

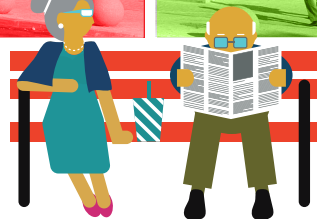
Madrid Recupera

Plan Estratégico de Regeneración Urbana 2018-2030

Moncloa - Aravaca



MAD-RE
PLAN



desarrollo urbano
sostenible

MADRID

Introducción

El Ayuntamiento de Madrid, a través del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible, ha elaborado el Plan Estratégico de MADRID RECUPERA, con el que se redefine el modelo de ciudad y se da respuesta a retos presentes y futuros.

El objeto de este nuevo modelo urbano es conseguir una ciudad policéntrica en la que cada distrito pueda desarrollar sus potencialidades en el marco de un territorio más equilibrado en cuanto a funciones y significados. Para avanzar hacia ese objetivo, se apuesta por la planificación estratégica, entendida como instrumento dinámico y comprensible para la definición del futuro de la ciudad.

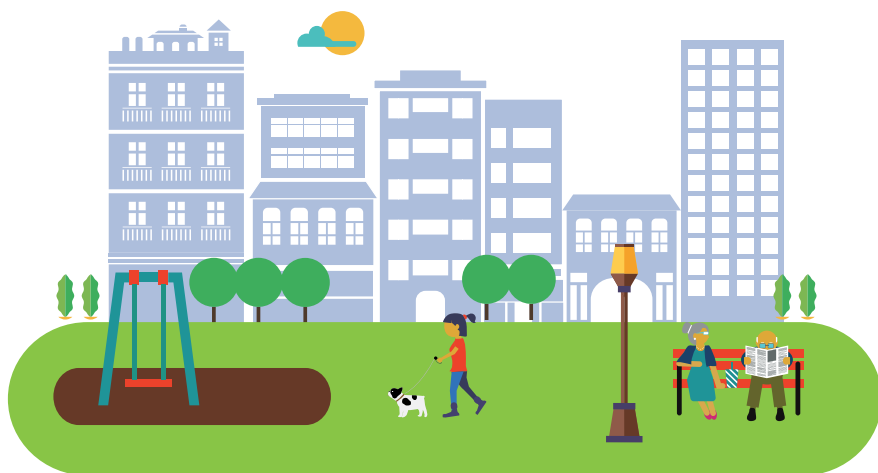
Este trabajo acerca a Madrid al modelo de ciudad inclusiva, segura, resiliente y sostenible, fijado en la Agenda Urbana Mundial para 2030 de Naciones Unidas. Para ello, este Plan está dotado de un enfoque integral que entiende la ciudad como un todo, en el que se aborda el urbanismo, la movilidad, el espacio público, los retos sociales y ambientales, de manera conjunta.

El Plan tiene por misión definir e impulsar el desarrollo de un programa de actuaciones de carácter estratégico para la regeneración revitalización y rehabilitación de los distritos que se encuentran en una situación social y económica más desfavorecida respecto a la media del municipio. Se plantea desde la necesidad de contribuir a la rehabilitación de edificios, a la mejora de los espacios públicos, calles y plazas a ordenar suelos vacantes o desaprovechados, así como a intervenir en la movilidad urbana.



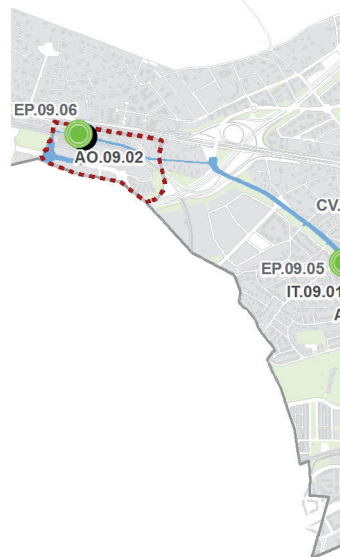
Cada uno de los distritos de Madrid es equiparable a una ciudad mediana por población y extensión. Como tal, deben tener una estructura urbana y unos recursos suficientes para atender las demandas de los ciudadanos que los habitan, tales como una red peatonal que conecte los equipamientos más frecuentados como colegios, mercados o estaciones de transporte, un modelo de movilidad sostenible donde no prevalezca el acceso en coche frente a la salud, el medio ambiente o el uso social del espacio y unos barrios que cuenten con espacios libres y edificios adaptados a la normativa actual en materia de accesibilidad y habitabilidad. Los distritos también tienen una identidad propia y una memoria histórica que les aportan singularidad y que debe ser reforzada y potenciada para que funcionen como centros urbanos atractivos. Esta visión “Madrid como ciudad de ciudades”, inspira las propuestas de actuación del Plan MADRID RECUPERA.

