vallecas

Moratalaz

Ciudad Lineal

Hortaleza

Villaverde

Villa de Vallecas

Vicálvaro

San Blas - Canillejas

Barajas

La Almendra Central

TETUÁN

Un distrito de contrastes

Tetuán es un distrito con una marcada diferencia en cuanto a la caracterización social y económica de la población residente así como a la forma de crecimiento urbano que queda establecida entre los barrios situados al este y oeste de la calle Bravo Murillo e Infanta Mercedes. Los barrios situados al oeste, Almenara, Vadeacederas, Berruguete y Bellas Vistas, son los que concentran la mayoría de los problemas urbanísticos, elevada edad de la edificación, bajo valor catastral, calles estrechas, grandes desniveles, falta de dotaciones y de zonas verdes, infravivienda y mala conectividad, vulnerabilidad social, envejecimiento, alto porcentaje de extranjeros, rentas bajas, etc.; mientras que los barrios de Castillejos y Cuatro Caminos, situados al este de Bravo Murillo, concentran las zonas de oficinas, como el complejo AZCA y norte de la Castellana, con edificios en altura residenciales y terciarios, de un mayor poder adquisitivo.

Tetuán empieza a consolidarse como distrito a finales del siglo XIX, un barrio popular del extrarradio que alberga a clases trabajadoras, al noroeste del ensanche burgués de Castro que se está consolidando. Su ondulada topografía y su implantación periférica sobre una red de caminos rurales han condicionado la evolución del distrito, dándole características muy dispares, con una gran variedad de usos y tipologías, dentro de una estructura compacta y una composición social heterogénea.

El actual distrito de Tetuán creció a partir de dos asentamientos simultáneos e independientes: uno, en el borde exterior del límite municipal de Madrid, en la denominada dehesa de Amaniel junto a la "carretera Mala de Francia", posteriormente O'Donnell y actual Bravo Murillo, que se denominó Tetuán de las Victorias, en lo que actualmente son los barrios de Castillejos y Valdeacederas, próximo al pueblo de Chamartín de la Rosa del que dependía administrativamente. El otro, al borde noroeste del ensanche, en los alrededores de Cuatro Caminos, que dará origen a los barrios de Cuatro Caminos y Bellas Vistas.

El barrio se fue nutriendo de obreros, la mayor parte de la construcción, peones, algunos artesanos, pequeños comerciantes y traperos. Se establecieron comercios más o menos regulares de productos de alimentación, y merenderos estables a los que acudían en los festivos los vecinos de la capital. Pronto se estableció una plaza de toros que sobrevivió hasta la Guerra Civil.

Otro factor de extraordinaria importancia para la aparición de Tetuán fue la inauguración del Canal de Isabel II en 1858. En un principio se pensó en utilizarlo para potenciar los cultivos de la zona e instalar industrias. Acabó, sin embargo, en un reajuste parcelario producido por la compra de tierras para el Canal y la construcción de un camino de servicio para el mismo, eje de comunicaciones con la capital. Este camino, que conforma el límite oeste del barrio, corresponde al actual paseo de la Dirección y calle de Federico Rubio.

Los tranvías y luego el metro se construyeron enseguida para rentabilizar el traslado de la mano de obra a la ciudad, potenciando el desarrollo del barrio. A principios del siglo XX ya está configurado como una extensa barriada de casas bajas y calles estrechas que le otorgan un carácter identitario al distrito.



Eje Castellana

Los barrios de Castillejos y Cuatro Caminos se configuran como el ensanche norte de la Castellana a partir de los años 40 y 50, con la apertura de grandes arterias que definen una malla de supermanzanas. De la que surge el desarrollo del centro comercial y de ocio, actual complejo comercial y de oficinas de AZCA. La acción pública opera sobre suelo vacante en el Polígono de la Ventilla y en el Polígono Municipal de Francos Rodríguez.

Como consecuencia de la presión terciaria del área Orense-Castellana se incentivan procesos de remodelación y recalificación social que contribuyen a la heterogeneidad de la zona. Asimismo, los cambios de tipología y aprovechamiento propuestos por el planeamiento, junto con la regulación viaria, dejan fuera de ordenación a la mayor parte de la edificación existente.

En los años 80, el Plan General de 1985 establece en el distrito varias operaciones importantes de

renovación urbana, como son la avenida de Asturias, el paseo de la Dirección, Sor Ángela de la Cruz y la avenida de Pamplona, que conllevan la apertura de calles y la renovación de edificios.

Es un distrito con varias zonas de concentración de la actividad económica: AZCA, los entornos de las plaza de Castilla y de La Remonta y entorno de la calle Lérica, además de una intensa actividad comercial repartida fundamentalmente a lo largo de la calle Bravo Murillo y sus inmediaciones. También se identifica la incipiente localización de espacios ligados a nuevas formas de actividad económica, como espacios de coworking, de alquiler para eventos y locales que combinan ocio y deporte, en estos casos las edificaciones de baja altura son las tipologías preferentemente utilizadas.

Las relaciones de proximidad del distrito se organizan en torno al eje de Bravo Murillo, en el que se concentran la mayoría de las dotaciones y la actividad comercial. También es el lugar más emblemático para



Avenida de Asturias

la población como espacio para el encuentro que se apoya además en un conjunto de plazas que se sitúan en sus proximidades: plaza de La Remonta, del Canal de Isabel II, del Poeta Leopoldo Luis y la glorieta de Cuatro Caminos.

La calle Bravo Murillo también conecta elementos sobresalientes del distrito como son la plaza de Cuatro Caminos, la plaza del Canal de Isabel II, la plaza de la Remonta y la plaza de Castilla como gran intercambiador de transporte y remate de la Castellana con las Torres Kio. La identidad del distrito para el conjunto de la ciudad también se reconoce en la zona comercial y de oficinas de AZCA tanto por la tipología edificatoria de rascacielos con fuerte impronta en el paisaje urbano de la ciudad como por la intensidad de uso, densidad urbana y de actividad reforzada por el emplazamiento del intercambiador de transporte de Nuevos Ministerios. Otros elementos identitarios a destacar por estar ligados a la historia del distrito son la traza del antiguo canal del Lozoya, algunos conjuntos residenciales protegidos, ciertos edificios singulares, así como pequeñas casas con características muy representativas del distrito.

Los problemas desde un punto de vista ambiental, se manifiestan en que es un distrito con una elevada compacidad urbana y muy baja dotación de parques. Hay una gran escasez de espacios libres, siendo más acusada en los barrios al oeste de Bravo Murillo. Además, los espacios libres existentes están muy mal conectados entre sí. Los parques de Agustín Rodríguez Sahagún y de la Ventilla se sitúan en el extremo noroeste del distrito, siendo el primero poco accesible desde el distrito por su topografía deprimida respecto a las zonas edificadas.

Tetuán es atravesado por calles de la red principal viaria: en sentido norte sur, el eje de la Castellana y la calle Bravo Murillo; en sentido transversal, la avenida de Asturias, el eje conformado por Marqués de Viana y Sor Ángela de la Cruz y por las calles Francos Rodríguez y General Perón. Las zonas atractoras de desplazamientos están localizadas fundamentalmente en el eje de la Castellana, pero la buena accesibilidad en transporte público hace que esto no sea un problema para la movilidad urbana. La demanda de un

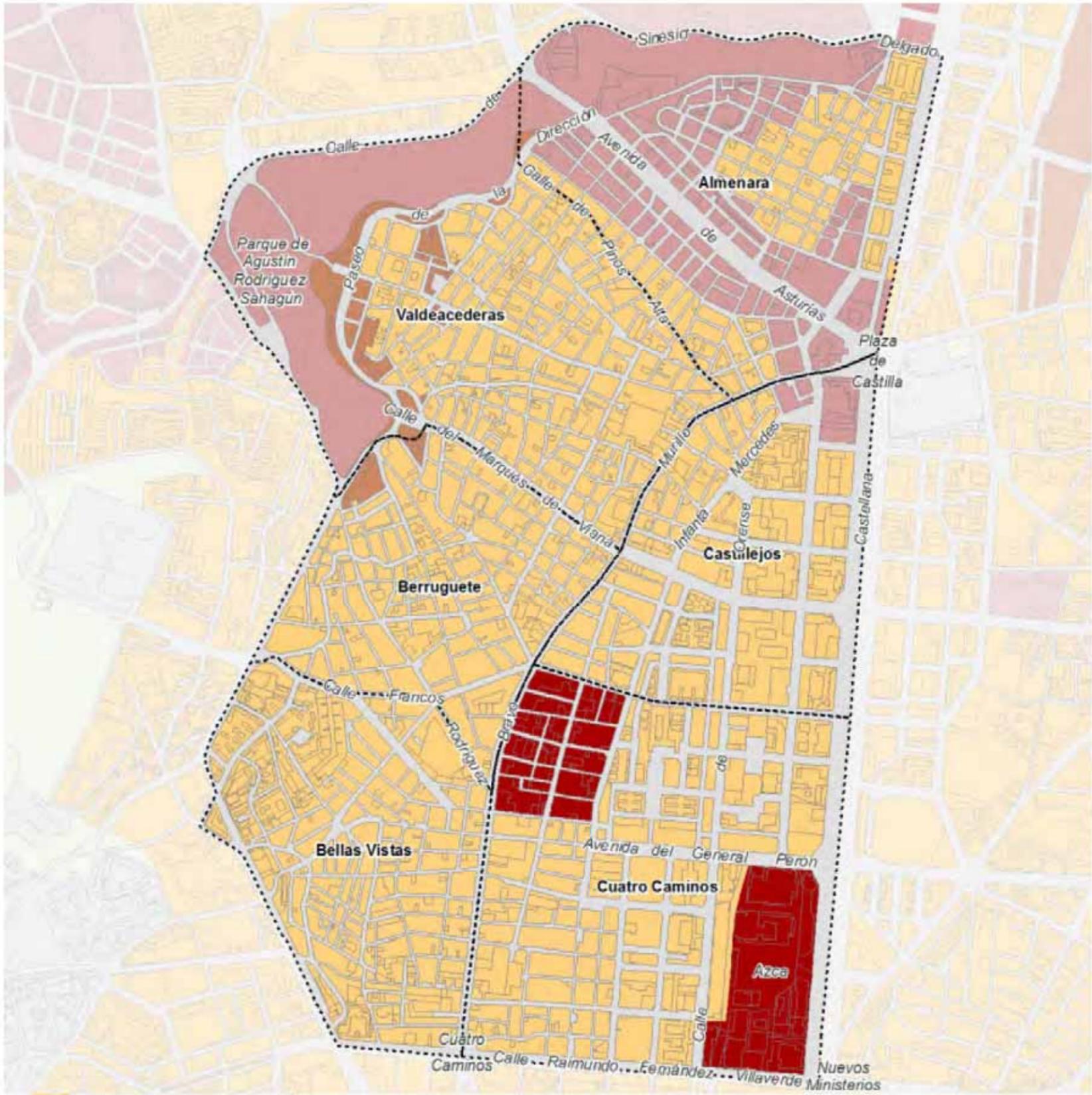


Plaza de La Remonta

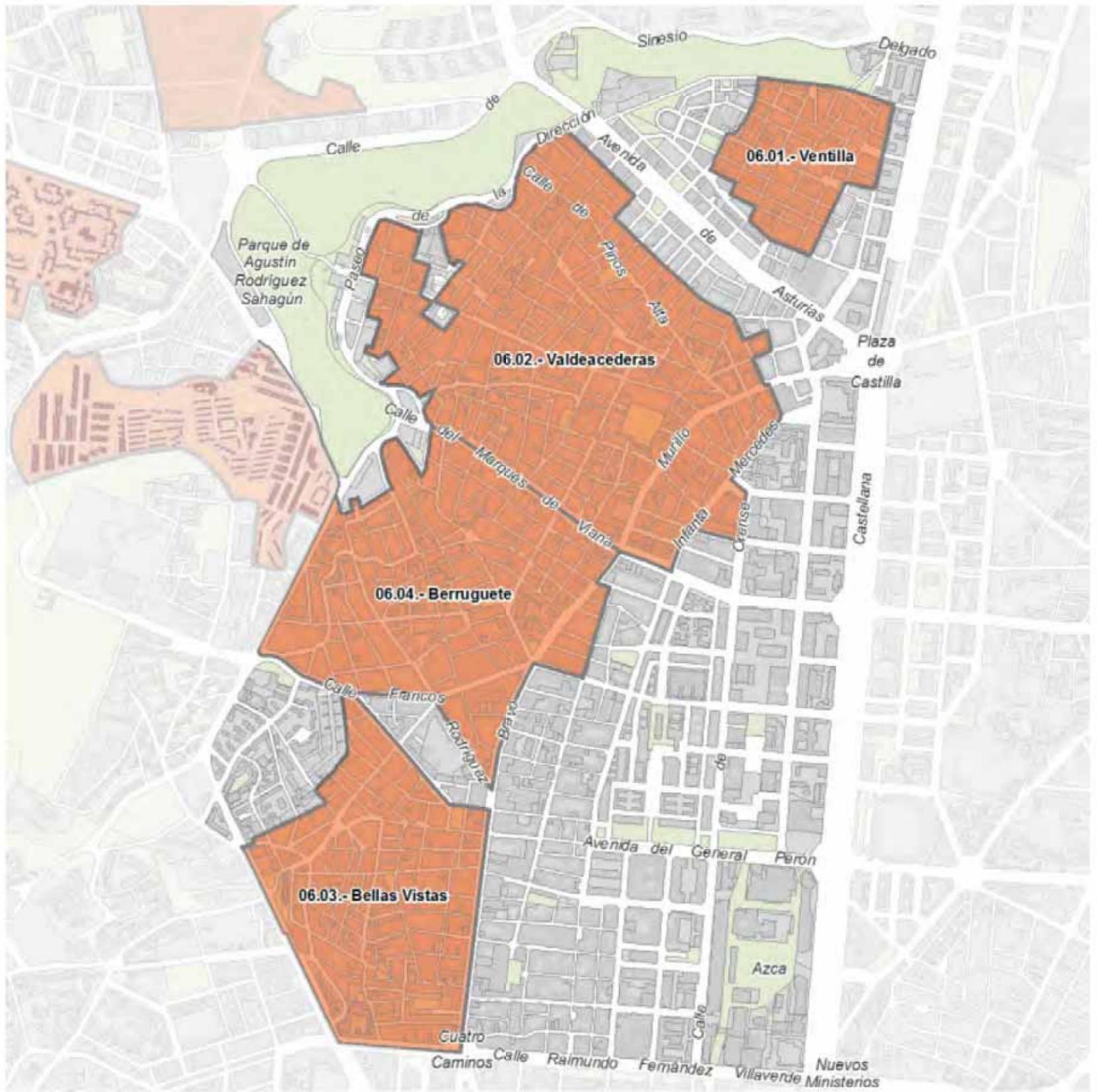
un carril bici para Bravo Murillo, junto con la actividad peatonal y comercial que posee, hace que este sea considerado con potencial para ser un eje cívico.

Las demandas derivadas de la participación vecinal en el distrito se orientan fundamentalmente a la necesidad de intervención en el eje de Bravo Murillo, en la plaza de la Remonta y en algunas plazas con mala urbanización. También a demandar soluciones para un problema generalizado de falta de aparcamiento, con suelos del IVIMA y aparcamientos pendientes de cesión al Ayuntamientos o a los vecinos.

La Estrategia de Regeneración Urbana para el distrito de Tetuán busca como objetivo concentrar la intervención en los barrios más vulnerables a través de la mejora de la movilidad peatonal y del espacio público, también contribuir a mejorar las relaciones transversales entre las dos zonas diferenciadas a ambos lados de la calle de Bravo Murillo, conectándolos peatonalmente y potenciar la conservación de valores arquitectónicos característicos e identitarios del distrito ofreciendo espacios y lugares atractivos en el marco de la nueva economía.



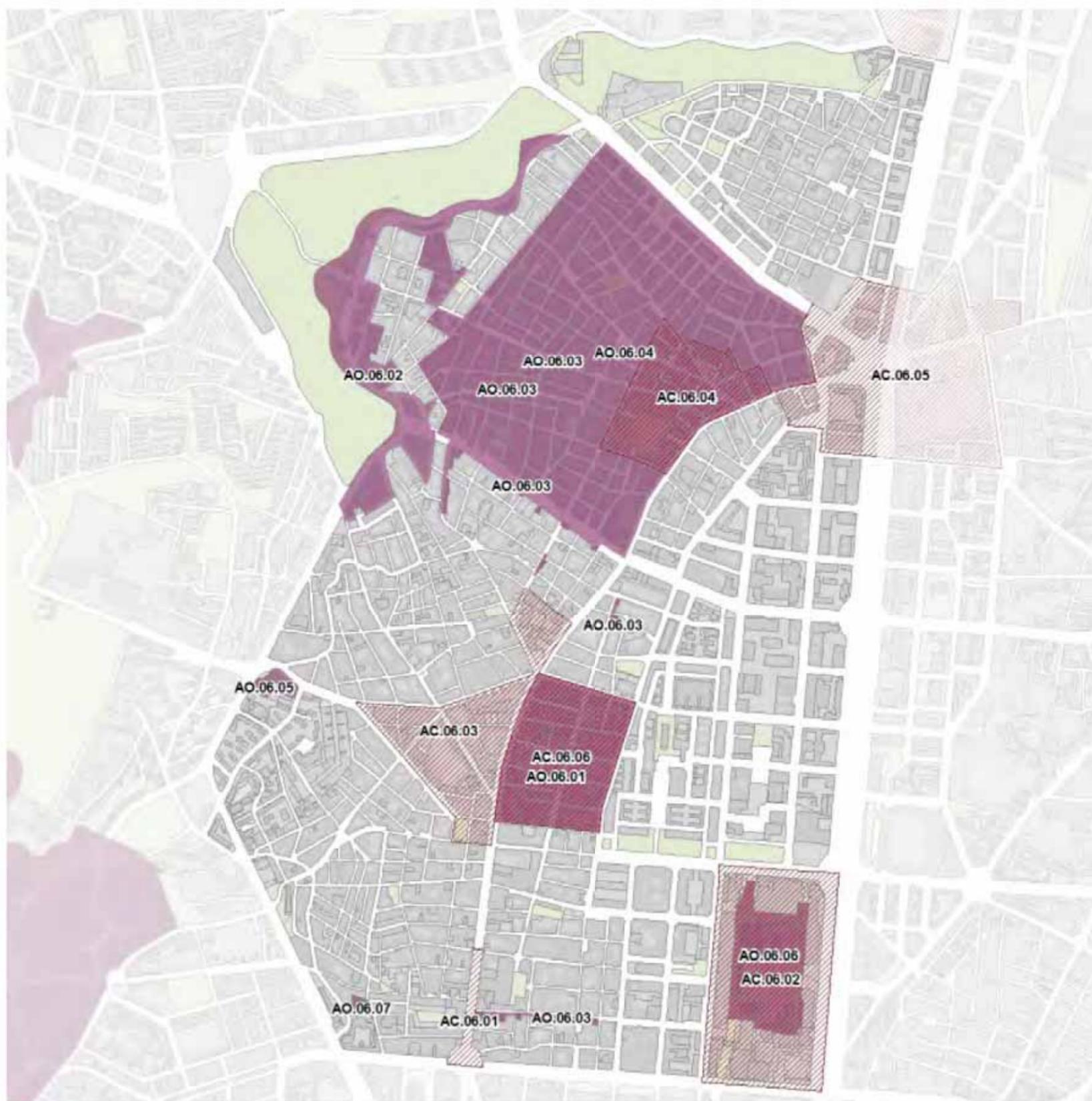
Localización de áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana APIRU

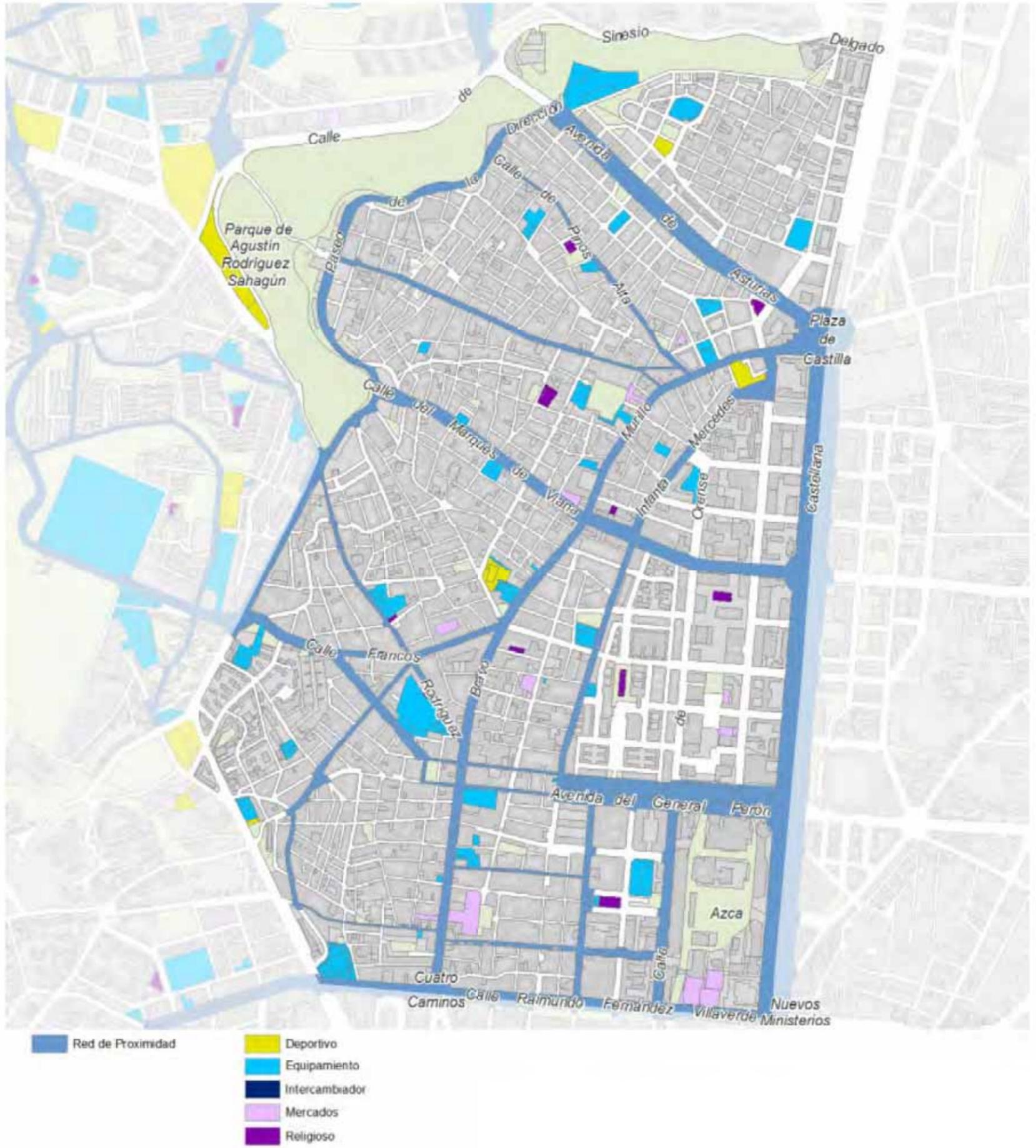


Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

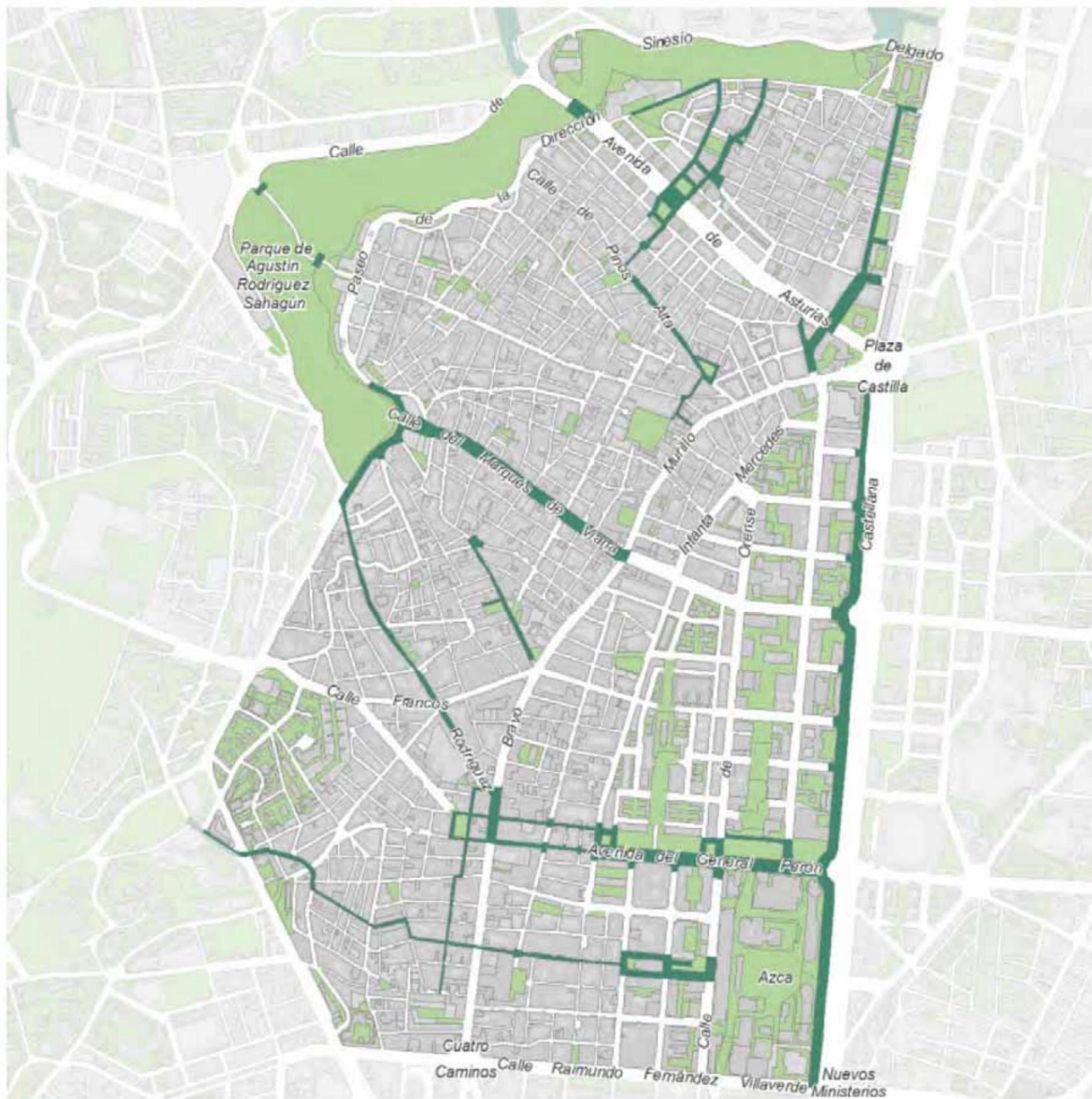
AO.06.01 Norma Zonal 9 - Tetuán
 AO.06.02 Paseo de La Dirección
 AO.06.03 Alineaciones pendientes de Ejecución
 AO.06.04 Identidades Tetuán y usos ligados a la nueva economía
 AO.06.05 Rocio Durcal
 AO.06.06 AZCA
 AO.06.07 Castillo Piñero

AC.06.01 Bravo Murillo - Cuatro Caminos
 AC.06.02 AZCA
 AC.06.03 Bravo Murillo Residencial
 AC.06.04 La Remonta
 AC.06.05 Plaza de Castilla
 AC.06.06 Bravo Murillo Actividad Económica

Áreas de ordenación y de centralidad

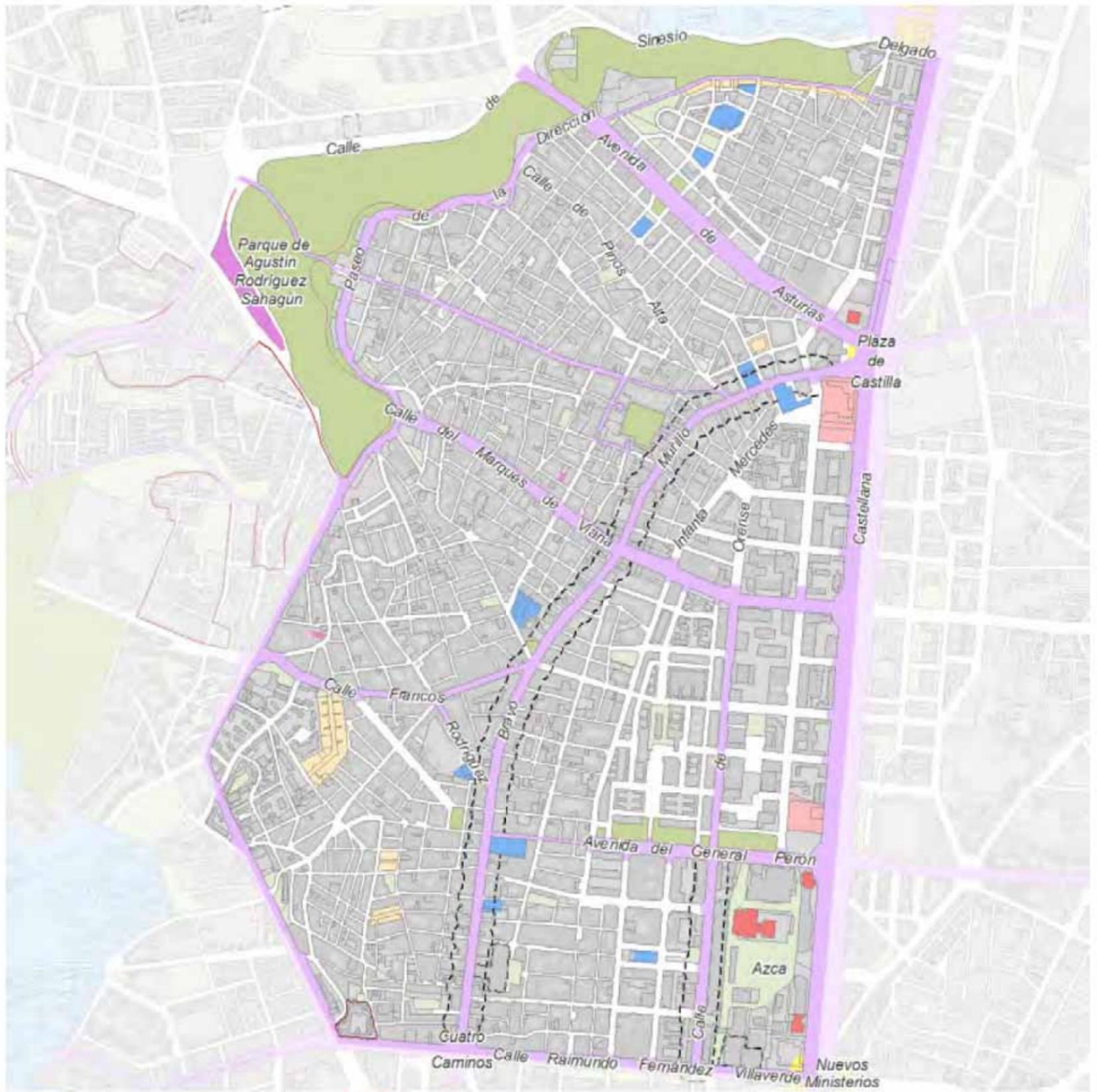


Red de proximidad



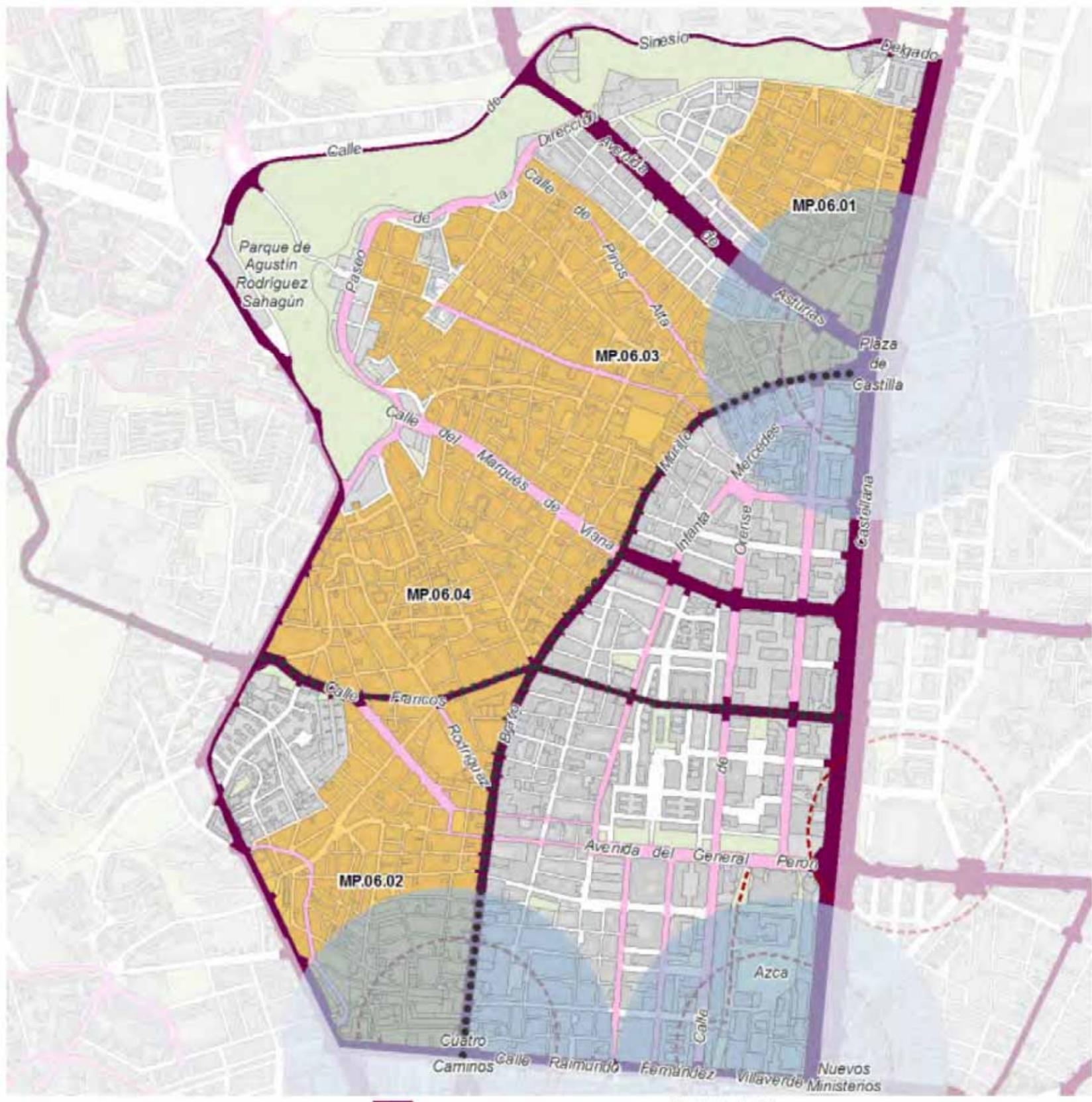
- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



- | | | |
|--|--|--|
|  Eje Identitario |  Edificio y Bajo comercial |  Área Comercial |
|  Propuesta |  Edificio/Conjunto no Residencial |  Intercambiador |
|  Área Dotacional |  Edificio/Conjunto Residencial |  Deportivo |
|  Dotacional |  Colonia/Conjunto Protegido |  Servicio Público |
|  Dotacional Protegido |  Edificación Protegida |  Zonas Verdes |

Red de identidad



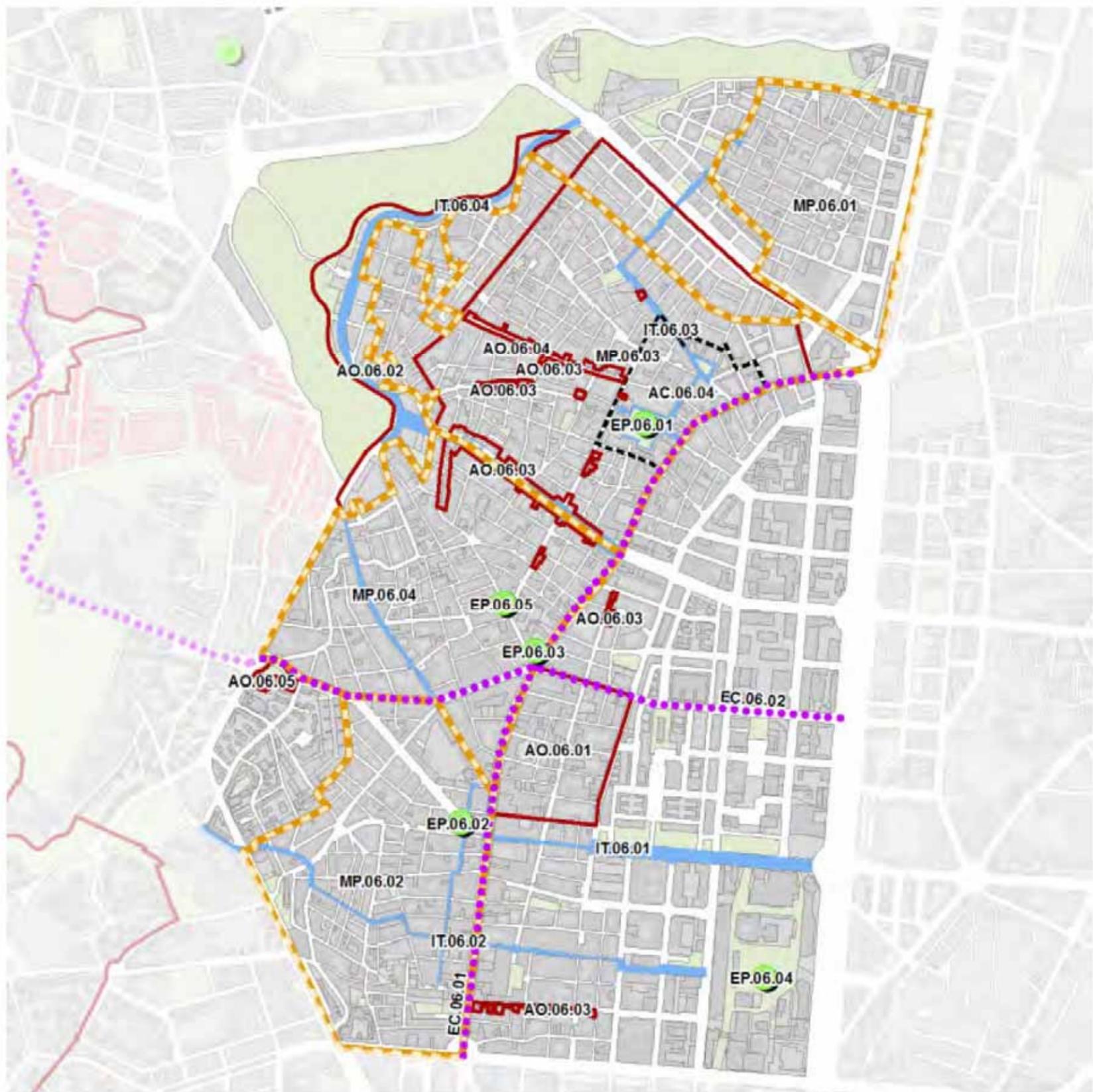
- | | | |
|--|--|------------------------|
| Eje Cívico | Eje Urbano | MP.06.01 Ventilla |
| Entorno Atractor de Área Intermodal | Calle Colectora | MP.06.02 Bullas Vistas |
| Entorno Atractor | Área de Mejora Peatonal | MP.06.03 Valdeacederas |
| | | MP.06.04 Berruete |

Red de movilidad

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Tetuán



Proyectos Estratégicos de Espacio Público

- Mejora de la Accesibilidad
- Remodelación de Espacio Público
- Itinerario Estructurante

Proyectos Estratégicos Ambientales

- Área de Intervención Ambiental

Proyectos Estratégicos de Movilidad

- Mejora de Conexiones Vias
- Remodelación de Área Intermodal
- Eje Cívico
- Área de Mejora Peatonal
- Área de Gestión de Movilidad

Planes Integrales Territoriales de Ordenación y Gestión

- Área de Oportunidad
- Área de Centralidad

Planes Integrales Territoriales de Barrios APIRU

- APIRU de Gestión



PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE CENTRALIDAD

AC.06.04 La Remonta

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

MP.06.01 Ventilla
MP.06.02 Bellas Vistas
MP.06.03 Valdeacederas
MP.06.04 Berruguete

ÁREA DE OPORTUNIDAD

AO.06.01 Zona Industrial Calle Lérida
AO.06.02 Paseo de La Dirección
AO.06.03 Finalización de la ordenación de ciertas calles del distrito
AO.06.04 Identidades y usos ligados a la nueva economía
AO.06.05 Plaza Rocío Dúrcal

EJE CÍVICO

EC.06.01 Bravo Murillo
EC.06.02 Francos Rodríguez - Lope de Haro - San Germán

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

IT.06.01 General Perón - Villaamil
IT.06.02 Parque Francos Rodríguez - AZCA - Topete
IT.06.03 Plaza de La Remonta - Ventilla
IT.06.04 Marqués de Viana - Paseo de La Dirección

ACCIONES PUNTUALES

REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

EP.06.01 Plaza de La Remonta
EP.06.02 Plaza Leopoldo de Luis
EP.06.03 Plaza del Canal de Isabel II
EP.06.04 Revitalización AZCA
EP.06.05 Nuestra Señora del Carmen

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

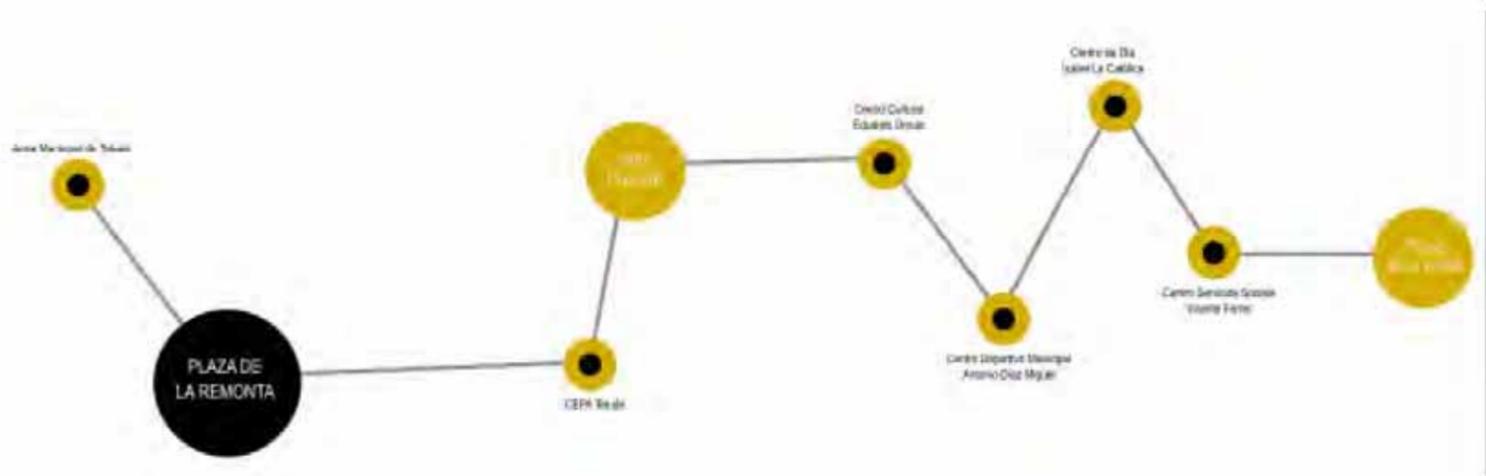
Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Dentro del espacio público y para facilitar la conectividad entre los barrios se han propuesto cuatro itinerarios en los que se da protagonismo al peatón estructurando elementos dotacionales, espacios libres y zonas comerciales en un recorrido que garantiza la accesibilidad universal. Asimismo, se realizarán intervenciones de regeneración del espacio público, mediante la ampliación de aceras creación de calles de coexistencia, mejora de la accesibilidad del espacio público y de la conectividad peatonal en cruces.



Plaza de La Remonta



Actuaciones sobre espacio público y eje cívico

Itinerario Plaza de la Remonta – Ventilla

Itinerario que conecta los barrios de Valdeacederas y de Almenara desde la plaza de La Remonta al parque de La Ventilla. Conecta a través de la calle de Pinos Alta, el entorno de la plaza de la Remonta, que cuenta con dotaciones importantes para el distrito como la Junta Municipal, el instituto Nuestra Señora de la Almudena, con el centro cultural Eduardo Úrculo, la parroquia de San Ignacio de Loyola y el deportivo Antonio Diaz Miguel.

Junto al fomento del bajo comercial se pretende mejorar la accesibilidad a dotaciones y zonas verdes mediante la mejora de su entorno, así como de los espacios estanciales. Se prevé la implantación de un huerto urbano y de instalaciones deportivas para jóvenes y mayores en el parque de La Ventilla.



AZCA
Calle Topete

Itinerario estructurante:
Camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamientos que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción transformadora en el distrito.

Itinerario General Perón – Villaamil

Se trata de una conexión ambiental que uniría las zonas verdes de la calle General Perón con la Dehesa de la Villa y el parque de Agustín Rodríguez Sahagún. Es una de las principales demandas vecinales que supondría fundamentalmente una intervención en las calles Francos Rodríguez y Villaamil mejorando su carácter arbolado.

Itinerario Parque Francos Rodríguez – AZCA / Topete

Recorrido ambiental que conecta AZCA con la Ciudad Universitaria a través de los barrios de Bellas Vistas y Cuatro Caminos. En la actualidad es una zona que ya cuenta con diseños de coexistencia y hay peticiones vecinales para seguir ampliándolos sobre todo en el entorno de la calle Topete también denominado el "Pequeño Caribe" por el porcentaje de población dominicana residente y un importante comercio y locales de restauración orientados a este grupo de población. Se actuaría mejorando las calles Doctor Federico Rubio y Galí, San Valeriano, Avelino Montero Ríos y calle Palencia.

Itinerario Marqués de Viana – Paseo de la Dirección

El Itinerario constituye otra propuesta vecinal que pretende recuperar este espacio al trasladarse el rastro a la avenida de Asturias. Se trata de revisar la sección de la calle Marqués de Viana y los usos que en ella tienen lugar ocupando el vacío existente en las grandes aceras con la ubicación de espacios infantiles, de estancia, de encuentro y con nuevos itinerarios de la red ciclista.



Soluciones tipo para itinerarios estructurantes

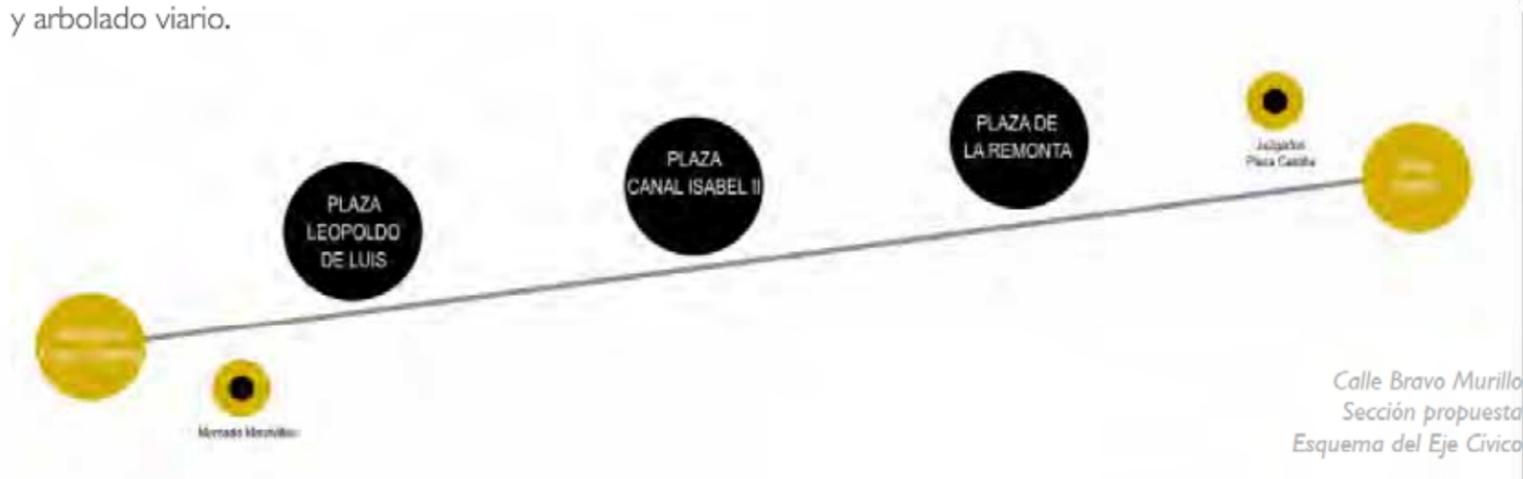
ACTUACIONES DE MOVILIDAD

Complementariamente, en el ámbito de la movilidad se proponen dos actuaciones fundamentales: la transformación de ejes cívicos y la mejora peatonal de determinadas áreas urbanas.

Los ejes cívicos concentran la mayor parte del uso terciario comercial en pequeña y mediana superficie, concentran además algunos equipamientos y los usos terciarios de hospedaje y otros usos terciarios. También resultan vías principales tanto para el tráfico público como para el privado. Esta confluencia de usos hace conveniente revisar el diseño de las calles para lograr un reparto más equilibrado del espacio en el marco de un nuevo modelo de movilidad más sostenible.

Eje Cívico de Bravo Murillo, desde la glorieta de Cuatro Caminos a la plaza de Castilla

Se pretende convertir la calle de Bravo Murillo en una calle amable para el peatón y el ciclista donde predomine la coexistencia de estos medios con el transporte público como ejemplo del nuevo modelo de movilidad en las áreas centrales de la ciudad. Se trata de ensanchar aceras, estudiar la introducción de itinerarios ciclistas y la mejora de los espacios públicos colindantes. Para ello se estudiará la posibilidad de eliminar un carril de circulación en sentido sur, o uno en cada sentido. De manera complementaria se estudiará reordenar las calles Ávila, Juan de Olás y San Germán extendiendo los criterios de mejora peatonal y arbolado viario.



Eje Cívico Francos Rodríguez – Lope de Haro – San Germán

Se busca una conexión oeste-este del distrito. Por estos viarios circulan líneas de transporte público de la EMT. Se ha de estudiar la sección de los viarios: ancho de aceras, de carriles y su distribución en la calzada, con mejora de la funcionalidad peatonal y de la movilidad. Por lo que se analizará la posibilidad de ampliación de aceras, de colocación de arbolado de alineación, de eliminar o no la banda de aparcamiento, y el número de carriles de circulación en cada una de ellas.



Confluencia de las calles Francos Rodríguez y Pamplona

Por otro lado, se propone intervenir en cuatro áreas de mejora peatonal en materia de accesibilidad y calidad estancial del viario, recuperando espacio para el peatón, reduciendo el tráfico de paso y garantizando la accesibilidad a los servicios y dotaciones de proximidad. Se promoverá el tratamiento de coexistencia peatonal de sus calles, la introducción de arbolado de alineación y la mejora de la conectividad peatonal entre barrios.

*Eje cívico:
Vía principal del distrito con una importante actividad en su entorno, en la que estudiar el diseño de la calle para incluir nuevos modos de transporte, como la bicicleta, y ampliar el espacio para el peatón.*

Mejora Peatonal Ventilla

Se propone aplicar los criterios de mejora de la accesibilidad peatonal en todo el barrio con una redistribución de la sección transversal de las calles Matilde Landa y Mártires de la Ventilla, mejora del arbolado en la calle San Aquilino y mejora estancial de la plaza del Este y de los accesos y lugares de espera junto a los colegios Nuestra Señora del Pilar y Padre Piquer.



Barrio de La Ventilla

*Área de mejora peatonal:
Áreas de calles estrechas y espacios libres en donde el objetivo es reducir la velocidad de los vehículos motorizados, ganar espacio para el peatón y garantizar la accesibilidad universal a los servicios y dotaciones de uso diario.*



Áreas de mejora peatonal

Mejora Peatonal Bellas Vistas

Se propone extender el tratamiento de coexistencia ya existente hacia el resto de calles cercanas a Bravo Murillo, mejorando los espacios estanciales y eliminando barreras arquitectónicas, como las que existen en la calle Pamplona. Mejora de la conectividad peatonal con el distrito limítrofe de Moncloa a través de la avenida de Pablo Iglesias que actúa de frontera. Asimismo, se propone la redistribución de la sección transversal de las calles de Jerónima Llorente y Castilla.

Mejora Peatonal Valdeacederas

Mejorar la movilidad peatonal en el entorno de la plaza de La Remonta mediante el tratamiento de coexistencia peatonal y acondicionamiento con arbolado de las calles cercanas. La actuación más prioritaria por la acusada topografía sería en las calles situadas entre Pinos Alta y Capitán Blanco Argibay.

Mejora Peatonal Berruguete

Rehabilitación del espacio peatonal en el entorno del centro deportivo de Playa Victoria y de la plaza de Canal de Isabel II, incluyendo propuestas de peatonalización de calles. Asimismo, se propone la redistribución de la sección transversal del paseo de la Dirección reordenando el aparcamiento y los sentidos de circulación.



Soluciones tipo para las áreas de mejora peatonal

ÁREAS DE OPORTUNIDAD

Se han propuesto varias áreas de oportunidad, con el objetivo de generar nuevas centralidades, potenciar la identidad y las fortalezas del distrito, dando relevancia al conjunto de dotaciones, la arquitectura original de Tetuán y reutilizando espacios vacantes. Las áreas planteadas son:

Paseo de la Dirección

Es un área que está actualmente en desarrollo, con la práctica totalidad de la urbanización viaria completada y dos bloques de realojo finalizados. Se hereda una ordenación parcialmente ejecutada en la que aproximadamente la mitad de las parcelas residenciales y todas las parcelas dotacionales están sin ejecutar ni comprometer. Se pretende realizar una nueva ordenación que redefinirá el borde del paseo con el parque, regenerará el área con nuevos edificios y nuevas dotaciones que posibilitarán una mejora de la permeabilidad y accesibilidad del distrito al parque de Agustín Rodríguez Sahagún y se revalorizará el Canal Bajo de Isabel II, como elemento de la memoria del barrio y como patrimonio histórico de la ciudad.



Áreas de oportunidad



Paseo de La Dirección. Infografía



Parque Agustín Rodríguez Sahagún

Zona industrial calle Lérida

Localizada en la parte central del distrito, se ha de revitalizar como minipolígono de industria limpia, vivero de empresas o *coworking*, evitando su total transformación a residencial. Actualmente coexisten varios edificios de oficinas (algunos de la administración central), con edificios y casa bajas características que conforman la historia del distrito, cuya conservación o catalogación convendría estudiar.

Área de oportunidad:
 Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.



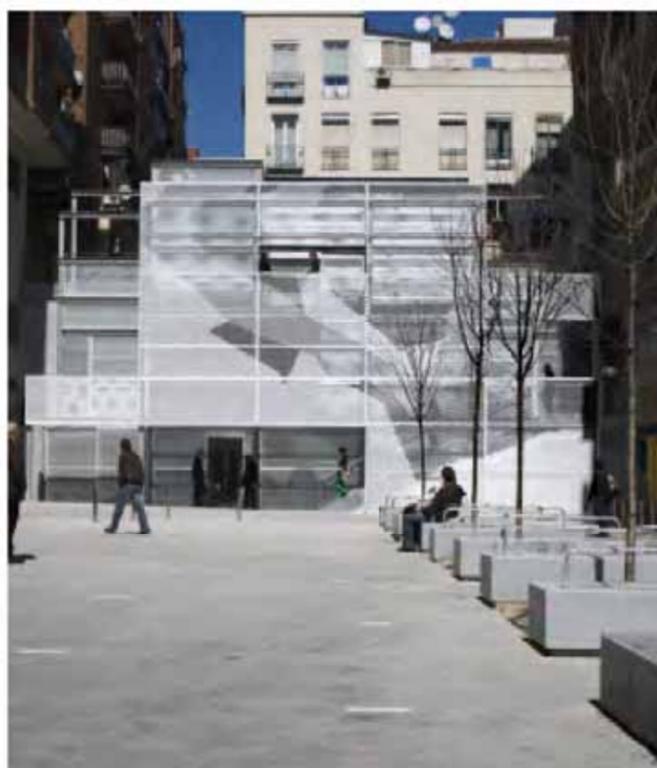
Zona industrial en los alrededores de la calle Lérida

Finalización de la ordenación de ciertas calles del distrito

Área discontinua, formada por varios ámbitos que se encuentran en situación similar. Se incluyen zonas de las calles de Marqués de Viana, Pinos Alta, Capitán Blanco Argibay, Miosotis, Hierbabuena, Müller, Hernani y Lérida, en las que no se ha completado la regularización de alineaciones establecidas por el planeamiento. En algunos casos se trata de parcelas inedificables.

Plaza de Rocío Dúrcal

Parcela municipal vacante de uso residencial, que puede estudiarse para uso de vivienda pública y nuevas dotaciones. Asimismo, se cree conveniente mejorar el diseño de toda la plaza ampliando el espacio para el peatón y las zonas verdes.



Calle Dulcinea
Calle del barrio de Bellas Vistas
Ascensor calle Artistas
Plaza Rocío Dúrcal



Regeneración de barrios

REGENERACIÓN DE BARRIOS

Identities and uses linked to the new economy

Se propone un área discontinua de regeneración de Tetuán oeste en la que se realice una revisión conjunta del régimen de usos, alineaciones y catalogaciones y en la que se pongan en valor los orígenes del distrito y sus rasgos identitarios. Para ello, se propone una revisión de las catalogaciones con el fin de conservar edificios o parte de ellos de una o dos alturas, que conforman la historia del distrito, regulando un régimen de obras específico para la rehabilitación. También se identifica la incipiente aparición de espacios ligados a nuevas formas de actividad económica, cuyo nivel de implantación es necesario regular. Por otro lado conviene revisar las alineaciones pendientes de materializar para mantener la propuesta del Plan General o incluso revisarlas y proponer un diseño y uso temporal de los espacios generados por alineaciones irregulares.



Edificaciones en Tetuán oeste

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo Un distrito verde
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas
La Almendra Central

FUENCARRAL - EL PARDO

Un distrito verde

Fuencarral – El Pardo es un distrito cuyo origen se encuentra en los dos núcleos históricos de población que le dan el nombre, si bien comienza su mayor crecimiento a partir de la segunda década del siglo XX en que se proyectan Mirasierra y Puerta de Hierro como nuevos núcleos satélites. En ambos casos se trataba de barrios destinados inicialmente a proporcionar vivienda a clases obreras pero que se transforman de la mano de promotoras privadas hacia colonias de hotelitos para población de clases sociales altas. Sin embargo, esto cambia en los años 50 cuando el Plan de Urgencia Social proyecta el poblado dirigido de Fuencarral y continúa con el desarrollo de otras promociones públicas y privadas para vivienda de clases trabajadoras como el barrio del Pilar, Virgen de Begoña, Santa Ana o Lacoma.

En los años 70 se planifican nuevas promociones de vivienda en altura en lo que actualmente es el inicio de la avenida de la Ilustración, la Ciudad de los Periodistas y el centro comercial La Vaguada, que van consolidando el distrito. En la avenida de la Ilustración surge a su vez como una operación de renovación urbana del Plan General de 1985 con la idea de



Cuatro Torres

generar un eje que estructurase el distrito a la vez que sirviera como cierre norte de la M-30. Recientemente se ha producido el remate norte del distrito ordenando la totalidad de los terrenos situados en el interior de la M-40 con los ensanches de Arroyo Fresno, Montecarmelo, Tres Olivos y Las Tablas.

La configuración actual del distrito de Fuencarral a modo de suma de barrios y colonias, sin una idea de estructura unitaria de conjunto, es una de sus principales características morfológicas. Ello, unido a la topografía y a la presencia de barreras de infraestructuras, conlleva a que la configuración de una red de proximidad que conecte todos los barrios sea más una intención que una realidad, faltando en la actualidad muchas conexiones de unas zonas residenciales con otras.

En todo caso, sí se reconoce como lugar más identitario, tanto para los residentes como para el resto de la población madrileña, la zona del barrio de El Pilar, por la presencia de La Vaguada, con el centro comercial, el parque, la Junta de distrito y varios equipamientos culturales y deportivos, siendo sin duda el principal nodo del distrito por intensidad de uso de la población. Otros lugares identitarios son los cascos históricos de Fuencarral y El Pardo con arquitecturas de interés como la iglesia de San Miguel Arcángel o el palacio de El Pardo declarado Bien de Interés Cultural. También las Cuatro Torres, los hospitales Ramón y Cajal, la Paz y la Universidad Autónoma, constituyen referencias a nivel de ciudad aunque son espacios más ajenos a la vida y funcionamiento del propio distrito.

Una de las fortalezas de Fuencarral es que supone una singularidad a nivel ambiental en la ciudad por la proximidad a espacios naturales de primer nivel en la estructura ecológica de Madrid, como el monte de El Pardo y el río Manzanares. El 90% de su superficie corresponde a los montes de El Pardo, Soto de Viñuelas y Valverde. La cercanía a estos espacios le permite registrar valores más favorables de temperatura e isla de calor en meses de verano, aunque el disfrute directo de los mismos está penalizado por falta de accesibilidad. Las amplias avenidas de los nuevos desarrollos de Arroyofresno,

Montecarmelo y Las Tablas albergan un gran potencial de convertirse en corredores verdes y contribuir a conformar la red ambiental del distrito.

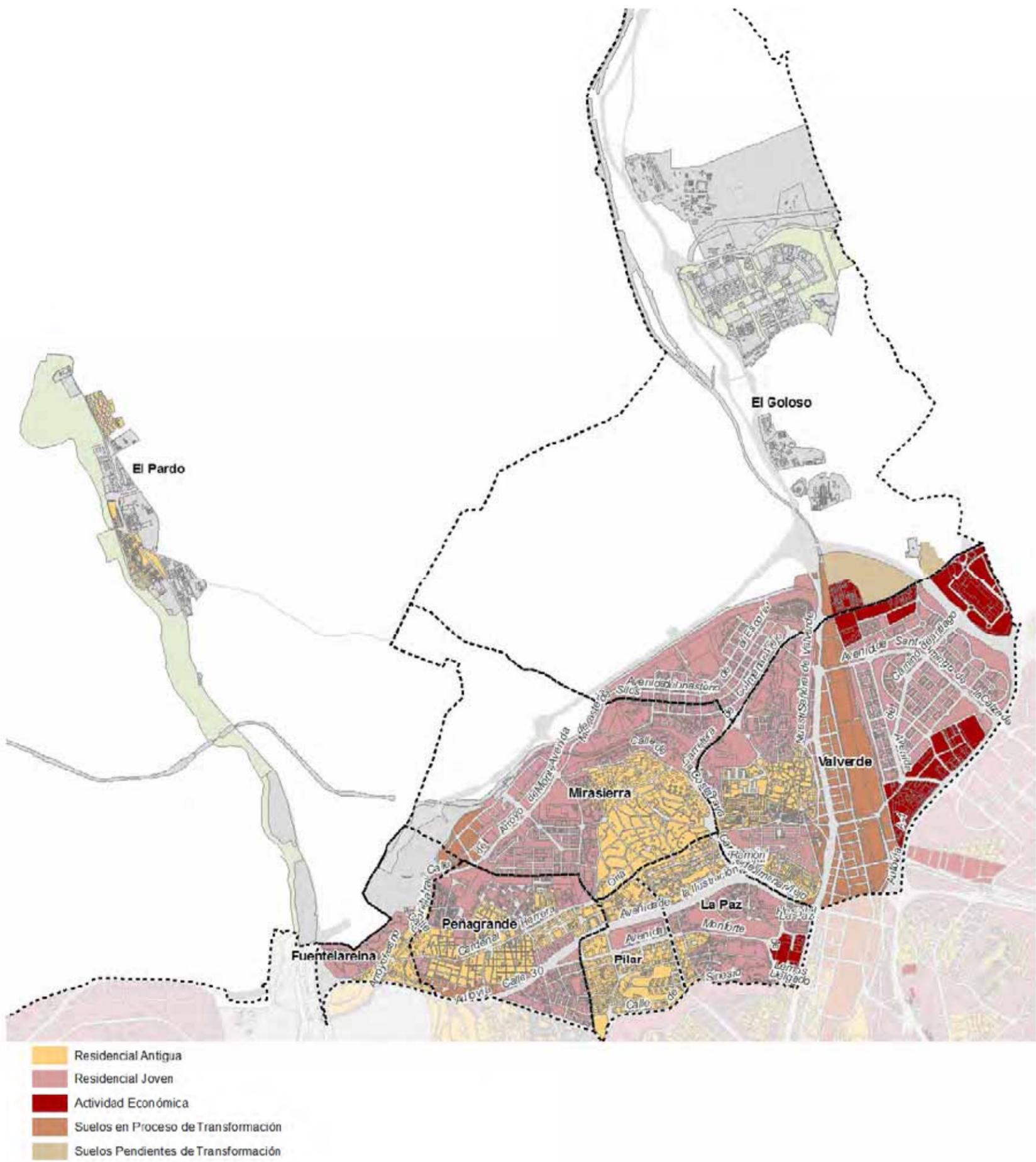
En cuanto a la red de movilidad, el distrito tiene acceso a la M-40, carretera de Colmenar y avenida de la Ilustración que garantizan las conexiones urbanas y metropolitanas complementándose con varios ejes urbanos como Herrera Oria, Monforte de Lemos o Nuestra Señora de Valverde. Estos ejes podrían mejorar sus funciones estructurantes en las relaciones de distrito y en la movilidad con modos más sostenibles, contando con mayor espacio para el peatón, transporte público y la bicicleta, en convivencia con el vehículo privado.

La accesibilidad en transporte público está garantizada a través de tres líneas de metro y varias de cercanías con cuatro áreas importantes de intercambio modal: estación de Pitis, Paco de Lucía, Ramón y Cajal y Fuencarral.

Solucionar los problemas de los barrios donde se localizan grandes generadores de viajes, como el entorno de los hospitales o el barrio de las Tablas, es una prioridad en materia de movilidad. También lo supone la mejora de la movilidad de barrios como Peña Grande y casco de Fuencarral, con peor accesibilidad al transporte público, calles pendientes de ejecutar, problemas de aparcamiento y escasez de espacio peatonal.

En el proceso de participación vecinal se han identificado como principales demandas la mejora de los accesos a la estación de Fuencarral desde el barrio de las Tablas con la remodelación del aparcamiento disuasorio, favorecer el uso y acceso al Monte de El Pardo, reurbanizar suelos pendientes como el Dotacional Norte de las Tablas o la zona verde en Ramón Gómez de la Serna y remodelar la plaza de La Vaguada mejorando la accesibilidad de la plaza y de barrios del entorno.

La propuesta de la Estrategia de Regeneración Urbana va orientada a reforzar la identidad en el ámbito barrio del Pilar - Vaguada y el núcleo histórico de Fuencarral, mejorar las relaciones de unos barrios con otros por medio de itinerarios y ejes cívicos y priorizar la rehabilitación de las zonas más vulnerables.



Localización de Áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU



 Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

AO.08.01 Las Tablas- Paseo de San Millan de la Cogolla
 AO.08.02 Dotacional Norte - Las Tablas
 AO.08.03 CLESA
 AO.08.04 Dotaciones Públicas en el entorno del cementerio de Fuencarral
 AO.08.05 Polígono B de Fuencarral
 AO.08.06 Polígono A de Fuencarral
 AO.08.07 Casco Histórico de Fuencarral
 AO.08.08 Colonia Mingorrubio

AO.08.09 Casco Histórico de El Pardo I
 AO.08.10 Casco Histórico de El Pardo II
 AO.08.11 Casco Histórico de El Pardo III
 AC.03.01 La Vaguada
 AC.03.02 La Paz - Cuatro Torres
 AC.03.03 Las Tablas centro
 AC.03.04 Carretera de Burgos

Áreas de oportunidad y centralidad

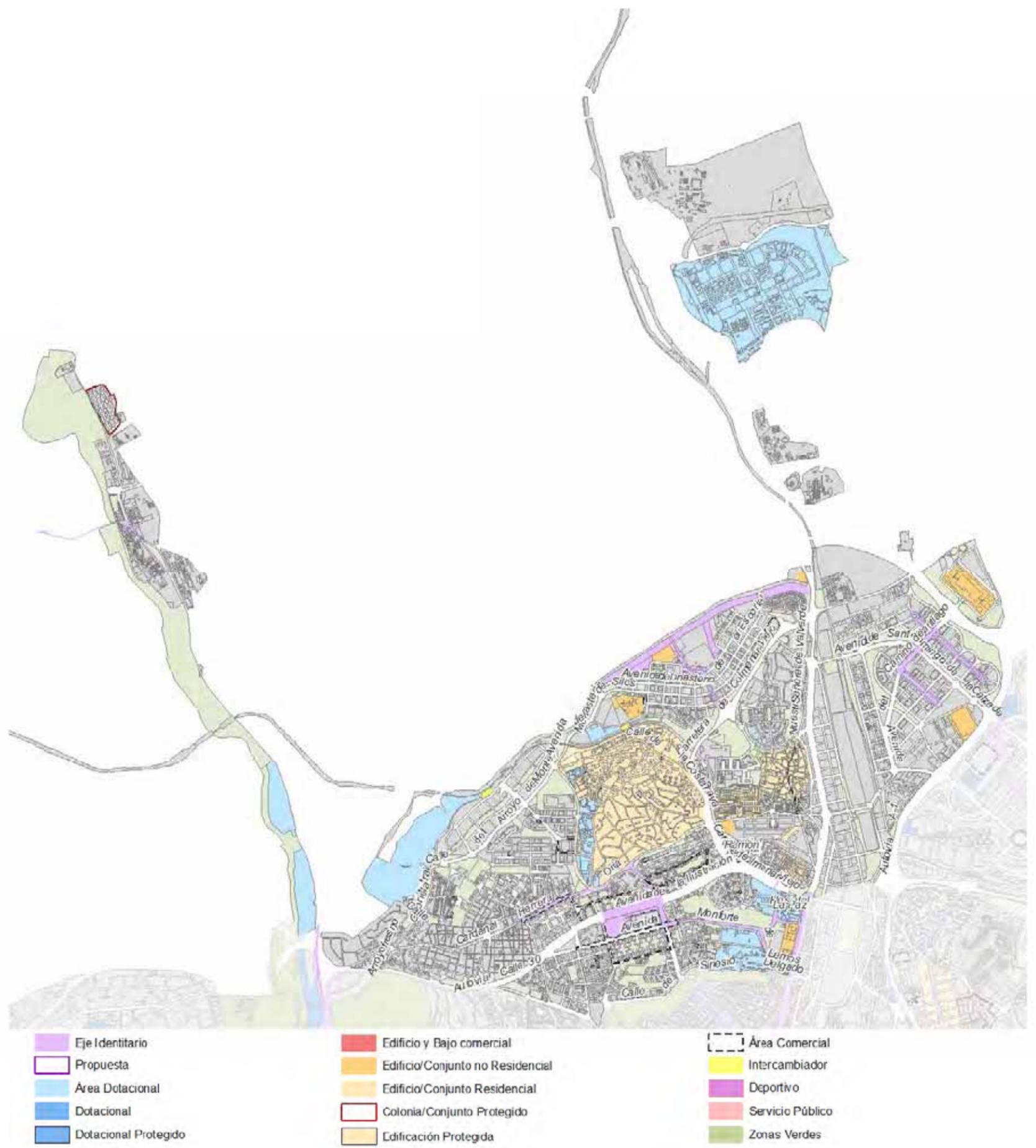


Red de proximidad

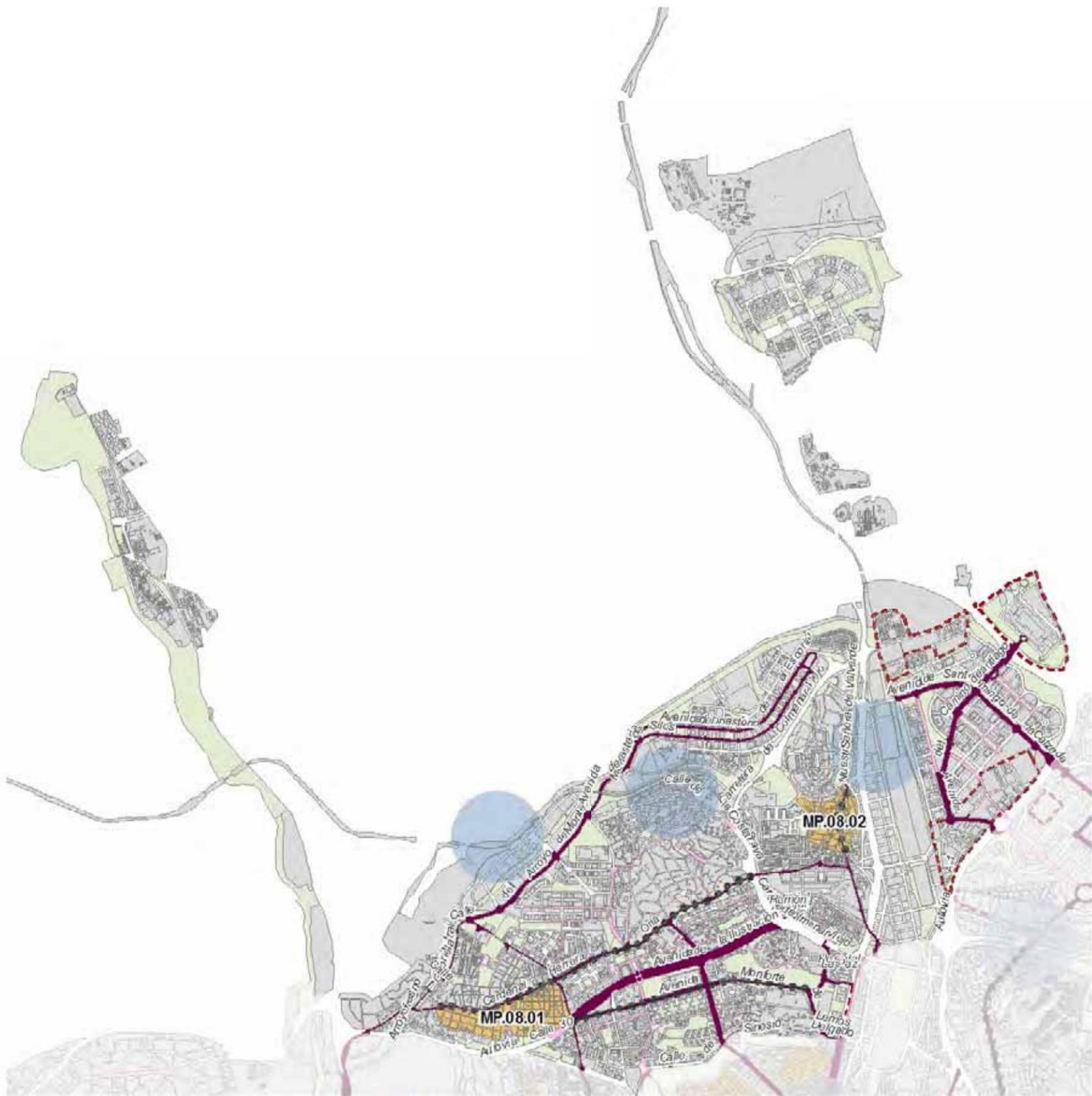


- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



Red de identidad



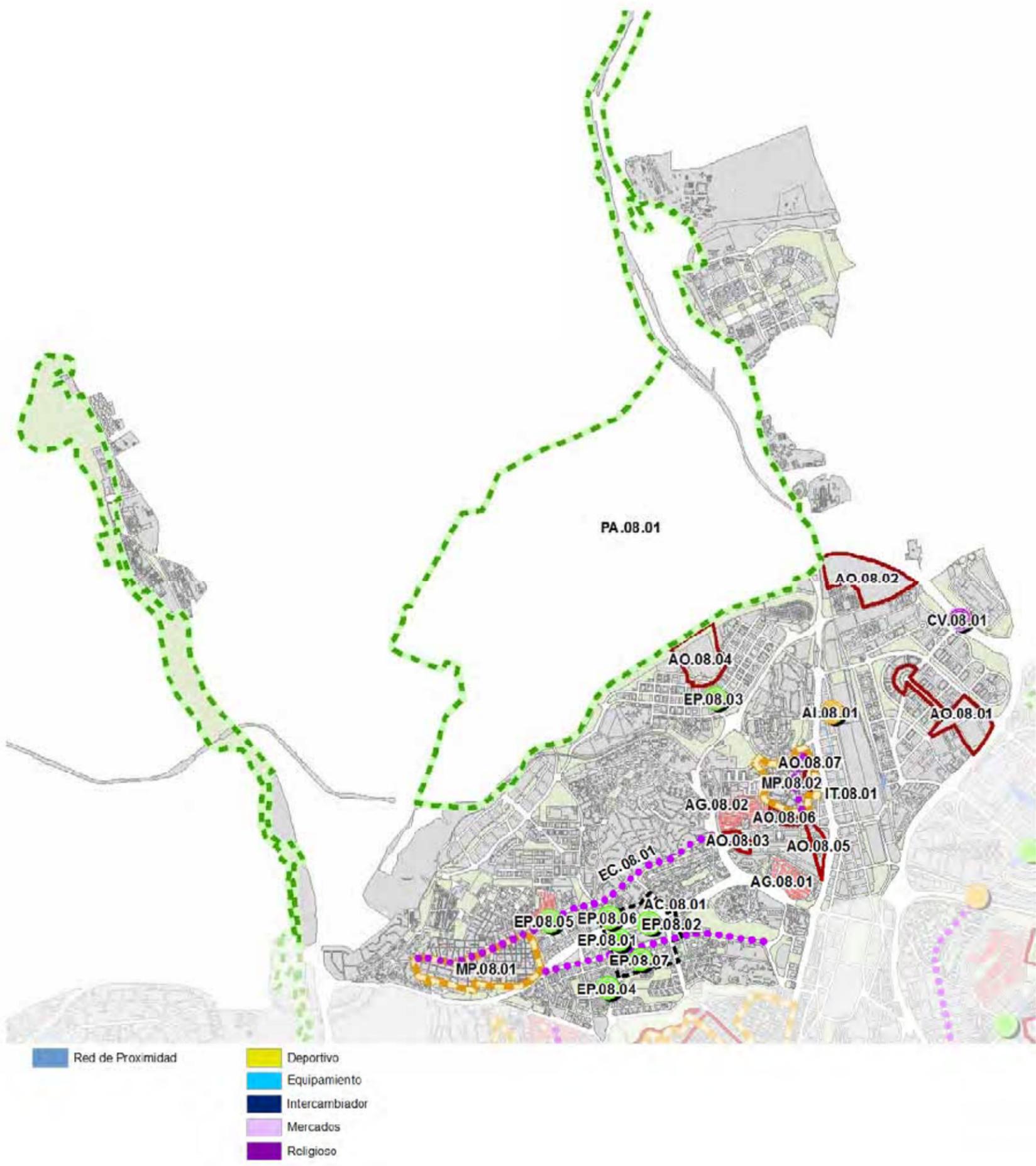
- | | | |
|---------------------------------------|---------------------------|--|
| ••••• Eje Cívico | ■ Eje Urbano | MP.08.01 Peñagrade |
| ■ Entorno Atractor de Área Intermodal | ■ Calle Colectora | MP.08.02 Casco Histórico de Fuencarral |
| ■ Entorno Atractor | ■ Área de Mejora Peatonal | |

Red de movilidad

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Fuencarral - El Pardo



PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE CENTRALIDAD

AC.08.01 La Vaguada

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

MP.08.01 Peñagrande

MP.08.02 Casco Histórico de Fuencarral

ÁREA DE OPORTUNIDAD

AO.08.01 Las Tablas- Paseo de San Millan de la Cogolla

AO.08.02 Dotacional Norte - Las Tablas

AO.08.03 CLESA

AO.08.04 Dotaciones Públicas en el entorno del cementerio de Fuencarral

AO.08.05 Poligono B de Fuencarral

AO.08.06 Poligono A de Fuencarral

AO.08.07 Casco Histórico de Fuencarral

EJE CÍVICO

EC.08.01 Herrera Oria

EC.08.02 Nuestra Señora de Valverde

EC.08.03 Monforte de Lemos

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

IT.08.01 Adaptación peatonal y ciclista tunel sur Las Tablas

REGENERACIÓN DE BARRIOS

AG.08.01 Colonia Virgen de Begoña

AG.08.02 Poblado Dirigido Fuencarral

AG.08.03 Colonia Lacoma

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.

ÁREA DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

PA.08.01 Parque de Valverde

PA.09.01 Río Manzanares Norte

ACCIONES PUNTUALES

REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

EP.08.01 Plaza Teatro de La Vaguada

EP.08.02 Revitalizar áreas estanciales Avenida de La Ilustración

EP.08.03 Bulevar de Montecarmelo

EP.08.04 Supresión de las barreras arquitectónicas junto al CMM Conde de Elda

EP.08.05 Mejora accesibilidad Herrera Oría - Colonia Peña Grande

EP.08.06 Plaza Cieza y de Villafranca de los Barros

EP.08.07 Mejora áreas estanciales en el Barrio de El Pilar

MEJORA CONEXIÓN VIARIA

CV.08.01 Nuevo acceso a Las Tablas desde M-40 Sur-Norte

REMODELACIÓN DE ÁREA INTERMODAL

AI.08.01 Remodelación y ampliación aparcamiento estación Fuencarral





Plaza de La Vaguada
Calle Herrera Oria

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Refuerzo de la centralidad del barrio del Pilar - Vaguada

La propuesta incluye varias actuaciones en torno al área de centralidad de La Vaguada que es el centro de actividad comercial, social y de ocio del distrito, interviniendo en la propia plaza y en sus proximidades.

La intervención en la plaza de La Vaguada es una de las actuaciones estratégicas en materia de espacio público. Con ella se pretende abrir una reflexión y recogida de aportaciones sobre la configuración actual de la plaza, resolver su accesibilidad universal y buscar una función pública para un espacio que, en la actualidad, tiene poco uso por parte de los vecinos. También requiere tener en cuenta la rehabilitación del teatro y la posible utilización de la plaza como teatro al aire libre.

Revitalizar las áreas estanciales situadas en la avenida de la Ilustración, dentro de la centralidad propuesta, es otra de las intervenciones que permitirían mejorar la accesibilidad y uso en el entorno de La Vaguada.

Complementariamente, se plantea mejorar la accesibilidad entre la avenida del Cardenal Herrera Oria y la colonia Peña Grande, para facilitar la movilidad de los vecinos del barrio de Lacoma, priorizando la instalación de elementos mecánicos en el entorno del centro cultural Rafael León.

La supresión de las barreras arquitectónicas en las proximidades del centro de mayores Conde de Elda y la regeneración de las zonas interbloques entre las calles Sarria y Ponferrada, equipándolas para uso de niños y mayores, así como la mejora de la accesibilidad del centro comercial de la calle Sarria con las calles de la Bañeza y Ponferrada, son otras de las intervenciones programadas.

Área de mejora peatonal:

Áreas de calles estrechas y espacios libres en donde el objetivo es reducir la velocidad de los vehículos motorizados, ganar espacio para el peatón y garantizar la accesibilidad universal a los servicios y dotaciones de uso diario.

Eje cívico:

Vía principal del distrito con una importante actividad en su entorno, en la que estudiar el diseño de la calle para incluir nuevos modos de transporte, como la bicicleta, y ampliar el espacio para el peatón.

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

Eje cívico y Área de Mejora Peatonal en el casco histórico de Fuencarral

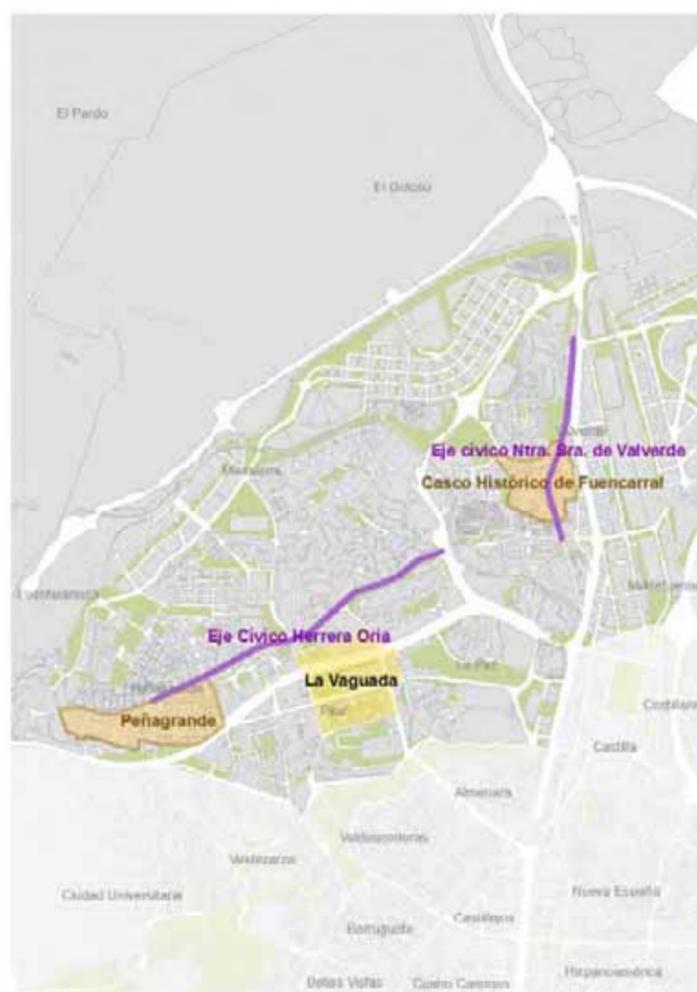
Potenciar la calle Nuestra Señora de Valverde como eje de la actividad ciudadana del casco histórico de Fuencarral, mediante su conversión en una calle para tráfico exclusivamente local y de transporte público, es una de las actuaciones previstas con capacidad para mejorar de manera significativa las condiciones de movilidad y estancia peatonal.

Por otra parte se pretende mejorar la calidad estancial del conjunto de calles que forman parte del casco histórico de Fuencarral, considerado cómo área de prioridad peatonal, haciendo que el protagonista sea el peatón, conectando las principales dotaciones existentes y facilitando la movilidad rodada a través de la revisión de los sentidos de circulación,

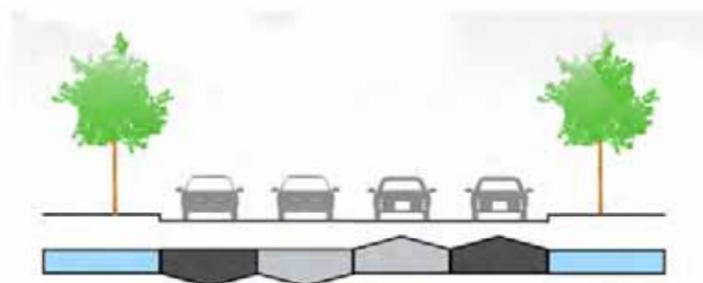
Eje cívico y Área de Mejora Peatonal en Peñagrande

Se considera necesario estudiar la posibilidad de crear un eje cívico urbano a lo largo de la avenida Cardenal Herrera Oria y/o Monforte de Lemos que facilite la conexión de las centralidades propuestas en La Vaguada y en Las Cuatro Torres con el barrio de Fuencarral.

Como área de prioridad peatonal se delimita un ámbito en el barrio de Peñagrande, teniendo como fase inicial el estudio de la mejora de la accesibilidad al Centro de Especialidades Periféricas Peñagrande, priorizando la propia entrada al centro, suprimiendo las barreras arquitectónicas existentes, ensanchando aceras, cambiando pavimentos y eliminando obstáculos, para que la circulación peatonal transcurra de manera fluida. La solución definitiva a la movilidad del ámbito precisa del impulso del APR.08.01 calle Cantalejos y del APR.08.02 Joaquín Lorenzo.



actuaciones sobre el espacio público y de movilidad



Calle Nuestra Señora de Valverde. Sección propuesta para el tramo I

Otras actuaciones que supondrán una mejora en materia de movilidad son la ampliación de aparcamiento de la estación de cercanías de Fuencarral y la mejora del acceso peatonal y ciclista al mismo, a través del túnel bajo las vías en la operación Castellana Norte.



Áreas de intervención ambiental:
 Zonas en las que se pretende mejorar ambientalmente los distritos creando o rematando grandes parques para generar corredores ecológicos que mejoren las conexiones ambientales.

ÁREAS DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

Parque de Valverde

Delimitado al norte y al oeste por el monte de El Pardo, al este por la M-607, autovía de Colmenar Viejo, y en el sur por la M-40, representa un espacio periurbano complejo y atractivo, de gran calidad ambiental en el que conviven usos culturales, recreativos, deportivos y de producción agrícola.

Se propone realizar un análisis y diagnóstico de las zonas que conforman este espacio para una utilización más adecuada a sus características, en concordancia con las necesidades, demandas, aspiraciones y expectativas que la población de su entorno tiene sobre él; a partir de los siguientes criterios:

- Respetar lo previsto en la legislación sectorial de protección aplicable.
- Cumplir una función de zona de protección con respecto al monte de El Pardo.
- En general: hacer compatible su conservación con los usos y actividades existentes y los demandados por la población de su entorno y que puedan considerarse respetuosos con el carácter singular y los valores ambientales de este espacio.



ÁREAS DE OPORTUNIDAD

La propuesta promueve el desarrollo urbanístico de áreas pendientes de consolidación:

CLESA

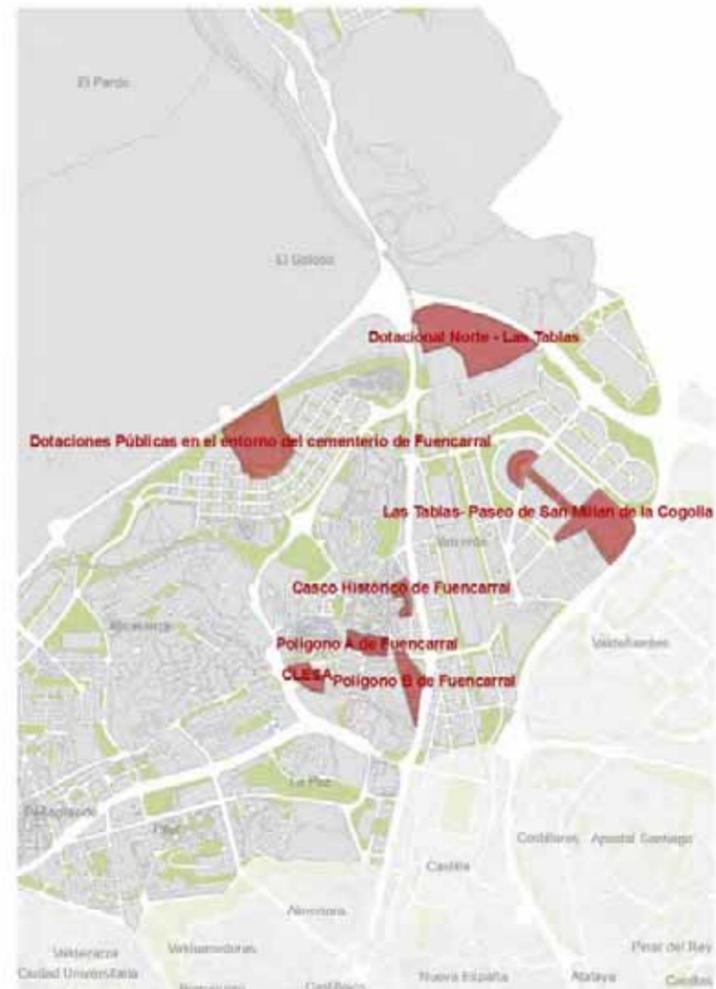
Rehabilitar la nave principal de la antigua fábrica CLESA y renovar la parcela industrial en que se inserta, creando un foco de actividad económica que tenga presente el desarrollo sostenible de la ciudad y las necesidades del distrito.

Dotaciones públicas en el entorno del cementerio de Fuencarral

Reordenar los suelos dotacionales públicos previstos por el Plan General de 1997 en el entorno del cementerio de Fuencarral, considerando los equipamientos educativos ya existentes; planteando, así mismo, la posibilidad de crear actividades medioambientales de carácter temporal en dichos suelos.

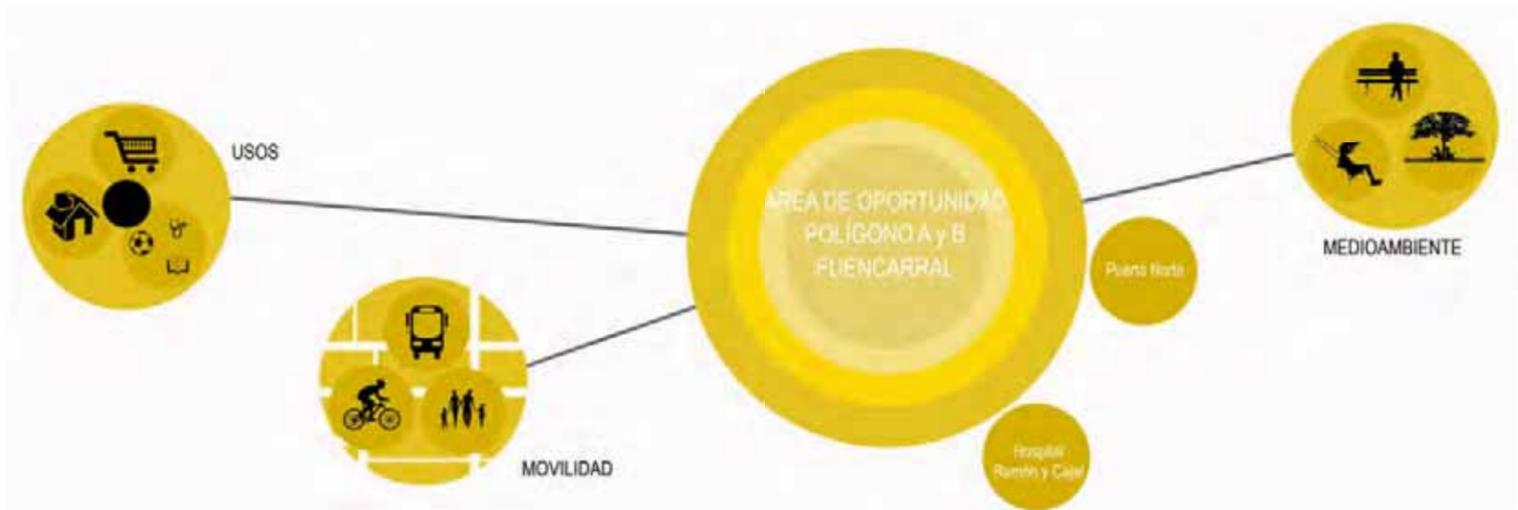
Dotacional Norte de Las Tablas

Estudiar el desarrollo urbanístico de esta área dotacional de suelo público, situada al norte de Las Tablas, para la implantación de dotaciones públicas de carácter metropolitano que sirvan como referente para la ciudad y para el barrio. Se evaluará en coordinación con el Área de Medio Ambiente y Movilidad la implantación de un parque deportivo.



Áreas de oportunidad en Fuencarral
CLESA

Área de oportunidad:
Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.



San Millán de La Cogolla
 Polígono A de Fuencarral
 Polígono B de Fuencarral

Las Tablas – Paseo de San Millán de la Cogolla

Propuesta de futuro para el área norte de la ciudad al potenciar un centro de prestaciones dotacionales, de carácter local, como apoyo a los grandes polos económicos que suponen las nuevas sedes corporativas implantadas recientemente.

Esta área de oportunidad tiene como objetivo, tomando como punto de apoyo el bulevar de San Millán de la Cogolla, la conexión del área dotacional prevista por el planeamiento vigente al norte, con el espacio terciario y dotacional que se sitúa al sur de dicho eje.

Nuevo barrio de vivienda social Poblados A y B de Fuencarral

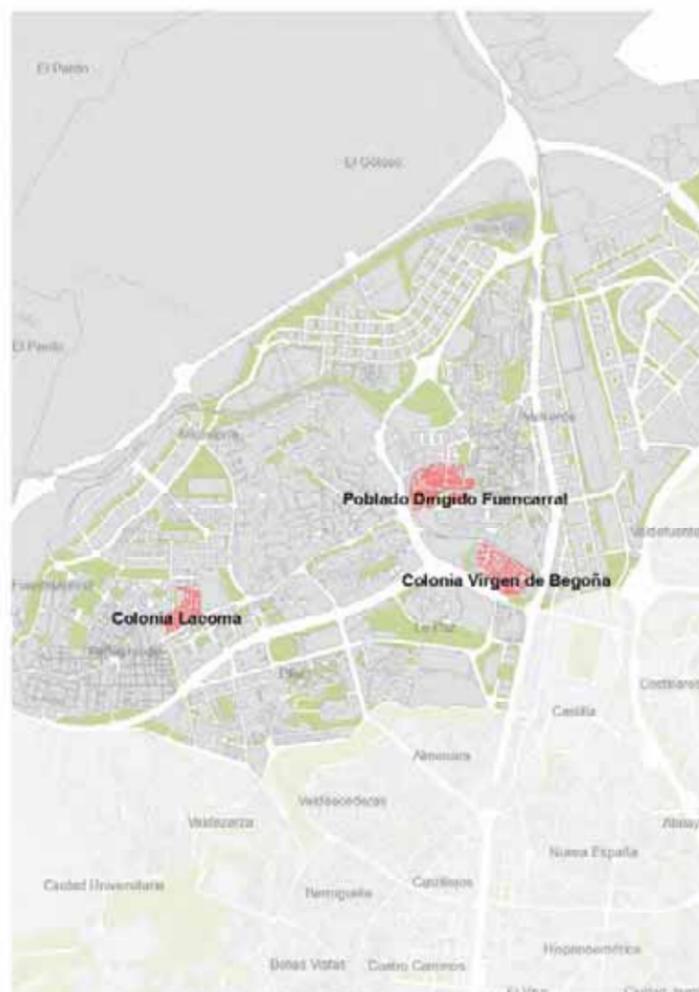
Impulsar las zonas no desarrolladas de los polígonos A y B de Fuencarral, mediante la definición de criterios y objetivos para la intervención con la Comunidad de Madrid (Instituto de la Vivienda de Madrid), posibilitando el incremento de las dotaciones públicas y mejorando su calidad ambiental.

REGENERACIÓN DE BARRIOS

Se identifican como prioritarios los siguientes poblados y colonias:

Poblado Dirigido de Fuencarral

Construido entre 1956 y 1962, como polígono de vivienda social que conjuga una doble tipología de vivienda unifamiliar dispuesta en hilera con bloques abiertos de doble crujía, se propone su inclusión en el próximo plan estatal de vivienda, como área de regeneración y renovación urbana (ARRU). La intervención en los edificios requiere mejorar la habitabilidad en términos de eficiencia energética y accesibilidad, pero también recuperar los valores arquitectónicos que le llevaron a ser catalogado como conjunto de interés con detalles constructivos y compositivos que en ocasiones se han perdido por intervenciones posteriores.



Barrios a regenerar
Poblado Dirigido de Fuencarral

A su vez es preciso intervenir en sus espacios libres públicos, con el objetivo de mejorar su accesibilidad, arreglar y ampliar las aceras con pavimentos duraderos, resistentes y seguros, crear comunicaciones interiores que activen y favorezcan el uso de dichos espacios.

Regeneración de barrios:

Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.



Colonia Virgen de Begonia

El barrio "poblado de absorción Virgen de Begonia", construido entre 1956 y 1959, dentro de las operaciones de emergencia social, responde a los prototipos de ordenación urbanística de la década de los años 50, con una ordenación residencial periférica convencional y de elevada densidad de vivienda, conformada por bloques en "H" con patios interiores de cinco plantas agrupados en línea, junto con bloques de doble crujía y en esvástica de cinco y nueve plantas. Además de intervenir en los edificios es preciso mejorar sus espacios públicos y la supresión de barreras arquitectónicas: regenerar la plaza de Begonia, en la calle San Dacio para favorecer el tránsito peatonal, e incorporar zonas equipadas para las distintas edades que fomenten el ocio y la convivencia de la población residente.

Colonia Lacoma

Situada entre la avenida del Cardenal Herrera Oria y la calle Valle de los Pinares Llanos, fue construida en la década de los años 50 del pasado siglo, y constituyó el primer núcleo urbano de Peñagrande. Se propone la mejora de sus espacios públicos y la supresión de barreras arquitectónicas y, como actuación prioritaria, regenerar las zonas ajardinadas paralelas a la calle Pico Balaitus, en particular en las inmediaciones de la Escuela Arroyo Fresno.



MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas

**El gran corredor ambiental
de Madrid**

La Almendra Central

MONCLOA - ARAVACA

El gran corredor ambiental de Madrid



Casa de Campo

Moncloa es un distrito de una gran extensión, atravesado por el principal corredor ecológico de la ciudad de Madrid que se organiza en torno al río Manzanares, acompañado con amplias dotaciones de marcado carácter ambiental, como son la Casa de Campo y las áreas deportivas del Club de Campo, Puerta de Hierro o el hipódromo. Este gran eje divide al distrito en tres zonas bien diferenciadas: el corredor de la A-6 donde se localizan los barrios de Valdemarín, El Plantío y Aravaca, la zona de Argüelles y la Ciudad Universitaria y, por último, la zona norte de la Dehesa de la Villa, formada por el barrio de Valdezarza.

Su desarrollo histórico ha estado condicionado por la segregación y urbanización de terrenos de la Corona o del Patrimonio Nacional. Hasta 1920 la mayor parte del distrito es un monte con terrenos arbolados y el pequeño núcleo rural de Aravaca. En esos años se produce la primera segregación para crear la Ciudad Universitaria, a la que siguen otras de carácter recreativo en torno a la ribera del Manzanares.

El eje de la carretera de La Coruña es otro de los condicionantes de su crecimiento; a partir de 1940 aparecen colonias de viviendas unifamiliares de carácter semirural y en los años 1950 se desarrollan una serie de colonias de chalets de alta calidad sobre terrenos enajenados de Patrimonio Nacional (el Plantío, La Florida o Valdemarín)

A partir de 1960 se llevan a cabo operaciones de vivienda masiva (Ciudad de los Poetas, Valdezarza y Francos Rodríguez) para absorber el crecimiento de la ciudad.

Es a partir del Plan General de 1985 cuando el distrito sufre su mayor desarrollo residencial en el área de Aravaca, al encontrarse las otras zonas ya colmatadas, mediante el desarrollo de los Planes Parciales de la Horca, El Disco y Valdemarín Oeste. También se construyen los grandes nudos y conexiones para el desarrollo de la movilidad (M-40, Sinesio Delgado, ampliación de la A-6, etc.), unido al sustancial crecimiento edificatorio del término de Pozuelo de Alarcón y colindantes.

Moncloa se caracteriza por tener una tipología edificatoria variada que va desde la vivienda unifamiliar en la zona oeste del distrito (Aravaca – El Plantío), hasta el bloque abierto en la zona norte (Ciudad de los Poetas), o la manzana cerrada en la zona este (Arguelles). También existe gran variedad socioeconómica y en el precio de la vivienda. Es el distrito que tiene el segundo precio medio por vivienda nueva más caro de Madrid, por detrás del distrito de Salamanca, pero también incluye varias áreas vulnerables, como la colonia de Manzanares, el barrio de Valdezarza o incluso una parte del casco histórico de Aravaca.

