

**MADRID**desarrollo urbano
sostenible

Dirección General de Estrategia de Regeneración Urbana.



**PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CÍVICO
BARRIOS DE PACÍFICO-ADELFA- ATOCHA.
FASE 4. PROGRAMACIÓN Y
RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN.**

JULIO 2017

FASE 4 PROGRAMACIÓN Y RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN

Julio 2017

Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible

Carlos Corral Sáez	Subdirector General de Planificación de la Movilidad Sostenible
Eva Ramos López	Jefa de Departamento de Sostenibilidad y Movilidad
Marisa Tamayo Prada	Jefa Unidad Técnica Departamento de Sostenibilidad y Movilidad

Junta Municipal de Distrito de Retiro

Gorka Ascasibar Allona	Asesor Concejalía del Distrito
------------------------	--------------------------------

Junta Municipal de Distrito de Arganzuela

Antonio García Martínez	Asesor Concejalía del Distrito
-------------------------	--------------------------------

Equipo redactor de Asistencia Técnica al Ayuntamiento de Madrid.

Alfonso Arenas García	Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
Emilio Parrilla Gorbea	Arquitecto Urbanista
Javier Comabella Marcos de León	Sociólogo

PROGRAMACIÓN Y RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN. FASE 4

FASE 4 PROGRAMACIÓN Y RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN. 15 días

- Descripción de las acciones que han de llevarse a cabo para la implantación de la propuesta, priorizadas y con estimación de presupuesto.
- Elaboración de criterios directores de aplicación a proyectos de reforma y urbanización para la consolidación de la alternativa elegida.

Ambito de la propuesta.

La propuesta se realiza en las calles:

- Calle Cavanilles entre la glorieta de Mariano de Cavia y Doctor Esquerdo.
- Doctor Esquerdo desde la intersección la plaza de Conde de Casal hasta el cruce con Avenida Ciudad de Barcelona
- Pedro Bosch desde Avda. Ciudad de Barcelona hasta el encuentro con Méndez Álvaro.
- Calles aledañas inmediatas que puedan verse afectadas por la propuesta principal: calle Alberche, Cocheras y Cerro de la Plata.
- Paseo de invierno desde calle Téllez a Cerro Negro.

Objetivo del documento de programación y recomendaciones de actuación:

Una vez realizadas en la fase 2 "el análisis y diagnóstico" del ámbito de estudio y en la fase 3 "la definición de la propuesta" y tras la elección de la alternativa mixta 3+4, con la definición del esquema funcional de dicha propuesta y de la definición geométrica y funcional de los nuevos espacios libres generados, en este documento de "programación y recomendaciones de actuación" se acometen las siguientes descripciones de acciones de la propuesta y criterios directores para su desarrollo:

- 1. Descripción, estimación de presupuesto y priorización de las actuaciones que han de llevarse a cabo para la implantación de la propuesta.**
 - Descripción de las acciones a desarrollar para la implantación de la propuesta.
 - Propuesta de posible subdivisión en actuaciones acordes con el esquema funcional de la propuesta
 - Estimación de presupuesto de las actuaciones en base a parámetros básicos según el tipo de actuación y superficie.
 - Propuesta de priorización de las actuaciones en base a la posible programación de las mismas en el corto, medio y largo plazo.

2. **Elaboración de criterios directores de aplicación a proyectos de obras o urbanización para la consolidación de la alternativa elegida.**

1. **DESCRIPCIÓN, ESTIMACIÓN DE PRESUPUESTO Y PRIORIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES QUE HAN DE LLEVARSE A CABO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA PROPUESTA.**

1.1. **Descripción de las acciones a desarrollar para la implantación de la propuesta.**

En este apartado se describen las acciones que se deben realizar para la realización de la propuesta desde el punto de vista del contenido y la secuencia de realización.

• **Acción 0: ejecución del Proyecto de Ampliación de Acera en la Estructura VE0305. Dr. Esquerdo - Pedro Bosch.**

Éste proyecto de acondicionamiento del viaducto de Pedro Bosch forma parte del Contrato de Gestión integral de Infraestructuras Viarias de la Ciudad de Madrid, licitado previamente a este estudio, y del que fue adjudicataria la empresa Dragados.

El objeto del proyecto consiste en el ensanchamiento de la acera izquierda y renovación de los sistemas de contención del actual viaducto Dr. Esquerdo Pedro Bosch.

Las principales actuaciones a acometer en dicho proyecto son:

- Actuaciones de saneo, limpieza, desmontajes y demoliciones, necesarias para ejecutar la ampliación de acera.
- Actuaciones de drenaje e impermeabilización de los nuevos elementos de plataforma.
- Actuaciones en plataforma que incluye la ampliación de aceras, la ejecución de zócalo de hormigón, colocación de nueva barandilla, barreras de bionda, pretilas metálicas y la ejecución de pavimentos de calzada.

Todas ellas vienen descritas en el documento "proyecto nº 7, ensanchamiento de la acera de la estructura VE0305.Dr. Esquerdo Pedro Bosch"

El Presupuesto General de la actuación, baja de adjudicación, IVA y revisión de precios incluidos, asciende a: 221.980,80 €.

Esta intervención tiene como objetivo principal mejorar las condiciones mínimas de accesibilidad del viaducto en su margen izquierda, en tanto se desarrolla el proceso completo de acciones que se detallan seguidamente.

• **Acción 1: celebración de un concurso de ideas.**

Se realizará un concurso de ideas en base a la alternativa elegida en la fase 3 del estudio y a los criterios directores establecidos en el presente documento.

• **Acción 2: redacción de Proyecto de Construcción.**

Como resultado de dicho concurso, el ganador redactará el proyecto de construcción de la propuesta ganadora, incluyendo las actuaciones sobre la red viaria, redes de servicios, elementos funcionales y de espacios públicos, con el necesario grado de definición técnica y económica para la licitación de la obra y su posterior ejecución..