La elaboración del Plan ha contado con la colaboración de Juntas Municipales de Distrito y Áreas municipales que trabajan con el objetivo común de recuperar y mejorar la ciudad existente, al modo de una estrategia territorial que identifica lugares o territorios comunes para trabajar con proyectos “híbridos o transversales” entre diferentes servicios y departamentos municipales. El Plan se ha diseñado con la información derivada de procesos participativos que han tenido lugar en la ciudad y las mesas o grupos de trabajo que se han organizado a través de los Foros Locales de los Distritos y seguirá contando con la participación vecinal en las fases de desarrollo de proyectos.







Actuaciones en Moncloa - Aravaca

El gran corredor ambiental de Madrid



Actuaciones Puntuales

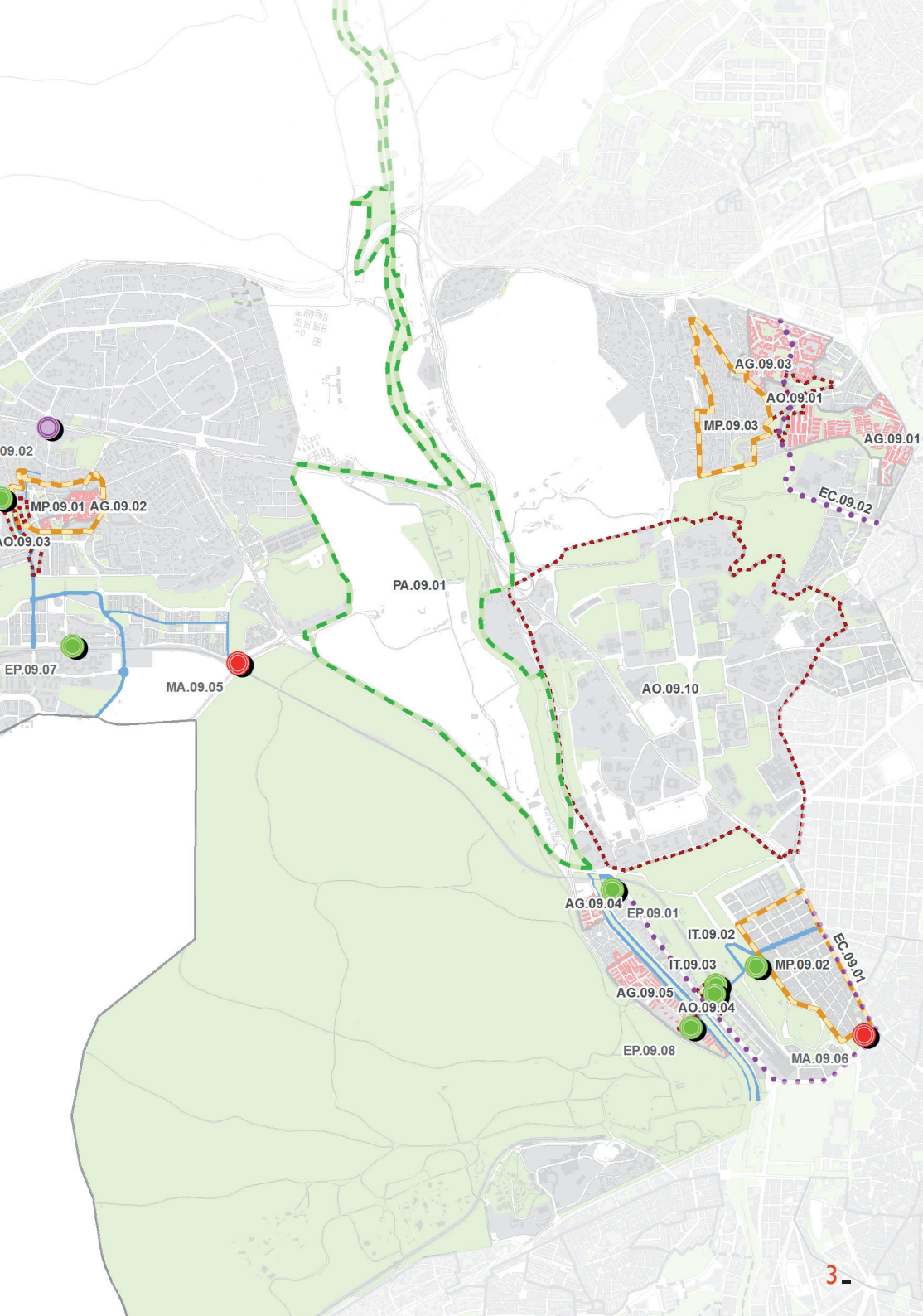
-  Mejora de la Accesibilidad
-  Remodelación de Espacio Público
-  Mejora de Conexiones Viarias
-  Remodelación de Área Intermodal