En el diagnóstico de las relaciones de proximidad y analizando la localización de equipamientos y servicios que son parte fundamental en la vida de los vecinos al satisfacer sus necesidades cotidianas, se aprecia una

clara dificultad de conexión entre las diferentes zonas por la presencia de equipamientos ambientales y de infraestructuras de transporte. Forman parte de la red de proximidad, calles como Antonio Machado, Francos Rodríguez, Osa Mayor y avenida de Valladolid.

La buena calidad ambiental es una de las fortalezas de Moncloa - Aravaca, que cuenta con una gran red ambiental constituida principalmente por la Casa de Campo y la cuenca del río Manzanares en donde se concentran los elementos vertebradores de los espacios verdes del distrito. A destacar, en un entorno principalmente urbano, la aparición de otros parques como el del Oeste, Dehesa de la Villa o Arroyo Pozuelo.

Forman parte de esta red también las dotaciones públicas o privadas que por sus características constituyen un elemento de apoyo para las zonas verdes del distrito, hipódromo, Club de Campo, Club Puerta de Hierro, Ciudad Universitaria, Parque Sindical, deportivo Playa de Madrid o depuradoras, así como la importante superficie de los espacios libres ajardinados pertenecientes a las viviendas unifamiliares, que completan la gran superficie del espacio verde o pulmón de este distrito, aunque no se ven reflejados por su carácter privado en la red dibujada.

En cuanto a la identidad del distrito se considera que los elementos más significativos y reconocibles son sin duda el gran corredor ambiental, el campus de la Ciudad



Parque del Oeste. Teleférico

Universitaria y otros conjuntos arquitectónicos menos relevantes pero también identitarios como el casco de Aravaca o las colonias del Manzanares o Ciudad de los Poetas.

El distrito está atravesado por una gran multitud de vías de circulación que garantizan la conexión viaria metropolitana: A-6, M-30, M-40, carretera de Castilla (M-500) y A-5 por el límite sur. También hay otros ejes estructurantes urbanos de carácter más barrial como son las calles Sinesio Delgado, Antonio Machado o la avenida de Valdemarín. La movilidad en transporte público se apoya en metro y autobús en los barrios de Valdezarza y Argüelles, mejor comunicados, y mediante cercanías en la zona de Aravaca. Hay tres áreas intermodales importantes que son las estaciones del Barrial, Aravaca y el intercambiador de Moncloa, con alguna necesidad de mejora en cuanto acceso y capacidad de aparcamiento.



Mirador de La Huerta de La Partida

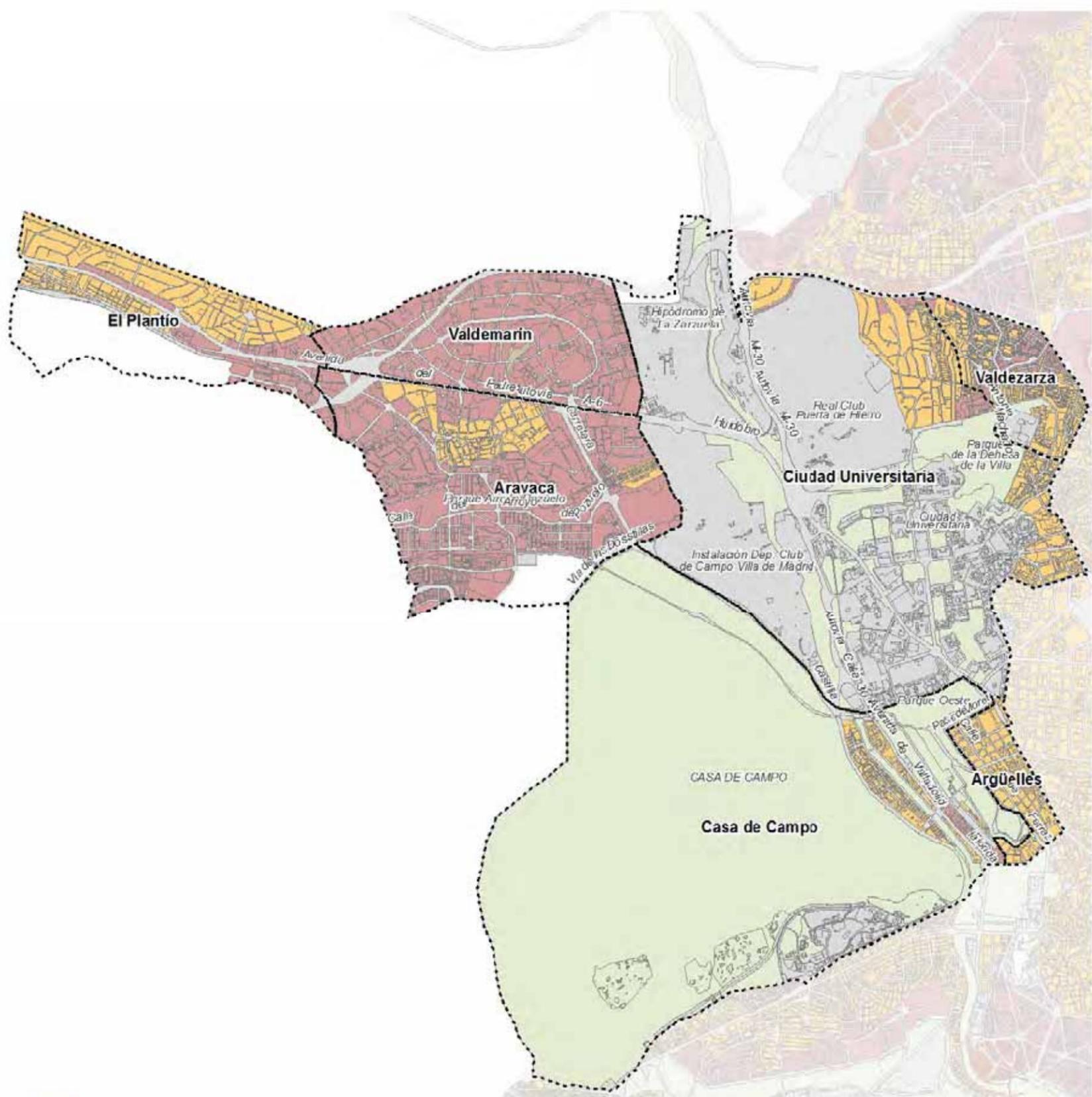
Los mayores problemas de movilidad se localizan en las zonas del casco de Aravaca y Puerta de Hierro, con calles muy estrechas y malas condiciones para el tránsito peatonal; también en el barrio de Argüelles que canaliza bastante tráfico de paso a través de sus calles y en el eje terciario de la A-6 con un bajo nivel de accesibilidad al transporte público.

La participación ciudadana, fundamental para el desarrollo del distrito, se ha visto materializada en los Foros Locales y en las demandas surgidas de la Mesa de Urbanismo, donde se plasmaron parte de las actuaciones que seguidamente se exponen, principalmente referidas a la falta de dotaciones y a la necesidad de conexiones entre los diferentes barrios.

El programa de actuaciones del Plan Madrid Regenera se orienta principalmente a reforzar las conexiones entre las diferentes zonas del distrito con itinerarios peatonales y ciclistas, a poner en valor el corredor del río Manzanares, a reforzar áreas de centralidad urbana así como a priorizar la regeneración de las áreas más vulnerables.

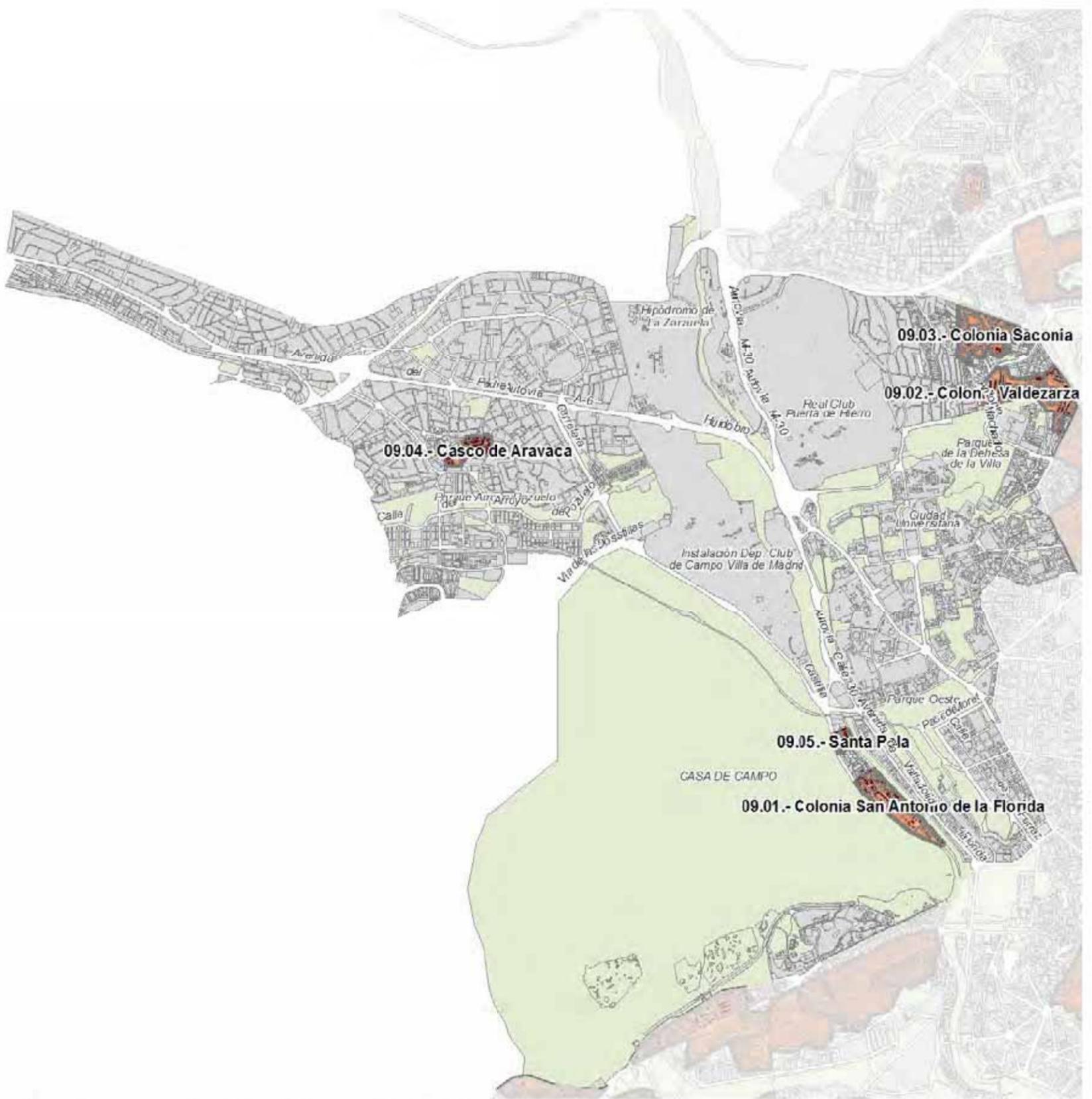


Estación de Príncipe Pio



- Residencial Antigua
- Residencial Joven
- Actividad Económica
- Suelos en Proceso de Transformación
- Suelos Pendientes de Transformación

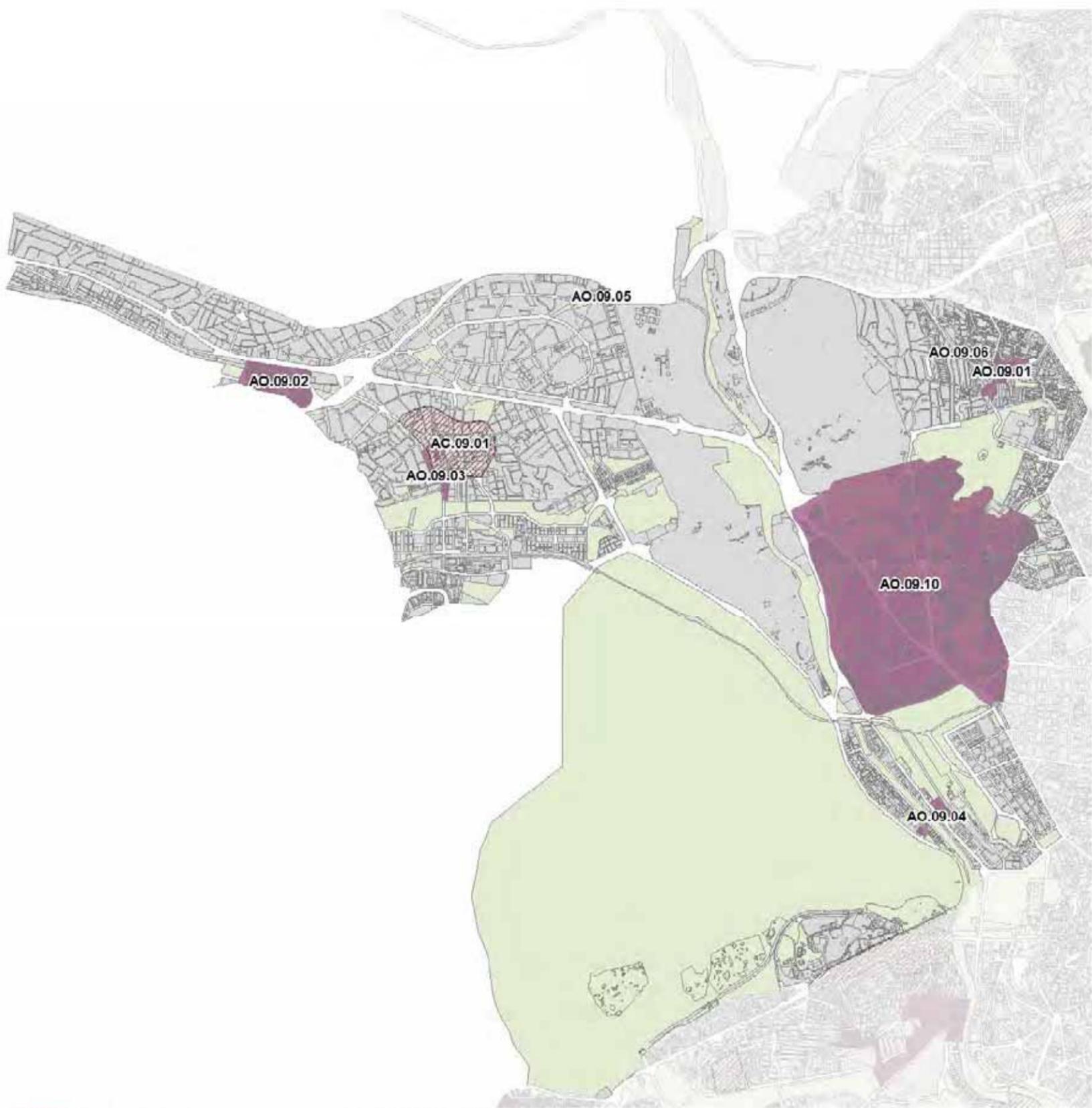
Localización de Áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU



 Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

- AO.09.01 El Tranvía de Antonio Machado
- AO.09.02 Estación del Barrial
- AO.09.03 El Nuevo Aravaca
- AO.09.04 Del teatro al ferrocarril
- AO.09.05 Calle Viñas de El Pardo
- AO.09.06 Calle Ruperto Andrés
- AO.09.10 Ciudad Universitaria
- AC.09.01 Casco de Aravaca

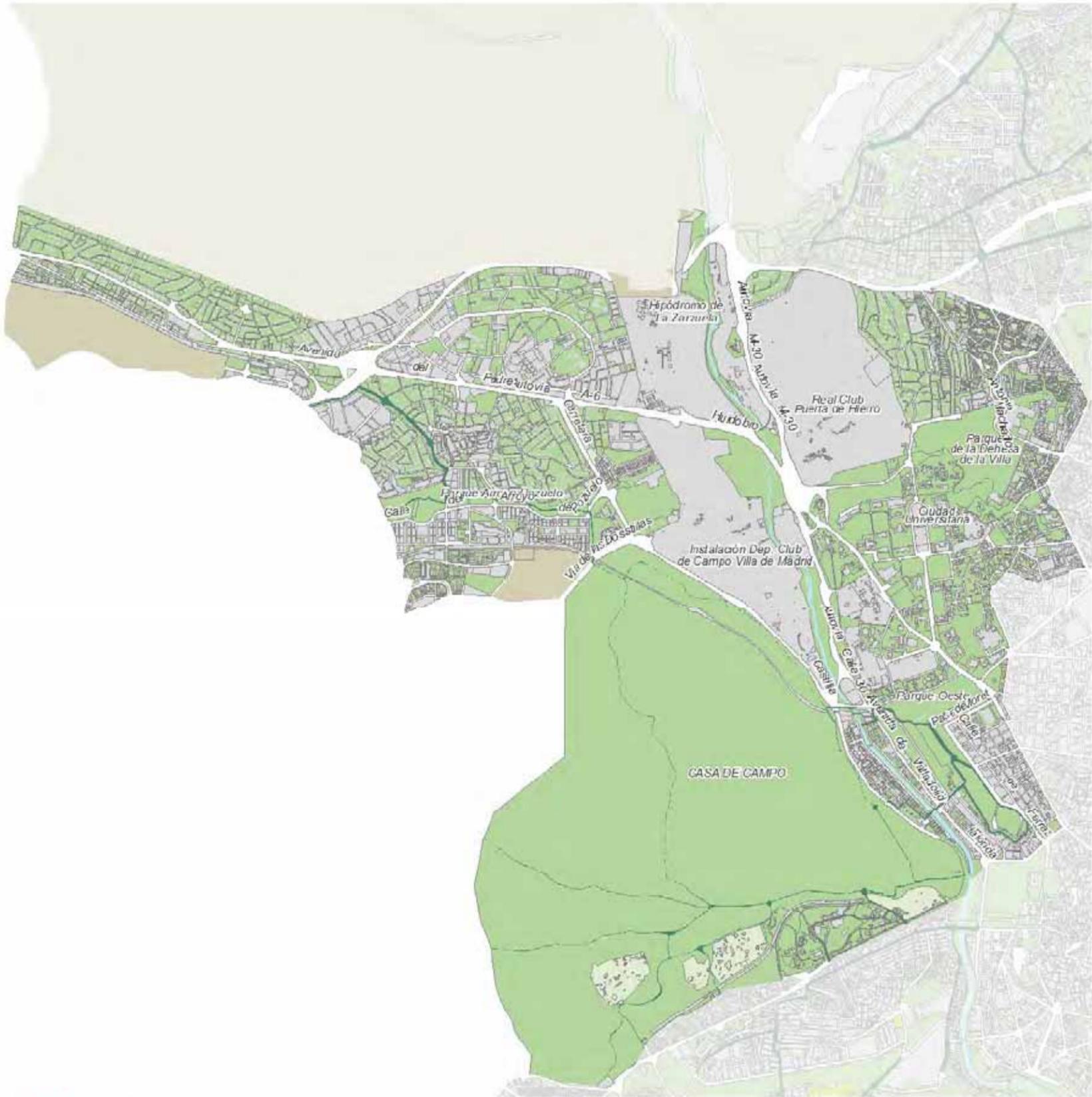
Áreas de oportunidad y centralidad



Red de Proximidad

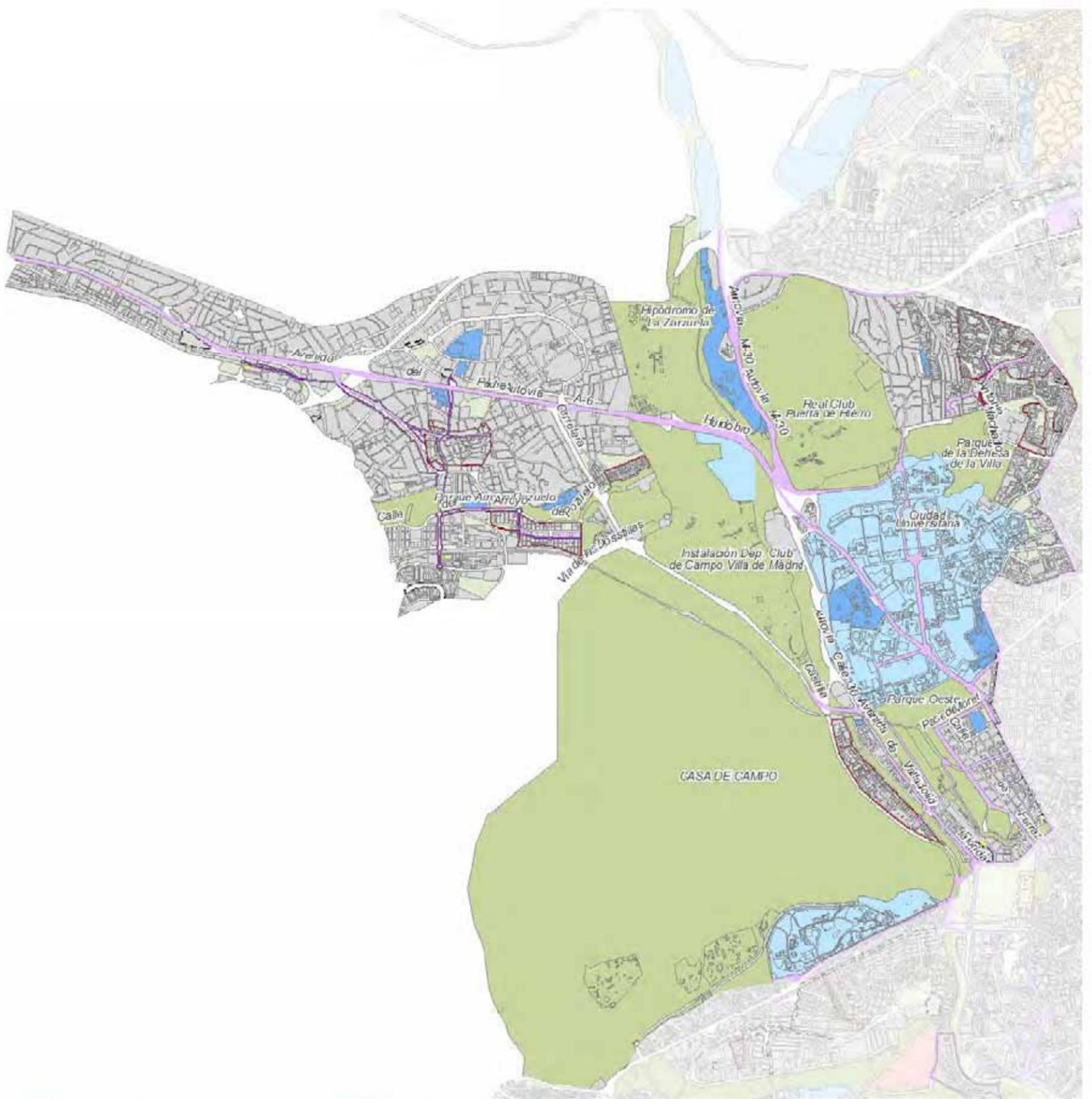
- Deportivo
- Equipamiento
- Intercambiador
- Mercados
- Religioso

Red de proximidad



- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



- Eje Identitario
- Propuesta
- Área Dotacional
- Dotacional
- Dotacional Protegido

- Edificio y Bajo comercial
- Edificio/Conjunto no Residencial
- Edificio/Conjunto Residencial
- Colonia/Conjunto Protegido
- Edificación Protegida

- Área Comercial
- Intercambiador
- Deportivo
- Servicio Público
- Zonas Verdes

Red de identidad



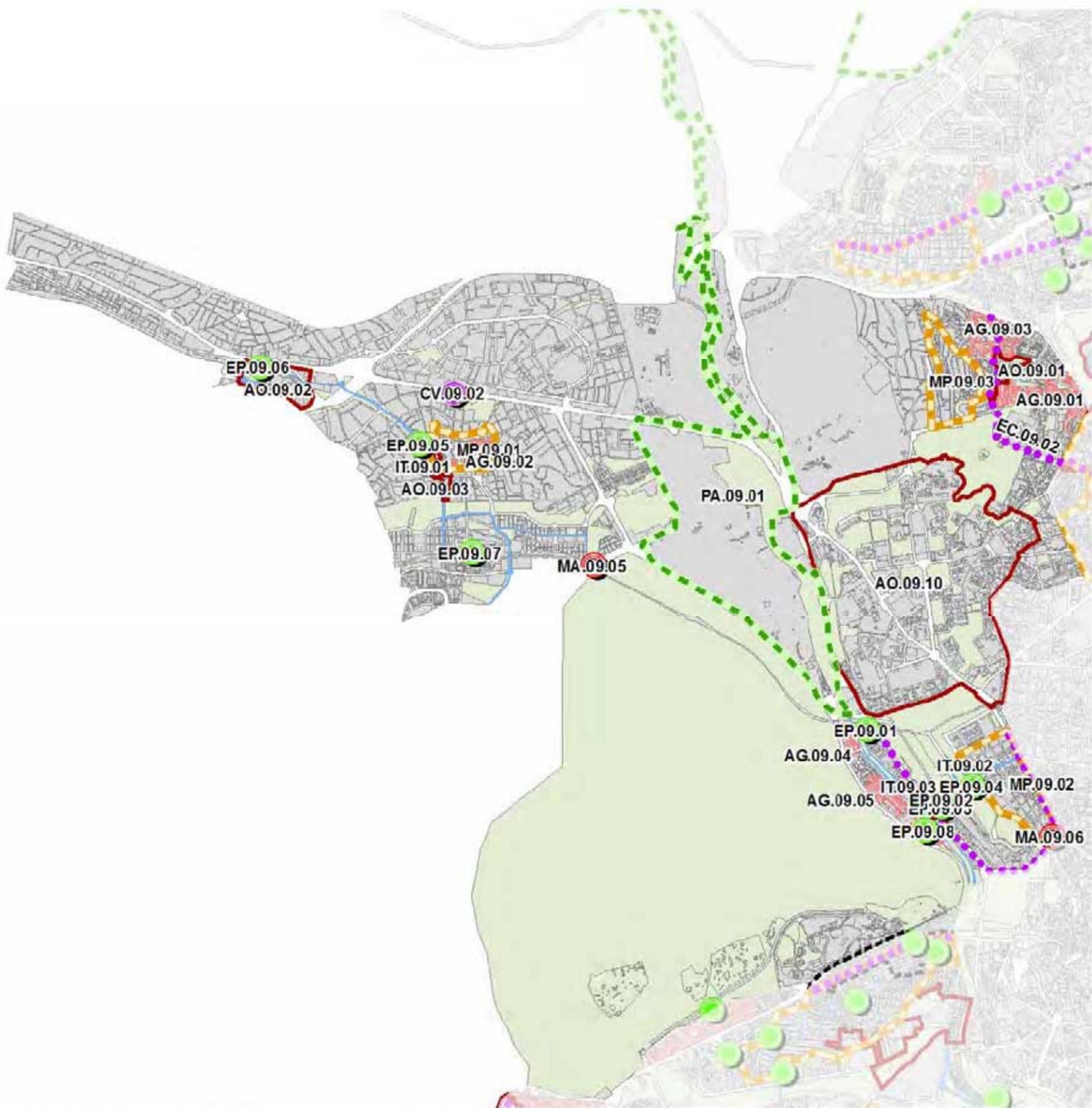
- | | | |
|---------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|
| ••••• Eje Cívico | ■ Eje Urbano | MP.09.01 Casco de Aravaca |
| ■ Entorno Atractor de Área Intermodal | ■ Calle Colectora | MP.09.02 Argüelles |
| ■ Entorno Atractor | ■ Área de Mejora Peatonal | MP.09.03 Norte de Sinesio Delgado |

Red de movilidad

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Moncloa - Aravaca



Proyectos Estratégicos de Espacio Público

- Mejora de la Accesibilidad
- Remodelación de Espacio Público
- Itinerario Estructurante

Proyectos Estratégicos Ambientales

- Área de Intervención Ambiental

Proyectos Estratégicos de Movilidad

- Mejora de Conexiones Viales
- Remodelación de Área Intermodal
- Eje Cívico
- Área de Mejora Peatonal
- Área de Gestión de Movilidad

Planes Integrales Territoriales de Ordenación y Gestión

- Área de Oportunidad
- Área de Centralidad

Planes Integrales Territoriales de Barrios APIRU

- APIRU de Gestión

PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

- MP.09.01 Casco de Aravaca
- MP.09.02 Argüelles
- MP.09.03 Norte de Sinesio Delgado

ÁREA DE OPORTUNIDAD

- AO.09.01 El Tranvía de Antonio Machado
- AO.09.02 Estación del Barrial
- AO.09.03 El Nuevo Aravaca
- AO.09.04 Del Teatro al ferrocarril
- AO.09.10 Ciudad Universitaria



EJE CÍVICO

- EC.09.01 Avenida Valladolid - Princesa
- EC.09.02 Calle Antonio Machado

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

- IT.09.01 Estación a estación
- IT.09.02 Del Teatro al Ferrocarril
- IT.09.03 Ribera del Manzanares

REGENERACIÓN DE BARRIOS

- AG.09.01 Colonia Valdezarza
- AG.09.02 Casco de Aravaca
- AG.09.03 Colonia Saconia
- AG.09.04 Santa Pola
- AG.09.05 Colonia San Antonio de la Florida

ÁREA DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

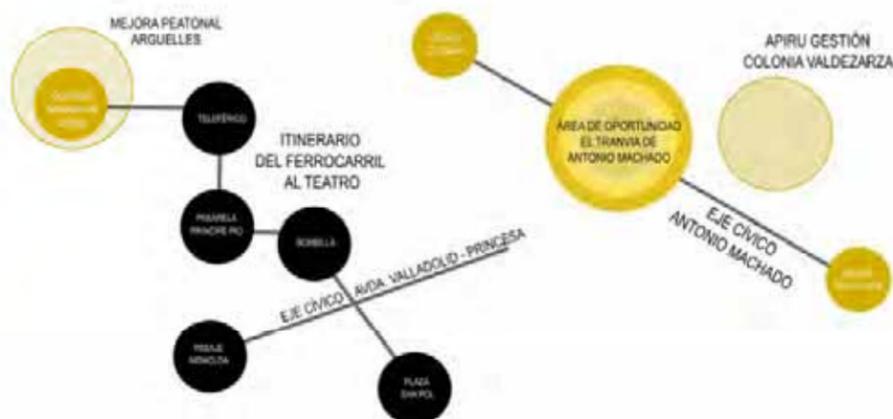
- PA.09.01 Río Manzanares Norte

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.



ACCIONES PUNTUALES

REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

- EP.09.01 Pasaje Moncloa
- EP.09.02 Pasarela Príncipe Pío
- EP.09.03 Bombilla
- EP.09.04 Teléferico
- EP.09.05 Camino del Barrial
- EP.09.06 Acceso a la estación del Barrial
- EP.09.07 Calle de las Rosas de Aravaca
- EP.09.08 Plaza San Pol

MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD

- MA.09.05 Conexión Rosa Luxemburgo - Casa de Campo
- MA.09.06 Plaza España

MEJORA DE CONEXIÓN VIARIA

- CV.09.02 Nudo Zarzuela

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Dentro del espacio público y para facilitar la conectividad entre los barrios se han propuesto tres itinerarios con carácter estructurante.

Itinerario “del teatro al ferrocarril”

La propuesta de creación de este itinerario tiene como fin la recuperación de la conexión perdida entre los barrios de Argüelles y colonia Manzanares. Se fundamenta en la existencia de diferentes hitos y en una antigua conexión rodada sobre las vías férreas que se clausuró ya hace tiempo, lo que produjo el aislamiento de la colonia. El tendido de las vías y la existencia del cauce del río funcionan como barreras para la fluidez entre ambas zonas.

El itinerario se inicia en la plaza San Pol de Mar, centro neurálgico de acceso y salida del barrio y zona de actuaciones teatrales y musicales desde hace muchos años en el teatro San Pol.

Cruza el río Manzanares a través del puente de la Reina Victoria hasta la colonia de San Antonio de la Florida, en donde se ubica la ermita de San Antonio de la Florida, espacio de peregrinación y visita junto a la potente zona de comercio terciario de la avenida de Valladolid y el paseo de la Florida.

En este entorno la actuación busca aprovechar la oportunidad de una parcela vacante calificada de uso dotacional deportivo y zona verde, de interés para la zona, ya que está situada frente al auditorio del parque de la Bombilla donde se celebra el famoso cine al aire



Plaza de San Pol de Mar
Calle Ferraz, Argüelles

libre en verano. Estas parcelas pueden ser objeto de una reconfiguración para nuevos usos de alcance local o singular que refuercen el carácter cultural de este ámbito, presentando también la oportunidad de ubicar un aparcamiento disuasorio de autobuses para los visitantes.

El itinerario plantea mejorar el paso sobre las vías férreas, para dar acceso al cementerio de la Florida, el famoso cementerio del 2 de Mayo, y la Escuela de Cerámica de Madrid. También propone la mejora de urbanización de las calles Francisco y Jacinto Alcántara, incrementando el espacio peatonal, y el paseo hasta la Rosaleda del parque del Oeste y el paseo de Camoens. Integrar en el itinerario el acceso al teleférico de Madrid es otra de las oportunidades que se presentan, teniendo presente la previsión de optimizar el uso del teleférico como medio de transporte ligado al plan de recuperación de los recintos feriales de la Casa de Campo.

El itinerario propondría también una intervención sobre la calle Marqués de Urquijo, donde enlazaría con otras vías e itinerarios de interés del área central.

Itinerario “Estación a Estación”

Este itinerario tiene un claro interés de potenciar el acceso peatonal y ciclista a las estaciones de Aravaca y el Barrial dando servicio a la población del distrito así como de aproximar la nueva centralidad planteada en el casco de Aravaca a ambas estaciones ferroviarias. El itinerario se encuentra vinculado a dos acciones de oportunidad, cuyo fin es potenciar la centralidad en torno al casco de Aravaca y la estación de El Barrial.



Actuaciones sobre el espacio público



Soluciones tipo para itinerarios

El itinerario parte de la estación de Aravaca, en donde existe un aparcamiento disuasorio que resulta insuficiente y donde se sugiere una posible ampliación por parte de ADIF. A través de la calle Golondrina conecta con el parque Arroyo Pozuelo y la nueva área de oportunidad "El Nuevo Aravaca" en donde se plantea la creación de nuevas dotaciones en la periferia del casco. Parece conveniente prolongar un nuevo carril ciclista hasta dicho espacio, que acompañe al resto del itinerario y mejore las condiciones peatonales.

El itinerario continúa a través de la calle Acamar – glorieta de Lucrecia Pérez Matos – calle del Pico del Ocejón – camino del Barrial, hasta el nudo del Barrial sobre la M-40. Todas estas calles que se encuentran en prolongación disponen de una zona verde en su lateral izquierdo que se encuentra sin acondicionar, en donde se podría implantar un carril bici así como una sucesión de actividades puntuales que mejoren el recorrido.

Itinerario estructurante:

camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción transformadora en el distrito.

Se propone también mejorar el acceso a la estación del Barrial a través de la calle Alsasua. Se trata de una calle de poca anchura que da servicio a un reducido conjunto de edificaciones, y que finaliza de forma drástica contra la carretera nacional A-6. Se plantea facilitar el acceso a la estación y zona comercial aneja y reordenar los suelos vacantes en el entorno dando cabida a un aparcamiento disuasorio. Estaría ligada al área de oportunidad "Estación del Barrial".

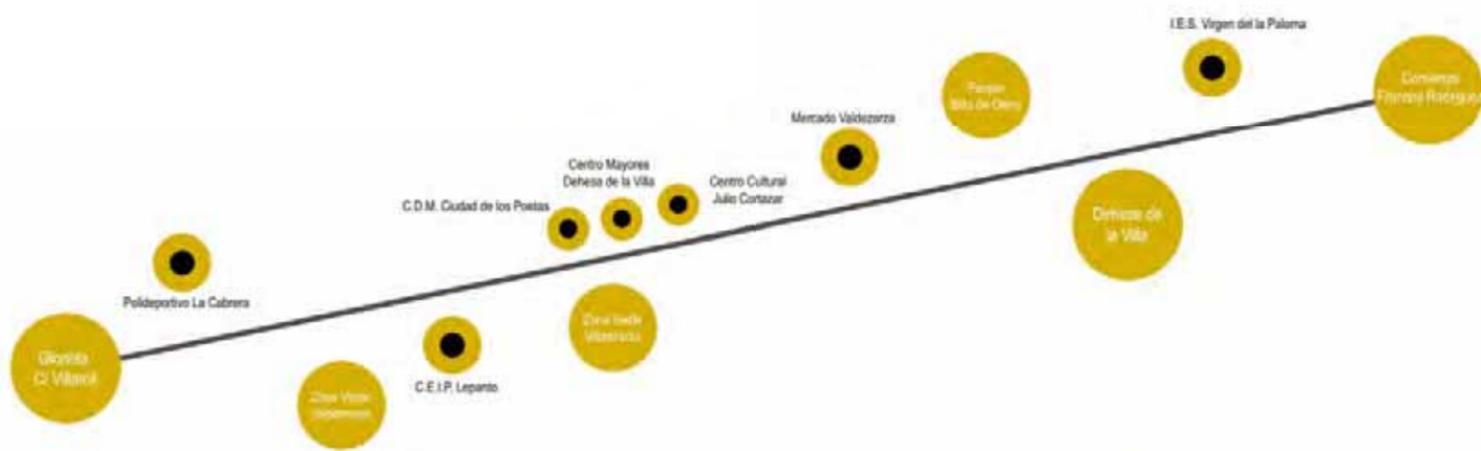
Itinerario Ribera del Manzanares

Este itinerario plantea el acondicionamiento y mejora de las condiciones actuales de la franja de suelo situada a ambos lados del río Manzanares desde Príncipe Pío hasta el puente de los Franceses y calificada de zona verde. Es un ámbito de esparcimiento para los residentes en el entorno pero mal acondicionado, que se puede transformar dando continuidad a la urbanización del proyecto Madrid Río con nuevas vías ciclistas y zonas estanciales.

Son dos franjas en ambas orillas del río entre la calle Aniceto Marinas y el río Manzanares y entre la calle Ribera de Manzanares y el río. Cuentan con anchuras diferentes y una longitud aproximada de 1.800 metros donde habría que potenciar la transversalidad del río a través de los puentes. El tramo final en el puente de los Franceses refleja esa desconexión de las zonas residenciales con el resto del río y la ciudad.



Calle Aniceto Marinas



ACTUACIONES DE MOVILIDAD

Complementariamente, en el campo de la movilidad se proponen dos actuaciones principales: la transformación de ejes cívicos y la mejora peatonal de determinadas áreas urbanas,

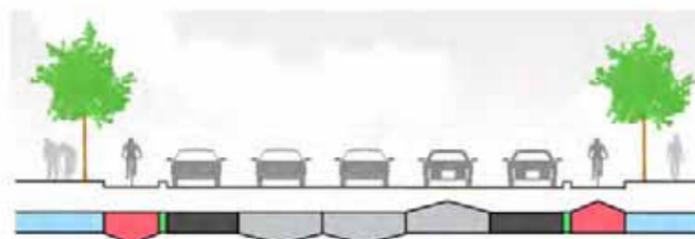
Los ejes cívicos donde se propone intervenir son la avenida de Valladolid – paseo de San Antonio de la Florida – cuesta de San Vicente – plaza de España – Princesa, y el eje cívico formado por las calles Antonio Machado y Francos Rodríguez

Estos ejes concentran la mayor parte del uso terciario comercial en mediana y gran superficie, además de algunos equipamientos, terciarios de hospedaje y otros usos terciarios. También resultan vías principales, tanto para el tráfico público como para el privado. Esta confluencia de usos hace conveniente revisar el diseño de las calles para lograr un reparto más equilibrado del espacio en el marco de un nuevo modelo de movilidad más sostenible.



Actuaciones de movilidad

Eje cívico:
 Vía principal del distrito con una importante actividad en su entorno, en la que estudiar el diseño de la calle para incluir nuevos modos de transporte, como la bicicleta, y ampliar el espacio para el peatón.



Eje cívico Antonio Machado . Sección propuesta



Área de Mejora Peatonal Casco de Aravaca

Por otro lado, se propone intervenir en tres áreas de mejora peatonal:

Casco de Aravaca y Norte de Sinesio Delgado

Estas áreas, con problemáticas similares, donde las zonas peatonales se reducen a un espacio residual en algunas plazas y zonas verdes y donde la estrechez de algunas aceras impide la accesibilidad a los portales y se hace necesario revisar la sección de algunas calles para cumplir con las condiciones mínimas de accesibilidad.

Argüelles

La mejora del barrio de Argüelles se plantea sobre los recorridos interiores del barrio, en donde la prioridad de los sentidos circulatorios del tráfico hace que los espacios peatonales no sean agradables, por lo que se propone aplicar un modelo de movilidad en supermanzanas. Con ello se pretende que los espacios interiores a las manzanas sean más propicios para los recorridos peatonales, mejorando las condiciones medioambientales y favoreciendo la supresión de barreras arquitectónicas.



Soluciones tipo para áreas de mejora peatonal Casco de Aravaca

Área de mejora peatonal:
 Áreas de calles estrechas y espacios libres en donde el objetivo es reducir la velocidad de los vehículos motorizados, ganar espacio para el peatón y garantizar la accesibilidad universal a los servicios y dotaciones de uso diario.



ÁREAS DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

Recuperación ambiental y paisajística de la Ciudad Universitaria

Este importante campus requiere una actuación de recuperación de sus características ambientales y paisajísticas. El Plan Especial aprobado en año 2000 regulaba las condiciones para el desarrollo de la demanda de edificabilidad que requerían las diferentes facultades con objeto de adaptarse al paso del tiempo pero manteniendo las características históricas y urbanísticas del campus. Sin embargo la gestión del recinto universitario entre distintas administraciones ha dificultado que la propuesta para la intervención sobre los espacios libres llegue a materializarse y continúe el progresivo deterioro. La remodelación de la avenida de la Complutense, la mejora de las zonas verdes como el parque de las Damas, parque Norte y parque forestal de borde junto al hospital San Carlos, no han llegado a desarrollarse. También se mantiene la presión circulatoria del ámbito al encontrarse en el eje de entrada/salida de la carretera A-6 y presenta una notable falta de recorridos ciclistas o de regulación del aparcamiento que mejorarían las características del entorno universitario.



Área de intervención ambiental

Proyecto ambiental Manzanares Norte

Es una propuesta que trata de recuperar el objetivo que ya se plasmó en el APE.09.20 Manzanares Norte del PGOUM-97 pero que no llegó a materializarse, tratando de generar un proyecto ambiental para recuperar el uso lúdico y de equipamiento verde del río Manzanares al servicio de la población de Madrid. Se pretende que el río sea accesible desde los barrios situados en sus bordes, que se perciba su presencia y se incorpore al sistema de zonas verdes de la ciudad. En concreto que para el distrito de Moncloa-Aravaca deje de ser una barrera y se convierta en un parque público. Supone revisar la propiedad de los suelos de Patrimonio del Estado, también de algunas dotaciones en los bordes, como el Club de Campo, y potenciar la gran zona verde con actividades deportivas accesibles desde los barrios de borde.



Ciudad Universitaria

*Áreas de intervención ambiental:
Zonas en las que se pretende mejorar ambientalmente los distritos creando o rematando grandes parques para generar corredores ecológicos que mejoren las conexiones ambientales.*



Calle Antonio Machado. Propuesta
Aravaca
Estación del Barrial

Área de oportunidad:
Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.

ÁREAS DE OPORTUNIDAD

Se proponen tres áreas de oportunidad para la generación de nuevas centralidades periféricas:

El Nuevo Aravaca

Es una zona situada junto al casco histórico de Aravaca con suelos vacantes sin obtener, que se propone destinar a usos dotacionales reforzando el carácter de centralidad local del casco, a la vez que se atiende a la gran demanda vecinal de equipamientos. Aravaca presenta un índice dotacional muy bajo y hay peticiones vecinales para biblioteca, centro de mayores y centro de juventud. Podría conllevar una mayor dotación de aparcamiento que resulte suficiente para las dotaciones y para la demanda de aparcamiento residencial del casco.

Estación del Barrial

En el entorno de la estación ferroviaria se localizan una serie de edificaciones pertenecientes a la norma zonal 8,2º y áreas de planeamiento desarrolladas (API.09.15 y APR.09.02), pero con parcelas vacantes calificadas de uso dotacional. Sin embargo son parcelas distantes de los núcleos o zonas de mayor población, además de mal comunicadas con el resto del distrito salvo a través del término municipal de Pozuelo de Alarcón. Por ello se plantea permutar una parte de estos suelos y usos, con otros suelos próximos al casco de Aravaca. El interés del ámbito para usos terciarios por la buena accesibilidad en transporte público es incuestionable.

El tranvía de Antonio Machado

El ámbito de la calle Antonio Machado ha adquirido un nuevo protagonismo entre las colonias de Valdezarza y Ciudad de los Poetas y ahora aglutina de forma dispersa una parte de las dotaciones culturales y de las actividades económicas de la zona. Es por tanto una zona donde reforzar el carácter de centro local o centro de barrio mediante la reordenación de usos dotacionales pendientes de ejecutar y el rediseño de los espacios libres.

La importancia del eje de Antonio Machado, por donde con anterioridad circulaba un tranvía que llegaba hasta Peñagrande, y su continuidad con Francos Rodríguez, apoyan la idea del centro de barrio.

REGENERACIÓN DE BARRIOS

Dentro de los planes para la regeneración de barrios se han planteado un conjunto de cuatro áreas que presentan un elevado índice de vulnerabilidad, donde conviene priorizar la actuación rehabilitadora tanto de los edificios como de los espacios libres y aclarar la titularidad y uso de los espacios interbloque.



Áreas e oportunidad



Colonia Valdezarza



Regeneración de barrios en el distrito

Colonia Valdezarza

Entorno de gran densidad de viviendas por hectárea como consecuencia del desarrollismo urbano de Madrid, en donde el tipo de edificación y la necesidad de construcción dieron como solución viviendas con accesibilidad inadecuada y de calidad constructiva mejorable. Todo ello junto al hecho de que la topografía sea muy abrupta y que los espacios destinados a dotaciones y urbanización sean pocos, ha dado como resultado la aparición de espacios entre bloques de difícil gestión, pocas zonas de aparcamiento y gran cantidad de barreras arquitectónicas.

Colonia de Saconia, también denominada Ciudad de los Poetas

Adolece de los mismos problemas y causas que la colonia de Valdezarza próxima; el desarrollo del barrio creando espacios centrales con dotaciones o zonas estanciales entre las construcciones ha limitado su crecimiento y los espacios centrales, de diferentes titularidades, no han dado solución a los problemas de viario y aparcamiento.



Colonia Saconia

La creación de grandes recorridos circulatorios bordeando los edificios ha hecho que el tráfico rodado se concentre sobre los grandes ejes circulatorios, permitiendo el recorrido peatonal a través de las edificaciones, lo que ha favorecido las zonas estanciales pero ha imposibilitado un mejor desarrollo del transporte público, creando problemas de accesibilidad al barrio.

Santa Pola y Colonia San Antonio de la Florida

Conjunto de edificaciones localizadas entre la Casa de Campo, la M-30 y el río Manzanares en el tramo comprendido entre el puente de los Franceses y el puente del Rey, salvo la protegida colonia Manzanares.

Espacio con difícil accesibilidad rodada y peatonal que resulta impenetrable en algunos casos por los límites físicos del entorno circundante, con escasa conexión con los barrios más próximos y con edificaciones antiguas que empiezan a adoptar medidas de accesibilidad, si bien los viarios resultan insuficientes y estrechos y las dotaciones son puntuales dentro de la zona.



Colonia San Antonio de la Florida

*Regeneración de barrios:
Barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.*

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas

La Almendra Central

Un distrito con predominio
de la vivienda social

LATINA

Un distrito con predominio de la vivienda social

Latina, que inicialmente formaba parte de la zona conocida como los Carabancheles, comienza su crecimiento con densos asentamientos para viviendas destinadas a clases trabajadoras que surgen en la periferia de Madrid a finales del siglo XIX y principios del XX. Situados al otro lado del río Manzanares se van localizando en torno a la carretera de Extremadura y son los actuales barrios de Puerta del Ángel y Lucero. Posteriormente, en los años 60 y 70 se desarrollan extensas promociones de vivienda social: barrios de Aluche, el poblado C de Carabanchel, Los Cármenes, Caño Roto y Batán, que acaban de configurar un distrito eminentemente residencial.



Plaza del Mercado de Tirso de Molina

Latina es un distrito que concentra bastantes áreas residenciales vulnerables que precisarían actuaciones de regeneración y todavía presenta oportunidades de suelos que permitirán en el futuro un cierto crecimiento del distrito como son el aeropuerto de Cuatro Vientos o la zona de Campamento.

El distrito fue objeto de actuaciones estructurantes planificadas por el Plan General de 1985, como la creación de la cuña verde de Latina o el eje avenida de los Poblados, que contribuyeron a crear una estructura urbana legible y bien articulada.

A esta característica de legibilidad del distrito también contribuye que exista un eje que lo recorre de norte a sur y que discurre por las calles Sepúlveda, Valmojado y Rafael Finat que posibilita una comunicación clara para la movilidad de proximidad interna del distrito. A partir de este eje, cada barrio se organiza en torno a calles estructurantes con una función de conexión local: calle Yébenes en Aluche o calle Blas Cabrera en el barrio de las Águilas.

La existencia de una red ambiental bien conformada es claramente una de las fortalezas de Latina. El distrito cuenta con una red de parques con buena conexión que permiten estructurar ambientalmente todo el distrito: cuña de Latina, parque de Aluche y parque de las Tres Cruces. A ello se suma la proximidad a la Casa de Campo y al corredor ambiental que conforman los arroyos de Meaques y Valchico en Campamento.

En la búsqueda de identidades a potenciar tanto para la población de Latina como para su reconocimiento por la población de otros barrios, estaría esta red de parques, pero también los grandes espacios polideportivos y lugares de referencia o de centralidad, como el barrio de Puerta del Ángel que concentra una gran actividad comercial y cuenta con una localización privilegiada al estar lindando con el área central de Madrid, el parque de Madrid Río y la Casa de Campo. También constituyen lugares de referencia, el entorno del intercambiador de Aluche, así como algunas colonias históricas y arquitecturas de interés como la colonia de los Olivos y Molinos de Viento, el grupo Girón o la colonia de Caño Roto.

La movilidad metropolitana para la población residente en el distrito de Latina está garantizada a través de autovías A-5 y M-40 e importantes ejes urbanos como la avenida Carpetana y la avenida de

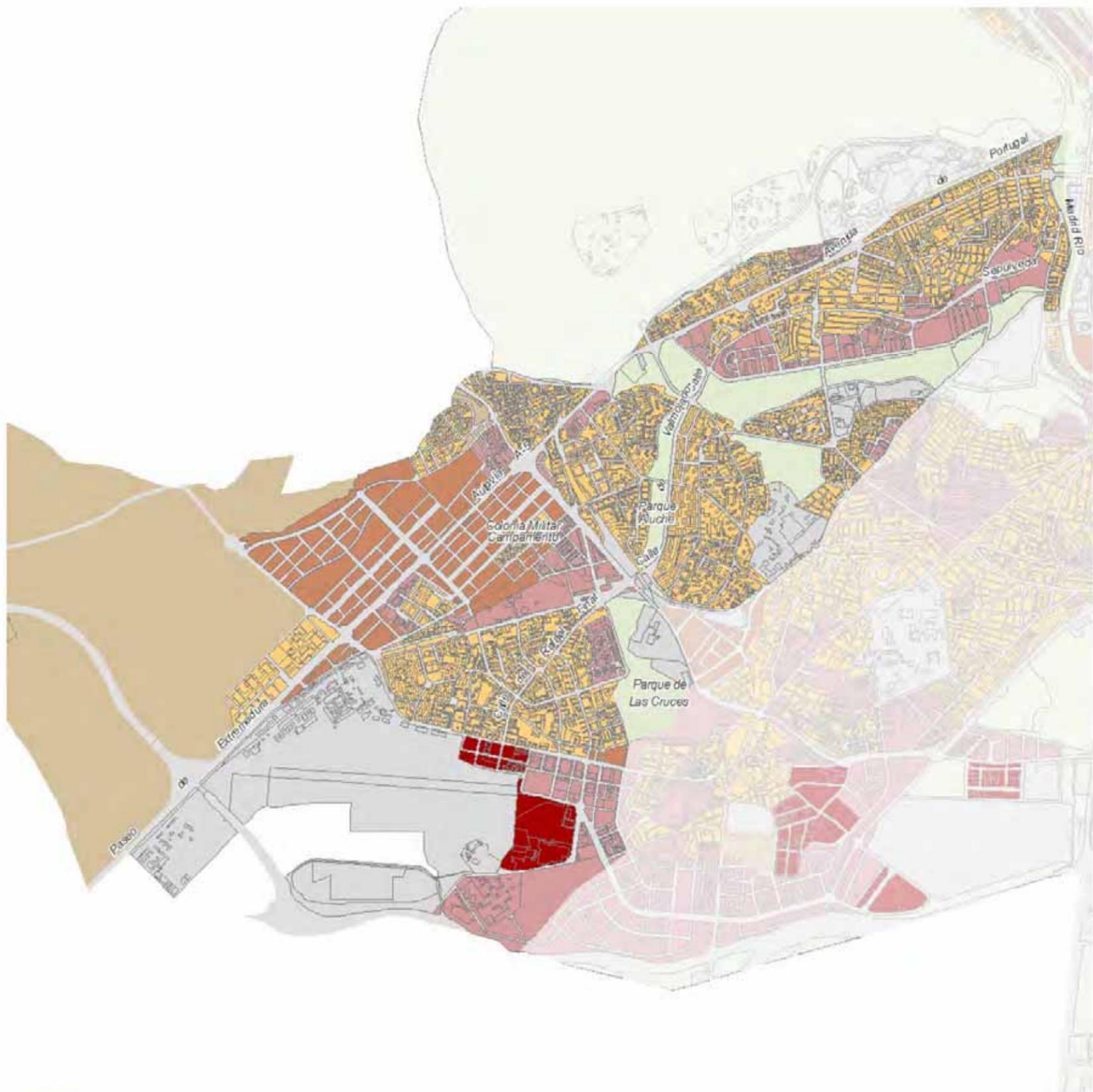
los Poblados. El resto de calles tendría una función más local para la movilidad interna y en algunos casos sería susceptible de responder a nuevos esquemas para una movilidad más sostenible. Tiene una adecuada accesibilidad en transporte público, con varias líneas de metro y cercanías, con tres lugares importantes para el intercambio modal como son Aluche, Laguna y Ciudad Jardín.

Las peticiones más reiteradas por los vecinos del distrito en el proceso de participación han sido la demanda de soterramiento del ferrocarril en Aluche, solucionar el impacto de la A-5 sobre los barrios del entorno y también generar un corredor ambiental en la zona de Meaques y Campamento. En cuanto a cuestiones más locales estaría una amplia demanda de equipamientos sociales de diversa índole, así como la recuperación de la zona deportiva del Club Garvín para uso de ocio y eventos en el distrito.

El programa de actuaciones del Plan Madrid Regenera para este distrito va orientado en gran medida a intervenir sobre los espacios públicos, potenciar la centralidad de Puerta del Ángel, a desarrollar actuaciones de regeneración de barrios y a acometer micro-intervenciones de reforma urbanística en algunos enclaves de oportunidad.

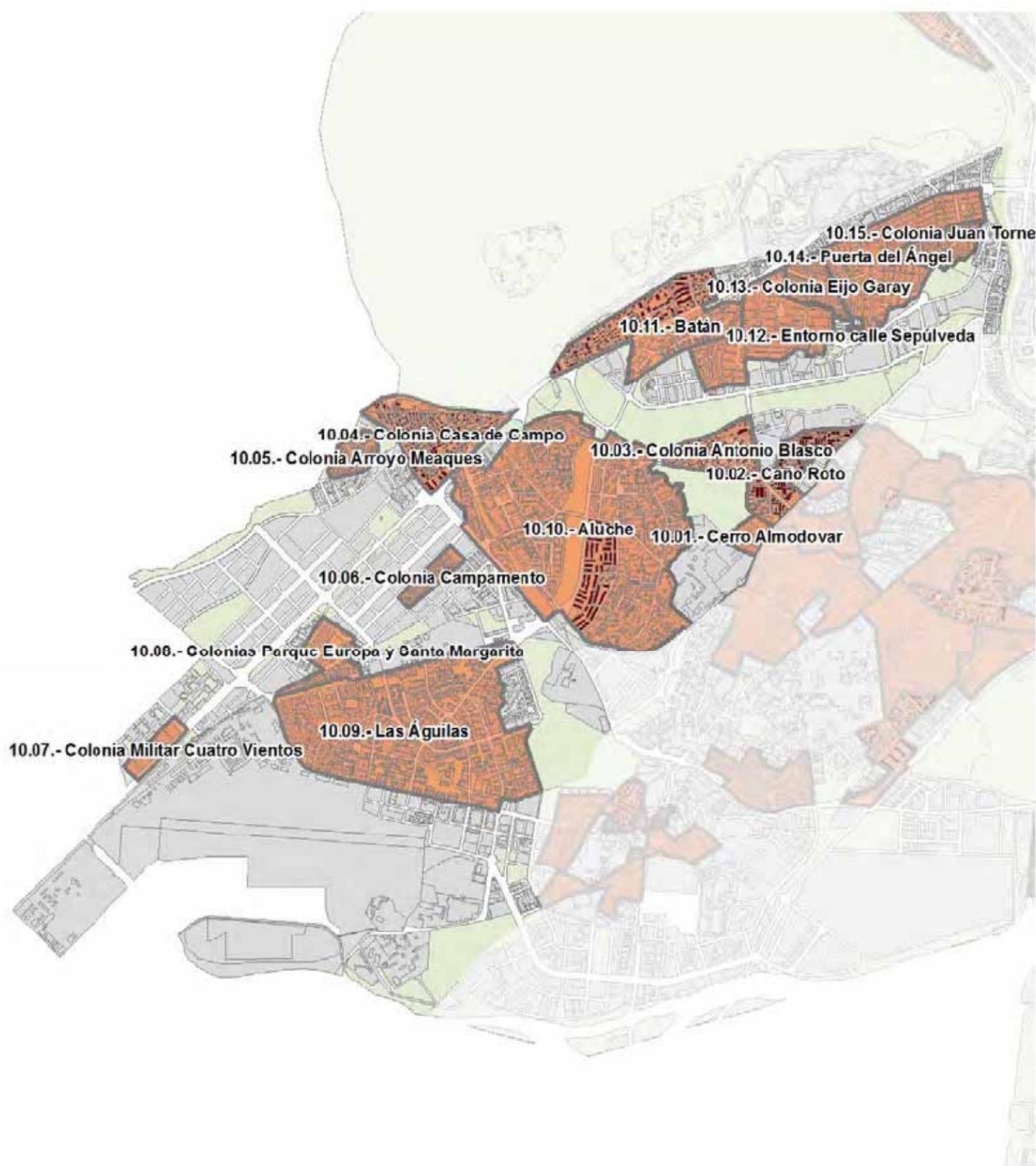


Avenida de Portugal



- Residencial Antigua
- Residencial Joven
- Actividad Económica
- Suelos en Proceso de Transformación
- Suelos Pendientes de Transformación

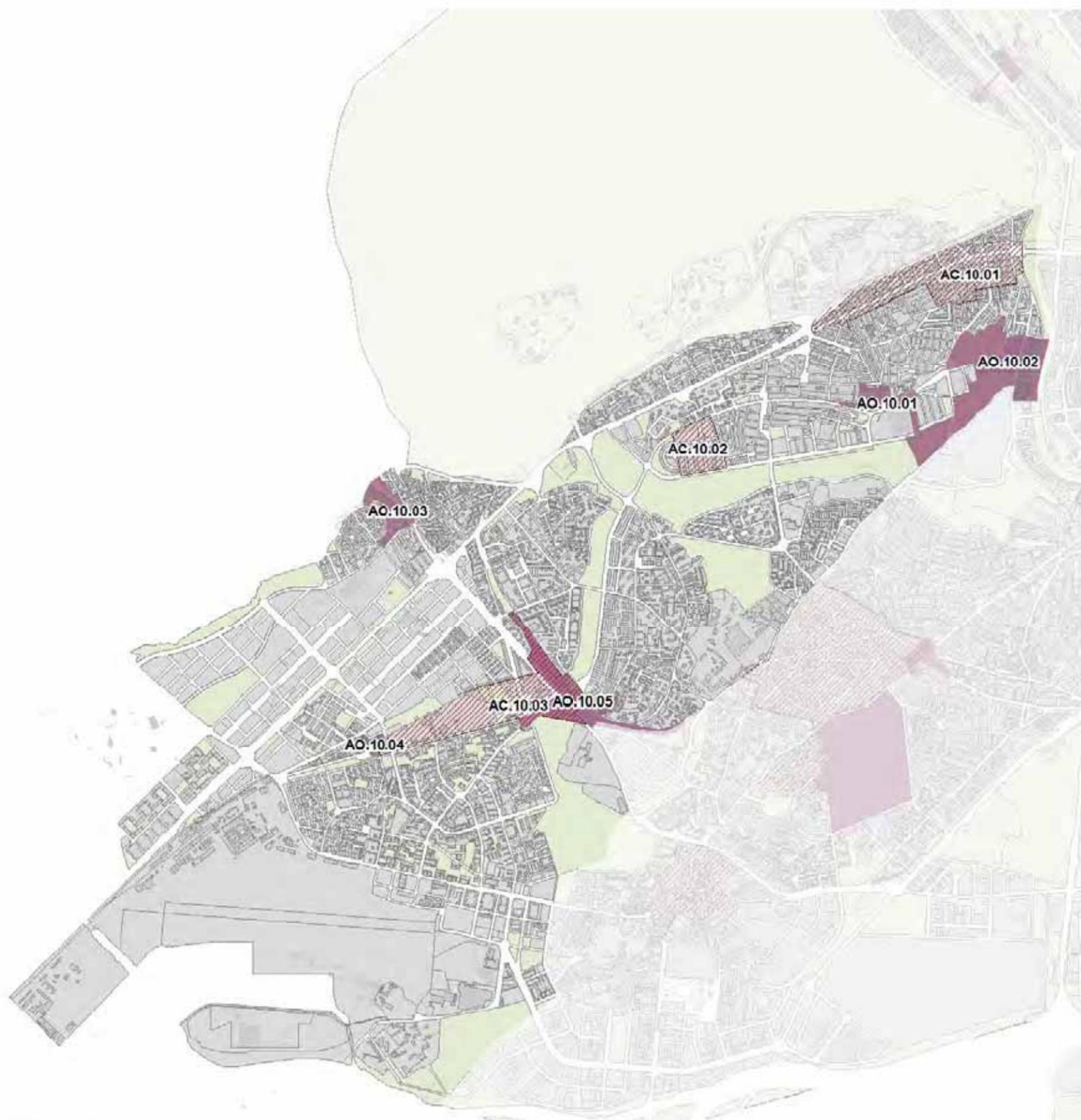
Localización de Áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU

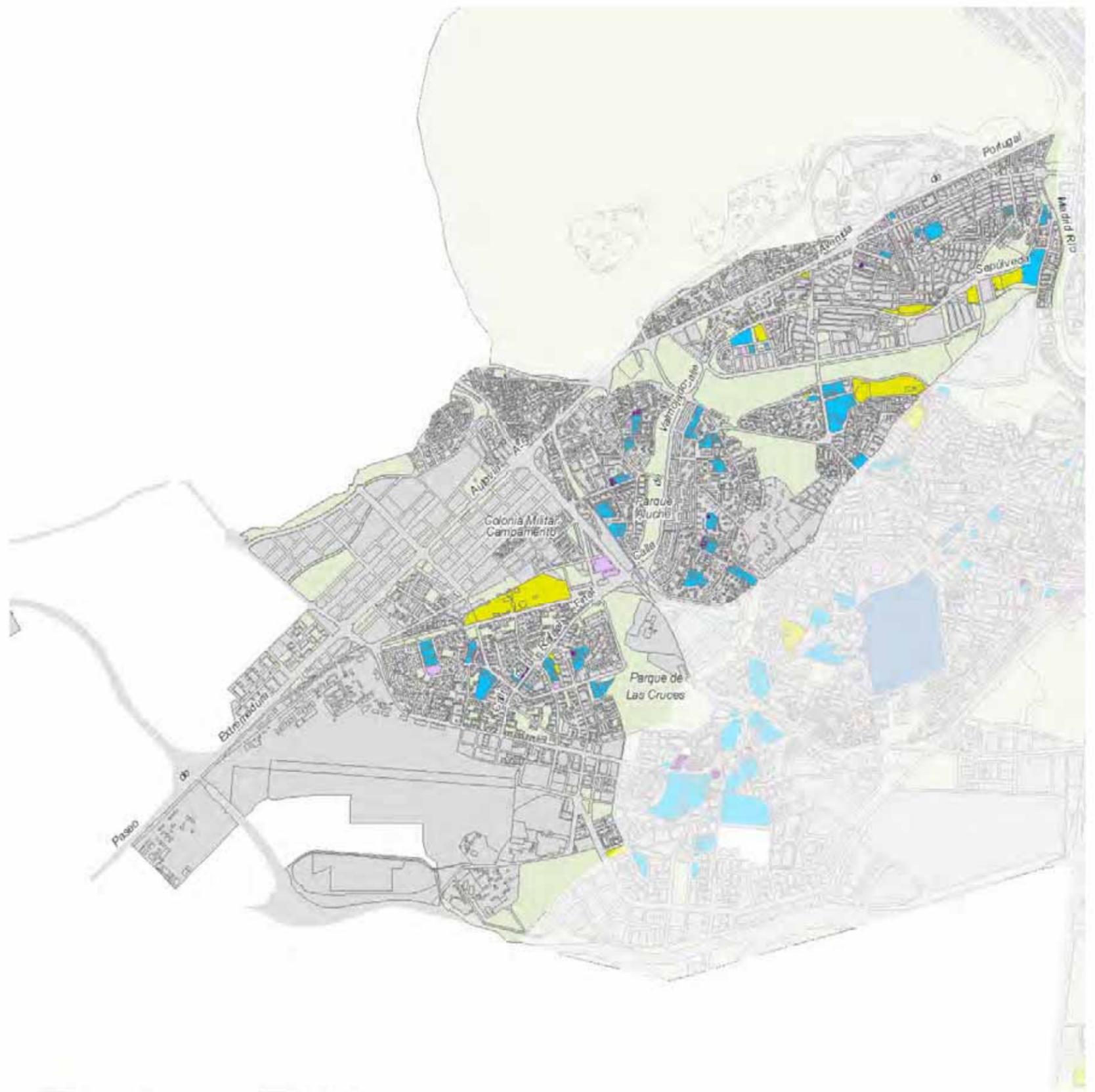


 Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

AO.10.01 Colonia de los Olivos
 AO.10.02 Ermita del Santo
 AO.10.03 Neaques
 AO.10.04 General Fanjul
 AO.10.05 Intercambiador de Aluche

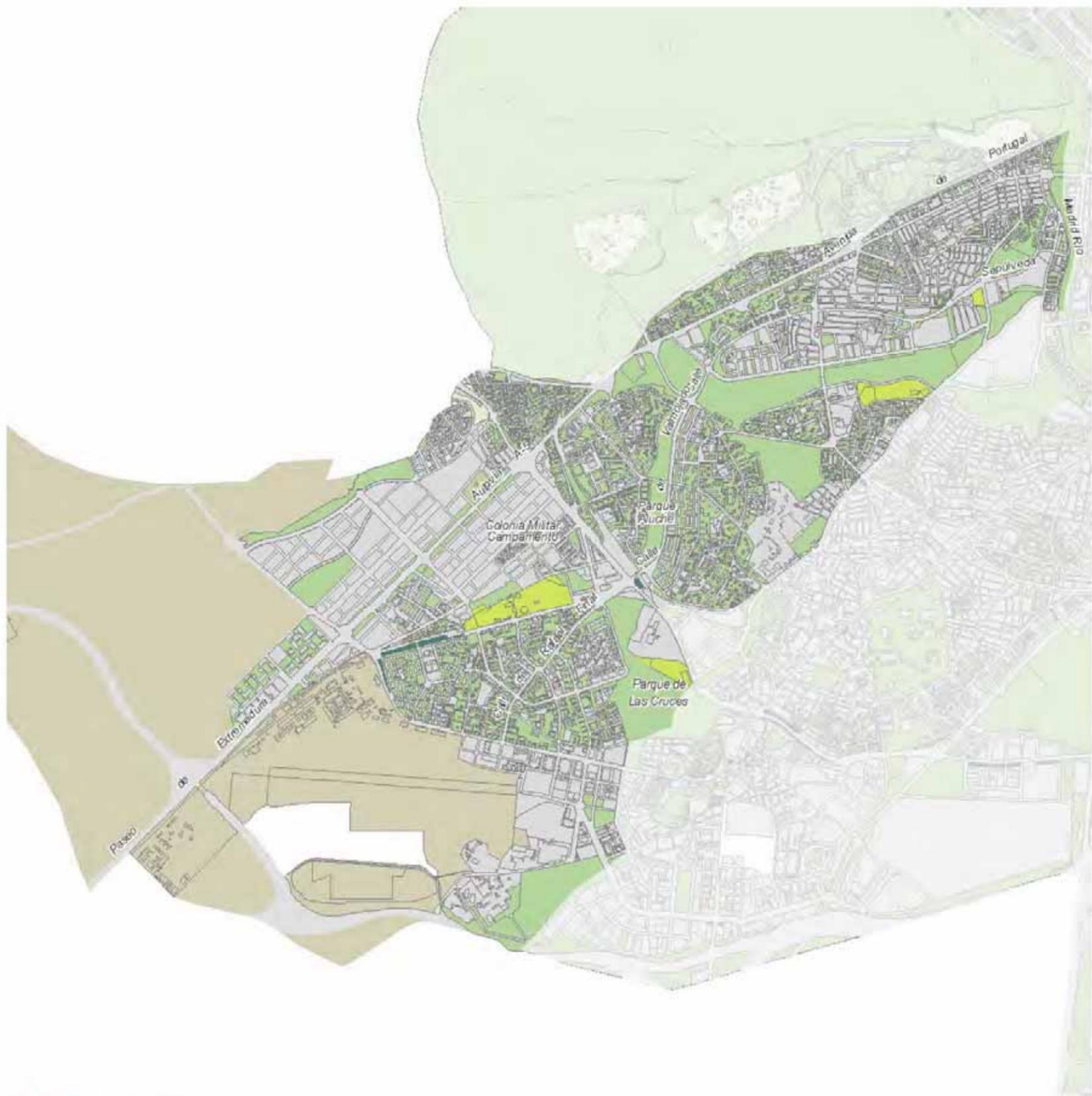
AC.10.01 Paseo de Extremadura-Puerta del Ángel
 AC.10.02 Cuña de Latina
 AC.10.03 Intercambiador de Aluche

Áreas de oportunidad y centralidad



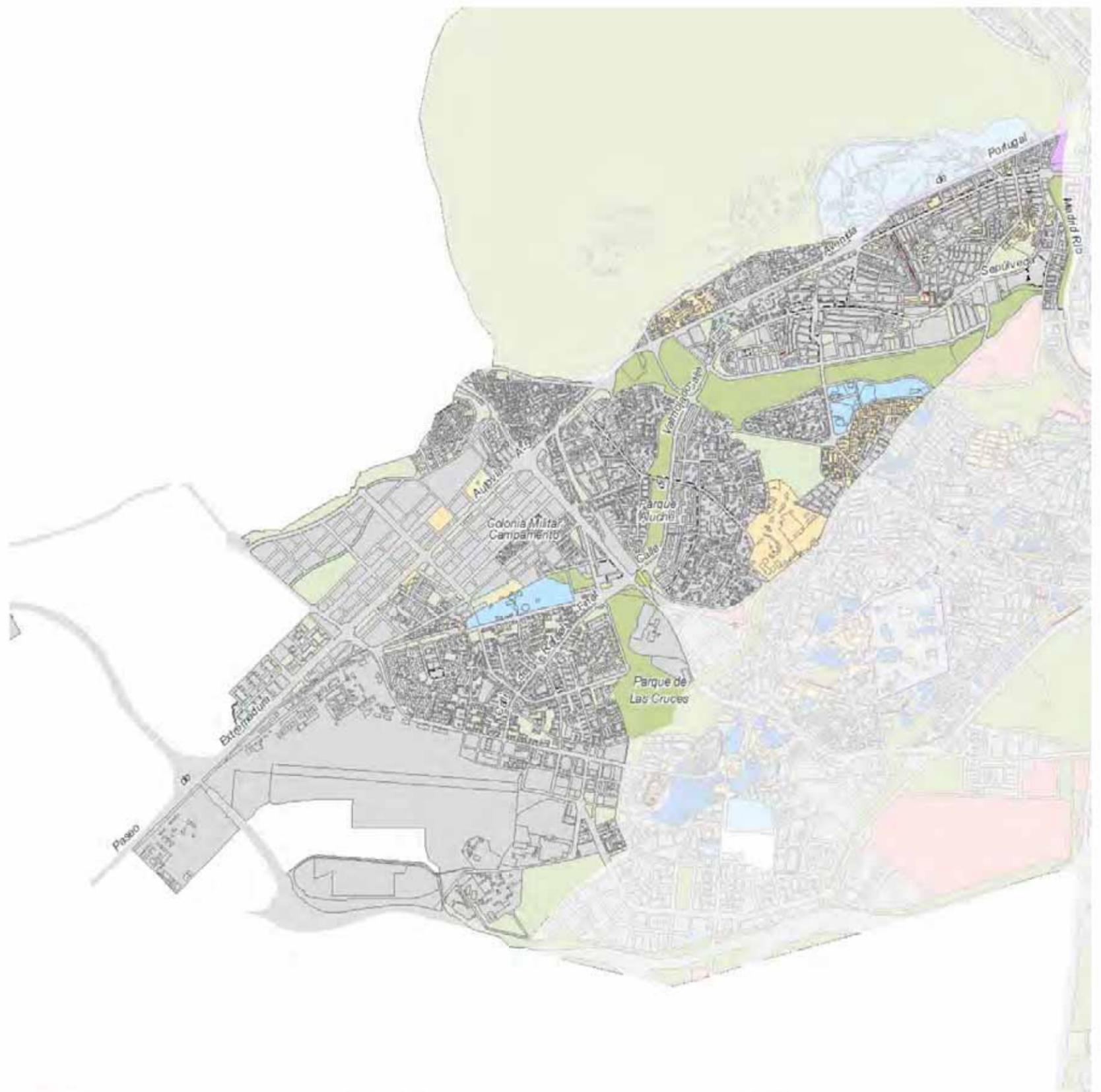
- Red de Proximidad
- Deportivo
- Equipamiento
- Intercambiador
- Mercados
- Religioso

Red de proximidad



- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



- Eje Identitario
- Propuesta
- Área Dotacional
- Dotacional
- Dotacional Protegido

- Edificio y Bajo comercial
- Edificio/Conjunto no Residencial
- Edificio/Conjunto Residencial
- Colonia/Conjunto Protegido
- Edificación Protegida

- Área Comercial
- Intercambiador
- Deportivo
- Servicio Público
- Zonas Verdes

Red de identidad

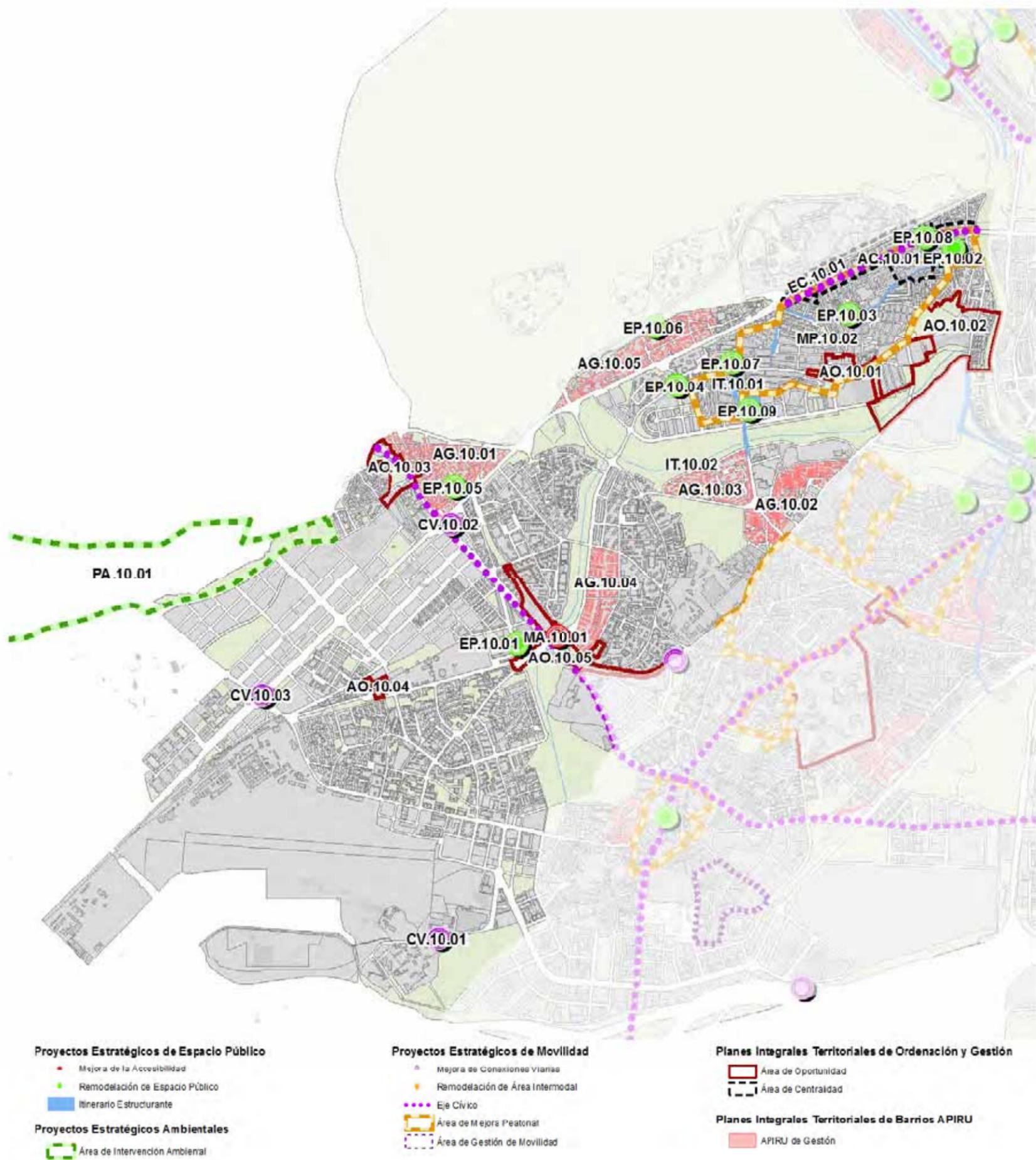


- Eje Cívico
- Entorno Atractor de Área Intermodal
- Entorno Atractor
- Eje Urbano
- Calle Colectora
- Área de Mejora Peatonal

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Latina



PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

MP.10.02 Puerta del Ángel

ÁREA DE CENTRALIDAD

AC.10.01 Paseo de Extremadura-Puerta del Ángel

ÁREA DE OPORTUNIDAD

AO.10.01 Colonia de los Olivos

AO.10.02 Ermita del Santo

AO.10.03 Meaques

AO.10.04 General Fanjul

AO.10.05 Intercambiador de Aluche

EJE CÍVICO

EC.00.01 Avenida de los Poblados

EC.10.01 Paseo de Extremadura

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

IT.10.01 Del Río a la Cuña Verde

IT.10.02 Unión Cuñas Verdes de Latina

REGENERACIÓN DE BARRIOS

AG.10.01 Barrio Campamento

AG.10.02 Barrio de Los Cármenes

AG.10.03 Poblado Dirigido de Caño Roto

AG.10.04 Colonia Puerto Chico

AG.10.05 Colonia Batán

ÁREA DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

PA.10.01 Protección del cauce del Arroyo de Meaques y Valchico

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.

ACCIONES PUNTUALES

MEJORA DE CONEXIÓN VIARIA

CV.10.01 Ampliación Carretera de la Fortuna

CV.10.02 Conexión Avenida de los Poblados - Carretera Extremadura

CV.10.03 Conexión Avenida de la Aviación - Carretera Extremadura

MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD

MA.10.01 Mejora accesos intercambiador Aluche

REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

EP.10.01 Plaza Aluche

EP.10.02 Accesibilidad Mercado Tirso de Molina

EP.10.03 Singularizar Plaza Sisenando

EP.10.04 Accesibilidad entre las calles Sepulveda y Monsalupo

EP.10.05 Plaza Patricio Martínez

EP.10.06 Plaza Metro Batán

EP.10.07 Conexión peatonal Plaza Metro Lucero / Cuña Verde Latina

EP.10.08 Fuente Puerta del Ángel

EP.10.09 Plaza Cívica Lucero





Actuaciones sobre el espacio público



Plaza del mercado de Tirso de Molina

Itinerario estructurante:
camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción transformadora en el distrito.

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Refuerzo de la identidad del barrio de Puerta del Ángel

El barrio de Puerta del Ángel es un área de centralidad que se apoya en el eje comercial del paseo de Extremadura, en las calles comerciales adyacentes y el entorno del mercado Tirso de Molina. La estrategia de regeneración plantea reforzar esta centralidad mediante la delimitación e intervención en la denominada como Área de Mejora Peatonal Puerta del Ángel con el objetivo de mejorar la movilidad peatonal y la calidad estancial del viario en entornos de dotaciones y comercios de proximidad, propiciando que el protagonista de las calles sea el peatón.

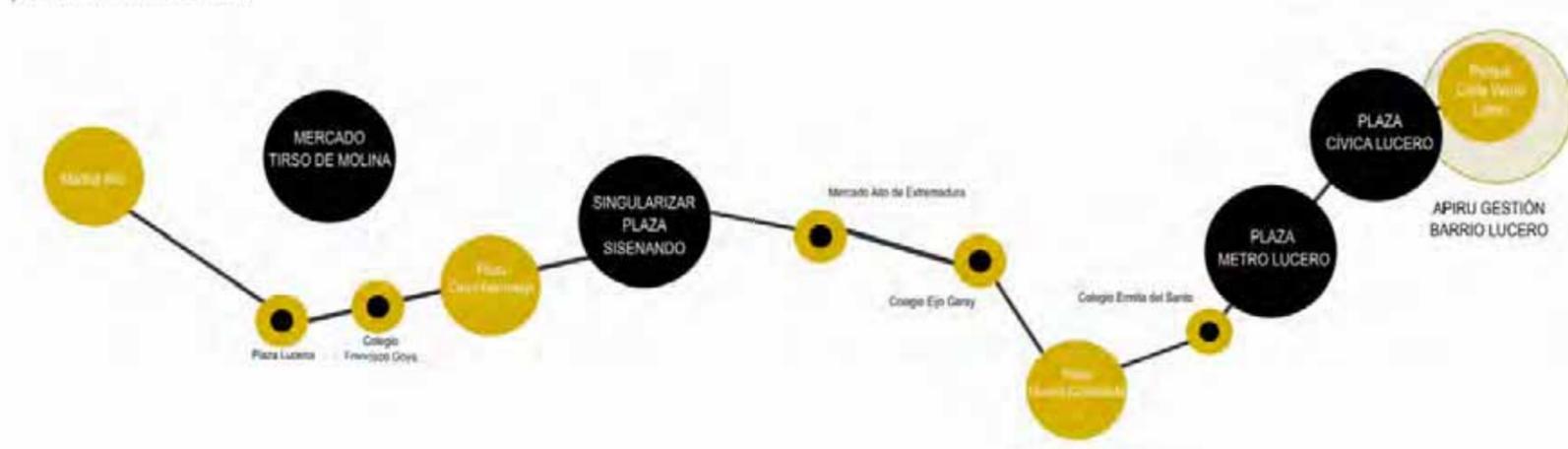
Se trata de estudiar los sentidos de circulación, la ubicación del aparcamiento, mejorar las intersecciones viarias y realizar tratamientos de templado del tráfico fundamentalmente en el entorno de mercados y equipamientos educativos. Así, hay una propuesta para poner en valor el mercado Tirso de Molina y la plaza Huarte de San Juan, como punto de referencia del barrio Puerta del Ángel y también el entorno de la escuela infantil Puerta del Ángel y colegio público Francisco de Goya.

Itinerario verde Madrid Río-Cuña verde de Latina

A su vez en este barrio se realiza la propuesta de creación de un Itinerario que uniría Madrid Río con la Cuña Verde, y que discurre por la densa trama de calles de los barrios de Puerta del Ángel y Lucero contribuyendo a su revitalización. Se trata de generar un itinerario peatonal seguro y accesible que también pueda funcionar como eje verde incrementando el confort térmico del espacio público introduciendo una vegetación más abundante.

Este itinerario pone en relación y conecta otras actuaciones puntuales como la mejora de la

accesibilidad al mercado Tirso de Molina, la intervención en los entornos de los equipamientos, de la plaza de Sisenando y la remodelación de la nueva plaza cívica Lucero.



Plaza cívica de Lucero

La plaza de Lucero es otra de las actuaciones estratégicas en materia de espacio público con la que se pretende generar una plaza cívica que constituya un espacio de referencia para la vida del distrito, concebida como un nuevo espacio polivalente que acoja todo tipo de actividades socio-culturales, deportivas y lúdicas, también un enclave singular en su diseño como hito de identidad y con capacidad para acoger algún equipamiento que contribuya a la configuración espacial de la plaza y aproveche la óptima accesibilidad junto al intercambiador de Laguna.



Plaza Sisenando
Plaza del Lucero

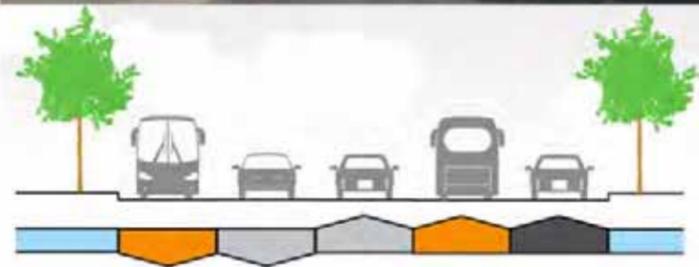
Plaza de Aluche

También se considera necesario potenciar la plaza de Aluche, poniendo en valor su posición estratégica y representativa del distrito. Adecuarla ambientalmente, mediante la implantación de elementos aéreos que aporten sombra e identidad al conjunto de la plaza, crear áreas estanciales con vegetación que mejoren la calidad del espacio y se mejoren los accesos al intercambiador, al centro comercial y a los servicios municipales.

Plaza cívica:
Espacio urbano para el encuentro cotidiano en el que se celebran eventos de carácter distrital y en el que conviven diversos usos, preferentemente culturales y de ocio.



Actuaciones de movilidad



Eje Cívico Paseo de Extremadura. Sección propuesta

Eje cívico:
 Vía principal del distrito con una importante actividad en su entorno, en la que estudiar el diseño de la calle para incluir nuevos modos de transporte, como la bicicleta, y ampliar el espacio para el peatón.

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

Eje cívico Paseo de Extremadura

Como actuación principal, se propone convertir en un eje cívico el paseo de Extremadura para mejorar la calidad ambiental de esta calle comercial, además de conseguir una vía amable para el peatón y el ciclista donde convivan estos modos con el transporte público. La revitalización del eje activaría además la implantación de nuevos usos y actividades ciudadanas relacionadas con los equipamientos, la actividad comercial y los servicios públicos. Relacionado con este eje cívico se delimita el área de prioridad peatonal Puerta del Ángel cuyo objetivo es potenciar las calles para que el protagonista sea el peatón, conectar las principales dotaciones existentes y facilitar la movilidad rodada.

Entorno de la carretera de Extremadura

Se plantea la posibilidad de intervenir en la autovía de Extremadura, ya que segrega el distrito en su parte noroeste y forma una barrera infranqueable para los barrios de su entorno y en particular las colonias de la Casa de Campo, Jardín, y el barrio de Batán; si bien las actuaciones concretas en la citada infraestructura viaria se enmarcan en la redacción del Plan de Movilidad Sostenible. El programa de actuaciones del Plan Madrid Regenera recoge las sugerencias vecinales para optimizar la movilidad en los citados barrios, así como conectar y/o mejorar la avenida de los Poblados y de La Aviación con la carretera de Extremadura, en el marco del citado Plan de Movilidad Sostenible.

Eje Sepúlveda-Monsalupe

Desde el punto de vista de la accesibilidad universal se propone una acción de intervención en el espacio público que mejore el acceso desde la calle Sepúlveda con la calle Monsalupe junto al CIFSE, mediante la instalación de elementos mecánicos, que faciliten el tránsito peatonal entre el barrio del Lucero y las dotaciones públicas del centro de salud y el centro de mayores Lucero, también beneficiaría la conexión con el centro cultural José Luis San Pedro y las áreas comerciales.

ÁREAS DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

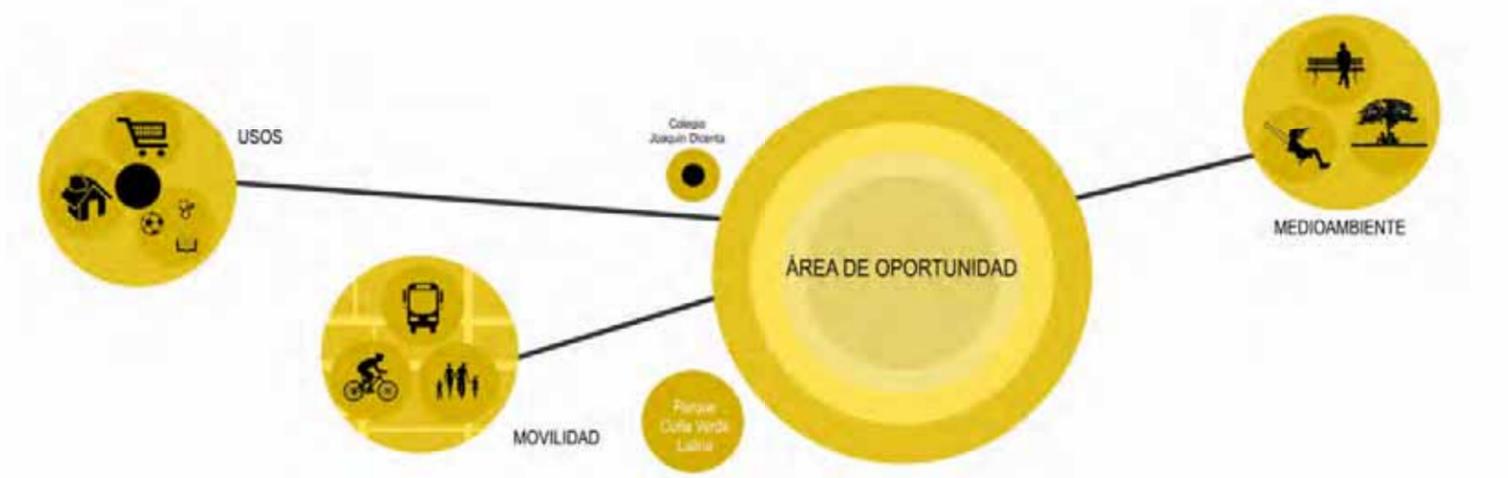
Protección del cauce del Arroyo de Meaques y Valchico

Este espacio natural se encuentra mayoritariamente dentro del remate suroeste del municipio, en suelos urbanizables no programados en el límite con el término municipal de Pozuelo de Alarcón y la infraestructura de la M-40. Se propone intervenir mejorando los terrenos de los cauces y riberas de los arroyos, para generar un corredor urbano ambiental de unión con la Casa de Campo. Para ello debe protegerse tanto el cauce existente como la vegetación asociada y así favorecer la infiltración de agua; en caso de adecuarlo al uso recreativo mediante la creación de itinerarios peatonales y ciclistas, habría que introducir arbolado y tratar de regenerar la cubierta vegetal en aquellos lugares en la que ha desaparecido.



Vista de Madrid desde el área de intervención

Áreas de intervención ambiental:
Zonas en las que se pretende mejorar ambientalmente los distritos creando o rematando grandes parques para generar corredores ecológicos que mejoren las conexiones ambientales.



Intercambiador de Aluche

Área de oportunidad:
 Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.

ÁREAS DE OPORTUNIDAD

En el distrito de Latina hay varias áreas de oportunidad en suelo urbano:

Intercambiador de Aluche

La propuesta de considerar el intercambiador de Aluche como área de oportunidad, pretende revitalizar la centralidad de este entorno estableciendo las condiciones del área para completar su conformación, mediante el estudio de la posibilidad de llegar a un convenio para el soterramiento de la línea 5 de metro y la potenciación del intercambiador de Aluche.

El entorno del intercambiador constituye una de las principales áreas de centralidad del distrito formada por él mismo, el centro comercial, la Junta Municipal de Latina, el polideportivo de Aluche y el resto de dotaciones.

El ámbito de la calle Camarena que no se ha desarrollado urbanísticamente, es una oportunidad para estudiar su posible reconversión en un área dotacional (deportivo, centro de mayores, guardería...), que contribuya a satisfacer las demandas vecinales, en particular las de los residentes en la colonia de Puerto Chico.

General Fanjul

Este área de oportunidad identificada pretende resolver las conexiones y mejorar la accesibilidad al barrio de las Águilas, las colonias de San Ignacio de Loyola y Parque Europa con la avenida Las Águilas obteniendo suelo para nuevas dotaciones públicas. Será preciso revisar las determinaciones de planeamiento y gestión del Plan General vigente.

Meaques

Se pretende estudiar la posibilidad de desarrollar el área transformando en parque público los terrenos de Las Moreras, así como generar un intercambiador más complejo, que pueda añadir a las funciones de intercambio modal del sistema de transportes otros usos compatibles con la función de intercambio, incrementándose su capacidad focalizadora y atractora.

Ermita del Santo

Reactivar el entorno del río mediante la creación de un foco mixto de actividades que requiere la actualización de usos e imágenes arquitectónicas en la parcela del centro deportivo y comercial situado en el paseo de la Ermita del Santo, con el objetivo de acercar el distrito de Latina al río a través de la conexión peatonal y ciclista de los parques Caramuel, Cuña Verde de Latina y Madrid Río.

Colonia Los Olivos

Se propone redactar un Plan Especial de Mejora del Medio Ambiente Urbano en coordinación con el Área de Gobierno de Equidad, Derechos Sociales y Empleo que mejore la actuación de intervención social prevista, agilizando la obtención de los suelos dotacionales y adecuando su uso a una estrategia centrada en las personas en riesgo de exclusión social mediante procesos que incorporen e involucren la participación ciudadana en la toma de decisiones.



Áreas de Oportunidad en el distrito de Latina.



Colonia Los Olivos.



Barrios a regenerar

REGENERACION DE BARRIOS

En el documento Mapa de Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana en el distrito de Latina se delimitan 15 áreas diferenciadas, si bien se han priorizado e incluido en el Programa de Actuaciones, aquellas más necesitadas para una intervención en los espacios interbloques y que conllevan la gestión de dichos suelos y estudio de titularidades.

Colonia Puerto Chico

Se conforma como barrio de Madrid en la década de los años 60 del siglo pasado, constituye una zona urbana con una densidad de viviendas muy elevada y con una superficie útil muy baja. Presenta en la actualidad un alto deterioro de la imagen urbana como consecuencia de las intervenciones en las fachadas, que de forma desordenada han alterado de forma significativa su composición original.

Se propone impulsar actuaciones que transformen la imagen urbana de los edificios y mejoren la habitabilidad de las viviendas, la calidad de sus espacios públicos, dotándolos de actividades al aire

Colonia Puerto Chico



libre para los distintos grupos de edad de los residentes en la colonia y fomentar las conexiones peatonales con el parque de Aluche y la actividad comercial de la calle Camarena.

Barrio de los Carmenes y Poblado Dirigido de Caño Roto

La denominación de este espacio territorial proviene de uno de los arroyos que discurrían por esta zona y que fluían hacia el río Manzanares, el poblado dirigido de Caño Roto, promovida como unidad vecinal y casi coetánea a Batán, se edifica en 1958 con casas bajas en hilera y viviendas colectivas. En 1962 se desarrollo la colonia Antonio Blasco, que se ajusta a una ordenación perimetral al poblado existente en su zona oeste.

Se realizará un análisis y diagnóstico del espacio público del poblado dirigido de Caño Roto, con especial atención en sus plazas interiores.

Colonia de El Batán

Situada de forma estratégica en la frontera lineal de la carretera de Extremadura, representa un claro ejemplo de la exploración de la vivienda social de los años 50 y 60 del siglo XX. Se edifica con bloques alineados con la carretera de Extremadura y torres exentas en altura como miradores hacia la Casa de Campo. El conjunto se complementa con una sucesión de espacios exteriores comunitarios, abiertos y permeables, con itinerarios rodados perimetrales que configuran agrupaciones residenciales entre zonas verdes.

Además de la rehabilitación de edificios y espacios libres, como acción puntual de intervención, se plantea mejorar la accesibilidad universal a la estación de metro de Batán y a la plaza en la que está situada.

Barrio de Campamento

Circundado por las carreteras de Extremadura, Boadilla del Monte y Carabanchel, constituye en su conjunto un ámbito de suelo urbano de volumetría

específica para el que se propone realizar un plan integral de barrio, de carácter estratégico, en el que se estudien y definan intervenciones de remodelación de sus espacios públicos como, por ejemplo, la plaza Patricio Martínez, con el objetivo de crear un punto de referencia para el barrio a través del diseño de elementos que permitan la expresión cultural de artistas urbanos.

Así mismo, se identifica como oportunidad la transformación del espacio situado al norte de la carretera de Boadilla del Monte, en un área medioambiental que incremente las dotaciones del barrio y mejore su acceso a la Casa de Campo.



Caño Roto
Batán

*Regeneración de barrios:
Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.*

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel Una ciudad de 250.000
Usera habitantes
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas

La Almendra Central

CARABANCHEL

Una ciudad de 250.000 habitantes

Gracias a su cercanía a Madrid y a sus excelentes condiciones medioambientales, los cascos rurales de los carabancheles alto y bajo se convirtieron a mediados del siglo XIX en lugar favorito de veraneo de aristócratas y burgueses, acogiendo una de las villas más importantes que fuera de la reina María Cristina y posteriormente del marqués de Salamanca.

Es a finales del siglo XIX, frente a un Madrid que no deja de extenderse, cuando Carabanchel empieza a acoger en masa mucha población emigrante en busca de oportunidades, van apareciendo nuevas barriadas de gran extensión en torno a las calles General Ricardos y avenida de Oporto, así como gran cantidad de establecimientos militares, sanitarios y educativos.

Tras la anexión a Madrid en 1948, los antiguos pueblos se convierten en barrios de Madrid y no tardan en aparecer numerosas colonias con tipología de bloque abierto como la colonia Experimental, San Vicente Paúl o Pan Bendito. El Plan General de 1985 desarrolla una actuación estructurante con la creación de la avenida de los Poblados que trata de ordenar el crecimiento de los distritos del sur, también planifica un pequeño polígono de actividad económica, el polígono de Aguacate, una de las zonas de actividad presentes en Carabanchel. El crecimiento más reciente se produce con el ensanche del PAU de Carabanchel en el extremo sur del distrito junto a la autovía de la M-40, suponiendo el cierre del área urbanizada actual y la colmatación del distrito.

Es por tanto un distrito finalizado, además de los más poblados junto con Latina y Puente de Vallecas. La diversidad de su estructura urbana y de la arquitectura de sus edificios recoge estas diferentes épocas de

crecimiento urbano. Los cascos históricos, las quintas de recreo, las industrias y comercios, los hotelitos de las colonias, las tramas densas con casas bajas de las barriadas obreras y los polígonos de bloque abierto son el reflejo de la vida de los carabancheles, siempre en relación continua e intensa con Madrid.

También es un distrito prioritario para la regeneración urbana, ya que presenta índices elevados de vulnerabilidad debido a la edad y calidad de la edificación, el alto envejecimiento y nivel socioeconómico de su población.

Uno de los aspectos favorables de la estructura urbana de Carabanchel es la buena integración de unos barrios con otros y con los distritos colindantes, fundamentalmente con Latina. Las relaciones internas o de proximidad se organizan en torno a la calle General Ricardos. Este es el eje comercial, donde

además se localiza una gran parte de los equipamientos del distrito y por tanto es la calle alrededor de la que se organiza la vida del barrio y se produce un elevado uso cotidiano del espacio público.

En cuanto a la red de identidad está constituida principalmente por su patrimonio histórico definido en el Plan General. Los hitos más significativos lo constituyen la Quinta de Vista Alegre, los parques de San Isidro y el de la Emperatriz María de Austria, también las sacramentales de San Isidro, Justo y Pastor, San Lorenzo y San José y el cementerio Inglés. A su vez, hay algunos conjuntos de interés como la colonia Loyola, viviendas en General Ricardos o la colonia San Vicente Paúl. A su vez, el eje de General Ricardos es también una de las calles más identitarias de Carabanchel al poner en relación los dos cascos históricos con el centro de Madrid a través del puente de Toledo.



PAU de Carabanchel

La red ambiental está configurada por los parques de San Isidro, Las Cruces, Manolito Gafotas y Emperatriz María de Austria. A ello se suman algunos espacios como la Quinta de Vista Alegre cuya apertura al público supondría una buena oportunidad para mejorar esta red ambiental, además de la posibilidad de crear nuevos paseos arbolados que comuniquen unos parques con otros.

En cuanto a la red de movilidad, la accesibilidad metropolitana viaria se produce a través de la M-30, la M-40, y la carretera de Toledo. También hay ejes urbanos importantes como Vía Carpetana, avenida de los Poblados, avenida de Oporto - Nuestra Señora de Valvanera, General Ricardos o Vía Lusitana. Algunos de los cuales, tienen un gran potencial para mejorar su papel como ejes estructurantes del distrito.

En transporte público, Carabanchel está bien comunicado con el resto de la ciudad, sobre todo los barrios situados al norte con acceso a las líneas 6 y 11 de metro y los intercambiadores de plaza Elíptica y Oporto. La zona sur del distrito presenta peor accesibilidad al transporte público.