• **Acción 3: licitación de las obras.**

Las obras definidas en el Proyecto de Construcción se licitarán en concurso por procedimiento abierto para su adjudicación a una empresa contratista.

• **Acción 4: ejecución de las obras..**

Una vez adjudicadas y contratadas las obras del Proyecto de Construcción del Eje Cívico, se procederá a su ejecución.

1.2. Propuesta de posible subdivisión en actuaciones acordes con el esquema funcional de la propuesta.

En caso de estimarse procedente por el Ayuntamiento de Madrid, el conjunto del Eje Cívico podrá ser subdividido en las siguientes actuaciones, cada una de las cuales reúne las características que permiten su ejecución independiente:

- Bulevar de la calle Cavanilles.
- Bulevar de Doctor Esquerdo, tramo Conde de Casal – Cavanilles.
- Bulevar de Doctor Esquerdo, tramo Cavanilles- Valderribas y actuación en el paso superior de Doctor Esquerdo y calle Pedro Bosch en su integridad.
- Paseo de Invierno.

1.3. Estimación de presupuesto de las actuaciones en base a parámetros básicos según el tipo de actuación y superficie.

En este apartado se adjunta el presupuesto estimado para las obras del Eje Cívico, desglosado por capítulos para las diferentes actuaciones reseñadas en el punto anterior.

Para realizar la valoración se ha utilizado el Cuadro de Precios del Ayuntamiento de Madrid para Obras de Urbanización 2016, actualmente vigente, complementado con datos de proyectos de actuaciones similares a las que se pretende acometer.

No se incluyen en esta valoración los posibles elementos singulares que puedan aportarse con posterioridad a las obras para completar la caracterización y personalidad de los espacios del Eje Cívico (como posibles esculturas...) ni tampoco los costes de mantenimiento de las instalaciones.

Los presupuestos inicialmente obtenidos y reflejados en las tablas que siguen son de EJECUCIÓN MATERIAL, que se incrementarán en un 19% de Gastos generales y Beneficio Industrial y un 21% de IVA para obtener el Presupuesto Base de Licitación.

• **Estimación del coste unitario del Bulevar de la calle Cavanilles.**

Se considera que en la situación ACTUAL la sección TIPO, de 30 m de anchura, se compone de:

- Dos aceras simétricas de 6 m. de anchura
- Una calzada de 18 m de anchura (incluidas las bandas de aparcamiento)

Se pretende llegar a una sección TIPO BULEVAR formada por:

- Dos aceras simétricas de 6 m. de anchura
- Dos calzadas simétricas de 5 m. de anchura (incluso bandas de aparcamiento)
- Un bulevar central de 8 m. de anchura, para el que se estima una banda ajardinada de 3 metros mínimo y una zona permeable del 50%.

Para ello se deberán realizar una serie de actuaciones que describimos resumidamente en los siguientes apartados, precisando que los detalles de los elementos considerados lo son sólo a efectos de estimación del coste de la actuación, sin que tengan carácter obligatorio.

Levantados y demoliciones

Con carácter general, las aceras existentes mantendrán su anchura, por lo que la actuación prevista consistirá en el levantado de su solado actual para su renovación.

En todo caso se considera también el levantado y sustitución de los bordillos incompatibles con las nuevas necesidades de accesibilidad y permeabilidad peatonal. Las zonas de las calzadas que coincidan con la bandas a ajardinar o terrizo, serán demolidas hasta sus cimientos (incluidos). En las bandas de las calzadas que coincidan con zonas transitables del bulevar se llevará a cabo únicamente la demolición del pavimento asfáltico hasta la base de hormigón. En las zonas de las calzadas existentes que continúen siendo calzada en la nueva disposición de la sección, se procederá al fresado de las dos bandas laterales en una anchura de 1 m. cada banda. Todos los productos de demolición se transportarán a vertedero legalmente autorizado, aplicando el correspondiente coeficiente de esponjamiento para el cálculo del volumen a transportar y el canon de vertido.

Pavimentación y señalización.

Las aceras laterales, que se mantienen con su anchura actual, se considera pavimentarlas con baldosas de terrazo granítico o similar, de 60x40 cm. de tamaño. Los bordillos de separación de acera/bulevar con calzada se prevén de hormigón prefabricado de 17x28 cm., y los de delimitación de zona ajardinada de hormigón prefabricado de 14x20 cm. El pavimento del bulevar será en un 50% de baldosas de hormigón hidráulico de 6 cm. de espesor mínimo, de 50x30 cm. de

tamaño mínimo. Sobre las calzadas se extenderá una capa de MBC de 5 cm. de espesor.

En el bulevar se reserva una banda de 2,5 m. de anchura, pavimentada con MBA coloreada, sobre la plataforma del bulevar para el tránsito de bicicletas (carril bici bidireccional).

Se considera el retranqueo de la señalización vertical y luminosa existente en función de la nueva disposición de la sección de la calle y la instalación de los elementos nuevos que sean necesarios. También se incluye la señalización horizontal de las calzadas y del carril bici.

Saneamiento y drenaje

Se valora el retranqueo de pozos de registro o absorbaderos, la puesta en rasante de pozos de registro y la construcción de nuevos sumideros conectados a los pozos existentes o retranqueados, a razón, en todos los casos de una unidad cada 25 m. de longitud de bulevar.

Alumbrado público

Se prevé la renovación con cambio a led's de los puntos de luz situados en las actuales aceras, de 10 m. de altura, situados en posición enfrentada con una interdistancia 25 m. Para la iluminación del bulevar se proyecta la instalación de puntos de luz de 4 m. de altura, tipo "Villa" con luminaria led, situados al tresbolillo cada 15 m., incluida la canalización necesaria (con cableado), y la renovación o instalación de Centros de Mando de acuerdo a la Normativa actual de Eficiencia Energética.