Actuaciones Lineales

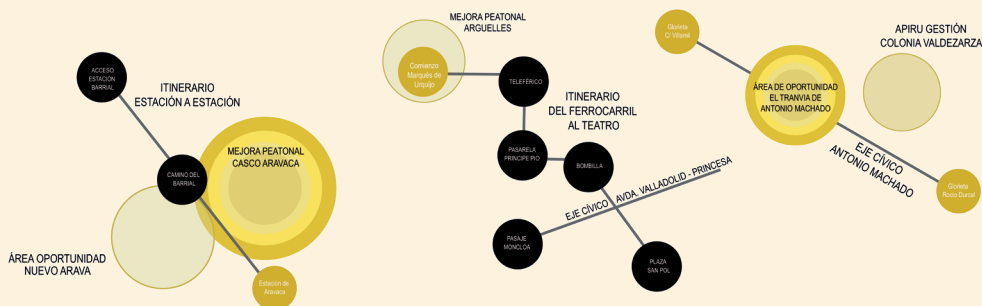
-  Actuaciones Lineales

Actuaciones Superficiales

-  Área de Mejora Peatonal
-  Área de Gestión de Movilidad
-  Área de Oportunidad
-  Área de Centralidad
-  Área de Intervención Ambiental
-  Itinerario Estructurante
-  APIRU de Gestión



PROGRAMA DE ACTUACIONES



Actuaciones 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

Eje cívico

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

Itinerario estructural

- 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

Actuaciones 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 Española

Mejora de conexión viaria

- CV.09.02 Nudo Zarzuela

Acción estructural:

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 tres itinerarios con carácter estructurante.

Itinerario “del Teatro al Ferrocarril” (IT.09.02)

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 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.



→ Plaza de San Pol de Mar.



→ Calle Ferraz, Argüelles.

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.

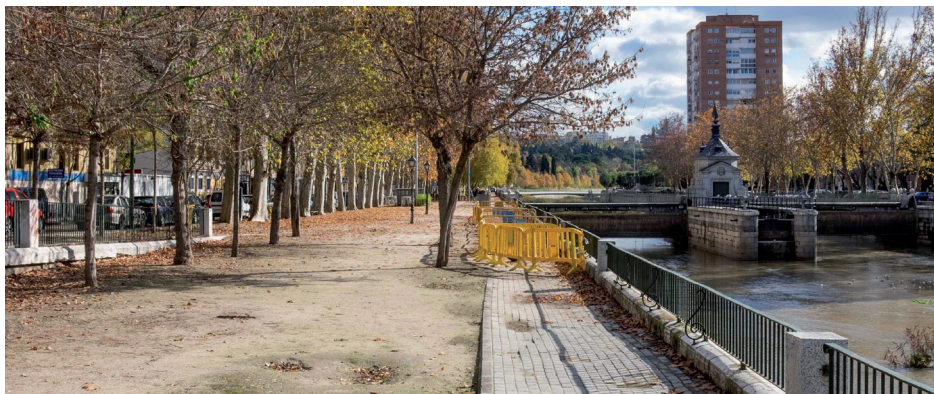
Itinerario “Estación a Estación” (IT.09.01)

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.

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



→ Calle Golondrina.



→ *Calle Aniceto Marinas y Ribera del Manzanares.*

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.