Acceso a la Quinta de Vista Alegre

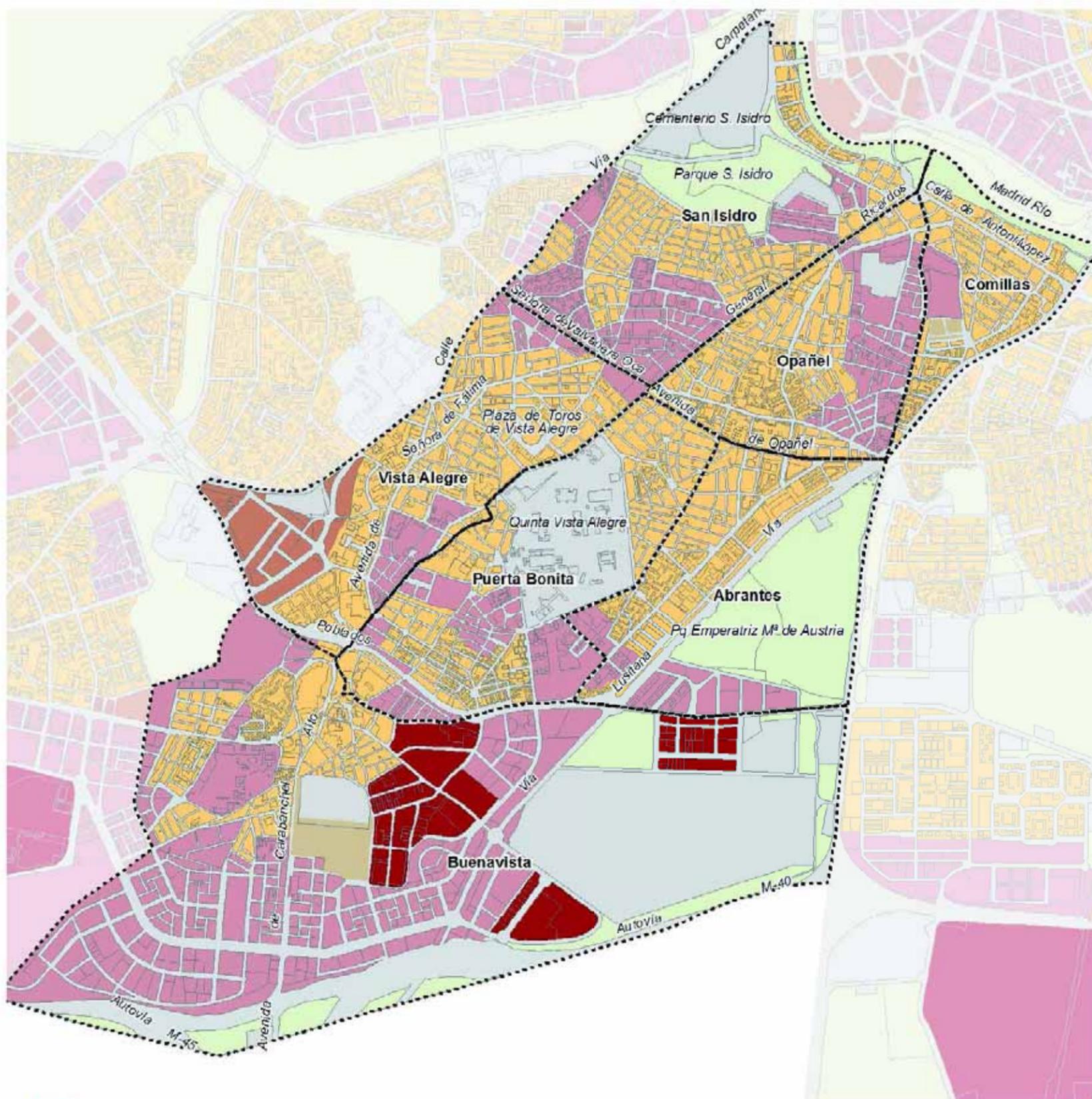
Las áreas más problemáticas en cuanto a la movilidad son las zonas más comerciales situadas en tejidos urbanos compactos con calles estrechas, como es el caso de la calles Oca, Laguna, camino Viejo de Leganes, los barrios de Comillas, Opañel y el polígono industrial Aguacate con problemas de aparcamiento para sus trabajadores.

Las principales demandas vecinales hacen referencia al uso público de la Quinta de Vista Alegre, la revitalización de parques como Manolito Gafotas y San Isidro, también los numerosos problemas de movilidad y aparcamiento en las calles de secciones más estrechas, y una fuerte demanda de peatonalización de la calle Laguna.

La estrategia de regeneración urbana para el distrito desarrolla un programa de acciones que trata de reforzar su identidad mediante actuaciones de espacio público y mejora de la movilidad. También apuesta por la regeneración de barrios más vulnerables con tipología de bloque abierto.

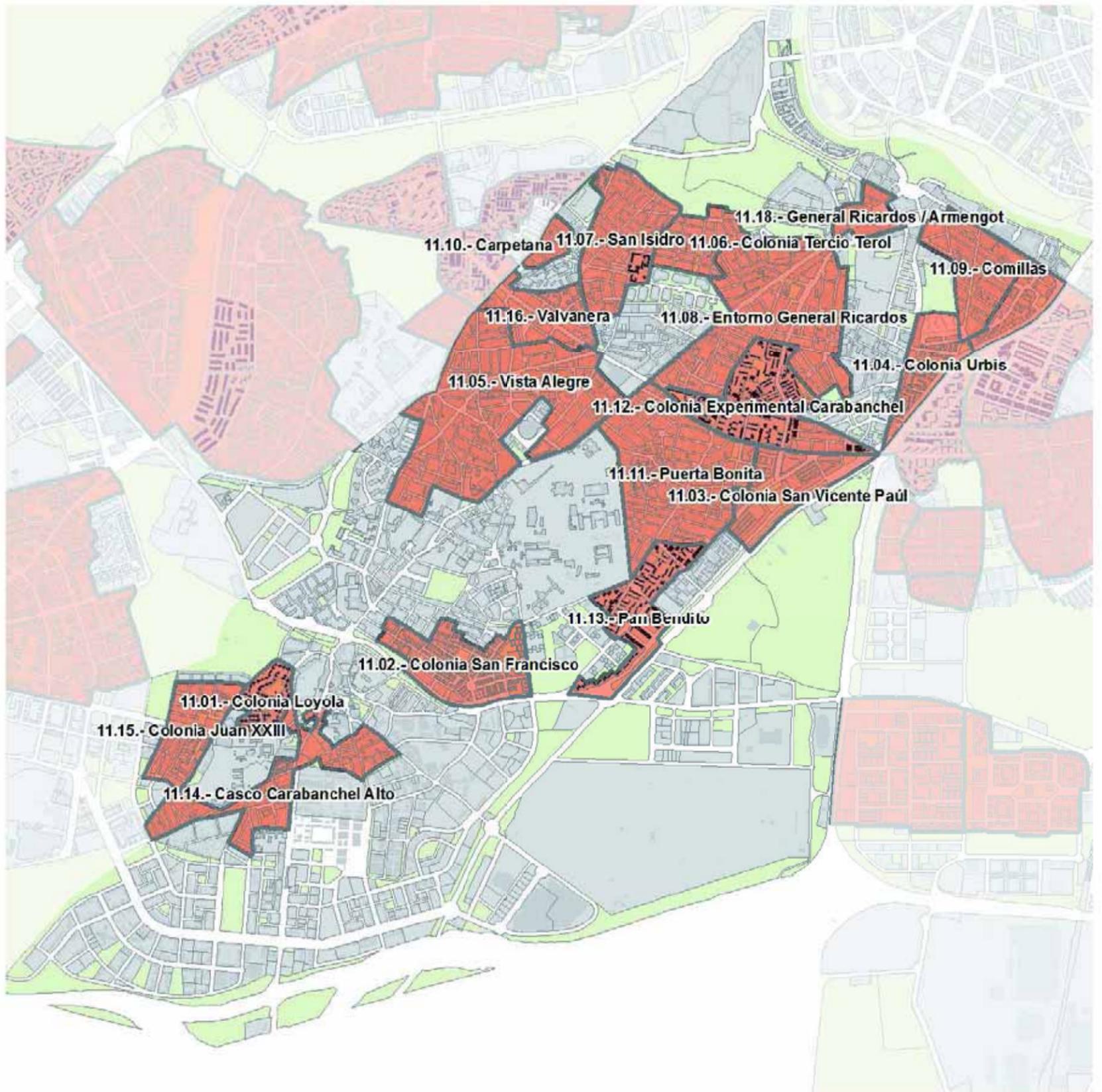


Madrid Río



- Residencial Antigua
- Residencial Joven
- Actividad Económica
- Suelos en Proceso de Transformación
- Suelos Pendientes de Transformación

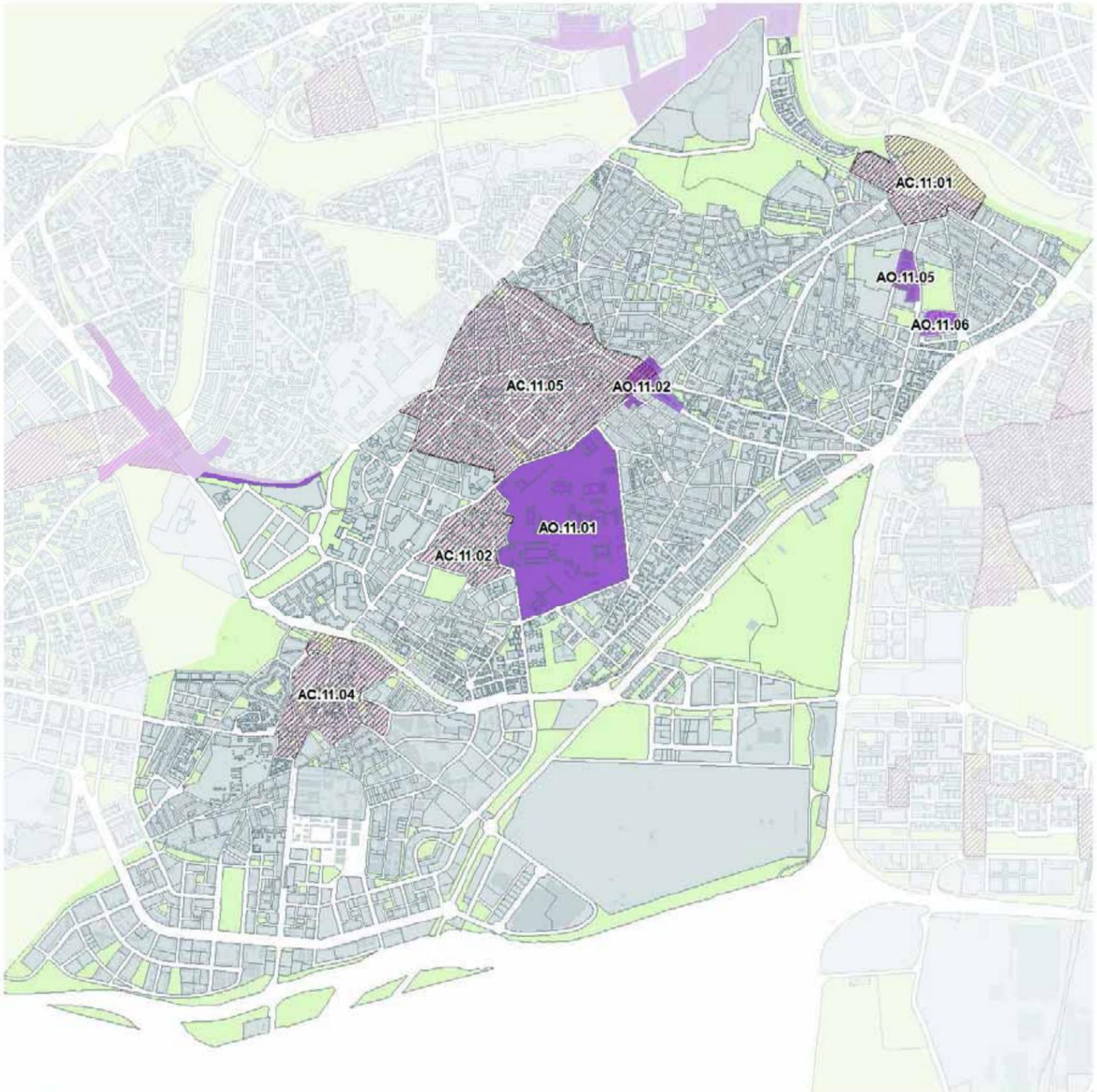
Localización de Áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana.APIRU

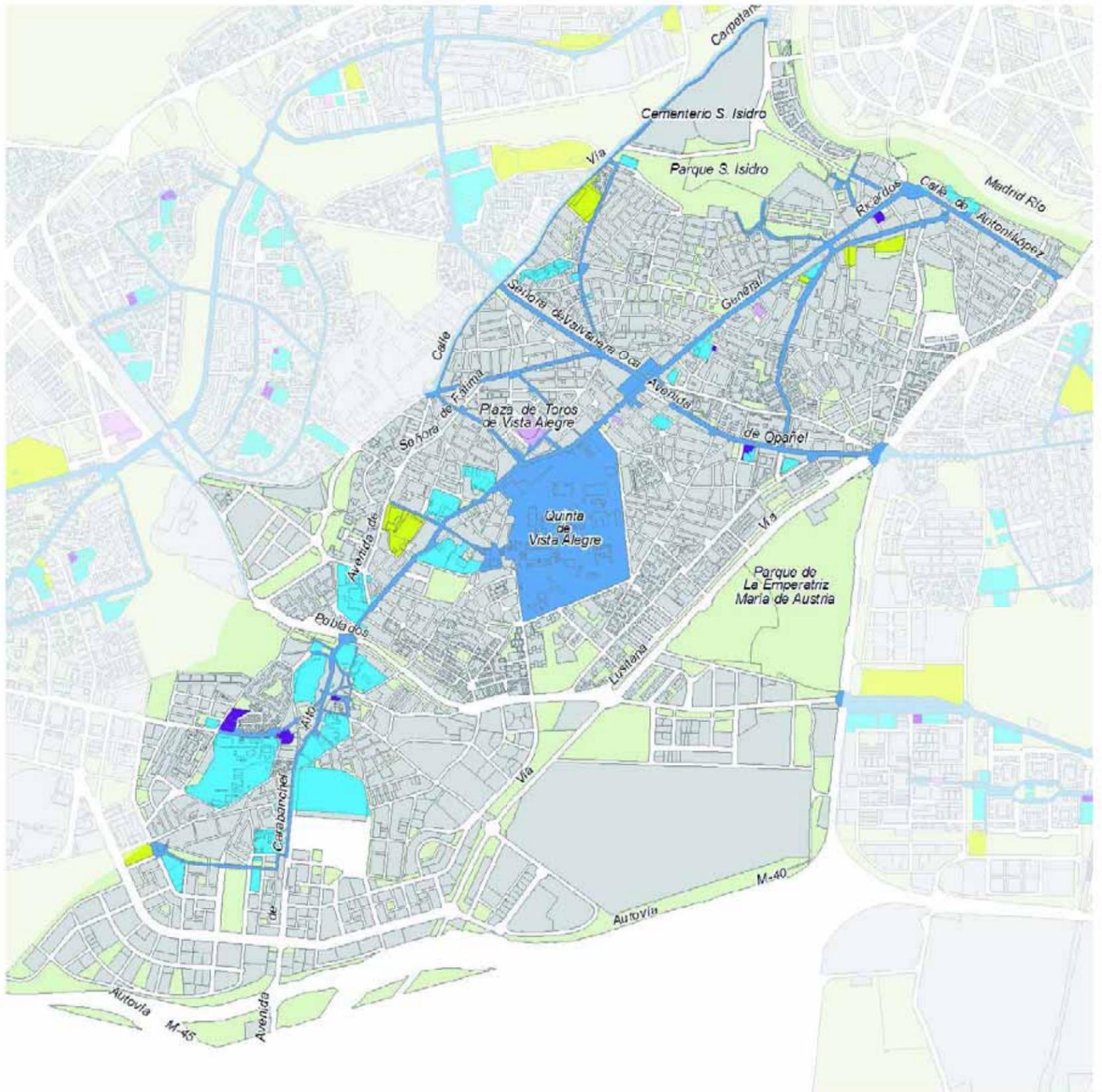


 Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

AO.11.01 Finca Vista Alegre
 AO.11.02 Glorieta Valle de Oro
 AO.11.05 Calle Navalonda
 AO.11.06 Comillas

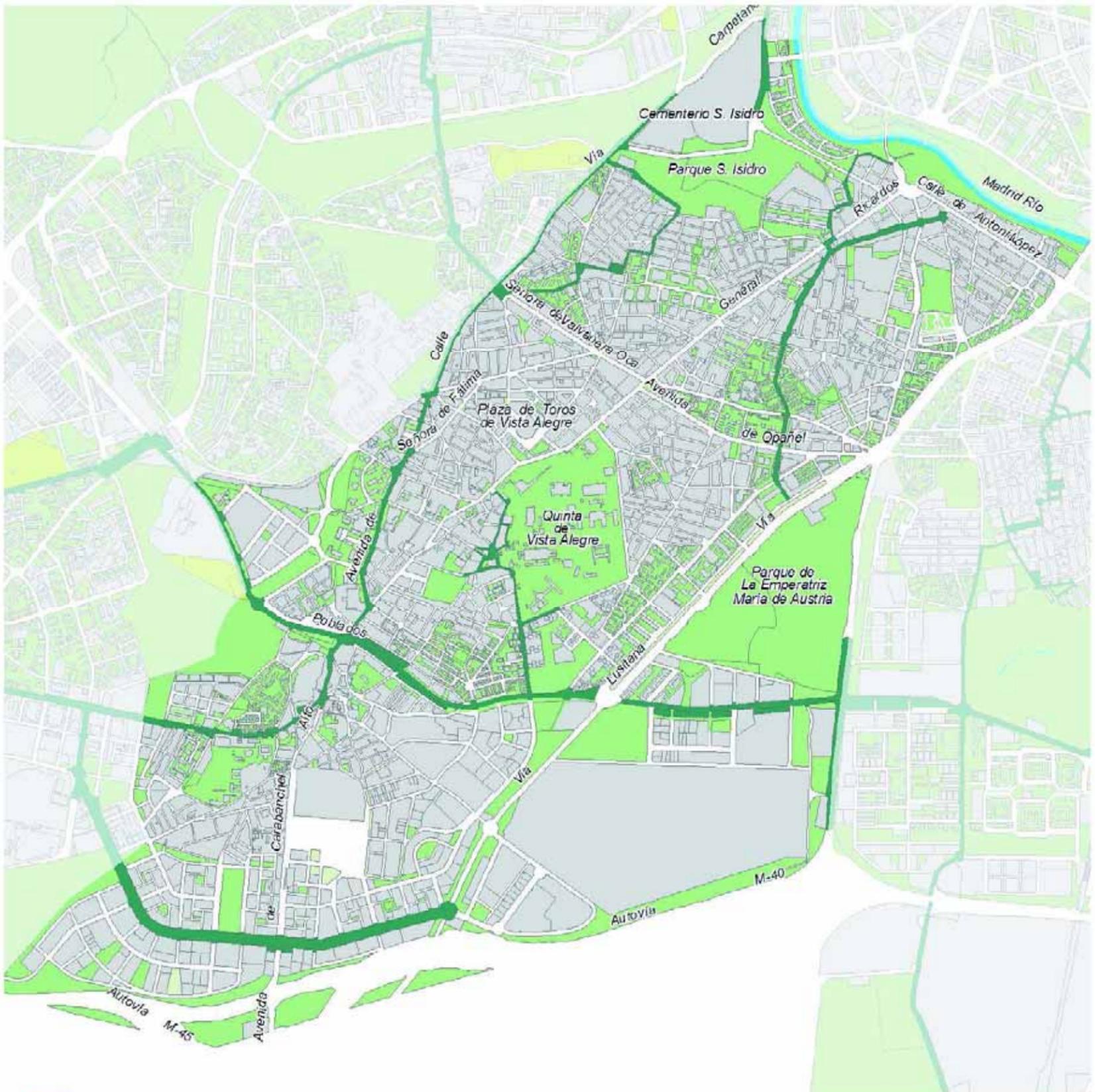
AC.11.01 Marqués de Vadillo
 AC.11.02 Casco Histórico de Carabanchel Bajo
 AC.11.04 Casco Histórico de Carabanchel Alto
 AC.11.05 General Ricardos - La Oca

Áreas de oportunidad y centralidad



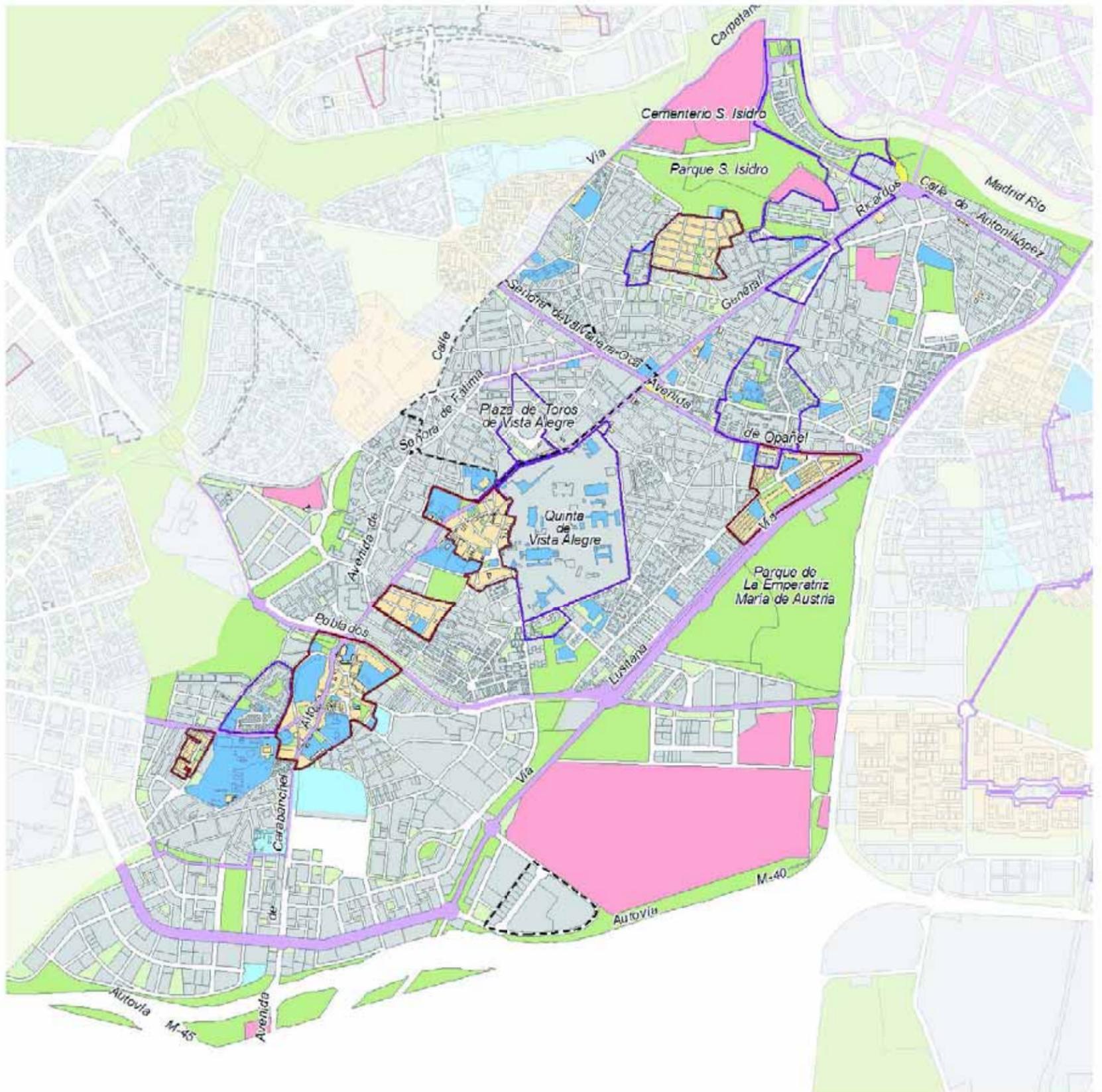
- Red de Proximidad
- Deportivo
- Equipamiento
- Intercambiador
- Mercados
- Religioso

Red de proximidad



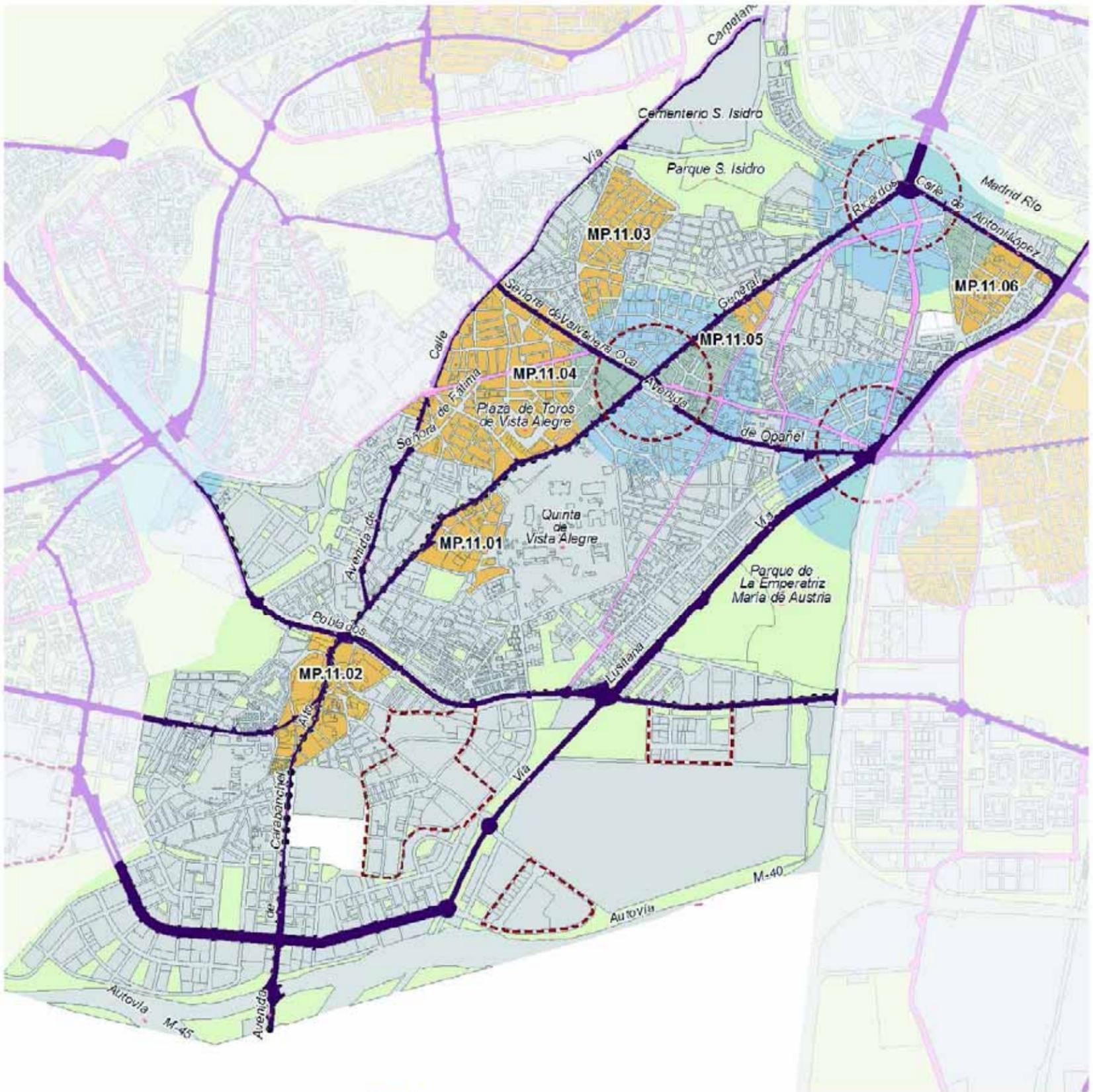
- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



- | | | |
|--|--|--|
|  Eje Identitario |  Edificio y Bajo comercial |  Área Comercial |
|  Propuesta |  Edificio/Conjunto no Residencial |  Intercambiador |
|  Área Dotacional |  Edificio/Conjunto Residencial |  Deportivo |
|  Dotacional |  Colonia/Conjunto Protegido |  Servicio Público |
|  Dotacional Protegido |  Edificación Protegida |  Zonas Verdes |

Red de identidad



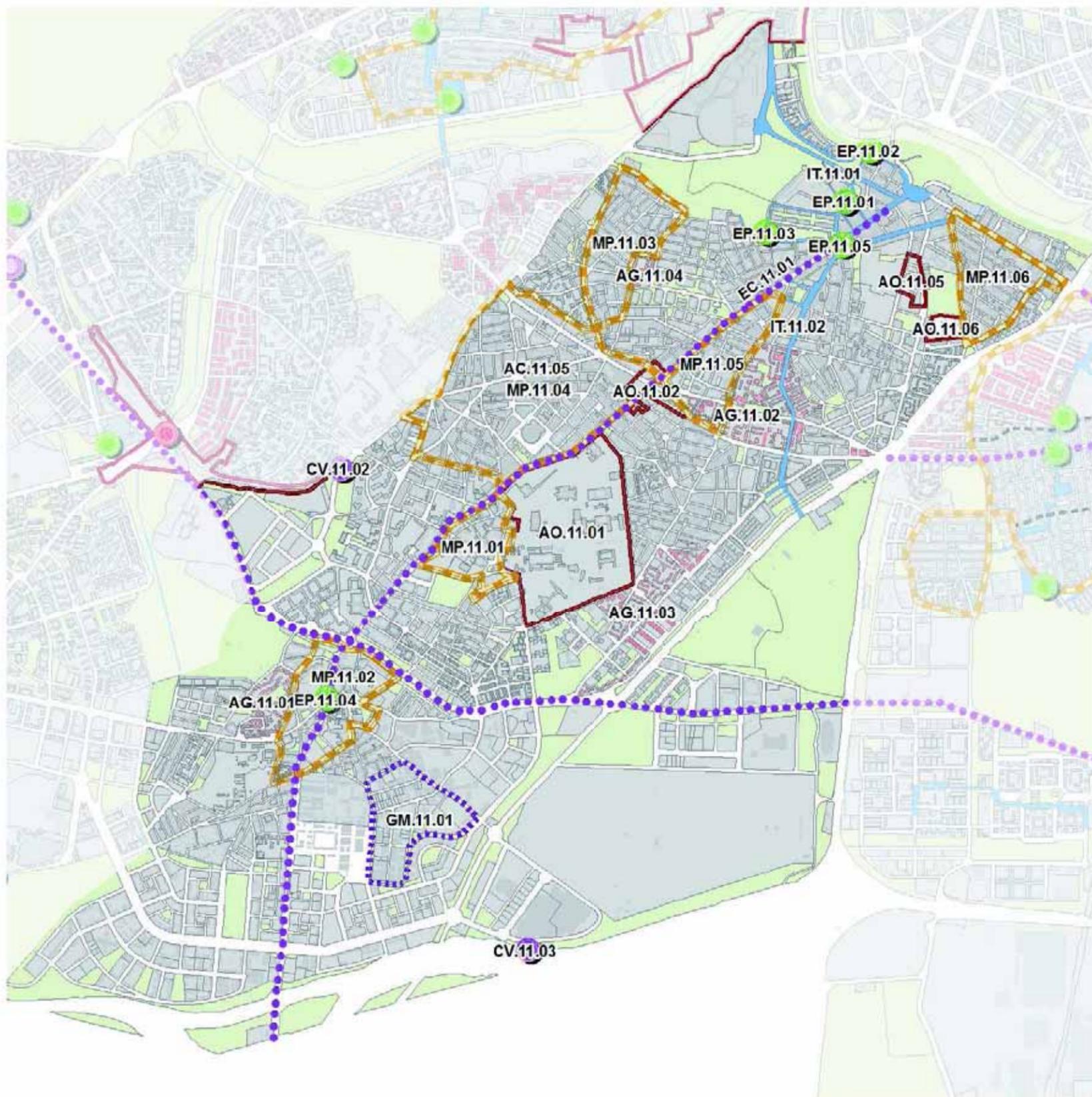
- | | |
|---------------------------------------|---------------------------|
| Eje Cívico | ■ Eje Urbano |
| ■ Entorno Atractor de Área Intermodal | ■ Calle Colectora |
| ■ Entorno Atractor | ■ Área de Mejora Peatonal |

Red de movilidad

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Carabanchel



Proyectos Estratégicos de Espacio Público

- Mejora de la Accesibilidad
- Remodelación de Espacio Público
- Itinerario Estructurante

Proyectos Estratégicos Ambientales

- Área de Intervención Ambiental

Proyectos Estratégicos de Movilidad

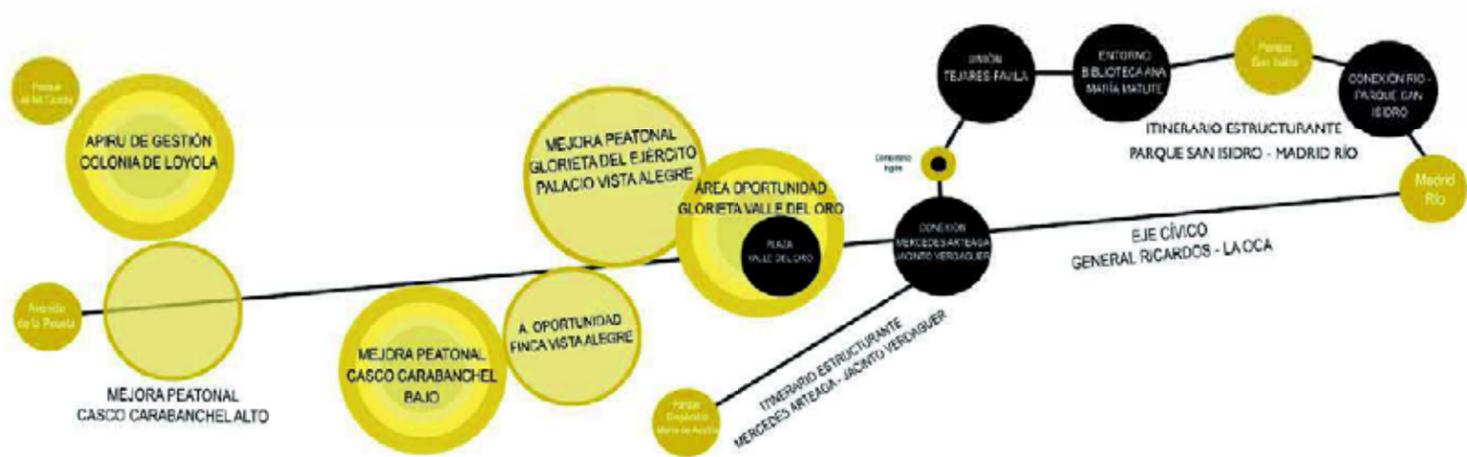
- Mejora de Conexiones Viasas
- Remodelación de Área Intermodal
- Eje Cívico
- Área de Mejora Peatonal
- Área de Gestión de Movilidad

Planes Integrales Territoriales de Ordenación y Gestión

- Área de Oportunidad
- Área de Centralidad

Planes Integrales Territoriales de Barrios APIRU

- APIRU de Gestión



PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

- MP.11.01 Casco de Carabanchel Bajo
- MP.11.02 Casco de Carabanchel Alto
- MP.11.03 Barrio de San Isidro
- MP.11.04 Glorieta del Ejército-Palacio Vista Alegre
- MP.11.05 Entorno Camino Viejo Leganes
- MP.11.06 Entorno Antonio López

ÁREA DE CENTRALIDAD

- AC.11.05 General Ricardos - La Oca

GESTIÓN DE MOVILIDAD

- GM.11.01 Polígono Tamames Aguacate

ÁREA DE OPORTUNIDAD

- AO.11.01 Finca Vista Alegre
- AO.11.02 Glorieta Valle de Oro
- AO.11.05 Calle Navalonda
- AO.11.06 Comillas

EJE CÍVICO

- EC.00.01 Avenida de los Poblados
- EC.11.01 General Ricardos

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

- IT.11.01 Parque San Isidro - Madrid Río
- IT.11.02 Mercedes Arteaga - Jacinto Verdaguer

REGENERACIÓN DE BARRIOS

- AG.11.01 Colonia de Loyola - Virgen de la Inmaculada
- AG.11.02 Colonia Experimental
- AG.11.03 Pan Bendito
- AG.11.04 Roger de Flor

ACCIONES PUNTUALES

REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

- EP.11.01 Entorno biblioteca Ana María Matute
- EP.11.02 Conexión Río - Parque de San Isidro
- EP.11.03 Unión Tejares - Favila
- EP.11.04 Plaza de la Emperatriz
- EP.11.05 Conexión Mercedes Arteaga - Jacinto Verdaguer

MEJORA DE CONEXIÓN VIARIA

- CV.11.02 Vía Carpetana - Avenida de los Poblados
- CV.11.03 Conexión M-40 Isla Azul

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.



Actuaciones sobre el espacio público



Entorno biblioteca Ana María Matute

Itinerario estructurante:
camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción transformadora en el distrito.

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Madrid Río - Parque San Isidro - Emperatriz María de Austria

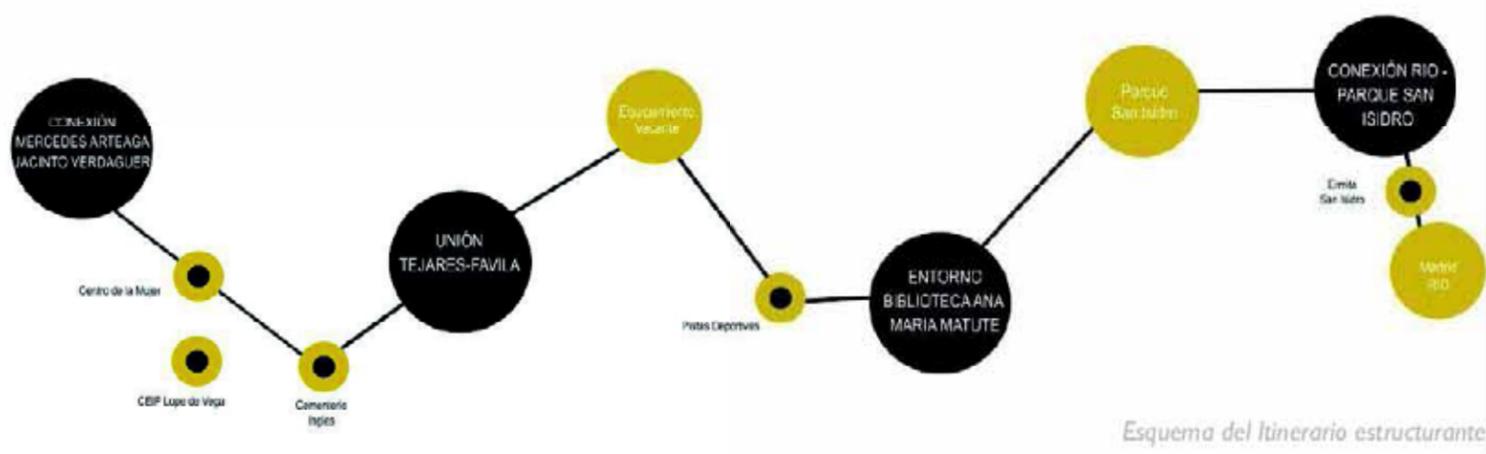
El itinerario trata de mejorar la conexión del distrito con Madrid Río, reduciendo el efecto barrera que produce la topografía y diseñando el espacio para llegar al Manzanares. También pretende poner en valor el parque de San Isidro de gran interés histórico para la población de Madrid pero sin embargo algo desaprovechado. El objetivo final es conformar un corredor verde y llegar a conectar, mediante un recorrido atractivo y amable para el peatón, con el parque Emperatriz María de Austria.

El parque de San Isidro, conocido también como la pradera de San Isidro a través de los retratos de Goya, se encuentra a una altitud mayor en relación con el centro de la ciudad, lo que le convierte en uno de los mejores miradores de Madrid, desde donde observar edificios como la catedral de la Almudena, el palacio Real o las Cuatro Torres.

Por otro lado está situado junto al parque Madrid Río que es un espacio muy utilizado por la población de Carabanchel y con el que conecta a través de los jardines del puente de Toledo.

La intervención trabaja sobre la zona verde contigua entre los paseos de San Illán y Quince de Mayo, en la actualidad un espacio degradado, abandonado y con una fuerte topografía. Se propone la integración de esta barrera en la propuesta de recalificación del espacio como elemento de conexión entre Madrid Río y el parque de San Isidro.

Aprovechando la pendiente del terraplén se crea una pasarela peatonal a media ladera que genera una vía al río. Arrancando desde la dotación del rocódromo y con parada, aproximadamente a la mitad de su longitud, en el paseo del Quince de Mayo, continúa el recorrido hasta el vértice entre los paseos de San Illán y de la Ermita del Santo. Esta sería una solución a las fuertes barreras arquitectónicas presentes en este



ámbito generando un itinerario accesible. También se aprovecharía la gran explanada frente a la ermita del Santo para crear un uso estancial, incluso se podría plantear situar un hito a modo de mirador sobre Madrid que recupere la vista desde la pradera de San Isidro hacia el centro histórico.

Se propone revitalizar el entorno de la biblioteca Ana María Matute, ya que su ubicación resulta aislada, mejorando sus accesos y la adecuación del ámbito con el fin de potenciar el uso del equipamiento.

La actuación también incidiría en el área situada próxima a las viviendas sociales entre las calles Caronte y Tejares, mejorando la urbanización de la zona libre y del solar vacante situado al sur del complejo formado por el tanatorio y el cementerio de Santa María, que en la actualidad son dos espacios degradados y sin uso.

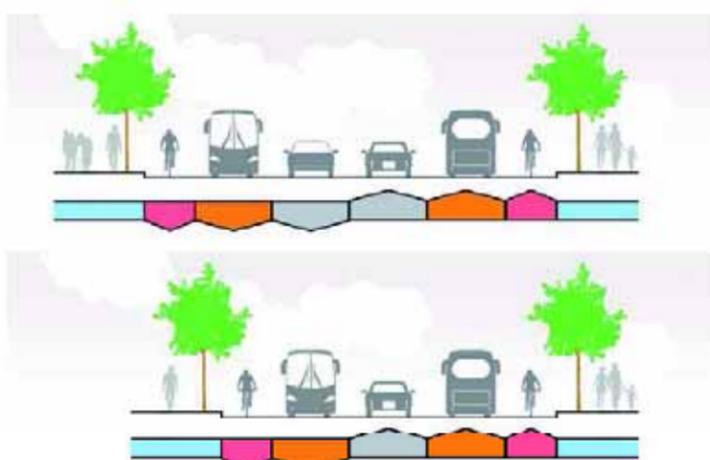
La intervención en la plaza de Cantoria busca mejorarla y conectarla física y visualmente con la calle de San Pantaleón y con la estación de metro de Urgel. Igualmente es motivo de propuesta la adecuación y reestructuración del bulevar de Mercedes Arteaga, mediante la ordenación de la vegetación y mejora del equipamiento urbano.



Conexión Río - Parque San Isidro
Unión Tejares - Favila
Entorno biblioteca Ana María Matute



Calle General Ricardos



Eje cívico General Ricardos. Alternativas de secciones propuestas

Área de mejora peatonal:

Áreas de calles estrechas y espacios libres en donde el objetivo es reducir la velocidad de los vehículos motorizados, ganar espacio para el peatón y garantizar la accesibilidad universal a los servicios y dotaciones de uso diario.

Eje cívico:

Vía principal del distrito con una importante actividad en su entorno, en la que estudiar el diseño de la calle para incluir nuevos modos de transporte, como la bicicleta, y ampliar el espacio para el peatón.

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

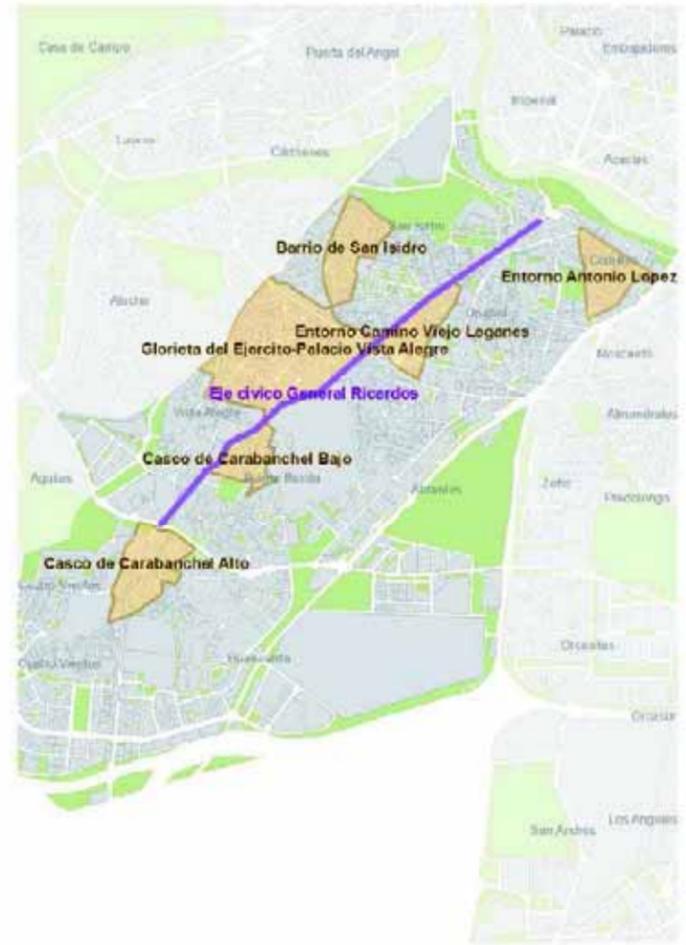
Eje cívico General Ricardos

La actuación sobre la calle General Ricardos trata de llevar a cabo una mejora de la movilidad peatonal y el equilibrio de los diferentes modos de transporte, favoreciendo la accesibilidad a equipamientos, comercio y servicios, mediante la introducción de un itinerario ciclista y la regularización de la sección del viario que actualmente presenta un diseño variable según diferentes tramos. Se plantea la posibilidad de mantener una plataforma para transporte público y un carril para vehículos en cada sentido. Con esta propuesta, el cambio más notable se produciría en el tramo que discurre entre Marqués de Vadillo y la avenida de Oporto, el tramo más comercial donde la sección de calzada perdería un carril por sentido si bien se incrementaría sustancialmente el espacio peatonal. El proyecto persigue la recuperación del camino histórico y la calidad de urbanización de este eje comercial. El tráfico se vería derivado hacia otras calles, fundamentalmente la vía Lusitana y la calle Nuestra Señora de Valvanera, para lo cual sería importante completar la conexión prevista en el planeamiento de esta calle con la avenida de los Poblados en las proximidades de la antigua cárcel de Carabanchel.

Áreas de mejora peatonal

Carabanchel es un distrito con graves problemas de accesibilidad peatonal y de déficit de aparcamiento, sobre todo en algunas zonas como los cascos históricos y otros barrios más antiguos con calles estrechas sin apenas espacio para el peatón y que normalmente coinciden con alta densidad comercial. Por ello se pretende intervenir en los ámbitos de General Ricardos – calle Oca, cascos de Carabanchel Alto y Carabanchel Bajo, barrio de San Isidro, camino Viejo de Leganés y entorno de la calle Antonio López con la delimitación de áreas de mejora peatonal.

En estos casos se propone rediseñar algunas calles con mayor sección como Nuestra Señora de Fátima, Matilde Hernández, Nuestra Señora de Valvanera, paseo de Muñoz Grandes o camino Viejo de Leganés, con incremento de espacio para el peatón y mejora del arbolado. También crear calles de coexistencia en los entornos de dotaciones escolares como el colegio Verduna, colegio Monseñor Romero, Institución Salesiana o colegio público Perú. Mejorar espacios estanciales y plazas, como la plaza de la Emperatriz en el casco de Carabanchel Alto y estudiar posibles peatonalizaciones como la de la calle Laguna. Todo ello precisa localizar oportunidades de nuevos aparcamientos y promover su ejecución.



Áreas de mejora peatonal y eje cívico



Área de mejora peatonal Glorieta del Ejército - Palacio de Vista Alegre: Calle de las Tintas / Calle Laguna / Glorieta del Ejército
Soluciones tipo para áreas de mejora peatonal



ÁREAS DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

Quinta de Vista Alegre

La actuación de apertura al uso público de la Quinta de Vista Alegre es sin lugar a dudas una de las principales prioridades del distrito. El conjunto de la quinta se encuentra dentro de la relación de parques históricos establecida por el Plan General, que protege edificios y jardines a través de los correspondientes catálogos, otorgando la mayor singularidad y protección al antiguo palacio de Bellavista perteneciente al marqués de Salamanca, y el que fuera el palacio de la reina María Cristina. En 2009 se elaboró un Plan Especial de Adecuación Funcional y Ambiental de la Quinta de Vista Alegre. Este plan planteaba la transformación de Vista Alegre en un parque cultural al servicio de los vecinos del distrito, realizaba una redefinición y redimensionamiento de los distintos equipamientos localizados en la quinta, incorporaba un programa de actuaciones de conservación, restauración y mejora de los jardines y edificios catalogados, proponiendo una reorganización de la movilidad dentro del recinto que facilite los accesos desde el exterior, mejorando y reordenando el viario interior.

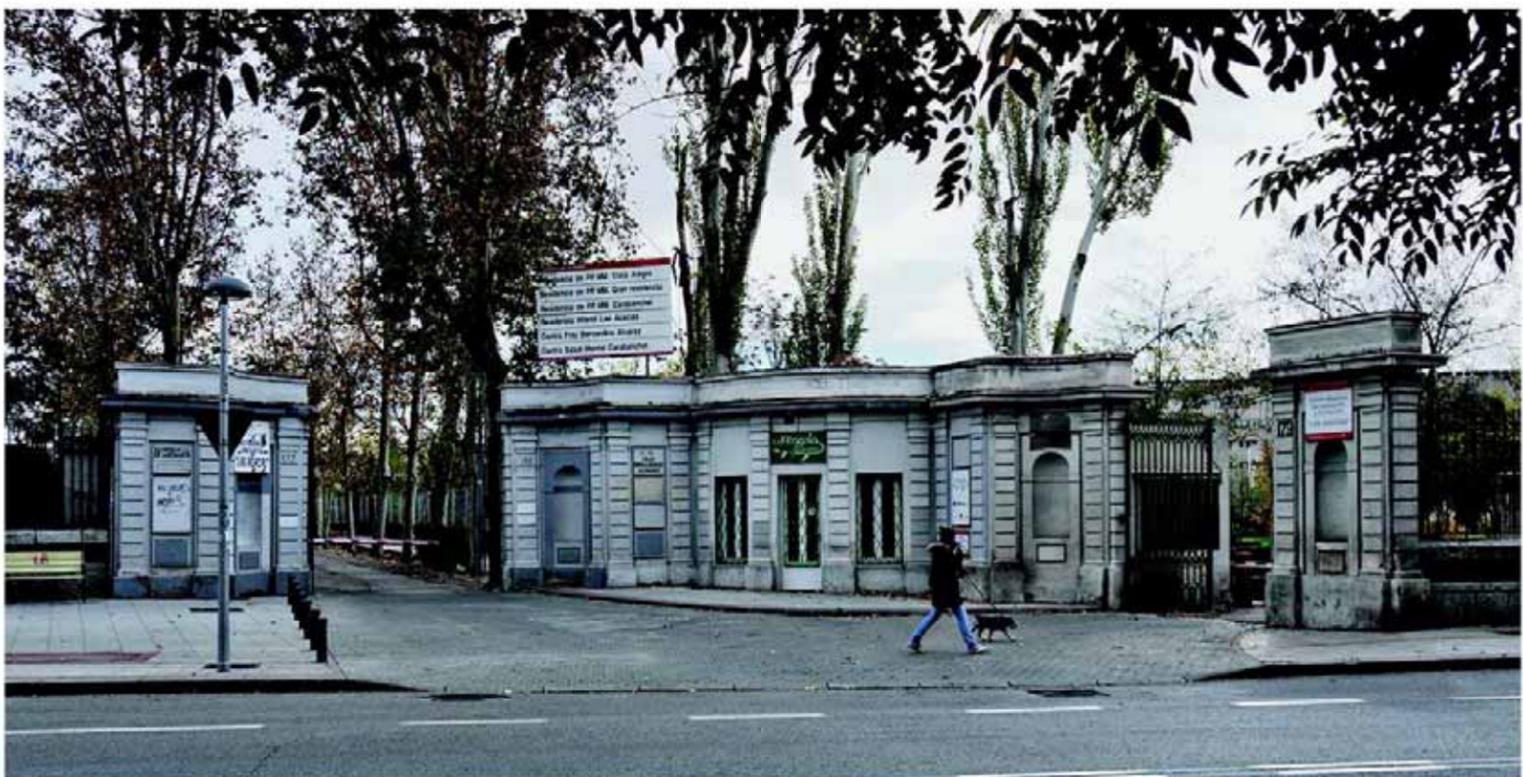


Quinta de Vista Alegre:
Imagen aérea
Accesos

A las necesidades actuales de adecuar las instalaciones existentes, manifestada por alguna de las instituciones emplazadas en la quinta, se suma la demanda histórica de la población de recuperar y abrir al público el parque.

Todo ello ha llevado a incorporar la necesidad de retomar la tramitación del Plan Especial redactado y desarrollarlo para llegar a un acuerdo con las administraciones presentes en el mismo; Comunidad de Madrid, Ministerio de Defensa y Ministerio del Interior representados por el Patronato de Huérfanos del Ejército de Tierra y el Patronato de la Policía Nacional.

Así los objetivos más destacados para esta área consisten en la apertura para el uso público del parque histórico de la Quinta de Vista Alegre, también la recuperación histórica y ambiental de los jardines paisajistas del siglo XIX, del palacio Viejo, el de la reina María Cristina y el palacio Nuevo o del marqués de Salamanca y establecer el régimen urbanístico aplicable a las actuaciones sobre las parcelas dotacionales.





Áreas de oportunidad y de centralidad urbana

ÁREAS DE CENTRALIDAD URBANA

Las áreas de centralidad urbana identificadas en el distrito son: General Ricardos, Calle Oca, Marqués de Vadillo, Casco Histórico de Carabanchel Bajo y Casco Histórico de Carabanchel Alto. Estas áreas están formadas por un entramado de calles y edificaciones con una enorme potencia de su zócalo comercial lo que proporciona una gran afluencia de usuarios y vehículos. Se propone potenciar el carácter comercial a través de la normativa urbanística con un régimen de usos más favorable a la implantación de actividad económica y fomentar la mejora del espacio público y la movilidad. Se estudiarán peatonalizaciones y ampliaciones de aceras en función del tránsito peatonal y motorizado.



Glorieta Valle del Oro. Imagen sugerente

ÁREAS DE OPORTUNIDAD

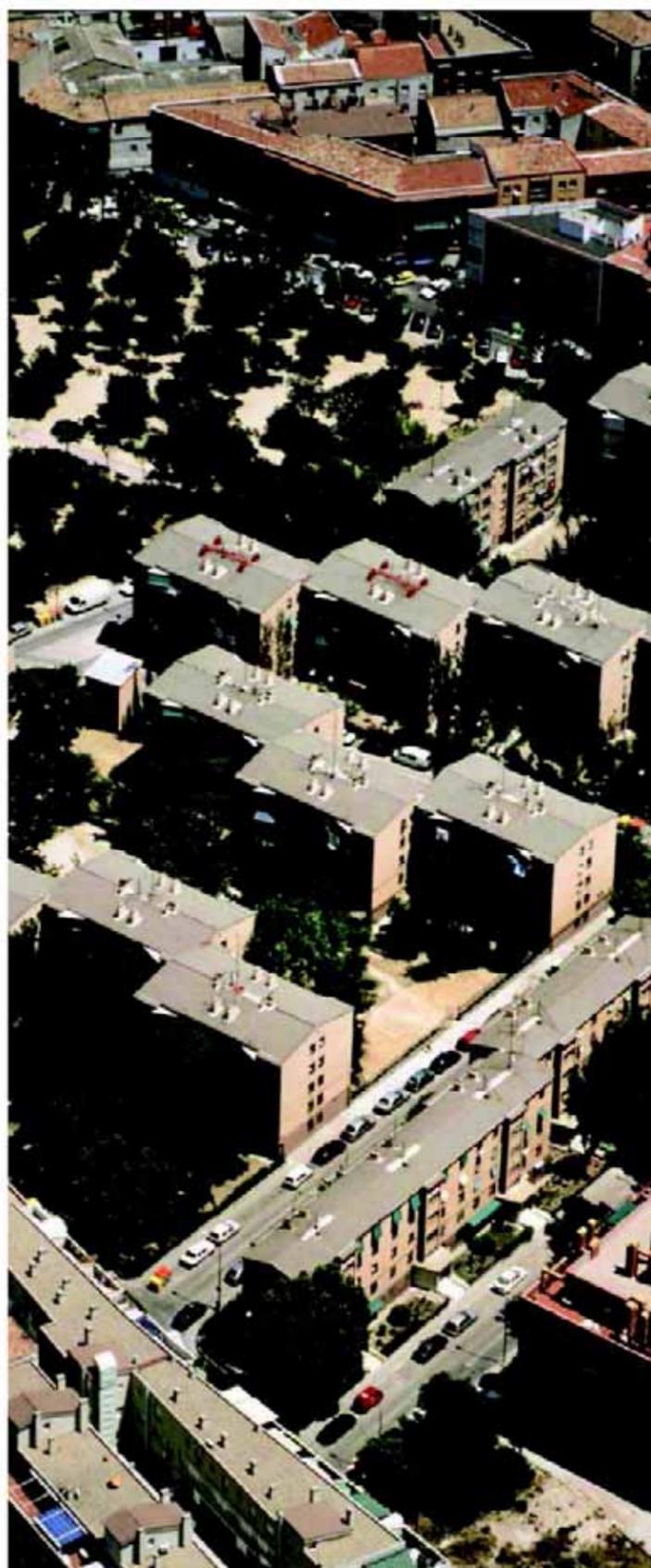
Glorieta de Oporto – Valle del Oro

Se trata de un área de oportunidad de obtener suelo para equipamientos y espacios libres que debe plantear y analizar la opción de traslado de la estación de servicios de combustible existente y la obtención del equipamiento privado propiedad actualmente de la Fundación Goicoechea Isusi. El objetivo último es conseguir un lugar emblemático para el distrito en la confluencia de estas calles, que también constituye un punto de atracción e intercambio de transporte, con la posible localización de la sede de la junta de distrito y algún equipamiento demandado por la población que enfatice el carácter cívico o cultural de la plaza. La actuación de Valle del Oro reforzaría la idea del eje cívico de General Ricardos donde irían apoyándose diferentes centralidades de distrito: Marqués de Vadillo y cascos de los Carabancheles.

Remodelación Barrio de Comillas y Calle Navahonda

La remodelación del barrio de Comillas es un área de planeamiento remitida por el Plan General para su desarrollo, que posibilita la ampliación de la superficie de las viviendas existentes.

En cuanto a la calle Navahonda se encuentra incluida dentro del área de planeamiento incorporado Mercedes Arteaga - Jacinto Verdaguer, que tiene como objetivo la ordenación para conseguir un incremento de dotaciones públicas en una zona deficitaria pero que se encuentra pendiente de desarrollo.



Barrio de Comillas

*Área de oportunidad:
Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.*



Barrios a regenerar

REGENERACIÓN DE BARRIOS

Se identifican como prioritarios los ámbitos; colonia Loyola - Virgen de la Inmaculada, Roger de Flor, colonia Experimental y Pan Bendo

El objetivo que se persigue en estos barrios es obtener la titularidad municipal de los suelos de los espacios libres no edificados con objeto de intervenir en la mejora de la urbanización, eliminando las barreras arquitectónicas y urbanísticas y reordenando el aparcamiento. A su vez se pretende dar posibles soluciones para la intervención en edificios, en concreto para la instalación de ascensores y aislamiento de fachadas considerando las diferentes tipologías, con ello se trataría de proteger el paisaje homogéneo de las colonias y mantener los valores arquitectónicos que les hace reconocibles.

Colonia Experimental

Se trata de una colonia con un diseño arquitectónico singular proveniente de un concurso de arquitectura convocado por el Ministerio de la Vivienda en el año 1957 para viviendas experimentales ligado a los planes de realojo urgente de poblaciones suburbanas, con cierto espíritu aperturista que pretendía la colaboración de los mejores arquitectos del momento. En estos años la Comisaría de Planificación y Desarrollo Urbano elabora el Plan Parcial de Ordenación del Barrio de Progreso donde se ubican estos terrenos.

La tipología de la edificación residencial es en bloques abiertos de cuatro alturas y unifamiliares de 2 plantas, alojando en el interior del ámbito algunas dotaciones como la parroquia Cristo de la Paz y el colegio público República del Ecuador.

Regeneración de barrios:

Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.

Colonia Loyola- Virgen de la Inmaculada

La colonia Loyola es una iniciativa del Hogar del Empleado que constituye un hito en la evolución de la vivienda pública de los años 60. El módulo edificado agrupa dos cortos bloques desplazados en composiciones escalonadas de forma que todas las viviendas son exteriores. Actualmente el conjunto se encuentra vallado con tres accesos, utilizándose preferentemente el interior como aparcamiento de vehículos privado.

El ámbito Virgen de la Inmaculada es algo posterior en el tiempo, data de los años 70. Esta formado por bloques con 3 alturas y plantas en forma de cruz con cuatro viviendas por planta. Destacan las terrazas que recorren gran parte de la longitud de fachadas aunque han sido en gran parte cerradas de forma desigual, también abundan medianeras ciegas.

Pan Bendito

El Plan Especial de Reforma Interior de Pan Bendito fue promovido por el Instituto Nacional de la Vivienda (INV) dentro del programa de remodelaciones de barrios. El plan tenía como objeto realizar la ordenación urbanística del sector, que permitía, mediante operaciones de remodelación el realojo de 1.401 viviendas nuevas, al mismo tiempo que se mantenían las 608 viviendas existentes de la Obra Sindical del Hogar. El sistema de actuación fue por expropiación con el compromiso de ceder al Ayuntamiento libre de cargas las áreas destinadas a zona verde pública, viario y equipamientos públicos.



Colonia Virgen de Loyola
Colonia Pan Bendito
Colonia Experimental

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas

La Almendra Central

**Refuerzo a la
transformación
socio-ambiental del distrito**

USERA

Refuerzo a la transformación socio-ambiental del distrito

El distrito de Usera, si bien originariamente formaba parte del término municipal de Villaverde, liga su crecimiento al de la capital. Es sobre todo a partir del fuerte movimiento migratorio de finales del siglo XIX y principios del siglo XX cuando Usera empieza a formarse como núcleo urbano con población obrera que se asienta en la periferia de Madrid. El crecimiento se produce en torno a la calle Marcelo Usera, en una extensa zona de pequeñas parcelaciones de suelo con un denso entramado de calles estrechas que ocupan los actuales barrios de Moscardó y Pradolongo.

Esta urbanización se completa con alguna colonia de viviendas unifamiliares más planificadas como la colonia Moscardó y la colonia San Fermin.

El segundo periodo de fuerte crecimiento de la capital, a partir de 1950 al amparo del Plan de Urgencia Social de 1957, genera en el distrito la construcción de nuevos barrios: Almendrales, Poblado Dirigido de Orcasitas, Meseta, Orcasur, Zoffó y la Perla ocupando predominantemente la mitad sur del distrito.

La configuración de Usera se completa con el Plan General de 1985 que planifica tres operaciones estructurantes para la ordenación del distrito que son el parque de Pradolongo, la avenida de los Poblados y el parque lineal del Manzanares Sur.

El programa de barrios en remodelación de los años 80 también cambia la fisonomía del distrito ya que las Orcasitas son remodeladas lo que modifica el paisaje edificado de la cornisa sur hacia la M-40, autovía que también está iniciando su ejecución al formar parte de la red arterial de Madrid.

Usera es por tanto un distrito muy consolidado donde solo queda algún área pendiente de reordenar al sur del hospital 12 de Octubre. Se caracteriza por una estructura urbana muy legible con diferentes unidades vecinales organizadas en torno a un gran parque central que es el corazón del distrito. Con una superficie de 72 hectáreas, Pradolongo es un elemento muy requalificador si bien produce una cierta división entre la zona norte y sur del distrito que puede estar motivada por el desnivel topográfico respecto del casco de Usera y a una problemática social y de desempleo más acentuada en los barrios del sur que contribuye a intensificar esa división. No obstante, todo el distrito presenta unos índices muy elevados de vulnerabilidad urbana que lo convierten en prioritario para la estrategia de regeneración de barrios.

Analizando las relaciones internas del distrito se aprecia de forma nítida esta división norte-sur; en la zona norte las relaciones de proximidad se apoyan en las calles Marcelo Usera, Olvido y Cristo de la Victoria, que conectan con los equipamientos dotacionales de uso diario y con la actividad económica del pequeño comercio, mientras que en la zona sur es la avenida de los Poblados y su continuación por la avenida de San Fermín el eje que comunica con todas las dotaciones educativas, deportivas y culturales. También hay un itinerario de proximidad paralelo a la avenida de los Poblados, que une los centros locales en torno a los cuales se organiza la vida de los tres barrios: Poblado Dirigido, Meseta y Orcasur.

Entre los elementos más identitarios del distrito estaría en primer lugar la centralidad urbana que supone la zona comercial en el entorno de la calle Marcelo Usera, que sería el área más reconocible e identificable para la población de Madrid, por el carácter de casco urbano denso y diverso, con mezcla de usos y por la proximidad a los distritos más centrales. A esta red de

elementos identitarios también se suman algunos de los conjuntos homogéneos edificados de Almendrales, Orcasur y colonia Moscardo, las grandes zonas verdes como Pradolongo y el parque lineal del Manzanares y dotaciones importantes como el hospital 12 de Octubre, La Caja Mágica y el Club de Natación Móscardo.

Los ejes urbanos más representativos de Usera son las calles Marcelo Usera y Dolores Barranco que comunican con el nodo cultural de Matadero al otro lado del río. También la avenida de Córdoba con algunos ejemplos de arquitecturas bioclimáticas singulares promovidas recientemente por la Empresa Municipal de Vivienda y Suelo (EMVS).



La Dama del Manzanares

Se reconocen otras identidades más locales para los vecinos de los diferentes barrios como la zona deportiva de la calle Cerro Blanco en el barrio de Zofío, la plaza del Pueblo de Orcasur, la plaza Asociación en Meseta, con la central térmica y en el Poblado Dirigido el entorno de la plaza de Zapota.

La red ambiental del distrito es una de sus mayores fortalezas, con los parques de Madrid Río, Pradolongo y el parque lineal del Manzanares Sur, aunque presenta un cierto potencial de mejora mediante la creación de corredores verdes que refuercen la conexión entre los mismos; hay que tener en cuenta que es uno de los distritos más afectados por la isla de calor urbana. Así, las grandes avenidas podrían mejorar su tratamiento vegetal y funcionar como corredores ambientales; es el caso de la avenida de los Poblados, la avenida de San Fermín y la avenida de Andalucía y también el camino de Perales, por su carácter de vía parque y la relación tan estrecha que tiene con el Parque del Manzanares.

En materia de movilidad, Usera es un distrito bien conectado a nivel de accesibilidad en vehículo privado al estar rodeado por carreteras urbanas: las



Rio Manzanares desde La Caja Mágica



Torre de la central térmica de Meseta

circunvalaciones M-30 y M-40 y la autovía A-42; además tiene tres ejes urbanos con una función de viario principal para conexiones con distritos colindantes, que son la avenida de los Poblados, la carretera de Andalucía y la calle Marcelo Usera.

El transporte público del distrito se apoya fundamentalmente en dos líneas de metro y de cercanías, con un área importante de intercambio modal en plaza Elíptica.

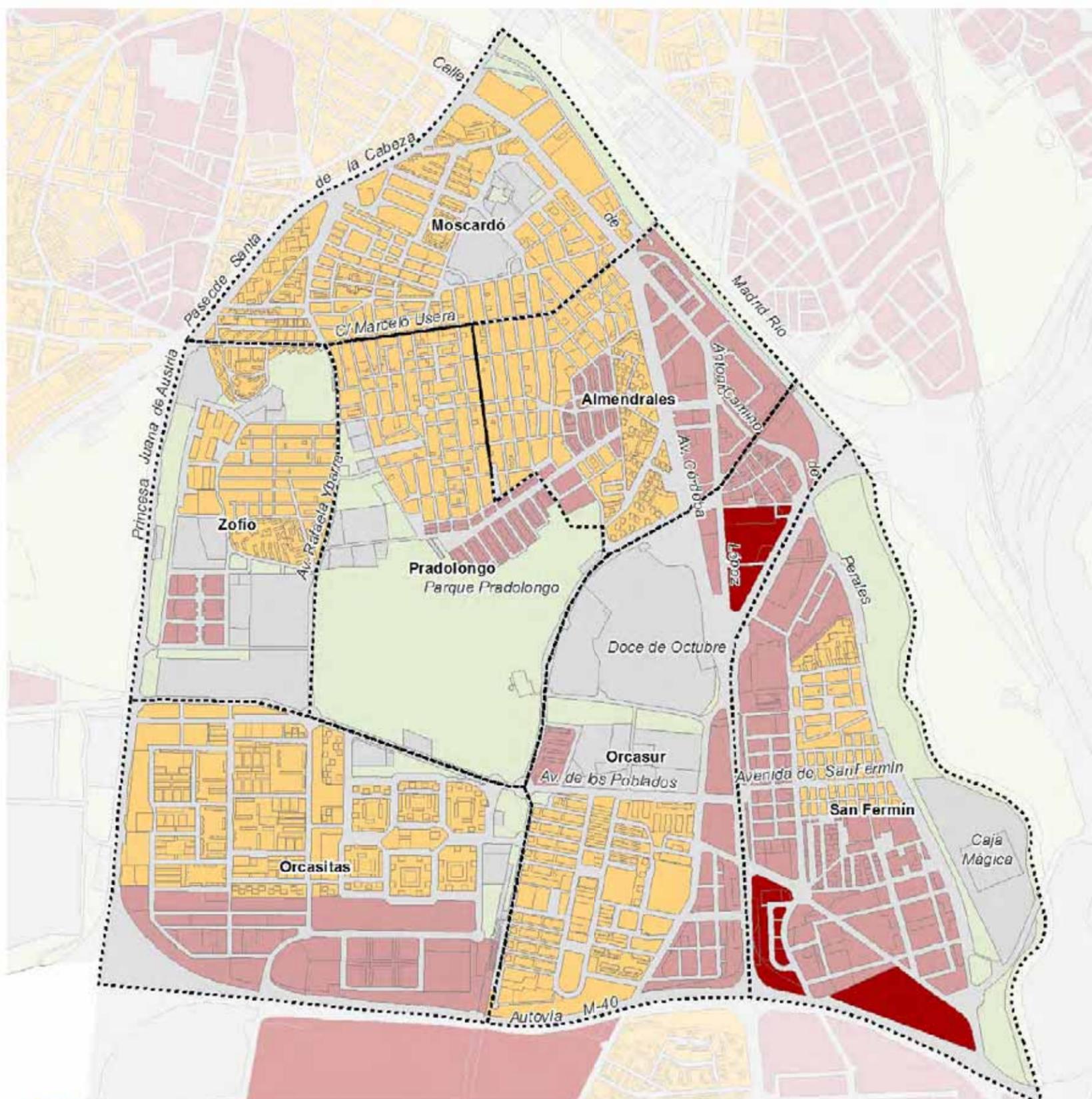
Los principales problemas de movilidad se sitúan en los barrios de Zofío, Moscardó y Pradolongo con una fuerte presión de aparcamiento, poco espacio peatonal, incluso sección insuficiente para el acceso de vehículos de emergencia.

También hay problemas de accesibilidad peatonal en los cruces de la M-40, lo que dificulta la unión con el distrito de Villaverde, el paso de la línea del ferrocarril entre Orcasur y Meseta, así como escasez de pasos peatonales a lo largo de la avenida de Andalucía.

Las principales demandas de la población están enfocadas a la superación de barreras que actualmente suponen las avenidas de los Poblados y Andalucía y

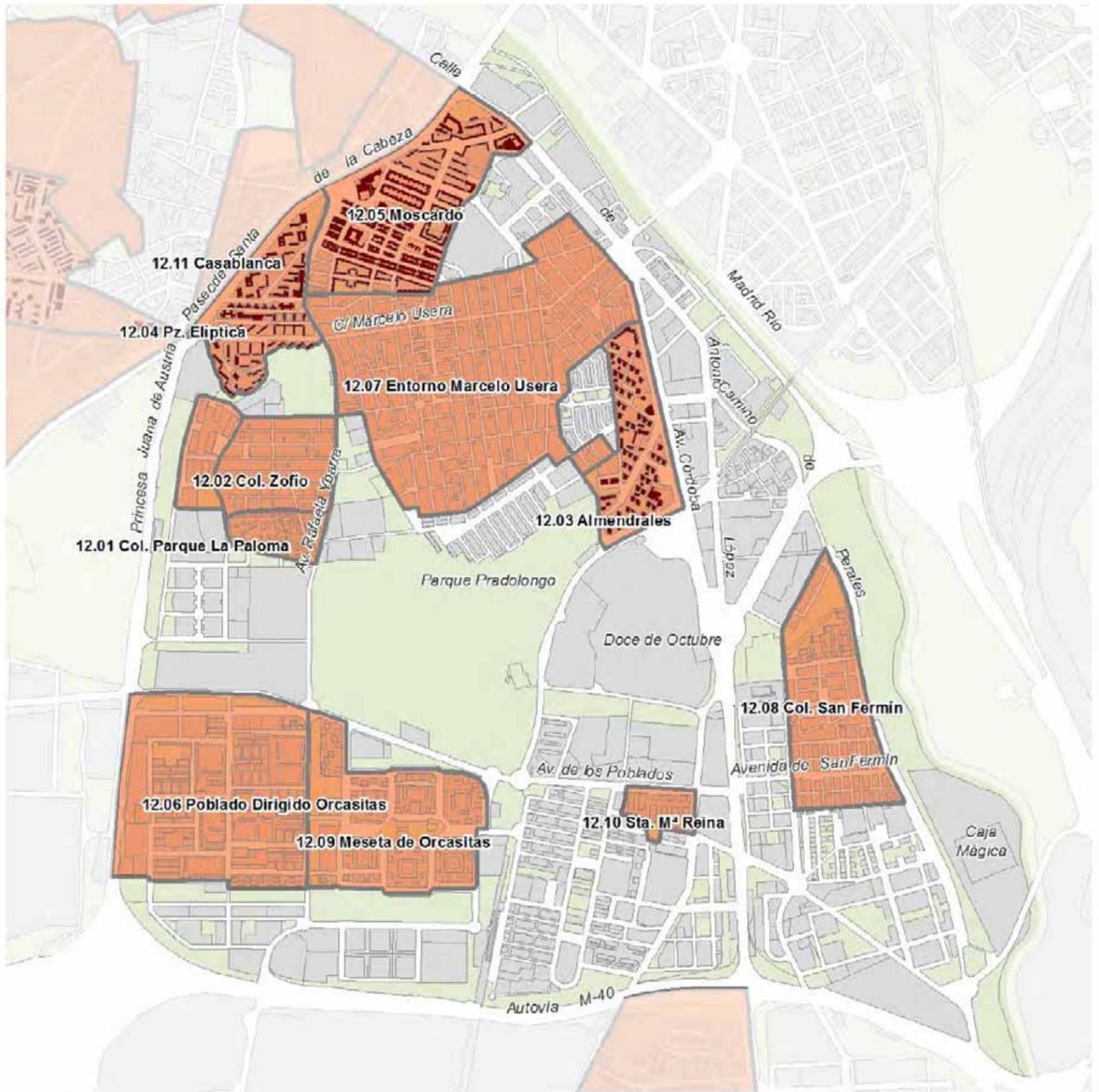
también a la superación del aislamiento del Poblado, Meseta de Orcasitas y Orcasur respecto al resto del distrito. Otra de las mejoras más solicitadas es la seguridad en el parque de Pradolongo con la regeneración de algunas zonas activando su uso. La Junta Municipal del Distrito se ha planteado como objetivo principal en los próximos años lograr la transformación socioecológica de Usera .

La estrategia de regeneración para el distrito se orienta a potenciar la centralidad urbana del entorno de Marcelo Usera mejorando sus condiciones ambientales a través de una estrategia de renaturalización y de mejora de la movilidad urbana. También se pretende lograr una mayor integración entre barrios, fundamentalmente entre Orcasitas, Orcasur y San Fermín.



- Residencial Antigua
- Residencial Joven
- Actividad Económica
- Suelos en Proceso de Transformación
- Suelos Pendientes de Transformación

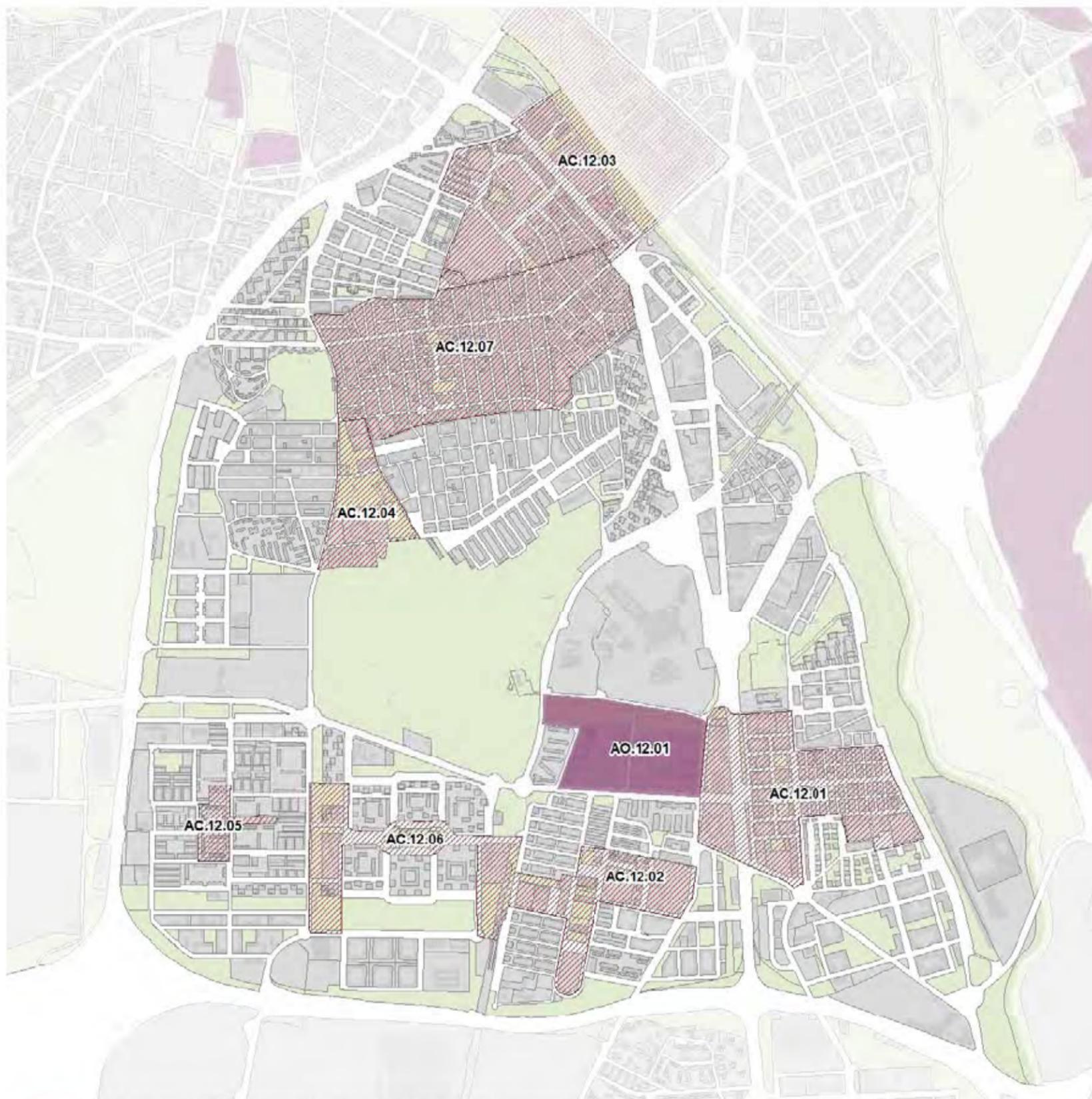
Localización de Áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

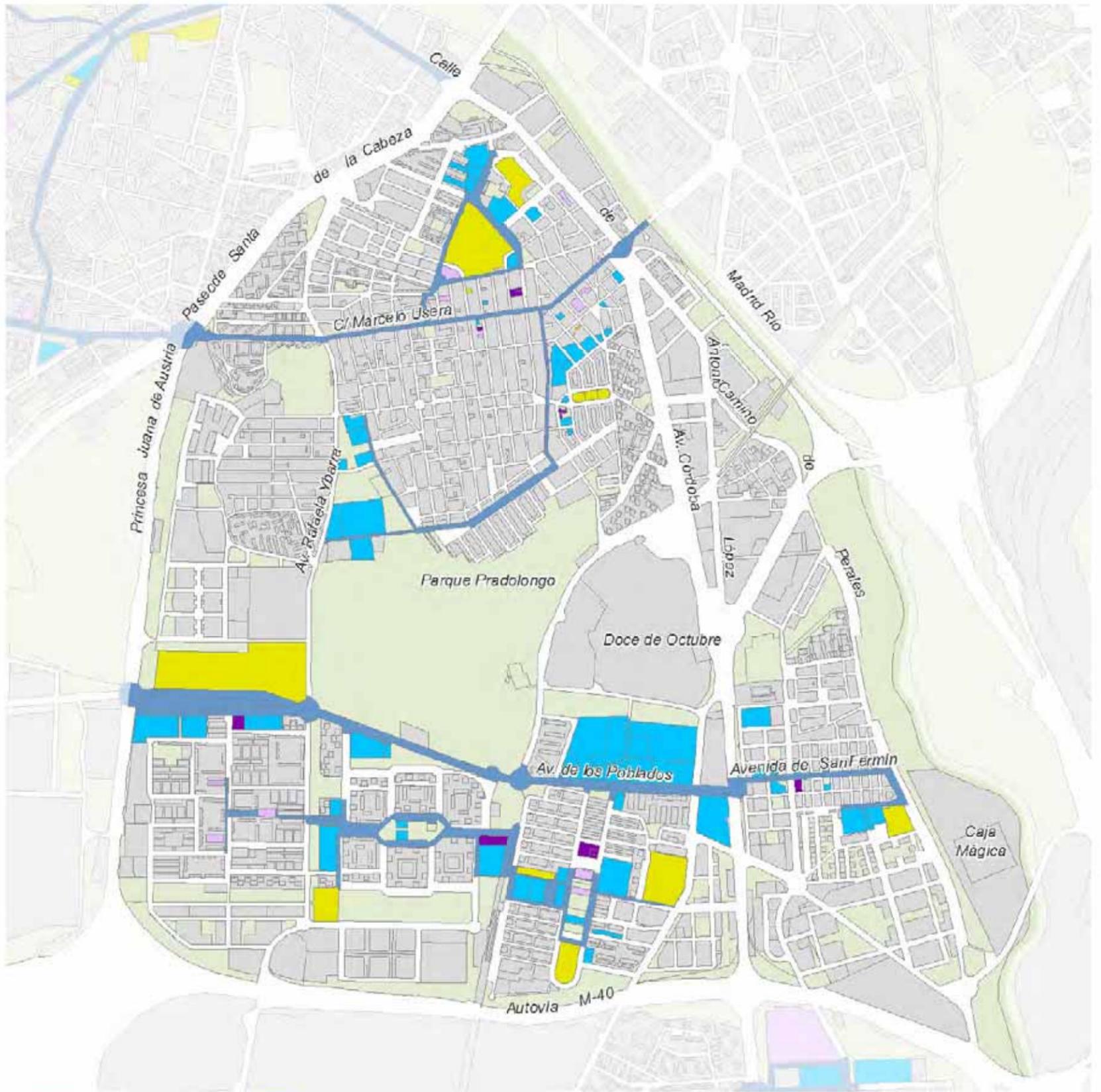
- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU



- | | | | |
|---|---------------------|----------|-----------------------------|
|  | Área de Centralidad | AO.12.01 | Avenida de los Poblados |
|  | Área de Oportunidad | AC.12.01 | San Fermín |
| | | AC.12.02 | Orcasur |
| | | AC.12.03 | La Chimenea - Matadero |
| | | AC.12.04 | Junta Municipal de Usera |
| | | AC.12.05 | Zona comercial de Orcasitas |
| | | AC.12.06 | Meseta de Orcasitas |
| | | AC.12.07 | Marcelo Usera |

Áreas de ordenación y centralidad



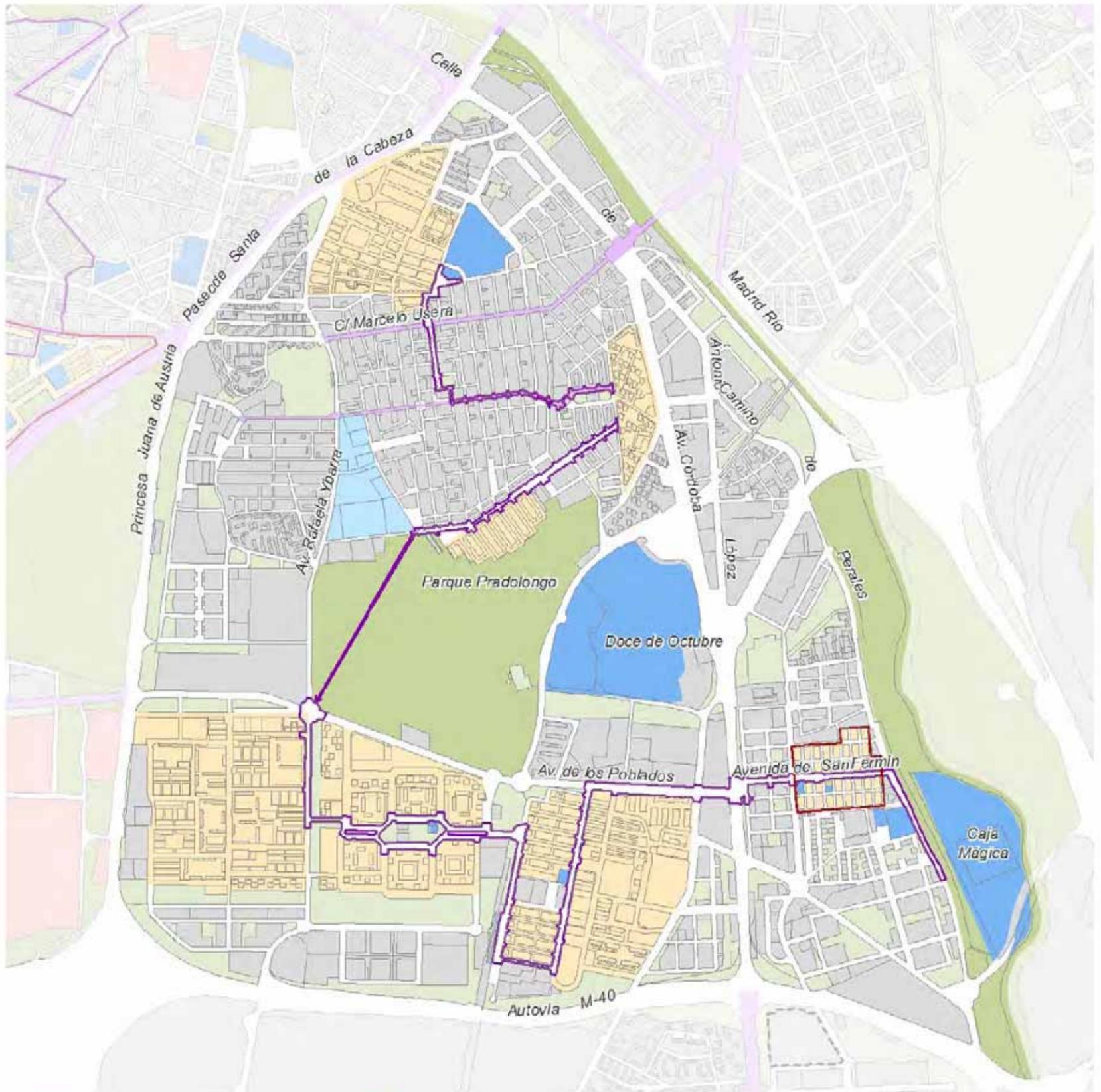
- Red de Proximidad
- Deportivo
- Equipamiento
- Intercambiodor
- Mercados
- Religioso

Red de proximidad



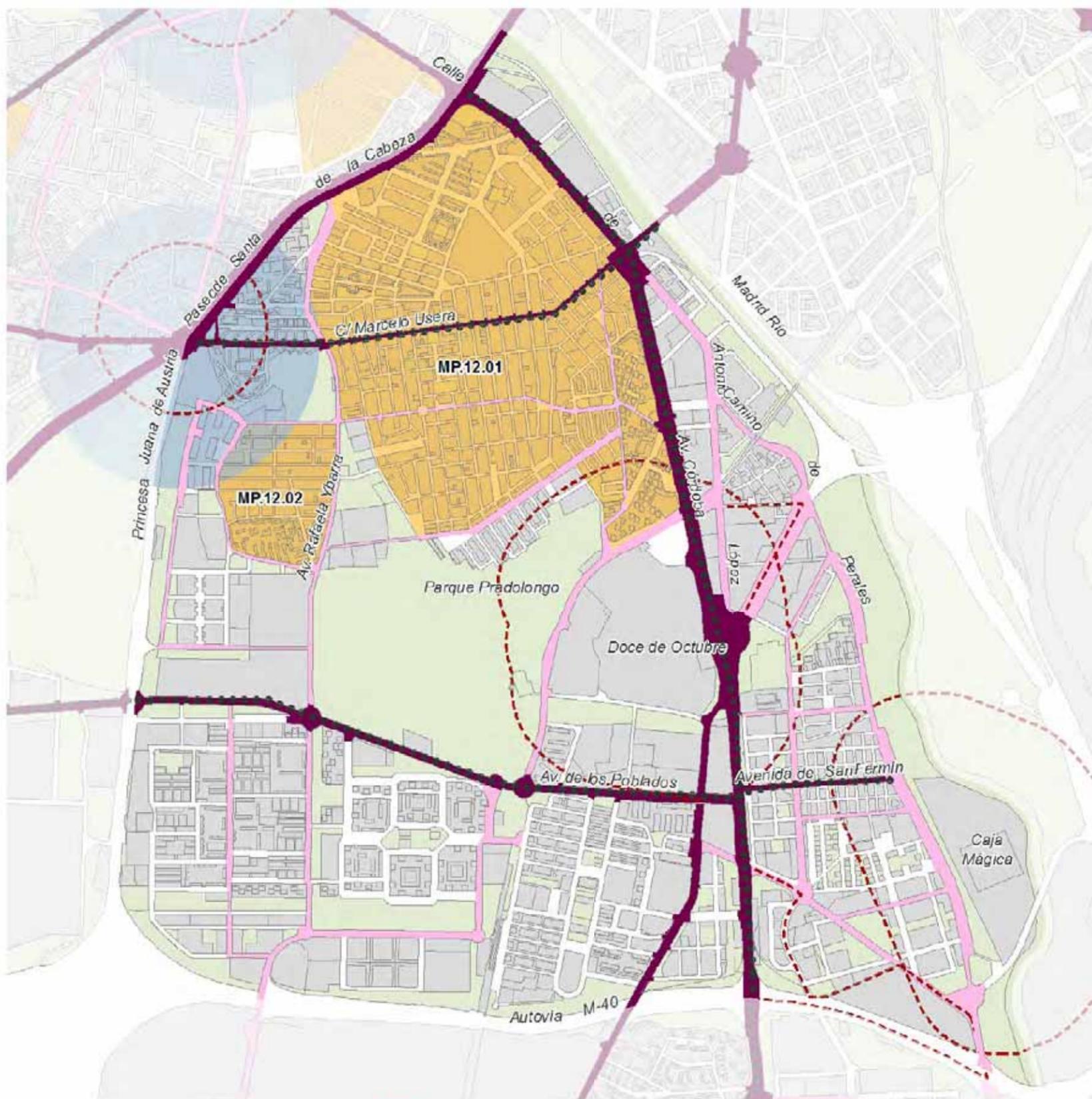
- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



- | | | |
|--|--|--|
|  Eje Identitario |  Edificio y Bajo comercial |  Área Comercial |
|  Propuesta |  Edificio/Conjunto no Residencial |  Intercambiador |
|  Área Dotacional |  Edificio/Conjunto Residencial |  Deportivo |
|  Dotacional |  Colonia/Conjunto Protegido |  Servicio Público |
|  Dotacional Protegido |  Edificación Protegida |  Zonas Verdes |

Red de identidad



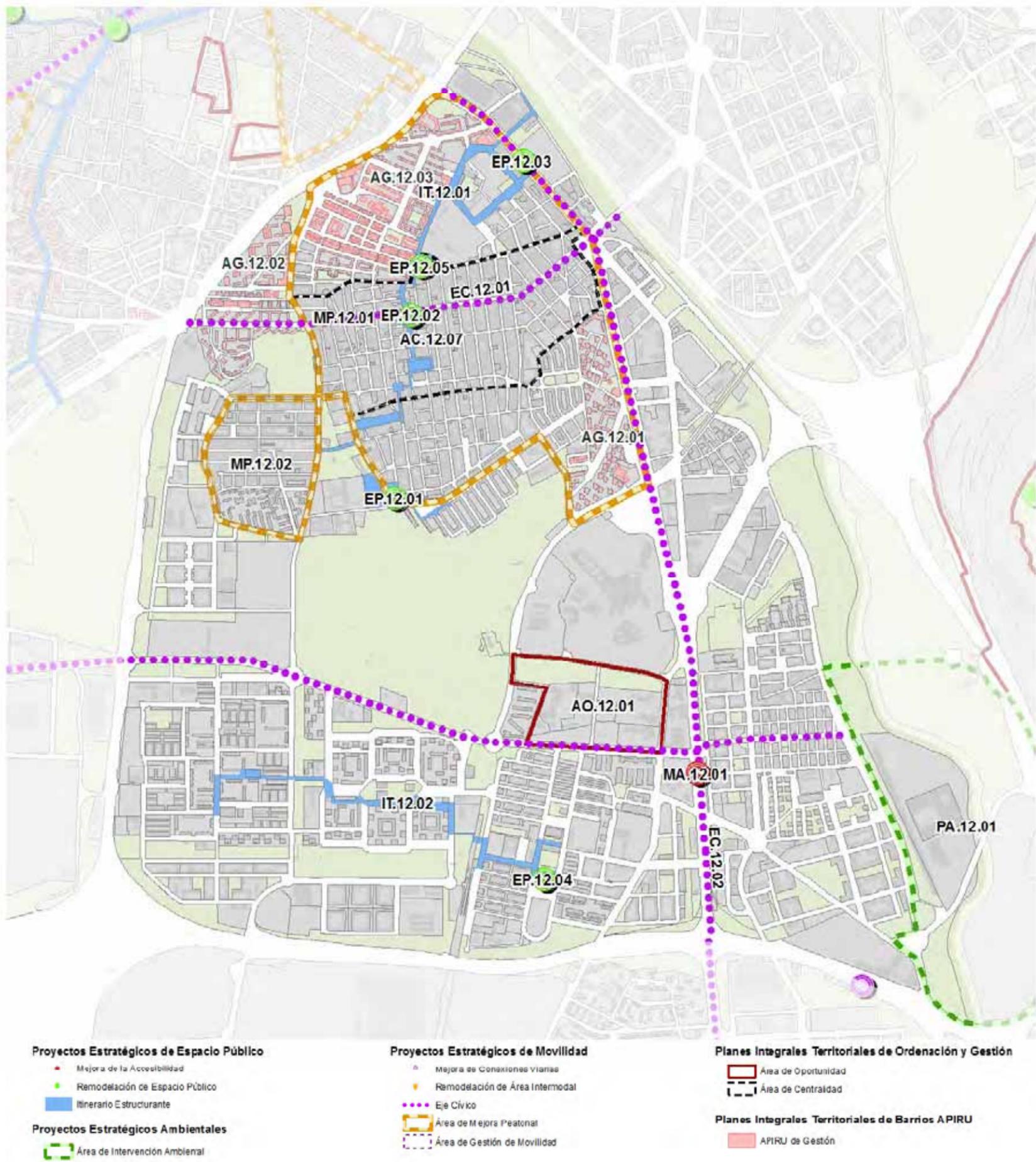
- | | | |
|--|---|---|
| Eje Cívico | Eje Urbano | MP.12.01 Entorno Calle Marcelo Usera - Dolores Barranco |
| Entorno Atractor de Área Intermodal | Calle Colectora | MP.12.02 El Zofio |
| Entorno Atractor | Área de Mejora Peatonal | |

Red de movilidad

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Usera





PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE CENTRALIDAD

AC.12.07 Marcelo Usera

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

MP.12.01 Entorno Calle Marcelo Usera - Dolores Barranco

MP.12.02 El Zoffo

ÁREA DE OPORTUNIDAD

AO.12.01 Avenida de los Poblados

EJE CÍVICO

EC.00.01 Avenida de los Poblados

EC.12.01 Marcelo Usera

EC.12.02 Avenida de Córdoba

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

IT.12.01 Del Río a Pradolongo

IT.12.02 Tejiendo Usera

REGENERACIÓN DE BARRIOS

AG.12.01 Barrio de Almendrales

AG.12.02 Colonia Cerrillo

AG.12.03 Colonia Moscardó

ÁREA DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

PA.12.01 Parque Lineal Manzanares 2ª fase

ACCIONES PUNTUALES

REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

EP.12.01 Puerta Pradolongo

EP.12.02 De Marcelo Usera a la Plaza del Hidrógeno

EP.12.03 Enlace Madrid Río

EP.12.04 Gran Plaza Orcasur

EP.12.05 Mercado de Usera

MEJORA DE ACCESIBILIDAD

MA.12.01 Mejora accesibilidad Av. Andalucía

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.



Actuaciones sobre el espacio público

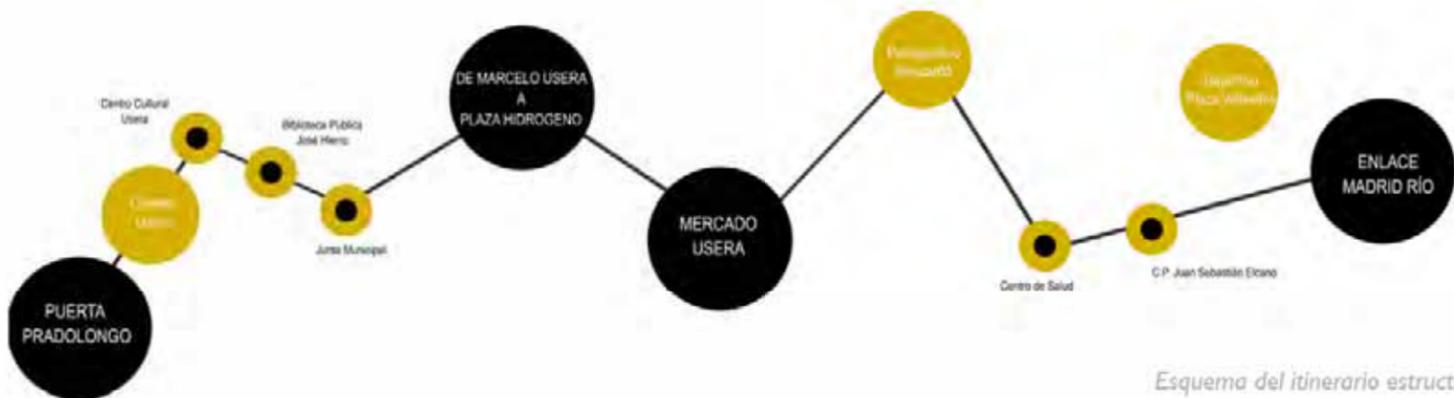
ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Itinerario del río a Pradolongo

Es una intervención con la que se pretende generar un corredor verde entre dos de los parques más importantes del distrito, Madrid Río y Pradolongo. Discurre a través de una de las zonas más densas y con menos espacios peatonales y verdes, por lo que la propuesta se orienta a generar un itinerario habitable que explore las posibilidades de mejora bioclimática, de conseguir una ciudad paseable, a la escala del peatón y de una ciudadanía activa donde se mejoren las relaciones de vecindad mediante el uso del espacio público.

Conecta la zona de centros educativos, como el Juan Sebastián Elcano, y deportivos, la Chimenea, el centro de salud de la calle Calesas, el centro de mayores Usera, la zona comercial en el entorno del mercado de Usera, las pequeñas plazas del Hidrógeno, Julián Marías y las Tizas y finaliza en la cabecera del parque de Pradolongo, donde se sitúa la sede la junta de distrito, centro de salud Joaquín Rodrigo y la biblioteca pública José del Hierro.

La propuesta utiliza diseños de coexistencia en los cruces del itinerario con las calles principales, introduce nueva vegetación más singular, integra soluciones de drenaje sostenible con la idea de favorecer la infiltración y permeabilidad de los suelos también plantea propuestas para aumentar el espacio convivencial y de paseo para el peatón.



Esquema del itinerario estructurante

Un proyecto transversal que requiere de la participación de otras áreas municipales, especialmente la de Medio Ambiente y Movilidad y la Dirección General de Comercio y Emprendimiento, ya que pretende realizar otras actuaciones que complementen la intervención sobre el espacio público, como pueden ser una intervención en el mercado para lograr una arquitectura más accesible y bioclimática, actuar en los vallados y muros de ciertos equipamientos mediante acciones de mejora de paisaje urbano o generar nuevas posibilidades de huertos urbanos.

El proyecto pretende convertirse en una experiencia piloto replicable en otras áreas de la ciudad con problemáticas similares, en las que sobre la muy escasa estructura de espacios públicos actúa el efecto negativo de la isla de calor, que afecta tanto a las viviendas como a los espacios libres, lo que mejoraría sensiblemente la habitabilidad del distrito.

Itinerario "Tejiendo Usera"

Este proyecto de itinerario trata de contribuir a la sensación de comunidad de los tres barrios de Orcasitas. De este modo, pone en comunicación la plaza del Pueblo de Orcasur, la plaza de la Asociación de Meseta y la zona comercial del Poblado Dirigido. Se pretende conseguir un itinerario peatonal y ciclista que trabaje la accesibilidad y recualificación del espacio público proponiendo un rediseño de las plazas para su revitalización como espacios convivenciales.

De este a oeste el itinerario comienza en la plaza del Pueblo de Orcasur, donde se propone la revitalización de este espacio libre fomentando su relación con los equipamientos que le rodean: el mercado, la asociación de vecinos y la biblioteca pública Gabriel García Márquez. En la Meseta recupera el concepto de "centro cívico" con el que en su momento se diseñó la zona central del barrio y en el Poblado Dirigido de Orcasitas actúa sobre un área que reúne las galerías comerciales y el mercado.

el itinerario podría extenderse hasta conectar con la colonia de San Fermín, integrando la futura biblioteca,



Plaza del Hidrógeno
Plaza de Julián Marías



Soluciones tipo para itinerarios estructurantes

Itinerario estructurante:
camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción transformadora en el distrito.



Plaza de las Tizas

el centro de salud y un eje importante de locales comerciales situados en las calles La Perla, Popular Madrileña y Estafeta.

La complejidad de la actuación radica en realizarlo a través de un proceso participativo con los vecinos, en afrontar la problemática social de alguno de estos espacios y también en revisar el uso y las necesidades espaciales y de intervención de algunos equipamientos o servicios como son las galerías, los mercados y los centros culturales. Se hace necesario plantearlo como una actuación participada entre varias áreas municipales y la junta de distrito.

La intervención se plantea como actuación de regeneración urbana en unos barrios que no presentan una prioridad para la actuación de rehabilitación edificatoria, al haber participado del programa de barrios en remodelación, pero que sin embargo presentan una vulnerabilidad social y económica acentuada, que debería abordarse de una manera más integral y transversal pero con el apoyo de una intervención del espacio público.

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

Refuerzo de la centralidad urbana en torno a Marcelo Usera

Reforzar la centralidad urbana de Marcelo Usera supone poner en valor la multiculturalidad y el dinamismo económico del área a través de un régimen de usos más favorable para la actividad económica, que permita enfrentarse además al reto de la apertura del nuevo centro comercial en Antonio López. A su vez y de manera complementaria requiere intervenir sobre el entorno físico.

En este sentido, se pretende llevar un tratamiento de esta área como zona 30 o área de mejora peatonal, donde se incorporen diseños de coexistencia peatón-vehículo en las calles de menor sección, se revise el sentido de circulación de algunas calles y se reordenen nuevos aparcamientos. Todo ello con la idea de liberar espacio para el peatón y mejorar las condiciones estanciales y ambientales del área.