Ajardinamiento y mobiliario urbano.

Se prevé el mantenimiento del actual arbolado de alineación, completando sus alcorques con rejillas de fundición, y el establecimiento de una doble fila de arbolado, de porte medio, en ambas márgenes del paseo del nuevo bulevar.

La banda ajardinada de 3 m. de anchura, se dotará de tierra vegetal (previa excavación del terreno natural y transporte de la tierra sobrante a vertedero legalmente autorizado) y se plantarán arbustos y subarbustos a razón de 3-6 ud. por metro cuadrado, en función del tamaño y la especie. También se podrá plantar césped siempre y cuando el riego se realice con agua reciclada.

Se contempla el suministro e instalación del mobiliario urbano del bulevar, incluido el mobiliario singular.

Riego

El riego de la banda ajardinada será por goteo y/o difusión, según las plantaciones realizadas. La valoración incluye la red completa, incluidas tuberías, arquetas con válvulas, elementos de riego y acometidas. Siempre que sea posible el riego se realizará con agua reciclada.

En el cuadro adjuntos se resume el coste (PEM) de transformación de la calle, por METRO LINEAL de longitud, en función de los criterios empleados.

Gestión de residuos

Todos los productos procedentes de las excavaciones y demoliciones se transportarán a vertedero legalmente autorizado, aplicando el correspondiente coeficiente de esponjamiento para el cálculo del volumen a transportar y el importe del canon de vertido

Reposición de servicios afectados

Se ha considerado una partida para la reposición de posibles afecciones a las redes de distribución de agua, electricidad, gas y telefonía, estimada en el 7,5% del coste de las obras.

Seguridad y Salud

El importe del capítulo de Seguridad y Salud de las obras se ha considerado en el 2,5% sobre el presupuesto de las mismas.

Con estas consideraciones, para la conversión en bulevar de la calle Cavanilles resulta el coste desglosado que se muestra en la tabla adjunta.

Estimación de coste por metro lineal de bulevar (Anchura = 30 m), en la calle Cavanilles

DOS CALZADAS DE 5 m Y ANDÉN 8 m. CON CARRIL BICI DIFERENCIADO EN BULEVAR		
CAPÍTULO	DENOMINACIÓN	IMPORTE (€)
CAPÍTULO 1	LEVANTADOS Y DEMOLICIONES	186,80
CAPÍTULO 2	PAVIMENTACIÓN Y SEÑALIZACIÓN	890,88
CAPÍTULO 3	SANEAMIENTO Y DRENAJE	204,78
CAPÍTULO 4	ALUMBRADO PÚBLICO	179,44
CAPÍTULO 5	AJARDINAMIENTO Y MOBILIARIO URBANO	225,00
CAPÍTULO 6	RED DE RIEGO	105,38
CAPÍTULO 7	GESTIÓN DE RESIDUOS	159,89
CAPÍTULO 8	REPOSICIÓN SERVICIOS AFECTADOS	146,41
CAPÍTULO 9	SEGURIDAD Y SALUD	48,80
Coste Ejecución Material metro lineal de bulevar (€):		2.147,38

Dado que la calle Cavanilles cuenta con una longitud de 620 m, su transformación en bulevar supone un **Presupuesto de Ejecución Material** de: $620 \times 2.147,38 = 1.331.375,60$ € y un **Presupuesto Base de Licitación** de: **1.917.047,73** €.

• Estimación del coste unitario del Bulevar de Doctor Esquerdo.

Se considera que en la situación ACTUAL la sección TIPO, de 40 m de anchura, se compone de:

- Dos aceras simétricas de 4,5 m. de anchura
- Dos calzadas simétricas de 14 m. de anchura cada una (incluidas bandas de aparcamiento)
- Una mediana de 3 m

Se pretende llegar a una sección TIPO BULEVAR formada por:

- Dos aceras simétricas de 4,5 m. de anchura
- Dos calzadas simétricas de 8 m. de anchura (incluso bandas de aparcamiento)
- Un bulevar central de 15 m. de anchura con una banda ajardinada de 5 m. de anchura mínima.

Se consideran los mismos criterios de implantación que los anteriormente mencionados al valorar la calle Cavanilles, con las anchuras correspondientes a la sección que se quiere obtener. Las principales variaciones consisten en la implantación de dos carriles bici unidireccionales, en la anchura de la zona permeable (7 m, de los cuales se considera que al menos 5m están ajardinados), la potencia de las luminarias a renovar en las aceras y la disposición de los puntos de luz en el bulevar, que, debido a su anchura, se dispondrán enfrentados cada 15 m o al tresbolillo cada 7,5 m, es decir, se dobla el número de puntos de luz en el bulevar.

En el cuadro adjunto se resume el coste (PEM) de transformación en bulevar de la calle Doctor Esquerdo, por METRO LINEAL de longitud, en función de los criterios empleados.

Estimación de coste por metro lineal de bulevar (Anchura = 40 m), en la calle Doctor Esquerdo

CALZADAS DE 8 M Y PASEO DE 15 m. CON DOBLE CARRIL BICI UNIDIRECCIONAL EN BULEVAR		
CAPÍTULO	DENOMINACIÓN	IMPORTE (€)
CAPÍTULO 1	LEVANTADOS Y DEMOLICIONES	238,64
CAPÍTULO 2	PAVIMENTACIÓN Y SEÑALIZACIÓN	1.125,95
CAPÍTULO 3	SANEAMIENTO Y DRENAJE	321,49
CAPÍTULO 4	ALUMBRADO PÚBLICO	291,47
CAPÍTULO 5	AJARDINAMIENTO Y MOBILIARIO URBANO	375,00
CAPÍTULO 6	RED DE RIEGO	116,73

CAPÍTULO 7	GESTIÓN DE RESIDUOS	208,24
CAPÍTULO 8	REPOSICIÓN SERVICIOS AFECTADOS	200,81
CAPÍTULO 9	SEGURIDAD Y SALUD	66,94
Coste Ejecución Material metro lineal de bulevar (€):		2.945,27

Dado que el tramo de Doctor Esquerdo desde la plaza Conde de Casal hasta el inicio del paso superior en las proximidades de la calle Granada cuenta con una longitud de 505 m, su transformación en bulevar supone un **Presupuesto de Ejecución Material** de: $505 \times 2.945,27 = 1.487.361,05 \text{ €}$ y un **Presupuesto Base de Licitación** de: **2.141.651,61 €**.