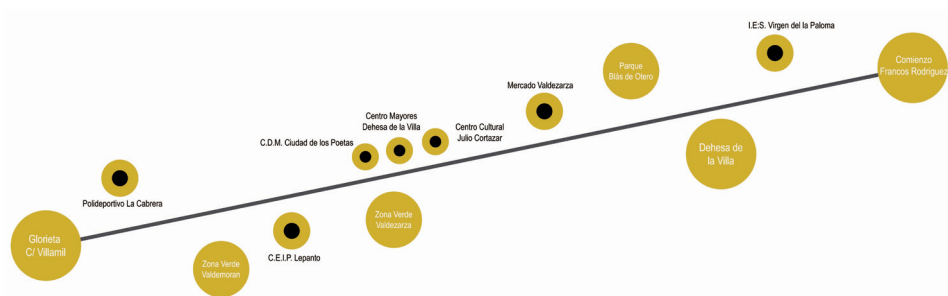
El itinerario continúa a través de la calle Acamar - glorieta de Lucrecia Pérez Matos - calle del Pico del Ocejón - camino del Barrial, hasta el nudo del Barrial sobre la M-40. Todas estas calles que se encuentran en prolongación disponen de una zona verde en su lateral izquierdo que se encuentra sin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

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 (IT.09.03)

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.



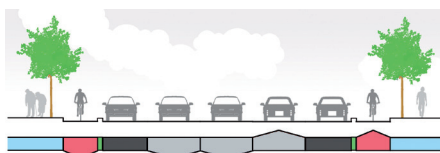
Actuaciones de movilidad

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.

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



→ Eje cívico Antonio Machado. Sección propuesta.

Casco de Aravaca y Norte de Sinesio Delgado (MP.09.01 y MP.09.03)

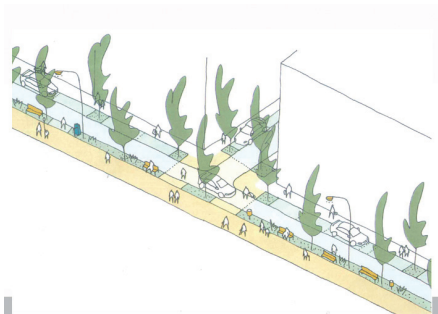
Estas áreas, con problemáticas similares, donde las zonas peatonales se reducen a un espacio residual en algunas plazas y zonas verdes y donde la estrechez de algunas aceras impide la accesibilidad a los portales y se hace necesario revisar la sección de algunas calles para cumplir con las condiciones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



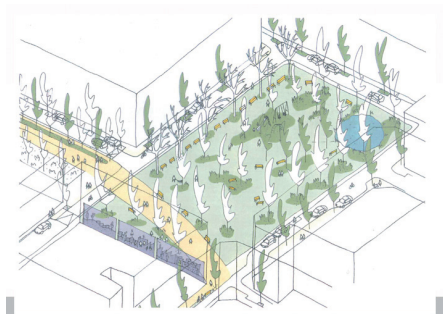
→ Casco de Aravaca.

Argüelles (MP.09.02)

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.



calle calmada



parque frondoso



reparto modal



peatonalización

→ Soluciones tipo para áreas de mejora peatonal.

Áreas de intervención ambiental



→ Ciudad Universitaria.

Recuperación ambiental y paisajística de la Ciudad Universitaria (AO.09.10)

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.

Proyecto Ambiental Manzanares Norte (PA.09.01)

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 dis-



→ Casa de Campo.



→ Parque del Oeste. Teleférico.

trito 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.



→ Aravaca.

Áreas de oportunidad

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

El Nuevo Aravaca (AO.09.03)

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 (AO.09.02)

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.



→ Estación del Barrial.

El Tranvía de Antonio Machado (AO.09.01)

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.



→ Antonio Machado. Propuesta.



→ Calle Antonio Machado.

_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.

Colonia Valdezarza (AG.09.01)

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 Valdezarza.



→ Colonia Saconia.

Colonia de Saconia, también denominada Ciudad de los Poetas (AG.09.03)

Adolece de los mismos problemas y causas que la colonia de Valdezarza próxima; el desarrollo del barrio creando espacios centrales con dotaciones o zonas estancias 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.

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 estancias pero ha imposibilitado un mejor desarrollo del transporte público, creando problemas de accesibilidad al barrio.



Santa Pola y Colonia San Antonio de la Florida (AG.09.04 y AG.09.05)

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.