*Área de mejora peatonal:
Áreas de calles estrechas y espacios libres en donde el objetivo es reducir la velocidad de los vehículos motorizados, ganar espacio para el peatón y garantizar la accesibilidad universal a los servicios y dotaciones de uso diario.*

Una de las actuaciones que complementa la propuesta es la remodelación de la calle Marcelo Usera como eje cívico. Marcelo Usera es un eje comercial de gran potencia cuya remodelación permitiría reforzar la conexión del distrito con Madrid Río, el centro cultural Matadero y el mercado de Frutas y Verduras. La actuación sobre el eje tendría el objetivo principal de mejorar la movilidad peatonal para lo cual sería necesario evaluar desde el punto de vista de la movilidad varias alternativas que podrían pasar por la eliminación del aparcamiento y de algún sentido de circulación al menos para el tráfico en vehículo privado.

La centralidad urbana de Marcelo Usera se complementa con la localizada en el entorno de la calle Dolores Barranco, auténtico eje neurálgico del *chinatown* madrileño para la que será preciso una reordenación del tránsito motorizado, aparcamientos y carga y descarga de comercios además de la identificación de un espacio con evidentes señas de singularidad metropolitana.



Actuaciones de movilidad

Mercado de Usera



Área de oportunidad:
Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.



Área de oportunidad y barrios de regeneración prioritaria



Hospital 12 de Octubre

ÁREAS DE OPORTUNIDAD

Al sur del Doce de Octubre

Se trata de una zona junto a la avenida de los Poblados con algunas áreas vacantes pendientes de obtener en suelo urbano consolidado y calificado de uso dotacional, que muestra una clara oportunidad para su transformación. Esta área está constituida por un conjunto de dotaciones educativas: el instituto Ciudad de Jaén, el centro educativo Ponce de León, el colegio de educación especial Joan Miró, una gran parcela libre frente a la avenida de los Poblados que el Plan General del 97 califica de equipamiento y cuya propiedad es de la Agencia Social de Vivienda, del Ayuntamiento y de particulares. También se localiza una zona verde colindante con el Doce de Octubre y una parcela dotacional incluida dentro del PE.12.07 "Hospital Universitario 12 de Octubre" que actualmente no está expropiada.

Este ámbito podría dar cabida a una serie de peticiones de la Junta y necesidades del distrito siendo uno de los grandes vacíos a reordenar, además de poner en uso espacios culturales como el AVAM, colindante al área, que facilite la consolidación de talleres, ofreciendo a los creadores un espacio de trabajo para la continuidad y desarrollo de su actividad profesional, singularizando este ámbito del distrito y visibilizándolo a nivel metropolitano.

Esta área de oportunidad se articula en torno al proyecto de transformación de la actual avenida de los Poblados que pasaría de tener la consideración de "autopista urbana" a ser una calle estructurante, incrementando su potencial para la vertebración de dotaciones distritales y metropolitanas como el parque de Pradolongo.

REGENERACION DE BARRIOS

Almendrales, Colonia Cerrillo, Moscardó y Poblado Dirigido de Orcasitas

El expediente de delimitación de Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana (APIRU) congrega en el distrito de Usera hasta diez áreas diferenciadas. Sin embargo, la prioridad en materia de gestión de suelos e intervención física en rehabilitación de edificios y espacios públicos estaría en el barrio de Almendrales, la colonia Cerrillo, la colonia Moscardó y el Poblado Dirigido de Orcasitas por ser estos los barrios más antiguos del distrito y regulados por norma zonal 3.

El barrio de Almendrales, por indicación de la Junta de Distrito, es la que tendría mayor prioridad, los problemas de la colonia Cerrillo más acuciantes serían de accesibilidad por las elevadas pendientes de sus calles y la falta de ascensores de los bloques de vivienda que complican la accesibilidad a las viviendas.

Por su parte, Orcasitas, el Poblado Dirigido, ha sido el barrio seleccionado para destinar el Fondo de Reequilibrio, debido a los problemas específicos que presenta al existir desprendimiento de los prefabricados pétreos que recubren las fachadas de una gran parte de las viviendas colectivas lo que redundaría en un tema de seguridad grave en la que resulta aconsejable su intervención. Esta delimitación permitirá la intervención sobre el espacio libre y espacios convivenciales del barrio.



Avenida de los Poblados
Orcasitas
Colonia Moscardó

Regeneración de barrios:
Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas El mirador de Madrid
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas
La Almendra Central

PUENTE DE VALLECAS

El mirador de Madrid

El distrito de Puente de Vallecas tiene un crecimiento que se organiza en torno a la avenida de la Albufera, el que fuera camino histórico de salida de Madrid hacia el núcleo rural de Villa de Vallecas. El crecimiento se acelera con la inmigración de población atraída por el auge de la industria de finales del siglo XIX y genera un compacto asentamiento de casas bajas y calles estrechas para alojar a clases obreras en lo que actualmente son los barrios de Numancia y San Diego que se corresponde con la parte más antigua de Vallecas.

El segundo periodo de fuerte crecimiento es el de los años 40-50 del siglo XX que colmata prácticamente el distrito. Son extensos poblados construidos al amparo de la Ley de Urgencia Social como los poblados de Entrevías, Palomeras o Pozo del Tío Raimundo, zonas



Entrevías

de autoconstrucción, poblados de absorción y dirigidos, gran parte de los cuales, treinta años más tarde y, debido al carácter temporal con el que fueron construidos, son remodelados en el marco del Programa de Barrios en Remodelación.

Algunos de los que no fueron remodelados, son los que en la actualidad presentan los signos más claros de vulnerabilidad urbana y por tanto se consideran prioritarios para la rehabilitación, como Entrevías, colonia Alto del Arenal o alguna colonia de Palomeras Bajas.

La remodelación más amplia de barrios se realizó en el conjunto formado por Palomeras Sureste y Madrid Sur en la mitad este del distrito, que se convirtieron en un hito de la política de vivienda municipal y cambiaron completamente la fisonomía del distrito generando un nuevo paisaje edificado con un conjunto de parques a modo de lomas o pequeños cerros sobre gran parte de los escombros que provinieron de los derribos de los edificios. Estos son los barrios más recientes y con mejor calidad arquitectónica, algunos edificados con tramas de bloque abierto, Palomeras Sureste y otros de manzana cerrada, Madrid Sur, según la época de construcción.

El territorio de Puente de Vallecas se completa con la zona industrial y universitaria ligada a Villa de Vallecas al otro lado de la M-40. Cuenta todavía con algunos

vacantes que suponen una oportunidad para la intervención y fomento de la actividad económica.

El distrito refleja como indicadores más desfavorables los altos índices de vulnerabilidad urbana y un mal comportamiento en lo que a la isla de calor se refiere ya que, a la situación geográfica más penalizada que se produce en el sureste del municipio para las condiciones térmicas en los meses de verano, se añade la trama muy compacta de algunos barrios allí situados.

Una fortaleza de Puente de Vallecas el hecho de que los distintos crecimientos del distrito se hayan ido produciendo como un continuo urbano, lo que conlleva que exista una densa red de proximidad formada por calles que conectan unos barrios con otros, con la única excepción del barrio de Entrevías que permanece aislado del resto por la barrera que suponen las vías del ferrocarril. Vallecas también presenta una inmediata conexión con el distrito de Retiro aunque el diseño del espacio bajo el puente de la M-30, como lugar de aparcamiento y de parada de autobuses con escasez de espacio peatonal, no favorezca esta relación.

El distrito tiene fuertes señas de identidad: por un lado el entorno de la avenida de la Albufera, enlazando con la plaza de Puerto Rubio, el bulevar de Peña Gorbea y el estadio de Vallecas, incluso la fachada a la



Palomeras Sureste



M-30 y el contacto con Retiro. Es una zona con una fuerte dinámica comercial, que cuenta con arquitecturas de interés como el mercado de Puente de Vallecas y la iglesia de San Ramón.

También se considera una singularidad de Puente de Vallecas que refuerza la identidad del distrito, el conjunto de parques a modo de cerros que constituyen excepcionales miradores sobre la ciudad, como el Cerro del Tío Pío, parques de Azorín, Payaso Fofó o Entrevías.

Esta red de parques recorriendo de norte a sur el distrito junto con las avenidas de Pablo Neruda, Miguel Hernández o Buenos Aires, que se configuraron como amplios bulevares en los proyectos de remodelación de barrios, son los que integran la red ambiental del distrito.

En cuanto a la movilidad, la accesibilidad de Puente de Vallecas a nivel metropolitano queda garantizada por las autovías que lo delimitan: M-30, M-40 y A-3. Las relaciones internas o con distritos circundantes quedan soportadas por las grandes avenidas: Albufera, Pablo Neruda, Martínez de la Riva, Pío Felipe o Entrevías.

La peor situación se encuentra en los barrios de Numancia y San Diego donde se concentran los problemas de una trama viaria muy compacta, escaso espacio peatonal, déficit importante de aparcamiento y falta de continuidad en el trazado de calles donde las alineaciones del Plan General no se han llegado a materializar por lo que son los ámbitos que presentan los mayores problemas de movilidad.

Las demandas vecinales más importantes, detectadas durante la participación ciudadana, se refieren a la recuperación de la plaza Vieja y bulevar de Peña Gorbea, ya que es un lugar de conflictividad social por grupos de población de diferentes nacionalidades y presenta problemas de delincuencia y marginalidad.

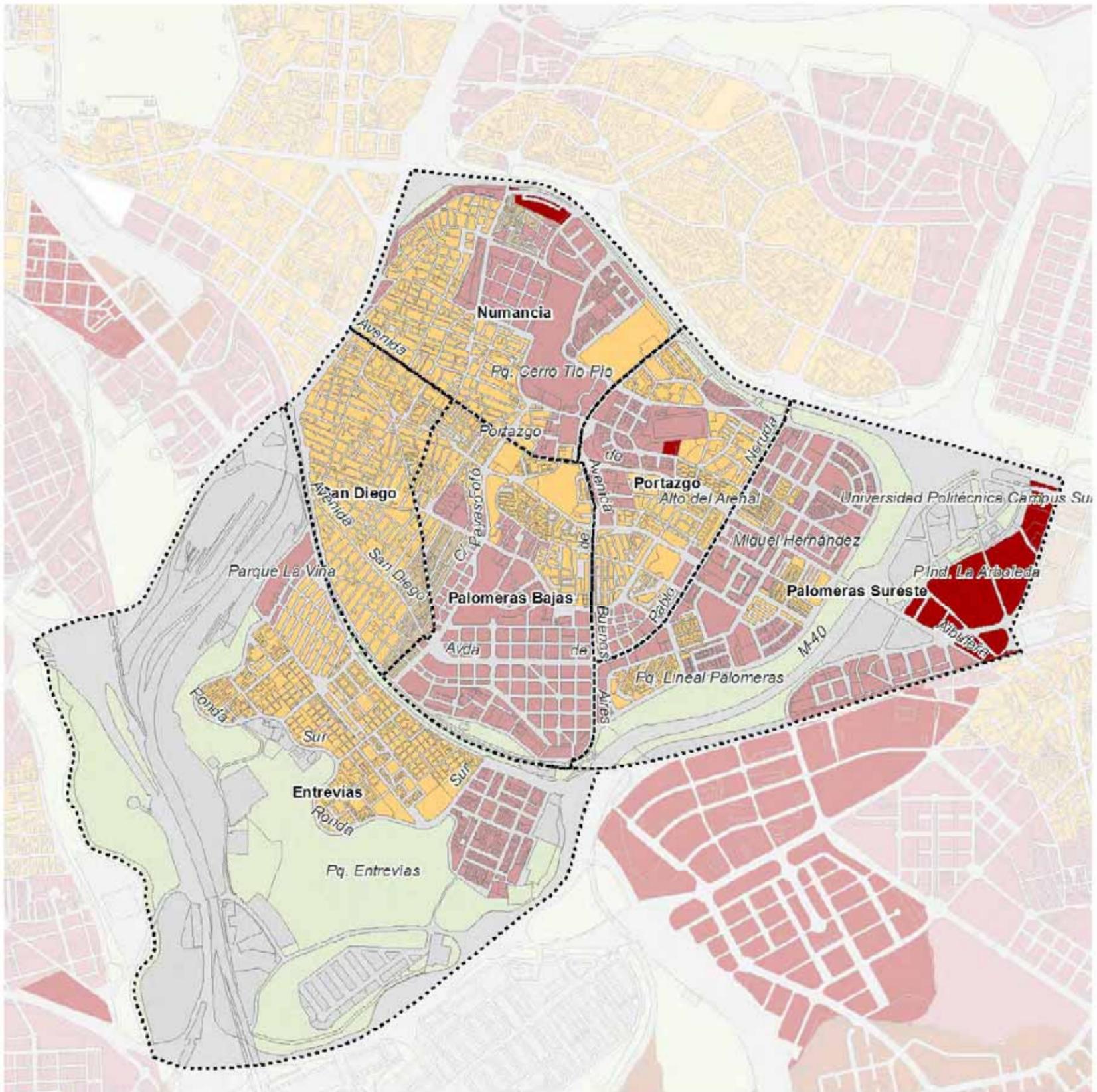
Barrio de Numancia
Iglesia de San Ramón
Avenida de La Albufera
Calle Puerto Canfranc



Panorámica desde el mirador del parque del Payaso Fofó

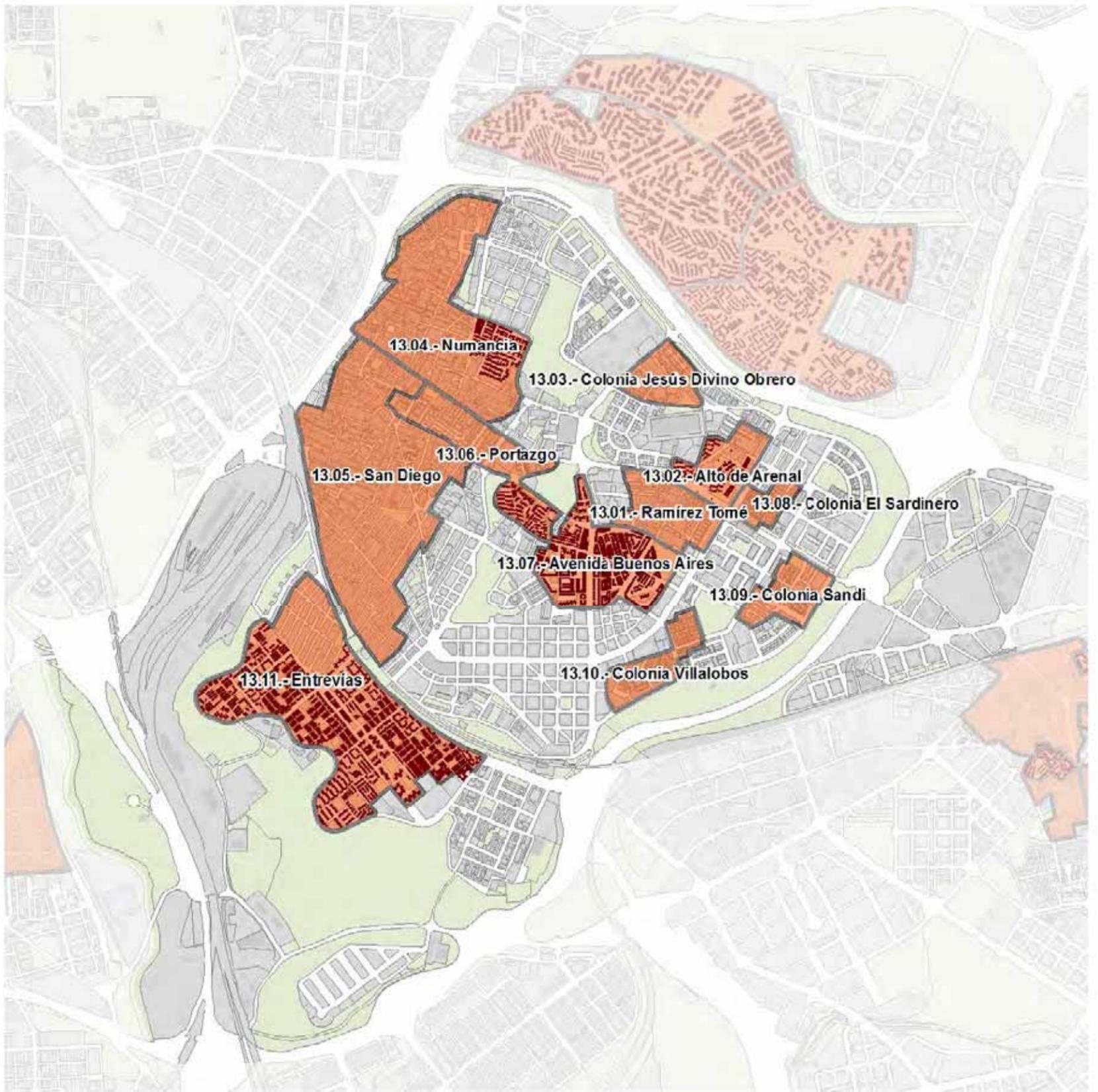
También se manifiesta la voluntad de contar con una mejor infraestructura ciclista para acceso a los colegios, así como mejoras en los parques y el deseo de conexión con los del entorno como el parque de Enrique Tierno Galván y el parque lineal del Manzanares.

La estrategia de regeneración urbana para el distrito de Puente de Vallecas tiene como objetivo reforzar lo identitario y la singularidad que supone la red de parques-mirador, y fomentar la rehabilitación de los barrios actualmente más vulnerables y que coinciden con los más antiguos del distrito.



- Residencial Antigua
- Residencial Joven
- Actividad Económica
- Suelos en Proceso de Transformación
- Suelos Pendientes de Transformación

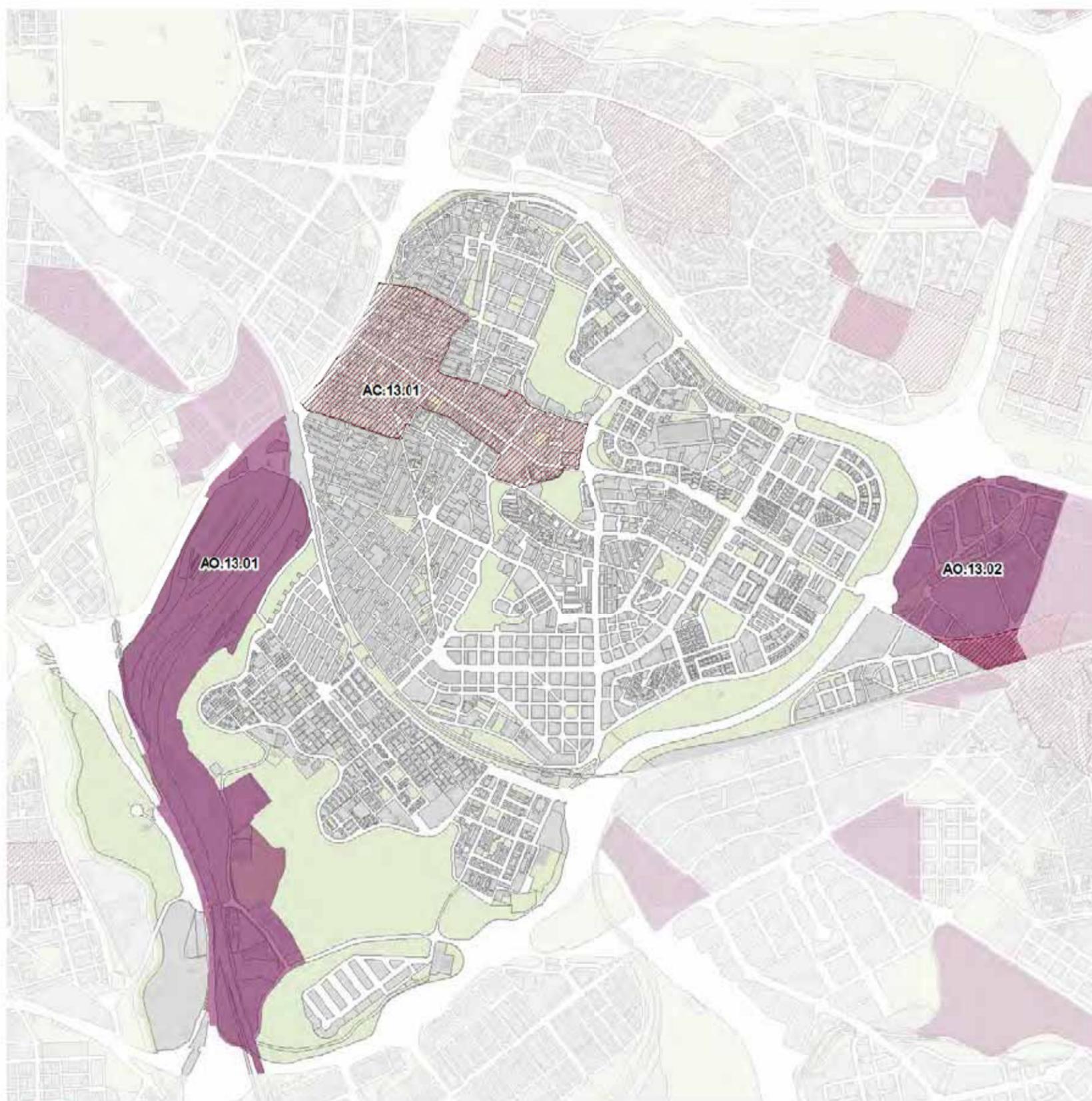
Localización de Áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

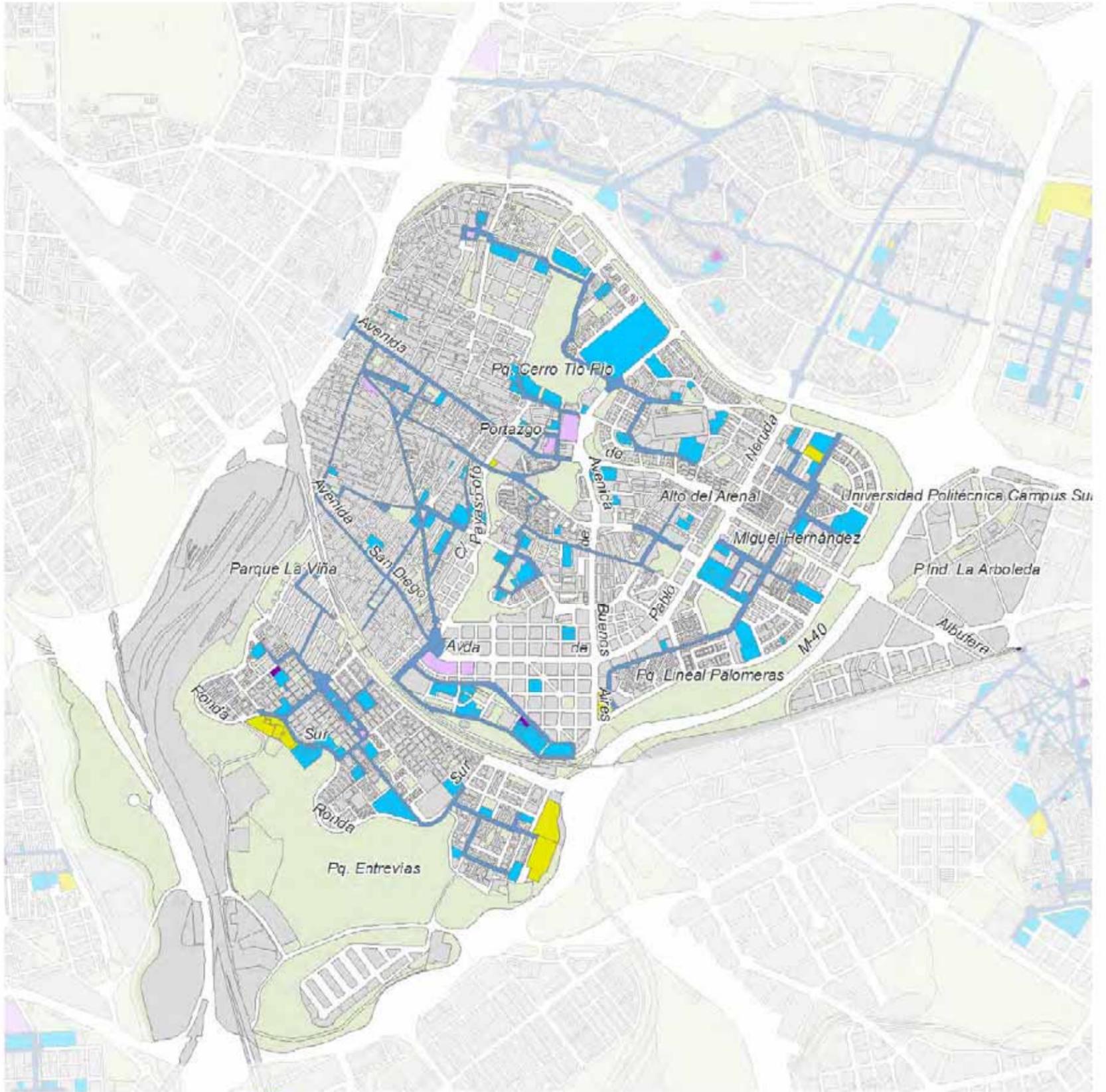
Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU



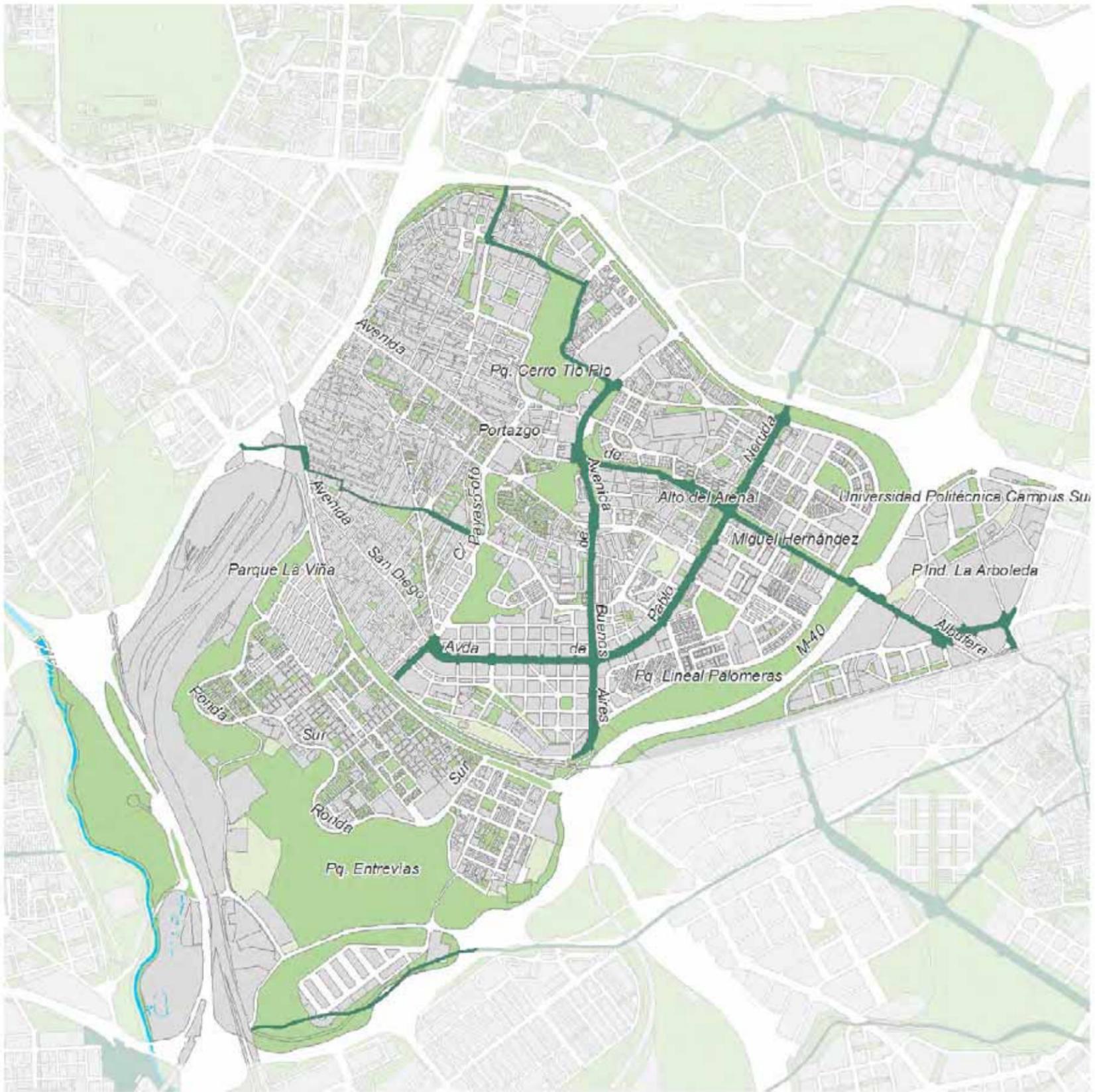
 Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

AO.13.01 Méndez Álvaro - Abroñigal
 AO.13.02 Actividad Económica La Arboleda
 AC.13.01 Avenida de La Albufera

Áreas de oportunidad y centralidad

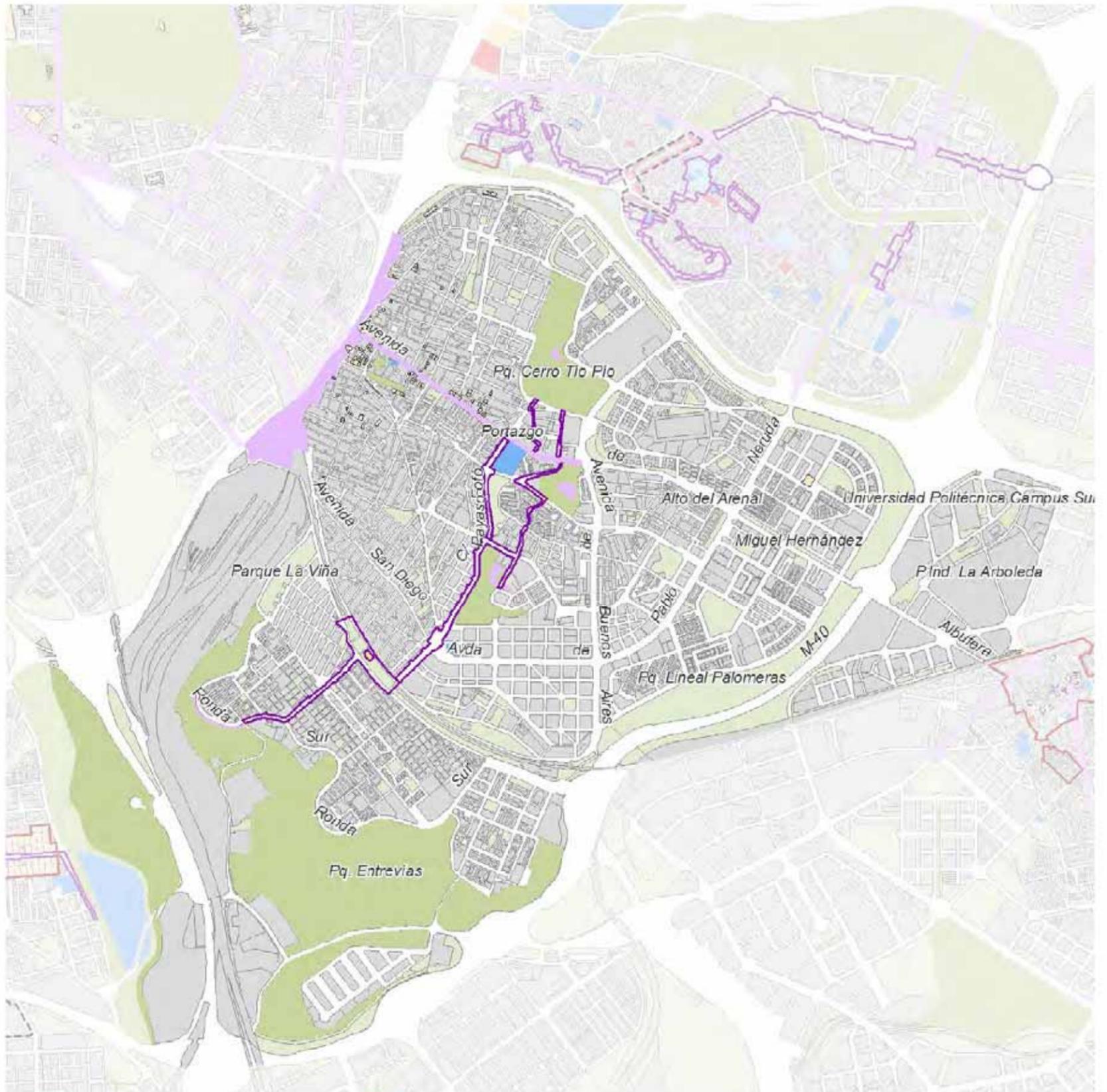


Red de proximidad



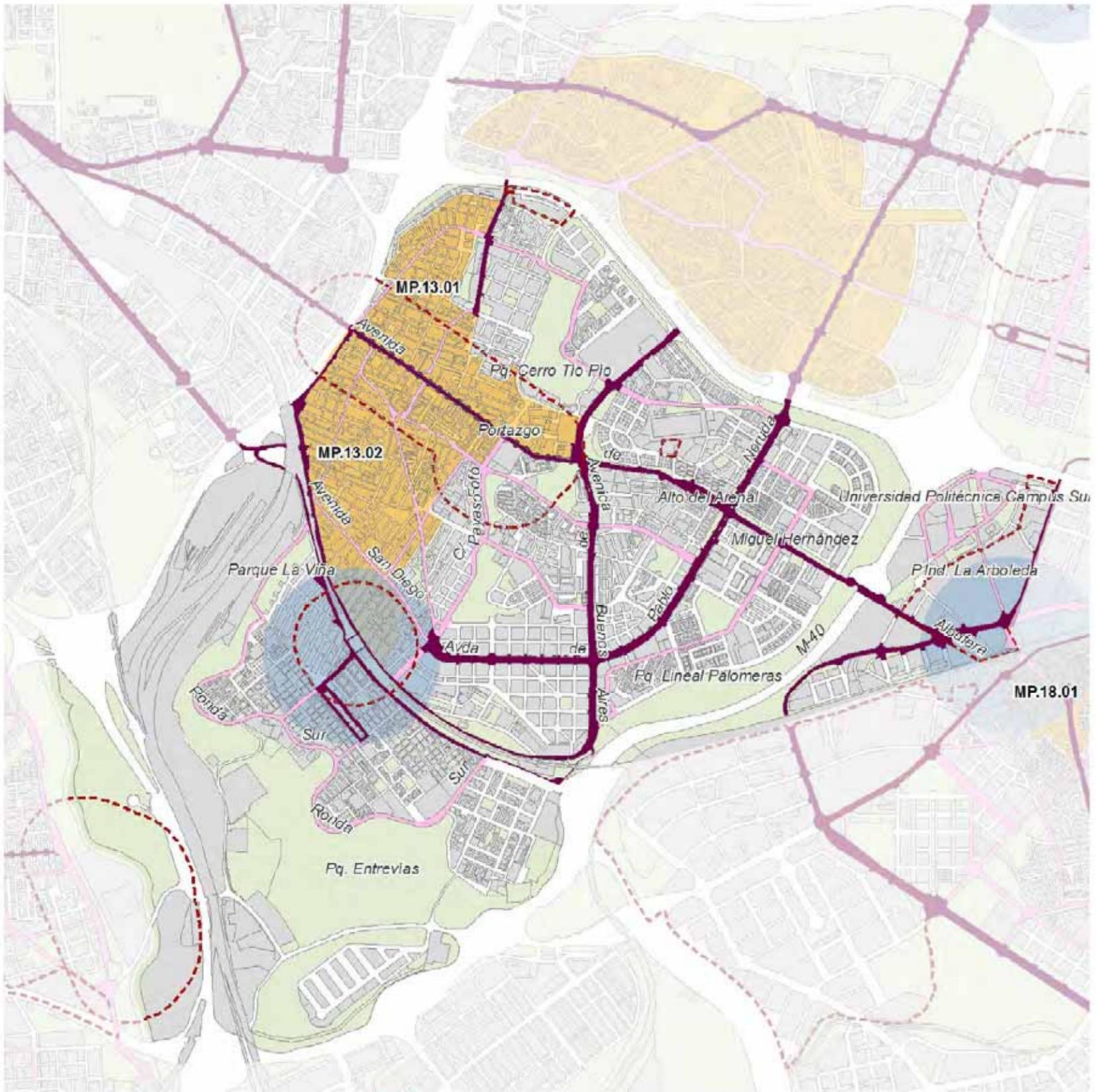
- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



- | | | |
|--|--|--|
|  Eje Identitario |  Edificio y Bajo comercial |  Área Comercial |
|  Propuesta |  Edificio/Conjunto no Residencial |  Intercambiador |
|  Área Dotacional |  Edificio/Conjunto Residencial |  Deportivo |
|  Dotacional |  Colonia/Conjunto Protegido |  Servicio Público |
|  Dotacional Protegido |  Edificación Protegida |  Zonas Verdes |

Red de identidad



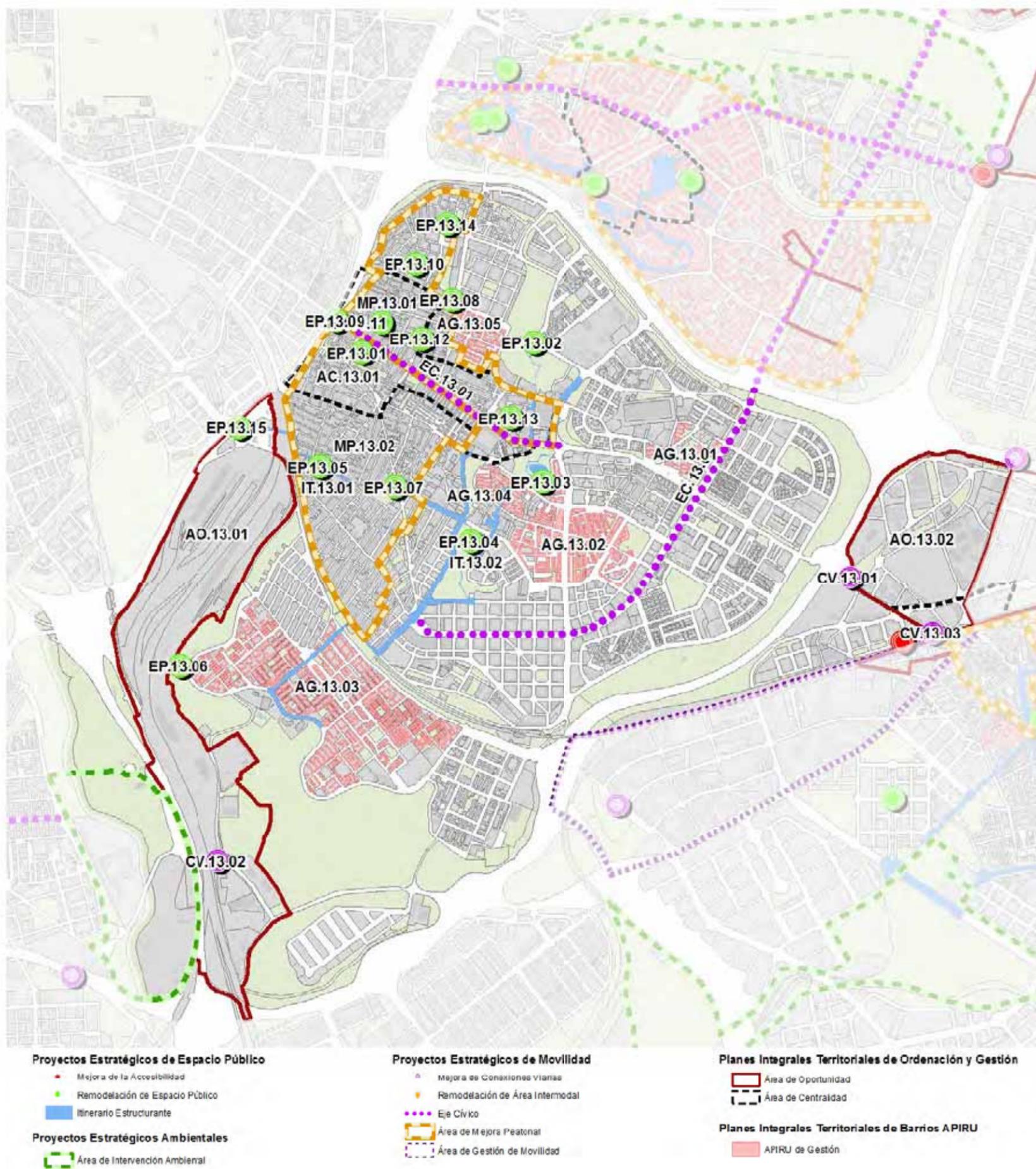
- | | | |
|---------------------------------------|---------------------------|--------------------|
| ••••• Eje Cívico | ■ Eje Urbano | MP.13.01 Numancia |
| ■ Entorno Atractor de Área Intermodal | ■ Calle Colectora | MP.13.02 San Diego |
| ■ Entorno Atractor | ■ Área de Mejora Peatonal | |

Red de movilidad

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Puente de Vallecas



PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

- MP.13.01 Numancia
- MP.13.02 Barrio San Diego

ÁREA DE CENTRALIDAD

- AC.13.01 Avenida de La Albufera

ÁREA DE OPORTUNIDAD

- AO.13.01 Méndez Álvaro - Abroñigal
- AO.13.02 Actividad Económica La Arboleda

EJE CÍVICO

- EC.13.01 Avenida de La Albufera
- EC.13.02 Avenida Pablo Neruda

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

- IT.13.01 Acceso Parque Tierno Galván
- IT.13.02 Miradores

REGENERACIÓN DE BARRIOS

- AG.13.01 Colonia Alto del Arenal
- AG.13.02 Avenida Buenos Aires
- AG.13.03 Entrevías
- AG.13.04 Portazgo
- AG.13.05 Numancia

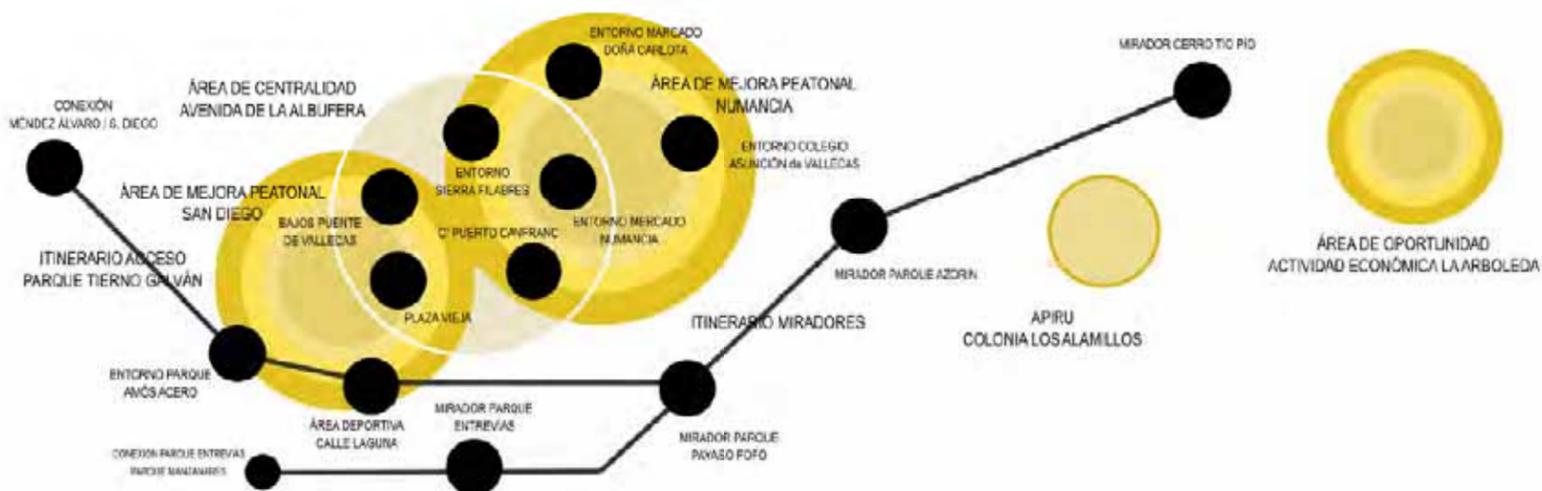
ACCIONES PUNTUALES

REMDELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

- EP.13.01 Entorno Plaza Puerto Rubio (Plaza Vieja) y bulevar
- EP.13.02 Mirador Cerro Tío Pío
- EP.13.03 Mirador Parque Azorín
- EP.13.04 Mirador Parque Payaso Fofó
- EP.13.05 Área Deportiva C/Laguna
- EP.13.06 Mirador de Entrevías - Parque Manzanares
- EP.13.07 Entorno Parque Amós Acero
- EP.13.08 Plaza Canfranc
- EP.13.09 Bajos del Puente de Vallecas
- EP.13.10 Entorno C.P. Asunción de Vallecas
- EP.13.11 Entorno Sierra Filabres
- EP.13.12 Calle Puerto Canfranc
- EP.13.13 Entorno Mercado Numancia
- EP.13.14 Entorno Mercado Doña Carlota
- EP.13.15 Conexión Méndez Álvaro - San Diego

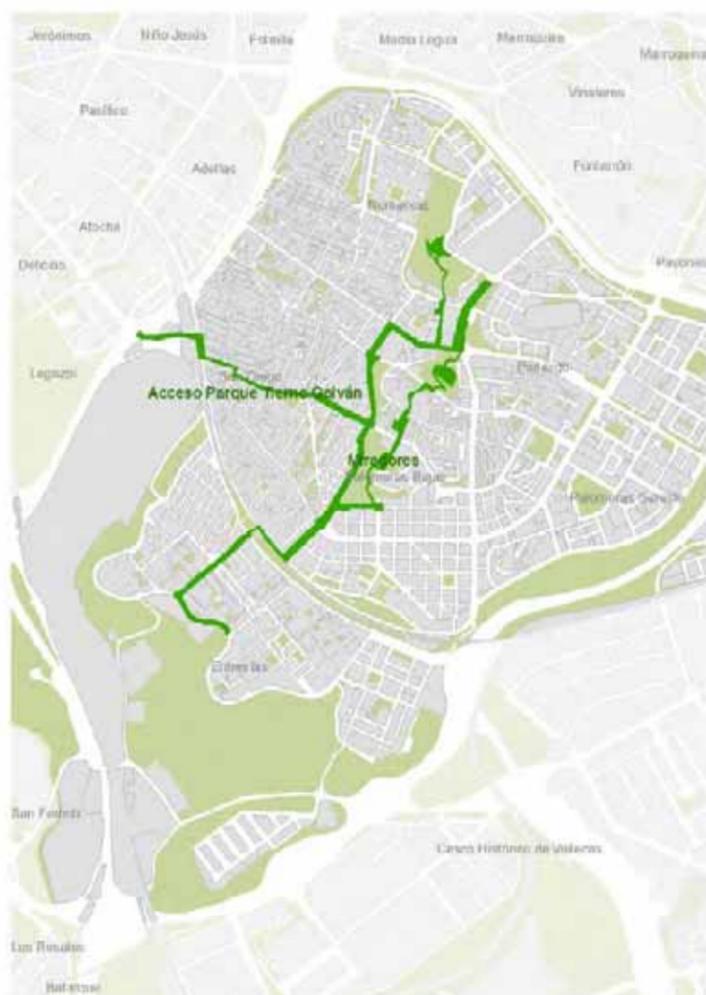
MEJORA CONEXIÓN VIARIA

- CV.13.01 Conexión Puente de la Avenida de la Albufera - Politécnico Vallecas
- CV.13.02 Conexión Parque Entrevías - Parque Manzanares
- CV.13.03 Conexión Avenida de la Albufera - Calle Sierra Gador



Acción estructurante:
Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:
Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.



Actuaciones sobre el espacio público

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Itinerario Miradores

La propuesta consiste en crear un itinerario peatonal y ciclista que estructure la movilidad sostenible del distrito de Puente de Vallecas como actuación estratégica para transformar la movilidad y el uso de los espacios públicos. Se concibe como un proyecto desencadenante de una transformación a mayor escala en el distrito al reforzar el papel que este conjunto de miradores puede desempeñar para la ciudad.

Desde un punto de vista espacial el itinerario permite la conexión de los distintos miradores de Puente de Vallecas, localizados en el Cerro del Tío Pío, en los parques de Azorín, Payaso Fofó y Entrevías desde los que se disfruta de unas magníficas vistas panorámicas de la ciudad. Mediante su puesta en valor se refuerza la identidad del distrito y se facilita el conocimiento de estos lugares por el resto de la población de Madrid y turistas que la visitan. El itinerario permite el acceso a parques y a otros equipamientos de proximidad como son el mercado de Numancia, la biblioteca de Portazgo, varias zonas deportivas, colegios, escuelas infantiles y la estación de Entrevías principal nodo de transporte público del distrito.



Mirador del Cerro del Tío Pío
 Mirador Parque Azorín
 Mirador Parque Payaso Fofó



*Itinerario Miradores Tramo 2
Imágenes sugerentes*

Itinerario acceso parque Enrique Tierno Galván

Partiendo del Itinerario Miradores como eje central de la movilidad sostenible del distrito surgen otros itinerarios complementarios como la conexión del parque Tierno Galván con el parque Payaso Fofó a través de un corredor verde que comienza en la calle Méndez Álvaro continúa por las calles Convenio, Francisco Laguna, en la que enlaza con una parcela de uso deportivo y una zona verde junto al colegio San José, pasando junto al parque Amós Acero y la calle Javier de Miguel hasta su cruce con la calle del Payaso Fofó.

*Itinerario estructurante:
camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción transformadora en el distrito.*



Plaza Vieja
Mercado de Doña Carlota
Bajos del Puente de Vallecas. Imagen sugerente

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

Áreas de Mejora Peatonal Numancia y San Diego

Se proponen varias zonas de mejora peatonal en las que se estudiarán medidas para el fomento de la movilidad peatonal y para paliar el problema de aparcamiento. En los barrios de Numancia y San Diego la trama viaria es muy compacta y las alineaciones del Plan General no se han materializado por lo que se debe realizar un estudio detallado de las posibles propuestas para la mejora de la movilidad.

Así se propone intervenir con diseños de coexistencia peatonal en el entorno de dotaciones como el colegio Asunción o de mercados como Doña Carlota y Numancia o zonas comerciales como la plaza Vieja. También se propone el rediseño de algunas calles para mejorar la movilidad peatonal, la distribución de aparcamientos y la introducción de arbolado, como la avenida de San Diego o la calle Puerto Canfranc.

Una actuación singular será la creación de una nueva plaza en la parcela situada al final de la calle Puerto Canfranc que contribuirá a dotar de algún espacio estancial y convivencial adicional al barrio de Numancia.

También se propone la transformación de la avenida de la Albufera en eje cívico reforzando el carácter comercial mediante la ampliación del espacio peatonal y la actuación en los bajos del puente de dicha avenida para mejorar la conexión con Retiro.



Avenida de La Albufera

ÁREAS DE OPORTUNIDAD

Área de Actividad Económica La Arboleda

Esta área incluye el AOE.00.10 Politécnico de Vallecas y el polígono industrial La Arboleda. El objetivo de este área de oportunidad es la reordenación, en un estudio conjunto con el AO.18.01 Santa Luisa - Hospital Infanta Leonor, que incluye los suelos del API.18.09 Santa Luisa y el APR.18.02 Subestación de Vallecas, para posibilitar la implantación de actividades económicas innovadoras vinculadas a la I+D+i, en relación con campus de la Universidad Politécnica y el hospital Infanta Leonor. Se plantea completar la estructura de la ordenación con ejes verdes, nuevas conexiones viarias que mejoren la movilidad, la calidad ambiental y paisajística del ámbito.

Área de Centralidad Entorno de la Avenida de La Albufera

La avenida de la Albufera constituye el principal enclave comercial del distrito, con dos mercados, Nueva Numancia y Puente de Vallecas y calles con bastante uso comercial, como Josefa Diaz, Peña Prieta, Monte Igueldo, Melquiades Biencito, Puerto Canfranc y bulevar de Peña Gorbea. Se pretende difundir la centralidad mediante el establecimiento de un nuevo régimen normativo que favorezca la convivencia de usos mixtos, ampliando la normativa aplicable a los ejes terciarios a entornos más amplios. Estas



Localización de las áreas de mejora peatonal y de oportunidad





El Abroñigal

actuaciones se complementarían con propuestas de movilidad y espacio público, a las que cabría sumar actuaciones sectoriales de dinamización comercial, fomento de asociacionismo y de utilización de locales vacíos.

Área de Oportunidad Méndez Álvaro-Abroñigal

Esta zona engloba los terrenos de uso ferroviario situados al este del distrito. La oportunidad que podría presentar el traslado de la estación de contenedores, según previsiones de ADIF, sería de un indudable beneficio para el distrito y para la ciudad dando lugar a la generación de un nuevo barrio y la superación de la barrera que actualmente separa el distrito de áreas centrales de Retiro, Arganzuela y del parque lineal del Manzanares.



Barrios de regeneración prioritaria

REGENERACIÓN DE BARRIOS

Colonia Alto del Arenal

La Colonia Alto de Arenal formaba parte del Área de Planeamiento Diferenciado 14-2 Norte Avenida de la Albufera. El conjunto de viviendas pertenecientes a la colonia fue promovido por la Obra Sindical del Hogar, en la década de los años 50. Esta promoción estaba constituida por dos tipologías edificatorias, la primera formada por bloques de cuatro alturas exentos y la segunda por viviendas unifamiliares de dos alturas. La titularidad de las viviendas y el suelo fue transferida al IVIMA. Esta situación jurídico-administrativa, unida al mal estado de la edificación, origina importantes problemas de administración y conservación.

Debido a ese deficiente estado de la edificación así como a la escasa superficie media de las viviendas se llevó a cabo la remodelación del conjunto de viviendas unifamiliares, pasando a un diseño de bloques exentos de viviendas y bajos comerciales que se han construido recientemente promovidas por el Instituto de Vivienda de Madrid en régimen de protección oficial. No obstante, faltan por rehabilitar los bloques de viviendas originarios en precario estado de conservación y la urbanización del ámbito, en la que se observan claros signos de deterioro.

Entrevías

El barrio de Entrevías es un ámbito que aglutina tramas urbanas diversas que responden a diferentes asentamientos en cierta medida espontáneos y otros tejidos que intentan ordenar y remodelar estos crecimientos.

Entrevías mantiene gran parte de las viviendas unifamiliares que tuvieron su origen en el Poblado Dirigido al que se suman bloques de vivienda de mayor altura que se corresponden con la ordenación del Plan Parcial de Entrevías de 1963. Las tipologías edificatorias no son uniformes, destacando las viviendas unifamiliares de dos plantas, el bloque abierto lineal y en H.

En las relaciones con el entorno y con la ciudad, es una zona bastante segregada por las infraestructuras de transporte ferroviario. La operación de integración urbana del ferrocarril de los años 90 ha mejorado las conexiones con el resto del distrito, gravitando sus relaciones sobre la avenida de Entrevías que constituye su límite por el norte.

La propuesta para la regeneración urbana plantea un apoyo público dirigido a la rehabilitación de los edificios con criterios de accesibilidad y eficiencia energética, al ser una de las áreas con índices más desfavorables de vulnerabilidad urbana del municipio. La intervención sobre los espacios libres clarificando la titularidad de los mismos, para mejorarlos y recalificarlos..

Avenida Buenos Aires

Edificaciones construidas en las décadas de los 60, 70 y 80 al amparo del Plan de Ordenación del Poblado de Palomeras de 1961, el Plan Parcial del Polígono de Edificación Abierta de Puente de Vallecas de 1974 y el Plan de Reforma de Palomeras Bajas - Madrid Sur de 1987.

Las edificaciones son heterogéneas en su tipología y trama urbana aunque, con carácter general, la edad y calidad constructiva de la edificación así como los



Entrevías



Portazgo
Barrio de Santa Ana

indicadores de vulnerabilidad del ámbito lo señalan como prioritario para la rehabilitación edificatoria.

Portazgo

Incluye las colonias Sierra del Valle y Nuestra Señora del Carmen. Ambas están formadas por edificaciones de viviendas subvencionadas y locales comerciales construidas en la década de los 60.

La urbanización de la zona, marcada por una topografía adversa y calles con pendientes acusadas, ha dejado sin resolver la accesibilidad para el acceso de las edificaciones.

Numancia, barrio de Santa Ana.

Conjunto de edificaciones construidas en el barrio de Santa Ana en los años 60 en los terrenos de las fábricas de cerámica Nájera y de ladrillos La Palentina. Las viviendas se construyen al amparo y con arreglo a las características exigidas por el Decreto ley de 19 de Noviembre de 1948, sobre viviendas bonificables y la ley de 12 de noviembre de 1957 sobre "Viviendas de Renta Limitada Subvencionadas" a cuyos beneficios están acogidas. La edad de la edificación y la calidad de la construcción hacen preciso un programa de rehabilitación del conjunto de las construcciones y de la urbanización de los espacios libres entre bloques.

Regeneración de barrios:
Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas

La Almendra Central

¿Un distrito finalizado?

MORATALAZ

¿Un distrito finalizado?

Moratalaz es un distrito que se construye prácticamente en 20 años, entre los años 50 y 70, al amparo de los criterios urbanísticos de la ciudad jardín, modelo urbano imperante en el siglo XX con edificios rodeados por naturaleza, en un nuevo modo de habitar pensando en la salubridad de las ciudades y el bienestar de la población. Moratalaz por la rapidez de su crecimiento es un claro ejemplo de este modelo, pero con el paso del tiempo y la proliferación del automóvil ha ido desvirtuando en cierta medida su idea original.

El ámbito más antiguo es la colonia de Ferrovianos, de finales de los años veinte del pasado siglo, cuando el distrito era todavía una dehesa y campo de tiro militar, alcanzando su momento de auge con las promociones privadas y públicas de viviendas en la década de finales de los cincuenta y principios de los sesenta que conforman el espacio central del distrito y desarrollándose posteriormente los barrios de Pavones y Marroquina que obedecen a ensanches en manzana cerrada planificados por el Plan General de 1985.

Desde el punto de vista de los usos, se trata de un distrito prácticamente monofuncional, destinado al uso residencial, donde la única actividad económica es de tipo comercial. Sin embargo se identifican algunas

áreas con potencial de mayor centralidad en las que se podría fomentar un mayor dinamismo, son el entorno del centro comercial Alcampo, la zona conocida como "La Lonja", la manzana donde se sitúa la Junta Municipal y el centro deportivo de Moratalaz.

La población está claramente envejecida, siendo esta la principal causa de por la que se identifican algunas áreas de mayor vulnerabilidad urbana: 14.1 Moratalaz Promoción Pública, 14.2 Moratalaz Promoción Privada y 14.3 Polígonos E – I – Z.

En el análisis de la red de proximidad, constituida por los lugares fundamentales para la vida diaria de los vecinos que satisfacen sus necesidades cotidianas de comercio, deporte y educación, hay algunas calles que cumplen la función de facilitar las conexiones locales, pero sobre todo destacan los itinerarios que discurren por el interior de las manzanas y que presentan un enorme potencial de mejora para crear un entramado de recorridos peatonales y ciclistas que relacionen unas manzanas con otras permitiendo un acceso peatonal a equipamientos y comercios.

La homogeneidad paisajística del distrito, con una visión seriada de edificios muy parecidos, calles y rotondas con imágenes muy similares, lleva a una cierta carencia de elementos referenciales, más allá de algunas dotaciones. El carácter arbolado del distrito y la presencia del gran parque de la Cuña Verde de O'Donnell son elementos que le otorgan su carácter identitario de ciudad jardín.



Cuña Verde de O'Donnell



Vivero de empresas de Moratalaz

Así, una de las fortalezas del distrito es la red ambiental o “infraestructura verde distrital” constituida por las grandes zonas verdes del distrito, los espacios libres entre bloques y los espacios deportivos con grandes extensiones de suelo natural.

La red de movilidad está formada por las conexiones a las grandes infraestructuras (M-30, A-3, M-40 y M-23) que lo delimitan y garantizan su accesibilidad viaria metropolitana; también una serie de ejes principales para estructurar la movilidad interna del distrito y sus conexiones con barrios colindantes como Camino de Vinateros, Fuente Carrantona, Hacienda de Pavones, avenida del Doctor García Tapia, avenida de Moratalaz y Arroyo de la Media Legua. El resto de las calles tiene un carácter más local y adoptan el esquema de calles perimetrales en un modelo de supermanzanas que recogen en su interior los recorridos peatonales. Hay por tanto una clara jerarquización de las calles según la movilidad a la que sirven. Presenta una aceptable accesibilidad al transporte público que garantiza la línea 9 de metro y los autobuses urbanos.

Como resultado de la participación vecinal en el marco de los Foros Locales, la población manifiesta como problemas más importantes la mala urbanización del conjunto de espacios libres interbloques, la presencia de barro en ausencia de pavimentación, la falta de limpieza e higiene, de accesibilidad, la necesidad de ordenación de la superficie de aparcamientos y la renovación de un arbolado antiguo.

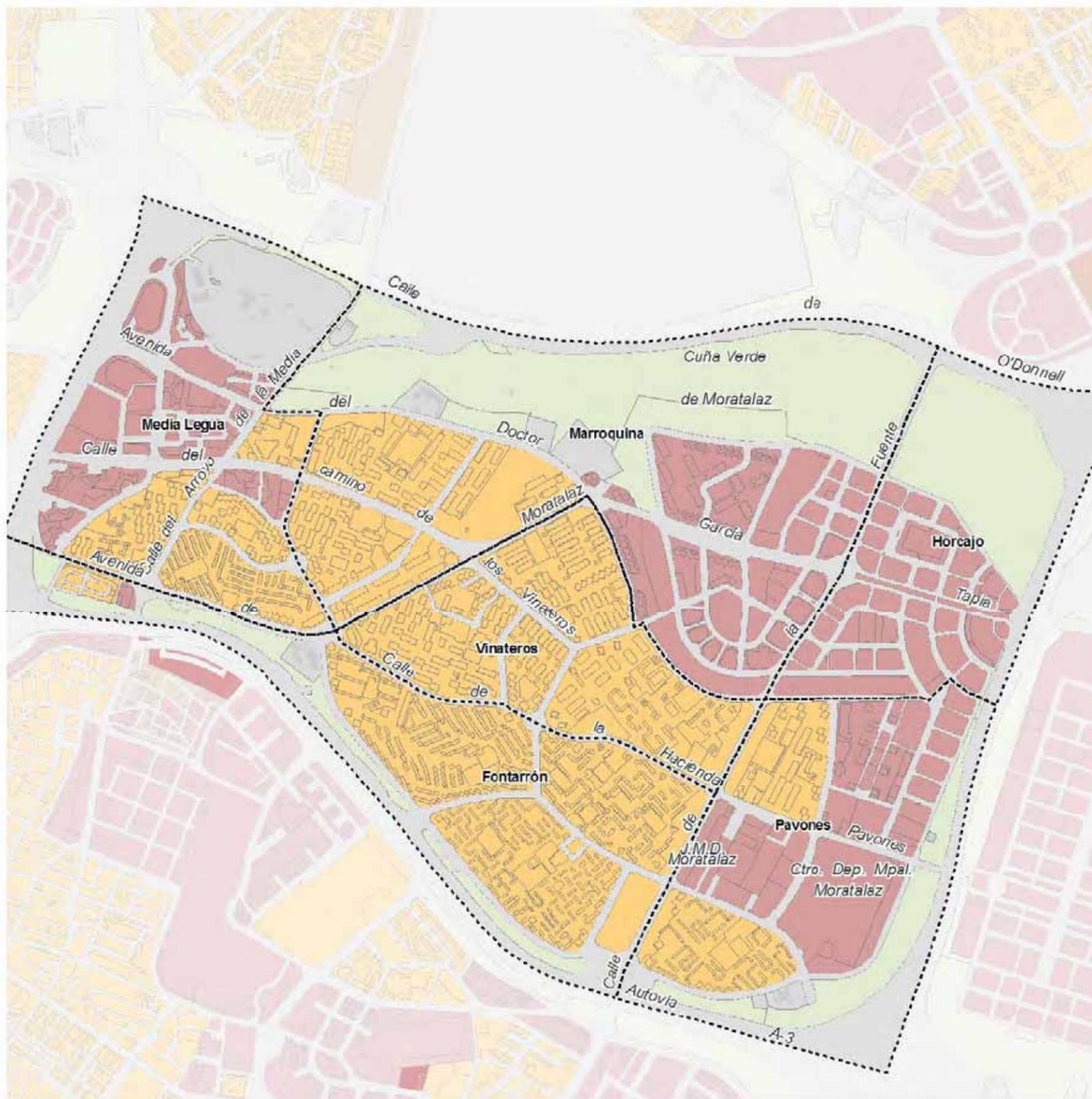
También se destacan los problemas de tráfico y congestión: en acceso a la M-40, en calles como Fuente Carrantona y Camino de Vinateros, lo que lleva a plantear la necesidad de un nuevo acceso a la M-40 Norte. También se pone de manifiesto la mala comunicación del distrito con el resto de la ciudad y el efecto frontera del SER implantado en el interior de la M-30 que convierte a Moratalaz en aparcamiento disuasorio para acceder al centro. Se plantea la falta de accesibilidad a estaciones de la línea 9 de metro destacando la necesidad de ascensores.

El tercer punto a señalar son los problemas en la cuña verde: existencia de escombros y chabolismo, falta de acceso desde el distrito con vallado en su recorrido, falta de finalización de las obras de acondicionamiento del auditorio y el recinto ferial. Si bien se entiende como fortaleza el carácter verde del distrito y se propone una actuación de fomento de la biodiversidad.

La estrategia de regeneración urbana va dirigida a poner en valor el modelo de ciudad jardín con propuestas de nuevos esquemas de movilidad y actuaciones de espacio público, así como a aprovechar oportunidades para generar lugares de identidad en el distrito.

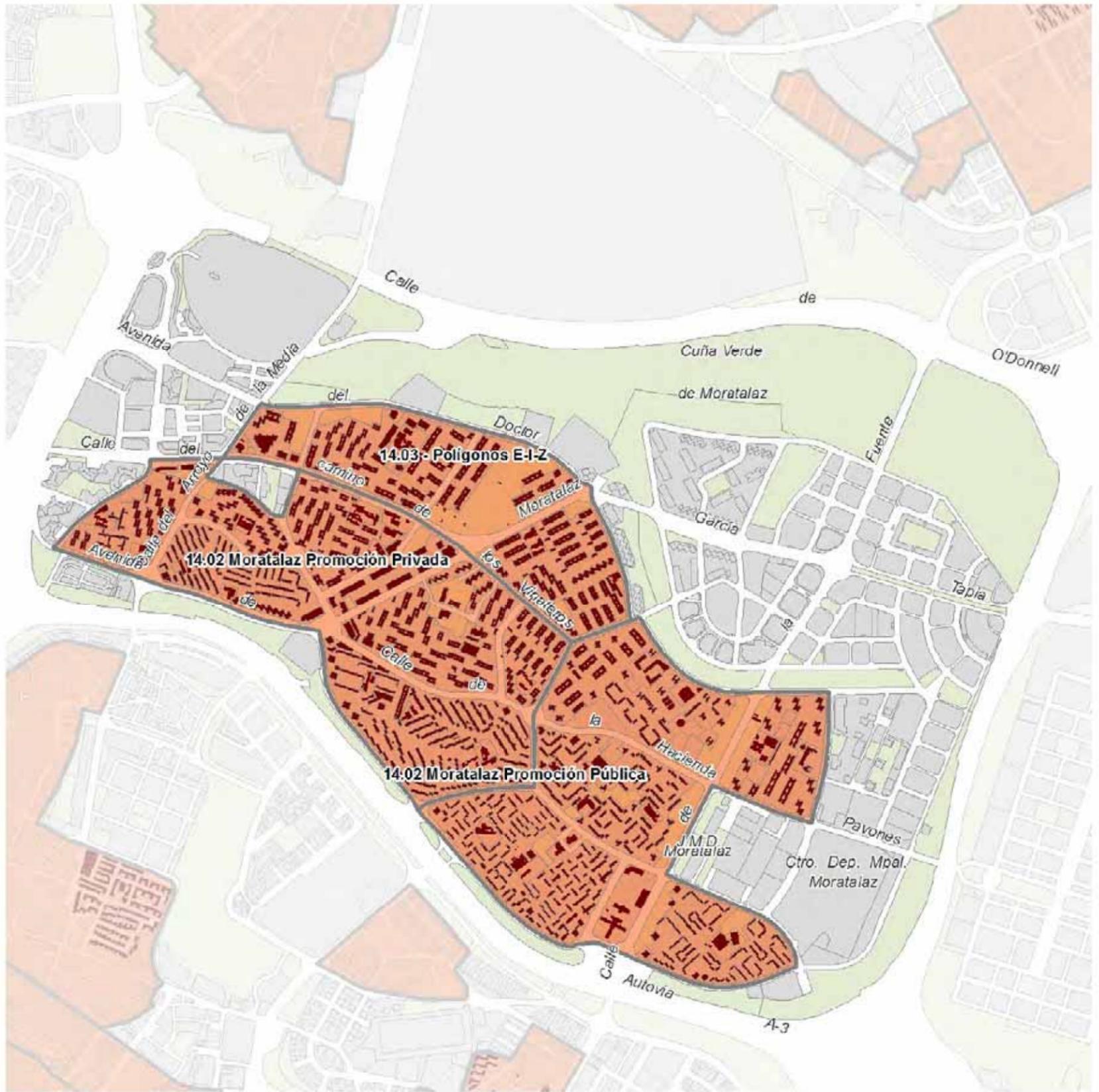


Espacios libres entre bloques



- Residencial Antigua
- Residencial Joven
- Actividad Económica
- Suelos en Proceso de Transformación
- Suelos Pendientes de Transformación

Localización de Áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU

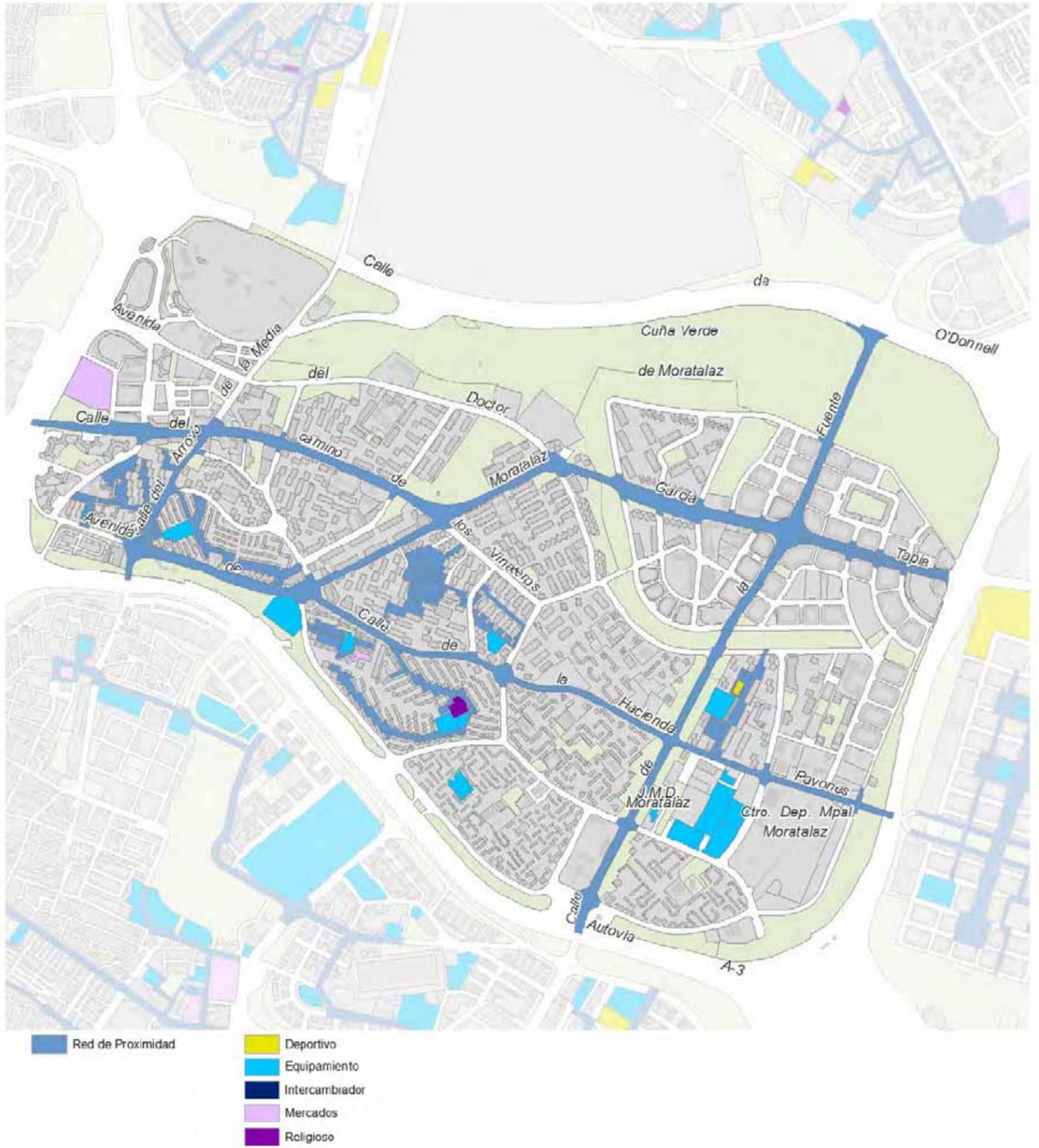


 Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

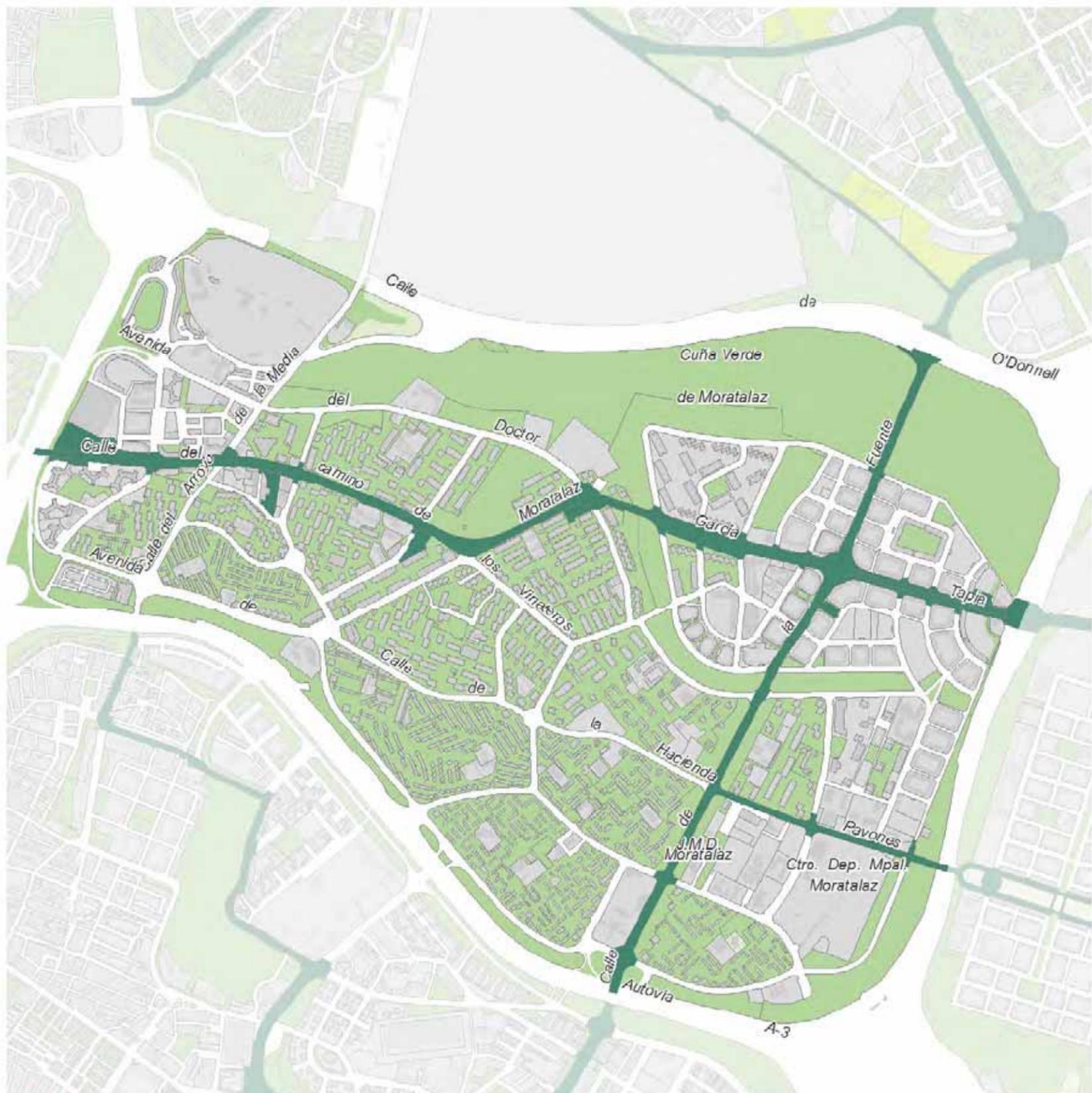
AO.14.01 El Hoyo
 AO.14.02 Pavones
 AO.14.03 Ensanche de Pavones

AC.14.01 Escuela de Música
 AC.14.02 La Lonja - El Toito
 AC.14.03 Polideportivo de Moratalaz

Áreas de oportunidad y centralidad

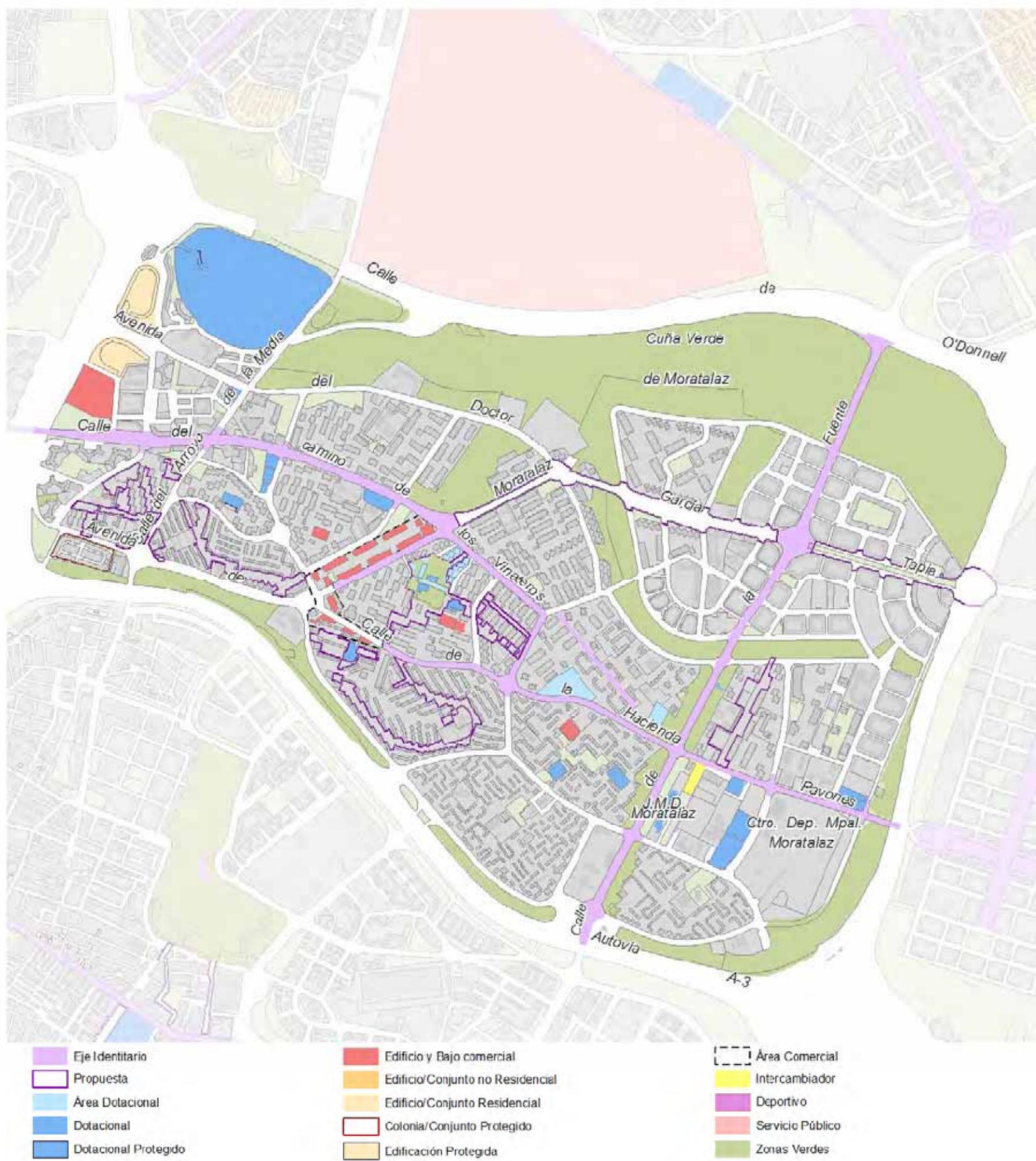


Red de proximidad

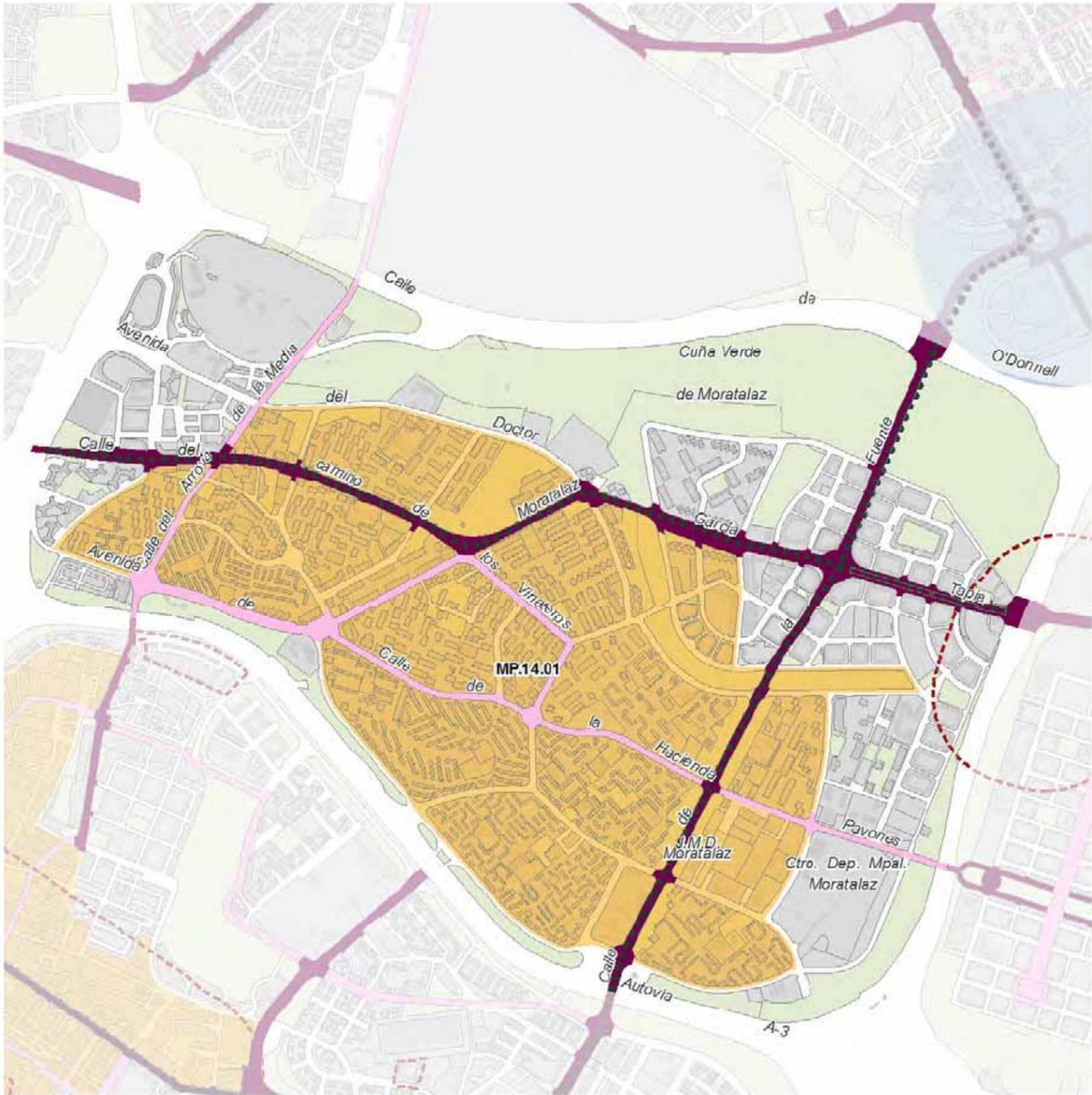


- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



Red de identidad



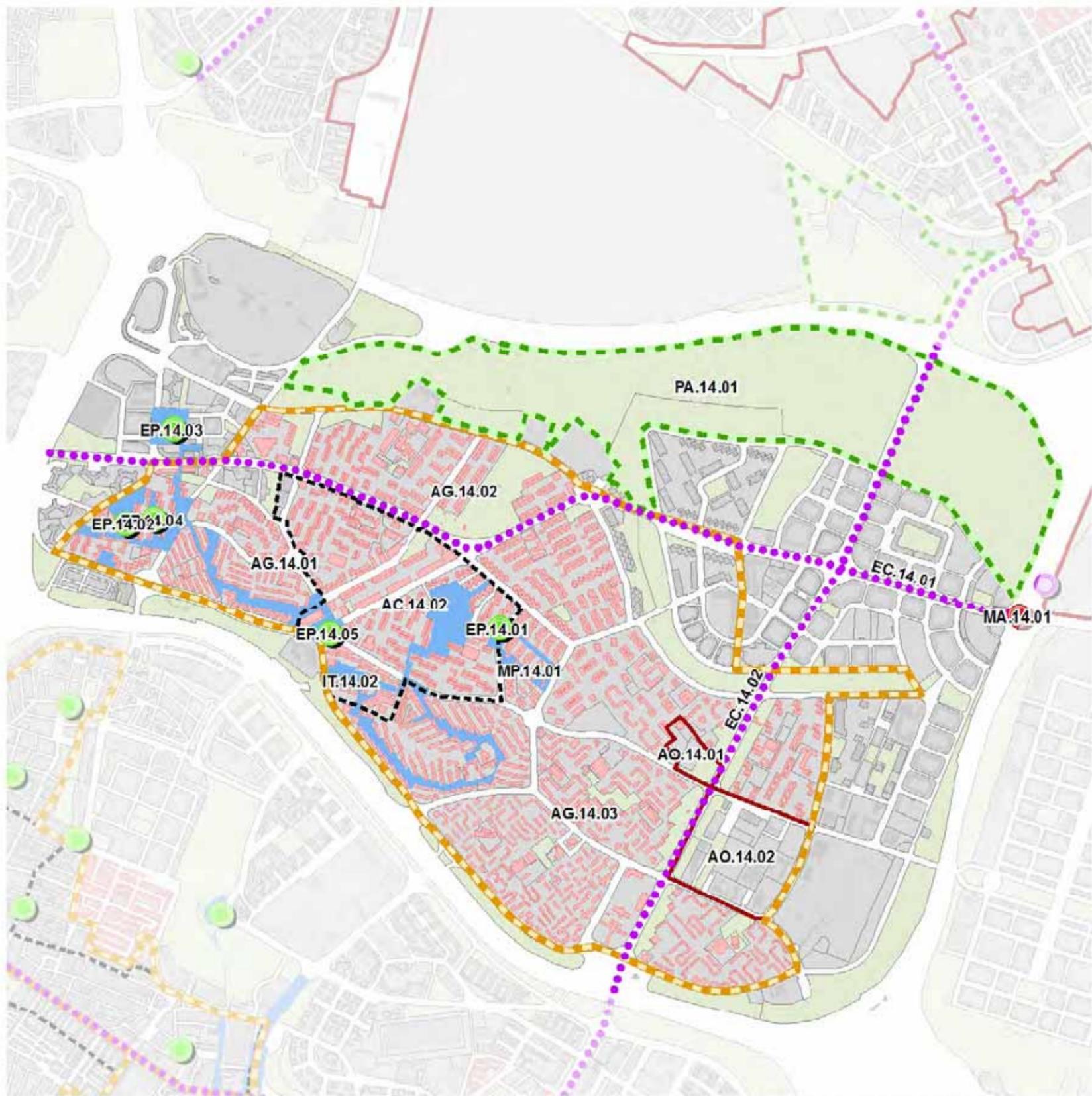
- Eje Cívico
 - Entorno Atractor de Área Intermodal
 - Entorno Atractor
 - Eje Urbano
 - Calle Colectora
 - Área de Mejora Peatonal
- MP.14.01 Supermanzanas Moratalaz

Red de movilidad

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Moratalaz



Proyectos Estratégicos de Espacio Público

- Mejora de la Accesibilidad
- Remodelación de Espacio Público
- Itinerario Estructurante

Proyectos Estratégicos Ambientales

- Área de Intervención Ambiental

Proyectos Estratégicos de Movilidad

- Mejora de Conexiones Vianas
- Remodelación de Área Intermodal
- Eje Cívico
- Área de Mejora Peatonal
- Área de Gestión de Movilidad

Planes Integrales Territoriales de Ordenación y Gestión

- Área de Oportunidad
- Área de Centralidad

Planes Integrales Territoriales de Barrios APIRU

- APIRU de Gestión

PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

MP.14.01 Supermanzanas Moratalaz

ÁREA DE CENTRALIDAD

AC.14.02 La Lonja - El Torito

ÁREA DE OPORTUNIDAD

AO.14.01 El Hoyo

AO.14.02 Pavones

EJE CÍVICO

EC.14.01 Camino Vinateros - Vicálvaro

EC.14.02 Fuente Carranona

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

IT.14.02 Moratalaz Promoción Privada

ÁREA DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

PA.14.01 Cuña Verde Moratalaz

REGENERACIÓN DE BARRIOS

AG.14.01 Moratalaz Promoción Privada

AG.14.02 Polígonos E, I, Z

AG.14.03 Moratalaz Promoción Pública

ACCIONES PUNTUALES

REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

EP.14.01 "El Torito"

EP.14.02 Polígono A

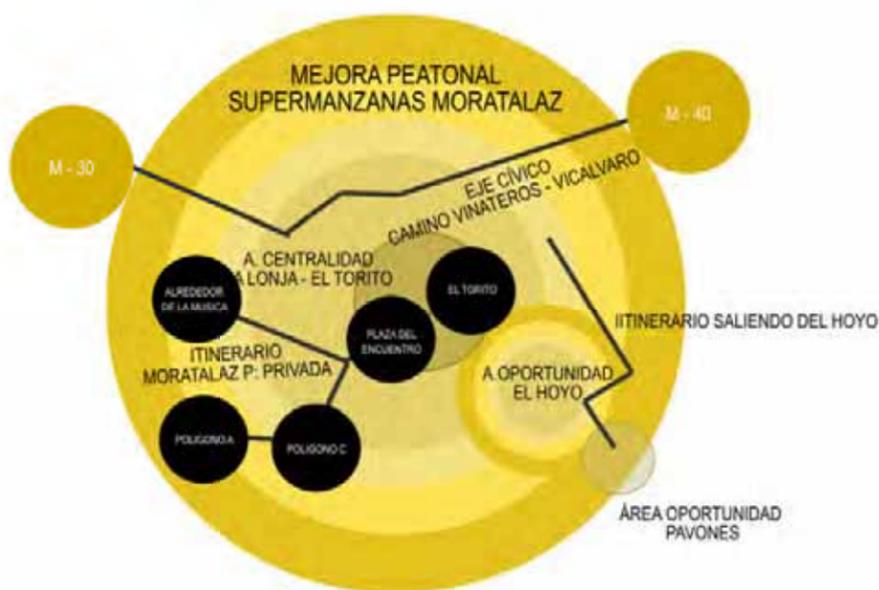
EP.14.03 Alrededor de la música

EP.14.04 Polígono C

EP.14.05 Plaza del Encuentro

MEJORA ACCESIBILIDAD

MA.14.0 Conexión Norte M-40

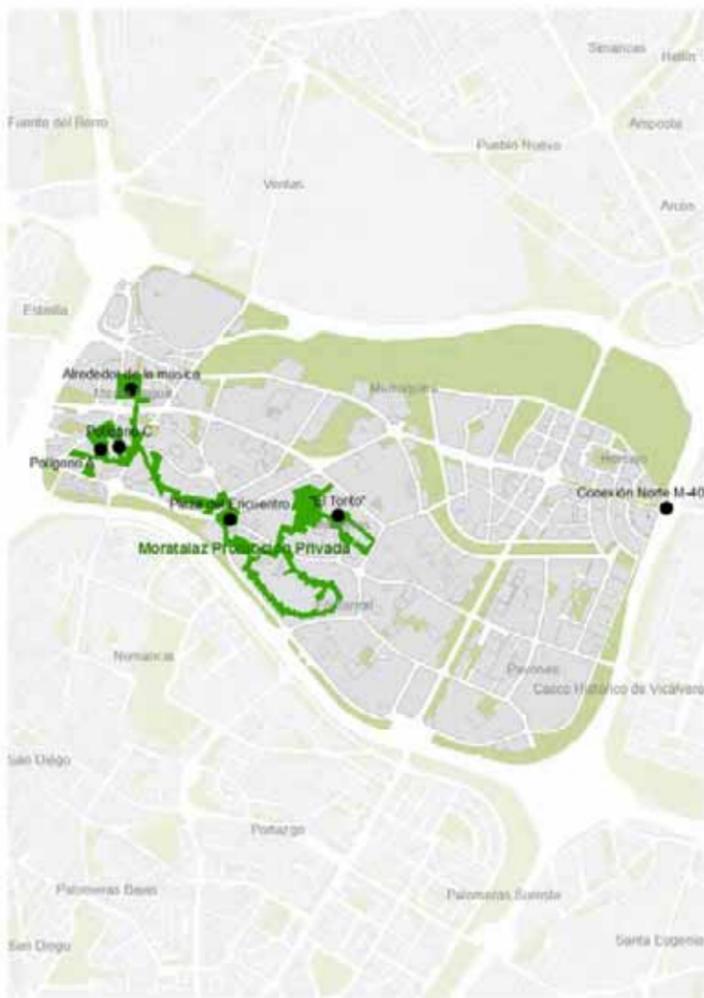


Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.



Actuaciones sobre el espacio público

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Itinerario Moratalaz Promoción Privada

El itinerario propone la intervención en los espacios libres interiores de los polígonos A, C, H y G, hasta el X. Tiene como objetivo generar un recorrido seguro, fácilmente reconocible, de coexistencia ciclista y peatonal, que permita conectar espacios y dotaciones localizadas en el interior de las manzanas o polígonos: la futura escuela de música, varios colegios, (Francisco de Luís, Regimiento Inmemorial del Rey, Colegio Nuestra Señora de Moratalaz y Doctor Conde Aruga), la plaza del Encuentro y el centro cultural El Torito. Se intervendrá sobre la vegetación, el mobiliario y la pavimentación, buscando la recualificación de entornos de dotaciones y la mejora de zonas deportivas y estanciales.

Se pretende también dar una solución a la ocupación masiva del espacio por vehículos y al problema del aparcamiento, investigando soluciones de aparcamientos ligeros en superficie o semienterrados.

Son especialmente relevantes las intervenciones en el entorno de la futura escuela de música, los trabajos colaborativos a desarrollar en los "espacios plaza" dentro de los polígonos A y C, y la intervención en la plaza del Encuentro.

En el entorno de la escuela de música se pretende lograr una mejor integración de la nueva dotación municipal en el entorno peatonal circundante, evitando cerramientos opacos que constituyan barreras visuales y arquitectónicas. También la ordenación del tráfico procurando calles que sean de coexistencia entre vehículos y peatones. Se reordenará la superficie de aparcamiento y se identificará claramente la preferencia peatonal en el cruce viario y la entrada de la escuela.



En el interior de los polígonos A y C se pretende mejorar el uso de tres espacios "plaza", mediante un trabajo colaborativo entre todos los agentes afectados: vecinos, comerciantes y colegios, para recualificar el lugar y conseguir que tenga un uso más intensivo a la vez que se conservan los valores ambientales presentes relativos a la densidad de arbolado urbano y de permeabilidad de suelos.



Otra de las intervenciones importantes es la remodelación de la plaza del Encuentro que constituye un lugar de referencia para la población del distrito. La plaza en su diseño actual funciona como rotor para el tráfico rodado con escaso espacio peatonal y lejos de servir para un uso ciudadano relacional. Con la intervención se pretende modificar el actual carácter del espacio pasando de un lugar de tránsito rodado a otro más estancial y calmado.



Plaza Polígono C
Itinerario. Estado actual
Plaza del Encuentro

*Itinerario estructurante:
camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento
que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción
transformadora en el distrito.*

Área de mejora peatonal:

Áreas de calles estrechas y espacios libres en donde el objetivo es reducir la velocidad de los vehículos motorizados, ganar espacio para el peatón y garantizar la accesibilidad universal a los servicios y dotaciones de uso diario.



Localización de las actuaciones de movilidad

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

Supermanzanas Moratalaz

Entendiendo como “supermanzanas” el concepto que introduce Salvador Rueda (BCNecologia) como unidades básicas de ordenación de la ciudad o del distrito, en cuyo interior se reduce el tráfico motorizado y el aparcamiento de vehículos en superficie, y se da la máxima preferencia a los peatones en el espacio público, Moratalaz tiene una ordenación que propicia claramente este esquema de ordenación de la movilidad.

El objetivo de la propuesta es generar una jerarquía vial que diferencie claramente tres tipos de espacios: el viario estructurante que ordena la movilidad del distrito y permite las conexiones con los colindantes, el viario local que rodea las manzanas y los espacios peatonales interiores a las mismas. Para que esta jerarquía funcione es necesario aumentar la capacidad de aparcamiento del viario local con objeto de recuperar espacio peatonal en el interior de la manzana. Para ello se propone modificar el diseño de la calle local, pasando la disposición del aparcamiento en línea a batería y la circulación de doble sentido a sentido único. Los viarios estructurantes mantendrán el funcionamiento como calles de doble sentido.

Esto requiere un estudio previo de movilidad y un análisis de las repercusiones en el tránsito de autobuses. Supone la reconsideración de la circulación en gran número de vías: cambio del número de carriles y sentidos de circulación; la redistribución de la sección de calle reconsiderando la superficie de aparcamiento y su disposición, así como el ancho de



zonas interiores de las supermanzanas

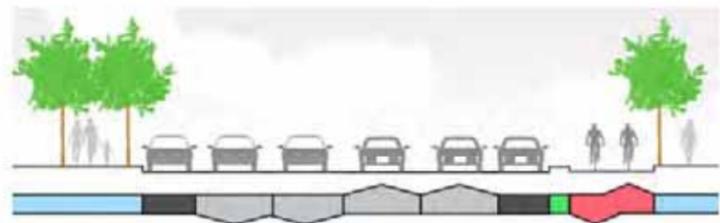
aceras. Esta intervención refuerza la idea de los itinerarios peatonales y ciclistas por el interior de las manzanas al liberarse el espacio de vehículos aparcados o circulando a través de los fondos de saco.

Eje Cívico Camino de Vinateros - Vicálvaro

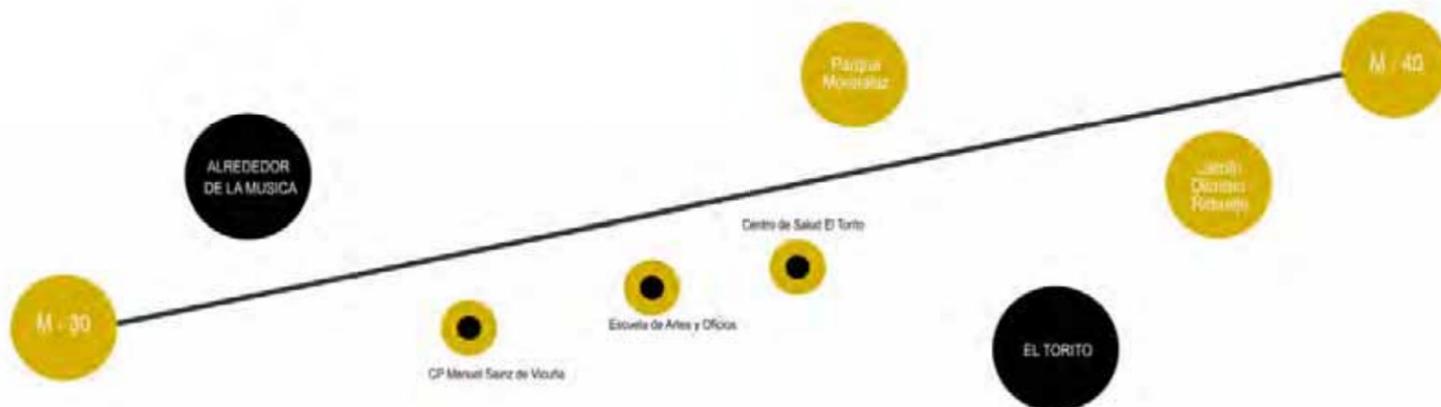
La calle de Camino de Vinateros es considerada el principal viario estructurante o "gran vía" del distrito, ya que le conecta con el resto de la ciudad y es el elemento que soporta los flujos de transporte público y privado junto con las actividades cívicas, sociales y económicas que se concentran a lo largo de su recorrido. Ello motiva que se proponga un funcionamiento como eje cívico que busca un reparto más equilibrado del espacio atendiendo a los diferentes modos y funciones de la calle.

Se ha estudiado el tráfico en hora punta y se han observado intensidades que no superan el 44% de la capacidad del vial en ciertos tramos de la calle, así como que la sección va variando a lo largo del recorrido. La propuesta es realizar un cambio de la sección, a dos carriles por sentido, que se mantendría constante en todo el recorrido. La ganancia del espacio permitiría la incorporación de un carril bici, una disposición en bulevar central de al menos 8-10 metros de ancho o bien una ampliación de la anchura de aceras.

Asimismo, y para mejorar la conexión de este eje con el distrito de Vicálvaro, se propone localizar una pasarela peatonal y ciclista en la rotonda sobre la autovía M-40 que permita un recorrido amable y seguro para el peatón dando continuidad al bulevar de la avenida Doctor García Tapia.



Camino de los Vinateros. Propuesta de sección



Eje cívico:
 Vía principal del distrito con una importante actividad en su entorno, en la que estudiar el diseño de la calle para incluir nuevos modos de transporte, como la bicicleta, y ampliar el espacio para el peatón.



ÁREAS DE OPORTUNIDAD

Para la identificación de áreas de oportunidad se ha considerado tanto la existencia de parcelas vacantes, como de espacios urbanos que podrían incorporarse a un proceso de transformación que posibilite una mayor calidad urbana, la mezcla de usos o la puesta en valor de espacios que en la actualidad tienen carácter residual.

Las actuaciones que se proponen van encaminadas a potenciar la centralidad e identidad en el barrio de Pavones, dotando de singularidad a esta parte del distrito. Se han propuesto dos áreas de oportunidad, El Hoyo y Pavones, que pretenden generar un espacio de mayor identidad y significación en el entorno del API.14.04 Centro Integrado de Moratalaz, que el planeamiento preveía como centro dotacional y terciario. Actualmente se localiza la Junta de Distrito, un equipamiento social y una parcela comercial pero donde todavía existen suelos vacantes.

El Hoyo

Es una pequeña actuación de ordenación de suelos dotacionales que pretende la regeneración del entorno del equipamiento deportivo en la calle Fuente Carrantona, conocido como El Hoyo, y la puesta en valor del recorrido peatonal paseo de Las Latas.