El desglose de esta cantidad entre los dos tramos parciales en los que se podría subdividir a efectos de programación y ejecución, dado que la remodelación del tramo Cavanilles – Granada debería realizarse conjuntamente con la del paso superior, arroja los siguientes importes:

ESTIMACIÓN COSTE BULEVAR DOCTOR ESQUERDO DESDE CONDE DE CASAL HASTA PASO SUPERIOR		
SUBTRAMO	PEM (€)	PBL (€)
Conde de Casal - Cavanilles	809.949,25	1.166.245,93
Cavanilles – Granada/Valderribas	677.412,10	975.405,68
TOTAL	1.487.361,05	2.141.651,61

- **Estimación del coste de la remodelación del paso superior de la calle Doctor Esquerdo sobre la Avda. Ciudad de Barcelona y del viaducto y calle de Pedro Bosch.**

Para la remodelación del paso superior de la calle Doctor Esquerdo y Pedro Bosch, considerando las características de la actuación se valora su coste total, incluyendo en el mismo, además de la remodelación de su tablero para reducir las calzadas a un carril por sentido ocupando el espacio resultante con áreas ajardinadas, peatonales y carril bici, bidireccional, las actuaciones de reparación de la estructura previstas en el proyecto de construcción para la remodelación del paso superior redactado en 2008, así como la inclusión de un ascensor panorámico con televigilancia para posibilitar la accesibilidad vertical desde la plaza de Cocheras y la realización de una pasarela peatonal de conexión con la calle Acanto.

En el cuadro adjunto se desglosa el PEM de la mencionada remodelación.

Estimación del coste de la remodelación del paso superior de la calle Doctor Esquerdo y del viaducto de Pedro Bosch

CALZADA DE 6 m ACERAS DE 3,5 m Y PASEO DE 14,5 m. CON CARRIL BICI DIFERENCIADO		
CAPÍTULO	DENOMINACIÓN	IMPORTE (€)
CAPÍTULO 1	LEVANTADOS Y DEMOLICIONES	370.613,24
CAPÍTULO 2	REPARACIÓN DE ESTRUCTURA	1.125.564,90
CAPÍTULO 3	PAVIMENTACIÓN Y SEÑALIZACIÓN	688.997,16
CAPÍTULO 4	SANEAMIENTO Y DRENAJE	68.511,62
CAPÍTULO 5	ALUMBRADO PÚBLICO	445.591,43
CAPÍTULO 6	AJARDINAMIENTO Y MOBILIARIO URBANO	1.159.328,65
CAPÍTULO 7	RED DE RIEGO	105.057,00
CAPÍTULO 8	GESTIÓN DE RESIDUOS	85.997,39
CAPÍTULO 9	AFECCIONES Y REPOSICIÓN SERVICIOS AFECTADOS	220.200,85
CAPÍTULO 10	ASCENSOR PANORÁMICO CON TELEVIGILANCIA	170.500,00
CAPÍTULO 10	PASARELA CONEXIÓN CON C/ ACANTO	253.430,00
CAPÍTULO 10	SEGURIDAD Y SALUD	117.344,81
Presupuesto Ejecución Material remodelación paso superior (€):		4.811.137,05
Presupuesto Base de Licitación (€):		6.927.556,24

• Estimación del coste de las actuaciones a realizar en el Paseo de Invierno.

En este caso, no se trata tanto de remodelar secciones viarias como de tratar adecuadamente los espacios residuales subyacentes y los que se vayan generando en zonas como la actualmente ocupada por las instalaciones de la Policía Municipal una vez se haya trasladado a su ubicación definitiva, así como la mejora de continuidad peatonal de la traza del paseo sobre el borde de la calle Alberche. Se especifican las partidas previstas para estas actuaciones.

Estimación del coste de las actuaciones en el Paseo de Invierno

CAPÍTULO	DENOMINACIÓN	IMPORTE (€)
CAPÍTULO 1	ACONDICION. Y EQUIPAMIENTO ESPACIOS LIBRES	504.000,00€
CAPÍTULO 2	ESTRUCTURA CONTINUIDAD SOBRE C/ ALBERCHE	160.000,00
Presupuesto Ejecución Material actuaciones Pº de Invierno (€):		664.000,00
Presupuesto Base de Licitación (€):		956.093,60

1.4. Propuesta de priorización de las actuaciones en base a la posible programación de las mismas en el corto, medio y largo plazo.

En la tabla que sigue se incluye el conjunto de los presupuestos de las actuaciones previstas para la implantación del Eje Cívico, con el orden de prioridad que se propone para su programación y los presupuestos de ejecución material (PEM) y base de licitación (PBL) previstos para las mismas.

PRIORIDAD	DENOMINACIÓN DE LA ACTUACIÓN	PEM (€)	PEC (€)
1	REMODELACIÓN VIADUCTO Y BULEVAR HASTA CAVANILLES	5.488.549,15	7.902.961,92
2	BULEVAR DR. ESQUERDO TRAMO CAVANILLES – C. CASAL	809.949,25	1.166.245,93
3	BULEVAR CALLE CAVANILLES	1.331.375,60	1.917.047,73
4	PASEO DE INVIERNO	664.000,00	956.093,60
TOTAL	EJE CÍVICO PACÍFICO - ADELFA - ATOCHA	8.293.874,00	11.942.349,18

2. Elaboración de criterios directores de aplicación a proyectos de reforma y urbanización de la alternativa elegida.

2.1. Definición de los criterios directores de aplicación a proyectos de reforma y urbanización.

De acuerdo a los resultados de la alternativa final elegida en este estudio los criterios directores de aplicación a los proyectos de reforma, de acuerdo a las zonas dentro del ámbito de actuación, son:

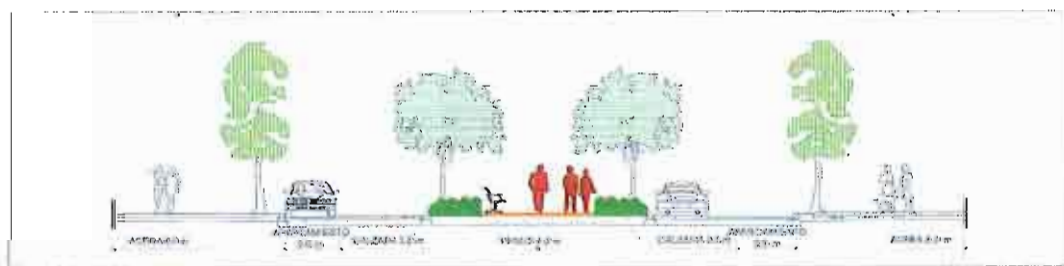
- **ZONA 1:** Se transformará la sección de la **calle Cavanilles**, actualmente infrautilizada, en un nuevo bulevar central de ocho metros de anchura. Se logrará así la conexión peatonal desde la plaza de Mariano de Cavia y la entrada sur del parque del Buen Retiro hasta Dr. Esquerdo, con pasos de peatones rebajados y arbolado a ambos lados generando tres áreas estanciales:
 - Una en la zona junto la plaza de de Mariano de Cavia, muy frecuentada por viandantes, junto a las paradas de autobús, quiosco de prensa y zona estancial.
 - Otra en la parte media de la calle, a la altura del Mercado de Pacífico.
 - La tercera junto a la nave de motores y la red prevista de nuevos espacios libres y equipamientos de la actuación del APR Metro Granada-Valderrivas.



CALLE CAVANILLES.- SECCIÓN TIPO ACTUAL

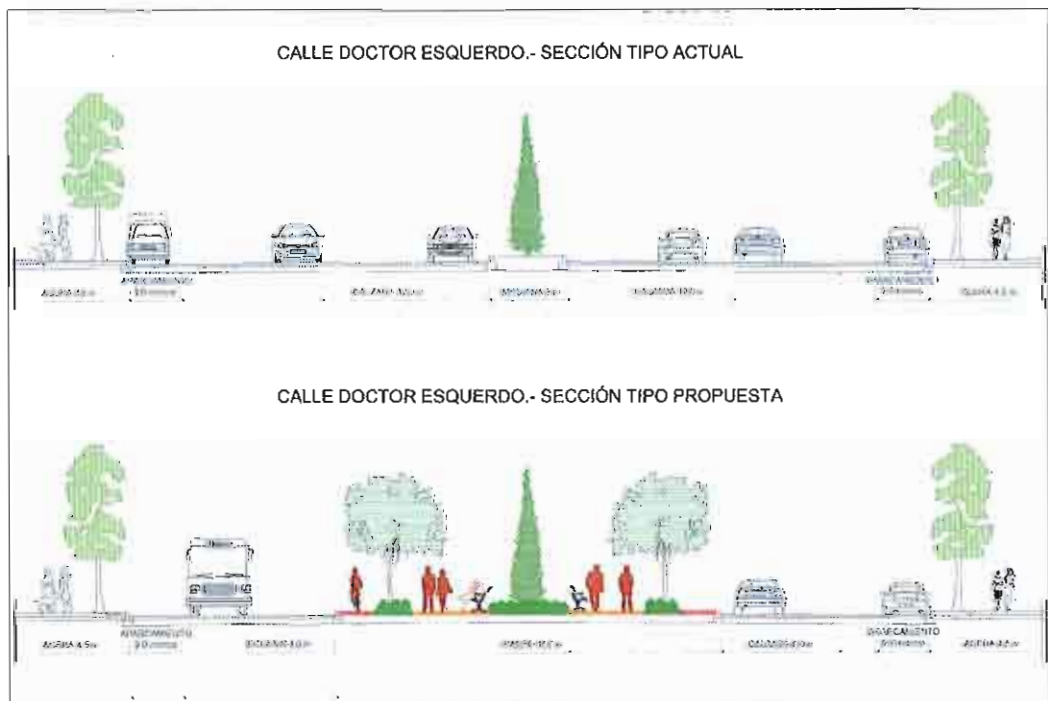


CALLE CAVANILLES.- SECCIÓN TIPO PROPUESTA



- **ZONA 2:** En la calle Dr. Esquerdo, entre Avenida de Ciudad de Barcelona y Cavanilles, se generará un nuevo bulevar urbano. Se transformará la sección manteniendo dos carriles por sentido y ampliando un bulevar de 15 m entre Conde de Casal y la calle Valderrivas, prolongándose por el viaducto con una sección que se detalla en la siguiente zona.
 - Se mantiene el arbolado central existente y se permiten las plantaciones de árboles laterales en el bulevar, completando la alineación actualmente discontinua del arbolado en las aceras laterales.