En la actualidad es un espacio integrado por dos parcelas de equipamiento, una deportiva de titularidad municipal, y otra dotacional privada cuya disposición impide el acceso al interior de la manzana y al paseo.

Lo que se propone es una actuación de acupuntura urbana mediante la redacción de un planeamiento que reordene las parcelas dotacionales de manera que permita el acceso al interior de la manzana y mejore la dotación deportiva. Se propone cubrir parte del equipamiento deportivo con una arquitectura "puente" de manera que permita el tránsito peatonal y ciclista en superficie y cubra un espacio que se destine a usos múltiples.



El Hoyo. Estado actual / infografía



Área de oportunidad de Pavones

Pavones

Al igual que con la anterior actuación se pretende reordenar la manzana dotacional con el objetivo de cambiar la monofuncionalidad existente donde el uso exclusivo es el dotacional, introduciendo más tensión urbana y complejidad. También una mayor singularidad arquitectónica, ordenar el vacío urbano que existe en la actualidad y dar cabida a nuevos usos que contribuyan a la idea de generar centralidad urbana.

REGENERACIÓN DE BARRIOS

Se incluyen en esta actuación los tres APIRU delimitados en el distrito: "Moratalaz Promoción Privada", "Moratalaz Promoción Pública" y "Polígonos E, I, Z".

El objetivo es redactar documentos directores para guiar las actuaciones en el barrio, mediante la elaboración de un diagnóstico de los ámbitos y de propuestas de intervención en el espacio público y en los edificios, fomentando tanto los aspectos sociales como la participación y la coordinación administrativa.

De manera complementaria a estos planes de barrio se tramitarán instrumentos de planificación y gestión del suelo, ya que será necesaria la obtención de espacios interbloques para poder intervenir en la mejora de la urbanización.



Localización de los barrios a regenerar en Moratalaz

Regeneración de barrios:

Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.



A la vez, el distrito de Moratalaz, en concreto los ámbitos de APIRU, serán objeto de un estudio específico sobre accesibilidad universal y barreras arquitectónicas que permitirá identificar su ubicación y la adopción de soluciones para paliarlas. Moratalaz pretende convertirse en el distrito donde realizar una experiencia piloto para sentar las bases de la solución a la problemática generalizada de los espacios interbloques en muchos distritos de Madrid.



Ejemplos de barreras arquitectónicas

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas

La Almendra Central

**La linealidad de Arturo Soria
y de la calle de Alcalá**

CIUDAD LINEAL

La linealidad de Arturo Soria y de la calle de Alcalá

El distrito de Ciudad Lineal, tiene dos ejes históricos que han sido determinantes en la forma de su crecimiento urbano. En primer lugar en el tiempo, se consolida el eje histórico de la calle Alcalá que comunicaba Madrid con los pueblos de los alrededores Hortaleza, Canillas, Barajas y donde se localizaban algunas importantes quintas de recreo. También en esta época se crea el cementerio de la Almudena o necrópolis del Este, con un trazado en forma de cruz, elementos arquitectónicos y escultóricos de estilo modernista y paseos arbolados adaptados a la topografía. Con ello se inicia el crecimiento de la parte sur del distrito a finales del siglo XIX, creándose nuevos barrios populares de pequeñas parcelas y calles estrechas. Es un crecimiento más espontáneo que se fusiona con la ciudad planificada por Arturo Soria que comienza a desarrollarse por la parte norte del distrito plasmando un nuevo y original modelo de ciudad orientado a solucionar problemas de transporte, de higiene y salud urbana. La idea de Arturo Soria era crear una ciudad que se organizaba mediante la disposición de varias hileras de hotelitos bajo el modelo de ciudad jardín en torno a un eje con tranvía que garantizaba la comunicación con la ciudad central. Este crecimiento, aunque ha sufrido un proceso importante de transformación con el transcurso del tiempo, ha mantenido un modelo de baja densidad todavía reconocible.

La segunda etapa de fuerte crecimiento se produce en los años 60 con extensos barrios como la Concepción, La Elipa, San Pascual, San Juan Bautista, Pueblo Nuevo o Pinar de Chamartín que adoptan la tipología de bloque abierto y que prácticamente colmatan el distrito. También se construye la autopista de la avenida de América y se suma una zona de concentración de actividad económica que se consolida en los años 80 y se apoya en la A-2.

El distrito presenta una notoria diferencia entre el norte acomodado y, el sur popular; el norte de baja densidad, el sur denso; el norte Ciudad Lineal de Arturo Soria, el sur la calle Alcalá y la avenida de la Institución Libre de Enseñanza (antes Hermanos García Noblejas). Esto se pone también de manifiesto en la concentración, en esta zona sur, de las prioridades para la regeneración urbana.

En las relaciones de proximidad entre barrios también se aprecia esta división por la importante barrera que supone la existencia de la A-2. Sin embargo hay una buena integración con los distritos colindantes de Hortaleza o San Blas, al igual que con las áreas centrales de Chamartín y Salamanca, puesto que en este tramo de la M-30 existen bastantes elementos de permeabilidad acercando los barrios de ambos lados.

En cuanto a la identificación de elementos identitarios, es un distrito caracterizado por su linealidad, sus dos grandes ejes cívicos, Arturo Soria - Institución Libre de Enseñanza, y la calle Alcalá. Por otra parte, la plaza de Ciudad Lineal en la confluencia de ambas calles, representa el espacio cívico de referencia para el distrito al localizarse el centro comercial Alcalá Norte y numerosas paradas de autobús, y ser punto de encuentro para celebraciones y festejos distritales. También el cementerio de la Almudena supone una singularidad en la periferia de Madrid tanto por la extensión que ocupa como por contar con notables elementos de valor arquitectónico. Los edificios de oficinas en la confluencia de A-2 y M-30 son arquitecturas singulares en un lugar de gran visibilidad que marca la entrada al centro de la ciudad. También se incorporan al mapa de la red de identidad algunos edificios protegidos del PGOUM 97 o de la guía



COAM, edificios originales de la Ciudad Lineal o conjuntos de viviendas de fuerte impronta en el paisaje urbano como el barrio de la Concepción.

Una de las debilidades del distrito es el significativamente bajo índice de parques y zonas verdes que posee, de los más bajos de la ciudad, por lo que se debería tratar de implementar una propuesta de corredores verdes que junto al parque Calero y otras zonas verdes existentes generen una red ambiental en conexión con los distritos circundantes. Por esta razón, se han resaltado las avenidas que podrían ser consideradas parte de una red de infraestructura verde general, como las calles Largo Caballero y Marqués de Corbera como continuación de avenida de Arcentales, que permitirían la conexión con el parque del Retiro, y la avenida Donostiarra con la calle José del Hierro hacia la finca Torre Arias.

En materia de movilidad el distrito de Ciudad Lineal se encuentra delimitado por dos grandes arterias circulatorias, como son la M-30, y la A-2, que garantizan la conexión a escala metropolitana para los modos motorizados.

A nivel distrital hay dos ejes estructurantes, que son Arturo Soria e Institución Libre de Enseñanza, que vertebran el distrito de norte a sur y el eje de la calle Alcalá, una gran vía canalizadora de tráfico de paso hacia el interior de la ciudad y acceso a la M-30, donde además confluyen diferentes modos de transporte público y un importante tránsito peatonal generado por la actividad económica y comercial de esta calle. Los otros ejes que se identifican como estructurantes de las relaciones distritales son la avenida de San Luis en el norte y la calle Marqués de Corbera en el sur. Tienen un carácter más local, pero de igual manera sirven para conectar con otras áreas de la ciudad.

La accesibilidad en transporte público se consigue por varias líneas de metro transversales que lo atraviesan de este a oeste y el transporte lineal norte - sur que



La Elipa

se realiza mediante líneas de autobús. Hay dos importantes áreas intermodales que son la plaza de Ciudad Lineal y la plaza de Alsacia.

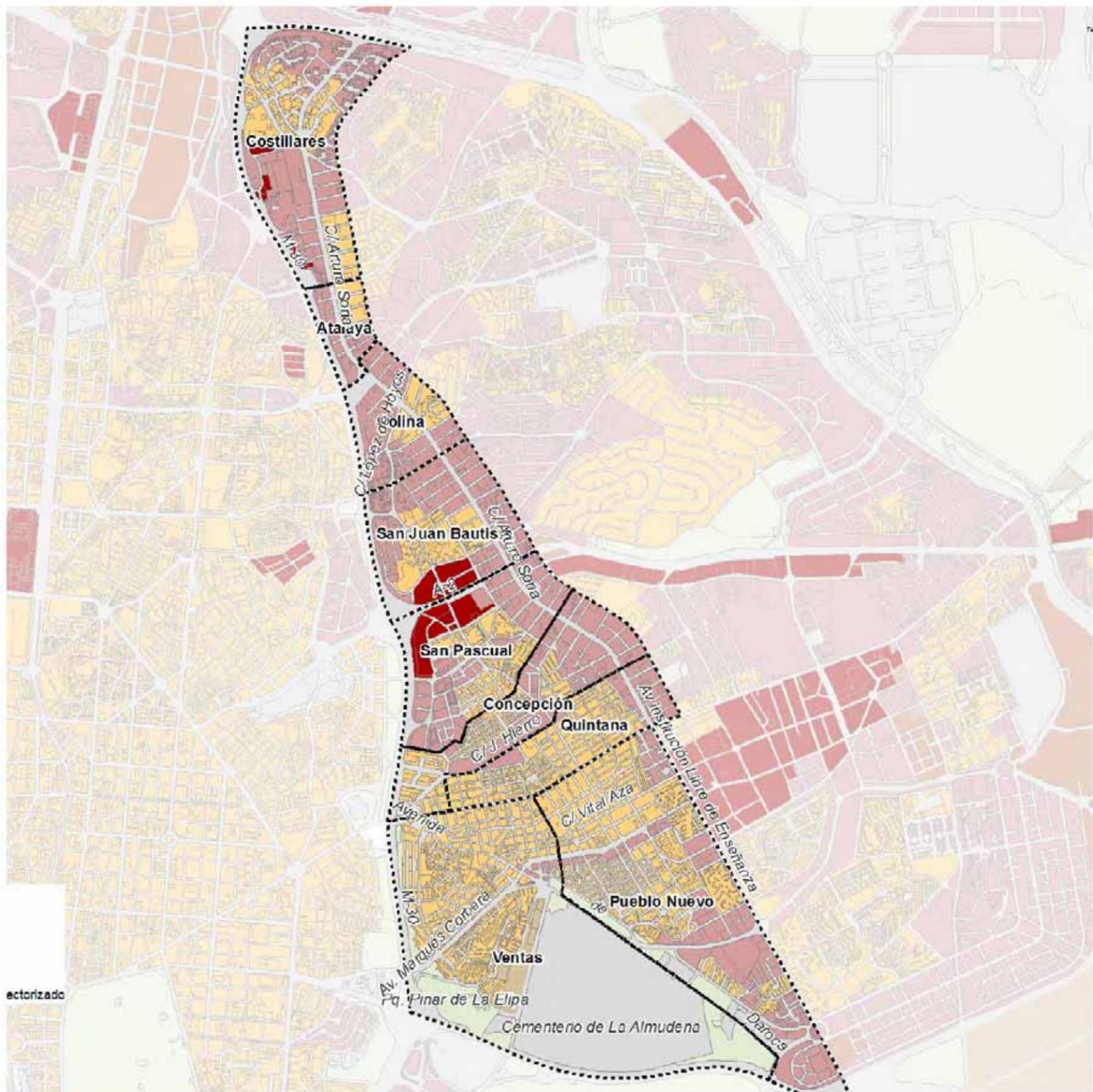
Los mayores problemas de movilidad se producen en áreas situadas al sur del distrito con escasez de aparcamiento y de espacio peatonal, así como el área de concentración de oficinas de la A-2. Ciudad Lineal sufre la presión de ser un barrio fronterizo con la zona SER de estacionamiento regulado.

Uno de los temas más recurrentes en las peticiones vecinales es la necesidad de mejorar las aceras, la incorporación de carriles-bici o la recalificación de áreas estanciales, junto con un refuerzo del carácter identitario del distrito representado por la calle Arturo Soria y el cementerio de La Almudena.

La estrategia de regeneración urbana desarrolla una propuesta de actuaciones orientadas a reequilibrar el norte y sur del distrito, reforzar la identidad lineal e incrementar el espacio peatonal y verde mediante intervenciones en los espacios públicos.



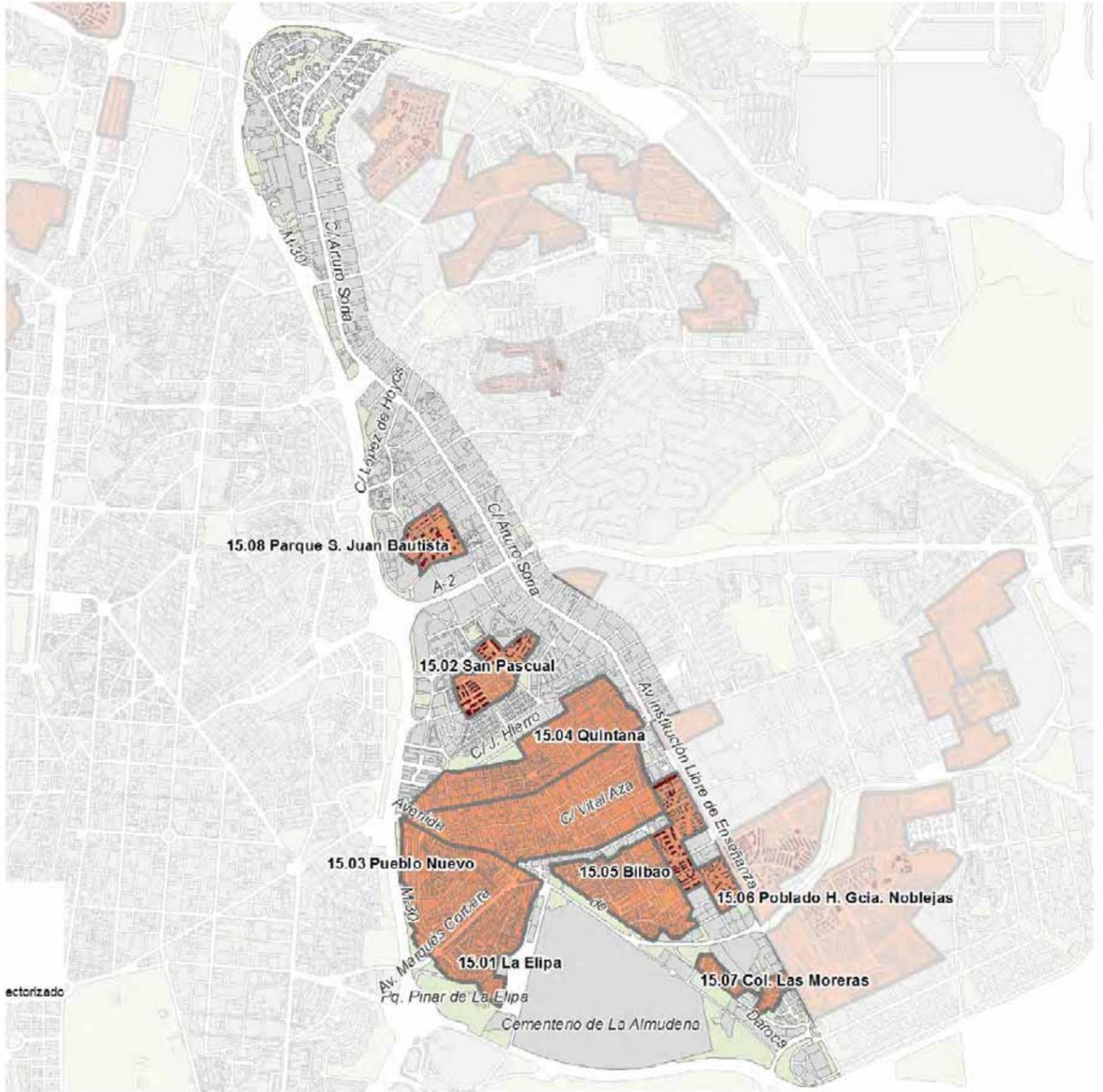
Calle Arturo Soria



ectorizado

- Residencial Antigua
- Residencial Joven
- Actividad Económica
- Suelos en Proceso de Transformación
- Suelos Pendientes de Transformación

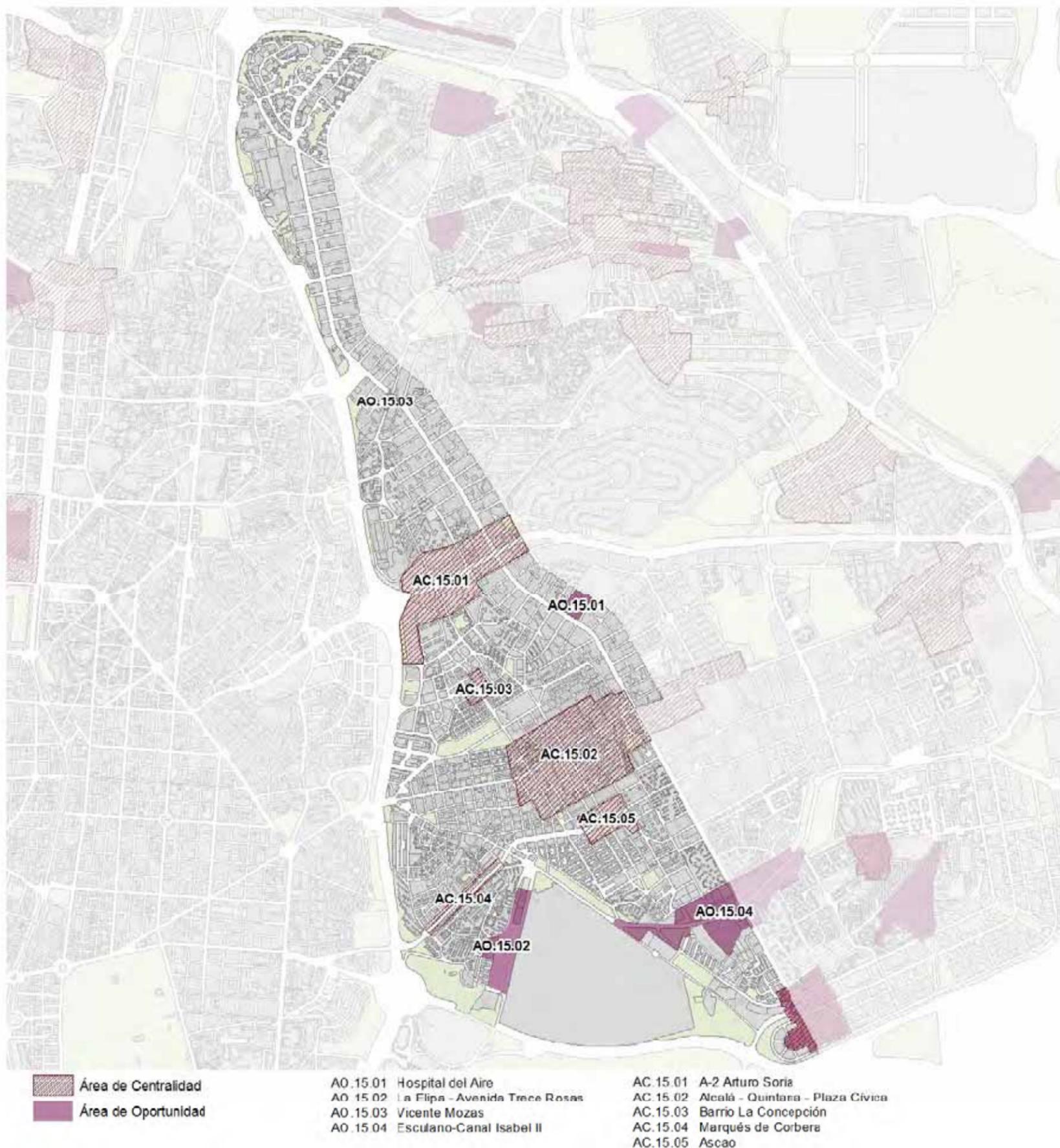
Localización de Áreas



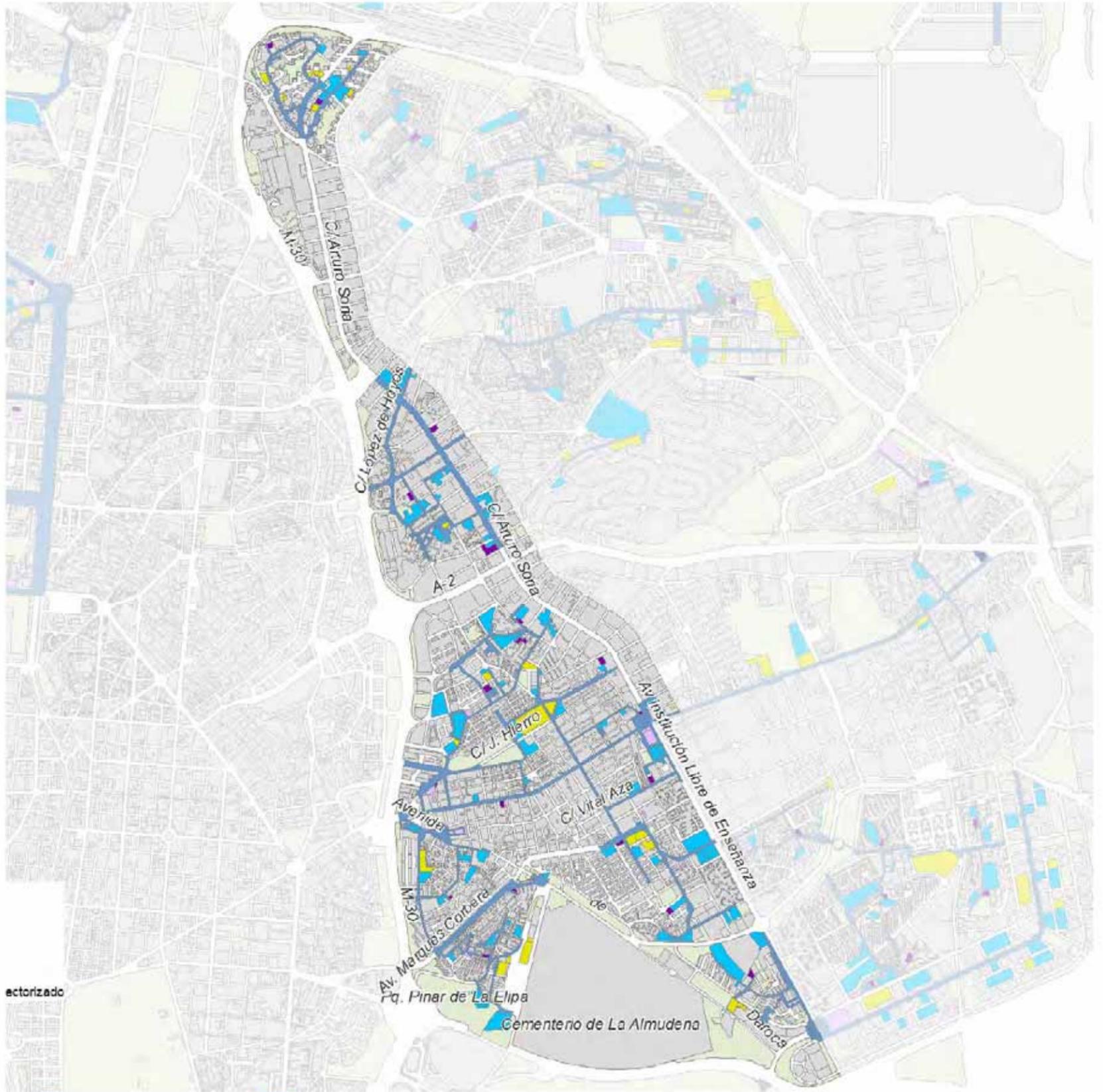
Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU



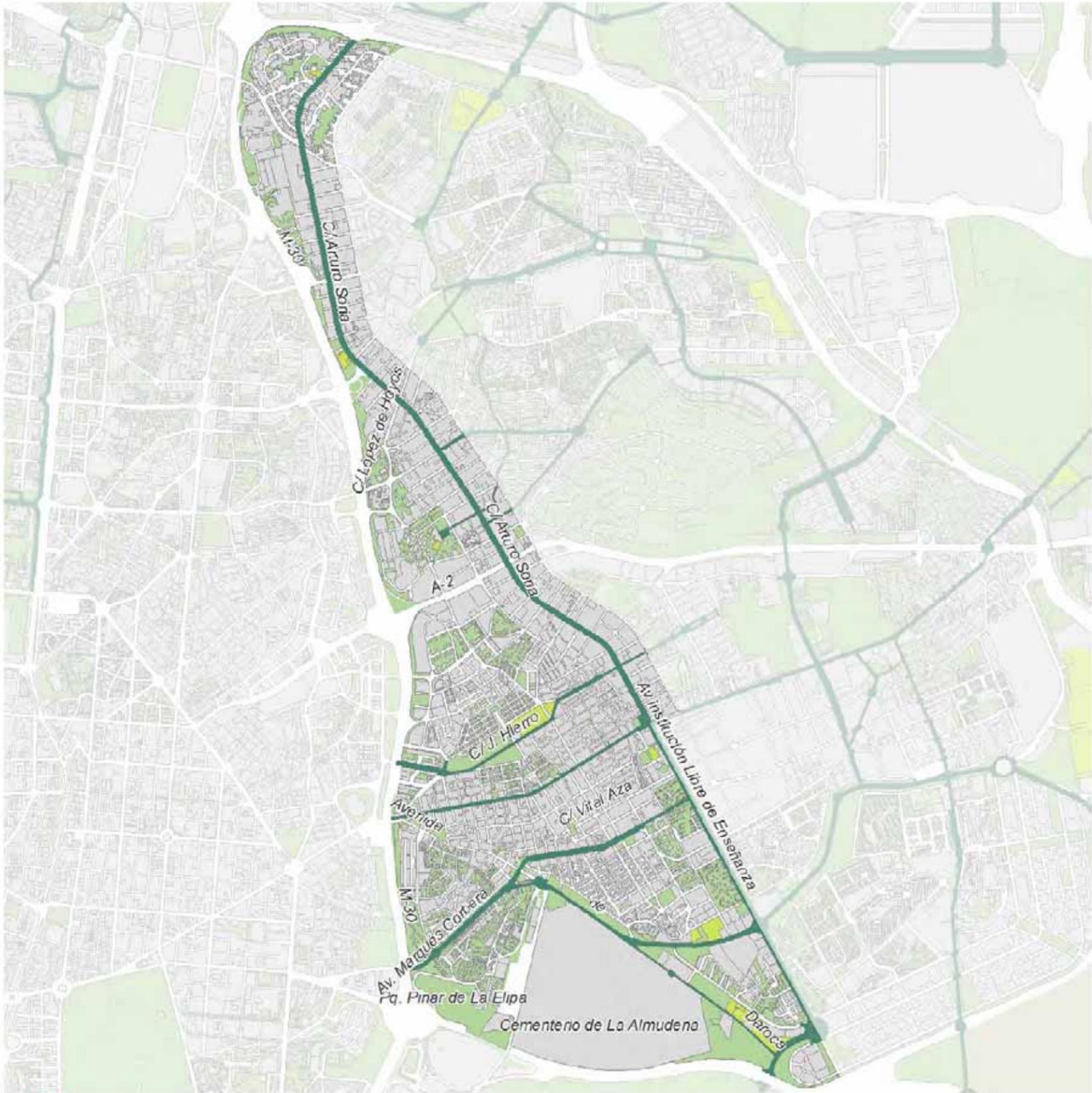
Áreas de oportunidad y centralidad



ectorizado

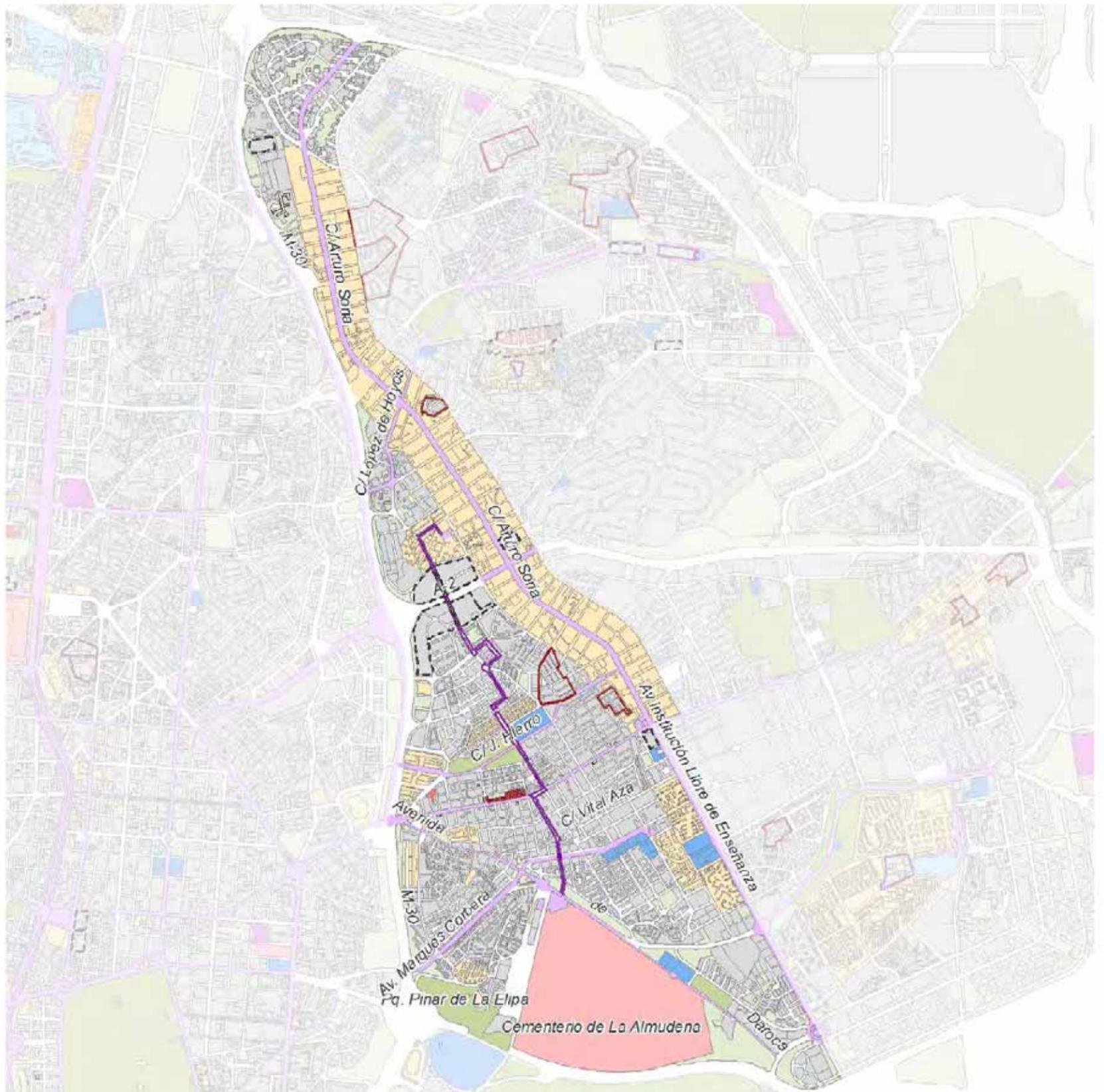
- Red de Proximidad
- Deportivo
- Equipamiento
- Intercambador
- Mercados
- Religioso

Red de proximidad



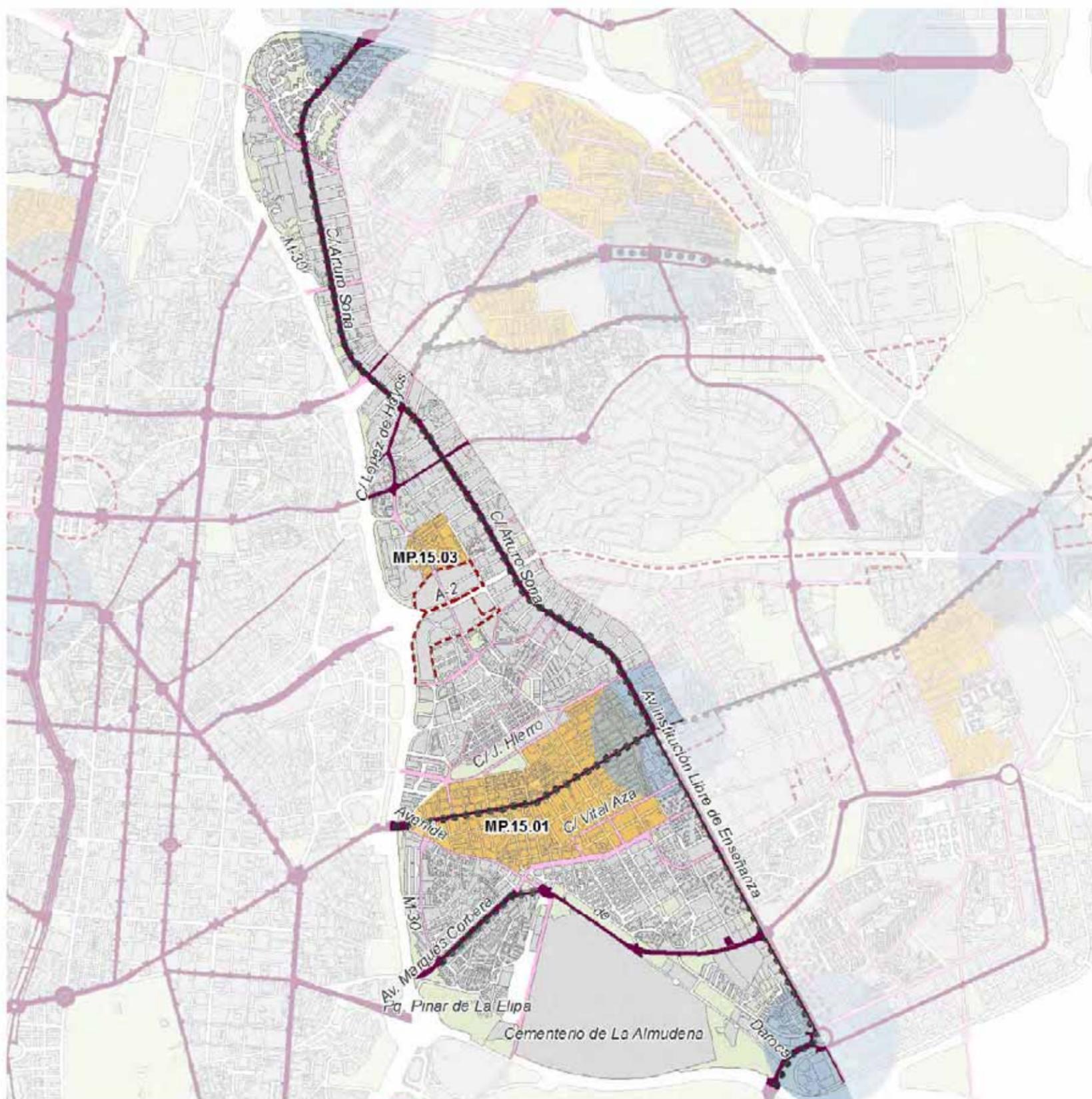
- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



- | | | |
|--|--|--|
|  Eje Identitario |  Edificio y Bajo comercial |  Área Comercial |
|  Propuesta |  Edificio/Conjunto no Residencial |  Intercambiador |
|  Área Dotacional |  Edificio/Conjunto Residencial |  Deportivo |
|  Dotacional |  Colonia/Conjunto Protegido |  Servicio Público |
|  Dotacional Protegido |  Edificación Protegida |  Zonas Verdes |

Red de identidad



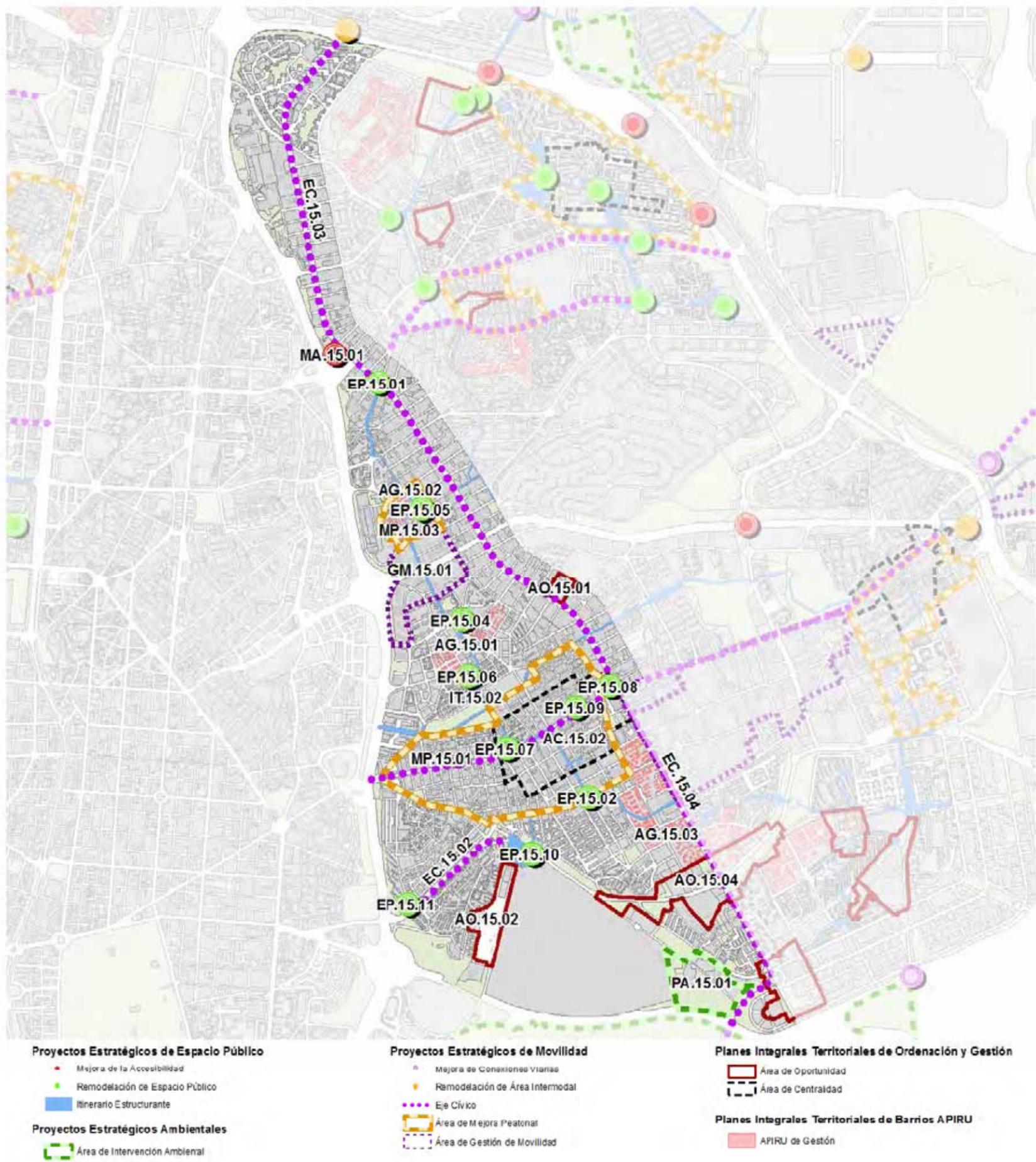
- Eje Cívico
- Entorno Atractor de Área Intermodal
- Entorno Atractor
- Eje Urbano
- Calle Colectora
- Área de Mejora Peatonal
- MP.15.01 Pueblo Nuevo - Quintana
- MP.15.03 Parque San Juan Bautista

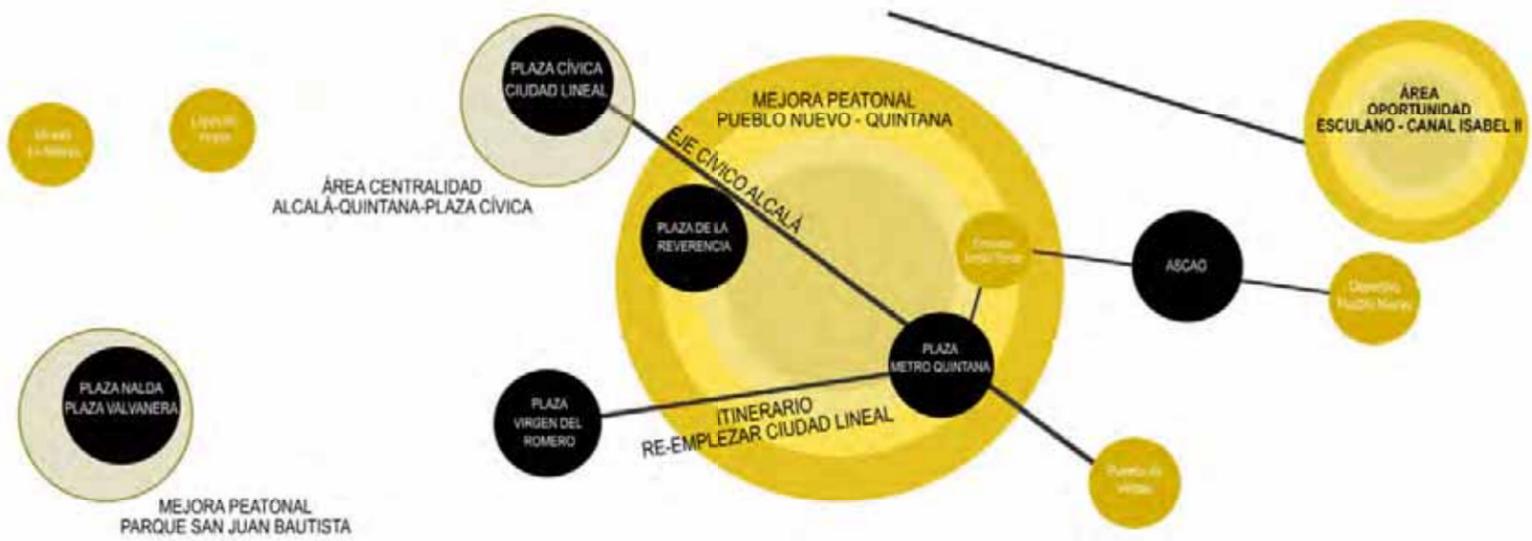
Red de movilidad

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Ciudad Lineal





PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

MP.15.01 Pueblo Nuevo - Quintana
MP.15.03 Parque San Juan Bautista

ÁREA DE CENTRALIDAD

AC.15.02 Alcalá - Quintana - Plaza Cívica

ÁREA DE OPORTUNIDAD

AO.15.01 Hospital del Aire
AO.15.02 La Elipa - Avenida Trece Rosas
AO.15.04 Esculano-Canal Isabel II

EJE CÍVICO

EC.15.01 Calle Alcalá
EC.15.02 Marqués de Corbera
EC.15.03 Arturo Soria
EC.15.04 Institución Libre de Enseñanza

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

IT.15.02 Re-Emplazar Ciudad Lineal
IT.20.04 Uniendo Parques (conjunta con San Blas)

ÁREA DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

PA.15.01 Prolongación Almudena

REGENERACIÓN DE BARRIOS

AG.15.01 Barrio San Pascual
AG.15.02 Parque San Juan Bautista
AG.15.03 Poblados Hermanos García Noblejas

ÁREA DE GESTIÓN DE MOVILIDAD

GM.15.01 Zona Empresarial A-2

ACCIONES PUNTUALES

REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

EP.15.01 López de Hoyos - Arturo Soria
EP.15.02 Ascao
EP.15.04 Plaza Platón
EP.15.05 Plaza Nalda - Plaza Valvanera
EP.15.06 Plaza Virgen del Romero
EP.15.07 Plaza Metro Quintana
EP.15.08 Plaza Cívica Ciudad Lineal
EP.15.09 Plaza de la Reverencia
EP.15.10 Acceso principal Almudena
EP.15.11 El Dragón de la Elipa

MEJORA ACCESIBILIDAD

MA.15.01 Mirador la Atalaya

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.



Localización actuaciones sobre el espacio público y ejes cívicos

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Destacan dos actuaciones prioritarias en el espacio público por su carácter estructurante y el consenso en cuanto a la necesidad de intervenir: el itinerario identitario "Re-emplazar Ciudad Lineal" y el "Eje Cívico Alcalá".

Complementariamente se proponen otras actuaciones que cubren las peticiones vecinales y contribuyen a la estrategia de movilidad del distrito: el Eje Cívico Marqués de Corbera y el Eje Cívico Arturo Soria e Institución Libre de Enseñanza y el itinerario ambiental que comunica con las quintas del distrito vecino de San Blas: Itinerario Parque Calero - Finca Torre Arias para enlazar, finalmente, con el parque del Capricho.

Itinerario Re-emplazar Ciudad Lineal

Se propone un itinerario de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamientos que forman parte de la vida diaria del ciudadano, y que discurre paralelo al eje Arturo Soria - Institución Libre de Enseñanza. En su recorrido une una serie de plazas consolidadas con el objetivo de recualificar los barrios a los que pertenecen y que en gran medida forman parte de las APIRU (Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana). El principal objetivo será crear identidad mejorando la habitabilidad, la calidad y el confort climático desde la intervención en el espacio público.



Esquema Re-emplazar Ciudad lineal

El itinerario discurre por calles representativas del distrito como son López de Hoyos, Torrelaguna, Emilio Ferrari y Ascao y conecta los barrios de San Juan Bautista, San Pascual, La Concepción, Quintana, Pueblo Nuevo y La Elipa con el Gran San Blas, y con el cementerio de la Almudena. Recualifica los entornos de equipamientos culturales y educativos de San Juan Bautista; de carácter asistencial en San Pascual, donde se localizan un centro de salud y un centro de mayores; equipamientos deportivos y educativos en la Concepción y Pueblo Nuevo, la zona comercial de Quintana, y finaliza con la recualificación de la entrada a la Almudena, símbolo identitario del distrito.

También plantea intervenciones de mejora de plazas: Platón, Nalda, Valvanera, Virgen del Romero y Quintana. La creación de nuevos espacios de encuentro en las intersecciones de los viarios de la calle Ferrari, o la puesta en uso del bulevar de Ascao.

Eje Cívico Alcalá

La principal centralidad del distrito la conforma el eje Alcalá con la plaza de Ciudad Lineal, lugar de celebraciones distritales. Se propone una actuación que convierta la calle Alcalá en una calle prioritaria de modos verdes y no canalizadora del tráfico de paso hacia el centro de la ciudad, consiguiendo una vía amable donde se favorezca la movilidad peatonal, ciclista y del transporte público por medio de la ganancia de espacio peatonal y mejora de la calidad del espacio público como lugar de encuentro.



Plaza de Quintana
Plaza de Los Misterios



Calle de Alcalá. Infografía



Esquema eje cívico Alcalá



Calle Marqués de Corbera
Sección propuesta

La propuesta estudiada funcionalmente desde el punto de vista de la movilidad, parte de las premisas de eliminar todos los giros a la izquierda excepto los imprescindibles para autobuses, garantizando la fluidez de tráfico e incorporar la bicicleta en todo su recorrido. De esta forma se reduce el espacio de calzada que se destina a la ampliación de aceras, pudiéndose llegar hasta los 6/9 metros de ancho, y la incorporación del carril bici o ciclo carril.

Vinculada a esta actuación están la intervención en las plazas del metro Quintana y la plaza cívica de Ciudad Lineal como puntos de encuentro e identidad del distrito.

Eje Cívico Marqués de Corbera y Eje Cívico Arturo Soria e Institución Libre de Enseñanza

El eje Arturo Soria - Institución Libre de Enseñanza, forma parte, junto con las calles Fuente Carrantona en Moratalaz y Pablo Neruda en Puente de Vallecas, de un eje lineal con capacidad de estructurar un sistema de transporte de alta capacidad para el este de la ciudad. Se propone un rediseño de la sección para disponer autobús en plataforma reservada e incorporación de la bicicleta, sin olvidar el carácter cultural e identitario que posee la calle Arturo Soria donde conviven edificios catalogados con la edificación más reciente y la huella de la ciudad lineal proyectada por Arturo Soria.

En la calle Marqués de Corbera, se plantea el fomento de su carácter comercial y peatonal dentro del barrio de La Elipa. También contempla la intervención del entorno del Dragón para mejorar su calidad estancial según demanda la población del barrio. Además, esta actuación serviría como prolongación del itinerario Reemplazar Ciudad Lineal incorporándose el barrio de La Elipa a la actuación estructurante que recorre el distrito de norte a sur.

Itinerario ambiental Parque Calero-Finca Torre Arias-Jardín del Capricho

El itinerario ambiental de Parque Calero a la Finca Torre Arias se plantea como un corredor verde que, comenzando en la avenida Donostiarra, calle de conexión con el parque de Breogán del distrito de Salamanca, finalice en el Jardín del Capricho del distrito de Barajas, integrando en su recorrido las zonas verdes más sobresalientes de los distritos de Ciudad Lineal y San Blas, como son parque Calero, la Quinta de los Molinos y la Finca Torre Arias. Este corredor verde estructurante se apoya en la antigua carretera de conexión con Canillejas y Barajas, conexión histórica que posee unas características medioambientales de gran potencial que se pretende reforzar con esta propuesta.



Plaza Nalda
Plaza Platón

Itinerario estructurante:

camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción transformadora en el distrito.

Eje cívico:

Vía principal del distrito con una importante actividad en su entorno, en la que estudiar el diseño de la calle para incluir nuevos modos de transporte, como la bicicleta, y ampliar el espacio para el peatón.



Áreas de mejora peatonal y de oportunidad



Soluciones tipo para áreas de mejora peatonal

Área de mejora peatonal:

Áreas de calles estrechas y espacios libres en donde el objetivo es reducir la velocidad de los vehículos motorizados, ganar espacio para el peatón y garantizar la accesibilidad universal a los servicios y dotaciones de uso diario.

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

Área de Mejora Peatonal Pueblo Nuevo-Quintana

En esta área y como complemento de la intervención en el eje de la calle Alcalá se plantea desarrollar intervenciones que reduzcan la velocidad de los vehículos motorizados, ganar espacio para el peatón y garantizar la accesibilidad universal a los servicios y dotaciones de uso cotidiano. Las actuaciones propuestas para mejorar las condiciones en que se desarrolla la movilidad peatonal consisten en la ordenación de plazas de aparcamiento, zonas de carga y descarga, estudio de las posibilidades de implantación de nuevos PAR, introducción de arbolado en algunas calles, la mejora de las intersecciones y pasos peatonales, y tratamiento de plataformas únicas en calles de aceras estrechas priorizando las que se encuentren en entornos de plazas, equipamientos o comercios de proximidad.

Otras áreas de mejora peatonal

Con similares premisas, se proponen actuaciones en las calles Los Urquiza y Gómez de Avellaneda para la obtención de plazas de aparcamiento en batería, a la vez que se incorpora arbolado de alineación, o el tratamiento de coexistencia en calles cercanas a las plazas del metro Quintana, La Reverencia o la plaza cívica Ciudad Lineal.

También se plantean actuaciones similares en el barrio Parque San Juan Bautista, donde se suman los problemas relacionados con la influencia de la zona empresarial de la A-2, que provoca saturación de coches con problemas de aparcamiento para residentes, por lo se propone el estudio del barrio como zona SER.

ÁREAS DE OPORTUNIDAD

Las Áreas de Oportunidad identificadas se corresponden con lugares donde el planeamiento urbanístico no se termina de consolidar y existe la posibilidad de mejorar la configuración del distrito. Ciudad Lineal es un distrito muy consolidado urbanísticamente por lo que solo se han considerado tres áreas a planificar: el solar del hospital del Ejército del Aire, el gran vacío de suelo en la calle Largo Caballero en su unión con el distrito de San Blas, y el ámbito de cocheras en el barrio de la Elipa.

Solar Hospital Ejército del Aire

Se trata de un gran solar, actualmente calificado como equipamiento básico según el Plan General, donde se propone su reordenación para atender necesidades de dotaciones de los distritos de Ciudad Lineal y San Blas.

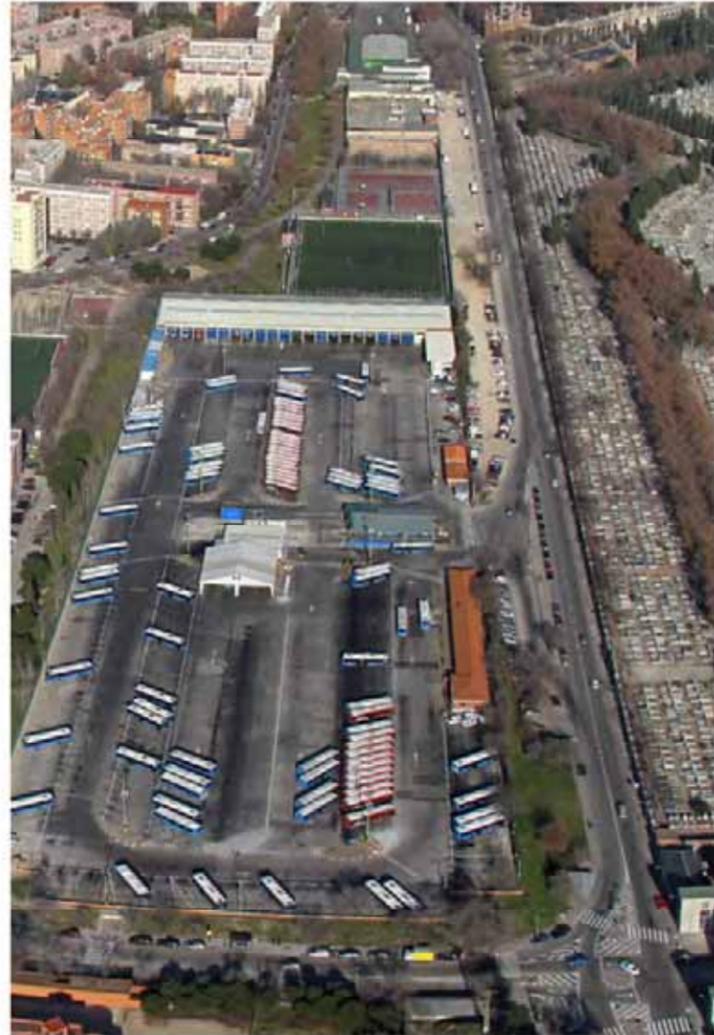
Esculano – Canal de Isabel II

Se propone reconsiderar a nivel normativo y de planeamiento los ámbitos de solares vacantes destinados a dotaciones, vacíos que se encuentran en el final de la calle Largo Caballero y se extienden en la avenida de Arcentales. Se pretende densificar la zona y articular una cohesión con el distrito de San Blas.

Se plantearían usos mixtos que dinamicen este nodo ayudando a financiar la operación y asegurando la reinversión de los beneficios obtenidos en la regeneración del ámbito. Cabría propiciar un convenio con el Canal de Isabel II para permitir el uso como zona verde y deportiva de la parcela de los depósitos.

Cocheras - Avenida de las Trece Rosas

Se plantea la posibilidad de desarrollar una nueva ordenación para esta zona, considerando un posible soterramiento de las cocheras de la EMT y proponiendo nuevos usos que permitieran atender las necesidades del distrito, a nivel dotacional y/o comercial y empresarial.



Avenida de las Trece Rosas y cocheras E.M.T.
Esculano

Área de oportunidad:
Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.



Regeneración de barrios en Ciudad Lineal



Poblado Hermanos García Noblejas

Regeneración de barrios:
 Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.

REGENERACIÓN DE BARRIOS

Una de las actuaciones prioritarias en las APIRU es la intervención en el espacio interbloque de la Norma Zonal 3 actualmente deteriorado y con grandes problemas de accesibilidad en la movilidad peatonal, para lo que se hace necesario solucionar los problemas de titularidad del suelo de estos espacios.

Los planes de barrio que se redacten, harán propuestas para intervenir en la edificación con criterios de accesibilidad, eficiencia energética y de paisaje urbano con objeto de mantener una armonía en los conjuntos homogéneos de vivienda y mejorar la habitabilidad de las viviendas.

Aunque el distrito cuenta con ocho ámbitos propuestos para el impulso a la regeneración urbana se proponen como prioritarios solo tres por sus situaciones de vulnerabilidad: poblados Hermanos García Noblejas, San Pascual y Parque San Juan Bautista.

Poblados Hermanos García Noblejas

Se establecen propuestas para mejorar recorridos peatonales hacia entornos atractores como son los comercios, los equipamientos y transporte público con criterios de accesibilidad universal. Reverdecer y ordenar bolsas de aparcamiento como la plaza de Villafior o la calle Santurce. También mejorar la calidad estancial de algunos espacios como la plaza de la Orotava y las calles Silos, Barlovento, Santurce o José Arcones Gil mediante mobiliario urbano, vegetación y nueva pavimentación.

Barrio San Pascual y Parque San Juan Bautista

Aunque no tienen los mismos indicadores de polivulnerabilidad que la primera, presentan una problemática similar en cuanto a potencial de mejora de la edificación y del espacio público, además de la oportunidad que supone la actuación en el itinerario estructurante que se plantea de norte a sur, a través del cual se pretende crear espacios públicos para el ciudadano en el interior de estos ámbitos.

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza Distrito del deporte
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas
La Almendra Central

HORTALEZA

Distrito del deporte

El distrito de Hortaleza se forma a partir de los núcleos históricos de Hortaleza y de Canillas. Además del origen rural de los primeros asentamientos, a finales del siglo XIX, Hortaleza es también un lugar elegido por las familias ricas para localizar villas de veraneo como la colonia Villa Rosa o la quinta del Cristo de la Salud y para implantar algunos edificios asistenciales como el convento de los Padres Paules o el Hogar Isabel Clara Eugenia.

El rápido crecimiento del distrito se produce a partir de 1950 con la aprobación del Plan de Poblados Satélites que incluye los poblados de Canillas y Manoteras en Hortaleza, al que se suman otras promociones privadas como los barrios de San Lorenzo, Nueva Colombia, Virgen de la Esperanza o el barrio del Salvador, barrios que, por su extensión, confieren una característica predominante del paisaje edificado del distrito con una arquitectura de bloques abiertos rodeados de espacios libres arbolados. En esta época surge otra colonia de viviendas de lujo al sur del distrito que es el Parque de Conde de Orgaz con edificios de destacados arquitectos.

Con el Plan General de 1985 se desarrollan los ensanches de los Llanos y Arroyo del Santo, que colmatan con tipología de manzana cerrada el territorio situado en el interior de la autovía M-40, queda configurada como una reserva de suelo de la red arterial y que se proyectará en los años 90. También hay operaciones estructurantes como el eje de Gran Vía de Hortaleza que se planifica con el objetivo de enlazar la Castellana con Barajas además



de dar unidad y reordenar el entorno heterogéneo por el que discurre, integrando y uniendo unos barrios con otros.

El crecimiento más reciente se sitúa en la zona norte, son los barrios de Sanchinarro y Valdebebas, una gran área muy diferente del resto del distrito y separada por los grandes viarios metropolitanos M-40 y M-11. Son barrios de uso mixto residencial y terciario, donde se localiza el gran parque de Valdebebas concebido como la Casa de Campo del este de Madrid.

Completan el distrito dos ámbitos extensos con predominio de la vivienda unifamiliar: Las Cárcavas, en distinto estado de desarrollo y calidad edificatoria y El Encinar de los Reyes, de alta calidad y muy ligada funcional y físicamente al municipio de Alcobendas. Por último, la gran cuña de actividad económica al este de la M-40.

El crecimiento de Hortaleza ha dado como resultado una gran variedad de tejidos urbanos con heterogeneidad en la calidad edificatoria y las características socioeconómicas, concentrando los mayores signos de vulnerabilidad urbana en los barrios construidos entre 60-70 y que serán los prioritarios para intervenir en el marco de la estrategia de regeneración urbana.

Se trata de un distrito muy fragmentado, diverso, tanto física como socioeconómicamente, con ámbitos bien diferenciados y una importante falta de conectividad entre ellos, sobre todo en cuanto al peatón se refiere, como se manifiesta en el análisis de la red de proximidad.

En lo referente a la movilidad el distrito presenta grandes problemas de conectividad debido a las barreras infraestructurales: Sanchinarro se encuentra confinado, junto con dos pequeños ámbitos preexistentes: la colonia Virgen del Cortijo y el polígono industrial de Manoteras, entre grandes barreras viarias: la carretera M-40 al este, la A-1 al oeste y la M-11 al sur. Por su parte, Valdebebas, dividida entre el distrito de Hortaleza y el de Barajas, queda separada y desconexionada de Sanchinarro por el gran parque este de Madrid. Las relaciones de



El Mirador de Sanchinarro

proximidad en Sanchinarro se apoyan en las calles Ana de Austria y Princesa de Éboli donde se localizan el centro de salud, el centro cultural y el parque como principales equipamientos del barrio; mientras que en Valdebebas las parcelas dotacionales, aún sin edificar, se estructuran en torno a las avenidas de Secundino Zuazo y Manuel Fraga Iribarne, principalmente.

La movilidad peatonal interior del casco y su entorno se ve penalizada por la difícil topografía del terreno sobre el que se asienta, grandes aterrazamientos este-oeste, que derivan en una gran pendiente de los viarios para asumir la conexión norte - sur.

Por el contrario, la movilidad de proximidad de la zona sur se vertebra en torno a la carretera de Canillas, que concentra la actividad comercial y conecta varios equipamientos educativos y deportivos, así como por la calle Silvano. También las calles Mar Caspio y Virgen del Carmen estructuran las relaciones de proximidad en los barrios de Apóstol Santiago y Pinar del Rey.

Las Cárcavas estructuran su red de proximidad entorno a la avenida Maruja Mallo, conectando las zonas verdes, los equipamientos y los suelos dotacionales aún vacantes. En La Piovera son las calles Armonía, Enrique Prada y Boj las que localizan las conexiones con los colegios de la zona, todos ellos de carácter privado y el gran centro comercial que da servicio al barrio.



Sanchinarro

El distrito presenta una buena calidad ambiental y elementos singulares, como son el parque de Valdebebas, la cuña de la Piovera o el parque Juan Pablo II de alto valor ambiental y paisajístico de referencia en la ciudad.

Tiene una infraestructura verde muy potente, ya que cuenta con grandes bulevares que presentan un carácter muy arbolado y que conectan unas zonas verdes con otras; también el parque lineal del anillo ciclista es utilizado de forma intensiva por la población del distrito. Así mismo, contribuyen algunas zonas residenciales, como el parque del Conde Orgaz o los recientes desarrollos de Sanchinarro y Valdebebas, con un diseño urbano de gran calidad ambiental, así como la zona norte de vivienda unifamiliar con el gran deportivo extensivo del campo de golf.

Entre los elementos identitarios del distrito además de los grandes parques y otros de menor tamaño pero con valor histórico como el Hogar y Jardín Isabel Clara Eugenia, y la Huerta de la Salud, estarían los cascos anexionados en el año 1949: Hortaleza, con un tejido muy visible aún y Canillas, que sólo conserva la ermita de San Blas como rasgo distintivo. La UVA de Hortaleza, el barrio de Manoteras y el barrio de Canillas, exponentes de mucho interés de las operaciones de vivienda social de los años 50 y 60, son ámbitos muy característicos e identitarios en el

distrito. Asimismo completarían esta red de elementos identitarios algunos centros comerciales y de ocio que funcionan como nodos urbanos, como el centro comercial de Gran Vía Hortaleza, Cinesa Manoteras o el Palacio del Hielo, así como los polideportivos municipales de Manoteras y Luis Aragonés que, junto con el anillo verde ciclista, desempeñan un papel muy activo para el fomento del deporte en el distrito.

En la zona norte, la identidad se asocia a edificios de relevancia arquitectónica como el edificio Mirador, la iglesia de los Dominicos, el área comercial de El Corte Inglés, el convento de Santa Catalina y la Casa de Nazaret, edificios históricos en parcelas de alto valor ambiental y paisajístico.

En cuanto a la movilidad urbana, el distrito se comunica a nivel metropolitano con la M-40 y la M-11, además cuenta con una red de avenidas que ayudan a estructurar la movilidad interna y las conexiones con otros distritos: avenidas de Machupichu, Moscatelar, Silvano, Gran Vía de Hortaleza, avenida de San Luis, de los Andes y las avenidas de los nuevos barrios.

En materia de transporte público Hortaleza está servido por varias líneas de metro, metro ligero y cercanías, con dos áreas importantes de intercambio modal en Fuente de la Mora y Mar de Cristal.

Los problemas más acuciantes de movilidad estarían en las áreas de tramas más antiguas, como son los cascos, con morfologías de calles estrechas, con escasez de aparcamiento y espacio peatonal, también las zonas de concentración de empleo junto a la M-40 con problemas de accesibilidad y elevada concentración de viajes.

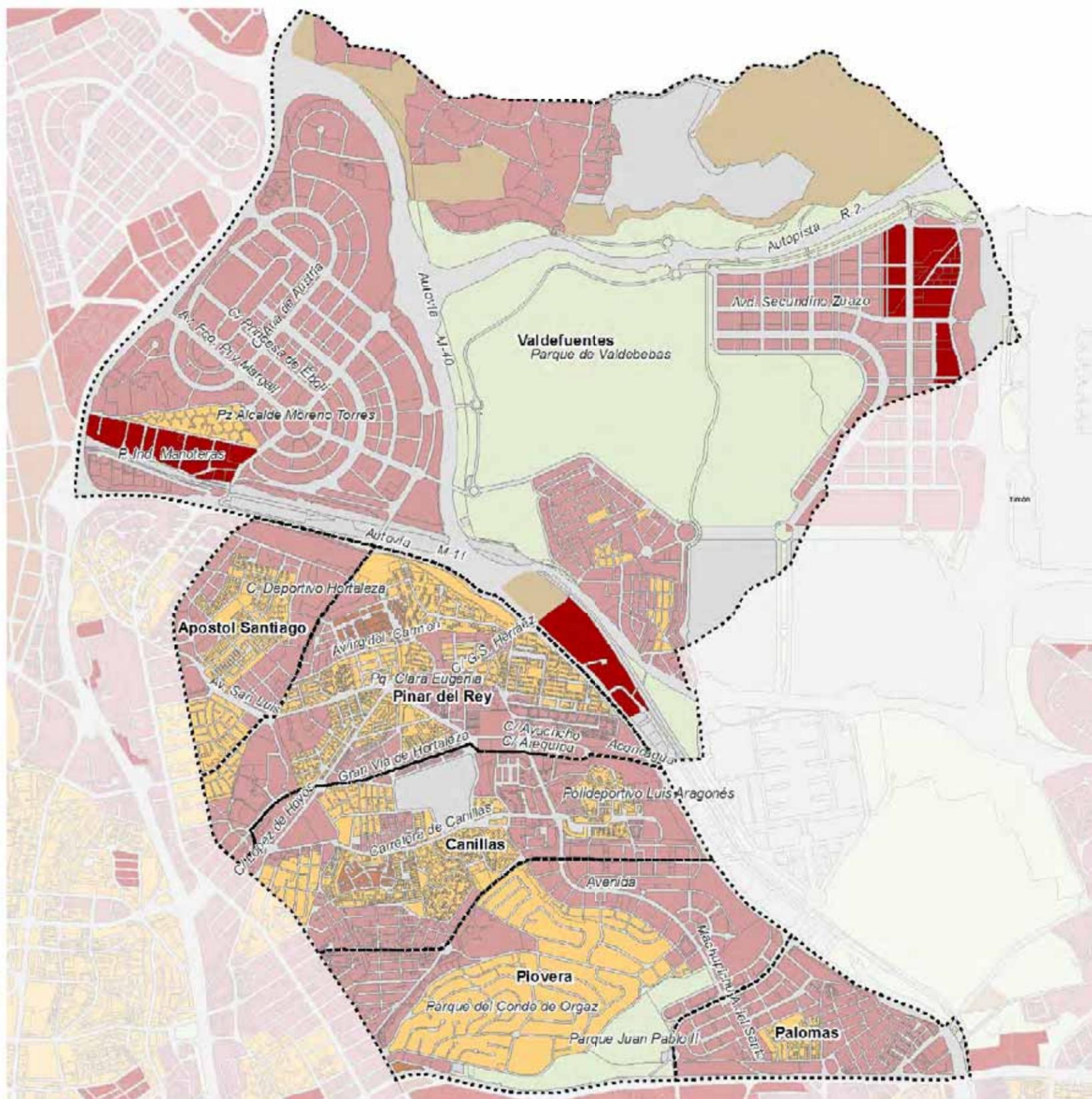
La participación vecinal en el distrito ha puesto de manifiesto la necesidad de resolver la desconexión norte-sur, en especial de los barrios de Cárcavas y Valdebebas con el resto del distrito, así como los suelos dotacionales situados en la franja de actividad económica confinada entre la M-40 y las vías férreas. También la demanda de nuevas conexiones con la carretera M-40, sobre todo para los nuevos barrios como Sanchinarro y la conveniencia de localizar aparcamientos disuasorios en Fuente de la Mora y Valdebebas. En materia de rehabilitación urbana es prioritario finalizar la remodelación pendiente de la Comunidad de Madrid en la UVA y el Poblado de Canillas. Se solicita con carácter general mejorar los espacios interbloques en ámbitos de Norma Zonal 3 con problemas de falta de aparcamiento. El fomento

de la centralidad de Mar de Cristal debería dar cabida a un centro cultural y biblioteca, sin olvidar la necesidad de aparcamiento asociada al intercambiador modal. Poner de relieve el valor de la ermita de San Blas, único vestigio del primitivo núcleo de Canillas y la creación de un parque forestal en la Cárcavas, completan las peticiones vecinales.

La estrategia de regeneración urbana se orienta fundamentalmente a mejorar la conectividad entre los diferentes barrios que conforman Hortaleza, y fomentar los rasgos identitarios con actuaciones de mejora de la movilidad en los cascos y con la creación de itinerarios que refuercen el deporte y uso peatonal. También se trata de priorizar la intervención en los barrios que presentan mayores síntomas de vulnerabilidad.

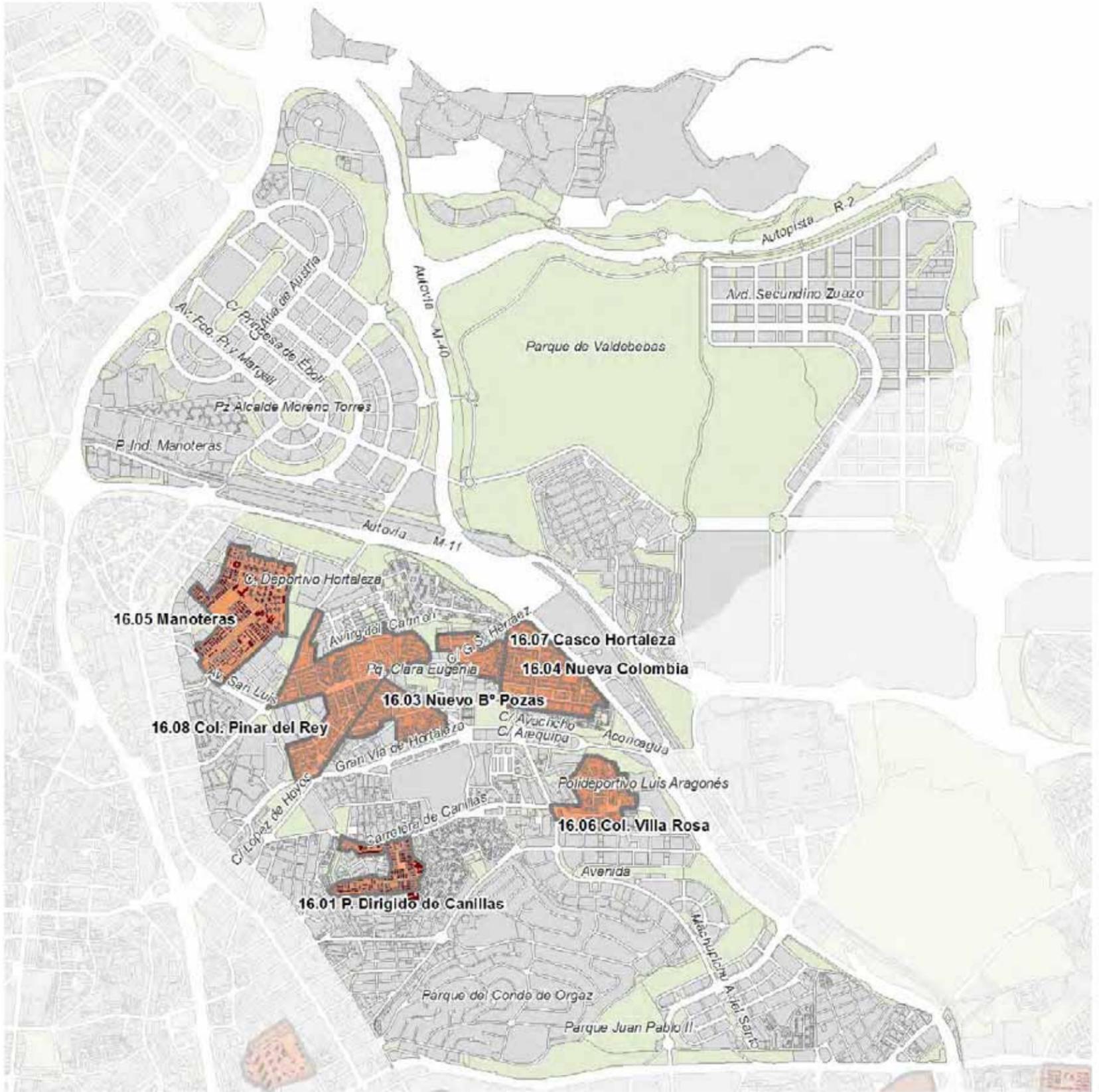


Gran Vía de Hortaleza



- Residencial Antigua
- Residencial Joven
- Actividad Económica
- Suelos en Proceso de Transformación
- Suelos Pendientes de Transformación

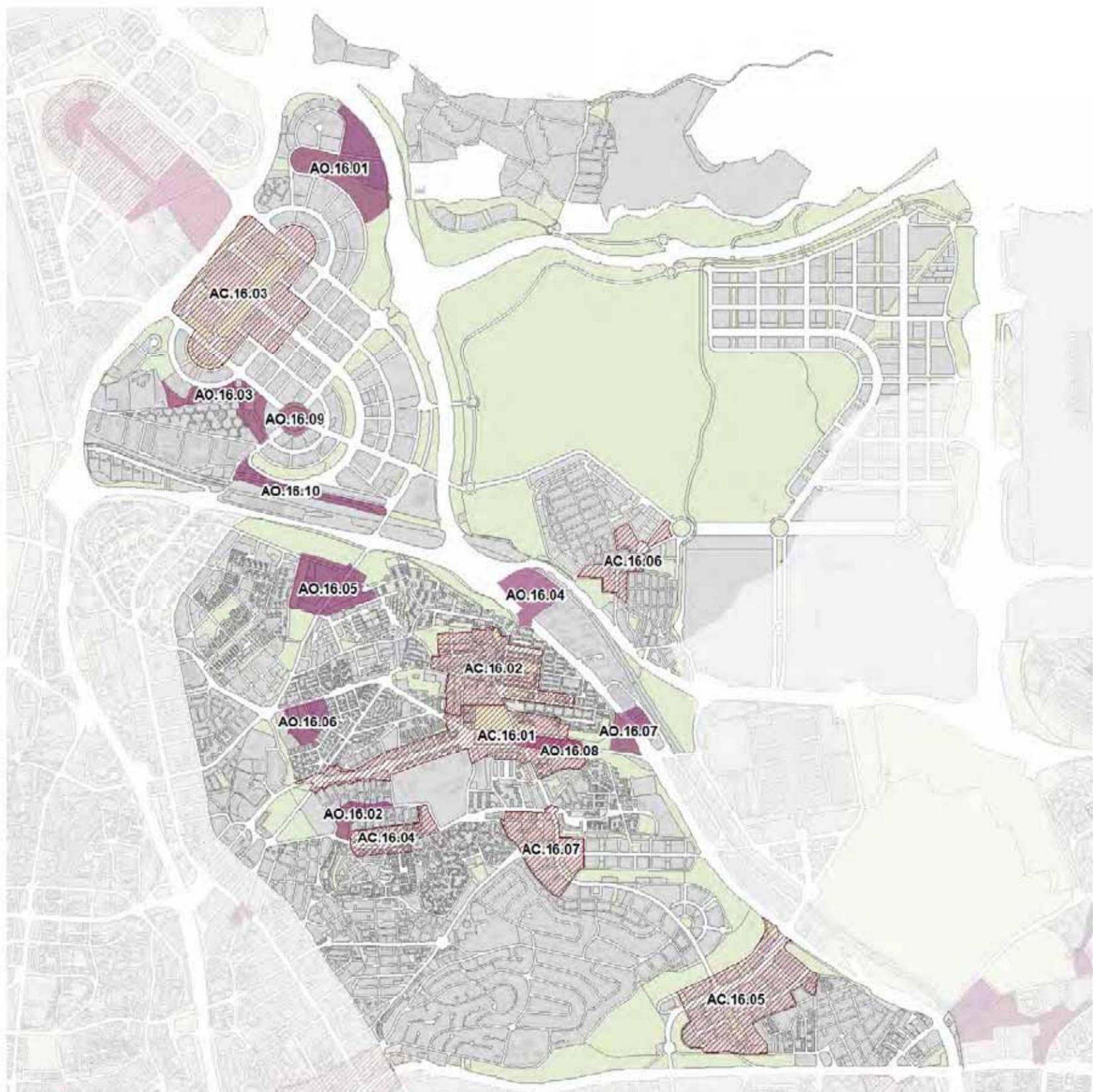
Localización de Áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

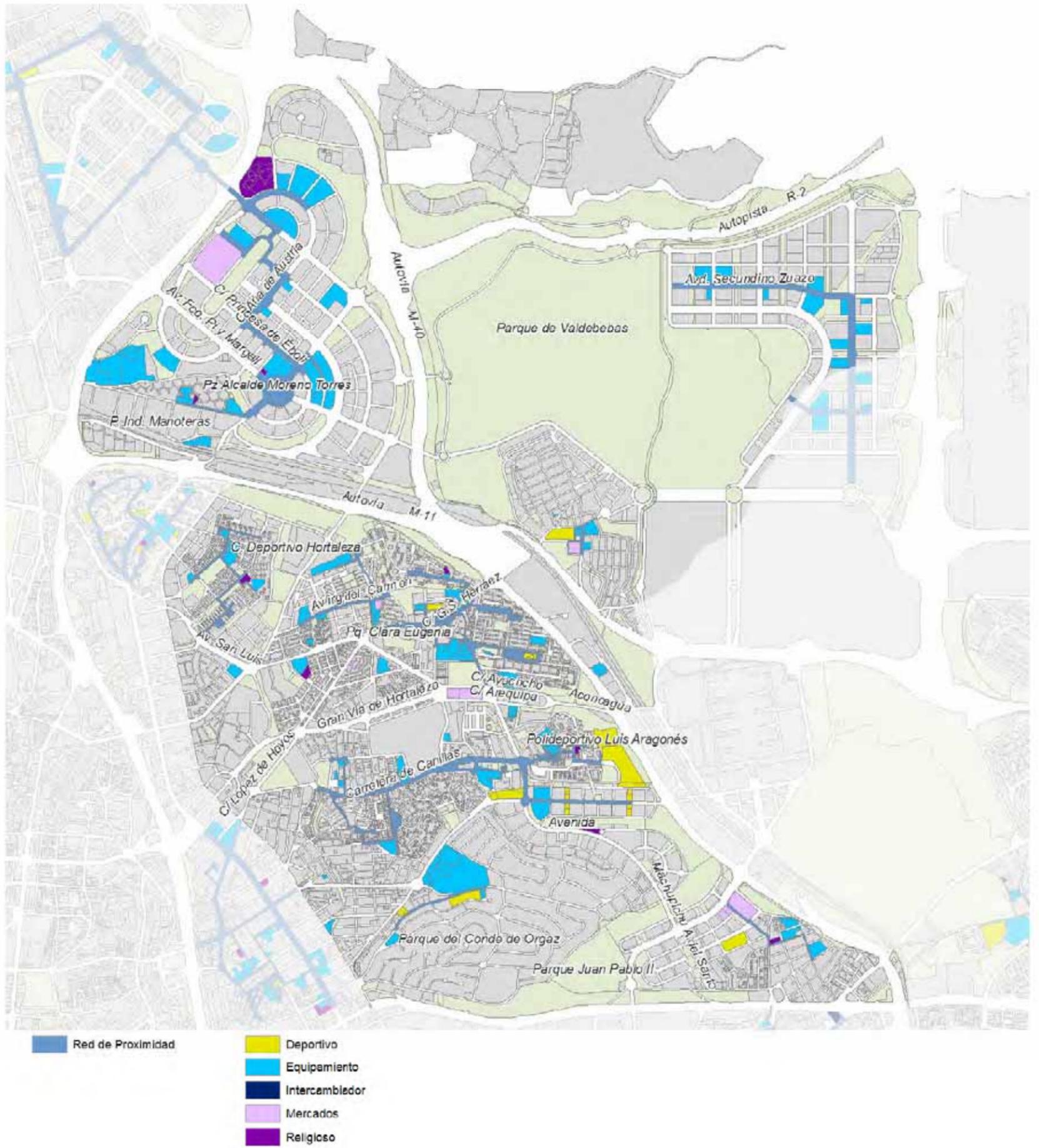
Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU



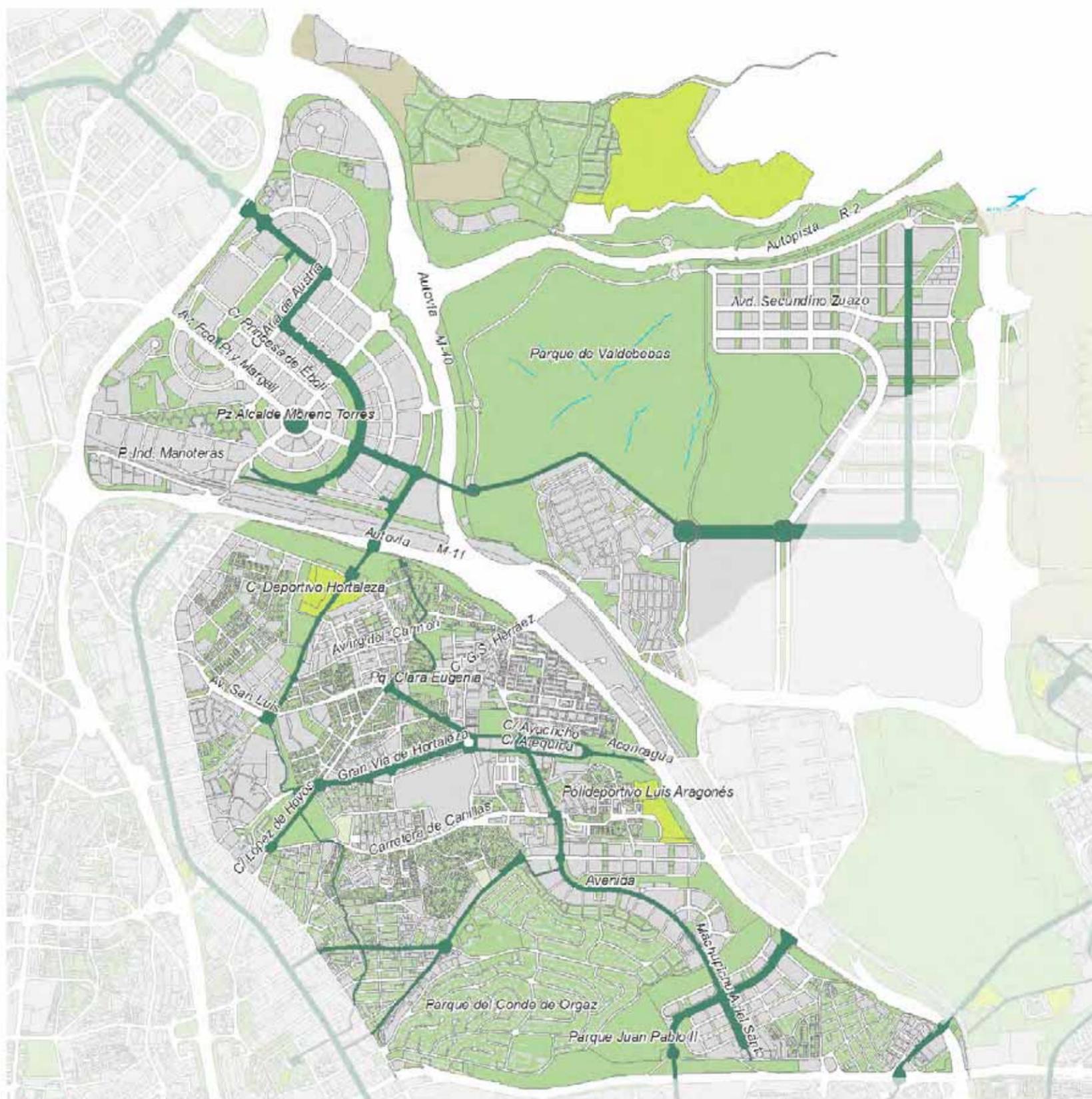
 Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

AO.16.01	Viveros Shanghai	AO.16.06	Banco Central Avenida San Luis	AC.16.01	Eje Gran Vía de Hortaleza
AO.16.02	Josefa Herradón	AO.16.07	Dotaciones en AE M-40	AC.16.02	Casco Histórico de Hortaleza y entorno
AO.16.03	Calle Oña	AO.16.08	Mar de Cristal	AC.16.03	Entorno comercial Sanchinarro
AO.16.04	Los Almendros M-40	AO.16.09	Plaza Alcalde Moreno Torres	AC.16.04	Carretera de Canillas
AO.16.05	Deportivo Hortaleza	AO.16.10	Pintor Lucio Muñoz	AC.16.05	Arroyo del Santo
				AC.16.06	Las Cárcavas
				AC.16.07	Silvano - Ermita de San Blas

Áreas de oportunidad y centralidad

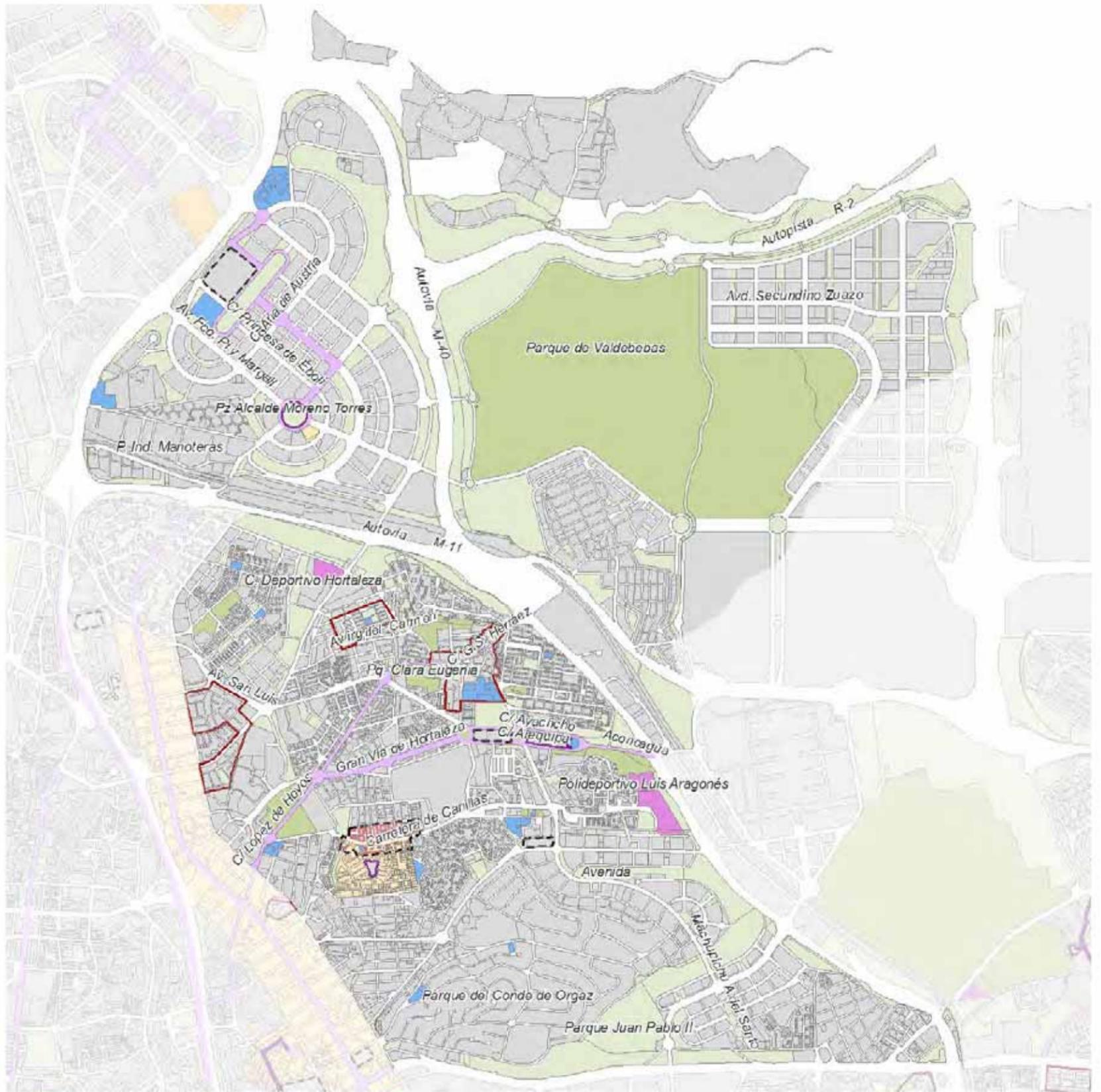


Red de proximidad



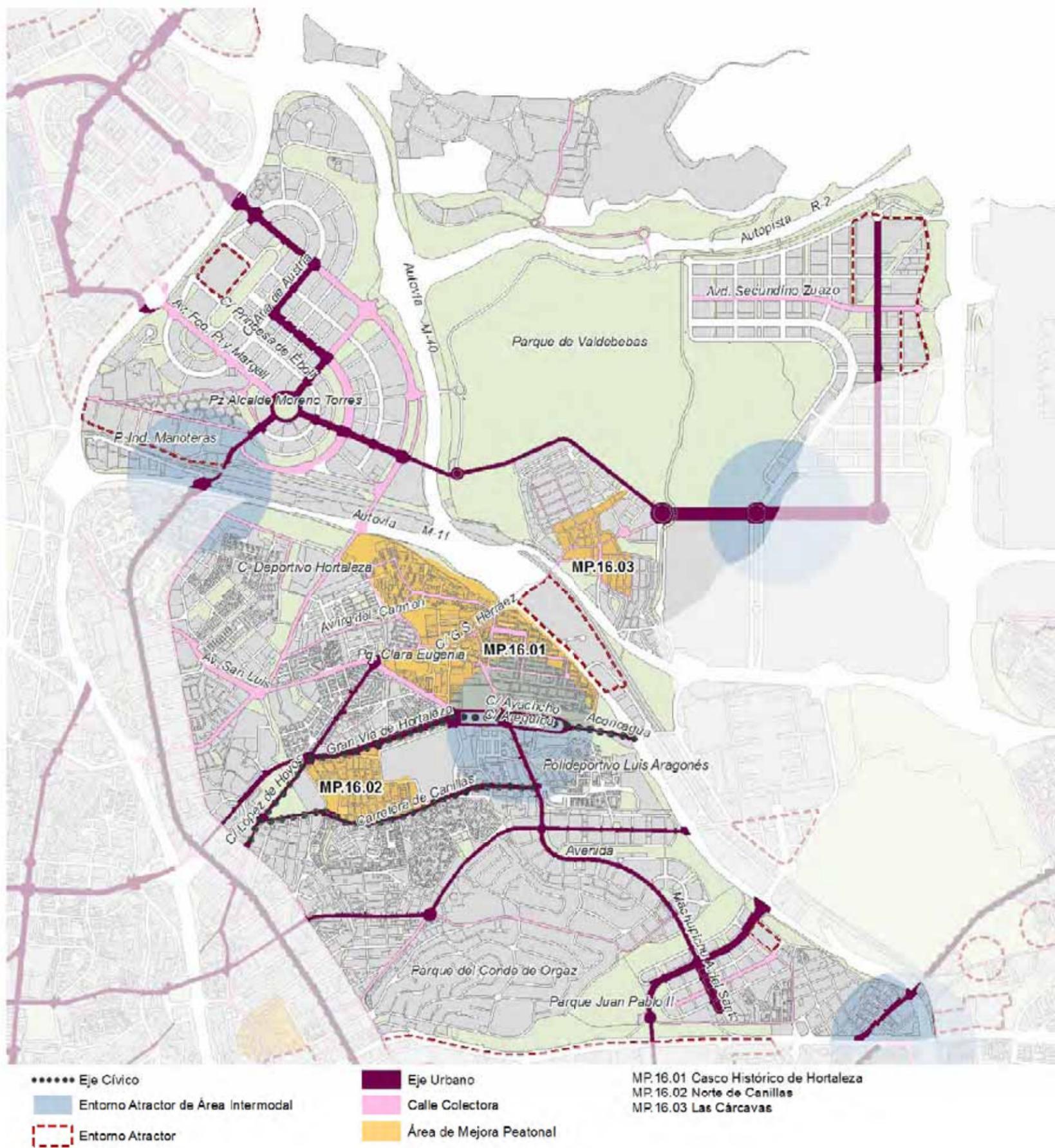
- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



- | | | |
|--|--|--|
|  Eje Identitario |  Edificio y Bajo comercial |  Área Comercial |
|  Propuesta |  Edificio/Conjunto no Residencial |  Intercambiador |
|  Área Dotacional |  Edificio/Conjunto Residencial |  Deportivo |
|  Dotacional |  Colonia/Conjunto Protegido |  Servicio Público |
|  Dotacional Protegido |  Edificación Protegida |  Zonas Verdes |

Red de identidad

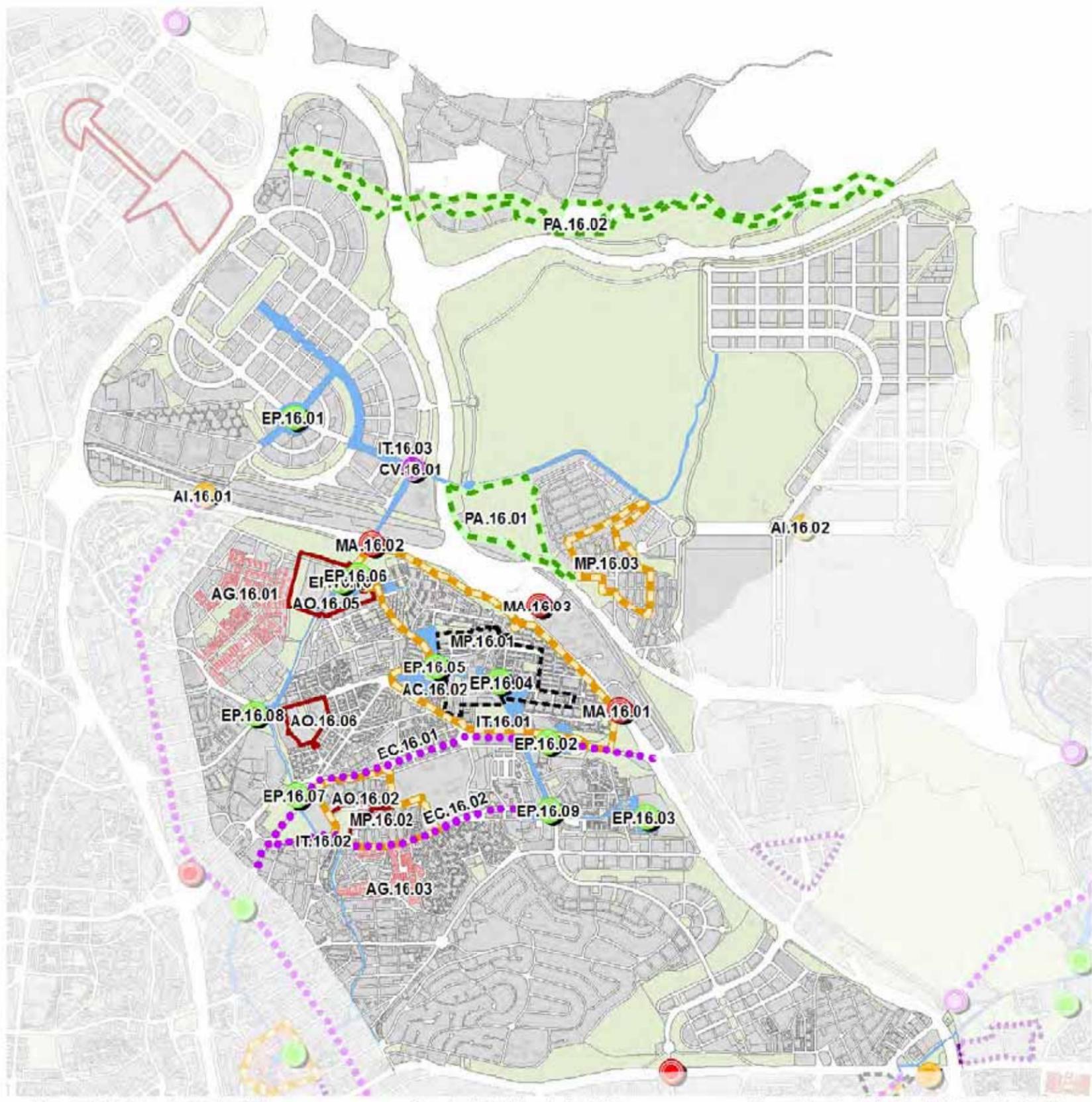


Red de movilidad

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Hortaleza



Proyectos Estratégicos de Espacio Público

- Mejora de la Accesibilidad
- Remodelación de Espacio Público
- Itinerario Estructurante

Proyectos Estratégicos Ambientales

- Área de Intervención Ambiental

Proyectos Estratégicos de Movilidad

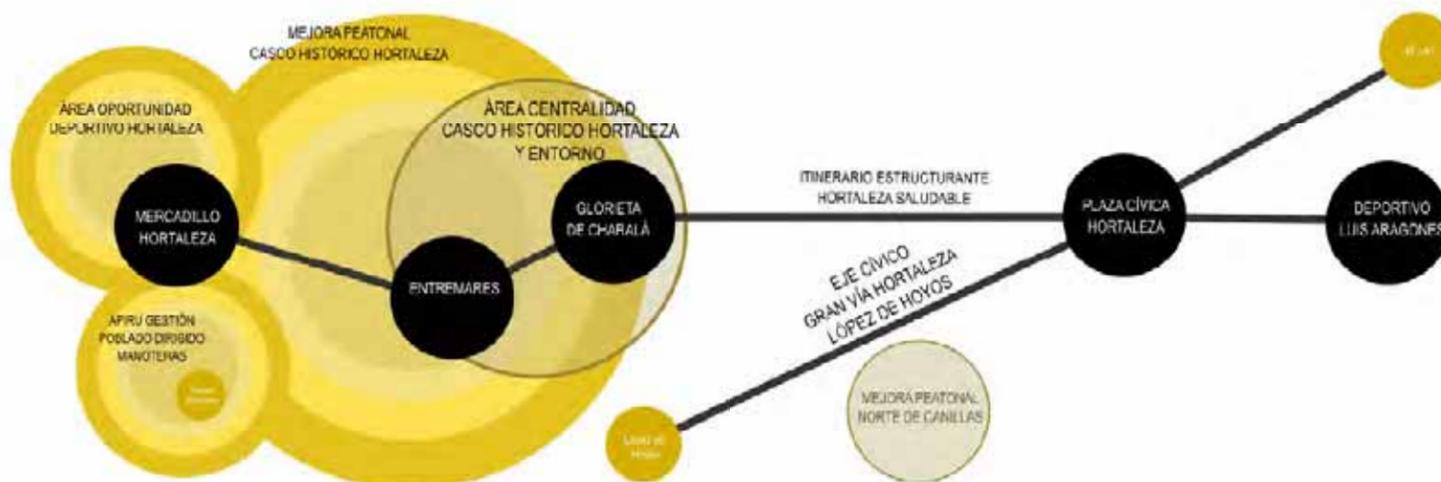
- Mejora de Conexiones Viales
- Remodelación de Área Intermodal
- Eje Cívico
- Área de Mejora Peatonal
- Área de Gestión de Movilidad

Planes Integrales Territoriales de Ordenación y Gestión

- Área de Oportunidad
- Área de Centralidad

Planes Integrales Territoriales de Barrios APIRU

- APIRU de Gestión



PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

- MP.16.01 Casco Histórico de Hortaleza
- MP.16.02 Norte de Canillas
- MP.16.03 Las Carcavas

ÁREA DE CENTRALIDAD

- AC.16.02 Casco Histórico de Hortaleza y entorno

ÁREA DE OPORTUNIDAD

- AO.16.02 Josefa Herradón
- AO.16.05 Deportivo Hortaleza
- AO.16.06 Banco Central Avenida San Luis

EJE CÍVICO

- EC.16.01 Gran Vía de Hortaleza - López de Hoyos
- EC.16.02 Carretera de Canillas

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

- IT.16.01 Hortaleza Saludable
- IT.16.02 Paseando Hortaleza - Sendas del agua
- IT.16.03 Paseando Hortaleza - Distrito Norte

ÁREA DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

- PA.16.01 Parque Forestal Las Cárcavas
- PA.16.02 Arroyo de Valdebebas

REGENERACIÓN DE BARRIOS

- AG.16.01 Poblado Dirigido de Manoteras
- AG.16.03 Poblado Dirigido de Canillas

ACCIONES PUNTALES

REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

- EP.16.01 Plaza Alcalde Moreno Torres
- EP.16.02 Plaza Cívica Hortaleza
- EP.16.03 Deportivo Luis Aragones
- EP.16.04 Glorieta de Charalá
- EP.16.05 Entremares
- EP.16.06 Mercadillo Hortaleza
- EP.16.07 Pinar del Rey - Canal
- EP.16.08 Glorieta Avenida de San Luis
- EP.16.09 Entorno de la ermita de San Blas
- EP.16.10 Parque de Doña Guiomar

MEJORA ACCESIBILIDAD

- MA.16.01 C.P. Juan Zaragüeta
- MA.16.02 Carretera Estación Hortaleza
- MA.16.03 Gregorio Sanchez Herráez

MEJORA CONEXIÓN VIARIA

- CV.16.01 Sanchinarro - M-40

REMODELACIÓN DE ÁREA INTERMODAL

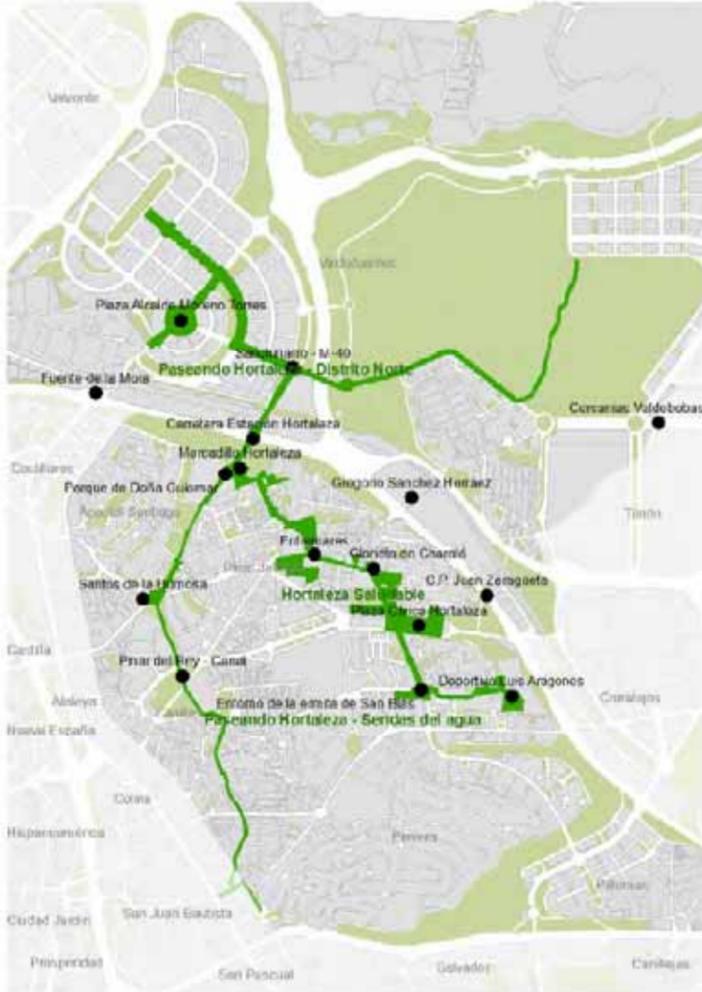
- AI.16.01 Fuente de la Mora
- AI.16.02 Cercanías Valdebebas

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.