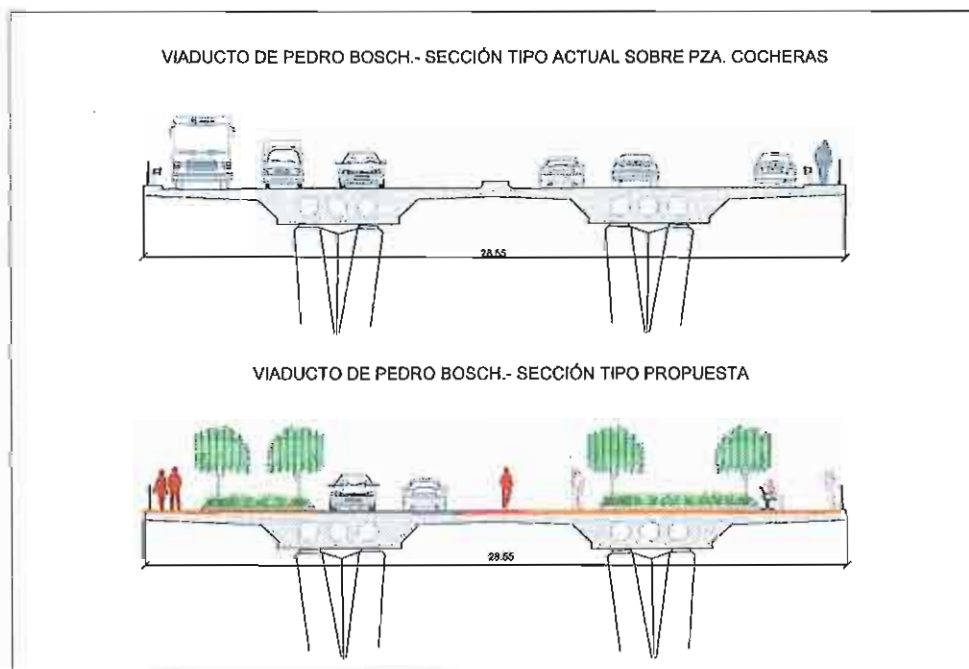
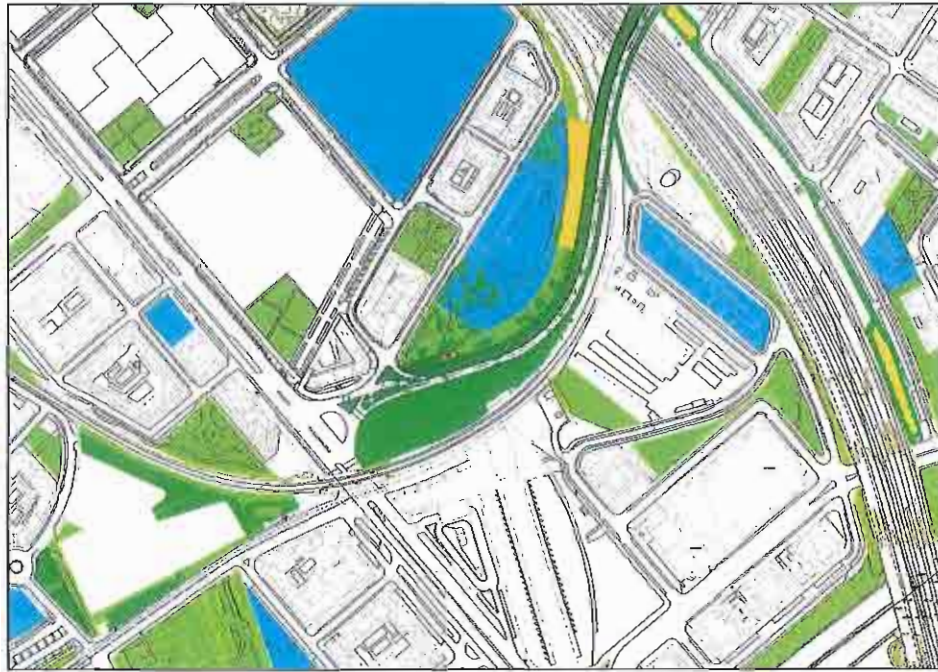
- o Se generan dos nuevas áreas estanciales:
 - una en el encuentro de la calle Santa Sabina frente a la zona de juegos infantiles y el futuro APR de Dr. Esquerdo
 - y otra frente a la biblioteca de la Comunidad de Madrid Elena Fortún.