Actuaciones sobre el espacio público

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Se proponen dos itinerarios que recorren el distrito de norte a sur:

Itinerario Hortaleza saludable

La presencia de muchas y grandes parcelas deportivas, así como una buena calidad ambiental en el anillo ciclista y gran cantidad de zonas verdes bien estructuradas, hacen de Hortaleza un distrito en el que potenciar su carácter deportivo. Esta acción pretende establecer un itinerario que una el polideportivo Luis Aragonés, al sureste del distrito con el deportivo Hortaleza, al noroeste del mismo, discuriendo por calles del casco y la UVA de Hortaleza, dos de las áreas de identidad detectadas así como con la llamada "Plaza Cívica Mar de Cristal".

El itinerario conecta a su paso otros equipamientos como el centro de salud Mar Báltico, el centro de mayores Bucaramanga y diversos colegios; el popular parque de Alfredo Krauss, los jardines históricos de Huerta de la Salud e Isabel Clara Eugenia, con sus equipamientos interiores; lugares tan identitarios como la parroquia de San Matías, el cementerio histórico o el convento de los Paules y lugares de frecuentación como el mercadillo periódico de Hortaleza. Todos ellos ofrecen oportunidades para reforzar el deporte en diferentes modalidades y para distintos grupos de edad.

En la plaza cívica de Mar de Cristal se plantea la idea de proyectar una plaza de referencia para el distrito que suponga un elemento de cohesión social y orgullo cívico, reforzando la sensación de pertenencia. Se busca generar esta nueva plaza en una parcela actualmente vacante entre la sede del COE y la zona de intercambio de transporte público autobuses y metro Mar de Cristal. El uso deportivo de la parcela podría ser reconsiderado en función del diseño

Itinerario estructurante:
camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción transformadora en el distrito.

urbano del espacio tanto en el plano horizontal como vertical, ya que también se plantea la oportunidad de nuevos edificios públicos que contribuyan a configurar y delimitar el espacio a la escala del peatón.

En cuanto al deportivo Hortaleza es un área de oportunidad de mucho potencial, incluso para constituirse en un nuevo hito de identidad, tanto a nivel de distrito, como de ciudad. Supone una buena oportunidad para la implantación de una pista de atletismo, demanda distrital, cuyas dimensiones hacen difícil encontrar una ubicación adecuada. La reordenación de toda el área requeriría una modificación puntual del Plan General que permitiera reordenación de la zona verde y deportiva de modo que se optimice el uso del suelo, se pueda ejecutar la prolongación este de la calle Roquetas de Mar, para conectar mediante una vía peatonal-ciclista con el barrio de Manoteras, y se aprovechen las condiciones orográficas del lugar, creando un mirador para Hortaleza. A su vez, habría que recalificar los suelos destinados a vía pública y dos parcelas dotacionales de servicios infraestructurales vacantes destinadas por el planeamiento a gasolinera, en una de las cuales se ubica un mercadillo semanal. La propuesta plantea, además, reordenar el bulevar carretera Estación de Hortaleza.

Esta actuación estructurante enlaza en este punto oeste con la acción Sendas del Agua y podría extenderse para incorporar la mejora del acceso peatonal a Sanchinarro.



*Glorieta Charalá
Calle Mar Adriático
Mar de Cristal*



Conexión parque Pinar del Rey
Avenida de San Luis

Paseando Hortaleza sobre las Sendas del Agua

Para reforzar el carácter deportivo del distrito, se propone un segundo itinerario estructurante, que recorre el área sur del distrito, en buena parte sobre los terrenos servidumbre del Canal de Isabel II. Este eje verde que recorre la zona de norte a sur, consta de dos partes: desde la carretera de Canillas, hacia el sur, por las trazas del Canal de Isabel II y como continuación del parque de Gomeznarro, se encuentra bastante conformado y es muy utilizado por los vecinos. Su oportunidad radica en la posibilidad de equipar esta senda lineal dotándola para el deporte: juegos para niños, áreas de gimnasia para mayores, asientos, camiles para los corredores, etc. con el objetivo de dinamizar la senda.

Al norte discurre entre la parcela del Canal y el parque del auditorio Pilar Grande Peña, atravesando el parque de Pinar del Rey, para enlazar con el bulevar de la carretera de la Estación de Hortaleza. Este trazado confluiría con el itinerario Hortaleza Saludable en el deportivo Hortaleza. Su oportunidad, en este tramo, es la posible incorporación de usos públicos en la parcela del Canal, la mejora ambiental del parque del auditorio y del bulevar de la carretera de la Estación de Hortaleza, mejorando la conectividad peatonal con Sanchinarro,

En una fase posterior, podrían prolongarse ambos itinerarios hacia el norte, con Sanchinarro hasta la parcela calificada como zona verde en la calle María Tudor para potenciar su uso con un circuito de corredores y otros usos deportivos no construidos y hacia el este con las Cárcavas y Valdebebas siguiendo la ruta ciclista existente y las huellas del arroyo de Valdehiguera.



Soluciones tipo para itinerarios

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

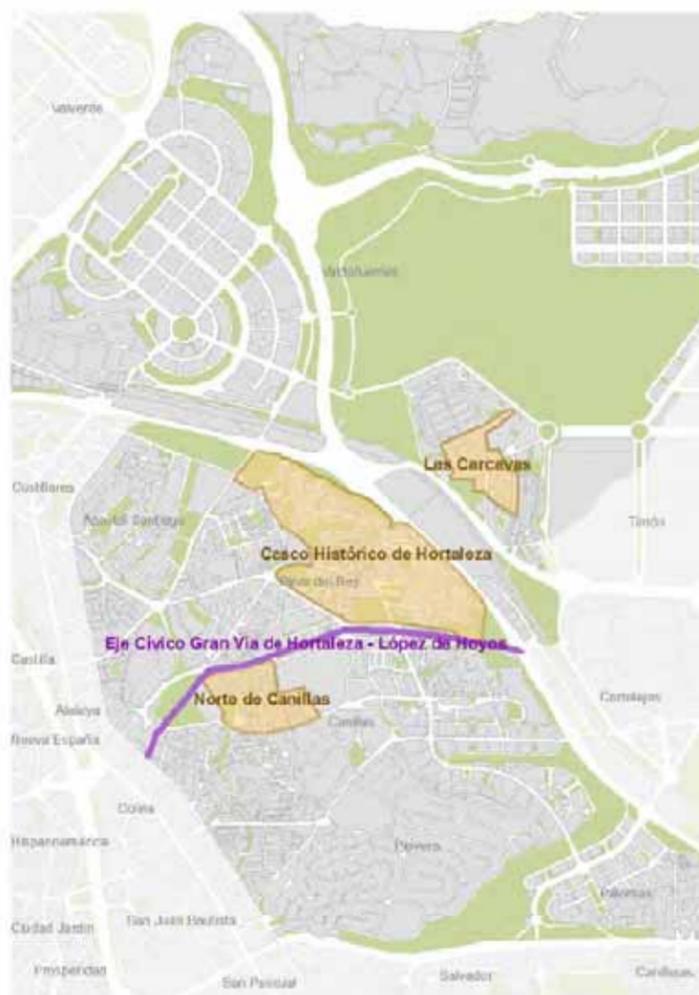
Casco Histórico de Hortaleza y entorno

Es el área con mayor identidad histórica del distrito, con calles muy estrechas y escasez de aparcamiento. Si bien tiene un uso predominantemente residencial, cuenta con bastante dinamismo comercial y recreativo, también con equipamientos tanto de proximidad como de carácter singular. Situado el casco en un promontorio, es necesario estudiar cuidadosamente las barreras topográficas y modular el paso del tráfico rodado, incentivando la actividad económica y recuperando calidad urbana. Su difícil topografía, con viarios de mucha pendiente y escasa sección, hace deseable la peatonalización de algunas calles. También presenta un deficiente estado de la urbanización en muchos puntos, junto con dos unidades de ejecución sin finalizar. Se ha considerado un área amplia que se extiende hasta el anillo ciclista, para tratar de resolver el aparcamiento desordenado que invade las zonas verdes de borde de la M-40. Es un área candidata para regular como zona 30.

Eje Cívico Carretera de Canillas

Es una vía estructurante integrada en un tejido urbano muy consolidado, con una gran actividad comercial y recreativa, en el que destaca la presencia de la arquitectura potente y de calidad del poblado dirigido de Canillas.

Conecta el parque del auditorio Pilar Grande Peña con el eje Emigrantes-Machupichu incorporando un área de una gran fuerza identitaria, como es la ermita de San Blas y su entorno, aunque queda interrumpido por la presencia de la gran parcela de la policía nacional, una de las ciudadelas del distrito. Este eje precisa intervenciones recualificadoras que permitan actualizar los usos e incrementar su calidad urbana. Una oportunidad radica en la ordenación del ámbito Josefa Herradón que conecta con este eje.



Actuaciones de movilidad.



Gran Vía de Hortaleza
Casco histórico de hortaleza



Valdebebas



Áreas de intervención ambiental

ÁREAS DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

Arroyo de Valdebebas

El arroyo de Valdebebas discurre por los distritos de Hortaleza y Barajas, atravesando suelos de distinta naturaleza y desarrollo. En Hortaleza, sus huellas se conservan canalizadas al norte de Sanchinarro, en el borde sur de Fuente Fría Norte y en la Solana de Valdebebas, todos suelos sin urbanizar en los que el arroyo discurre en su cauce natural. La intervención consistiría en acondicionar los bordes del cauce del arroyo y naturalizarlos para el disfrute ciudadano, preservando su alto potencial ambiental en desarrollos futuros.

Parque Forestal Las Cárcavas

Atendiendo a las demandas vecinales, se considera la oportunidad de acondicionar la zona verde del parque de Valdebebas situada entre la avenida de las Fuerzas Armadas y las carreteras M-40 y M-11, mejorando su calidad ambiental y proporcionando un pulmón verde y un espacio de esparcimiento natural al norte de las vías ferroviarias.

Áreas de intervención ambiental:
Zonas en las que se pretende mejorar ambientalmente los distritos creando o rematando grandes parques para generar corredores ecológicos que mejoren las conexiones ambientales.

ÁREAS DE OPORTUNIDAD

Hortaleza es un distrito bastante consolidado pero con algunas oportunidades de suelos a reordenar con objetivos diversos:

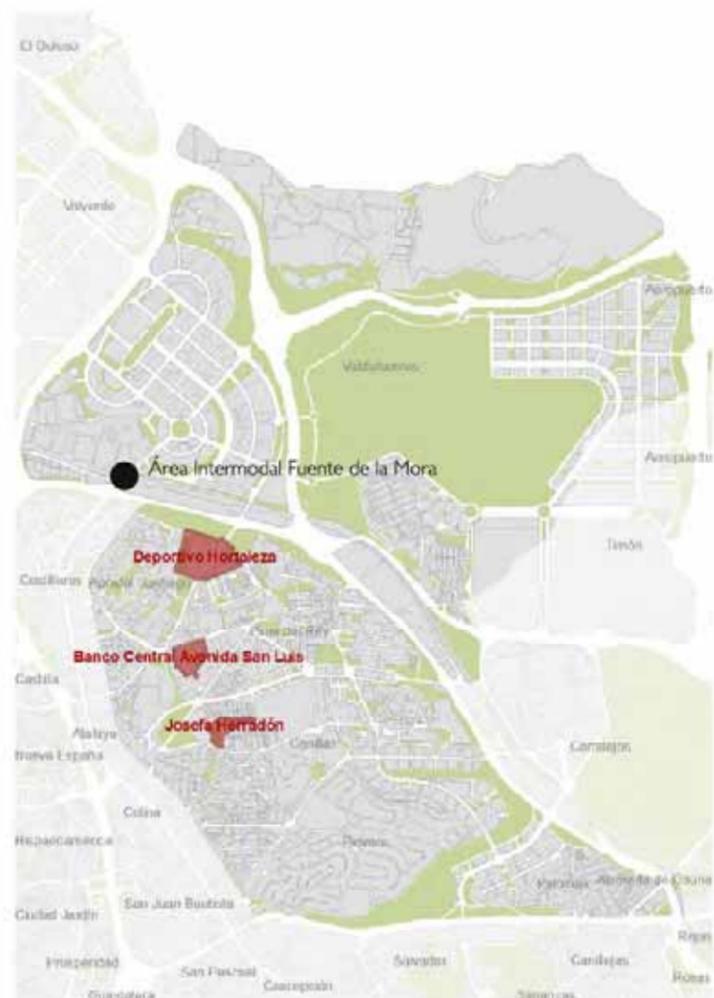
Josefa Herradón

Una gran zona verde básica planificada por el Plan General, a obtener por transferencia de aprovechamiento, ha dejado sin desarrollar un entorno suburbanizado que presenta una dificultad añadida por la topografía (calle Desagüe del Canal). Se pretende la reordenación de la parcela, del entorno dotacional, el mantenimiento de viviendas unifamiliares en buen estado y posición y la posibilidad de conformar un pequeño eje local al que den frente parcelas de propiedad municipal en las que se pueden modular los usos y tipologías, redensificando la propuesta del Plan General.

Pintor Lucio Muñoz-Remodelación Área Intermodal Fuente de la Mora

Zona verde al norte de los suelos ferroviarios del sur de Sanchinarro, en la que se propone la oportunidad de diseñar una reordenación que de cabida a zonas de aparcamiento, lo que permitiría la descongestión del barrio de Virgen del Cortijo, acosado por los vehículos del polígono de Manoteras. A la vez permitiría favorecer el acceso al transporte público en el área intermodal Fuente de la Mora.

Área de oportunidad:
Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.



Áreas de oportunidad



Deportivo de Hortaleza. Propuesta



Regeneración de barrios

REGENERACIÓN DE BARRIOS

Poblado Dirigido de Manoteras

El barrio presenta problemas de falta de accesibilidad en el espacio público y escasa calidad edificatoria y ambiental. La actuación se centraría en posibilitar itinerarios de proximidad que conecten los equipamientos y las zonas comerciales, eliminando barreras a la accesibilidad, así como el soterramiento de la red eléctrica de media tensión en tendido aéreo.

UVA de Hortaleza

Ámbito en proceso de transformación, con un gran potencial si se reorientan sus usos y se recuperan las edificaciones originales, de gran valor tipológico, y el espacio público, que en la actualidad presenta problemas socioeconómicos importantes. La competencia para la intervención es de la Agencia Social de la Vivienda, de la Comunidad de Madrid, propietaria del suelo.



Manoteras



Poblado Dirigido de Canillas

Poblado Dirigido de Canillas

Se sitúa junto a los restos del poblado de absorción, es propiedad de la Agencia Social de la Vivienda (Comunidad de Madrid) y está en proceso de transformación. Existen restos de edificaciones rurales aisladas, en muy mal estado, posiblemente infraviviendas y grandes zonas de espacio público sin urbanizar, junto con viviendas unifamiliares de realojo, cuya presencia condiciona enormemente el lugar. Posee un tejido edificatorio de interés, pero precisa, sobre todo, de una intervención en el espacio público, que ha sufrido apropiaciones vecinales. Tiene una fuerte identidad.

Regeneración de barrios:
Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.

MADRID RECUPERA

Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas

La Almendra Central

Encapsulamiento de barrios,
fragmentación, suelo
industrial a la espera

VILLAVERDE

Encapsulamiento de barrios, fragmentación, suelo industrial a la espera

El núcleo rural originario de Villaverde surge en torno a la plaza Mayor y a la iglesia de San Andrés que datan del siglo XIV y forman parte del actual barrio de Villaverde Alto. Su crecimiento ha estado ligado al desarrollo del ferrocarril a finales del siglo XIX, siendo Villaverde el lugar donde confluyen varias líneas ferroviarias con dos apeaderos, el de Villaverde Alto y Villaverde Bajo, que condicionan su carácter industrial y de transporte, lo que conlleva a la aparición de numerosas industrias y talleres y a que los cascos de Villaverde se vayan consolidando como dos núcleos de población importantes.

Es a mediados del siglo XX cuando se produce un momento de fuerte crecimiento del distrito con la aparición de grandes fábricas como: Boetticher y Navarro, Marconi, Standard Eléctrica o Peugeot-Talbot y también instalaciones militares como el Parque Automovilístico, Escuela de Logística y Auxiliar o el Parque de Ingenieros.

A la vez se construyen nuevas colonias residenciales para alojar a la población trabajadora. A cargo de la Obra Sindical del Hogar se construye la Ciudad de los Ángeles y el Instituto Nacional de la Vivienda desarrolla los poblados de absorción de Villaverde Cruce y San Cristóbal de los Ángeles para vivienda protegida.

El Plan General de 1985 consolida el carácter industrial del distrito, con un nuevo Plan Parcial, La Resina y la ordenación de El Salobral que pone a disposición más suelo industrial, también se planifican dos nuevos barrios residenciales El Espinillo y carretera de San Martín de la Vega y se ordena el ámbito de Villaverde Cruce. Además se va consolidando el Manzanares como la gran espina verde del sur de Madrid, con la idea de crear un parque lineal a la vez que se mejora el saneamiento del río.



San Cristóbal de los Ángeles

En el Plan General de 1997 se califican nuevos suelos industriales a pesar de que las pautas de localización de la actividad están cambiando, trasladándose hacia un territorio metropolitano más competitivo y atractivo para la implantación de actividades económicas. De hecho, excepto la ordenación del Polígono El Gato, no se ha desarrollado ningún otro polígono de los previstos como remate del tejido industrial que llega hasta la M-45. De carácter residencial se planifica el barrio de Butarque, próximo a la carretera de San Martín de la Vega que en la actualidad está en fase de desarrollo.

Una de las actuaciones estructurantes propuestas por el PGOUM-97 es el APR.17.03 - Estación de Villaverde, cuyo objetivo trataba de mejorar la integración del ferrocarril. Con la ejecución del eje viario Gran Vía de Villaverde sobre la red ferroviaria se

refuerza el efecto barrera frente a la integración pretendida.

De esta manera Villaverde presenta en la actualidad una estructura urbana que se caracteriza por la gran fragmentación que existe entre sus barrios, motivada principalmente, como ya se ha dicho anteriormente, por las fuertes barreras que crean las infraestructuras viarias y ferroviarias que lo atraviesan.

Este distrito es la gran reserva de suelo industrial del municipio. Buena parte de estos suelos necesitan programas que incentiven su revitalización, que incorporen la innovación en su transformación y que busquen la integración urbana con el entorno, siendo una oportunidad para su regeneración las bolsas de suelo vacante que han aparecido con la desaparición de actividades obsoletas.



Carretera San Martín de la Vega

El espacio residencial se caracteriza por contar con amplias zonas de edificación antigua, que representan más del 41% del suelo residencial y prácticamente en su totalidad están incluidas en Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana (APIRU). Además los barrios residenciales son unidades poco integradas entre sí, por lo que el paisaje de Villaverde es un mosaico de piezas inconexas. Con el objetivo de encontrar las pautas para las propuestas de regeneración urbana se analizan a continuación las redes del distrito.

Las relaciones de proximidad se organizan en torno al eje formado por el paseo de Alberto Palacios y las calles Alcocer y Juan José Martínez Seco. A este se unen otras calles más locales como la de Orovilla en el Espinillo, la de El Manojó de Rosas en Ciudad de los Ángeles ó la de Godella en San Cristóbal de los Ángeles.

Los elementos que aportan singularidad e identidad al distrito son, el casco histórico de Villaverde Alto con elementos tan singulares como la plaza Mayor, la iglesia de San Andrés o el bulevar Alberto Palacios, la Nave Boetticher, considerada el motor para la

revitalización y transformación del distrito, la avenida de Andalucía, algunas arquitecturas relevantes de conjuntos homogéneos, edificios dotacionales e hitos como la Copa o la Chimenea de San Cristóbal de los Ángeles.

La infraestructura verde distrital, está formada por los parques de Plata y Castañar, Anillo Verde de Villaverde, Dehesa Boyal y el corredor ambiental del río Manzanares. Esta red se completa con vías parque y grandes espacios deportivos que dan continuidad a la red ambiental del distrito y a la de los municipios colindantes.

En materia de movilidad, aunque Villaverde se encuentra rodeada por autovías que garantizan su accesibilidad metropolitana (M-40, M-45, A-42 y el By-Pass Sur de la carretera de Andalucía), en algún caso, no dispone de conexiones adecuadas con estas vías. A su vez hay algunos ejes viarios que funcionan como estructurantes de las relaciones del distrito como es el caso de la avenida de Andalucía, la Gran Vía de Villaverde, la carretera de Carabanchel a Villaverde, la avenida Real de Pinto, la calle Eduardo Barreiros y el eje formado por las calles Villalonga - Alcocer - carretera de Villaverde a Vallecas.

La movilidad en transporte público se consigue a través de la línea 3 de metro y las líneas C3, C4 y C5 de ferrocarril con dos áreas importantes de intercambio modal en las estaciones de Villaverde Alto y Villaverde Bajo, además del intercambiador de Villaverde Cruce. Las dificultades principales en materia de movilidad se concentran en los cascos, caracterizados por tener calles estrechas y problemas de accesibilidad y aparcamiento.

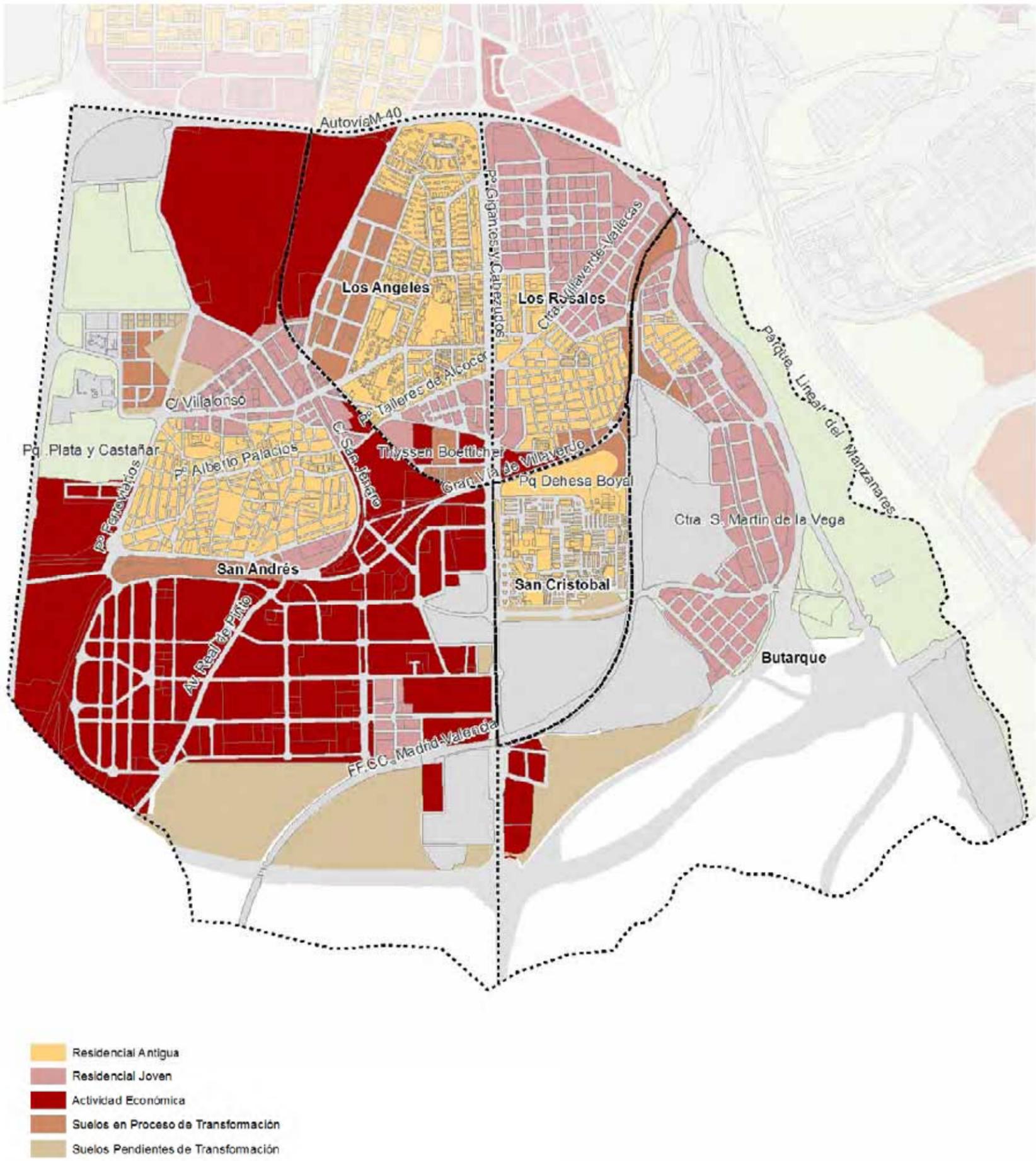
En cuanto a la participación vecinal, una de las demandas históricas y generalizadas en el distrito sigue siendo la superación de la barrera que supone el ferrocarril, se solicita el soterramiento de vías y la posibilidad de transformar el ramal ferroviario de Peugeot en un corredor verde de uso peatonal. También la necesidad de revitalizar las zonas industriales, en concreto se menciona el problema de

degradación y prostitución en las proximidades de la colonia Marconi. Otras demandas tienen que ver con la movilidad, las deficientes conexiones del distrito con su entorno, con el acondicionamiento del tramo sur del parque lineal del Manzanares y la implantación de usos ligados al ocio.

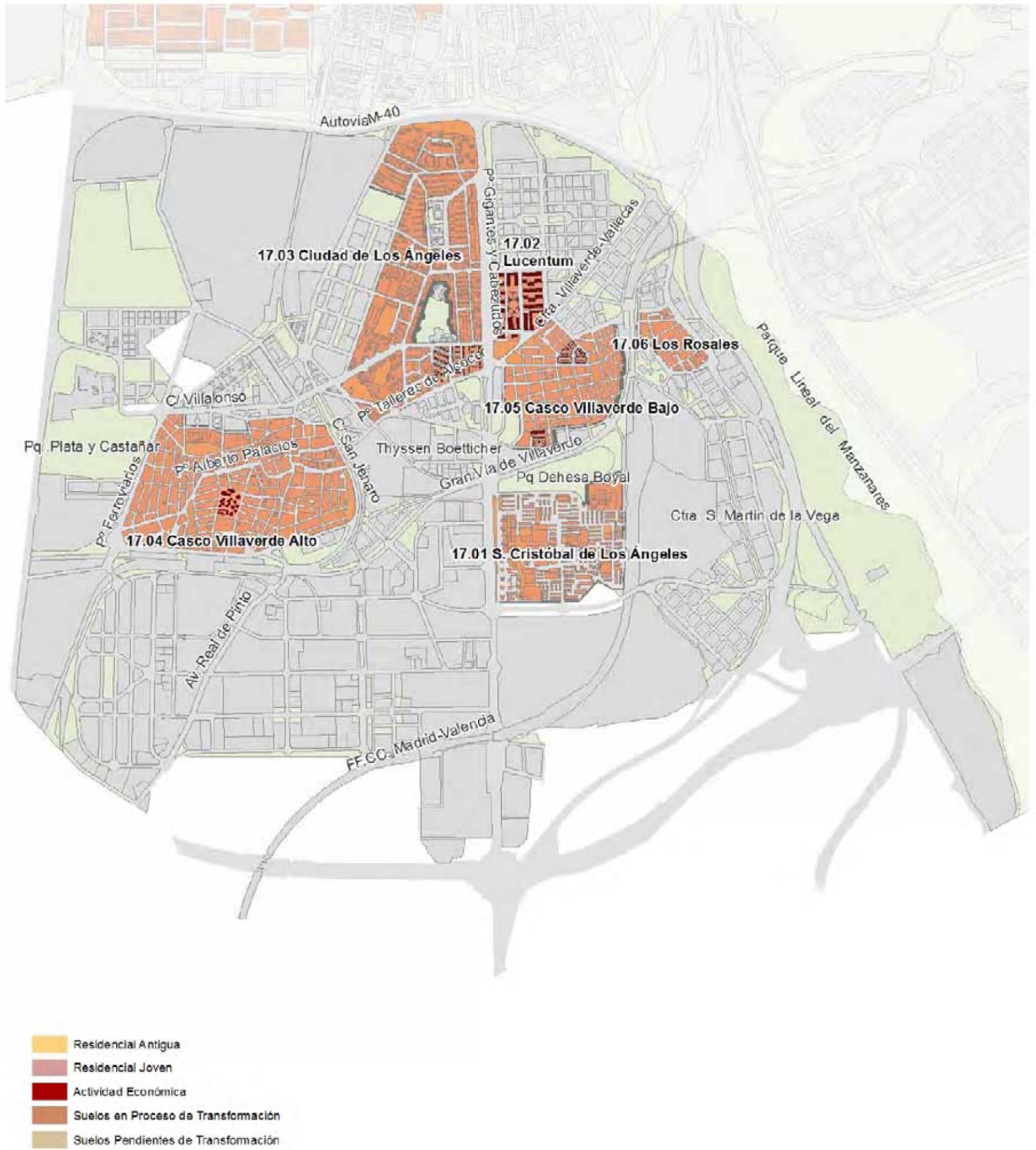
La política municipal de rehabilitación tiene desde hace tiempo como prioridad Villaverde, por lo que la propuesta de la estrategia de regeneración no está tan orientada a la rehabilitación residencial como a contribuir a la integración de los diferentes barrios y a la superación de barreras a través de un recorrido peatonal recualificador del espacio. También a la reconsideración de la vocación de algunos suelos calificados de actividad económica.



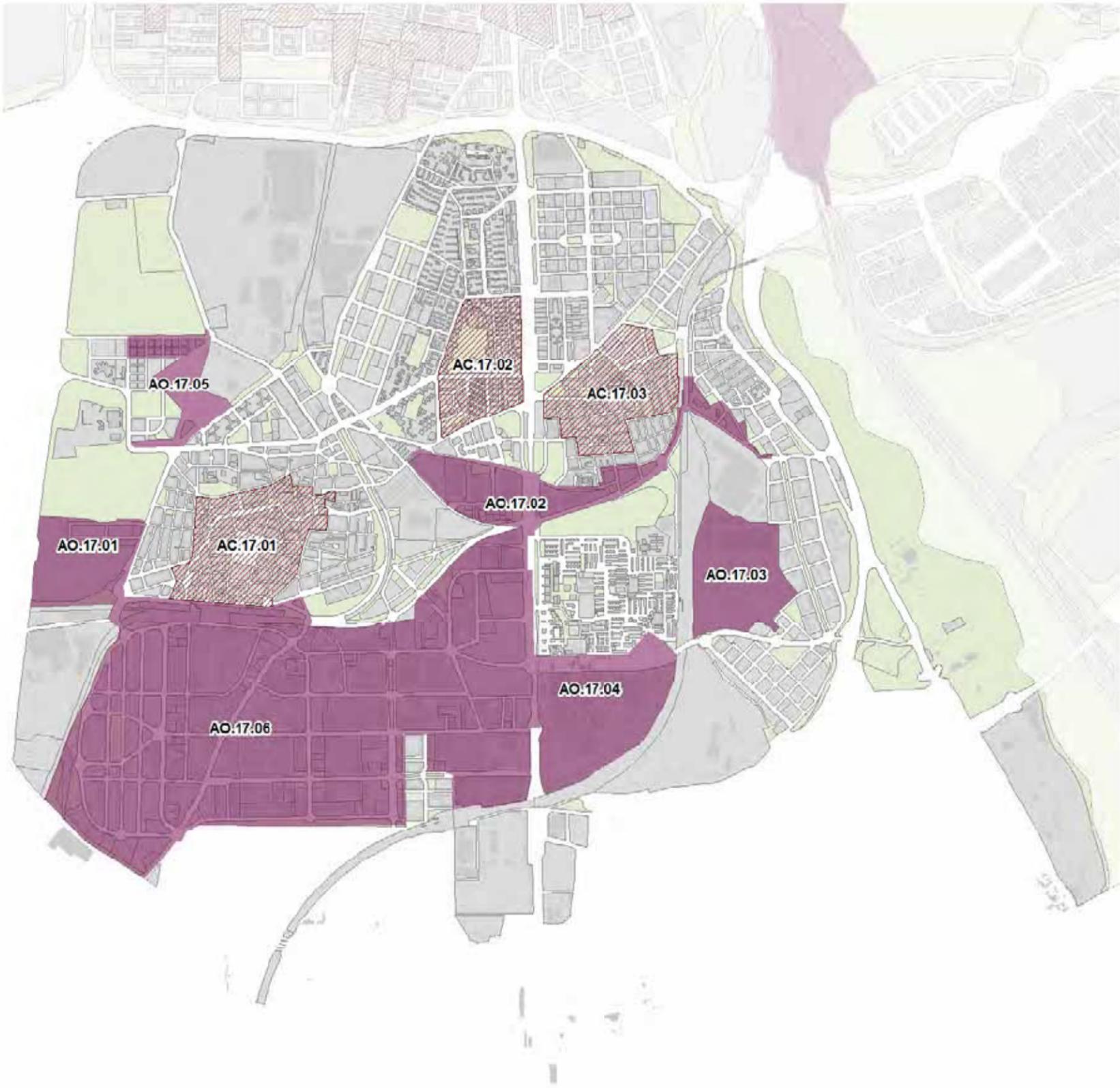
Gran Vía de Villaverde



Localización de Áreas



Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU

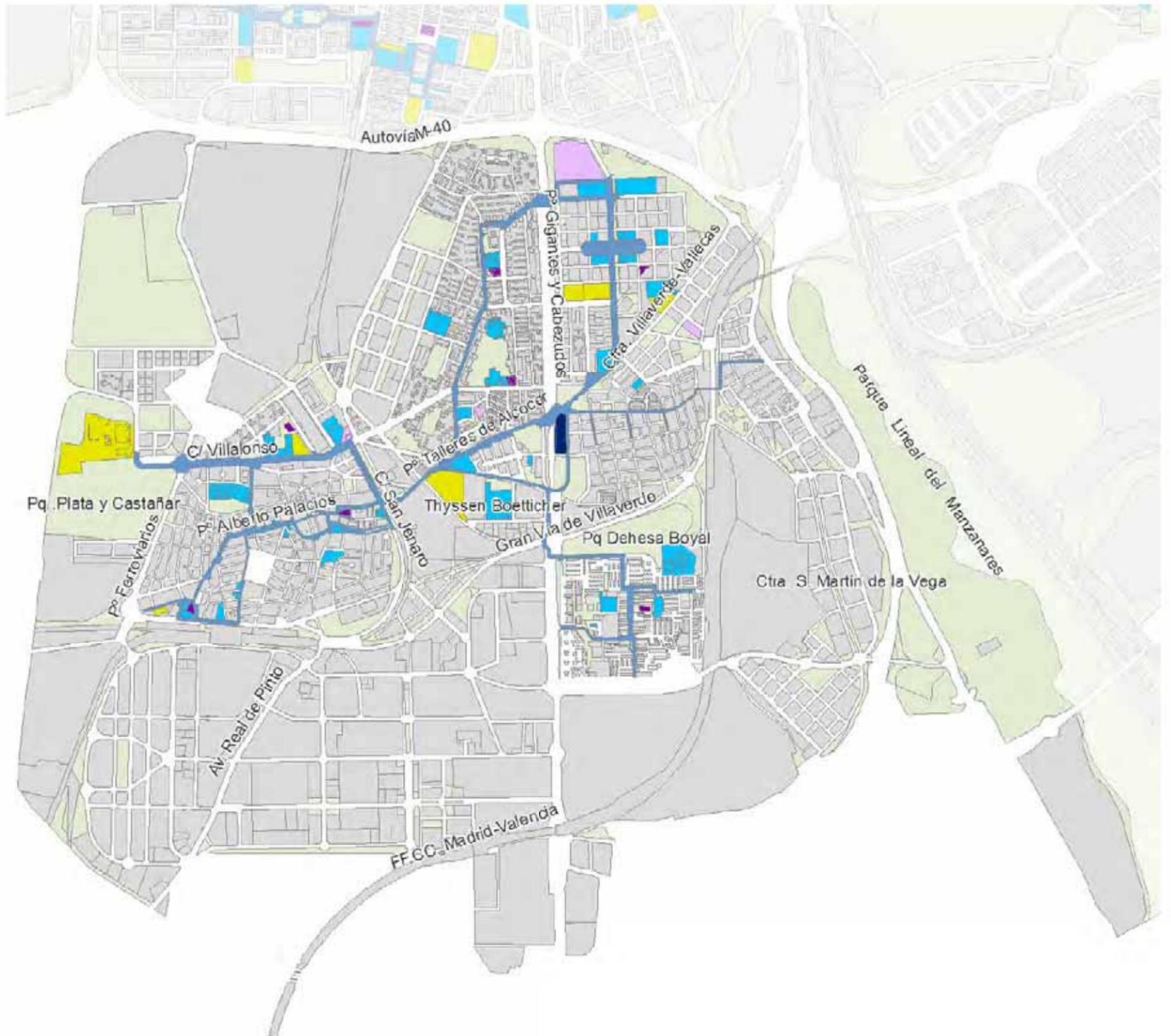


 Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

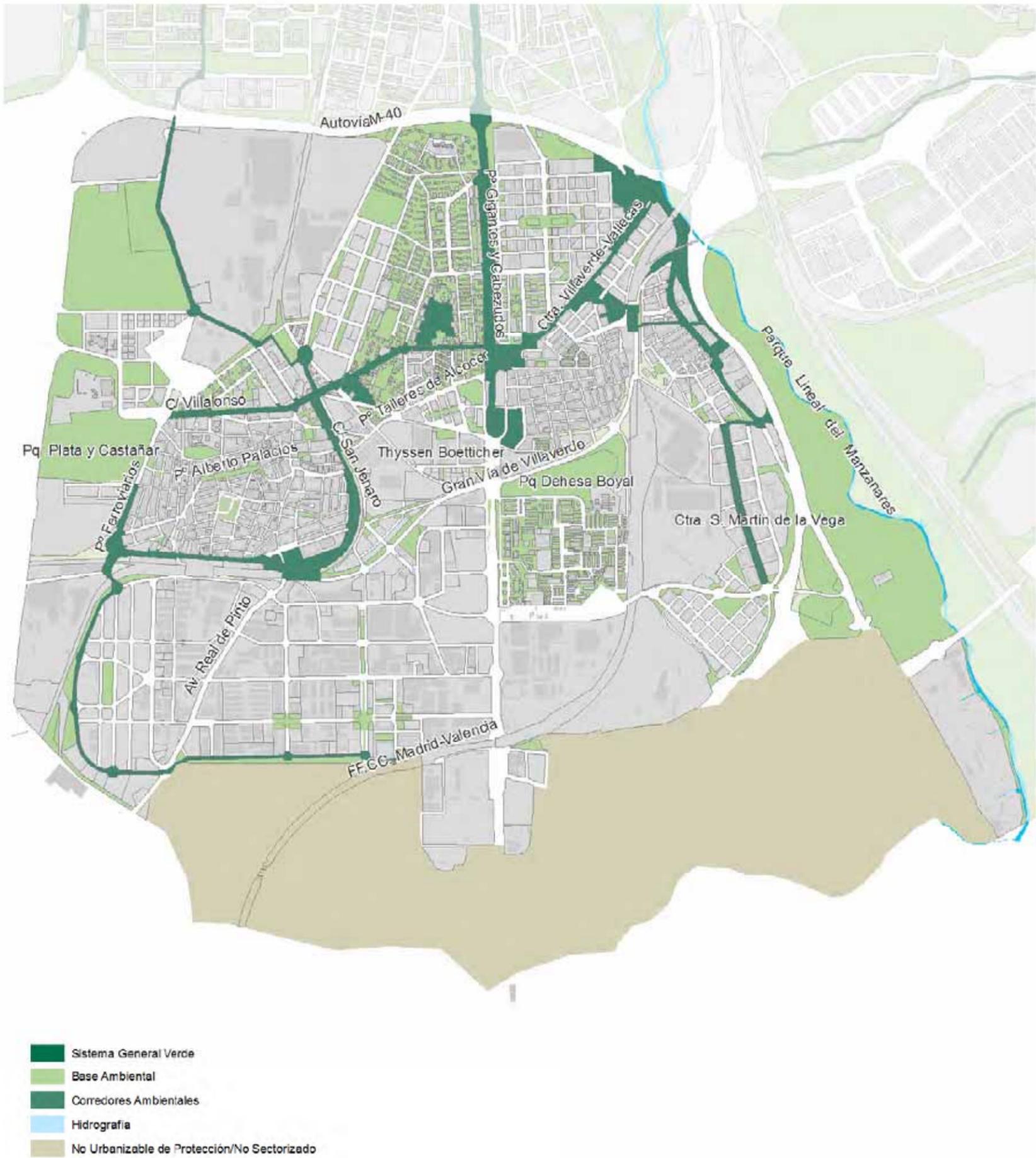
AO.17.01 Paseo Ferroviarios
 AO.17.02 Villaverde - Cruce
 AO.17.03 Ferroviario Butarque
 AO.17.04 Escuela de Automovilismo
 AO.17.05 Arroyo Butarque
 AO.17.06 Activación del Suelo Industrial

AC.17.01 Casco de Villaverde Alto
 AC.17.02 Ciudad de Los Angeles
 AC.17.03 Santa Petronia - Villaverde Bajo

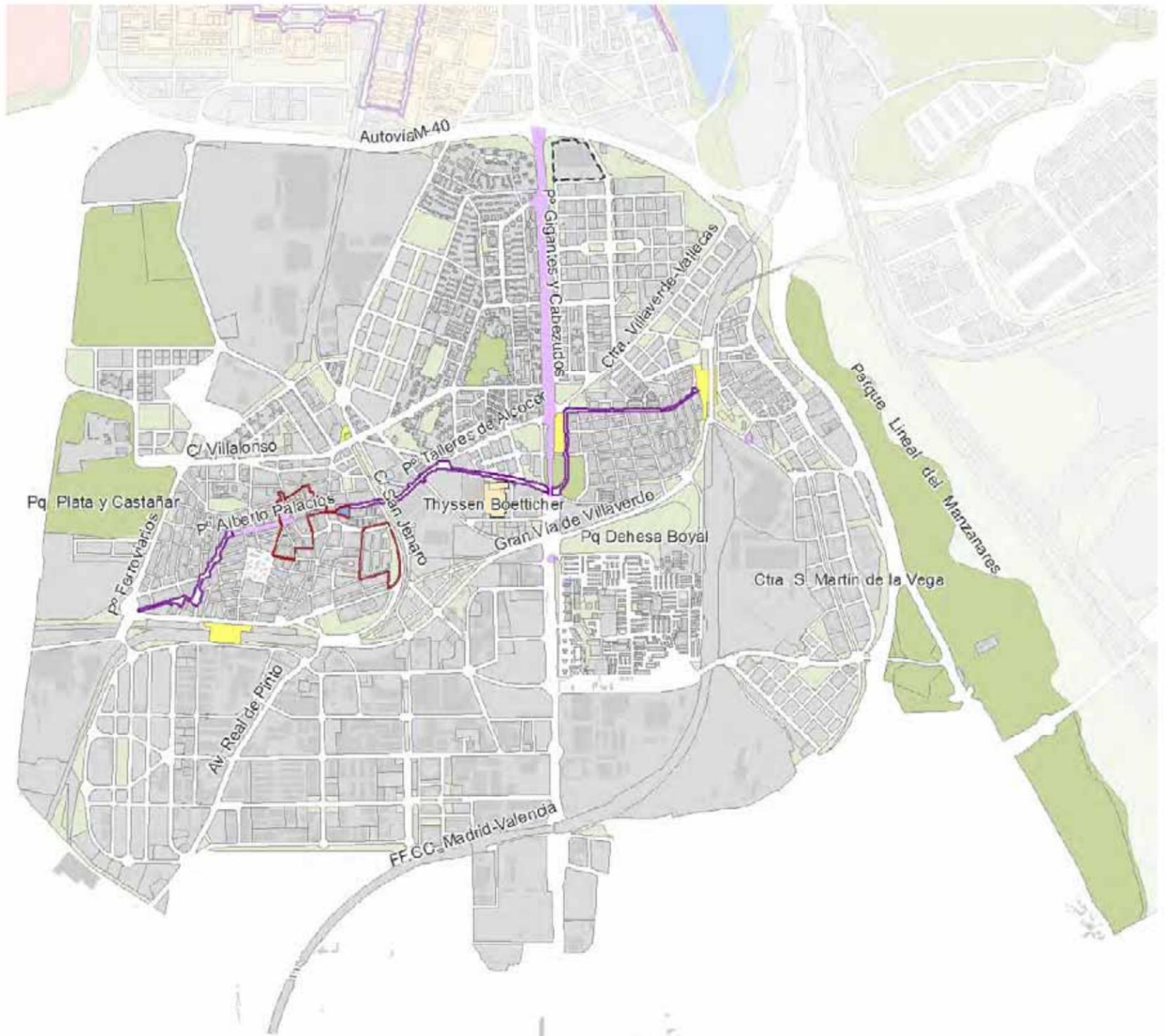
Áreas oportunidad y centralidad



Red de proximidad



Red medioambiental

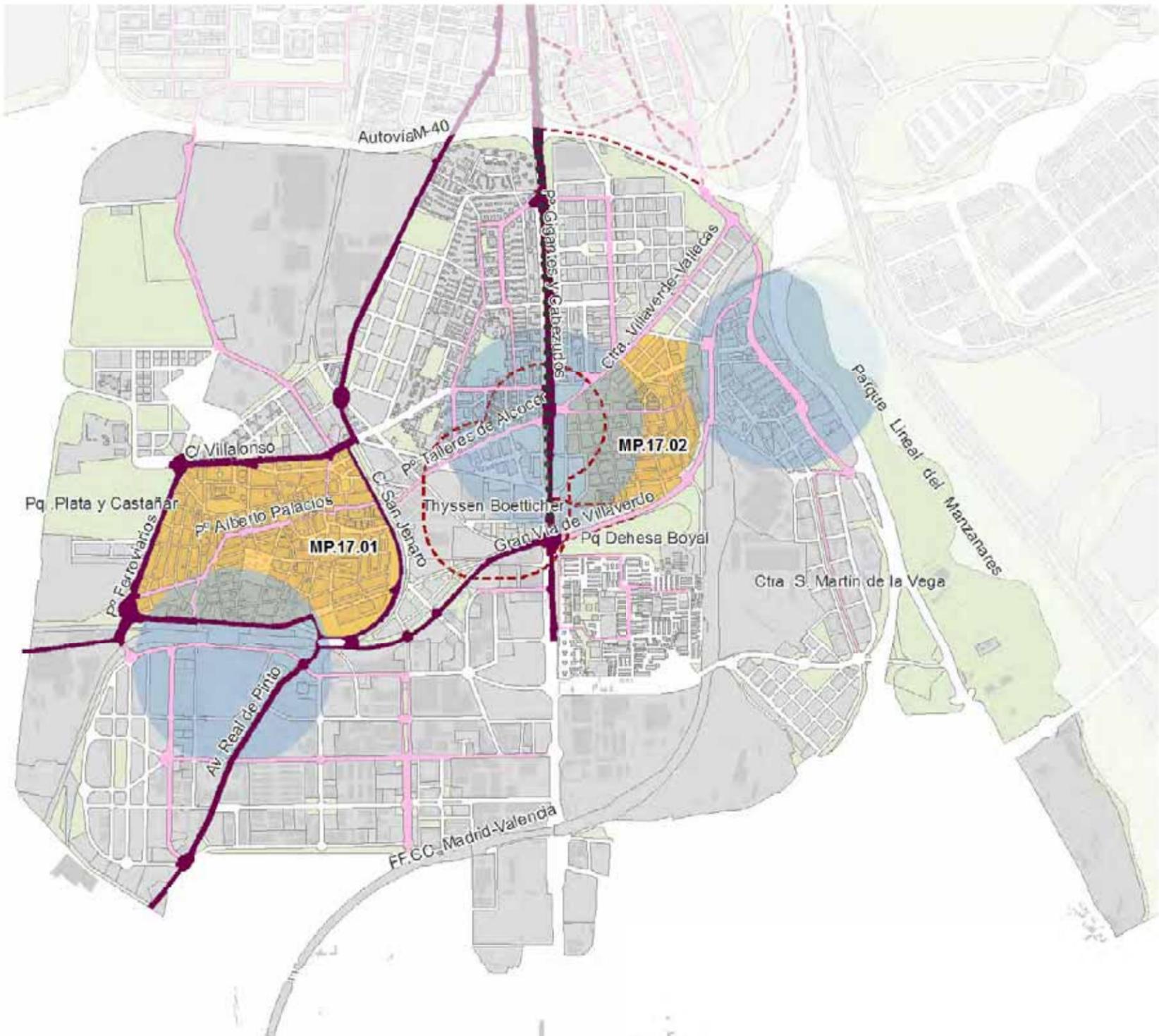


- Eje Identitario
- Propuesta
- Área Dotacional
- Dotacional
- Dotacional Protegido

- Edificio y Bajo comercial
- Edificio/Conjunto no Residencial
- Edificio/Conjunto Residencial
- Colonia/Conjunto Protegido
- Edificación Protegida

- Área Comercial
- Intercambiador
- Deportivo
- Servicio Público
- Zonas Verdes

Red de identidad



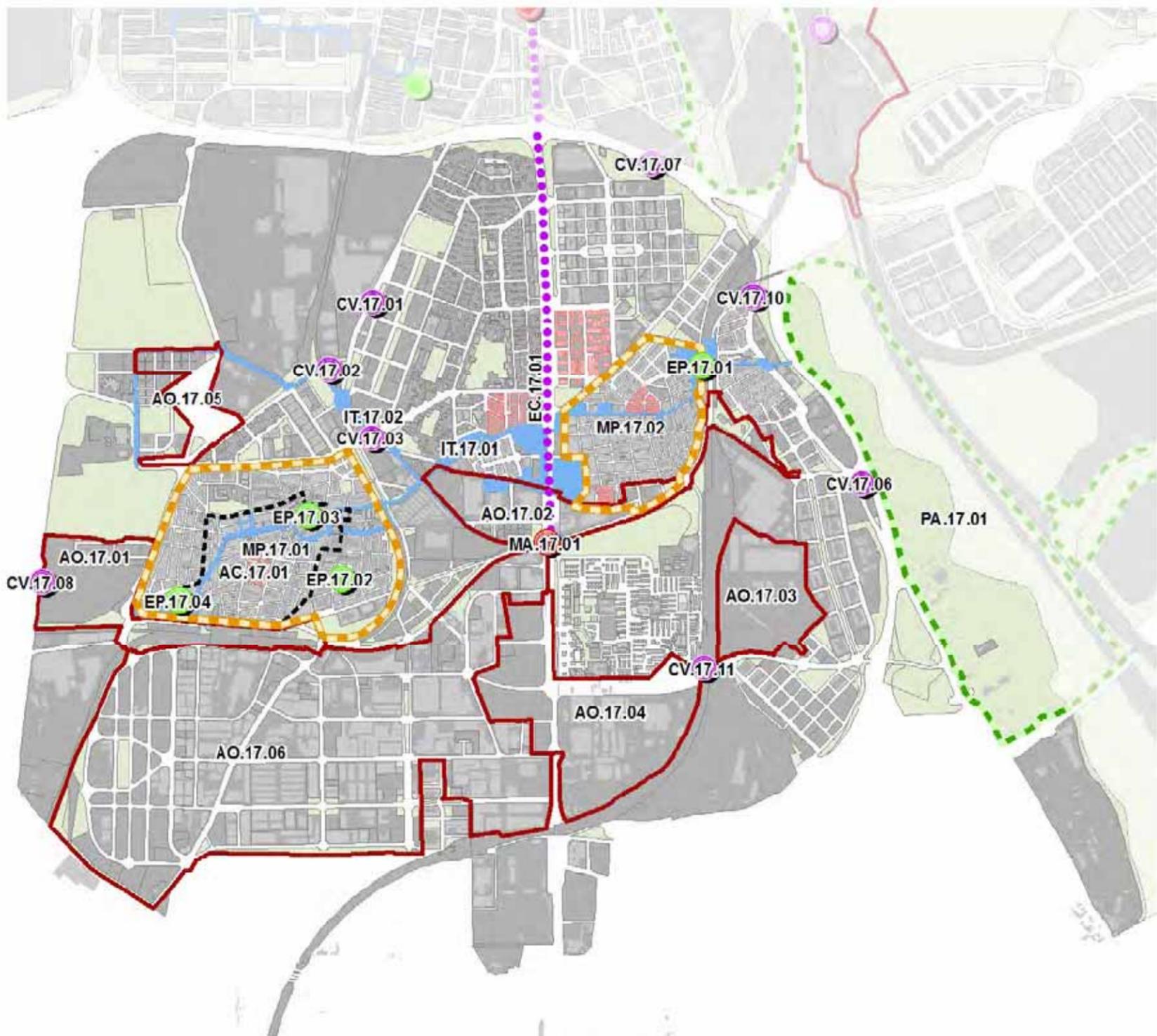
- Eje Cívico
- Entorno Atractor de Área Intermodal
- Entorno Atractor
- Eje Urbano
- Calle Colectora
- Área de Mejora Peatonal
- MP.17.01 Casco Villaverde Alto
- MP.17.02 Casco Villaverde Bajo

Red de movilidad

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Villaverde



Proyectos Estratégicos de Espacio Público

- Mejora de la Accesibilidad
- Remodelación de Espacio Público
- Itinerario Estructurante

Proyectos Estratégicos Ambientales

- Área de Intervención Ambiental

Proyectos Estratégicos de Movilidad

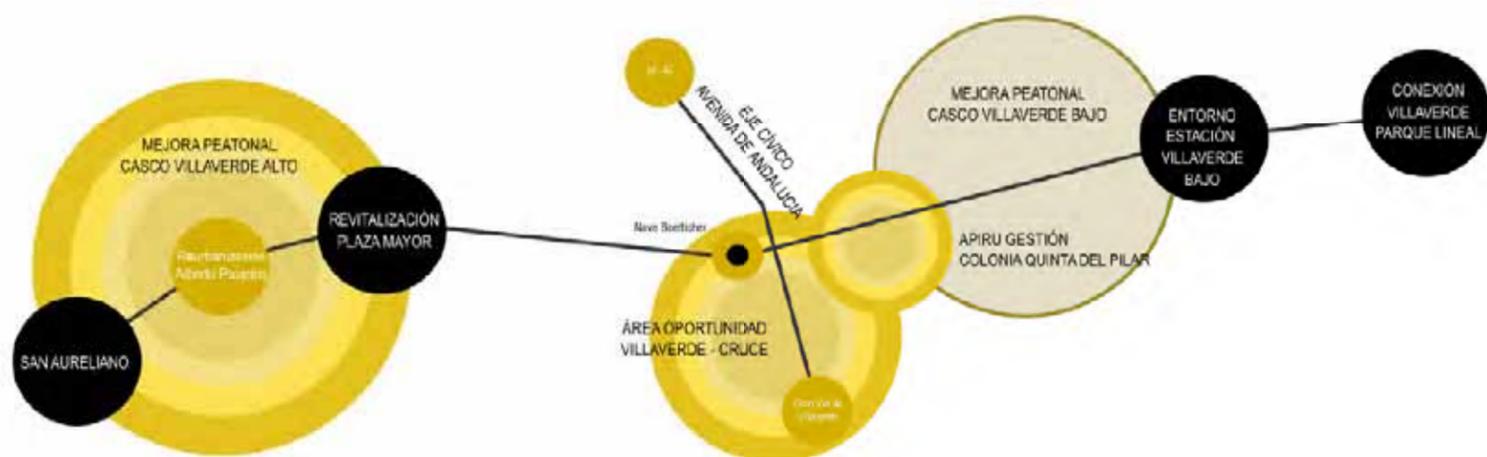
- Mejora de Conexiones Viales
- Remodelación de Área Intermodal
- Eje Cívico
- Área de Mejora Peatonal
- Área de Gestión de Movilidad

Planes Integrales Territoriales de Ordenación y Gestión

- Área de Oportunidad
- Área de Centralidad

Planes Integrales Territoriales de Barrios APIRU

- APIRU de Gestión



PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

- MP.17.01 Casco de Villaverde Alto
- MP.17.02 Casco de Villaverde Bajo

ÁREA DE CENTRALIDAD

- AC.17.01 Casco de Villaverde Alto

ÁREA DE OPORTUNIDAD

- AO.17.01 Paseo Ferroviarios
- AO.17.02 Villaverde - Cruce
- AO.17.03 Ferroviario Butarque
- AO.17.04 Escuela de Automovilismo
- AO.17.05 Arroyo Butarque
- AO.17.06 Activación del Suelo Industrial

EJE CÍVICO

- EC.17.01 Avenida de Andalucía

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

- IT.17.01 Conexión Villaverde - Río
- IT.17.02 Corredor Verde Uniendo Parques

ÁREA DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

- PA.17.01 Acondicionamiento Manzanares Sur

REGENERACIÓN DE BARRIOS

- AG.17.01 Colonia Experimental Villaverde
- AG.17.02 Colonia Quinta del Pilar
- AG.17.03 San Nicolás - Arechavaleta
- AG.17.04 Colonia Oroquieta
- AG.17.05 Colonia Ferroviarios

ACCIONES PUNTUALES

REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

- EP.17.01 Entorno Estación Villaverde Bajo
- EP.17.02 Amadeo Fernandez
- EP.17.03 Revitalización Plaza Mayor
- EP.17.04 San Aureliano

MEJORA ACCESIBILIDAD

- MA.17.01 Quitar escaleras o compatibilizar con rampas

MEJORA CONEXIÓN VIARIA

- CV.17.01 Desdoblamiento Eduardo Barreiros
- CV.17.02 Conexión C/José Perez
- CV.17.03 Conexión C/Anoeta
- CV.17.06 Acceso a Butarque desde la A-4
- CV.17.07 Recuperar Salida 22 de la M-40
- CV.17.08 Acceso a Villaverde desde A-42
- CV.17.10 Rotonda conexión Rosales - Gran Vía
- CV.17.11 Conexión Butarque - San Cristobal

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.



Actuaciones sobre el espacio público

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Itinerario Conexión Villaverde - Río

La actuación tiene como objetivo potenciar un eje estructurante con rasgos de identidad, calidad ambiental y protagonismo peatonal que contribuya a superar la fragmentación de los diferentes barrios, en un recorrido que discurre transversalmente por el distrito conectando Villaverde Alto, Villaverde Cruce y Villaverde Bajo, hasta alcanzar el corredor verde del río Manzanares, para incorporarlo como área de esparcimiento del distrito.

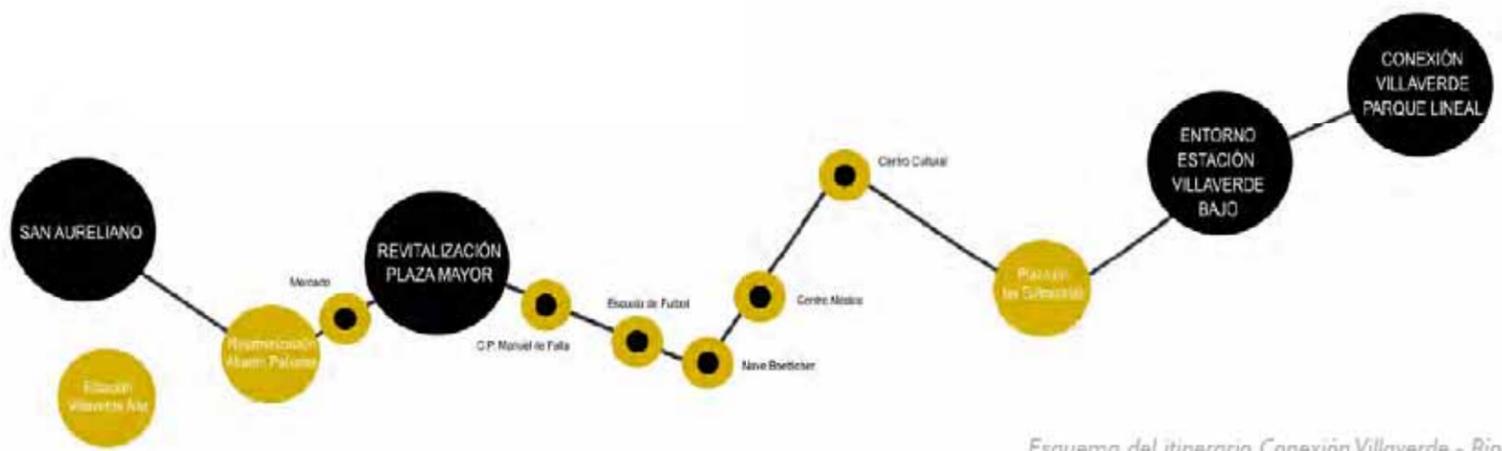
De oeste a este, el eje pone en comunicación puntos neurálgicos e hitos identitarios del distrito. Además, sobre él gravitan las principales intervenciones propuestas para la regeneración del distrito. Se inicia con una actuación de mejora de espacio público en el entorno de la calle San Aureliano, espacio de concentración de equipamientos: zona deportiva, colegio, centro de mayores y centro de salud. La propuesta llevaría a eliminar barreras arquitectónicas, a mejorar el acondicionamiento del espacio deportivo y de la pequeña plaza, antesala de los equipamientos, además de la naturalización y mejora del recorrido peatonal al centro de salud y la creación de aparcamiento.

Se propone también reurbanizar el bulevar de Alberto Palacios dotando de mayor amplitud y continuidad a la plataforma peatonal hasta enlazar con la zona más antigua de Villaverde: la plaza Mayor, el entorno del antiguo cine, la plaza de Ágata y el acceso a la ermita de San Andrés, en la que hay prevista una actuación específica para su revitalización. A través del paseo de



Plaza Ágata
Plaza Mayor

Itinerario estructurante:
camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción transformadora en el distrito.



Esquema del itinerario Conexión Villaverde - Río

Talleres comunicaría con la Nave Boettcher hasta llegar al intercambiador de Villaverde Cruce en un intento de articulación de un espacio actualmente poco amable para el uso peatonal y con potencial como nodo del distrito.

Otro de los hitos del itinerario es la actuación en torno a la estación de Villaverde Bajo, solucionando su integración en la ciudad a nivel peatonal. Se crean nuevos accesos a la Gran Vía a ambos lados de las vías, se favorece la accesibilidad con la instalación de una pasarela peatonal y se mejora la dotación de aparcamiento. También se facilita el acceso peatonal al río, a través de la calle Concepción de la Oliva.



Centro de Salud San Andrés



Entorno estación de Villaverde. Imagen de la propuesta



Casco histórico de Villaverde Alto

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

Áreas de Mejora Peatonal Cascos de Villaverde Alto y Bajo

En el casco de Villaverde Alto y apoyada en la existencia de un anillo viario perimetral, formado por las calles San Jenaro, Villalonso, Domingo Párraga y paseo de los Ferrovianos, la propuesta trataría de restringir el tráfico en el interior del casco, reduciendo la sección de algunas calles como la avenida Real de Pinto o transformando otras con diseños de coexistencia. El objetivo general es mejorar la movilidad peatonal y la calidad ambiental del espacio mediante remodelación de calles y pequeñas plazas.

Con similares objetivos se plantea la actuación en el casco de Villaverde Bajo. Se pretende introducir arbolado de alineación en las calles más amplias: Juan José Martínez Seco, Leonor Góngora y Benita López. Tratamiento de coexistencia generalizado en todo el casco pero de manera prioritaria en algunas calles que estructuran recorridos: San Agapito, Diamante y Villarramiel. También la mejora de las plazas de las Sufragistas y San Agapito.

Área de mejora peatonal:

Áreas de calles estrechas y espacios libres en donde el objetivo es reducir la velocidad de los vehículos motorizados, ganar espacio para el peatón y garantizar la accesibilidad universal a los servicios y dotaciones de uso diario.



Soluciones tipo para áreas de mejora peatonal

ÁREAS DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

Ampliación hacia el sur del Parque Lineal del Manzanares

El Parque Lineal del Manzanares Sur, en su tramo 2, se caracteriza por la degradación paisajística y ambiental debida en gran medida, a la implantación de grandes infraestructuras y servicios urbanos y a los vertidos y asentamientos ilegales.

No obstante, el Manzanares alberga elementos de alto valor ecológico, arqueológico, paleontológico y cultural que le confieren valor natural como para configurarse como un gran corredor medioambiental. El histórico Canal del Manzanares podría convertirse en el eje vertebrador de usos y cultura en tono al agua, recuperando esclusas y la historia de la navegación para el abastecimiento de fábricas y de materiales para la construcción de la ciudad. La mejora de las conexiones del parque con el núcleo urbano lo convertirá en una importante área de esparcimiento del distrito, pues representa una oportunidad para albergar una gama muy diversa de actividades lúdicas, culturales y deportivas.

Se reforestarán las zonas dañadas, se estudiará el mantenimiento del uso agrícola como forma de acercar el campo a la ciudad, deberá restringirse al máximo la implantación de usos con escasa relación con el parque y se eliminarán aquellos que no resulten apropiados, buscando la integración de las infraestructuras existentes.

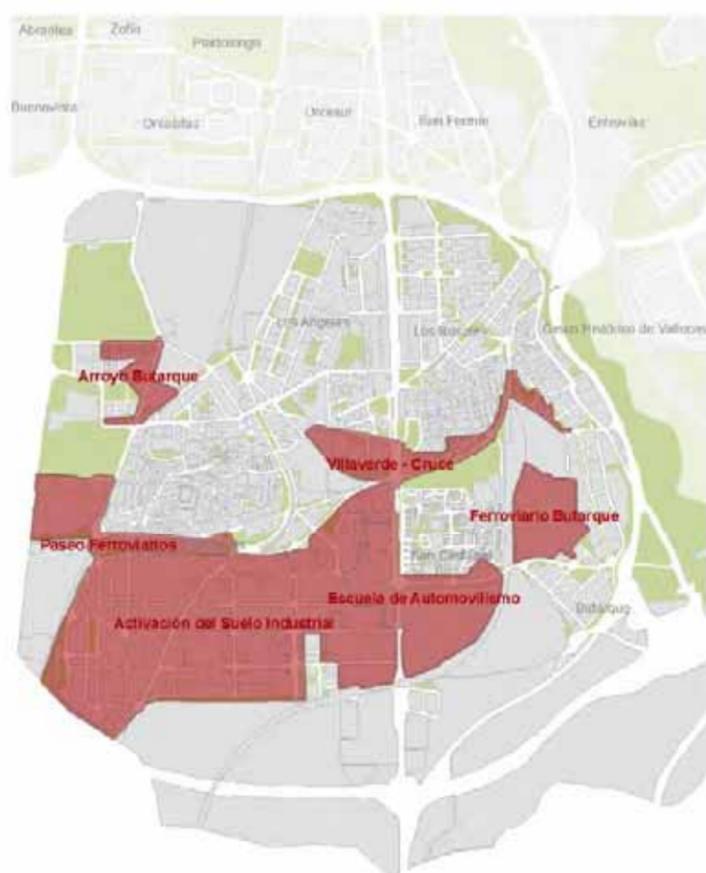
*Área de intervención ambiental:
Áreas en las que se crean o rematan grandes parques para generar corredores ecológicos que mejoren las conexiones ambientales del distrito.*



Actuaciones de movilidad y áreas de intervención ambiental

Parque lineal del Manzanares. Zona sur





Áreas de oportunidad en Villaverde



Naves Boetticher - Villaverde cruce

ÁREAS DE OPORTUNIDAD

Son áreas con capacidad de impulsar la regeneración del distrito, transformando los problemas en oportunidades, por ejemplo, sustitución de barreras por corredores ambientales, transformación de espacios vacíos en espacios dinámicos de multiplicidad de usos al servicio de la población, reconversión de espacios obsoletos en contenedores para la innovación. Una característica común a todas ellas es su potencial para generar centralidad.

Nueva Centralidad La Nave

Es una zona con un enorme potencial para convertirse en el centro del distrito, de hecho es el centro geográfico y la pieza que sirve para poner en relación los diferentes barrios, pero ahora solo es un enorme vacío con un espacio cultural singular que es la nave de la empresa Boetticher diseñada por Torroja y recientemente rehabilitada.

El ámbito integra el APR.17.11 - Boetticher, su entorno inmediato formado por el equipamiento deportivo y parcelas industriales reguladas por la norma zonal 9.4, suelos de la antigua instalación Tafesa y el tramo noreste del APR.17.03 - Estaciones de Villaverde.

Representa una oportunidad de regeneración de la zona sur del casco de Villaverde Bajo, muy degradada y aislada en la actualidad, al dar continuidad peatonal a la red viaria interrumpida por la Gran Vía de Villaverde y reforzando su carácter peatonal y de corredor ambiental a lo largo del distrito. Igualmente, la puesta en uso de nuevos equipamientos fomentará la revitalización de la zona y se mejorará la accesibilidad del barrio de Butarque, a través de la Gran Vía de Villaverde, completándose las conexiones viarias pendientes y favoreciéndose, mediante la diversidad de usos y actividades, el desarrollo de un área de centralidad que pondrá en valor la zona y reforzará su identidad.



La Nave

Revisión de los suelos industriales

Con esta actuación se pretende replantear la extensión, localización y configuración de los suelos destinados a actividad económica del distrito. Es preciso analizar el patrón espacial de localización de la actividad económica en la región y el papel de los suelos de Villaverde en este contexto, también las necesidades y requerimientos para la implantación de actividades ligadas a tendencias actuales de la economía.

La modernización y la apuesta por industrias de alto valor añadido, son las pautas de futuro para un distrito que pretende ser el corazón industrial de la capital.

El objetivo es la diversificación del ámbito industrial de Villaverde y la creación de un espacio de gran calidad ambiental, capaz de atraer a centros de investigación y empresas innovadoras y competitivas que potencien la imagen de Madrid como nodo basado en la economía del conocimiento, reforzando el equilibrio económico y social de los distritos de Madrid.

Villaverde tiene otras áreas de suelo vacante que muestran una clara disposición a la transformación, pero que precisan de alguna actuación urbanística (planeamiento, gestión, etc) para su desarrollo. Su puesta en valor contribuiría tanto a la regeneración de la propia área como de su entorno. Se relacionan a continuación.



Suelo industrial en Villaverde

Área de oportunidad:
Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.



APR.17.08 Arroyo Butarque

Pendiente de planeamiento, representa una oportunidad de rematar el entorno de Plata y Castañar, zona noroeste del distrito, y completar las conexiones norte del distrito, mediante la prolongación de la calle Mareas hasta el paseo de los Ferroviarios.



Estación de Villaverde Alto y suelos de la antigua Alcatel

Configuraría el remate suroeste del casco de Villaverde Alto y la fachada del parque Plata y Castañar.

Suelos Tafesa
Suelos antigua Alcatel

Escuela de Automovilismo

Transformación que contribuiría a la mejora e integración de San Cristóbal de los Ángeles, proporcionando la conexión del barrio de Butarque con la avenida de Córdoba y prolongando el eje cívico de la avenida de Andalucía.



Suelo industrial en Villaverde

Ferrovionario Butarque

Junto al barrio de Butarque, es una pieza de remate de una zona residencial de nuevo crecimiento que se encuentra aislada del resto del distrito por la gran barrera que crea el ferrocarril, con el potencial necesario para convertirse en un área de centralidad que facilite las conexiones de la zona este del distrito.

REGENERACIÓN DE BARRIOS

Colonias Quinta del Pilar, Experimental y San Nicolás Arechavaleta

El distrito de Villaverde ha sido objeto de intervenciones de rehabilitación urbana que se han dirigido a las grandes promociones de bloque abierto de San Cristóbal de los Ángeles y Ciudad de los Ángeles. No obstante quedan algunas colonias que, aunque son de menor extensión, presentan unos indicadores muy desfavorables en el contexto municipal, este es el caso de la colonia Quinta del Pilar, colonia Experimental de Villaverde y colonia San Nicolás Arechavaleta.

El objetivo en estos ámbitos sería la regeneración integrada de los mismos, interviniendo tanto en la edificación como en el espacio público, mejorando la urbanización y recuperando espacio para el peatón actualmente ocupado por el vehículo privado. Como herramienta de intervención se propone la identificación de espacios adecuados para localizar dotaciones y nuevas actividades que revitalicen el lugar.

Regeneración de barrios:
Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.



Barrios a regenerar



Colonia San Nicolás Arechavaleta
Colonia Experimentales

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas **Un ensanche inacabado**
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas

La Almendra Central

VILLA DE VALLECAS

Un ensanche inacabado

El distrito de Villa de Vallecas cuenta con dos barrios más consolidados, el Casco Histórico de Vallecas y Santa Eugenia, y con otro ámbito más reciente, el Ensanche de Vallecas, que aspira a tener su propia categoría barrial, cada uno de ellos con características muy particulares.

El origen del distrito se encuentra en su casco histórico de origen rural, alrededor del cual se produjeron crecimientos urbanísticos en forma de bloque abierto como el barrio de Santa Eugenia, así como pequeñas colonias: Virgen de la Piedad, colonia Vilda, casco de Vallecas, colonia Urpisa, colonia Huerta y colonia Virgen de la Torre, que actualmente concentran las zonas más deterioradas y necesitadas de rehabilitación urbana.

Vallecas Villa tiene una zona de actividad económica: el polígono industrial de Vallecas y Mercamadrid, que supone una fortaleza al dotar al distrito de un cierto equilibrio entre usos residenciales y de actividad y otorgándole un papel en la estructura productiva del municipio que conviene potenciar.

El crecimiento más reciente es el ensanche de Vallecas con tipología de grandes manzanas cerradas. Es un barrio joven, inacabado y separado de la zona más consolidada por grandes parcelas dotacionales que permanecen vacantes y funcionan como barreras.

La zona más identitaria es el casco histórico de Villa de Vallecas. Puede considerarse la gran centralidad y epicentro de todo el distrito y tiene arquitecturas protegidas como la iglesia San Pedro Ad-Víncula que destaca como referente identitario del distrito. También se pueden citar el polideportivo Guillén Prim, el centro juvenil "El Sitio de mi Recreo" o la parroquia

de Santa Eugenia entre otros. Además del casco hay otros conjuntos de interés arquitectónico como la colonia Virgen de la Torre con unos rasgos muy característicos que la singularizan. Entre los espacios libres, se encuentran elementos muy referenciales para la población como son el bulevar de la Naturaleza, el parque de la Gavia o el Cerro Almodóvar entre otros.

Analizando la red de proximidad, que aglutina comercios y actividad económica con dotaciones y equipamientos del distrito, se comprueba que esta se articula en torno al eje fundamental formado por el paseo Federico García Lorca y la calle del Congosto, del que se ramifican otras vías importantes como la calle San Jaime, la calle Sierra Gador o la calle Real de Arganda. En el barrio de Santa Eugenia esta concentración se produce en el eje peatonal-verde y las calles que circundan el mercado y diversas dotaciones de barrio. Como nexo de unión entre estas dos redes de proximidad se ha incluido la calle Sierra Gorda con centro neurálgico en el entorno del auditorio y espacio destinado a ferias y mercadillos semanales.

En el ensanche de Vallecas son las avenidas de la Gavia y del Ensanche de Vallecas las que cumplen una función estructurante de las relaciones de vecindario.

La Red Ambiental del distrito está compuesta por el parque de la Gavia que a través del arroyo y vía pecuaria conecta con el parque lineal del Manzanares, algo alejado de las zonas edificadas del distrito. En esta zona del río Manzanares se encuentran los restos de unas instalaciones hidráulicas proyectadas y ejecutadas durante el reinado de Carlos III en su intento de convertir el río en navegable hasta la localidad de Rivas.

También forma parte de la red ambiental, el cerro Almodóvar y las grandes vías generadas en el ensanche de Vallecas que pudieran ser convertidas en corredores ambientales. Es un distrito con una dotación de zonas verdes muy elevada, si bien por lo reciente de la urbanización y la pobreza de los suelos en cuanto a capacidad agrológica, esta dotación no le confiere una sensación de vegetación con alto valor ambiental.



Casco histórico de Vallecas y ensanche



El distrito Villa de Vallecas se encuentra delimitado por grandes infraestructuras que le garantizan la accesibilidad metropolitana en vehículo privado: autovía de Valencia (A-3), M-31, M-40, M-45, M-50.

Las principales conexiones con distritos colindantes se encuentran en el casco de Villa de Vallecas en dos puntos: al final de la avenida de la Democracia en la estación de metro Sierra de Guadalupe, y en la calle González Dávila en el polígono industrial. Estas conexiones solo comunican con el distrito Puente de Vallecas, faltan por ejecutar las que le unen a Vicálvaro previstas en dos puntos en la zona del hospital Infanta Leonor y la conexión con Los Berrocale.



La movilidad interna se estructura con el anillo que conforman las calles San Jaime, avenida Mayorazgo, la Gavia y Real de Arganda, además de la avenida del Ensanche que comunica con la zona sureste del ensanche de Vallecas. La accesibilidad en transporte público queda establecida a través de la línea I de metro y el ferrocarril de cercanías con las dos estaciones de Santa Eugenia y de Vallecas. Las situaciones más complicadas desde el punto de vista de la movilidad estarían, por un lado, en el polígono industrial que presenta unas condiciones bastante mejorables para el acceso en transporte público, y por otro, en la zona del casco que debería ampliar su tratamiento como área de mejora peatonal.



En relación al proceso de participación vecinal establecido a través de los Foros Locales, uno de los temas más recurrentes en las peticiones vecinales ha sido la necesidad de mejorar, ampliar, e incluso añadir conexiones con los distritos limítrofes (Puente de Vallecas y Vicálvaro), así como con la autovía de Valencia en la zona del ensanche y los accesos al hospital Infanta Leonor. Por tanto, una de sus principales peticiones es la supresión de las barreras que ahora mismo limitan al distrito.

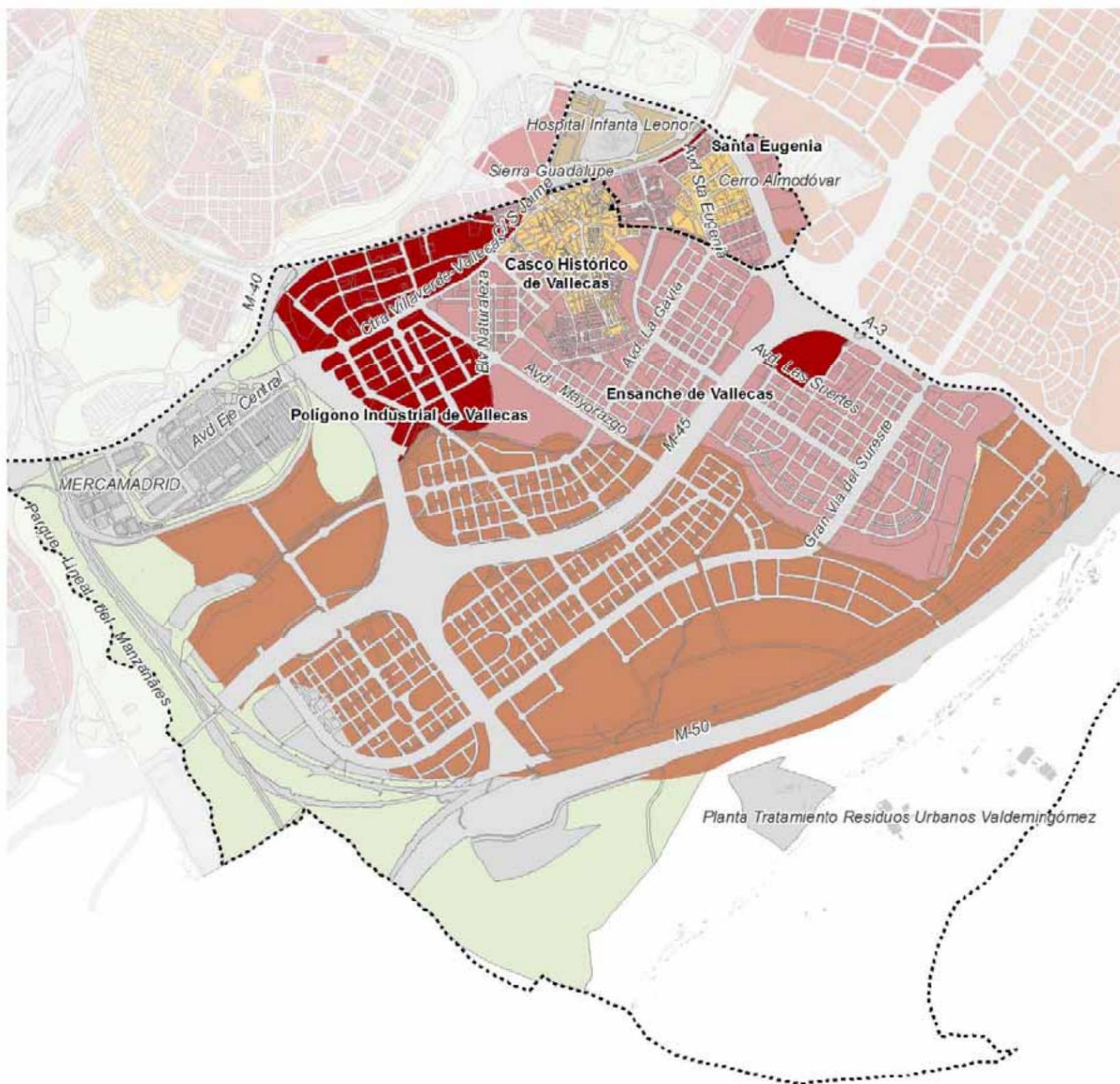
*Centro juvenil "El Sitio de mi Recreo"
Ecobulevar
Parque de la Gavia*



Valdecarros

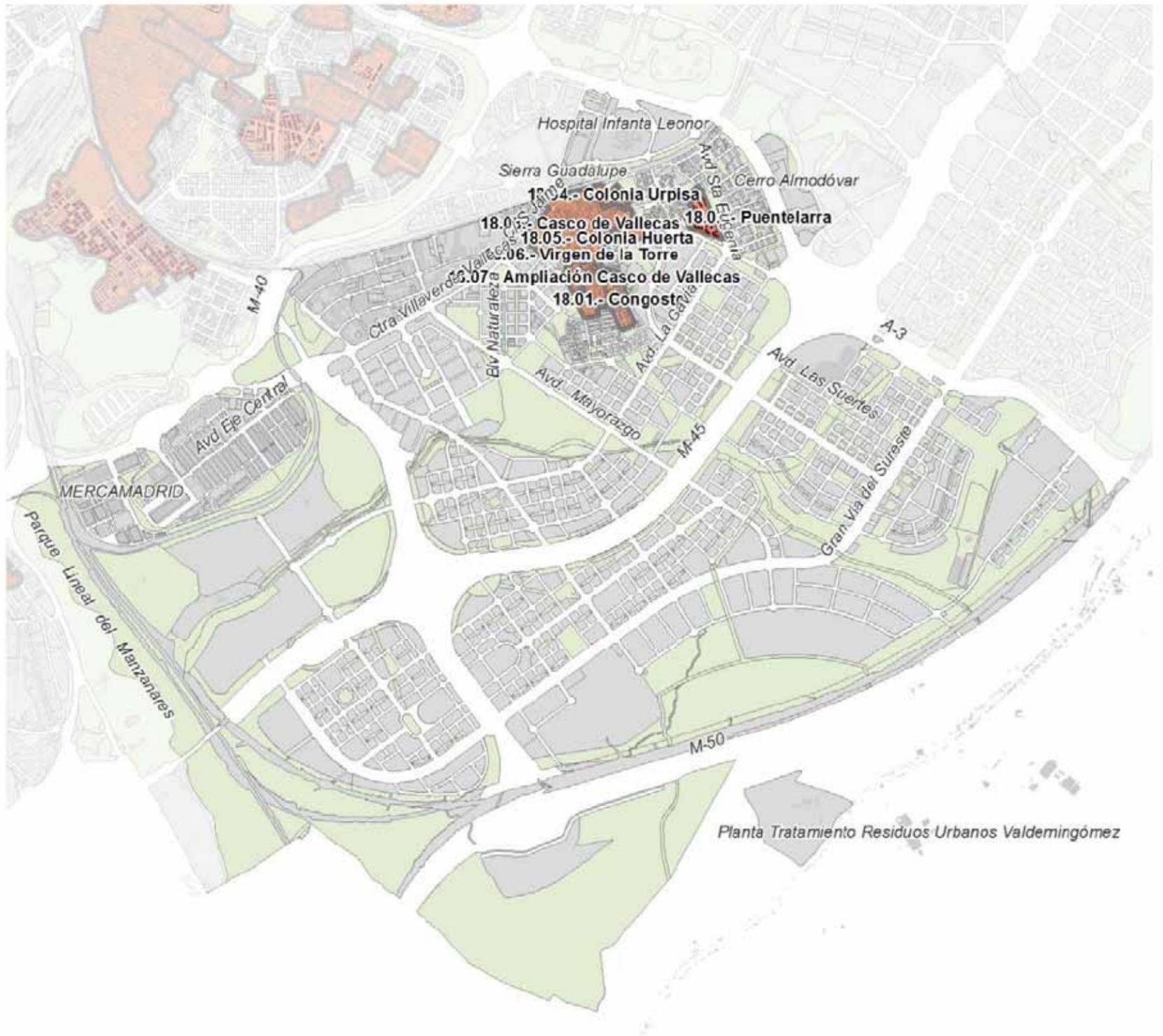
Otro de los temas está relacionado con la falta de desarrollo, de finalización o de construcción de nuevas dotaciones, equipamientos, zonas verdes en el ensanche de Vallecas y la falta de desarrollo del planeamiento urbanístico previsto en el PGOUM 97 en diversas áreas del distrito.

El programa de actuaciones del Plan Madrid Regenera va orientado a aprovechar las oportunidades de suelos vacantes o en desuso para generar áreas de centralidad, también a crear nuevas conexiones para unir barrios que ponen en valor lo ambiental y lo identitario del distrito.



- Residencial Antigua
- Residencial Joven
- Actividad Económica
- Suelos en Proceso de Transformación
- Suelos Pendientes de Transformación

Localización de Áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU

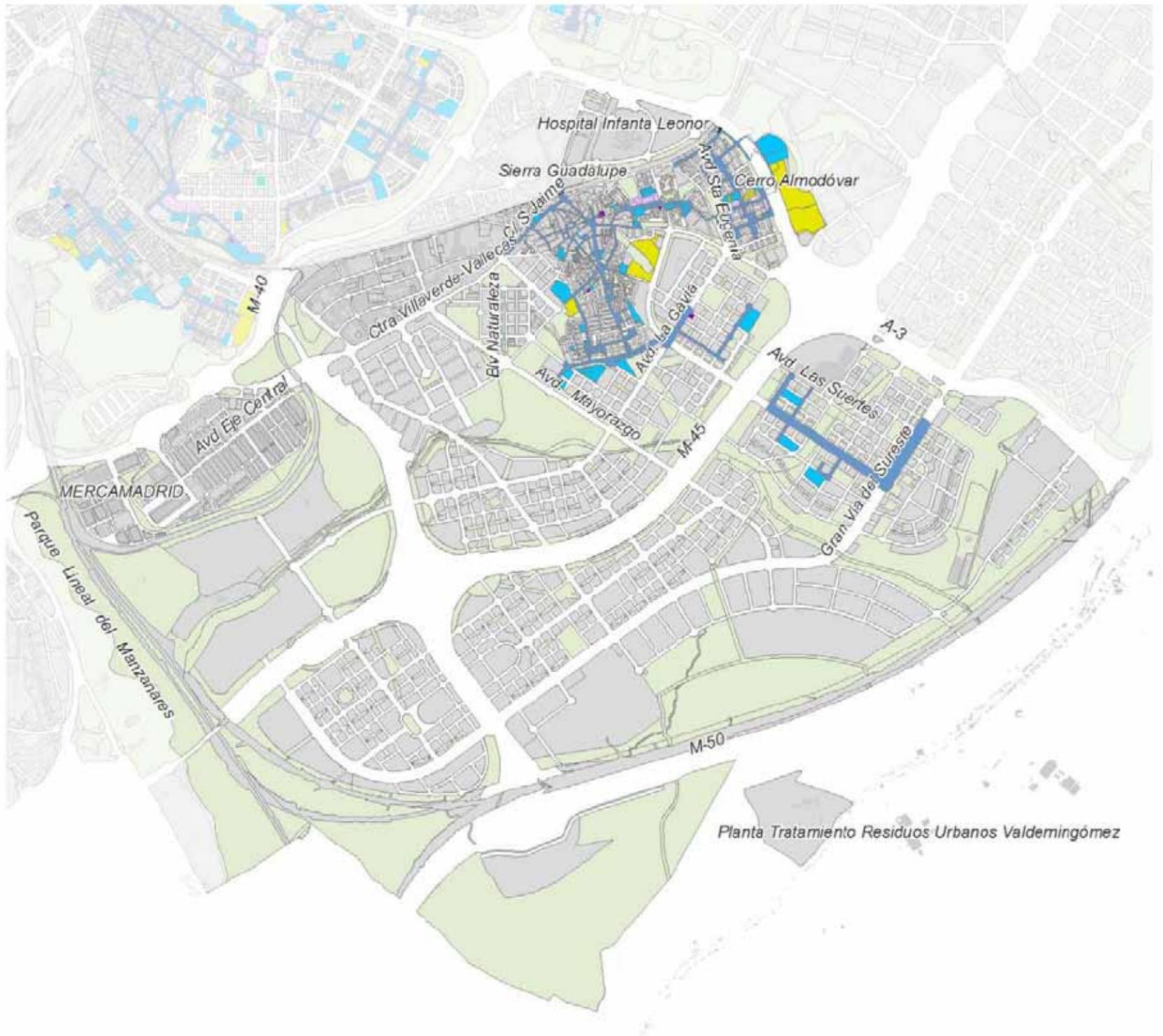


 Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

AO.18.01 Santa Luisa - Hospital I. Leonor
 AO.18.02 Estación de Vallecas APE 18.04
 AO.18.03 Ensanche de Vallecas I
 AO.18.04 Camino Vasares
 AO.18.05 Calle Agustín García Malla
 AO.18.06 Ensanche de Vallecas II

AO.18.07 Parque de Entrevías
 AO.18.08 Parque Ensanche de Vallecas
 AO.18.09 Ensanche de Vallecas III
 AO.18.10 Deportivo Ensanche de Vallecas
 AO.18.11 Ensanche de Vallecas IV
 AC.18.02 Casco Histórico de Vallecas

Áreas de oportunidad y centralidad



- | | |
|---|--|
| Red de Proximidad | Deportivo |
| Equipamiento | Intercambiador |
| Mercados | Religioso |

Red de proximidad



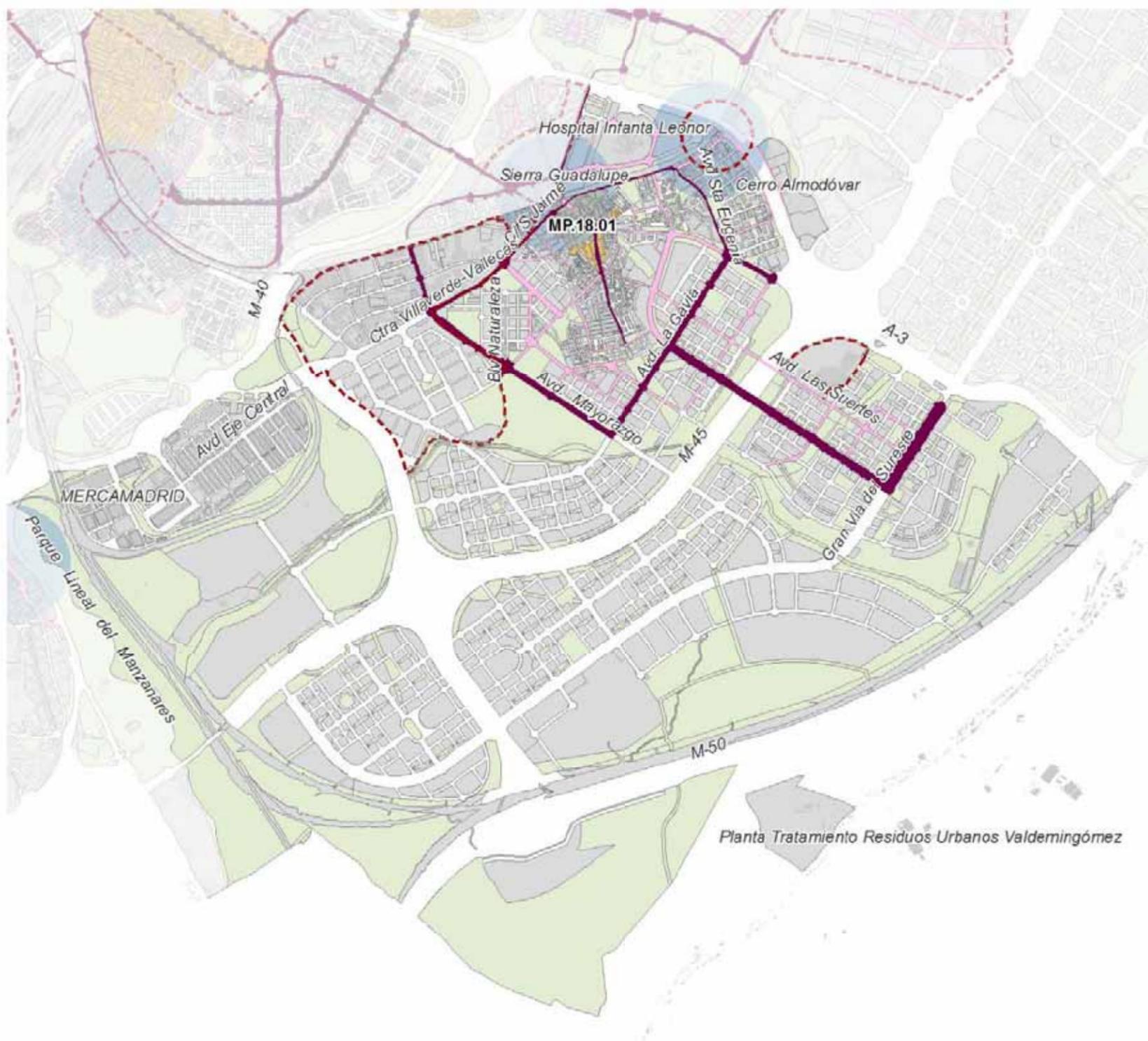
- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



- | | | |
|--|--|--|
|  Eje Identitario |  Edificio y Bajo comercial |  Área Comercial |
|  Propuesta |  Edificio/Conjunto no Residencial |  Intercambiador |
|  Área Dotacional |  Edificio/Conjunto Residencial |  Deportivo |
|  Dotacional |  Colonia/Conjunto Protegido |  Servicio Público |
|  Dotacional Protegido |  Edificación Protegida |  Zonas Verdes |

Red de identidad



Planta Tratamiento Residuos Urbanos Valdemingómez

- Eje Cívico
- Entorno Atractor de Área Intermodal
- Entorno Atractor
- Eje Urbano
- Calle Colectora
- Área de Mejora Peatonal
- MP.18.01 Casco Histórico de Vallecas

Red de movilidad

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Villa de Vallecas



Proyectos Estratégicos de Espacio Público

- Mejora de la Accesibilidad
- Remodelación de Espacio Público
- Itinerario Estructurante

Proyectos Estratégicos Ambientales

- Área de Intervención Ambiental

Proyectos Estratégicos de Movilidad

- Mejora de Conexiones Vías
- Remodelación de Área Intermodal
- Eje Cívico
- Área de Mejora Peatonal
- Área de Gestión de Movilidad

Planes Integrales Territoriales de Ordenación y Gestión

- Área de Oportunidad
- Área de Centralidad

Planes Integrales Territoriales de Barrios APIRU

- APIRU de Gestión

PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

MP.18.01 Casco Histórico de Vallecas

ÁREA DE CENTRALIDAD

AC.18.02 Casco Histórico de Vallecas

ÁREA DE OPORTUNIDAD

AO.18.01 Santa Luisa - Hospital Infanta Leonor

AO.18.02 Estación de Vallecas APE 18.04

AO.18.03 Ensanche de Vallecas I

AO.18.04 Camino Vasares

ÁREA DE GESTIÓN DE MOVILIDAD

GM.18.01 Actividad Económica Villa de Vallecas

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

IT.18.01 Del Cerro a la Gavia tejiendo barrios

ÁREA DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

PA.18.01 Del río al ensanche de Vallecas

REGENERACIÓN DE BARRIOS

AG.18.01 U.V.A. Vallecas

AG.18.02 Casco de Vallecas, Colonia Virgen de la Torre

AG.18.03 Colonia Urpisa

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.

ACCIONES PUNTUALES

REMDELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

EP.18.01 Reurbanización Gran Vía del Sureste

EP.18.02 Pasarela acceso Cerro Almodovar

EP.18.04 Montes de Barbanza

EP.18.05 Ecobulevar

MEJORA ACCESIBILIDAD

MA.18.02 Vía de borde con el Ferrocarril, Polígono Industrial

MEJORA CONEXIÓN VIARIA

CV.18.01 Acceso Camino del Pozo del tío Raimundo

CV.18.02 Conexión con Vicálvaro

CV.18.03 Conexión Villa de Vallecas - Hospital Infanta Leonor

REMDELACIÓN DE ÁREA INTERMODAL

AI.18.01 Estación Villa Vallecas - Santa Eugenia





Actuaciones sobre el espacio público



paseo Federico García Lorca
Camino Vasares

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

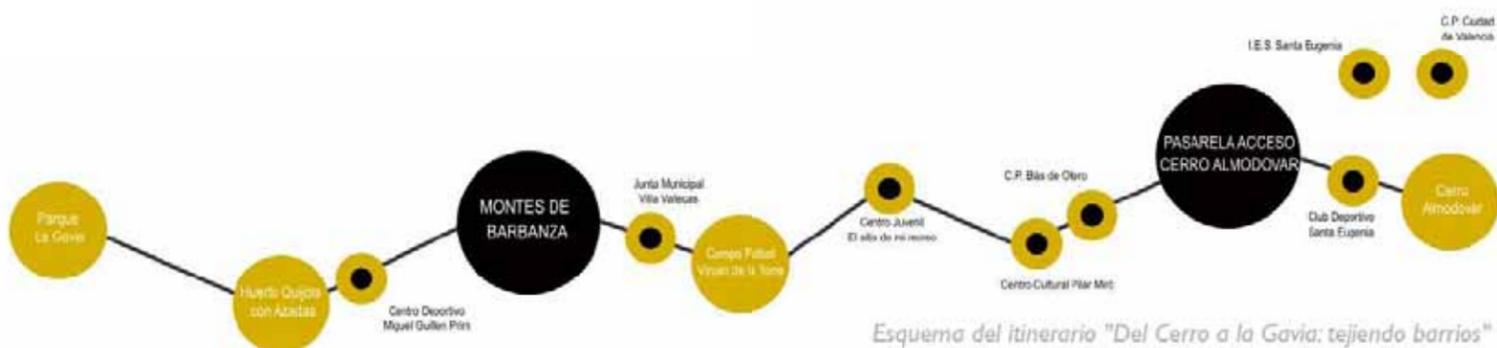
Itinerario del Cerro a la Gavia: Tejiendo Barrios

Se trata de crear una conexión ambiental dentro del casco de Villa de Vallecas que permita unir grandes zonas verdes, viarios, a la vez que cohesiona el distrito en su discurrir por las áreas prioritarias para la regeneración urbana.

Este itinerario comienza en el Cerro Almodóvar, símbolo identitario del distrito, y acaba en el parque de La Gavia. Pretende convertirse en un itinerario medioambiental que conecte estas dos grandes infraestructuras verdes y continuar hasta el río Manzanares a través de un corredor ambiental. Se trata de generar un recorrido de coexistencia peatonal y ciclista con varias actuaciones vinculadas que permitan conformar el recorrido.

Se propone la sustitución de la pasarela sobre la autovía A-3 por una nueva de dimensiones adecuadas para el tránsito peatonal y ciclista, con un carácter medioambiental. La mejora de la conexión con el distrito de Vicálvaro, la intervención en la calle Montes de Barbanza tanto en la sección de la calle como en las plazas adyacentes, la reurbanización del tramo de la Gran Vía del Sureste que resta por terminar y el desarrollo del planeamiento en camino Vasares. Se plantea la incorporación de la calle Congosto como continuación natural del paseo Federico García Lorca.

*Itinerario estructurante:
camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción transformadora en el distrito.*



Montes de Barbanza

Esta intervención está orientada a mejorar las condiciones ambientales de la calle y la intervención en dos de las plazas situadas a lo largo de la misma.

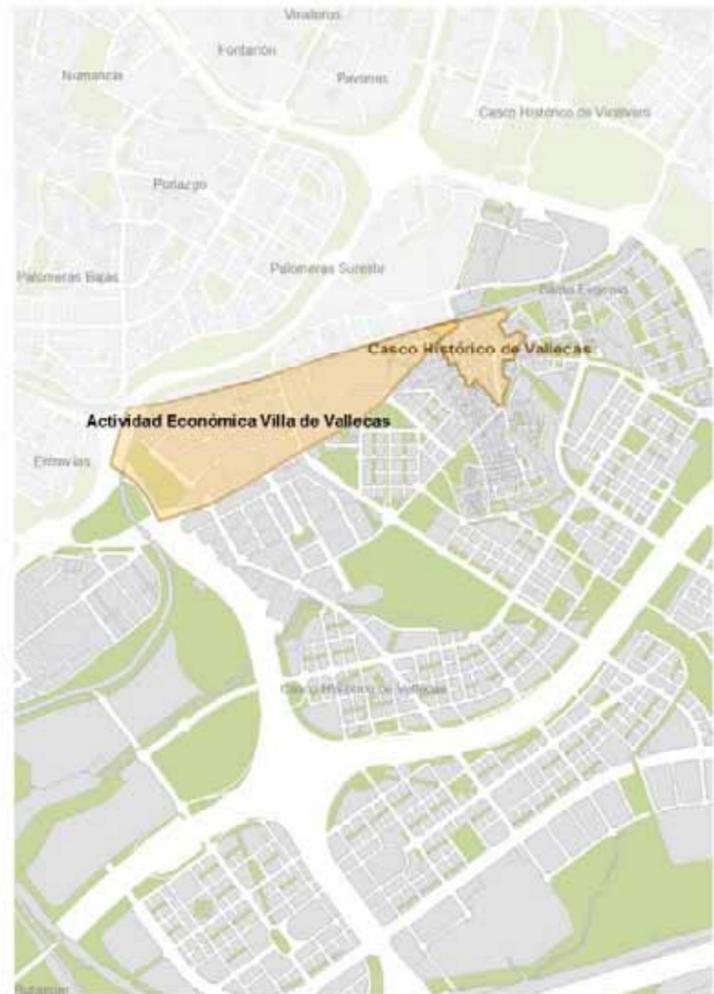
Para ello se pretende intervenir en la sección transversal creando condiciones más favorables para el tránsito peatonal y ciclista, ampliación de aceras, reordenación del tráfico y de la superficie de aparcamiento, acciones de promoción del zócalo comercial, naturalización, recuperación o mejora del ciclo hidrológico del suelo mediante el uso de pavimentos permeables y el mantenimiento de zonas terrazas o ajardinadas.