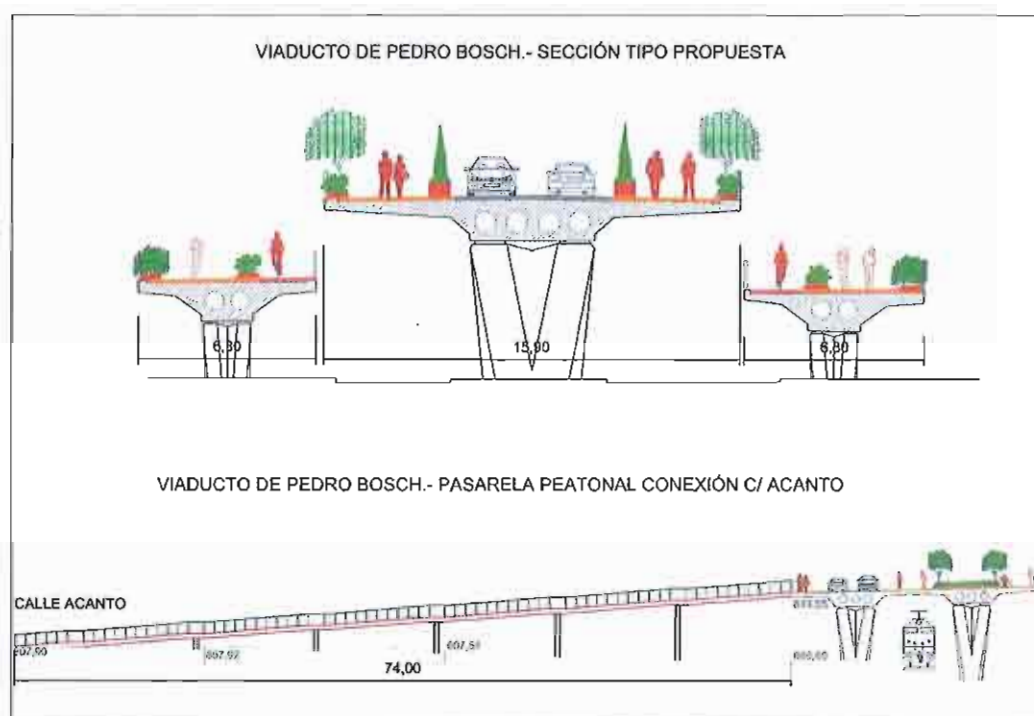


- **ZONAS 3 y 5: La calle Pedro Bosch** entre Avenida de Ciudad de Barcelona hasta Méndez Álvaro como nuevo bulevar urbano elevado sobre las vías de Adif. Se transforma la sección manteniendo un carril por sentido con aceras laterales de 4,5 m entre Valderrivas y Acanto.
 - El bulevar se estrecha a partir de la calle Valderrivas para dar paso a dos aceras laterales de 4,5 m, a lo largo de todo el viaducto, permitiendo un paso cómodo y seguro entre Retiro y Arganzuela.
 - Además se generarán tres espacios amplios estanciales y para eventos:
 - uno en la calle Valderrivas-Granada
 - otro en lo alto del viaducto sobre Avenida Ciudad de Barcelona
 - y el tercero frente a las instalaciones de la EMT.
 - Se procurará que ninguno de estos espacios coincida en la proximidad de viviendas (al menos a 20 m de la ventana más próxima) en su entorno al efecto de respetar el máximo posible la privacidad de los vecinos.
 - Se planteará a lo largo de todo el tramo del viaducto elevado arbolado lateral en alineación y jardineras laterales, en los extremos de la sección, con plantas trepadoras sobre mallas que amortigüen el ruido, y visualmente el paso de coches y viandantes, respecto a las viviendas del entorno.
 - La zona de paso sobre las vías de ADIF se mejorará y acondicionará con dos zonas amplias: zonas de paso desde la plaza de cocheras en el lado norte y en la zona entre los cines y la calle Cerro de la Plata, resolviendo ampliamente la accesibilidad y conectividad entre barrios.
 - Se introducirá una rampa/pasarela en el lado de los cines que permitirá desde el viaducto conectar con la calle Acanto, mediante una rampa de 70 m de longitud y 4 m de anchura mínima sobre terreno de titularidad municipal, que permitirá un paso cómodo y accesible.
 - Se acondicionará sobre la antigua calzada norte del viaducto la ampliación del parque junto al CEIP Plácido Domingo, con un paseo lateral de 11 m de anchura, continuidad de las aceras laterales del viaducto, flanqueado por doble línea de arbolado, que se integrará con el parque, desde el estribo del viaducto hasta la entrada de la estación de cercanías de ADIF.
 - Se reordenará el acceso lateral viario a las calles Tejo y Jacaranda, ampliando a dos carriles las esperas en el semáforo de acceso a la rotonda de Pedro Bosch con Méndez Álvaro.
 - Se ampliará la acera sur de la calle Pedro Bosch a la largo de todo su recorrido hasta llegar a la rampa lateral de la calle Cerro de la Plata y la acera lateral del viaducto.
 - Se introducirá un nuevo paso peatonal en la calle Méndez Álvaro, bajo el viaducto ferroviario de la línea C-1-7-10 de cercanías, que permitirá la

conexión directa del eje cívico con la acera norte de la Avenida del Planetario.

- o Se acondicionará y ampliará la zona peatonal y arbolado, desde el paso de peatones citado anteriormente en Méndez Álvaro hasta la calle Meneses, conectando con la entrada al Parque Enrique Tierno. Especialmente el tramo entre Méndez Álvaro y el actual acondicionamiento del espacio público que se está ejecutando junto al antiguo museo Ángel Nieto.





- **ZONA 6: Paseo de Invierno** entre Calle Cerro Negro y Téllez. Se realizará un esquema general que recupere la continuidad, la calidad ambiental y la mejora de espacio público del paseo de invierno dadas las diferentes condiciones de perfil, anchura y espacios a lo largo del paseo, mediante:
 - La plantación lineal de arbustos bajos en el borde junto a la valla de Adif, que sea compatible con las zonas de servidumbre y policía de la ley ferroviaria.
 - La plantación de jardinería a lo largo del mismo y de las zonas, adecuándose en cada zona a las anchuras y necesidades del paseo.
 - Se realizarán cuatro zonas para usos complementarios:
 - La primera en el comienzo en el encuentro con la calle Cerro Negro
 - La segunda en las actuales plazas de aparcamiento entre la calle Cerro de la Plata, junto a las viviendas de Caritas.
 - La tercera sobre la actuales instalaciones municipales una vez que hayan sido trasladadas a la parcela de la plaza de Cocheras medianera con el centro de Mayores Pérez Galdós.
 - La cuarta en la zona libre arbolada junto las vías de Adif entre las calles Cocheras y Alberche, con usos compatibles con la proximidad del túnel ferroviario del “salto del carnero” de las líneas de cercanías C-1-7-10.

- Se construirá un ascensor y escalera entre la cota de las actuales instalaciones de policía y la cota superior del viaducto.
- Se reacondicionará el fondo de saco de la calle Cocheras eliminando la rotonda de fondo de saco y sustituyéndola por una cabeza de martillo.
- Se planteará la construcción de una pequeña losa encima de la calle Alberche que permitirá la continuidad del Paseo de Invierno hasta la trasera de Daoiz y Velarde posibilitando la comunicación entre los equipamientos de ambas plazas, actualmente inviable.

Zona 1 Cavanilles: calle Cavanilles desde la glorieta de Mariano de Cavia hasta la intersección con la calle doctor Esquerdo.

Zona 2 Dr. Esquerdo: calle doctor Esquerdo desde Conde de Casal hasta la Avenida de Ciudad de Barcelona.