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

Las actuaciones de movilidad propuestas pretenden solucionar y estudiar los problemas de conexión vial y peatonal del distrito y de concertación de zonas de atracción de viajes de vehículo privados como ocurre en el área de actividad económica.

Conexiones Generales Hospital Infanta Leonor

Se pretende la finalización y resolución de las conexiones entre el hospital Infanta Leonor y el distrito y con la autovía de Valencia.



Actuaciones de movilidad

Área de mejora peatonal:
Áreas de calles estrechas y espacios libres en donde el objetivo es reducir la velocidad de los vehículos motorizados, ganar espacio para el peatón y garantizar la accesibilidad universal a los servicios y dotaciones de uso diario.



Soluciones tipo para áreas de mejora peatonal



Actividad Económica Vallecas

Estudio y obtención de una gestión de la movilidad en el polígono industrial de Vallecas, junto al futuro polígono de La Atalayuela, para mejorar la intermodalidad y el aparcamiento de esta actividad económica.

Movilidad Peatonal en Avenidas del Ensanche

Estudio y búsqueda de propuestas para solucionar la movilidad peatonal en las grandes avenidas del Ensanche de Vallecas.

Conexiones con los distritos de Vicálvaro y Puente de Vallecas

Se pretende mejorar las conexiones mediante la pasarela sobre la A-3 y en el paso subterráneo facilitando la movilidad peatonal y ciclista y la conexión con el distrito de Puente de Vallecas.



Casco histórico de Vallecas
Pasarela sobre A-3

Mejora Peatonal en el Casco de Villa de Vallecas

Se intervendrá en la distribución de la sección de diferentes calles, reconsiderando de sentidos de circulación y reordenando el aparcamiento para mejorar el tránsito peatonal y ciclista

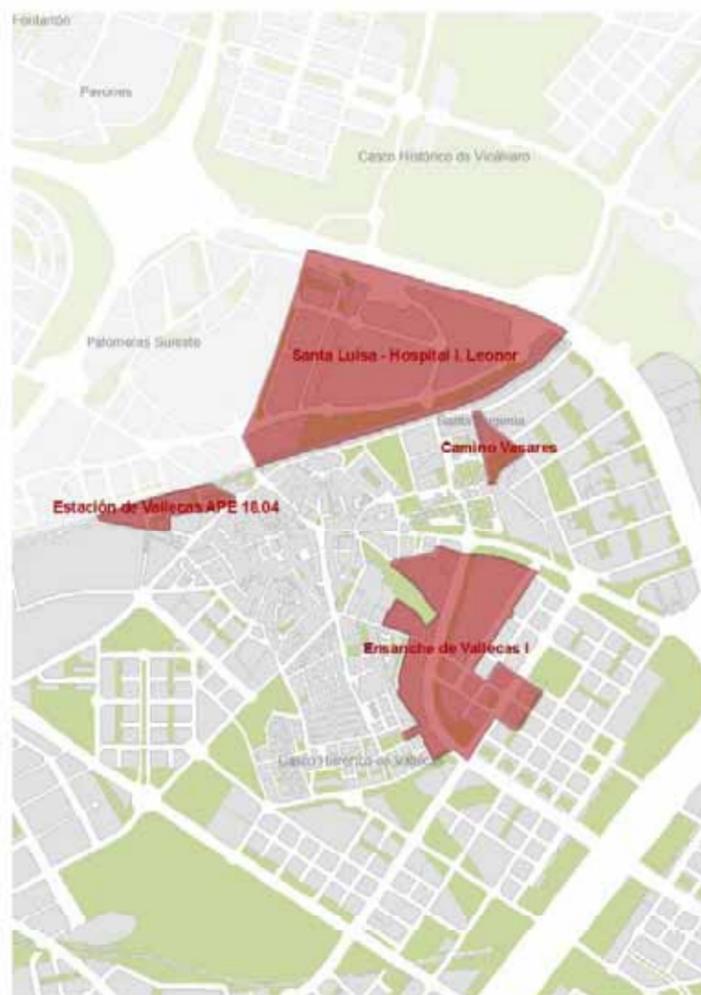
AREAS DE OPORTUNIDAD

Las áreas de oportunidad identificadas se corresponden en general con zonas del distrito donde el planeamiento urbanístico no se ha terminado de desarrollar o se ha quedado a medio camino en la gestión o en la urbanización, y coinciden con lugares donde se suman las peticiones por parte de los ciudadanos o de la propia Junta Municipal. En estas áreas se considera que con una nueva ordenación o un nuevo planeamiento se va a conseguir resolver cuestiones que repetidamente se han solicitado en el distrito como es la conexión interdistrital y la supresión o mitigación de barreras.

También se han identificado zonas de parcelas vacantes para dotaciones, sobre todo en el ensanche de Vallecas, donde una de las principales demandas vecinales gira en torno a este tema y donde habría que plantear la posibilidad de un planeamiento para la modificación del tamaño de las parcelas o incluso de la compatibilidad de usos.

Santa Luisa – Hospital Infanta Leonor (AO. 18.01)

Se propone la reordenación, mediante estudio conjunto con el AO.13.02 Actividad Económica La Arboleda situada en Puente de Vallecas, del ámbito formado por el API.18.09 Santa Luisa y el APR.18.02 Subestación de Vallecas, y posibilitar la implantación de actividades económicas innovadoras vinculadas a la I+D+i en relación con el campus universitario y el hospital Infanta Leonor. En la actualidad, el área de Santa Luisa tiene un uso industrial según el planeamiento y solo faltaría por ejecutar la urbanización, cuyo proyecto está aprobado desde el año 2003. El área Subestación de Vallecas, de uso residencial, cuenta con un plan parcial aprobado pero pendiente de desarrollo. Esta situación justifica la oportunidad para intervenir y regenerar todo este gran ámbito junto con la necesidad de impulsar la ejecución pendiente del PE. 19.302 Hospital de Vallecas.



Áreas de oportunidad



Acceso hospital Infanta Leonor

Área de oportunidad:
Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.



Gran Vía del Sureste
Estación de Cercanías
Avenida del Ensanche

Ensanche de Vallecas I

Se propone el estudio a nivel normativo y de planeamiento de los ámbitos de solares vacantes destinados a dotaciones, y que en muchos casos funcionan como auténticas barreras dentro de la trama residencial del barrio, para establecer unas dotaciones mejor situadas y adecuadas al lugar en que su ubican y que permitan la conexión entre barrios. Se trataría de desarrollar un planeamiento de detalle para ordenar volúmenes edificados y espacios libres, revisar tamaños de parcelas y conexiones entre los barrios.

Estación de Vallecas APE.18.04

Otra actuación de planeamiento necesaria, que afecta al área del intercambiador de mercancías que es un sistema general, el APE.18.04, el API.18.08 y suelo urbano de la travesía Sierra de Guadalupe. Este área presenta una gran diversidad en cuanto a usos, residencial e industrial, y planeamientos, estando actualmente una gran parte de los terrenos y edificaciones en situación de abandono.

Camino de Vasares

Este área de oportunidad pretende transformar el actual espacio vacante entre Santa Eugenia y la UVA de Vallecas mediante el desarrollo de la ordenación prevista en el actual Plan General, zona verde y dotaciones o bien redactando un nuevo planeamiento que introduzca nuevos usos y viabilice la obtención del suelo destinado a zonas verdes y dotaciones.



Camino Vasares. Infografía

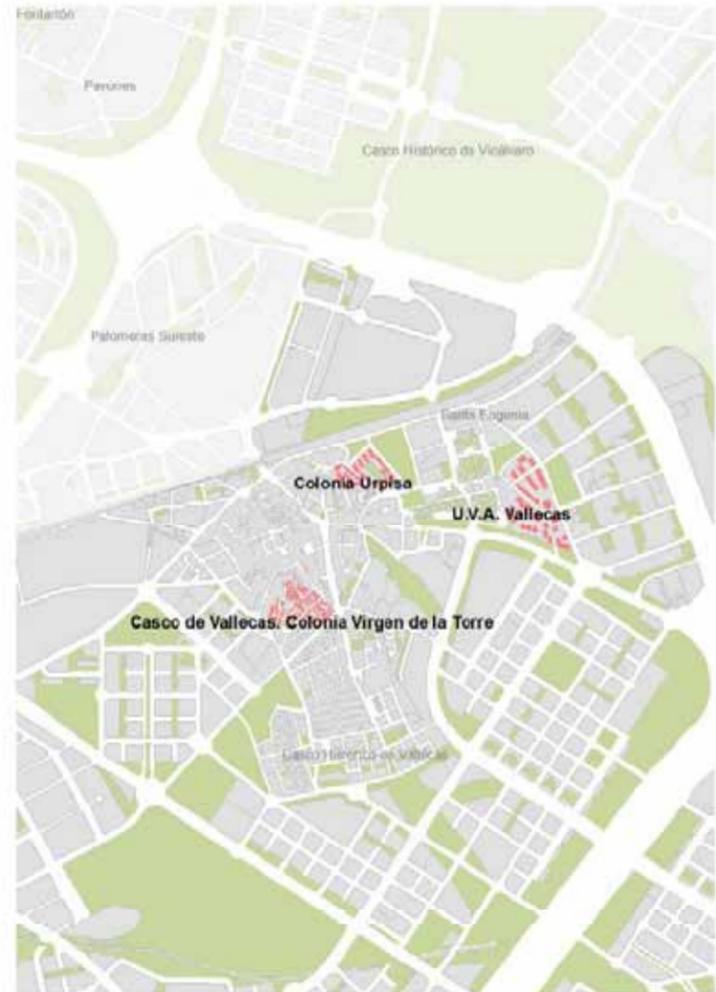
REGENERACIÓN DE BARRIOS

Colonia Urpisa

Aunque en el distrito existen otras dos APIRU definidas, como son Virgen de la Torre y la UVA de Vallecas, es la colonia Urpisa la que se considera prioritaria para la estrategia de regeneración.

El objetivo es redactar documentos de carácter estratégico que permitan hacer un diagnóstico de los ámbitos, de planificación y gestión del suelo, para proponer intervenciones en el espacio público y en los edificios, así como la materialización de edificabilidad remanente, fomentando los aspectos sociales como la participación y la coordinación administrativa.

Será necesario, por una parte, realizar estudios y análisis de la propiedad del suelo entre bloques y, en su caso, la obtención de estos suelos mediante los pasos necesarios de gestión urbanística; y por otra, será necesaria la redacción de figuras de planeamiento de desarrollo, planes especiales, para calificar el suelo regulado por la Norma Zonal 3.1, delimitada en el Plan General con alineación verde, que no establece calificación expresa del suelo.



Localización de barrios a regenerar



Colonia Urpisa



Colonia Virgen de la Torre

Regeneración de barrios:
Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas
La Almendra Central

Un pueblo transformado en
ciudad: residencia,
universidad y amplios
espacios productivos

VICÁLVARO

Un pueblo transformado en ciudad: residencia, universidad y amplios espacios productivos

Vicálvaro fue municipio independiente hasta 1951, por lo que posee un casco histórico de origen rural. Al norte del mismo, se ubican los crecimientos urbanísticos en bloque abierto construidos en los años sesenta y setenta, así como los parques de la Cuña Verde y del Anillo Verde. En el este se localiza el polígono industrial situado al otro lado de las vías del ferrocarril.

En los años noventa aparecen los barrios de Valdebernardo y Valderribas que extienden al sur del casco, siendo la tipología de grandes manzanas cerradas. Estas actuaciones constituyen proyectos emblemáticos del reciente urbanismo madrileño y transforman el distrito al incorporar amplias avenidas y una gran dotación de zonas verdes como el parque de Valdebernardo.

Recientemente, se ha recepcionado la urbanización del nuevo barrio de El Cañaverl, situado en el extremo noreste del distrito y separado del mismo por la R-3 y la M-45. El resto de los ámbitos del "Desarrollo del Este" (Los Cerros, los Ahijones, los Berrocales) constituyen una gran superficie vacante con el planeamiento urbanístico aprobado.

Los límites del distrito están marcados por las grandes infraestructuras viarias que aseguran su accesibilidad metropolitana: M-40, M-50, A-3 y R-3. En el interior del mismo, aparecen las barreras internas de la M-45 y las vías de ferrocarril que segregan los usos residenciales y de actividad económica.

Desde una perspectiva demográfica, Vicálvaro es un distrito con una estructura de edad que se caracteriza por su juventud, también presenta un elevado potencial de crecimiento con nuevos barrios planificados y pendientes de desarrollo. La mayor vulnerabilidad urbana se concentra en el barrio de Ambroz construido en los años 60-70.

El distrito se ha analizado identificando las siguientes redes: proximidad, identidad, ambiental y movilidad.

La red de proximidad refleja los espacios más frecuentados en la vida cotidiana de la población se articula en torno al eje formado por el camino Viejo de Vicálvaro - San Cipriano que constituye el viario comercial más importante del centro histórico. En Valdebernardo, la red de proximidad se extiende por los bulevares de José Prat e Indalecio Prieto y las dos vías peatonales paralelas al mismo, donde se ubican diversas dotaciones, colegios, el centro cultural Valdebernardo, biblioteca, escuela de música, centro de salud, etc., así como numerosas actividades comerciales.



Calle San Cipriano

Otras calles importantes son el paseo de los Artilleros, que acoge varias dotaciones locales y la universidad, así como la avenida Real que además es un viario de carácter identitario.

La red de identidad trata de concretar aquellos espacios sentidos por los vecinos como propios, por sus connotaciones históricas o por su singularidad respecto al resto de la ciudad. Vicálvaro fue un núcleo rural, lo que se refleja en la configuración de su casco histórico. En el eje de la avenida Real - Cruz del Carnero se sitúan los edificios de representación: la Junta Municipal, ubicada en el solar del antiguo ayuntamiento, y la iglesia de Santa María la Antigua, construida en el siglo XVI.

Por otra parte, los mencionados ejes comerciales (San Cipriano y los bulevares de Valdebernardo), generan espacios de interacción social. Asimismo, en el recinto ferial se celebran las fiestas del distrito y el mercadillo semanal.

Respecto a los usos singulares, debe señalarse que la reconversión de los antiguos cuarteles de artillería permitió dotar al distrito de un equipamiento de carácter metropolitano: la Universidad Rey Juan Carlos. Con esas mismas características existen otros espacios como Faunia y el Cerro Almodovar.

La red ambiental del distrito recoge los grandes parques, los viarios que aseguran la continuidad ambiental y las vías-parque que son espacios de transición entre la trama urbana y las zonas verdes.

Los parques Cuña Verde, Anillo Verde y Valdebernardo suman una importante superficie de zonas verdes próximas a las viviendas. Entre los viarios que configuran una red interconectada de espacios naturalizados destacan los bulevares y determinadas calles arboladas. También tienen una significación ambiental Faunia y el Cerro Almodóvar y su área forestal.



Parque Forestal de Valdebernardo

Asimismo, en esta red se refleja la propuesta del Corredor Verde Regional Cerro Almodóvar - Parque Regional del Sureste.

La red de movilidad conforma una trama jerarquizada que estructura el viario en los siguientes niveles:

- Calles colectoras interdistritales, como son la avenida de la Democracia, que conecta con Vallecas Villa, avenida de Canillejas a Vicálvaro con San Blas y los bulevares de José Prat y camino Viejo de Vicálvaro con Moratalaz.

- Ejes urbanos que soportan una movilidad compleja (peatonal, transporte público y vehículo privado), por la presencia de dotaciones y un zócalo comercial activo. Éstos son José Prat, Indalecio Prieto, San Cipriano, Villablanca y Minerva.

- Las vías colectoras locales articulan la movilidad intradistrital, con viarios de menor intensidad circulatoria y menor protagonismo de la movilidad peatonal.

- Los ejes peatonales cualifican espacios para el disfrute del paseo y el acceso a dotaciones públicas.

Respecto al sistema de transporte público, la accesibilidad queda garantizada por el la línea 9 del metro y cercanías, integrados en el potente intercambiador de la estación de Vicálvaro. No obstante, el ferrocarril constituye una barrera para la continuidad peatonal y ciclista, por lo que resulta necesario implementar diversas acciones de mejora de la accesibilidad sobre las vías ferroviarias.

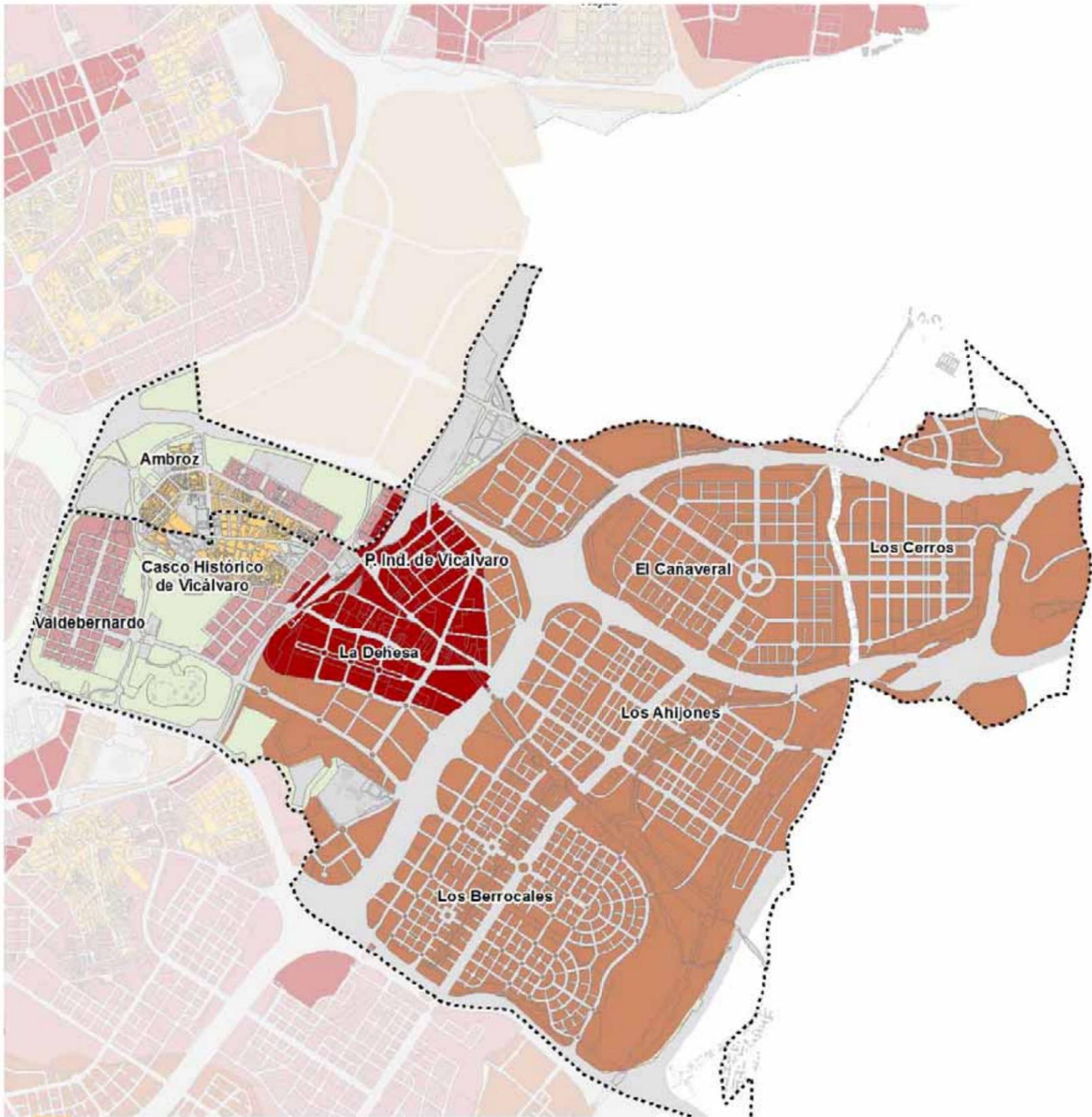
Los mayores problemas de movilidad se localizan en el ámbito del casco histórico con una gran presión de vehículos privados estacionados, en muchos casos de forma desordenada, que afectan negativamente al medio ambiente y al paisaje urbano.

Las propuestas más demandas por los vecinos del distrito de Vicálvaro están relacionadas con los problemas de conexión a las autovías urbanas que lo delimitan, los problemas de barreras con el ferrocarril, también la necesidad de mejora del Cerro Almodóvar y la revitalización del polígono industrial.



Intercambiador de Vicálvaro

Derivado tanto del análisis realizado sobre el distrito como del trabajo de participación vecinal se realiza la propuesta del programa de actuaciones que se orienta hacia la actuación en las zonas más vulnerables del distrito que se identifican con el barrio de Ambroz, el refuerzo de la identidad con actuaciones de espacio público, la potenciación de las áreas de actividad económica y la recuperación ambiental del Cerro Almodovar.



- Residencial Antigua
- Residencial Joven
- Actividad Económica
- Suelos en Proceso de Transformación
- Suelos Pendientes de Transformación

Localización de Áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU



Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

AO.19.01 Centro Emisor Vicálvaro
 AO.19.02 Almacén Militar de Vicálvaro
 AO.19.03 Intercambiador- Área de actividad económica Vicálvaro
 AO.19.04 Camino Viejo de Vicálvaro
 AO.19.05 Villablanca
 AO.19.06 Paseo del Polideportivo I

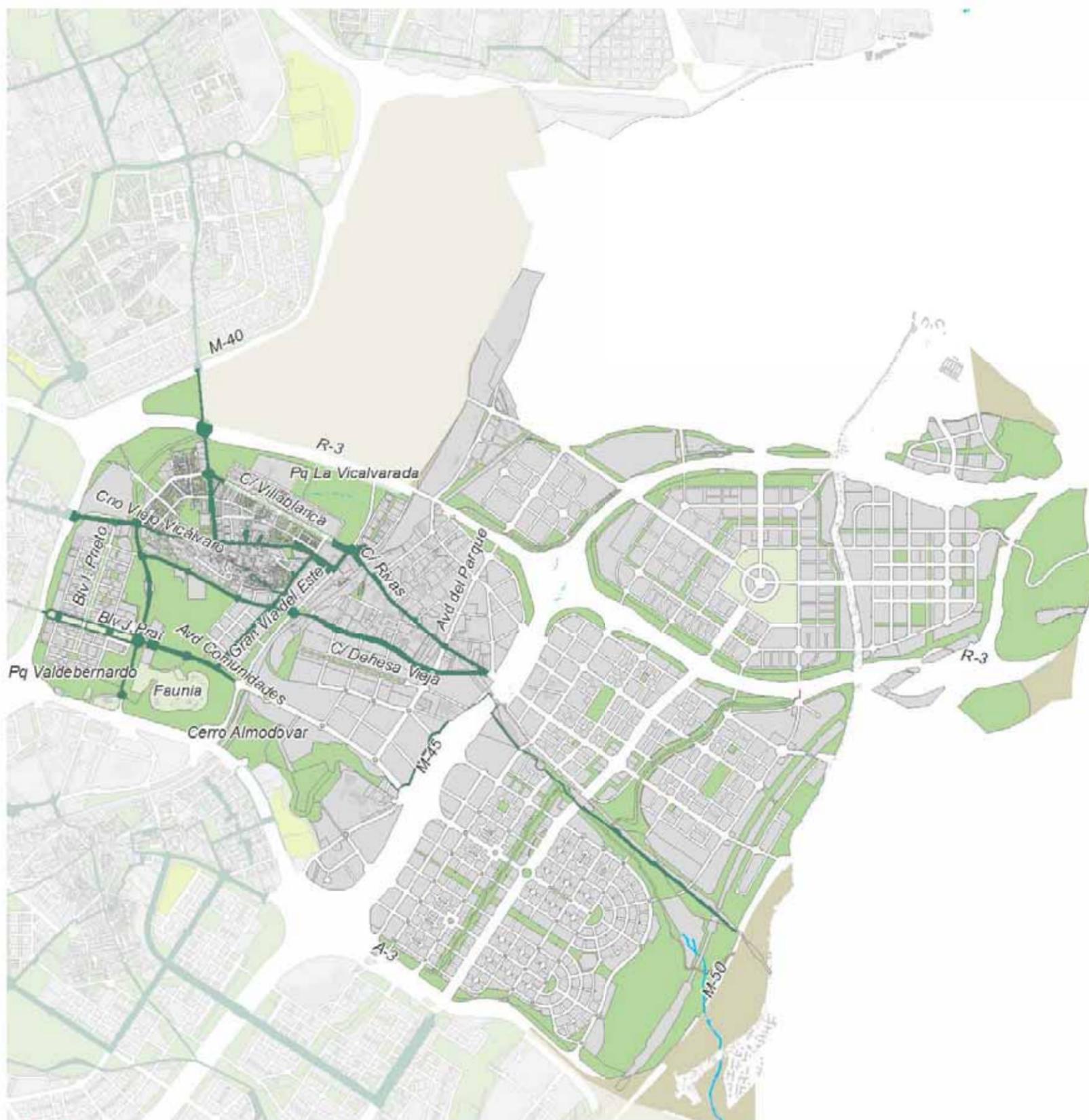
AC.19.01 Casco Histórico de Vicálvaro
 AC.19.02 Vallebernardo
 AC.19.03 Estación de Vicálvaro

Áreas de oportunidad y centralidad



- Red de Proximidad
- Deportivo
- Equipamiento
- Intercambiador
- Mercados
- Religioso

Red de proximidad



Red medioambiental



- | | | |
|--|--|--|
|  Eje Identitario |  Edificio y Bajo comercial |  Área Comercial |
|  Propuesta |  Edificio/Conjunto no Residencial |  Intercambiador |
|  Área Dotacional |  Edificio/Conjunto Residencial |  Deportivo |
|  Dotacional |  Colonia/Conjunto Protegido |  Servicio Público |
|  Dotacional Protegido |  Edificación Protegida |  Zonas Verdes |

Red de identidad



MP.19.01 Centro Urbano de Vicálvaro

- Eje Cívico
- Entorno Atractor de Área Intermodal
- Entorno Atractor
- Eje Urbano
- Calle Colectora
- Área de Mejora Peatonal

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Vicálvaro



Proyectos Estratégicos de Espacio Público

- Mejora de la Accesibilidad
- Remodelación de Espacio Público
- Itinerario Estructurante

Proyectos Estratégicos Ambientales

- Área de Intervención Ambiental

Proyectos Estratégicos de Movilidad

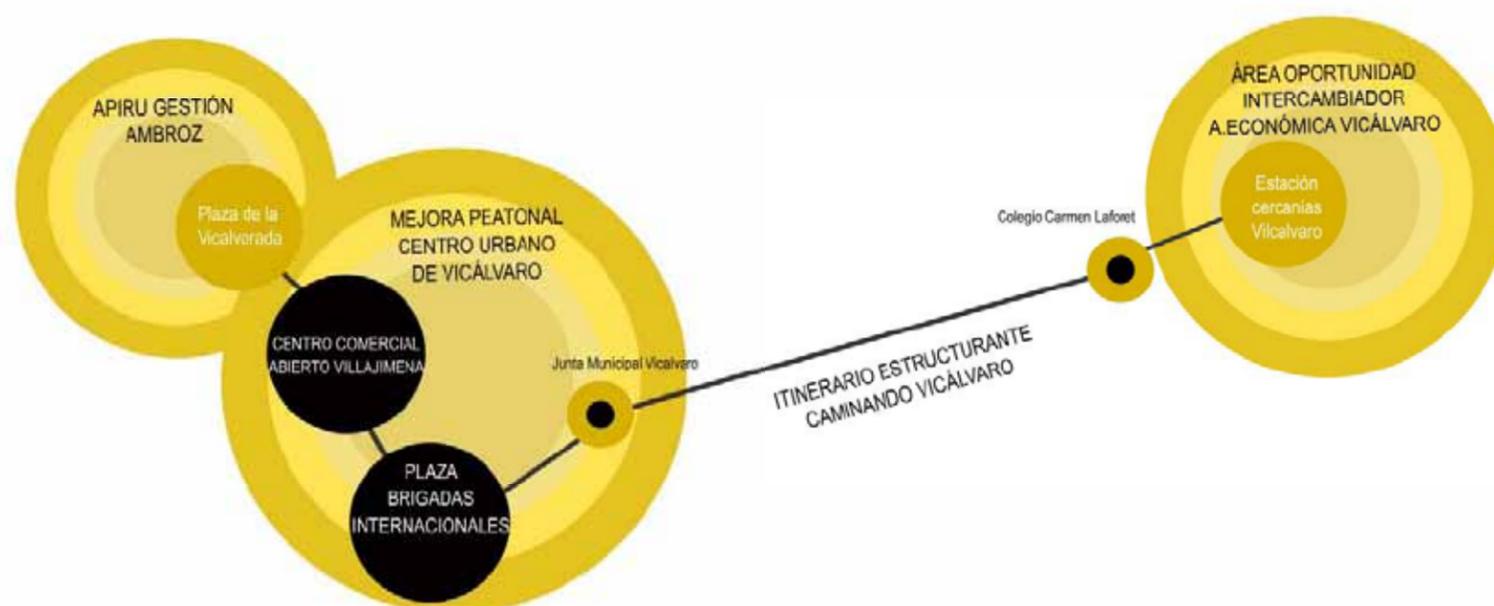
- Mejora de Conexiones Vias
- Remodelación de Área Intermodal
- Eje Cívico
- Área de Mejora Peatonal
- Área de Gestión de Movilidad

Planes Integrales Territoriales de Ordenación y Gestión

- Área de Oportunidad
- Área de Centralidad

Planes Integrales Territoriales de Barrios APIRU

- APIRU de Gestión



PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

MP.19.01 Centro Urbano de Vicálvaro

ÁREA DE CENTRALIDAD

AC.19.01 Casco Histórico de Vicálvaro

ÁREA DE OPORTUNIDAD

AO.19.01 Centro Emisor Vicálvaro

AO.19.02 Almacén Militar de Vicálvaro

AO.19.03 Intercambiador - Área Actividad Económica Vicálvaro

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

IT.19.01 Caminando Vicálvaro

ÁREA DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

PA.19.01 Cuña Verde - Anillo Verde

PA.19.02 Cerro Almodovar

REGENERACIÓN DE BARRIOS

AG.19.02 Ambroz

ACCIONES PUNTUALES

REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

EP.19.01 Área Comercial Abierto Villajimena

EP.19.03 Plaza de las Brigadas Internacionales

MEJORA ACCESIBILIDAD

MA.19.01 Conexión Valdebernardo con Casco Histórico Vicalvaro

MA.19.02 Puente de Hierro

MEJORA CONEXIÓN VIARIA

CV.19.01 Acceso M-40 por Avenida de Daroca

CV.19.02 Acceso M-40 por Camino Viejo de Vicálvaro

CV.19.03 Cajón bajo A-3 - Avenida de la Democracia

CV.19.05 Acceso bajo R-3 calle Boyer

REMODELACIÓN DE ÁREA INTERMODAL

AI.19.01 Intercambiador Vicalvaro

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.



Localición de las actuaciones sobre espacio público

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

El Itinerario "Caminando Vicalvaro"

Este itinerario pretende generar un espacio público estructurante, de gran calidad ambiental, en el que el peatón tenga la prioridad respecto al vehículo a motor.

Su recorrido une dos puntos significativos del distrito: el parque de la Vicalvarada y el intercambiador, atravesando los barrios de San Juan, Casco Histórico y Valdemibas. Los tramos más significativos son el paseo de Artilleros, el jardín de las Brigadas Internacionales, la avenida Real - Cruz del Camero y la calle Omega. En los bordes de este Itinerario se ubican una gran variedad de dotaciones locales, así como la universidad, el centro comercial y las actividades económicas emplazadas en el zócalo de los edificios residenciales.



Esquema del itinerario Caminando Vicalvaro

Itinerario estructurante:
camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción transformadora en el distrito.

Asimismo, a este itinerario se vinculan dos actuaciones de recalificación del espacio público:

Área Comercial Abierta Villajimena

Tiene como objetivo el fomento del comercio local. Para ello se propone una intervención que trata de mejorar el espacio público y sus condiciones ambientales, facilitando la accesibilidad peatonal a los locales comerciales, así como su conexión con el paseo de los Artilleros.

Plaza de las Brigadas Internacionales

Persigue potenciar un lugar de máxima visibilidad como espacio identitario. Para ello se precisa de una acción participada que tenga en cuenta la opinión de los vecinos sobre el diseño y uso del espacio público, la creación de un hito conmemorativo, así como la definición del destino del aparcamiento subterráneo actualmente sin uso.



Centro socio cultural
Plaza de Las Brigadas Internacionales



Área Comercial Abierta Villajimena. Imagen propuesta



Soluciones tipo para áreas de mejora peatonal



Imágenes del Centro de Vicálvaro

Área de mejora peatonal:
 Áreas de calles estrechas y espacios libres en donde el objetivo es reducir la velocidad de los vehículos motorizados, ganar espacio para el peatón y garantizar la accesibilidad universal a los servicios y dotaciones de uso diario.

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

El Área de Mejora Peatonal Centro Urbano de Vicálvaro

Este área tiene como objeto la recuperación del protagonismo de la movilidad peatonal en el casco histórico y su entorno, al tiempo que se potencian sus valores ambientales y su carácter de centralidad administrativa y comercial.

Para ello, se realiza una jerarquización del viario distinguiendo entre calles más anchas, que redistribuirán su sección transversal en favor de la movilidad peatonal y del transporte público, y las calles más estrechas, en las que se propone un tratamiento de coexistencia entre el peatón y la movilidad motorizada.

Asimismo, la mejora de la movilidad exige un rediseño de los sentidos de circulación para evitar tráficos de paso, para lo cual se modifican los sentidos de circulación del tráfico motorizado y se proponen nuevos recorridos del autobús, lo que justifica el aumento de la superficie de este Área de Mejora Peatonal más allá de los límites del casco.

En la calle San Cipriano se redistribuye la sección de su calzada para ampliar aceras, dejando un único sentido de circulación y creando una plataforma de 4 metros compartida por autobuses y vehículos privados.

Como consecuencia del cambio de sección de la calle San Cipriano se precisa negociar con la EMT el rediseño de los recorridos de autobús de las líneas 4,

106, E3 y N7. También se considera necesario tratar con la EMT la creación de un recorrido de autobús exprés, con paradas en el intercambiador, Valderribas y Valdebernardo para conectar directamente con O'Donnell.

Asimismo, se plantea la creación de aparcamientos provisionales en las parcelas dotacionales vacantes, que podrán convertirse en aparcamientos definitivos en el subsuelo de las futuras dotaciones. De esta forma, toda nueva dotación deberá incluir un aparcamiento destinado a satisfacer las necesidades del tejido urbano circundante.

ÁREAS DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

Cerro Almodóvar

El Cerro Almodovar, por sus valores geológicos, biológicos, arqueológicos, históricos y culturales es merecedor de una actuación de protección a la vez que de recalificación para su uso por la población de Vicálvaro y Villa de Vallecas. Es necesario frenar la degradación ambiental originada por la erosión, vertidos incontrolados, paso de vehículos motorizados e incendios provocados. El objetivo es impulsar la protección ambiental del cerro mediante las declaraciones previstas en la Ley de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres (Reserva de Flora y Espacio Natural Protegido) y en el PGOUM (Espacio de Alto Valor Ecológico y Paisajístico) además de elaborar un plan integral que ordene las actuaciones a realizar.

Con esta idea se propone generar un parque activo con los siguientes objetivos:

- Recuperación de la significación cultural e icónica del cerro, protección de las especies vegetales endógenas y de sus valores ambientales.
- Delimitación de un espacio de transición entre el tejido urbano y el cerro.
- Creación de un área polivalente, donde se admitirán usos educativos, de ocio, ambientales y culturales.
- Definición de las rutas principales, conexión con el Parque Regional del Sureste y alternativas para la conexión entre Vicálvaro y Villa de Vallecas.



Actuaciones de movilidad y áreas de intervención ambiental



Cerro de Almodovar



Áreas de oportunidad



Polígono industrial de Vicálvaro

ÁREAS DE OPORTUNIDAD

Las áreas de oportunidad proponen la intervención en ámbitos significativos por su importancia estratégica o por tratarse de espacios infrautilizados. En este distrito se delimitan las siguientes:

Área de Actividad Económica de Vicálvaro

Esta actuación pretende fomentar la actividad económica en el polígono industrial, crear nuevas reservas dotacionales y conectar Vicálvaro con el Cerro Almodóvar y con Villa de Vallecas a través de corredores ambientales.

Para ello se definen las líneas maestras de una futura ordenación que integre piezas urbanas contiguas que necesitan diferente grado de urbanización, con objeto de conectar este ámbito con el resto de la ciudad, mejorar su ordenación interna y posibilitar una regeneración productiva.

La extensión y complejidad de este área hace necesario su división en los siguientes subámbitos:

Intercambiador

Precisa reforzar su centralidad mediante un proyecto que recoja una mayor dimensión de su aparcamiento disuasorio actual, situándolo bajo rasante, la modificación del régimen de usos y la creación de un nuevo acceso peatonal, que conecte el intercambiador con el sistema viario del polígono industrial.

Finca de Valdecarante

Constituye un suelo vacante que requiere una nueva ordenación, con objeto de mejorar su conexión con el ámbito de La Dehesa y con Valderribas. Las propuestas tendentes a superar la barrera del ferrocarril facilitarán el acceso a nuevos espacios que palien el déficit dotacional que sufren los vecinos de Valderribas.

Polígono Industrial

Presenta un aspecto degradado, con muchas parcelas vacantes y actividades problemáticas (chatarrerías,

prostitución, alberges para personas sin techo, etc.). La revitalización de este ámbito precisa de acciones de muy diverso tipo, económicas, urbanísticas y sociales que pongan en valor este espacio de actividad económica.

La Dehesa

Es un espacio de reciente urbanización que, actualmente, se encuentra infrautilizado.

Cerro Almodóvar y su entorno

Representa un hito geográfico e identitario ligado al ocio de los vecinos de los distritos de Vicálvaro y Villa de Vallecas. La conexión peatonal y ambiental entre estos distritos precisa la modificación del planeamiento aprobado en el ámbito de Los Berrocales.

Centro Emisor de Vicálvaro

El espacio donde se ubicaba el centro emisor requiere de una nueva ordenación que relacione este ámbito con el tejido urbano existente, definiendo los usos más adecuados para la ciudad y para los vecinos del distrito.

Estos terrenos pertenecen, actualmente, al Banco de España y a la Fábrica de Moneda y Timbre, por lo que deberán iniciarse las gestiones precisas para el desarrollo y ordenación de este gran espacio vacante incorporándolo a la escena urbana, asegurando la conexión entre los distritos de Moratalaz y Vicálvaro.

Almacén Militar de Vicálvaro

Como señala la ficha del PGOUM, este ámbito necesita una nueva ordenación que resuelva su integración en la trama urbana, así como la obtención de suelo para usos representativos: plaza pública, administración y equipamientos.

Asimismo, deberán realizarse gestiones con el Ministerio de Defensa para abordar el desarrollo de este ámbito, ordenando un espacio central del distrito e incorporando nuevas reservas de suelo dotacional.



*La Dehesa
Intercambiador
Polígono industrial. Detalle*

Área de oportunidad:
Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.



Barrio de Ambroz

REGENERACIÓN DE BARRIOS

El barrio de Ambroz

Las áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana (APIRU) constituyen ámbitos vulnerables donde se concentran los esfuerzos en la rehabilitación edificatoria así como en la regeneración del conjunto del tejido urbano. En muchos casos estos suelos pertenecen a la norma zonal 3, lo que implica la necesidad de realizar un estudio de la propiedad de suelo y, en su caso, obtención del mismo, así como la redacción de un Plan Especial que defina la calificación de los suelos destinados a espacios públicos.

En Vicálvaro se han delimitado las siguientes: Casco Histórico, Colonia Militar, Ambroz y Colonia Ferroviaria. La prioridad de intervención se centra en Ambroz donde concurren mayores indicadores de vulnerabilidad. Este área se caracteriza por su gran superficie, número de viviendas y habitantes: 43,71 hectáreas de superficie, 6.997 viviendas y 15.279 habitantes. Por esta razón, Ambroz se ha dividido en cuatro ámbitos: Colonia Molinos de Viento, Sacrificio, Villajimena y San Juan.

La regeneración de Ambroz pretende acompañar la rehabilitación física de los edificios con la cualificación de los espacios libres destinados al uso público, de acuerdo con las siguientes directrices:

La reordenación del espacio libre, con objeto de redistribuir el aparcamiento y aprovechar las oportunidades de creación de lugares estanciales, con una mayor vegetación y pavimentación permeable.

La conversión de calles de coexistencia, de los viarios más estrechos, para mejorar la continuidad peatonal, el acceso a los locales comerciales o el paisaje urbano.

La intervención estética y funcional en los edificios degradados no residenciales.

La mejora de la accesibilidad en los lugares más problemáticos como escaleras, rampas, etc.

Regeneración de barrios:
Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.

La identificación de nuevas parcelas destinadas a usos dotacionales y a aparcamientos.

El impulso de lugares especiales existentes con especial interés paisajístico, ambiental y de convivencia vecinal.

El desarrollo de los ámbitos de planeamiento previstos en el PGOUM.



Imágenes APIRU Ambroz

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas
La Almendra Central

Una de las más relevantes
operaciones de vivienda
social de Madrid

SAN BLAS-CANILLEJAS

Una de las más relevantes operaciones de vivienda social de Madrid



Calle Julián Camarillo

El distrito presenta varias zonas con diferencias en el tejido urbano, la tipología y la calidad edificatoria, siendo la más notoria la que se produce entre las dos grandes áreas situadas al este y oeste de la M-40. Al oeste de la autovía el distrito se organiza en una trama urbana conectada directamente con el distrito de Ciudad Lineal y estructurada en torno al eje de la avenida Institución Libre de Enseñanza (antes Hermanos García Noblejas). Sin embargo, al otro lado de la autovía M-40 se localizan los ámbitos exteriores: polígono de las Mercedes, Ciudad Pegaso y colonia Fin de Semana, que quedan confinados entre esta, la A-2 y la M-21, con grandes problemas de conectividad distrital e interdistrital.

En la zona interior, de trama mejor conectada, se ponen a su vez de manifiesto las diferencias entre dos ámbitos residenciales distintos en la génesis y en las características socioeconómicas, ambos con marcadas identidades: Canillejas, sobre las trazas del antiguo pueblo anexionado, al norte de la avenida de Arcentales y, al sur, el Gran San Blas nacido entre 1957 y 1959 como consecuencia del Plan de Urgencia Social de Madrid, con un total de más de 10.000 viviendas, que se relacionaban con la ciudad a través de la prolongación de Arturo Soria, la avenida Institución Libre de Enseñanza. Es el conjunto de vivienda social más extenso y representativo de la época.

Al norte de Arcentales se localiza el polígono industrial Julián Camarillo, una centralidad productiva de escala ciudad, bien relacionado con la calle Alcalá, camino histórico, identitario y comercial que une los grandes parques históricos, desde el Retiro hasta El Capricho y, en el distrito, las quintas de los Molinos y Torre Arias.



Estadio Wanda Metropolitano

En el borde sur y este del distrito se sitúa el nuevo desarrollo de Las Rosas, la pieza más extensa de todas las programadas por el Plan General de 1985, desarrollada en los años 90, y el ámbito aún en ejecución del Parque Olímpico-Sector Oeste, que contiene como elemento singular y caracterizador el estadio de Wanda Metropolitano, un equipamiento de escala ciudad. En este conjunto de áreas, son las zonas más antiguas, el casco de Canillejas, el Gran San Blas, la UVA de Canillejas y la Ciudad Pegaso las que presentan los mayores índices de vulnerabilidad urbana.

Del análisis de la red de proximidad se deduce la falta de relación entre el Gran San Blas y el casco de Canillejas. Son la calle Alcalá, de carácter comercial y el eje de Arcentales, las dos calles más importantes para las relaciones internas de acceso a equipamientos y servicios. No existen redes de proximidad en la zona este del ámbito. La red propuesta trata de encontrar algunos recorridos con potencial para mejorar esa relación.

En cuanto a la red de identidad, se han considerado dos grandes áreas de identidad consolidada en el distrito: el casco histórico de Canillejas y su entorno, el núcleo más antiguo del distrito y las quintas de los

Molinos y de Torre Arias, zonas verdes de carácter singular a nivel ciudad. El primero conserva características de su naturaleza rural original en los usos y el modo de utilización del espacio público y algunos elementos de carácter patrimonial, como el cementerio de Canillejas o la parroquia de Santa María la Blanca. Otros lugares identitarios por los que el distrito es reconocible dentro y fuera de él son el estadio Wanda Metropolitano y su entorno y la arquitectura del Gran San Blas.

Los principales eje de identidad son la avenida de Arcentales con su parque asociado, el parque del Paraíso y la calle Alcalá, camino histórico que unía el centro con Alcalá de Henares.

Se localiza un lugar de oportunidad para el refuerzo de identidades en la plaza cívica, proyectada en el Plan Parcial del Gran San Blas como verdadera centralidad del ámbito y cuyo desarrollo no llegó a culminarse, constituyendo hoy un gran vacío urbano, muy degradado, que acoge usos de servicio urbano distrital, poco orientados al esparcimiento ciudadano y la reunión, pero que puede y debe asumir, una vez regenerada, su papel de centralidad e identidad.



Quinta Torre Arias

La red ambiental constituye la “infraestructura verde distrital”, que contiene por un lado los espacios verdes existentes calificados como tal por el PGOUM, entre los que destacan las quintas de los Molinos y Torre Arias y el parque del Paraíso, así como los espacios deportivos con grandes superficies sin construir, como la Peineta y los espacios libres entre bloques, que constituyen una gran superficie en el distrito, dotada de arbolado y en ocasiones con suelos permeables o “terrizo” que contribuyen al ciclo hidrológico del suelo y al comportamiento ambiental, minimizando el efecto “isla de calor”.

Se han definido también los grandes ejes con potencial ambiental como la carretera de Canillejas a Vicálvaro, con mucha calidad ya en su tramo sur, la calle Alcalá o la avenida 25 de Septiembre, así como la avenida de Arcentales, eje muy arbolado que lleva asociado un parque de alta calidad.

En cuanto a la movilidad, la accesibilidad a nivel metropolitano se produce a través de la M-40- y A-2,

así como la M-21 y la M-201 de acceso a Coslada. Se identifican las grandes vías que estructuran internamente el distrito y permiten la interconexión distrital: calle Alcalá, avenida Institución Libre de Enseñanza y avenida Arcentales; también otros ejes más locales, como la calle Aquitania-Suecia, en Las Rosas. Cuenta con una buena accesibilidad al transporte público a través de las líneas 5, 2 y 7 de metro; hay tres importantes áreas de intercambio modal: Canillejas, Ciudad Lineal y la plaza de Alsacia, estas dos últimas en la avenida de la Institución Libre de Enseñanza.

El polígono de Julián Camarillo y el eje de la A-2 constituyen dos polos atractores de viajes con algunos problemas de accesibilidad al transporte público; también se identifica el casco de Canillejas como zona con problemas de movilidad peatonal por la reducida sección del viario.

La participación vecinal en el distrito ha puesto de manifiesto la necesidad de resolver el aislamiento en que se encuentra el barrio de Rejas, confinado entre

grandes viarios, con problemas de conectividad interior entre ámbitos y con una insuficiente oferta de transporte público. También buscan proponer soluciones para la movilidad y el aparcamiento derivados de la puesta en carga del estadio de la Peineta, así como la demanda de nuevas conexiones con la M-40, tanto al sur como al este de dicho ámbito y poder conectar el barrio de Rejas con la autovía A-2 y con la M-22.

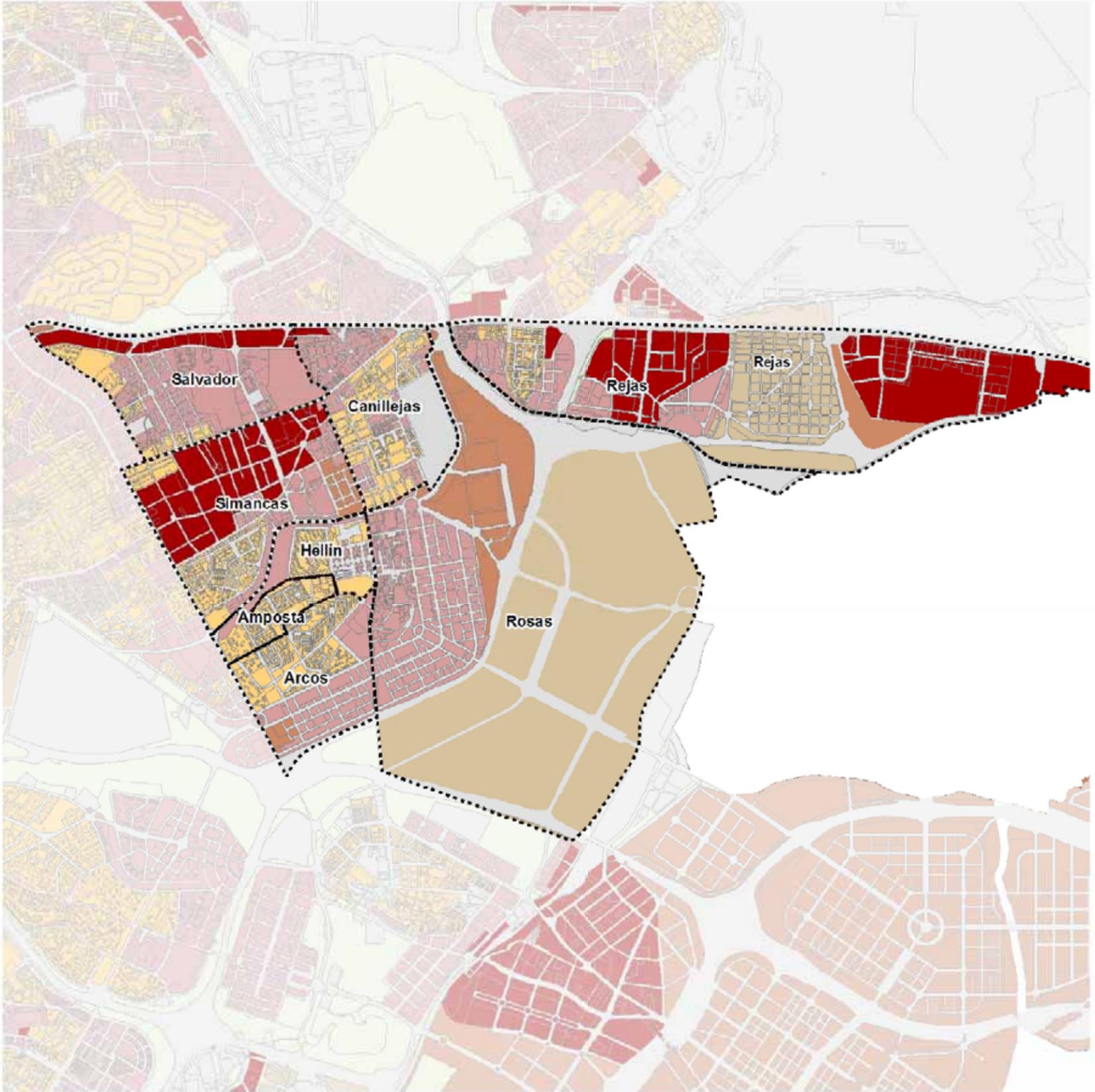
En materia de rehabilitación urbana es prioritaria la intervención en todo el Gran San Blas, en el que tanto la edificación como el espacio libre son deficitarios. También hay una demanda de mejorar el mantenimiento del espacio público y la accesibilidad en la colonia Ciudad Pegaso. Se solicita con carácter general obtener los espacios interbloques en ámbitos de Norma Zonal 3 para resolver problemas de mantenimiento y aparcamiento.

Existe un interés vecinal por conectar el anillo verde ciclista con otros carriles bici transversales que lo pongan en valor como infraestructura de transporte unido a la petición de itinerarios ciclistas por la calle Alcalá, el establecimiento de un proyecto ambiental que conecte las tres quintas históricas (Los Molinos, Torre Arias y El Capricho) y el refuerzo de líneas de transporte en el distrito.

El programa de actuaciones del Plan Madrid Regenera busca reforzar las identidades del distrito a través de itinerarios peatonales, potenciar áreas de centralidad existentes y aprovechar nuevas oportunidades al sur del distrito.

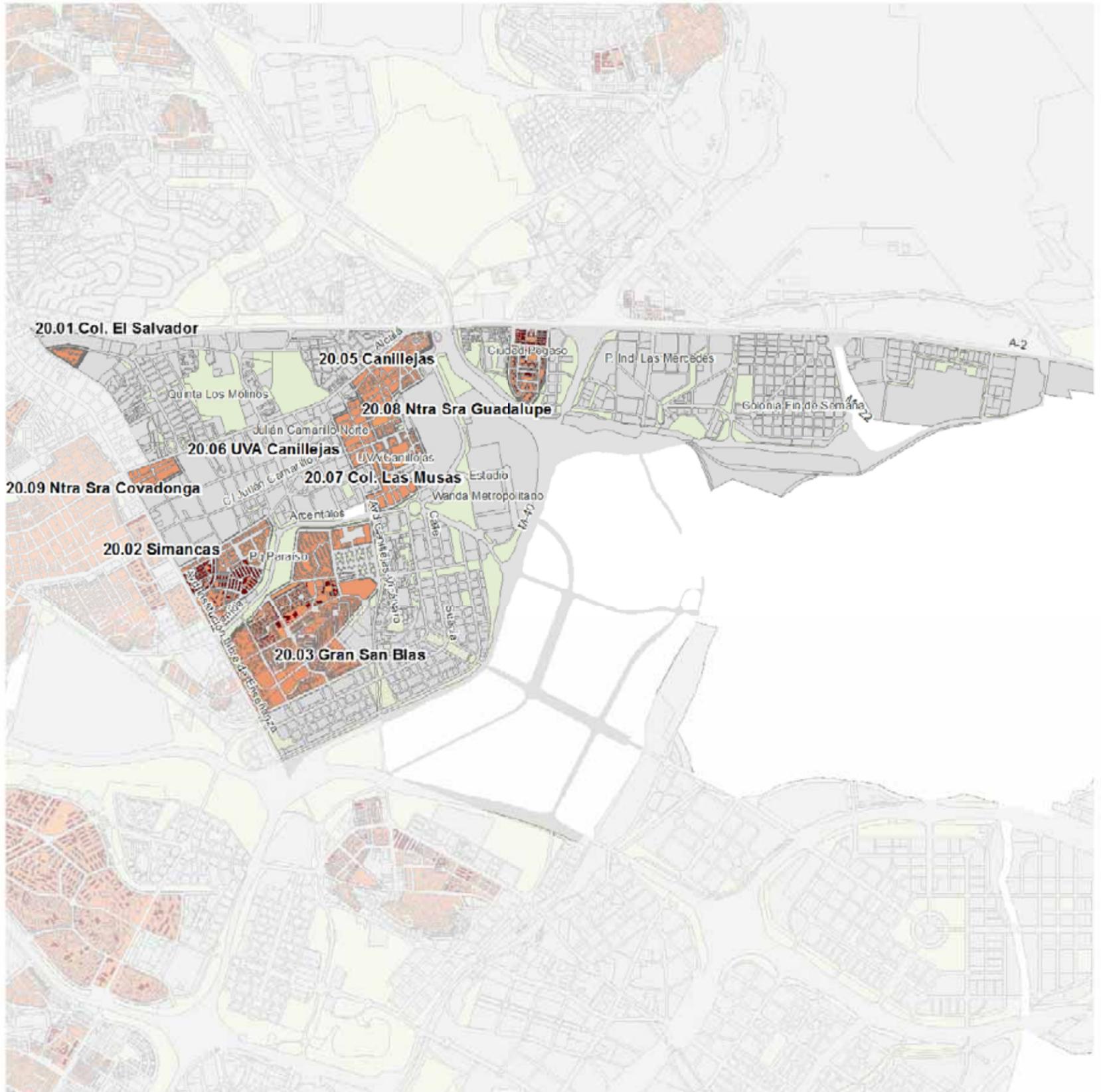


Gran San Blas



- Residencial Antigua
- Residencial Joven
- Actividad Económica
- Suelos en Proceso de Transformación
- Suelos Pendientes de Transformación

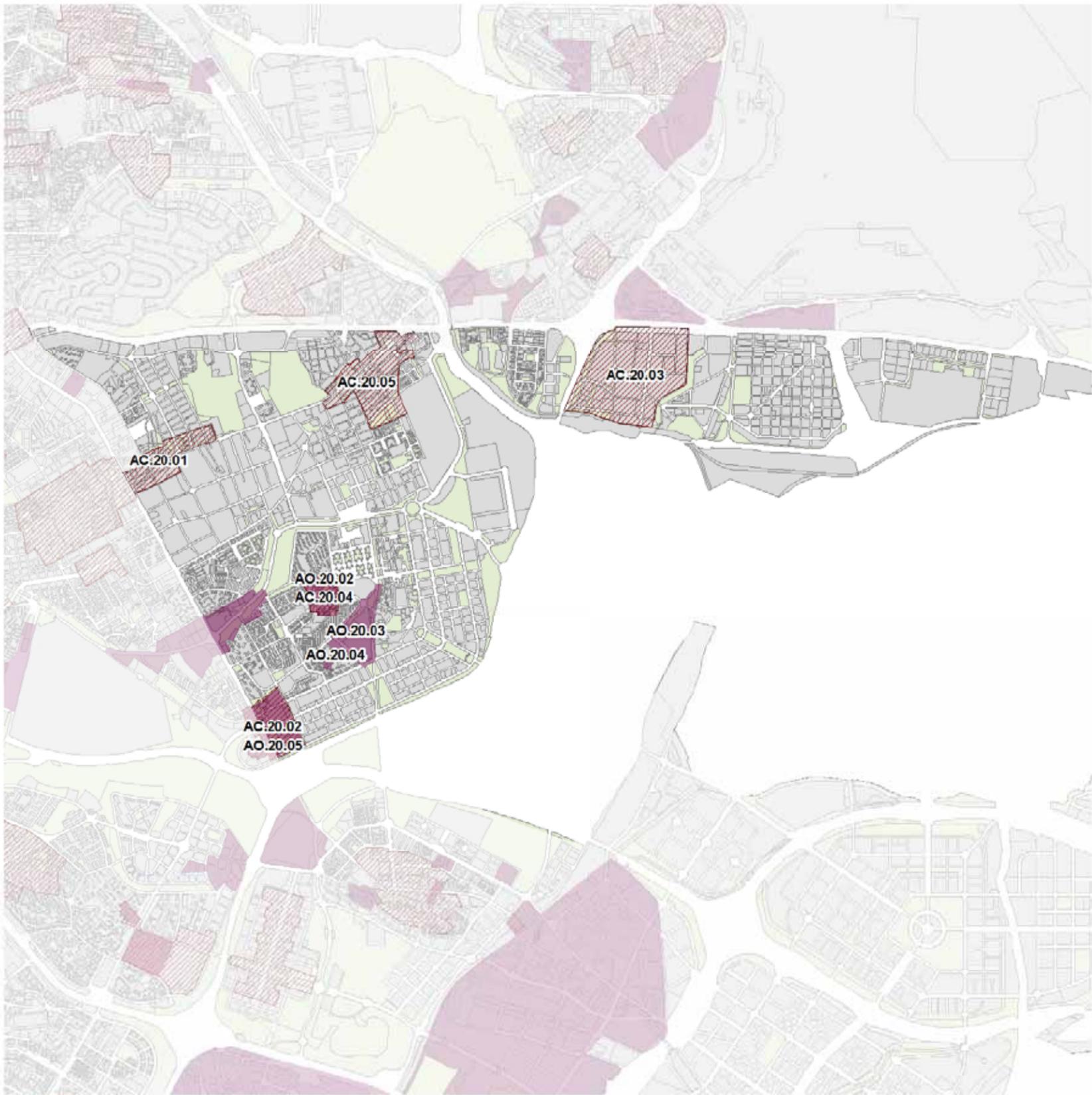
Localización de Áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU

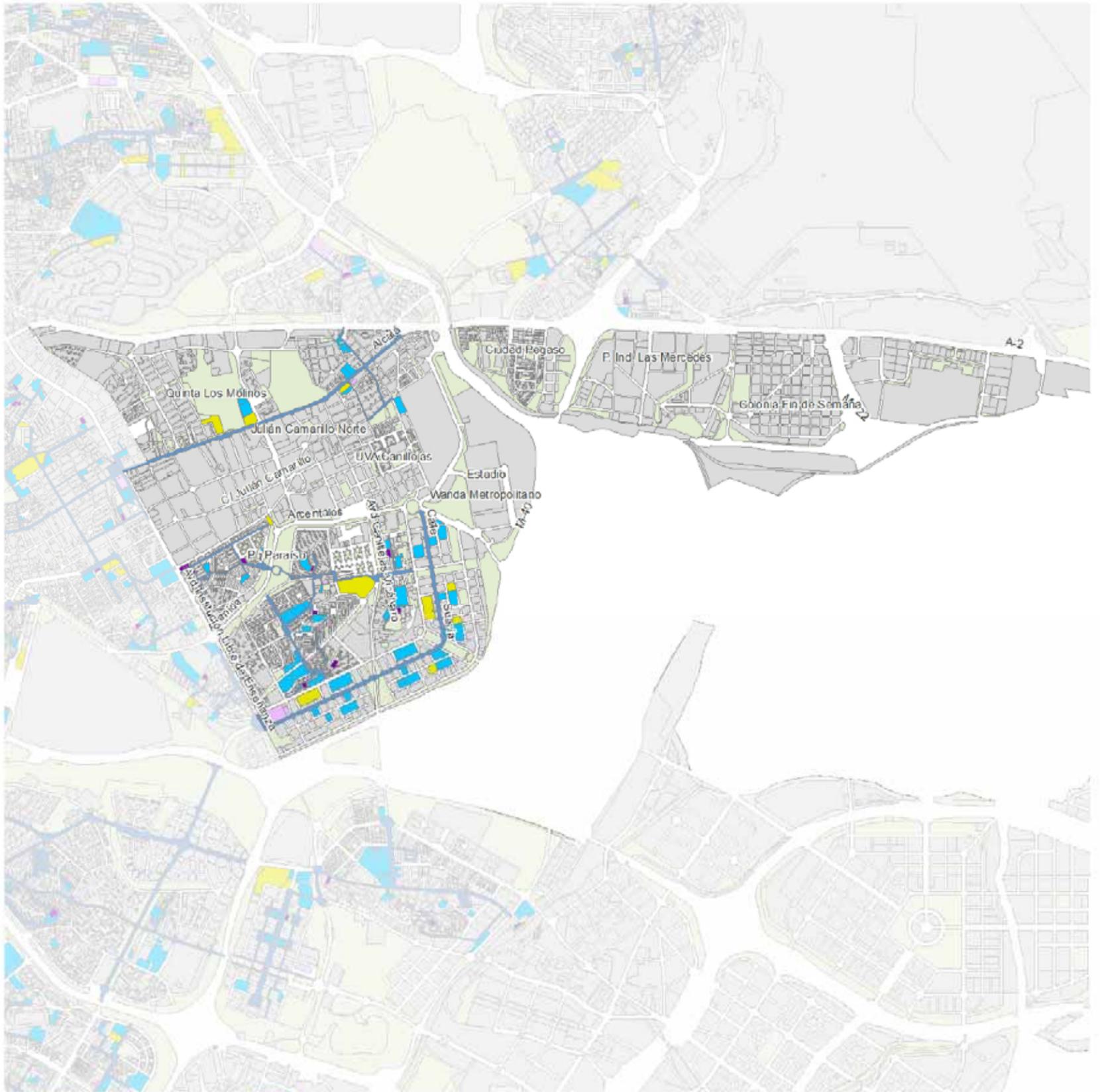


 Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

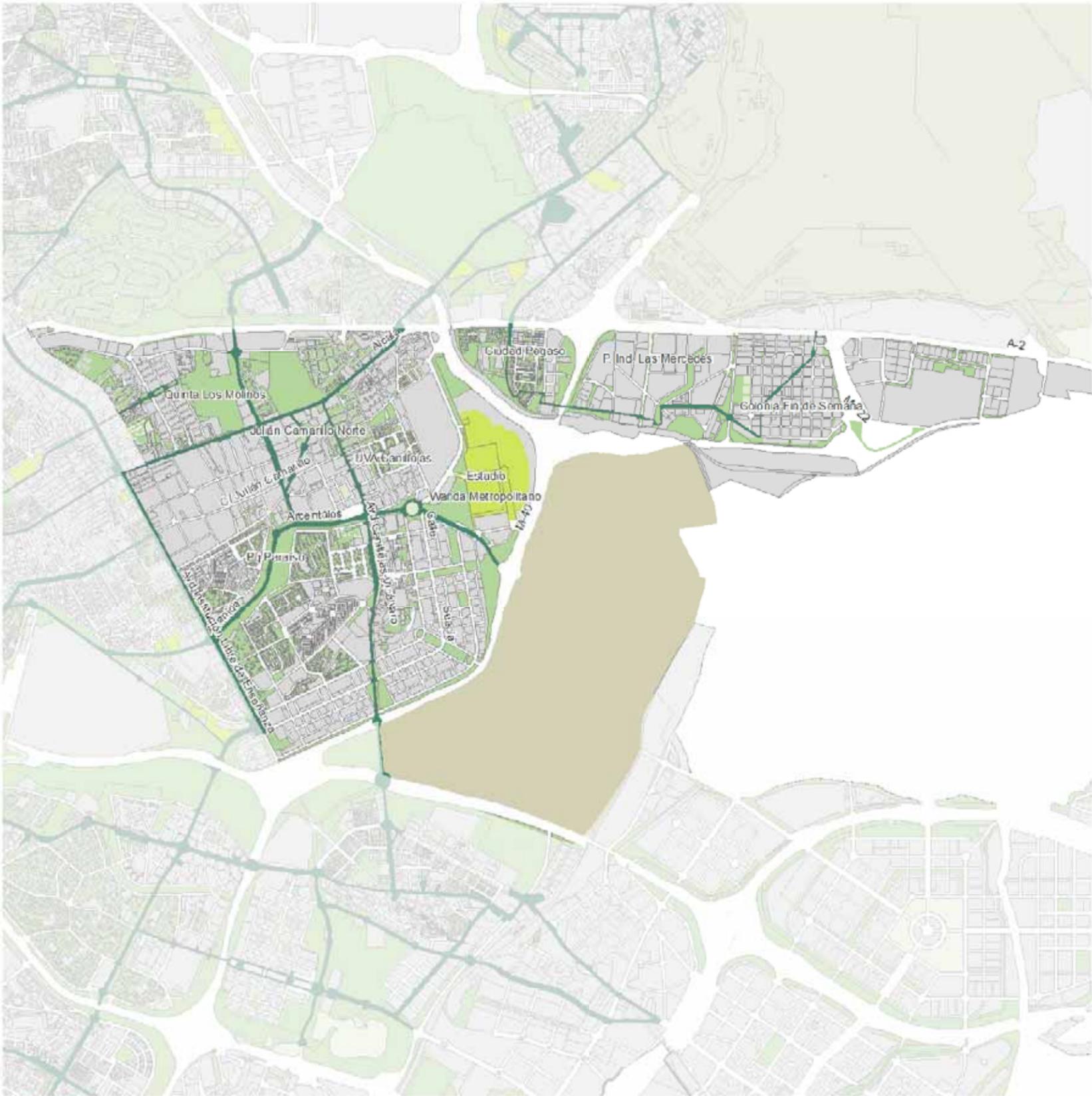
AO.20.02 Plaza Cívica San Blas
 AO.20.03 Área Dotacional Camino de Vicálvaro a Canillejas
 AO.20.04 Calle Argenta
 AO.20.05 Plaza Alsacia

AC.20.01 Cruz de Los Caidos
 AC.20.02 Plaza Alsacia
 AC.20.03 Las Mercedes
 AC.20.04 Plaza Cívica San Blas
 AC.20.05 Casco Canillejas y entorno

Áreas de oportunidad y centralidad



Red de proximidad



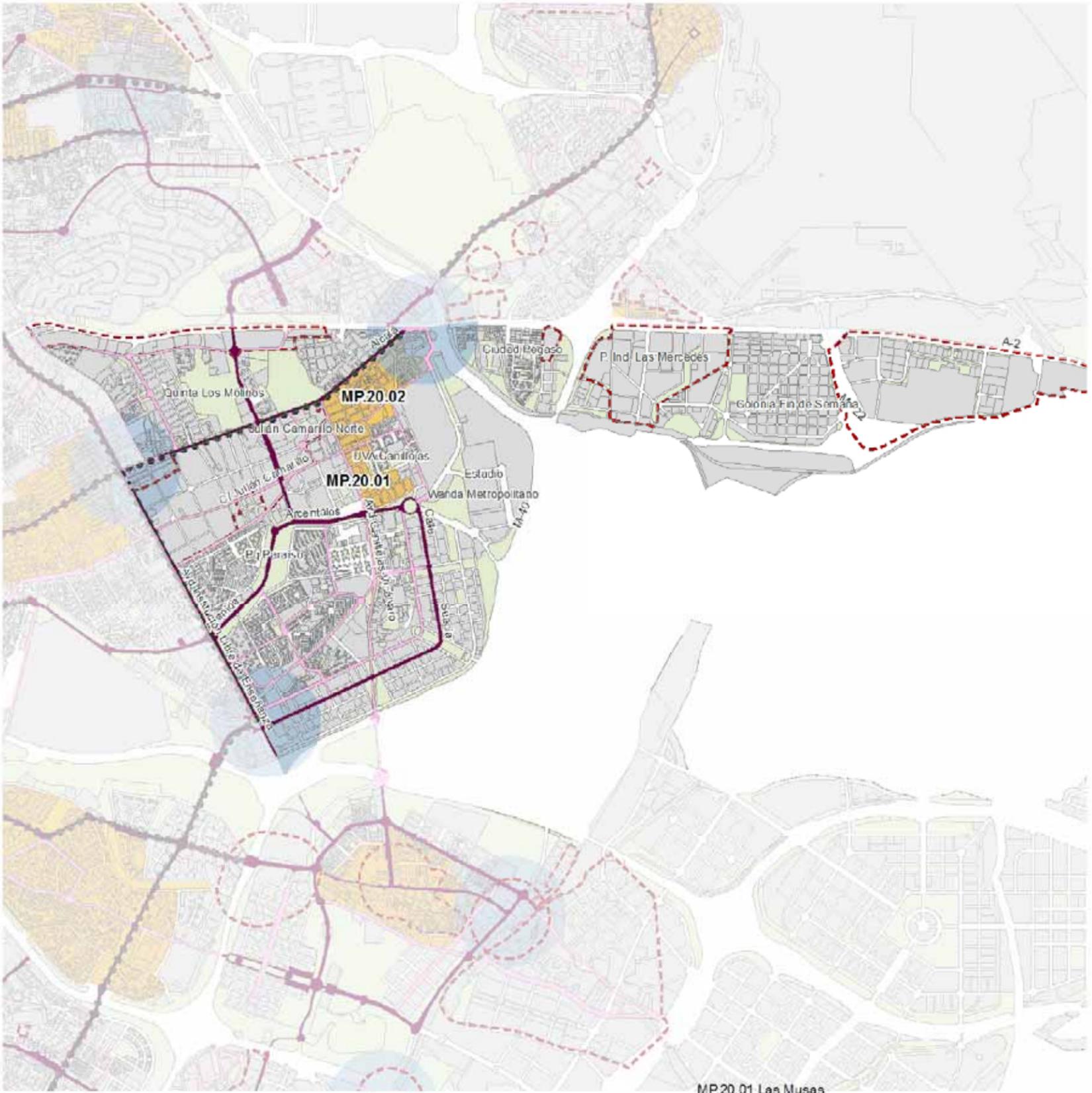
- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



- | | | |
|--|--|--|
|  Eje Identitario |  Edificio y Bajo comercial |  Área Comercial |
|  Propuesta |  Edificio/Conjunto no Residencial |  Intercambiador |
|  Área Dotacional |  Edificio/Conjunto Residencial |  Deportivo |
|  Dotacional |  Colonia/Conjunto Protegido |  Servicio Público |
|  Dotacional Protegido |  Edificación Protegida |  Zonas Verdes |

Red de identidad



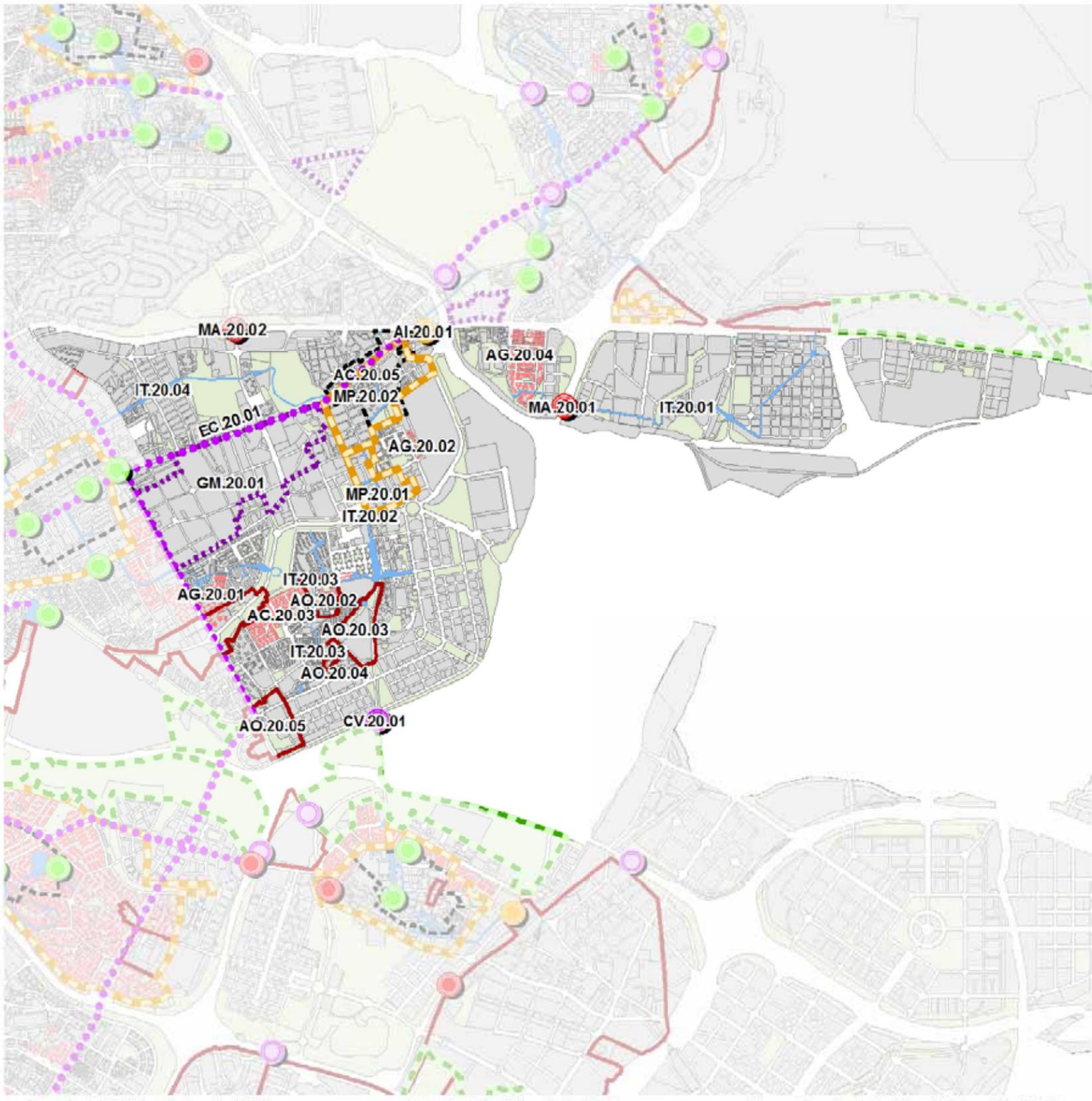
- Eje Cívico
- Entorno Atractor de Área Intermodal
- Entorno Atractor
- Eje Urbano
- Calle Colectora
- Área de Mejora Peatonal

MP.20.01 Las Musas
MP.20.02 Canillejas

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

San Blas - Canillejas



Proyectos Estratégicos de Espacio Público

- Mejora de la Accesibilidad
- Remodelación de Espacio Público
- Itinerario Estructurante

Proyectos Estratégicos Ambientales

- Área de Intervención Ambiental

Proyectos Estratégicos de Movilidad

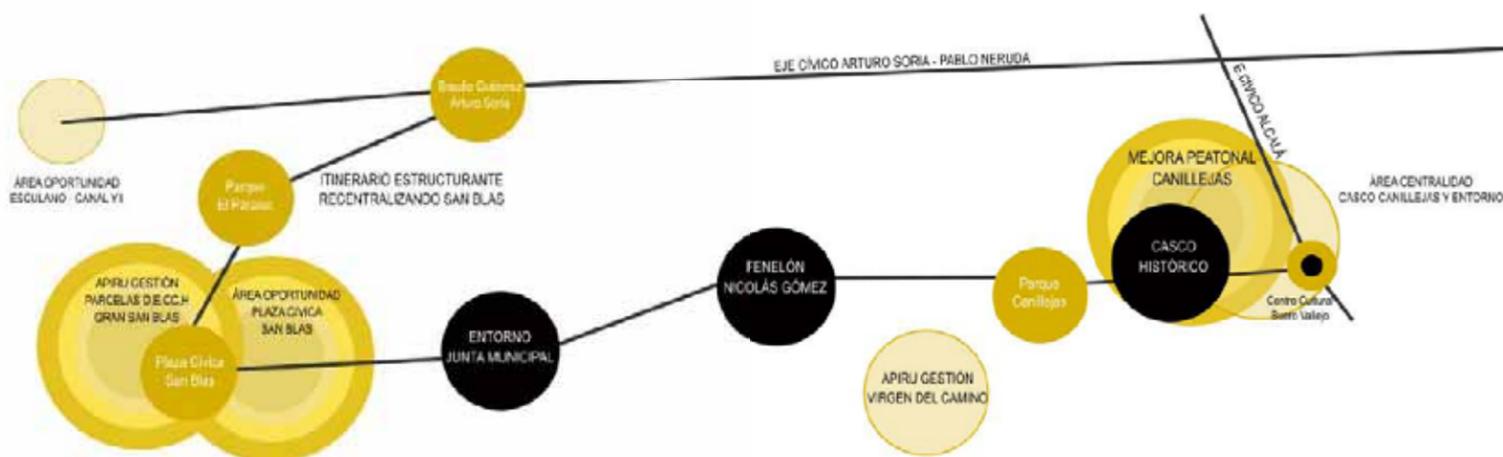
- Mejora de Conexiones Viasias
- Remodelación de Área Intermodal
- Eje Cívico
- Área de Mejora Peatonal
- Área de Gestión de Movilidad

Planes Integrales Territoriales de Ordenación y Gestión

- Área de Oportunidad
- Área de Centralidad

Planes Integrales Territoriales de Barrios APIRU

- APIRU de Gestión



PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

- MP.20.01 Las Musas
- MP.20.02 Canillejas

ÁREA DE CENTRALIDAD

- AC.20.05 Casco Canillejas y entorno

ÁREA DE OPORTUNIDAD

- AO.20.02 Plaza Cívica San Blas
- AO.20.03 Área Dotacional Camino de Vicálvaro a Canillejas
- AO.20.04 Calle Argenta
- AO.20.05 Plaza Alsacia
- AO.15.04 Esculano - Canal Isabel II

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

- IT.20.01 Medioambiental Ciudad Pegaso-Fin de Semana
- IT.20.02 De Centro a Centro
- IT.20.03 Recentralizando San Blas
- IT.20.04 Uniendo Parques

EJE CÍVICO

- EC.20.01 Calle Alcalá

ÁREA DE GESTIÓN DE MOVILIDAD

- GM.20.01 Actividad Económica Julián Camarillo

REGENERACIÓN DE BARRIOS

- AG.20.01 Barrio Simancas
- AG.20.02 Virgen del Camino
- AG.20.03 Parcelas D, E, CC, H Gran San Blas
- AG.20.04 Colonia Ciudad Pegaso

ACCIONES PUNTUALES

MEJORA ACCESIBILIDAD

- MA.20.01 Puente M-14
- MA.20.02 Puente calle Guadalajara

MEJORA CONEXIÓN VIARIA

- CV.20.01 Conexión viaria M-40 sur

REMODELACIÓN DE ÁREA INTERMODAL

- AI.20.01 Intercambiador Canillejas

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.

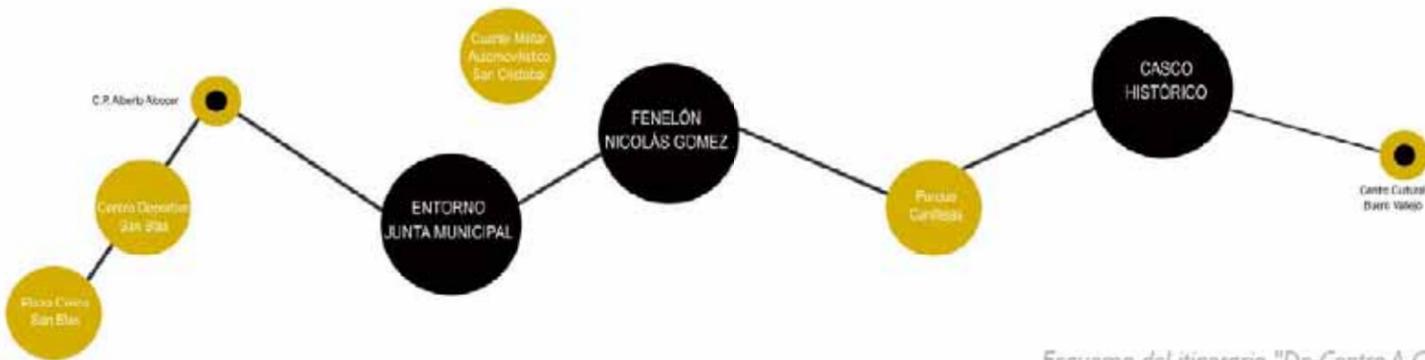


Actuaciones sobre el espacio público

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Itinerario de Centro a Centro

Esta propuesta tiene por objeto establecer una conexión física de preferencia peatonal entre los dos nodos que dan nombre al distrito y que representan su génesis, poniendo ambos en relación a través de un itinerario: el casco de Canillejas, que hasta 1948 fue un pueblo independiente y conserva trazas urbanas y una visión más próxima a esta condición y la zona del Gran San Blas, que, con una identidad específica como barrio, tiene en la plaza cívica su centralidad potencial. A lo largo del recorrido se trata de recualificar los entornos de diferentes elementos que dan identidad al distrito y equipamientos de proximidad como la Junta Municipal, el cuartel de San Cristóbal, el centro cultural Miguel de Cervantes, la zona comercial en la calle Canal del Bósforo, la parroquia de Santa María la Blanca o las plazas del párroco Luis Callejas y de la Villa de Canillejas.



Esquema del itinerario "De Centro A Centro"

Itinerario Recentralizando San Blas

Los itinerarios que recorren las distintas manzanas (conocidas como "parcelas") del Gran San Blas, tienen como objetivo potenciar la centralidad de la plaza cívica, pieza urbana con vocación de ser el lugar más singular de identidad del sur del distrito. La manzana del centro cívico, concebida como centro gravitacional de la Operación del Gran San Blas, nunca llegó a serlo. Estos recorridos en cruz, de norte a sur y de este a oeste, confluyen en la plaza, único elemento para establecer una relación entre las parcelas, que están muy inconexas entre sí. Los recorridos se han trazado detectando lugares de oportunidad para la convivencia y la socialización con idea de intervenir sobre ellos, recuperando el espacio para el peatón.



Soluciones tipo para itinerarios



*Itinerario estructurante:
camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento
que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción
transformadora en el distrito.*



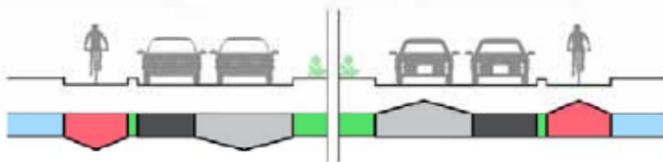
Actuaciones de movilidad

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

Calle Alcalá

La calle Alcalá es un eje de centralidad con un foco situado en el cruce con Arturo Soria, en el que se ubican un intercambiador modal y el área comercial Alcalá Norte, que dinamiza el entorno. Se trata del camino histórico que une el centro de Madrid con Alcalá de Henares, conecta grandes parques históricos y es un eje con dinamismo comercial. Por ello se propone su transformación con un replanteamiento de la sección acorde a la función que se le quiere otorgar de eje cívico, plantear una recuperación de espacio peatonal y una recualificación del paisaje urbano sin perder su función conectora.

Además, se propone crear un eje verde sociocultural y turístico de conexión de las tres quintas históricas: la quinta de los Molinos, la quinta de Torre Arias y el parque histórico de El Capricho, actuación que responde a una propuesta de los Foros Locales que se ha considerado de gran interés. Esta actuación que en San Blas transcurre mayormente sobre la calle Alcalá, potencia lugares de oportunidad en los que aprovechar las cualidades ambientales e hidrográficas del distrito.



Calle de Alcalá
Sección propuesta para los tramos 1 y 2

Eje cívico:

Vía principal del distrito con una importante actividad en su entorno, en la que estudiar el diseño de la calle para incluir nuevas modas de transporte, como la bicicleta, y ampliar el espacio para el peatón.



Parque de La Quinta de Los Molinos

Avenida Institución Libre de Enseñanza

Las características físicas de este eje viario permiten que sea multifuncional; vía de tráfico privado, eje metropolitano de conexión de todo el arco este de la ciudad consolidada (Arturo Soria - Institución Libre de Enseñanza - Fuente Carrancona - Pablo Neruda), uniendo los distritos de Ciudad Lineal, San Blas - Canillejas, Moratalaz y Vallecas, capaz de acoger una plataforma de transporte público de alta capacidad y frecuencia. Es un eje con un alto potencial de calidad ambiental, que ahora mismo es aún escasa y un paisaje urbano que poco tiene que ver con el codiciado de Arturo Soria.

A nivel de movilidad se pretende potenciar como un importante eje para el transporte público a nivel urbano, así como mejorar y recualificar el espacio evitando la ruptura urbana que se produce con el tramo norte.

La confluencia de Arturo Soria y la Institución Libre de Enseñanza constituye un importante lugar de referencia para los distritos de San Blas - Canillejas y Ciudad Lineal que precisa de una reordenación del espacio público, estudiando una nueva ubicación para el intercambiador y la integración de la escondida plaza de los Milagros, que permita concebir el espacio como algo más que un cruce de caminos.



Avenida Institución Libre de Enseñanza



Áreas de oportunidad y centralidad

AREAS DE OPORTUNIDAD

La Plaza Cívica

La propuesta para intervenir en la plaza cívica de San Blas tiene una especial relevancia, centro gravitacional de la Operación del Gran San Blas y pretendido centro cívico, aunque nunca llegó a serlo. Las distintas parcelas o supermanzanas se concibieron de manera independiente y desconexada, confiando la articulación de todo el barrio a la plaza cívica.

Se pretende darle la importancia que ha de tener y destinar el espacio público a los ciudadanos, dotándole de la calidad que merece ya alcanzar.

La Centralidad de Canillejas

El objetivo es difundir la centralidad hacia el norte, reforzando la identidad del ámbito a partir de elementos singulares: finca Torre Arias, casco y cementerio de Canillejas, e integrando el intercambiador de transporte y la parcela municipal vacante. La propuesta iría encaminada a dotar a este ámbito de una normativa más permisiva en la implantación de usos de actividad económica, la utilización de solares para implantación de nuevos usos: como el deportivo vacante en la calle Alcalá y el



Casco histórico de Canillas



solar junto al intercambiador de Canillejas, podrían acoger un centro integrado de equipamientos y servicios.

Se pretende también mejorar la movilidad peatonal en el casco histórico y su entorno, facilitando la coexistencia en las calles más comerciales y la conexión y puesta en valor de los elementos más identitarios de este centro de distrito como el cementerio de Canillejas, las plazas del casco histórico y la calle Alcalá con sus equipamientos socioculturales.

Otras áreas de oportunidad: Esculano-Canal de Isabel II y Plaza de La Alsacia

A lo largo de la avenida de la Institución Libre de Enseñanza se sitúan dos ámbitos que se identifican como nuevas oportunidades para generar dos espacios de centralidad en torno a este eje urbano: Esculano - Canal de Isabel II y la plaza de La Alsacia.

La propuesta en el ámbito de Esculano - Canal de Isabel II pretende la reordenación de las parcelas dotacionales vacantes para redensificar el ámbito y articular mejor los equipamientos previstos y existentes. Requiere culminar el proceso ya iniciado de expropiación de restos de edificación residencial unifamiliar e industrial existente. Se propone albergar usos mixtos que dinamicen este nodo y que ayuden a financiar la operación, asegurando que los beneficios obtenidos se reinviertan en la propia regeneración del ámbito y extiendan sus efectos al interior de ambos distritos. Se plantea propiciar un convenio con el Canal para permitir el uso verde y deportivo en superficie en la parcela de los depósitos.

Por su parte, el entorno de la plaza de La Alsacia tiene diversos elementos de centralidad que le dotan de un dinamismo que puede y debe potenciarse con nuevas actuaciones. La presencia de un gran centro comercial y recreativo, el intercambiador modal, y diversos equipamientos del barrio como el centro cultural y la biblioteca municipal equipan el entorno. Sin embargo, la falta de desarrollo de las parcelas dotacionales y muchas zonas verdes sin cualificar la convierten en un área de oportunidad para intervenir con vocación de reforzar la estructura de nodos de centralidad a lo largo del eje cívico norte - sur.



Esculano - Canal de Isabel II
Plaza Alsacia

Área de oportunidad:

Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.

Área de centralidad:

Lugar con mezcla de usos en los que se propone potenciar y aumentar la actividad económica.



Gran San Blas

REGENERACIÓN DE BARRIOS

El Gran San Blas

Prácticamente la totalidad del suelo interbloques pertenece a la Agencia Social de la Comunidad de Madrid, por lo que su titularidad es pública. Fue reurbanizado en los años 90 con una intervención de pavimentación dura e indiferenciada que produce sensación de desorientación, con pocos espacios singularizados. Integra los polígonos C, D, E, F, G, e I del Plan Parcial de San Blas, la plaza cívica, el polideportivo de San Blas y un resto de edificación en bloque abierto lineal al norte del anterior, el único resto original de la parcela H.

De entre estos subámbitos los que presentan un estado más deficiente en la edificación y el espacio público son los polígonos D y E, junto con los elementos dotacionales y el resto edificatorio descritos de la parcela H.

Gran parte de la edificación ha sido intervenida con trasdosado de las fachadas, pero carece de ascensor. Hay algunas zonas que presentan un cierto dinamismo comercial como la calle Amposta o Pobladura del Valle que permiten poner en relación las parcelas y activar el espacio público.

Otras actuaciones preferentes de Regeneración Urbana

Existen en el distrito otros núcleos con problemática similar a la del Gran San Blas como el barrio de Simancas y la colonia Virgen del Camino. Hay que considerar también la colonia Ciudad Pegaso, donde la intervención se orientaría prioritariamente a la mejora de la accesibilidad en el espacio público.

La colonia Virgen del Camino es la que presenta un estado más deficiente en la edificación, edificios en una situación muy precaria, sin aislamiento y escasas intervenciones de conservación, además de espacios libres sin apenas urbanización.



Ciudad Pegaso

Integración Urbana del Barrio de Rejas

La zona este del distrito, que combina grandes áreas de actividad económica con barrios residenciales o mixtos, presenta problemas muy importantes en materia de movilidad. Es necesario el desarrollo de instrumentos de planeamiento que permitan resolver los problemas derivados del uso residencial encubierto bajo fórmulas de actividad económica (*lofts*, apartamentos turísticos...) para poder dotar al barrio de los equipamientos que requiere, así como resolver sus problemas de conectividad interna y externa, para lo que se necesita la actuación previa de otras administraciones.

En materia de regeneración urbana, se propone un trazado para un carril bici que conecte los distintos subámbitos y sobre el que se apoya la interrelación entre ellos, así como una intervención de carácter más cívico que revitalice, entre otras, la colonia Fin de Semana, actuando sobre el viario más singular de la misma, la avenida de Fermina Sevillano. Este recorrido ciclista dará continuidad al existente en la colonia Pegaso prolongándose hasta la vía de la Gasolina en el distrito de Barajas.



Barrios a regenerar



Rejas

Regeneración de barrios:

Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas
La Almendra Central

Un distrito con buena
calidad de vida separado de
Madrid

BARAJAS

Un distrito con buena calidad de vida separado de Madrid



Castillo de la Alameda

El distrito de Barajas tiene su origen en dos enclaves históricos: el núcleo de carácter agrícola que era Barajas hasta mediados del siglo XX y la villa palaciega de los duques de Osuna que ocupa el actual jardín del Capricho. Era una zona fértil en las proximidades del río Jarama con tierras pertenecientes a familias aristocráticas. Una de ellas, la familia Zapata, edifica el castillo a mediados del siglo XV cuyas ruinas actuales son un excepcional testigo de aquella época.

El hito en la historia del distrito lo marca la construcción del aeropuerto en los años 30 del siglo pasado, que lleva aparejada la creación de nuevos barrios residenciales y de espacio para oficinas y servicios ligados al aeropuerto. Así, a mediados del siglo XX Barajas experimenta el mayor crecimiento con la construcción de los barrios de Alameda de Osuna, barrio del Aeropuerto y la colonia Nuestra Señora de Loreto con tipología de bloque abierto y también los barrios de Timón y Corralejos de viviendas unifamiliares.

El Plan General de 1985 localiza en este distrito la zona destinada a la construcción de los nuevos recintos feriales por su cercanía al aeropuerto una vez que los pabellones de la Casa de Campo se quedan insuficientes. Se trata del Programa de Actuación Urbanística PAU I "Olivar de la Hinojosa", en el que también se prevé la construcción de un gran parque aprovechando la presencia de un olivar, el actual parque Juan Carlos I.

Los ensanches más recientes también planificados por el Plan General de 1985 se corresponden con los barrios de Coronales y Ensanche de Barajas, destinados predominantemente a uso residencial. A su vez se prevén otros ámbitos de concentración de



Campo de las Naciones / Feria de Madrid

actividad económica en el entorno del Aeropuerto, los polígonos industriales de la Alameda de Osuna y el norte de la colonia Fin de Semana. Una de las últimas implantaciones en el distrito es la Ciudad Deportiva del Real Madrid que se ejecuta como parte del nuevo desarrollo urbanístico de Valdebebas.

Si se compara con otros distritos de la periferia, Barajas destaca por tener una elevada calidad de vida, solo el casco histórico, la colonia Nuestra Señora de Loreto y el barrio del Aeropuerto presentan algún dato más desfavorable en cuanto a indicadores de vulnerabilidad urbana.

También es un distrito con una cierta heterogeneidad en su trama urbana como ocurre con otros distritos de la periferia que se organizaron por crecimientos sucesivos sin una planificación previa de conjunto.

El distrito se encuentra dividido por la M-11, lo que afecta a las relaciones de unos barrios con otros. Así se identifica una red de proximidad en la zona sur que

se apoya en la avenida de Logroño y que da acceso a dotaciones, como el colegio público Ciudad de Zaragoza, los deportivos municipales Pabellón Villa de Madrid, Barajas y el Club Deportivo Brezo Osuna. También pone en relación el centro comercial Bahía Center en el barrio de Corralejos con la plaza del Navío que concentra las principales dotaciones del barrio de Alameda de Osuna, como el centro cultural Teresa de Calcuta y el centro de salud.

La zona norte del distrito tiene en las calles comerciales del casco y Nuestra Señora de Loreto la red que estructura las relaciones de proximidad. Barajas en general se caracteriza por tener una baja dotación de equipamientos, un cierto aislamiento y mala accesibilidad en algunas zonas.

Como lugares de identidad del distrito destacan el aeropuerto, los dos entornos históricos del casco de Barajas y el parque del Capricho en un segundo nivel el parque Juan Carlos I.



Palacio de los duques de Osuna

La plaza Mayor del casco es un ejemplo muy bien conservado de plaza castellana porticada, junto con la iglesia San Pedro Apóstol y su entorno, destacan como referentes protegidos e identitarios del casco histórico cuya entrada está marcada por la ermita de la Virgen de la Soledad.

También son dignos de mención el centro cultural Villa de Barajas o los edificios incluidos en la guía COAM destinados a hoteles, como el Meliá, que manifiestan el carácter aeroportuario del distrito.

Pero, sin lugar a dudas, el gran centro identitario por su carácter histórico y artístico se encuentra en el conjunto palaciego del palacio de los duques de Osuna y el Jardín El Capricho exquisito ejemplo de estilo de jardinería paisajística. Contiene una ría, templetos de música, caprichos y grupos escultóricos escondidos entre una exuberante vegetación que son una muestra de refinamiento. El palacio se encuentra decorado con pinturas de Goya y fue escenario de fiestas de clases sociales altas de la época. En las proximidades se localiza el bunker de la Guerra Civil española, catalogado como Bien de Interés Cultural (BIC) en la categoría de monumento y conjunto

histórico y el castillo de la Alameda, igualmente BIC en la categoría de monumento.

También hay algunos conjuntos arquitectónicos de interés como la colonia Nuestra Señora de Loreto y algunas promociones de la Alameda de Osuna.

La red ambiental está organizada en torno al gran parque Juan Carlos I y el jardín del Capricho, con otras zonas verdes que se encuentran en sus inmediaciones, dejando la parte oriental del distrito con menor dotación verde pero con potencial para generar corredores que completen la trama ambiental. Esta es una de las cuestiones que plantea la estrategia de regeneración urbana para el distrito de Barajas.

La red de movilidad está conformada por dos de las principales vías de acceso a Madrid, la A-2 y la M-11, también la avenida de Logroño que es el eje urbano que vertebra el distrito, si bien por el carácter de carretera es a la vez frontera y unión del mismo. Destaca también la Vía de la Gasolina como un importante eje peatonal. El transporte público se apoya en las líneas 5 y 8 de metro.

Los principales problemas de movilidad del distrito se encuentran en el casco histórico de Barajas, con escasez de espacio peatonal y problemas de aparcamiento. Se requiere la ejecución de la calle Ayerbe para finalizar la circunvalación que permita rodear el casco eliminando los problemas que el actual tráfico de paso genera. También el barrio del Aeropuerto tiene problemas derivados de la movilidad generada y la demanda de aparcamiento de las oficinas que se localizan en sus alrededores.

Los entornos atractores que constituyen las áreas de actividad económica del distrito: Campo de la Naciones, zona industrial alrededor del barrio del Aeropuerto, zonas industriales de la Alameda de Osuna cerca de la A-2 y la avenida de Logroño, no cuentan con buena accesibilidad al transporte público.

Como resultado de la participación vecinal organizada a través de los Foros Locales, aparecen como principales reivindicaciones ciudadanas la solución de los problemas del barrio del Aeropuerto y la ejecución

de la calle Ayerbe, que permitiría la peatonalización de la plaza Mayor y la conversión del casco de Barajas en un área de coexistencia y prioridad peatonal.

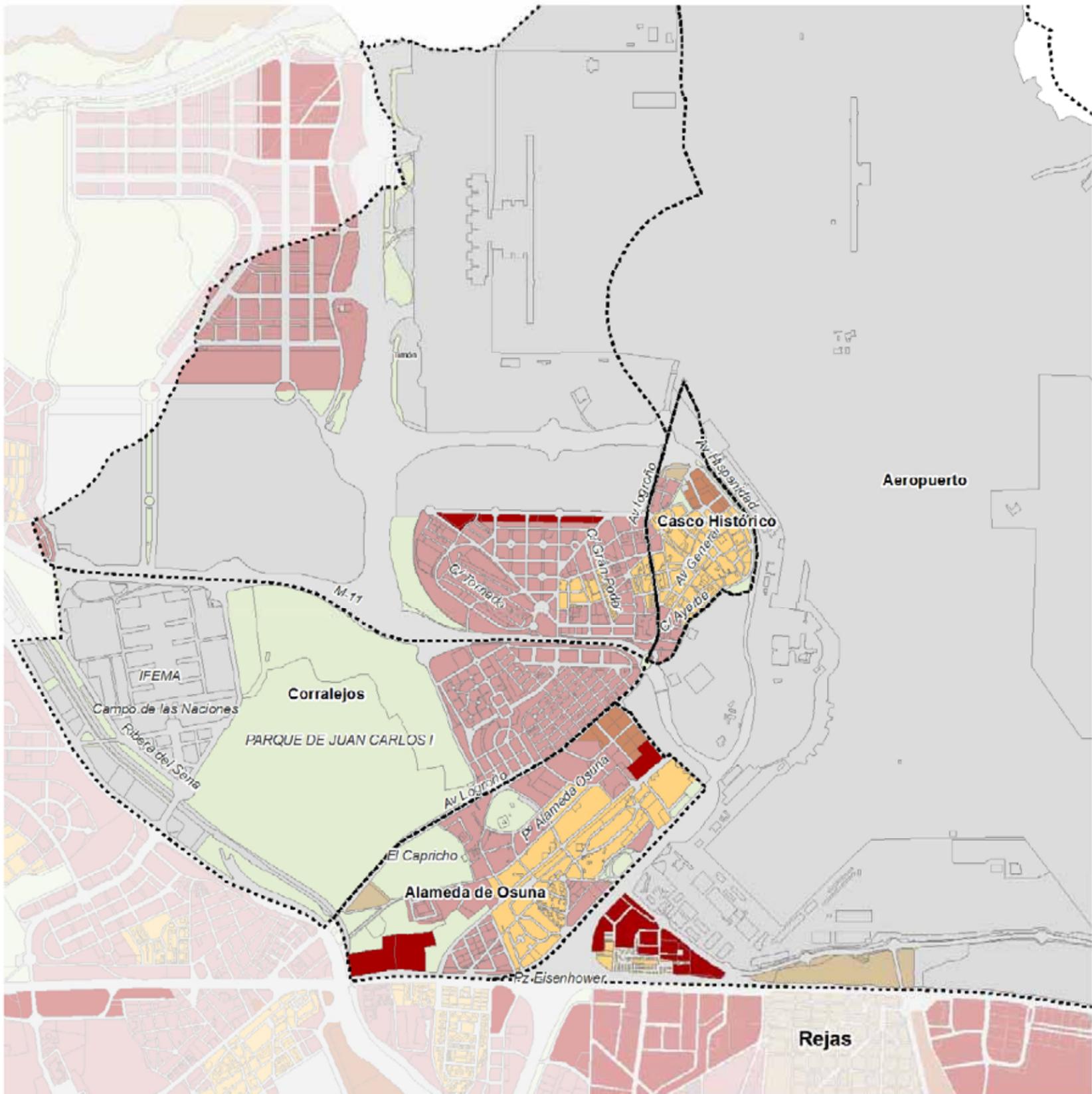
También la recuperación de grandes zonas de aparcamiento y depósitos ligadas al aeropuerto y actualmente en desuso.

En materia de movilidad destacan la demanda de mejorar las conexiones con la M-11 y la construcción de un aparcamiento disuasorio ligado al metro.

Así, la idea que ha guiado la propuesta del Plan Madrid Regenera para el distrito es la de reforzar la identidad mejorando la movilidad. El distintivo de Barajas es el legado histórico que posee, la estrategia lo fortalece mediante recorridos por el distrito uniendo estos lugares, no sólo para que tenga presencia entre los habitantes de Barajas, sino también para el conjunto de población de Madrid.

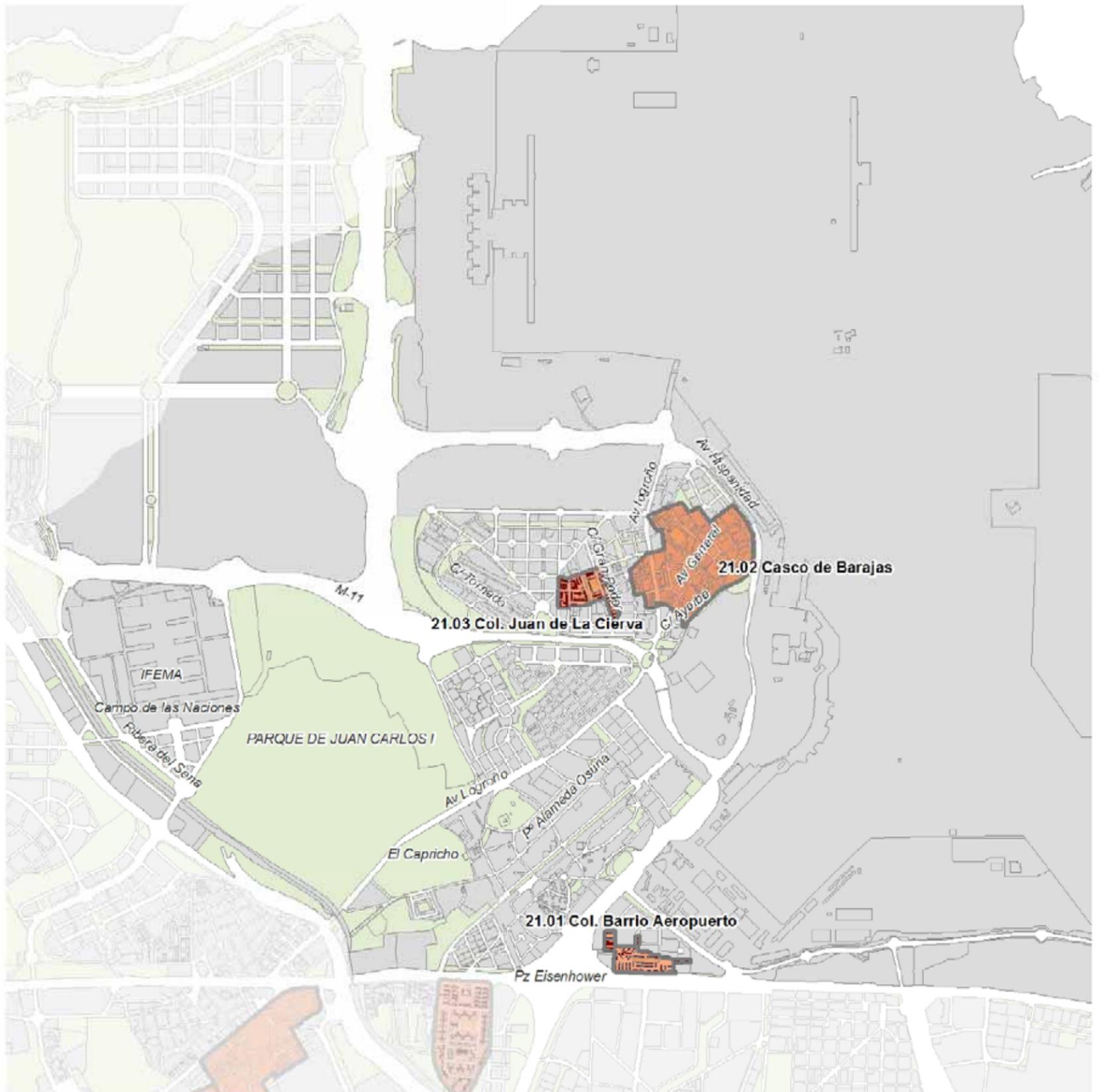


Parque Juan Carlos I



- Residencial Antigua
- Residencial Joven
- Actividad Económica
- Suelos en Proceso de Transformación
- Suelos Pendientes de Transformación

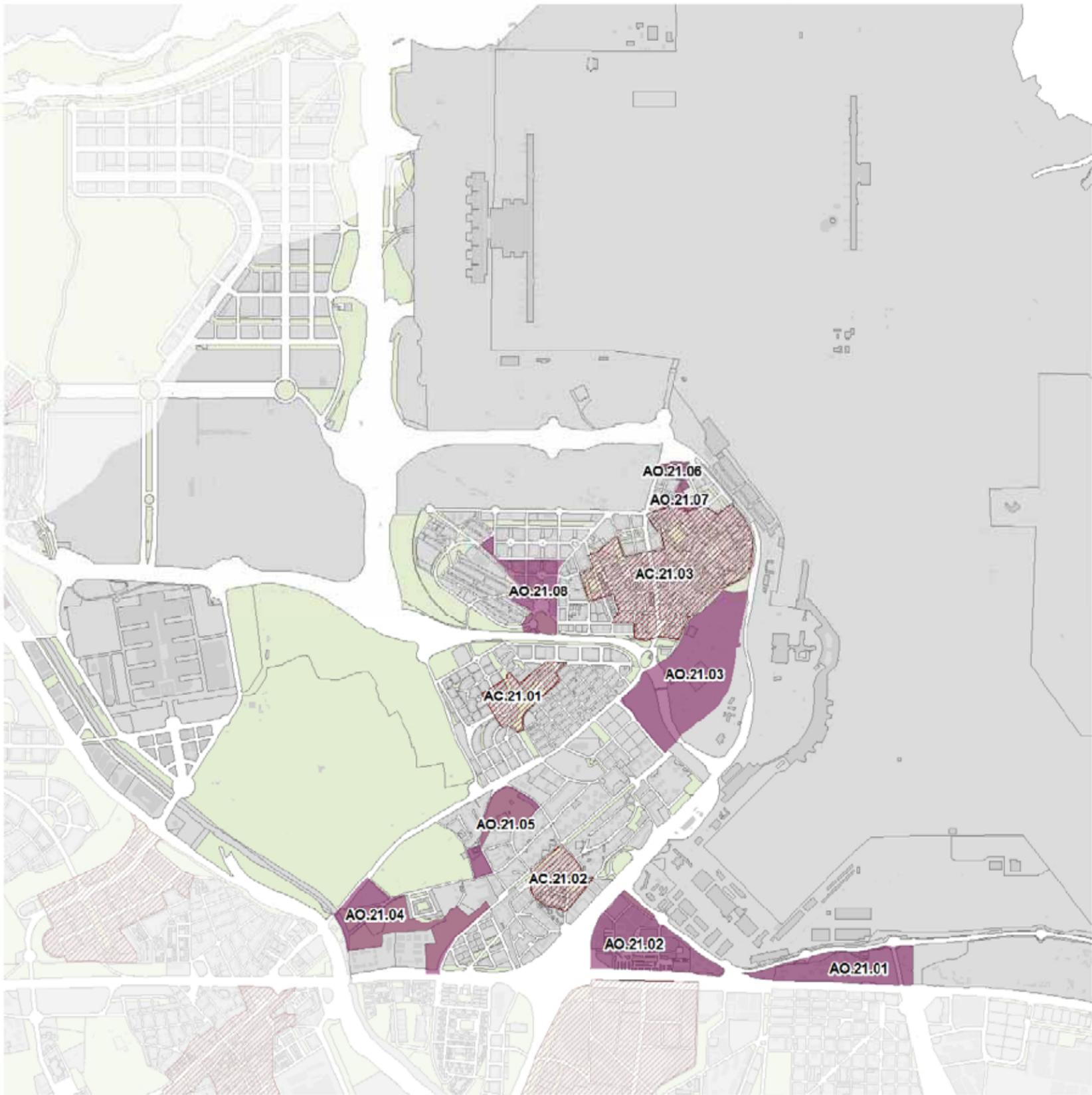
Localización de Áreas



Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana

- Programa ayudas a la rehabilitación
- APIRU a intervenir en espacios libres interbloques

Áreas preferentes de impulso a la regeneración urbana. APIRU

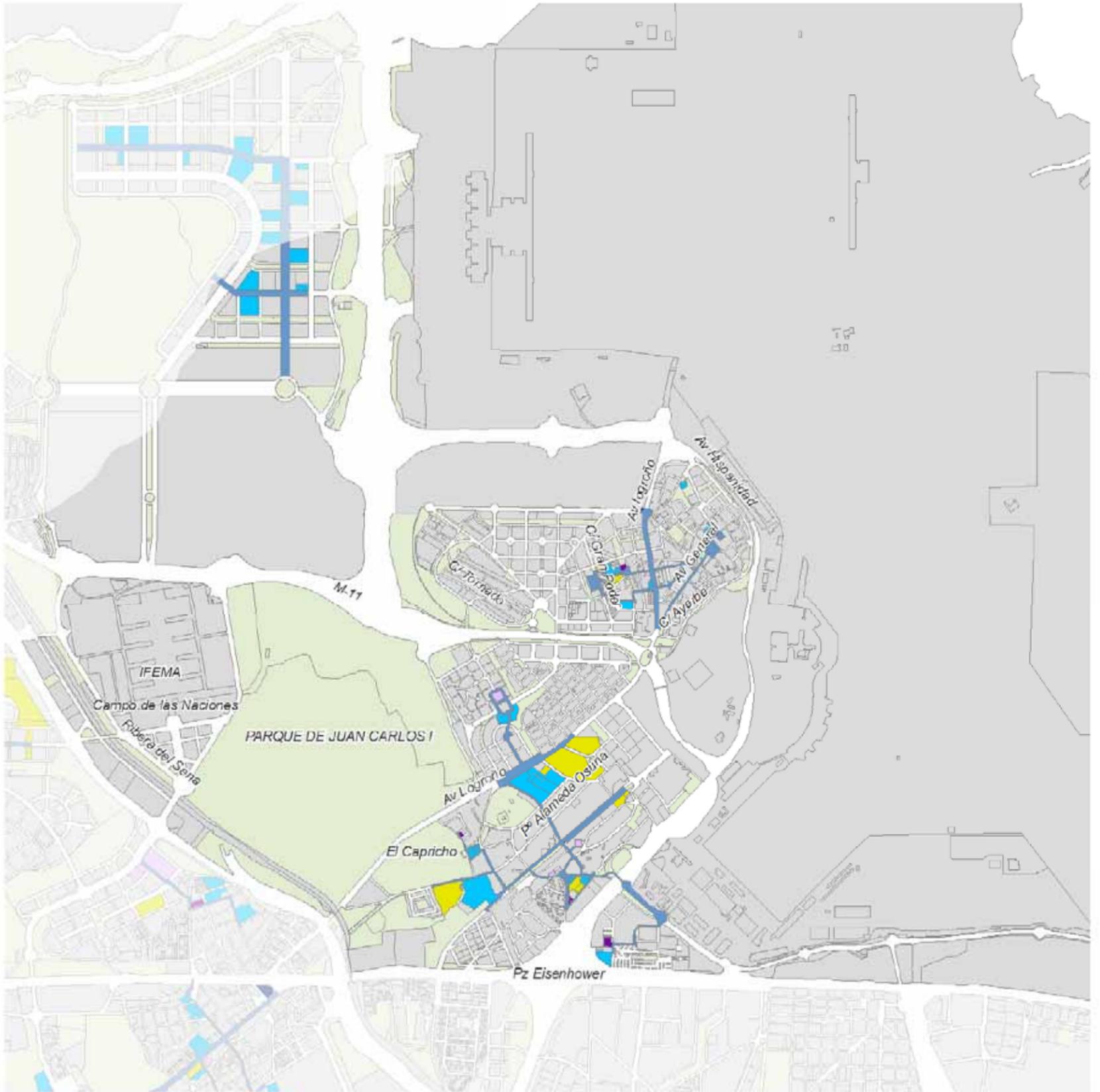


Área de Centralidad
 Área de Oportunidad

AO 21.01 Norte Colonia Fin de Semana
 AO 21.02 Barrio del Aeropuerto
 AO 21.03 Ordenación recintos feriales y depósitos de AENA
 AO 21.04 Jardín del Capricho
 AO 21.05 Castillo de la Alameda
 AO 21.06 Calle Júpiter
 AO 21.07 Entorno Antiguo Cementerio Barajas
 AO 21.08 Ensanche de Barajas

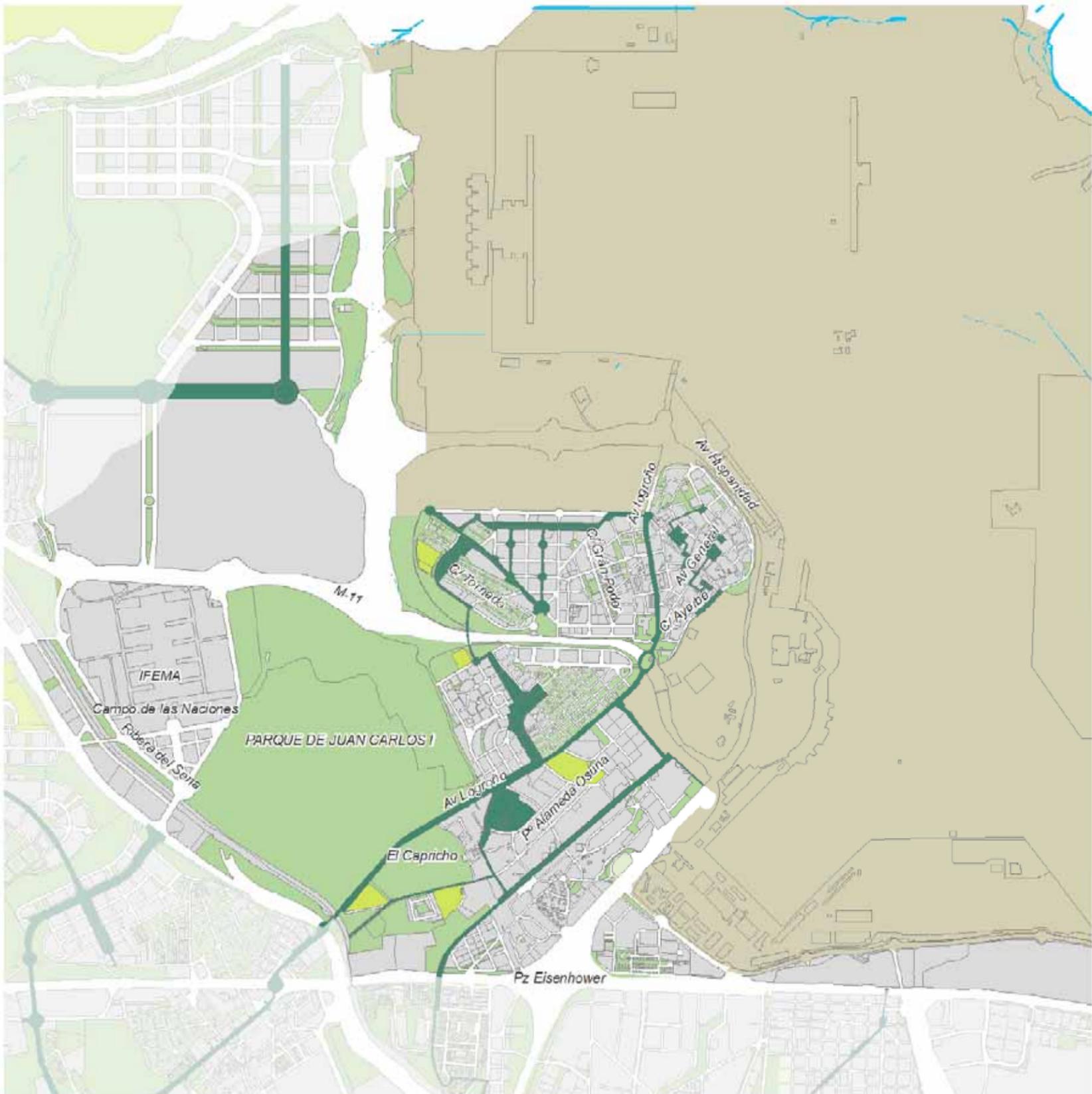
AC 21.01 Los Coronales
 AC 21.02 Alameda de Osuna
 AC 21.03 Casco Histórico de Barajas

Áreas de oportunidad y centralidad



- Red de Proximidad
- Deportivo
- Equipamiento
- Intercambiador
- Mercados
- Religioso

Red de proximidad



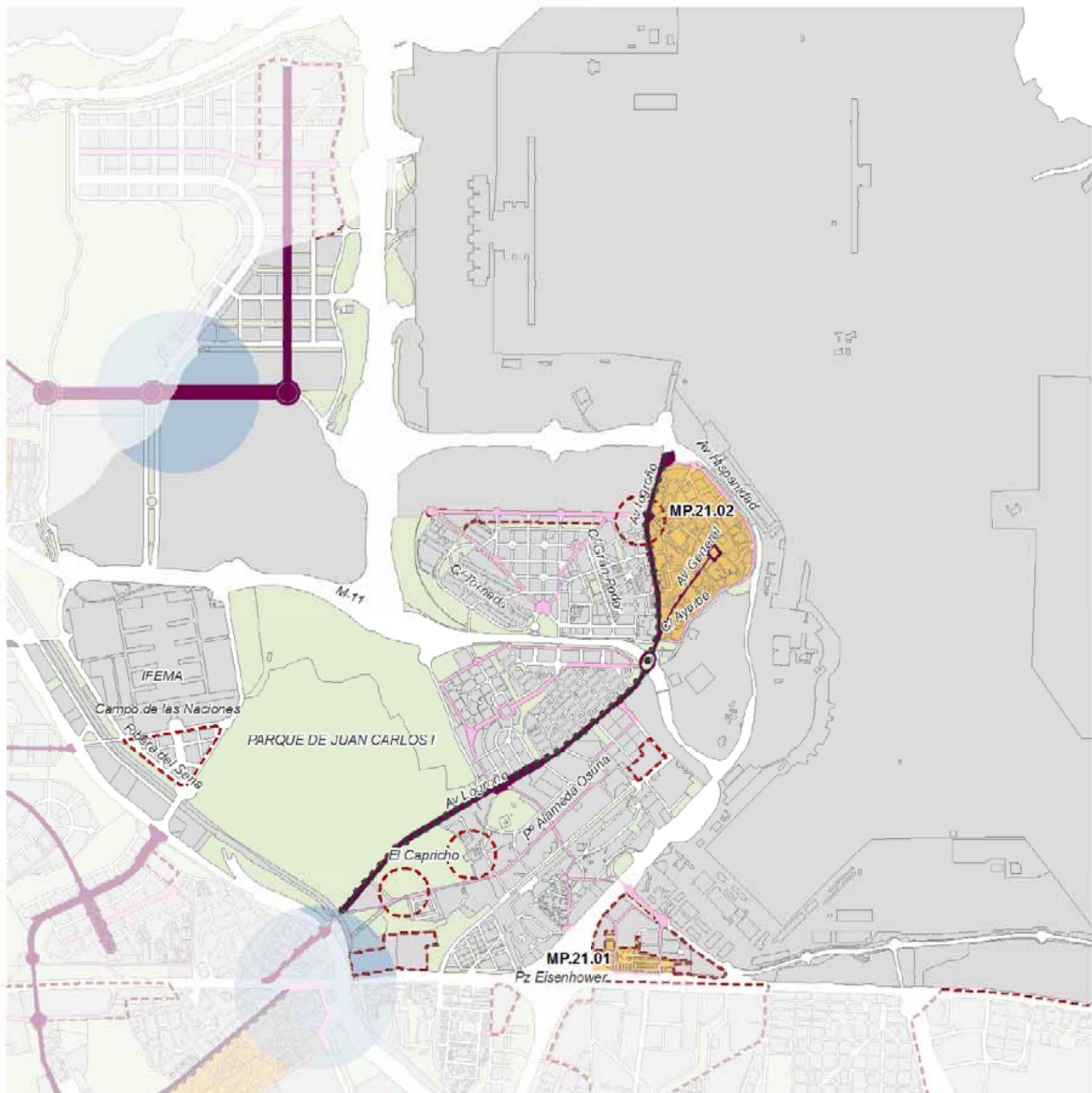
- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental



- | | | |
|--|--|--|
|  Eje Identitario |  Edificio y Bajo comercial |  Área Comercial |
|  Propuesta |  Edificio/Conjunto no Residencial |  Intercambiador |
|  Área Dotacional |  Edificio/Conjunto Residencial |  Deportivo |
|  Dotacional |  Colonia/Conjunto Protegido |  Servicio Público |
|  Dotacional Protegido |  Edificación Protegida |  Zonas Verdes |

Red de identidad



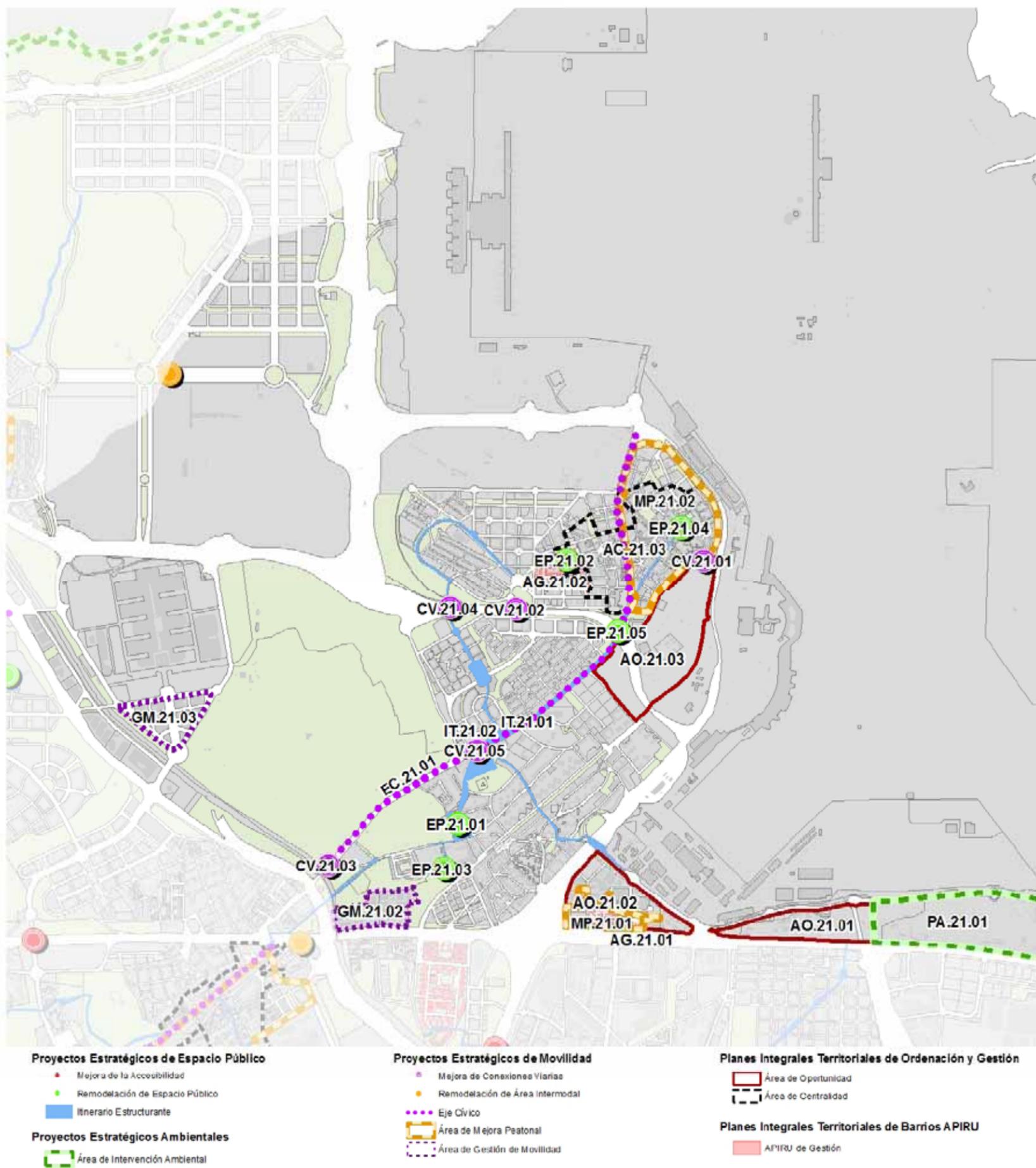
- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| Eje Cívico | Eje Urbano | MP.21.01 Barrio del Aeropuerto |
| Entorno Atractor de Área Intermodal | Calle Colectora | MP.21.02 Casco Histórico de Barajas |
| Entorno Atractor | Área de Mejora Peatonal | |

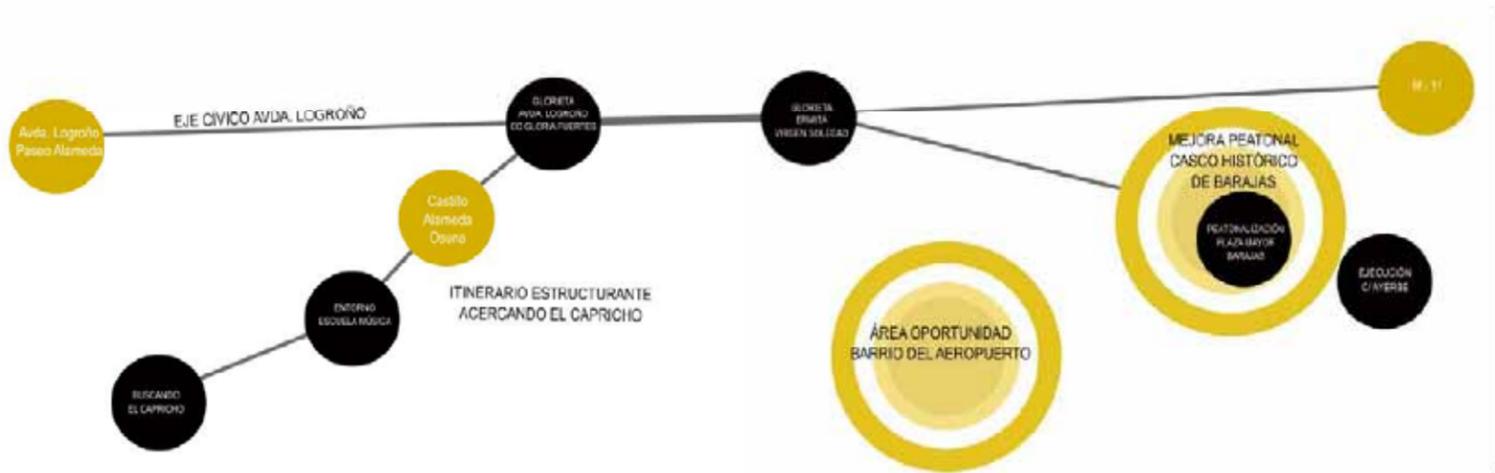
Red de movilidad

Estrategia de Regeneración Urbana

PLAN DE ACTUACIONES

Barajas





PROGRAMA DE ACTUACIONES

ACCIONES ESTRUCTURANTES

ÁREA DE MEJORA PEATONAL

- MP.21.01 Barrio del Aeropuerto
- MP.21.02 Casco Histórico de Barajas

ÁREA DE CENTRALIDAD

- AC.21.03 Casco Histórico de Barajas

ÁREA DE OPORTUNIDAD

- AO.21.01 Norte Colonia Fin de Semana
- AO.21.02 Barrio del Aeropuerto
- AO.21.03 Ordenación recintos feriales y depósitos de AENA

ITINERARIO ESTRUCTURANTE

- IT.21.01 Acercando "El Capricho"
- IT.21.02 Uniendo barrios

EJE CÍVICO

- EC.21.01 Avenida de Logroño

ÁREA DE GESTIÓN DE MOVILIDAD

- GM.21.02 Actividad Económica entorno Vodafone Barajas
- GM.21.03 Actividad Económica Campo de las Naciones

REGENERACIÓN DE BARRIOS

- AG.21.01 Barrio del Aeropuerto
- AG.21.02 Colonia Juan de la Cierva

ÁREA DE INTERVENCIÓN AMBIENTAL

- PA.21.01 Recuperación Arroyo de Rejas

ACCIONES PUNTALES

REMODELACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

- EP.21.01 Plaza de la Duquesa
- EP.21.02 Revitalización Plaza Nuestra Señora de Loreto
- EP.21.03 Buscando el Capricho
- EP.21.04 Peatonalización Plaza Mayor de Barajas
- EP.21.05 Glorieta Ermita de la Virgen de la Soledad

MEJORA CONEXIÓN VIARIA

- CV.21.01 Ejecución Calle Ayerbe
- CV.21.02 Conexión M-I I con barrio de Timón
- CV.21.03 Avenida de Logroño - Paseo de La Alameda
- CV.21.04 Conexión M-I I con Coronales
- CV.21.05 Glorieta Avenida de Logroño - Centro Cultural Gloria Fuertes

Acción estructurante:

Intervención urbanística sobre un área o eje con gran capacidad de impacto en la regeneración del distrito.

Acción puntual o micro-acción:

Intervención de carácter localizado vinculada a una o varias acciones estructurantes.



*Ermita de Nuestra Señora de la Soledad
Escuela de Música*



Soluciones tipo para itinerarios

Itinerario estructurante:
camino de prioridad peatonal que enlaza plazas, parques y equipamiento que forman parte de la vida diaria del ciudadano, generando una acción transformadora en el distrito.

ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

Itinerario "Acercando El Capricho"

Se trata de realizar un itinerario de marcado carácter cultural que una los principales elementos históricos del distrito de Barajas: el entorno del parque y palacio del Capricho y el castillo de los Zapata, la ermita de la Virgen de la Soledad, la plaza Mayor de Barajas y su entorno.

Este proyecto aprovecha la oportunidad del inicio de la rehabilitación del palacio "El Capricho" con un uso museístico, para llevar a cabo una intervención que afecte también a su entorno. Actuando en la entrada de la Escuela de Música y ordenando solares vacantes para conformar una plaza en la parte trasera del palacio que albergue nuevos usos para potenciar el carácter cultural del ámbito. Esta plaza permitiría acoger un nuevo centro cívico y cultural que es una de las demandas de la población, recuperar la histórica plaza de la Fuente y mejorar las relaciones con el colegio Alameda de Osuna y las ruinas del castillo.

El recorrido continua por la avenida de Logroño cambiando su concepción actual de carretera para convertirse en una vía urbana paseable, llegando hasta el otro nodo del itinerario que sería el casco histórico con la entrada por la glorieta de la ermita de Nuestra Señora de la Soledad que se haría más permeable al peatón. El itinerario hasta la plaza Mayor a través de la avenida General, plantea la creación de un entorno de prioridad peatonal y recoge la idea basada en propuestas de la asociación Barajas BIC para la peatonalización de la plaza mayor, pues es uno de los pocos ejemplos que quedan en Madrid de esta tipología de plazas mayores porticadas.

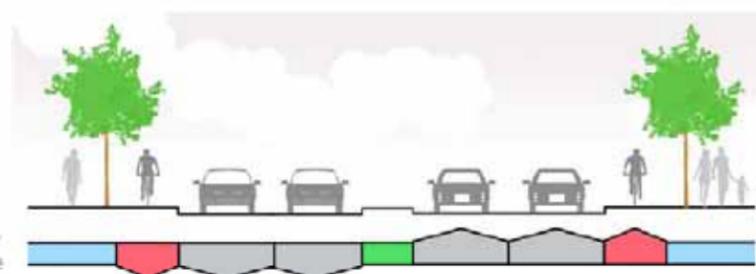
Remodelación de la Avenida de Logroño como Eje Cívico

Otra acción estructurante en materia de espacio público y ligada al anterior itinerario es la conversión de la avenida de Logroño en un eje cívico. Se propone transformar el carácter de carretera suburbana con que fue concebida inicialmente, ya que era la única vía que unía Barajas con Madrid, por el de un eje más urbano y mejor integrado en los barrios por los que discurre. Se propone la incorporación de un carril bici en ambos sentidos, la ordenación de las aceras para poder incluir vegetación, mobiliario y dejar un espacio para el paseo libre de obstáculos.

Es preciso rediseñar a su vez las intersecciones, como la del centro cultural Gloria Fuertes y la ermita de la Soledad para facilitar el paso peatonal. Se trataría de mejorar la permeabilidad de la vía sobre todo en la zona del colegio público Ciudad de Zaragoza y los centros deportivos municipales de Barajas y el pabellón Villa de Madrid.



Actuaciones sobre el espacio público





*Centro cultural Gloria Fuertes
Avenida de Logroño
Barrio del Aeropuerto*

Itinerario "Uniendo Barrios"

Como acción estructurante se propone un itinerario que fomente la comunicación peatonal norte sur del distrito, conectando el barrio del Aeropuerto con la Alameda de Osuna y Corralejos, llegando hasta el Ensanche de Barajas. Enmarcada dentro de la red ambiental, une estos barrios con el parque del Capricho o el parque Juan Carlos I fomentando su integración en el distrito.

Se trataría de reforzar la unión de las cuñas verdes de Coronales y Timón, reverdecer las grandes rotondas del ensanche y los bulevares de las calles Playa de Riazor y Alcañiz.

También se introducirán criterios de diseño para la concepción de la calle Ayerbe como corredor ambiental y reforzar el carácter ambiental y peatonal de la Vía de la Gasolina centrándose en solucionar puntos específicos como su unión con la avenida de Logroño, la continuidad de su trazado en sección transversal a lo largo de todo el barrio de la Alameda de Osuna y estudiar una solución para el paso por la A-2 y su posible conexión con Ciudad Pegaso.

Esta propuesta podría incorporar un circuito de carril bici que diera accesibilidad a todo el distrito, conectando el ya existente entorno al parque Juan Carlos I con los barrios de Comalejos, Timón y Casco Histórico, se introduciría en las nuevas secciones de la calle Ayerbe y avenida de Logroño para conectar con la Vía de la Gasolina.

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

Área de Mejora Peatonal del Casco Histórico de Barajas

El programa de actuaciones delimita un área de mejora peatonal coincidente con el casco histórico de Barajas donde primar la presencia del peatón en detrimento del vehículo motorizado. Estaría condicionada a la ejecución de la circunvalación de la calle Ayerbe para canalizar el tráfico de paso existente. Una vez realizada se plantearían actuaciones que devuelvan el protagonismo al peatón. Se plantea intervenir en la plaza Mayor de Barajas, aumentar las aceras de la avenida General, devolviéndole el carácter de calle Mayor que tuvo en su día, reforzando su papel como eje de actividad económica y de tránsito peatonal y, en general, aplicar diseños de coexistencia en gran parte del casco reordenando el aparcamiento como los existentes en el entorno de la plaza Mayor.

Todo esto no se plantea de forma indiscriminada sino intentando generar itinerarios que faciliten los desplazamientos cotidianos. Estos paseos se rediseñarían para poder albergar una línea de vegetación continua y unir espacios convivenciales como el entorno del antiguo cementerio de Barajas, la plaza de Pilares, la plaza del Mercurio, la plaza Mayor, plaza del Jubilado, la zona verde del entorno de la escuela infantil la Colina y la zona verde junto a la explanada del recinto ferial.

La actuación también llevaría asociada la revitalización de la plaza de Nuestra Señora de Loreto, que actualmente presenta síntomas de decadencia con muchos de sus locales vacíos, proponiéndose un rediseño del espacio estancial que fomente un mayor uso.

Por último mencionar que la intervención sobre el espacio público se completaría con una nueva regulación de los usos para potenciar la actividad económica con objeto de favorecer un mayor carácter de centralidad urbana en el casco de Barajas, incentivando una mayor mezcla de usos y puesta en el mercado de solares vacantes.



Plaza Mayor de Barajas
Plaza Acuario. Centro de mayores



Soluciones tipo para áreas de mejora peatonal

Área de mejora peatonal:
Áreas de calles estrechas y espacios libres en donde el objetivo es reducir la velocidad de los vehículos motorizados, ganar espacio para el peatón y garantizar la accesibilidad universal a los servicios y dotaciones de uso diario.



Actuaciones de movilidad y áreas de oportunidad



Entorno recinto ferial y depósitos de AENA

Área de oportunidad:
Ámbitos a ordenar en lugares estratégicos que plantean la posibilidad de mejorar la configuración del distrito.

ÁREAS DE OPORTUNIDAD

Destacan una serie de áreas de oportunidad orientadas todas ellas a ordenar los límites con el Aeropuerto de Barajas y completar los bordes formados por los suelos desafectados por antiguas previsiones y necesidades del aeropuerto que han dejado de estar vigentes.

Área Norte de la Colonia Fin de Semana

Los terrenos al norte de la A-2 deberían ser objeto de ordenación tras ser desafectados por el Plan Especial de Aeropuerto, y ordenarse en coordinación con los suelos correspondientes al UNP 4.12. La ordenación de este ámbito parte de unos condicionantes como es la proximidad a la A-2 y la presencia del arroyo de Rejas en su confluencia con el río Jarama, cuya recuperación y acondicionamiento para alivio de aguas del colector podría justificar un proyecto ambiental en el marco de la ordenación futura del ámbito. También es preciso resolver la situación del bloque situado en la calle Ezequiel Peñalver con problemas de acceso y aislamiento difíciles de resolver hasta que no esté aprobado el planeamiento

Entorno Recinto Ferial y Depósitos de AENA

Los depósitos serán en breve retirados y el suelo vacante puede ser objeto de ordenación para completar la oferta de equipamientos necesarios para el distrito. Hay una clara demanda de equipamientos deportivos en esta zona del distrito puesta de manifiesto en los Foros Locales.

Entorno del Cementerio Viejo de Barajas

Esta actuación requiere el desarrollo de los planeamientos correspondientes al APE.21.06 y al API.21.14 y completar la ordenación del casco una vez finalizadas las obras de la calle Ayerbe.

Entorno del Barrio del Aeropuerto

Como complemento a las actuaciones previstas en el barrio del Aeropuerto, se podría posibilitar una transformación de parcelas vacantes o con potencial de renovación del entorno a usos residenciales, reduciendo así el aislamiento actual de la población residente en el barrio.



Barrio del Aeropuerto



Localización de barrios a regenerar en Barajas
Barrio del Aeropuerto

Regeneración de barrios:
Actuación dirigida a barrios integrados total o parcialmente en APIRU (Área Preferente de Impulso a la Regeneración Urbana) en los que es necesario investigar la titularidad del suelo con el fin de definir alineaciones y cesiones para poder realizar una intervención en el espacio público y en las edificaciones con un enfoque global.

REGENERACION DE BARRIOS

Barrio del Aeropuerto

El desarrollo del planeamiento de este barrio constituye una prioridad para el distrito en materia de regeneración urbana. El barrio del Aeropuerto, un ámbito de promoción privada de unas 540 viviendas construido por la inmobiliaria Roiz en los años 60, que con el paso del tiempo y la construcción del Aeropuerto de Barajas ha quedado aislado de la ciudad, rodeado por infraestructuras y edificios de oficinas.

La aprobación del planeamiento además de posibilitar la rehabilitación de los edificios y la obtención de ayudas públicas por sus residentes, conlleva gestionar los suelos para que pasen a ser de titularidad municipal y poder reurbanizarlos creando una nueva zona verde. Además está prevista la reordenación de una zona dotacional que permita diversificar y recualificar la oferta actual de equipamientos públicos.

La integración del barrio del Aeropuerto en la ciudad se apoya en la conversión de la carretera M-22, perteneciente al Ministerio de Fomento, en un eje urbano que permita una comunicación amable a nivel peatonal con el barrio de Alameda de Osuna, en la medida que se consiga que la titularidad pase al Ayuntamiento. Asimismo, como ya se ha explicado anteriormente, el área de oportunidad propuesta para el entorno también contribuirá a mejorar la precaria situación del barrio.

Colonia Juan de la Cierva y Casco Histórico de Barajas

Estas dos zonas aparecen en el mapa de Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana (APIRU), pero no se han considerado en el mismo nivel de prioridad que el barrio del Aeropuerto. No obstante, se prevén actuaciones de rehabilitación de edificios y mejora de espacios libres en ambas.

MADRID RECUPERA
Estrategia de Regeneración Urbana

Tetuán
Fuencarral - El Pardo
Moncloa - Aravaca
Latina
Carabanchel
Usera
Puente de Vallecas
Moratalaz
Ciudad Lineal
Hortaleza
Villaverde
Villa de Vallecas
Vicálvaro
San Blas - Canillejas
Barajas

La Almendra Central

La ciudad histórica ante los
retos del siglo XXI

LA ALMENDRA CENTRAL

La ciudad histórica ante los retos del siglo XXI

La Almendra Central de Madrid es el mayor contendor de memoria colectiva. Su principal activo es el valor histórico y la densidad de acontecimientos en casi diez siglos de historia, de los cuales cuatro son como capital.

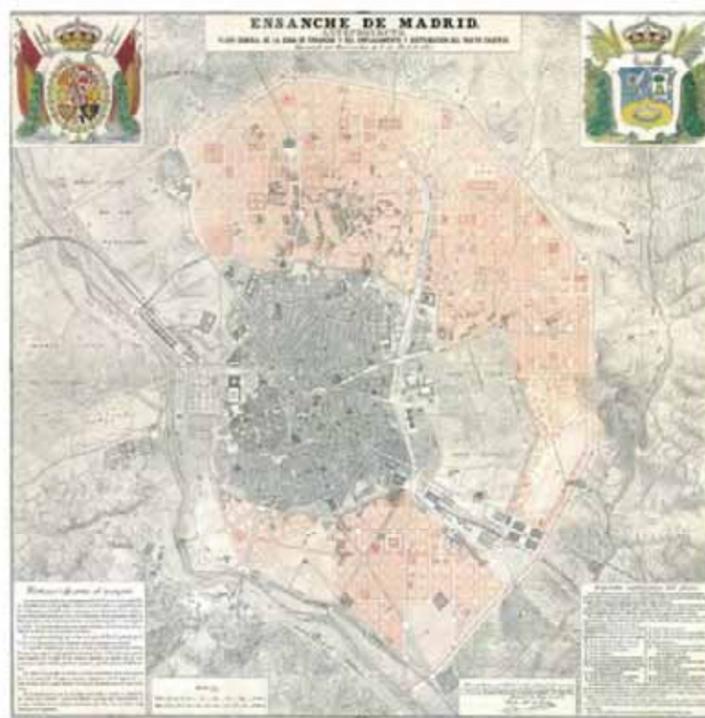
Madrid ha sido capital de un reino, de un imperio con Felipe II, ha vivido un Siglo de Oro de una calidad excepcional en literatura y pintura durante los siglos XVI y XVII, una Ilustración que dejó importantes huellas en la ciudad durante el reinado de Carlos III, ha sufrido la invasión de un país extranjero a principios del siglo XIX, durante el que ha experimentado desamortizaciones, revueltas y cambios políticos, hasta llegar a la Edad de Plata en las primeras décadas del siglo XX en que la ciudad se moderniza, se abre a otros países en un periodo de esplendor y cosmopolitismo que finaliza con la llegada de la Guerra Civil. La guerra destruye parte de la ciudad y requiere labores posteriores de reconstrucción, por lo que le siguen periodos de fuerte crecimiento que producen que la ciudad salga de la almendra central a la región configurándose como una gran área metropolitana.

*Madrid desde la Pradera de San Isidro
(Alois Beer. 1906)*



El territorio, la geografía y la topografía contribuyen a explicar en cierta medida la forma del centro, el río Manzanares y el arroyo del Abroñigal le otorgan la forma almadrada. La atalaya sobre el territorio circundante condiciona la situación de los primeros asentamientos donde posteriormente se construirá el alcázar, más tarde el actual palacio Real y a partir del mismo la ciudad se desarrolla de forma concéntrica hasta el ensanche del siglo XIX. El crecimiento exponencial de la ciudad a mediados del siglo XX, requiere una nueva expansión de las áreas centrales y de prestigio que utiliza el eje de la Castellana como articulador de este nuevo desarrollo hacia el norte.

A este valor histórico se suman otros rasgos identitarios del centro como es el de la continuidad urbana, desde el origen de las ciudades una de las características de lo urbano es el bien común accesible. La ciudad central podemos recorrerla y percibirla a través de un entramado de itinerarios sin fracturas ni barreras y esto es lo que confiere a la almendra central esta cualidad de accesible. El trazado histórico de calles del distrito Centro ha permanecido muy inalterado, con la excepción de algunas operaciones de aperturas de vías como Gran Vía o Bailén, la edificación de huertas y conventos o la creación de pequeñas plazas.



Mapa del proyecto de ensanche de Madrid
Carlos María de Castro . 1846

Construcción de la Gran Vía. 1910





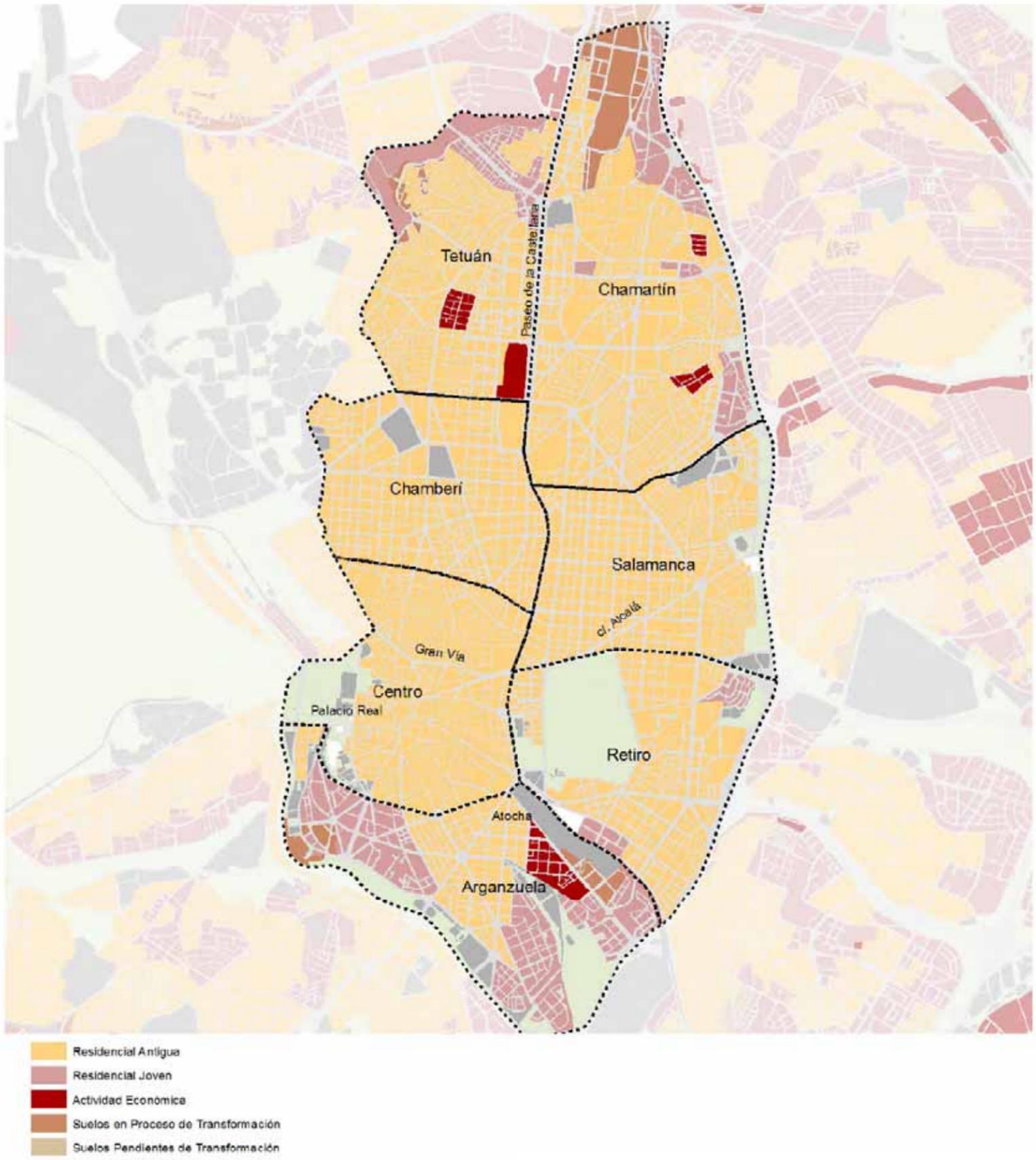
Paseo de la Castellana. Evolución

La compacidad y densidad urbana de la almendra central es otro de sus atributos que le confieren unas cualidades ambientales muy mejorables, cuenta con la sola presencia de El Retiro como principal pulmón verde y de otros grandes parques ya situados en los bordes como el parque Enrique Tierno Galván o el parque del Oeste, por lo que cualquier actuación de mejora de la dotación de espacio público en operaciones de renovación urbana o de las condiciones de los espacios libres existentes es prioritaria para mejorar la habitabilidad de los barrios centrales.

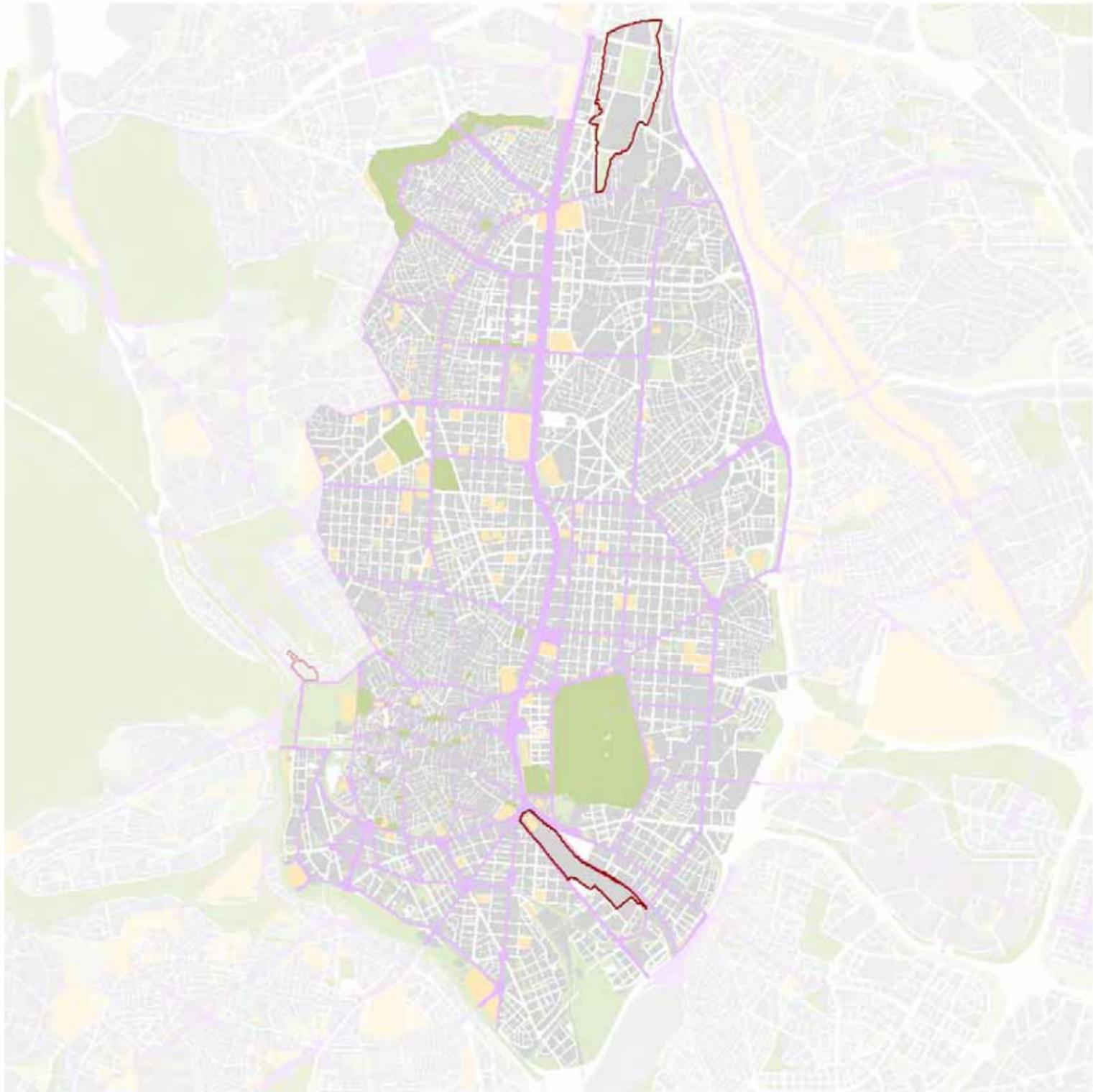
Si bien la política municipal precisa conceder una atención preferente a la periferia, por ser donde se concentran los mayores desequilibrios sociales y donde está el mayor potencial de recualificación urbana, hay actuaciones de espacio público, de movilidad y de renovación que están teniendo lugar en la ciudad de Madrid y que se recogen en este capítulo en un intento de contextualizar los proyectos en curso o futuras actuaciones que se esbozan como ideas inspiradoras.

Por otro lado, la iniciativa privada encuentra en el centro un mayor interés para llevar a cabo actuaciones inmobiliarias con compra de inmuebles y cambio de uso, por lo que aparecen actuaciones de renovación urbana en las que el papel de la administración es orientada a objetivos de interés general.

Los objetivos de las intervenciones espaciales tienen que orientarse a las cuestiones apuntadas como fundamentales para la almendra central: la puesta en valor de los rasgos identitarios e históricos, la mejora de las condiciones ambientales a través de la recualificación del espacio público y de una nueva cultura de la movilidad y la obtención de nuevos suelos dotacionales para paliar el déficit de equipamientos.

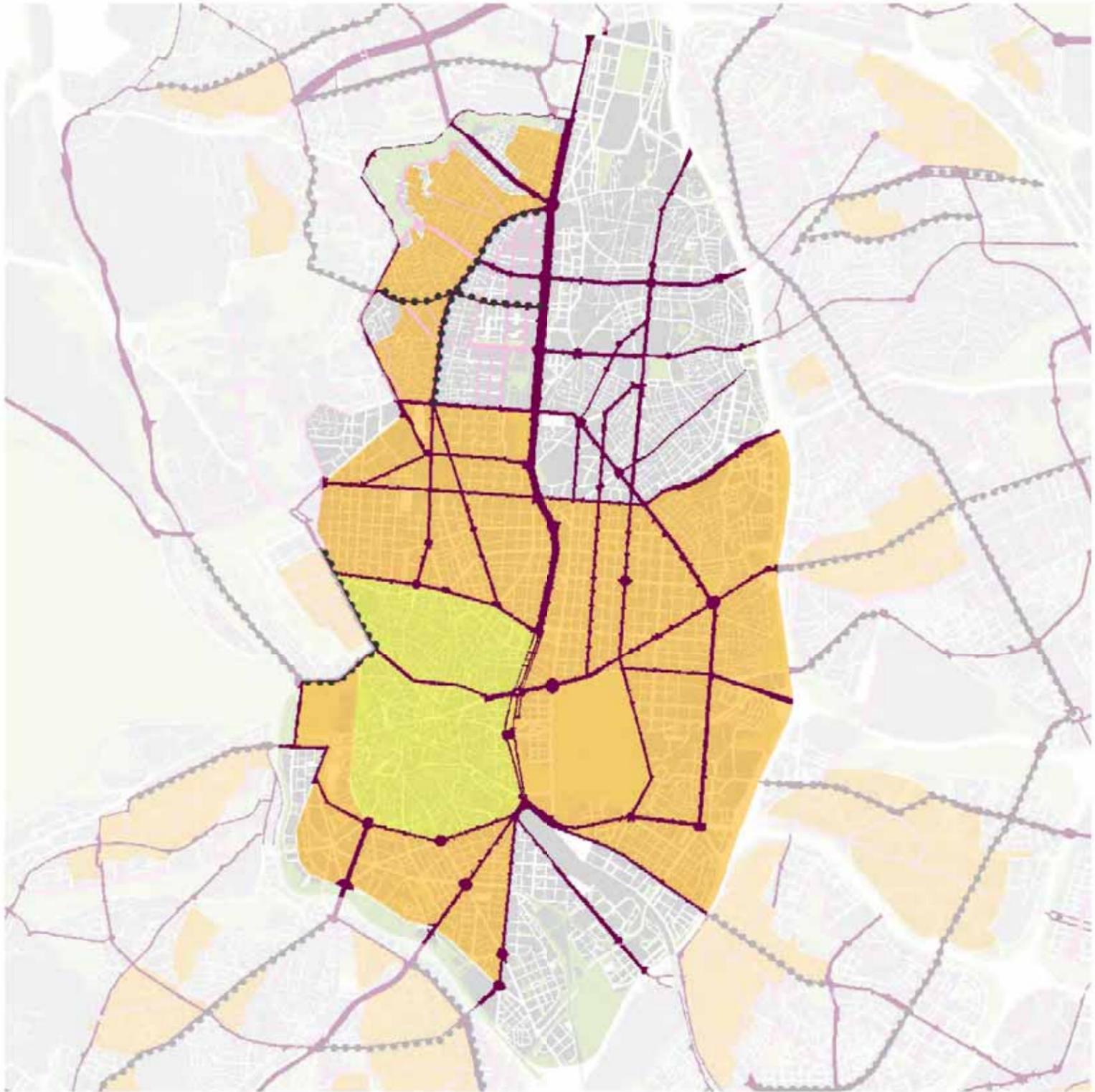


Localización de áreas



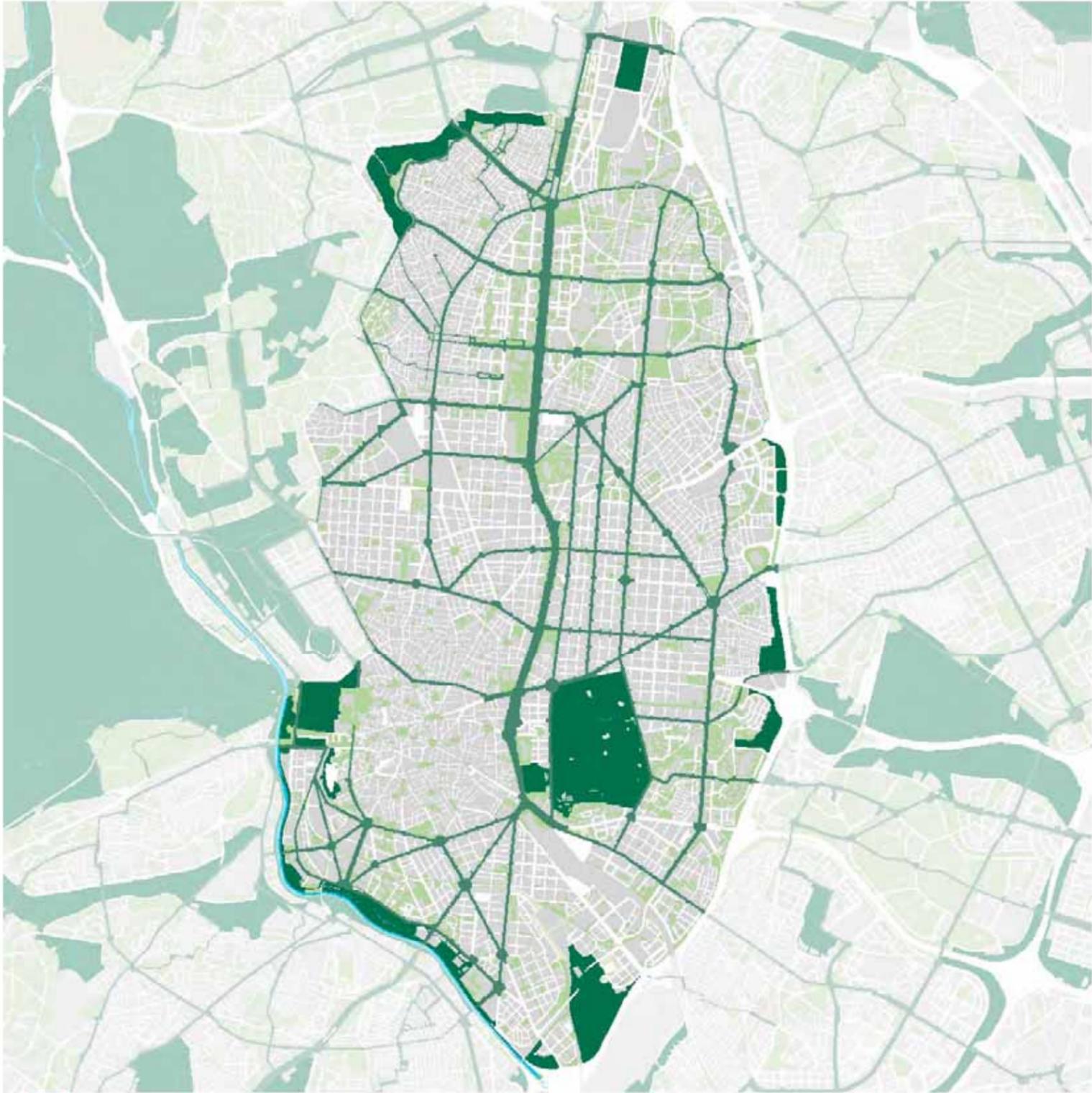
- Eje Identitario
- Edicios y Espacios vinculados a la Red de Identidad
- Estaciones Ferroviarias
- Zonas Verdes

Red de identidad



- Eje Cívico
- Área de Mejora Peatonal
- Eje Urbano
- A.P.R. Área Central Cero Emisiones
- Calle Colectora

Red de movilidad



- Sistema General Verde
- Base Ambiental
- Corredores Ambientales
- Hidrografía
- No Urbanizable de Protección/No Sectorizado

Red medioambiental

ACTUACIONES DE ESPACIO PÚBLICO

Las actuaciones de espacio público en curso se dirigen a ampliar espacios estanciales, disminuyendo la presión del automóvil privado, y mejorar la calidad ambiental y paisajística de los lugares más centrales y emblemáticos de la ciudad. Son medidas avaladas por la necesidad de mejora de la calidad y suponen una indudable recalificación urbana del Centro. Hay algunos proyectos en desarrollo y algunas propuestas con vocación de futuro:

Plaza de España

El proyecto de plaza de España es sin duda el proyecto de espacio público más importante para la Almendra Central de todos los que se ejecutarán en los próximos años. Ha sido diseñado a través de un concurso internacional de ideas e integrando un amplio proceso participativo con la ciudadanía que se describe detalladamente en el capítulo de la Memoria General sobre el nuevo modelo de participación ciudadana. La idea ganadora denominada "Welcome mother nature. Goodbye Mr. Ford" de los autores del proyecto Madrid Río, plantea la integración de la naturaleza en la ciudad mediante la conexión de la plaza de España con otras zonas verdes: la plaza de Oriente, el parque del Oeste y Madrid Río.

Propone un modelo de movilidad que apuesta por la reducción drástica de carriles en Cuesta de San Vicente y Gran Vía, plantea la ampliación del túnel de Bailén hasta Ferraz, y establece la salida de la ciudad por la calle Ventura Rodríguez. Todo ello contribuye a tres circunstancias que se consideran cruciales:

- 1.- Disminución del tráfico del vehículo privado en día ordinario cercano al 50% del actual.
- 2.-Peatonalización máxima del área, incluyendo todas las calles inmediatas a la plaza.



Plaza de España. Proceso participativo

Madrid Decide:

Portal de participación ciudadana creado por Ayuntamiento de Madrid desde el que el ciudadano tiene la posibilidad de proponer, apoyar y decidir el destino del presupuesto municipal.

3.-Mejora radical de la situación en días sin coches, sin interferencias del tráfico de entrada de la ciudad ni del proveniente de la calle Princesa.

Integra de forma absoluta los Jardines de Sabatini con la plaza de España. En ellos propone la construcción de una mediateca y un restaurante, aprovechando la excavación del nuevo túnel. También plantea una fácil conexión con Madrid río, dulcificando notablemente las transiciones altimétricas y eliminando gran parte del agresivo muro de ladrillo que separa los Jardines de Sabatini de la Cuesta de San Vicente. Promueve la accesibilidad con tres ascensores.

En cuanto a las zonas verdes.-se propone un tratamiento vegetal, muy intenso, inspirado en las especies existentes en el entorno, y da lugar a una zona de parque muy frondosa, en la que se sitúan algunas actividades. Se prevé un incremento total de 1.050 ejemplares arbóreos.

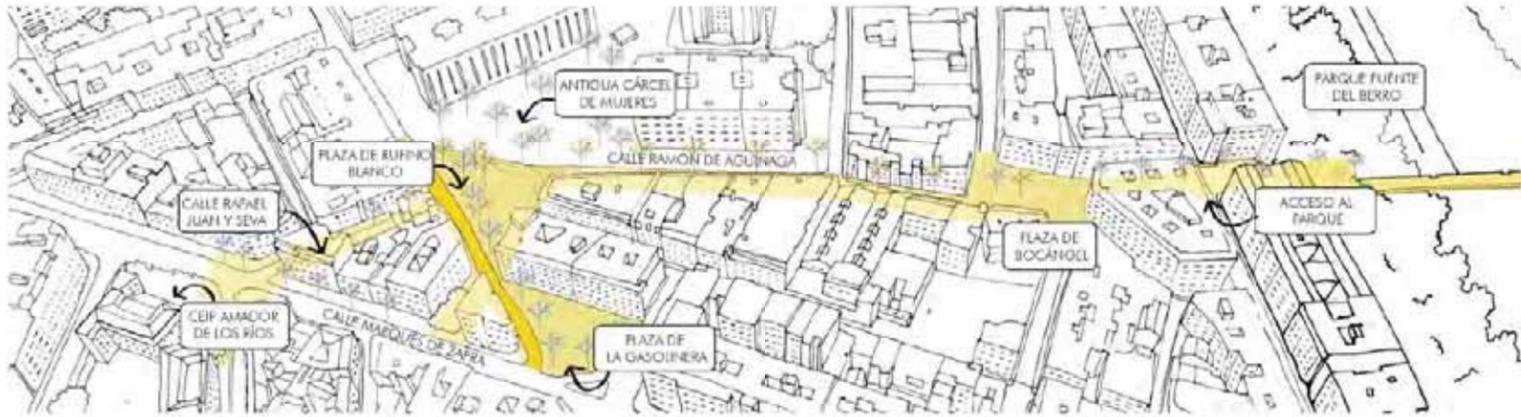


Junto a Gran Vía, vinculada al carácter metropolitano de esta arteria, presenta un espacio libre con suelo equipado, es decir una plaza urbana donde celebrar todo tipo de eventos ciudadanos.

Apuesta por una continuidad completa del suelo, haciéndolo accesible, en particular en su unión con Princesa y Gran Vía, hacia el noroeste, y en su conexión con el Templo de Debod y el Palacio Real, al sur. Se manejan los desniveles con extremado cuidado, evitando barreras y haciendo que la percepción del espacio se amplíe por sus cuatro costados.



Plaza de España. Imágenes del proyecto ganador



EmPLÁZate. Barrio de Fuente del Berro
Plaza de Rufino Blanco

Urbanismo colaborativo:

El que se realiza con una participación activa de la ciudadanía en el diagnóstico, toma de decisiones e implementación de soluciones.

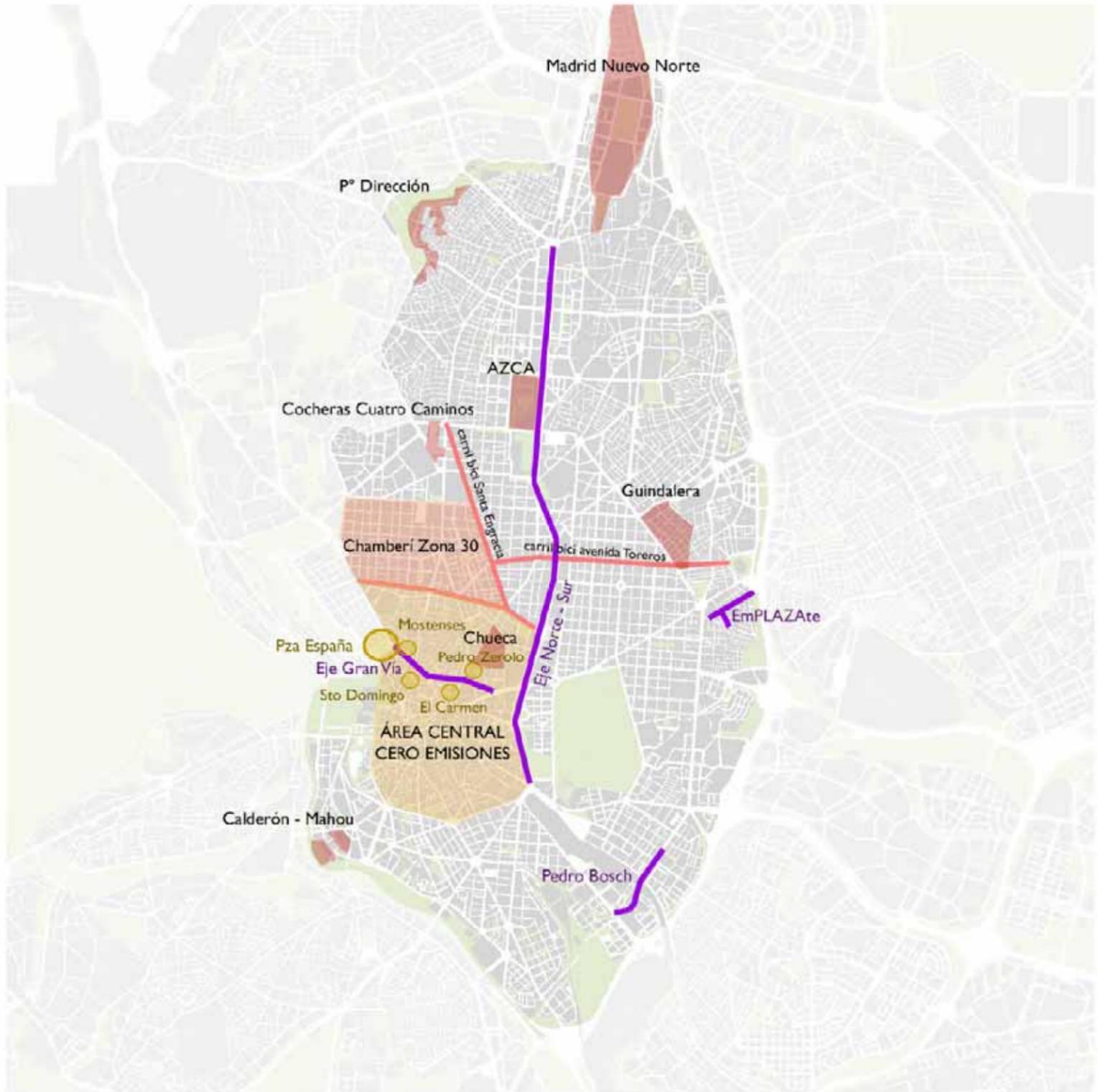
Reforma del Barrio de Chueca

El barrio de Chueca, al igual que otros barrios del centro, cuenta con escaso espacio para el peatón, con aceras en mal estado e invadidas por vehículos de reparto. La actuación supone una mejora de la movilidad peatonal y de la habitabilidad general del barrio, con nuevos pavimentos adoquinados, nuevo alumbrado y mobiliario, introducción de arbolado de alineación y pavimentos permeables que mejorarán las condiciones ambientales de humedad y temperatura.

EmPLÁZate. La remodelación participada del espacio público en el distrito de Salamanca

Se aborda la remodelación y mejora de varios espacios públicos en los barrios de Guindalera y Fuente del Berro. Se trata de cuatro pequeñas plazas, Boston, Basilea, Rufino Blanco y Bocángel, con escasa calidad ambiental, paisajística que generan problemas de seguridad y de falta de autonomía para los vecinos y paseantes derivada de la invasión masiva del automóvil. Las plazas conforman una red urbana de fuerte identidad en la que los equipamientos públicos tienen gran protagonismo y favorece los tránsitos peatonales sobre el actual puente de la M-30, el parque Fuente del Berro y conectando con la calle san Marcelo.

Es importante la realización de un diagnóstico participativo en el proceso y la recuperación de elementos de memoria histórica con fuerte presencia en el barrio, como la antigua cárcel de mujeres de Ventas.





Eje Norte-Sur

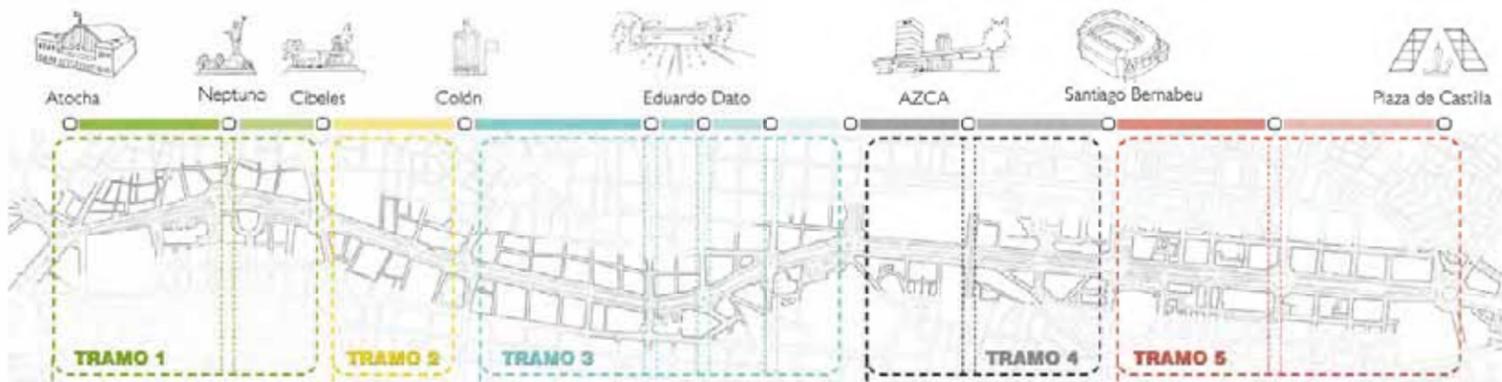
Eje Norte-Sur: Paseos del Prado, de Recoletos y de la Castellana

Es una propuesta de actuación de futuro, que plantea una primera reflexión respecto al papel de este eje urbano en el contexto de una futura reorganización de la movilidad en la Almendra Central de Madrid y del sistema de espacios públicos.

La amplia sección actual del Eje Norte-Sur posibilita una reordenación progresiva en el tiempo que vaya adaptando la vía a nuevos esquemas de movilidad. Cabría iniciarse con la inserción de un itinerario ciclista y una mejora de la accesibilidad peatonal, dos actuaciones muy necesarias y estudiar otros escenarios para posibles esquemas funcionales más ambiciosos en referente a la prioridad peatonal y de transporte público.

El Eje Norte-Sur estructura la ciudad, es un espacio de centralidad por sí mismo con varios tramos diferenciados y donde se vuelcan actividades con alto valor añadido. El paseo del Prado es el tramo de centralidad cultural y uno de los ámbitos con mayor valor patrimonial de Madrid. Conjunto declarado BIC y en proceso de declaración de Patrimonio de la Humanidad, con la estación de Atocha, Museo del Prado, Jardín Botánico, Museo Thyssen, Caixaforum, contiene uno de los bulevares históricos de más valor en el conjunto del Paseo.

Entre Cibeles y Colón, el paseo de Recoletos es uno de los tramos con mayor intensidad de uso por albergar eventos colectivos como la feria del libro antiguo, la terraza del Café Gijón, la Biblioteca Nacional y la plaza de Colón.



En los siguientes tramos del paseo de La Castellana, la calzada se va ensanchando y el uso peatonal del bulevar se va perdiendo con problemas de acceso y permeabilidad. Entre Colón y Nuevos Ministerios es un espacio de palacetes y sedes representativas de entidades financieras e institucionales, ejemplos de arquitectura y usos singulares. Los siguientes tramos construidos en los años 60, acogen edificios terciarios y residenciales de mayor altura como el conjunto de Azca y las torres de la plaza de Castilla repartiéndose a lo largo del eje sedes institucionales como el Ministerio de Hacienda, el Canal de Isabel II y el Instituto Nacional de Estadística, o elementos de referencia colectiva como el estadio Santiago Bernabéu.

La estrategia de intervención plantea tres tipos de mejoras necesarias:

1. Las mejoras peatonales que pretenden solucionar los problemas actuales de falta de continuidad longitudinal de los itinerarios peatonales a lo largo del eje norte-sur, la dificultad de acceso a los bulevares y la permeabilidad de cruces peatonales en la proximidad de las glorietas. Aumentar las aceras de las vías laterales priorizando la movilidad y el acceso local, mejorar la permeabilidad hacia los bulevares centrales estudiando los flujos peatonales para proyectar nuevos pasos en las vías de servicio y en los cruces de las glorietas.

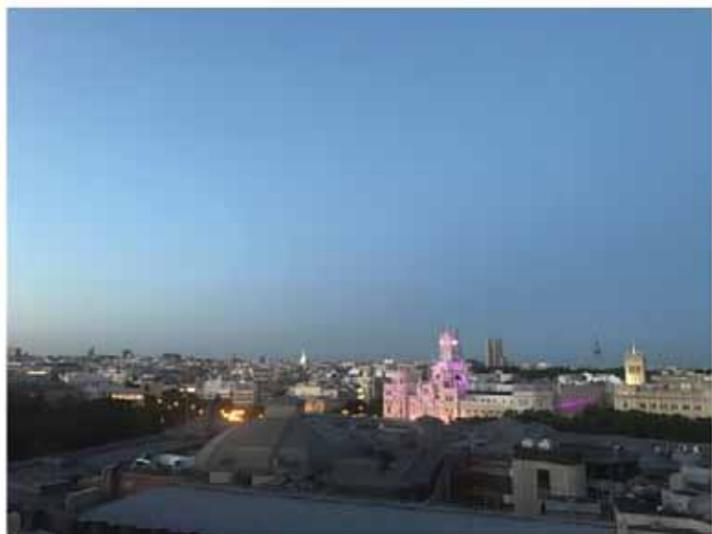
2. Consolidar la presencia de la bicicleta de manera continua en todo el eje. La propuesta consistiría en canalizar el tráfico ciclista por las vías laterales trasladando el tráfico de paso norte-sur de estas vías a la calzada central y quedando las vías laterales para el uso de un tráfico más local de acceso a los barrios situados en los márgenes. La bicicleta compartiría este espacio más calmado con el coche.

3. Hacer que el transporte público sea la forma más rápida y cómoda para acceder y recorrer el eje, con la idea de aumentar considerablemente su competitividad frente al automóvil. Se trataría de implantar plataformas reservadas con un alto grado de segregación y prioridad en intersecciones para poder convertir la actual línea 27 de la EMT en un servicio de alta capacidad.



Paseo de El Prado:
Escenarios actual, mínimo y óptimo

Movilidad sostenible:
Modelo de movilidad que permite desplazarse con los mínimos impactos ambientales y territoriales.



Área Central Cero Emisiones

Plan de Calidad del Aire:

Programa impulsado por el Ayuntamiento de Madrid orientado a conseguir una ciudad sostenible que garantice la salud de la ciudadanía frente al reto de la contaminación atmosférica, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero y fortaleciendo la ciudad frente a los impactos del cambio climático.

ACTUACIONES DE MOVILIDAD

La situación actual de Madrid pasa por la necesidad de reconducir la movilidad urbana para conseguir objetivos de calidad del aire y salud urbana. Así, Madrid ha aprobado recientemente el Plan de Calidad del Aire que establece el objetivo de reducir en 2030 las emisiones contaminantes asociadas a la movilidad a niveles de un 50% respecto a las del año 2012, cumpliendo así con los valores recomendables para la OMS. Entre las principales medidas a implantar están la creación de un Área Central Cero Emisiones, la transformación de ejes urbanos en ejes cívicos, la implantación de la bicicleta como modo de movilidad alternativo y la mejora de las condiciones para favorecer la movilidad peatonal.

Uno de los proyectos principales de dicho "Plan A", es la implantación a partir de 2018 de una única Área de Prioridad Residencial que abarque la práctica totalidad del distrito Centro, bajo el nombre de Área Central Cero Emisiones, a la que solo podrán acceder los residentes y vehículos autorizados. Actualmente hay implantadas cuatro Áreas de Prioridad Residencial: Letras, Cortes, Embajadores y Ópera que se verán englobadas en una nueva área de mayor superficie, que permita optimizar los efectos positivos sobre la calidad del aire a la vez que se hace más comprensible y se simplifica el control a un ámbito más fácilmente identificable.

Otras actuaciones propuestas en el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático y que en el futuro se podrían ir planteando en la almendra central es la generación de una red de ejes cívicos.

Otra de las medidas es la introducción de reformas en vías residenciales que permitan la reducción de la velocidad de circulación al entorno de los 30 km/h. El objetivo de esta acción es favorecer la coexistencia de los diferentes modos de transporte en especial de la movilidad peatonal y ciclista. La reducción de la velocidad consigue una mayor integración urbana de las calles, mejora su permeabilidad y disminuye la contaminación atmosférica y acústica, en definitiva ayuda a mejorar la calidad del espacio público.

Itinerarios Ciclistas

Los nuevos itinerarios ciclistas que se están desarrollando actualmente tratan de dar a la bicicleta un mayor papel en la movilidad cotidiana, mejorando las condiciones para que se convierta en una alternativa de movilidad como medio de transporte urbano.

Los proyectos en curso suponen la implantación de la red básica contenida en el Plan Director de Movilidad Ciclista que ha sido actualizado recientemente y que ha contado para ello con un proceso participativo a través del Foro Ciclista de Madrid 2016.

Las soluciones funcionales y constructivas adoptadas en los proyectos permiten que todos los usuarios puedan utilizarlos con total accesibilidad y comodidad, poniéndose en marcha mediante intervenciones ligeras, baratas y reversibles y redistribuyendo el espacio hoy dedicado de manera exclusiva a la circulación del automóvil. Se potencian los desplazamientos en bicicleta por el centro de Madrid interconectando parques urbanos, equipamientos y estaciones de transporte colectivo (Intercambiadores, estaciones de Metro y paradas de autobuses de la EMT).

La inserción de una vía ciclista en la sección de una calle se interpreta, además, como una oportunidad para mejorar el espacio peatonal, la circulación del transporte público y el acceso a sus paradas y estaciones. También supone un incremento de la seguridad vial, adaptando la circulación motorizada al entorno y características de las vías mediante medidas de templado de tráfico como reducción de ancho de carriles, ciclo-carril, nuevos pasos semaforizados para mejorar los movimientos y paradas de motos-bicis en pasos con semáforo.

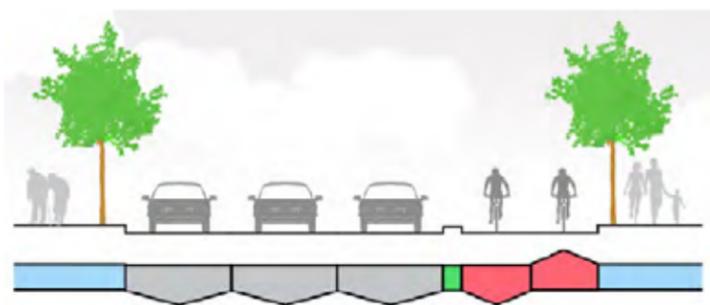
En la actualidad se han ejecutado 32km. de vías ciclistas y hay 116 km. en previsión de desarrollo hasta 2019. El objetivo perseguido es incrementar 50 km. de itinerarios ciclistas al año según determinaciones del citado Plan.



Vías ciclistas



Carril bici.
Calles Toledo y Alcalá



Calle Santa Engracia. Sección

Los criterios para la integración o segregación del tráfico ciclista se basan en introducir itinerarios segregados cuando la intensidad de circulación o la pendiente de la calle son elevadas con objeto de mejorar la seguridad del ciclista. En las calles en que las condiciones son más favorables se integran con el tráfico mediante carriles que comparten con vehículos privados o autobuses.

Tres Itinerarios ejecutados:

Santa Engracia-Bravo Murillo-Bulevares y prolongación Madrid Río, de Aniceto Marinas al puente de los Franceses. En líneas generales, el objetivo principal de este proyecto ha consistido en la reducción de las emisiones mediante la eliminación de parte del tráfico rodado que circula en la actualidad por los ejes de los distritos de Chamberí, Centro y Moncloa-Aravaca, para generar un carril exclusivo de autobús y bici en el tramo de bulevares y otro en Santa Engracia.

Itinerario ciclista paseo Moret-Pintor Rosales, Puerta de Toledo –Antonio Leyva y avenida de Oporto-Eugenia de Montijo. El objetivo de este itinerario es impulsar el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos, al conectar la Ciudad Universitaria con los distritos de Arganzuela y Carabanchel.

Avenida de los Toreros. Este itinerario, a modo de eje transversal este-oeste, se realiza para conectar la avenida Donostiarra con el itinerario ciclista de la calle Santa Engracia.

Las nuevas actuaciones que seguirán desarrollándose en el futuro en el ámbito de la Almendra Central van ligadas a la remodelación de avenidas como la Gran Vía o el proyecto para realizar un itinerario paralelo y alternativo al del parque Madrid Río que solucione los conflictos actuales entre peatones y ciclistas y la mejora de la salida ciclista hacia el norte por la avenida de Burgos.

Chamberí Zona 30: Un ejemplo de urbanismo táctico

Chamberí Zona 30 es una actuación que persigue un cambio en la cultura de la movilidad, donde la calidad ambiental de un barrio y los desplazamientos peatonales y ciclistas tengan prioridad frente al tráfico de paso. Se trata de un distrito céntrico, con elevados índices de contaminación y escasez de espacios libres.

La idea que da origen a la propuesta es el modelo conocido de células urbanas o supermanzanas de aplicación a tramas de ensanche donde hay una ordenación del tráfico que se canaliza hacia calles perimetrales y el resto de calles se dejan para un tráfico local, evitando el tráfico de paso. Es importante en este modelo de ordenación de la movilidad definir la dimensión de la célula urbana, localizar los entornos a proteger del tráfico no deseado y definir los diseños de coexistencia o zona 30 a implantar en las calles más locales.

La metodología que sigue el Plan Zona 30 Chamberí se basa en el denominado "urbanismo táctico", que lleva asociado la implantación de rediseños viarios para su evaluación durante un periodo de prueba. Se realizan como intervenciones de bajo coste y carácter ligero sin obra civil, como instalación de mobiliario urbano, pintura, marcas viales y otros similares, que reordenan la circulación y las zonas de aparcamiento para ampliar y generar nuevos espacios estanciales.

El otro aspecto fundamental es la participación de la ciudadanía durante todo el proceso, tanto en la fase previa de diseño de estas intervenciones temporales, en la localización y definición de los elementos de mobiliario a instalar, como durante el periodo de prueba, recogiendo la percepción ciudadana sobre las ventajas e inconvenientes de la actuación, así como proponiendo mejoras.

Aquellas intervenciones que tras el periodo de prueba se considere que no han tenido un buen resultado son eliminadas, restaurando la configuración anterior de la calle. Por el contrario, las intervenciones que han supuesto un beneficio son convertidas en permanentes, mediante la correspondiente inversión en una obra convencional.



- Aumento plazas de aparcamiento
- Reducción plazas de aparcamiento

Esquema de reagrupamiento de las plazas de aparcamiento



Proceso participativo

Supermanzana:

Conjunto de manzanas y calles en las que las grandes vías que la enmarcan son ejes de circulación para los coches y las calles menores e interiores pasan a ser un espacio para residentes, ciclistas y peatones, con anchas aceras y más arbolado.

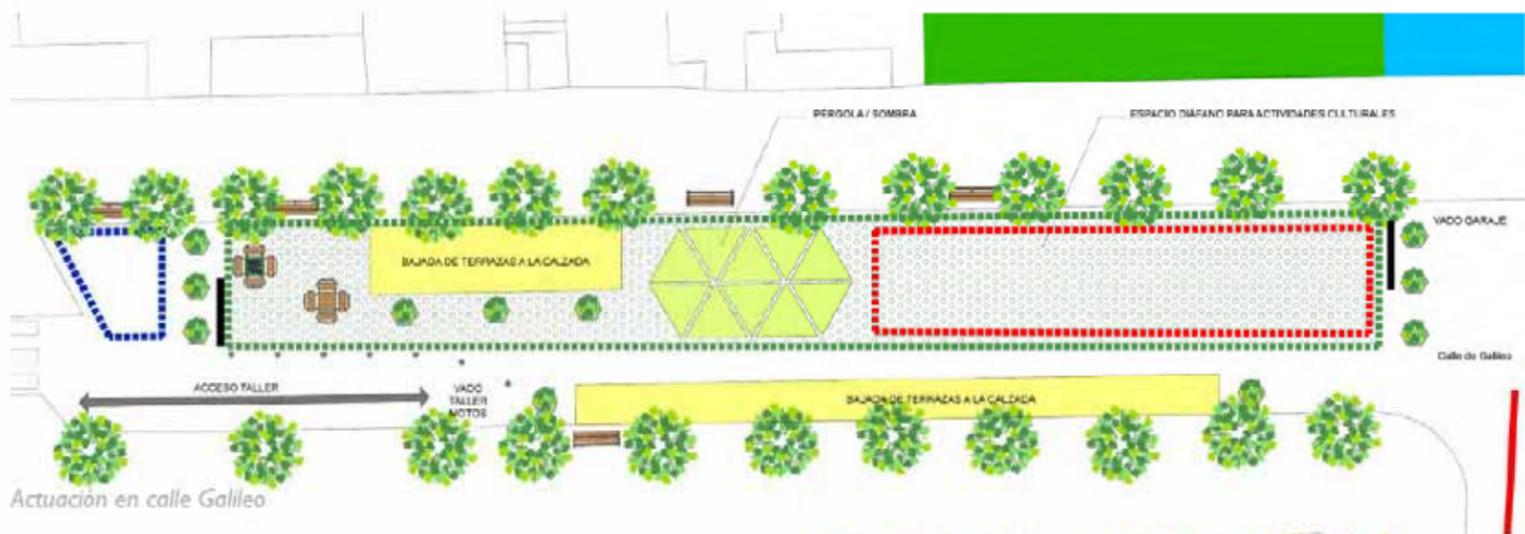


Calle Galileo

Dentro de este plan se proponen dos tipos de intervenciones, dependiendo de la intensidad de la actuación en cuanto a la modificación del espacio destinado al vehículo privado y la creación de espacios estanciales.

El primer tipo de intervención, de mayor intensidad, restringe la posibilidad de ser atravesados por el vehículo privado, manteniéndose la circulación de transporte público y bicicletas, así como el acceso a garajes y servicios de emergencias. Supone la eliminación de todas las plazas de aparcamiento en superficie y se centran en la generación de nuevos espacios estanciales en el barrio.

El segundo tipo de intervención, de menor intensidad, mantiene la circulación del vehículo privado a través de ellas, se centra en la ampliación de aceras y calzado del tráfico que las recorre. Su localización ha sido generada en base a la identificación de los puntos críticos en términos de seguridad y accesibilidad peatonal, así como de los itinerarios más usados dentro del barrio para los desplazamientos peatonales.



Actuación en calle Galileo

PONLE GUINDA. La recuperación de la identidad de Guindalera Vieja

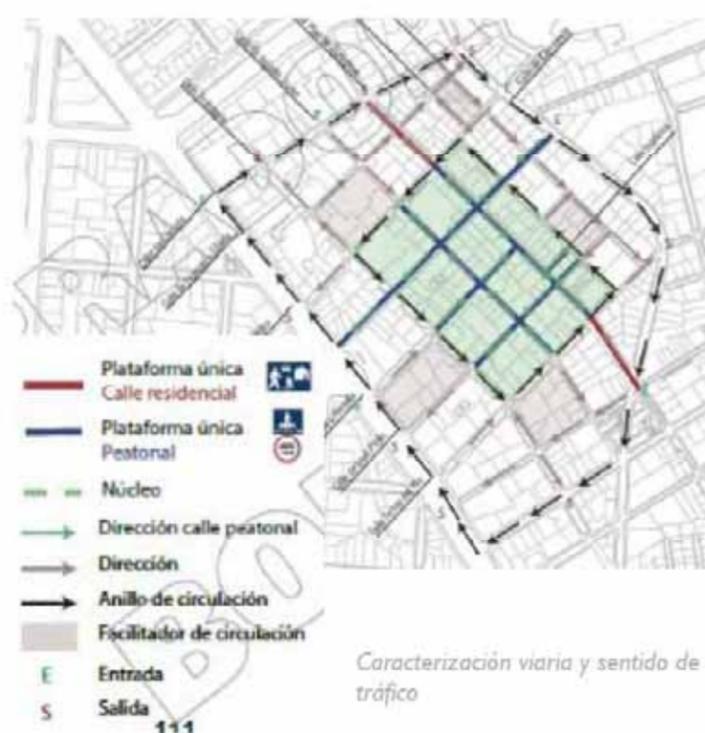
La actuación de transformación de Guindalera Vieja, bajo el lema "Ponle Guinda", tiene como objetivo prioritario la regeneración del espacio público con soluciones de movilidad sostenible en donde la accesibilidad, los recorridos preferentes y los espacios para la convivencia se definen a partir de los mapas

colaborativos desarrollados en los talleres participativos con diversos agentes que intervienen en las actividades del barrio.

Las actuaciones propuestas, sobre un ámbito delimitado por las calles Cartagena, Francisco Silvela y la avenida de América, en un entorno que no permite generar nuevas plazas, pero sí puede "regenerar el espacio" con soluciones de movilidad, podrían pasar por la peatonalización de determinadas calles, convertir zonas en desuso en parques, ampliar aceras, renovar el mobiliario o renaturalizar las calles con arbolado y vegetación.

Se mantiene la idea que da origen a la propuesta de otros distritos de la Almendra; el modelo de células urbanas o supermanzanas, en una trama urbana con manzanas edificadas de mediana superficie, donde se propone una nueva ordenación del tráfico de paso canalizándolo hacia calles perimetrales, mientras que el resto se reservan para el tráfico local, preferentemente peatonal y ciclista. Se intenta evitar el funcionamiento actual en el que las calles locales son la alternativa del tránsito motorizado y de paso a la avenida de América o Francisco Silvela.

En este caso la creación de una plataforma única delimitada por las calles Méjico, Andrés Tamayo, Ferrer del Río y Ardemans, conformarían un núcleo peatonal, frente al anillo de tránsito rodados de las calles Francisco Silvela, Coslada y Cartagena que funcionaría como distribuidores locales. En este núcleo se localizan dotaciones públicas de gran afluencia, especialmente colegios de enseñanza primaria para los que se prevé una especial identificación a la hora de actuar mediante urbanización. Las calles de Bejar y Pilar de Zaragoza se configuran como ejes urbanos locales dando acceso al núcleo principal, que tendrá la consideración de "supermanzana" a los efectos del esquema funcional global lo que posibilitará una transformación regeneradora importante para el barrio.





ÁREAS DE OPORTUNIDAD

Las actuaciones de renovación urbana que se vienen desarrollando en la almendra central surgen de la oportunidad que presentan suelos destinados a usos infraestructurales o de equipamientos que o bien dejan de cumplir con las funciones con las que surgieron inicialmente, o bien requieren adaptarse a una nueva funcionalidad reconsiderando la ocupación de suelo y la inserción en la ciudad, como es el caso de ferrocarriles, cuarteles o cocheras de metro. La óptima localización en posiciones centrales hace más viable la transformación con nuevos usos lucrativos, siendo el papel de la administración en estos casos garantizar el interés general mediante la obtención de nuevos espacios dotacionales.

Madrid Nuevo Norte

Es sin duda el proyecto urbanístico más importante para el norte de la capital, que requiere del acuerdo de los tres niveles de administración y de los promotores públicos y privados (ADIF Y BBVA). Este proyecto supone cerrar la brecha del ferrocarril entre los distritos de Chamartín y Fuencarral generando un nuevo barrio residencial y un centro de negocios en



Madrid Nuevo Norte. Maqueta de la propuesta

torno a la estación de Chamartín. Uno de los aspectos claves es la remodelación de la estación con una modernización de las instalaciones de manera que refuerce su papel de nodo de comunicaciones y suponga una referencia a nivel europeo.

El Ayuntamiento de Madrid, el Ministerio de Fomento-ADIF y la empresa Distrito Castellana Norte (DCN) están avanzando en la búsqueda de consenso. El 27 de julio presentaron conjuntamente las bases para la ordenación urbanística del espacio rebautizado como 'Madrid Nuevo Norte', cuyo objetivo es impulsar el desarrollo de la zona norte de la capital, paralizado durante 25 años, mediante un acuerdo político sin contenido administrativo.

Las bases para la ordenación urbanística del desarrollo norte de Madrid se sustentan en los principios de la propuesta municipal presentada en mayo de 2016, que recogía una intervención viable, sostenible y adaptada a las necesidades de la ciudadanía.

Las ideas sustantivas que articularían la nueva propuesta se podrían sintetizar de la forma siguiente

1. El acuerdo toma como referencia «Madrid Puerta Norte» en lo que se refiere a las estrategias y bases de los usos mayoritarios a implantar: al sur de M30 domina el uso terciario (gran centro de negocios) y al norte domina el residencial.

2. El acuerdo propone el cambio del planeamiento vigente a través de una Modificación de Plan General, recuperando el control público de la intervención a través del planeamiento y la gestión.

3. El acuerdo propone desde el inicio una disminución sustancial de la edificabilidad. En el cómputo global se pasa de 3,370 millones de metros cuadrados de edificabilidad del planeamiento antecedente a 2,830m² contando con la edificabilidad terciaria en el ámbito de la estación ó 2,680m² sin la edificabilidad prevista en ese ámbito. (20%-30% de disminución).

4. La remodelación de la estación de Chamartín se fija como una prioridad y como elemento determinante y sustantivo de la ordenación. Además, la concentración

de las oficinas en el entorno de la estación persigue garantizar un modelo de movilidad sostenible basada en el transporte público apoyado por el metro, autobuses concebidos de forma integrada.

5. El acuerdo propone la división de la intervención urbana en cinco sectores: Estación, Sur de M30; Fuencarral-Malmea, Fuencarral-Tres Olivos, y Fuencarral-Las Tablas. Esta propuesta permite garantizar una gestión más eficaz y evitará situaciones de control de alguno de los propietarios sobre los demás.

6. El acuerdo plantea el incremento de reserva del uso residencial con destino a vivienda protegida. Sobre el 10% mínimo que establece la ley, el acuerdo fija un 20% en los cinco sectores (también al sur de la M-30). Por otra parte como el acuerdo vincula que las cesiones al ayuntamiento de Madrid deberán realizarse en uso residencial, una parte muy significativa de este tipo de vivienda pasará al ayuntamiento pudiendo formar parte de los programas residenciales municipales.

7. El acuerdo enuncia ciertas condiciones con objeto de matizar los efectos de la intervención urbana sobre la EMT. Se incrementan tanto sus aprovechamientos como el valor de los mismos y se posibilita su traslado a otra parcela ubicada al norte de M30 calificada como dotacional-equipamiento de transporte.

En conclusión, en la modificación puntual de plan general se contendrá el desarrollo de los objetivos generales de la ordenación siguientes:

- se establecerán 5 ámbitos de ordenación y áreas de reparto diferenciadas bajo una propuesta unitaria y excluirá las superficies de suelo de sistema general viario y ferroviario.
- la ordenación apostará por la movilidad sostenible
- el sistema de espacios libres y zonas verdes configurará un eje longitudinal articulador con otros grandes espacios verdes de la ciudad.
- articulará los elementos estructurantes del conjunto de ámbitos que garanticen la ordenación general del área, incorporando la ordenación del APE "Colonia Campamento"
- priorizará la inclusión de ordenaciones de

detalle/pormenorizadas en la misma frente a ordenaciones remitidas.

De esta forma la ordenación, planteará que se desarrollen dos grandes entornos diferenciados por sus objetivos en cuanto a la relación con la ciudad: al sur de Calle 30 el gran centro de negocios y, al norte, se trabajará en la línea de implantar usos acordes con el tejido urbano circundante mayoritariamente residenciales extendiendo una cierta centralidad ligada a los nodos de transporte público. En este sistema tiene un papel relevante la remodelación de la estación de Chamartín. El sistema lineal de zonas verdes y espacios libres, junto a las conexiones viarias norte sur y transversales, este oeste, habrán de estructurar la propuesta.

Nuevo Mahou-Vicente Calderón

Renovación urbana de un ámbito de 20 Has, en los suelos ocupados por la antigua fábrica de Mahou y el estadio Vicente Calderón con el objetivo de desarrollar un operación de significativo impacto en la escena urbana por generar una nueva fachada al río Manzanares. Supone una revisión de la ordenación aprobada en 2009 y anulada por los tribunales, disminuyendo la edificabilidad, sustituyendo la tipología de torre por la de edificación en manzana cerrada e incrementando las dotaciones públicas.

Con fecha 5 de diciembre de 2016, se inicia la tramitación de una Modificación Puntual del Plan General para la creación de un nuevo ámbito de Planeamiento Específico "Nuevo Mahou-Calderón", tras la celebración de un proceso de participación ciudadana en el que se han convocado mesas de debate sobre el ámbito y se han recogido las diferentes propuestas surgidas en ellas.

La Modificación Puntual de Plan General es coherente con las estrategias y criterios municipales ya que por un lado, entraña una cuestión de interés general en la que las componentes públicas de la misma son prioritarias para la ciudad y por otro se encuentra incluida en el Plan de Gobierno 2015-2019, dentro del eje estratégico, "una ciudad cercana, cohesionada y habitable", que incluye como actuación el proyecto



Mahou-Calderón
Estado actual - Infografía de la propuesta

Mahou-Calderón, describiendo como objetivo la “redefinición del proyecto, equiparando los parámetros urbanísticos con los barrios del entorno y llegando a un acuerdo con todas las partes”.

Se trata de reconvertir los usos actuales del ámbito, deportivo e industrial, en la nueva escena urbana generada por la demolición de la fábrica de cervezas y por la futura demolición del estadio Vicente Calderón y en el marco del proyecto Madrid-Río. También supone la oportunidad de resolver la discontinuidad que en la actualidad presenta el parque del Río que permanece en superficie y discurre, en parte, por debajo de la grada oeste del estadio Vicente Calderón.

La edificabilidad total de 147.050 metros cuadrados edificables (m^2e), lo que supone un coeficiente de edificabilidad de $0,76 m^2e/m^2s$, respecto a la totalidad del ámbito. Se establece como uso cualificado característico el Residencial, y como uso cualificado no característico el de Servicios Terciarios, estableciéndose para el uso residencial el 90% de la edificabilidad y para el terciario el 10%. Además se ha reservado un 10% de la edificabilidad residencial a vivienda sujeta a un régimen de protección pública.

La nueva ordenación supone una ganancia de zonas verdes aledañas al parque Madrid Río de hasta 8 Has., la edificación de entre 1.400 y 1.500 nuevas viviendas, algunas de las cuales serán en régimen de protección y 12.800 m^2 de nuevos espacios dotacionales. La reducción de edificabilidad ha sido posible por la disminución de cargas, al eliminar el soterramiento de la M-30 elevando la cota del parque, lo que ha permitido atender las demandas vecinales críticas con las alturas y la densificación del barrio que comportaba la propuesta anterior.



Mahou-Calderón. Infografía de la propuesta



Remodelación de las Cocheras de Cuatro Caminos

Otra de las actuaciones de renovación urbana sobre suelos infraestructurales, en este caso sobre los terrenos ocupados por las cocheras de metro de Cuatro Caminos, que se soterran y generan oportunidad de nuevas viviendas y espacios verdes y dotacionales. Es un proyecto que promueve nuevas viviendas en régimen de cooperativa. Actualmente la solución a la cubierta de las cocheras está haciendo necesario algún reajuste en el proyecto para garantizar la adecuada integración de la propuesta solucionando los problemas de permeabilidad peatonal y encuentro con la zona verde propuesta.



Cocheras de Cuatro Caminos