Zona 3 Viaducto de Pedro Bosch: desde Dr. Esquerdo hasta el encuentro con la calle Acanto. Se distinguen dos zonas:

- Zona superior del viaducto y rampas laterales de acceso.
- Zona inferior de viaducto.

Zona 4 Entorno viaducto Retiro: espacios públicos y zonas verdes aledaños al viaducto en Retiro.

Zona 5 Entorno viaducto Arganzuela: espacios públicos y zonas verdes aledaños al viaducto en Arganzuela.

Zona 6 Paseo de Invierno: desde la calle Tellez a Cerro de la Plata a la altura de la calle Acanto.



Se incorpora un listado de posibles usos indicativos a incorporar en los nuevos espacios libres públicos que se generan en la propuesta, grafiados en color beige del esquema que se adjunta al final de este apartado:

Zona 1 Cavanilles: calle Cavanilles desde la glorieta de Mariano de Cavia hasta la intersección con la calle doctor Esquerdo. Usos preferentes:

- peatonal
- ciclista en calzada
- estancial
- zona ejercicios mayores

Zona 2 Dr. Esquerdo: calle doctor Esquerdo desde el encuentro con la calle Cavanilles hasta la Avenida de Ciudad de Barcelona. Usos preferentes:

- peatonal
- ciclista en calzada
- estancial
- quioscos-terrazas de verano
- zonas de sombra-pérgolas
- fuentes ornamentales-lámina agua para refrigeración climática en la zona plana con Cavanilles-biblioteca Elena Fortún, antes de la rampa.
- mirador-plaza en el tramo alto encima de Avenida ciudad de Barcelona.

Zona 3 Viaducto de Pedro Bosch: desde Dr. Esquerdo hasta el encuentro con la calle Acanto. Se distinguen tres zonas:

- **Zona superior del viaducto Doctor Esquerdo.** Usos preferentes:
 - peatonal
 - ciclista
 - estancial
 - zonas verdes
 - esculturas
 - zonas de sombra-pérgolas
 - “El jardín el Pacífico” espacios verdes con plantas de clima templado del Pacífico (con posibilidad de colaboración con el Jardín Botánico de Madrid).
En horarios que permitan cortar el tráfico (fines de semana y noches):
 - Mercadillo fin de semana.
 - Cine de verano frente al muro de la EMT
 - Quioscos-terrazas de verano, no permanentes, entre el muro de la EMT y la plaza de Cocheras

Zona inferior de viaducto. Usos preferentes:

- peatonal
- estancial
- zona de entrada en Avenida Ciudad de Barcelona:

- biblioteca con Wifi al aire libre.
- usos culturales.
- espacio exposiciones.
- escenario.
- usos deportivos ya previstos en el proyecto Pacífico Puente Abierto:
 - Pista de patinaje
 - Pista mixta de voleibol+fútbol 3x3
 - Baloncesto 3x3
 - Pista de parkour
 - Zona acolchada de ejercicios
 - Mesas de ping pong
 - Rocódromo
 - Pista de ejercicios corporales. Zonas de relax

Zona superior del viaducto en las rampas laterales de acceso vehículos. Usos preferentes:

- peatonal
- ciclista en calzada
- estancial

Zona 4 Entorno viaducto Retiro: espacios públicos y zonas verdes aledaños al viaducto en Retiro. Plaza de cocheras junto a Policía actual. Usos preferentes:

- Biblioteca wifi al aire libre
- Zona prensa al aire libre
- Fuentes ornamentales-refrigeración climática
- Mesas ajedrez

Zona 5 Entorno viaducto Arganzuela: espacios públicos y zonas verdes aledaños al viaducto en Arganzuela. Zona colegio y cines. Usos preferentes:

- Modificación de zona verde con utilización de la cota baja para pistas deportivas complementarias del colegio -futuro instituto-.
- peatonal
- ciclista en calzada
- estancial uso mixto
- zonas de sombra-pérgolas
- Fuentes ornamentales-refrigeración climática

Zona 6 Paseo de Invierno: desde la calle Téllez a Cerro de la Plata a la altura de la calle Acanto. Usos preferentes:

- peatonal
- estancial
- zonas de sombra-pérgolas
- fuentes ornamentales-refrigeración climática
- pistas deportivas complementarias a las actuales de plaza de cocheras y bajos del viaducto.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA-ATOCHA.



2.2. Criterios específicos de aplicación a los proyectos de obras y urbanización.

Los criterios específicos a considerar en los proyectos de construcción, para cada uno de los capítulos son:

2.2.1. Demoliciones.

Incluye las obras necesarias de demolición de calzada actual y aceras en los ejes viarios en los que se va a intervenir, la retirada de elementos físicos de mobiliario, señalización, etc.

Criterios directores:

- Demolición de tramos de calzada, bordillos y elementos en calzada para la transformación en acera, bulevar y carriles bici hasta sus cimientos.
- Fresado de las dos bandas laterales en una anchura de 1 m. cada banda en las zonas de las calzadas existentes que continúen siendo calzada en la nueva ordenación de la sección.
- Demolición de pavimentos de aceras existentes que mantienen su anchura para renovación del solado actual.
- Levantado y sustitución de los bordillos en aceras existentes que sean incompatibles con las nuevas necesidades de accesibilidad y permeabilidad peatonal.
- Transporte a vertedero legalmente autorizado de los productos de demolición, aplicando el correspondiente coeficiente de esponjamiento para el cálculo del volumen a transportar y el canon de vertido.
- Retirada de vallados, biondas, new jersey.
- Retirada de báculos de iluminación antiguos
- Eliminación de los pórticos de señalización vertical con las indicaciones antiguas desde Conde de Casal a Méndez Álvaro.

Todos los productos de las demoliciones serán gestionados según la normativa vigente al respecto y específicamente el Real Decreto 105/2008 del 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

2.2.2. Movimiento de tierras

Incluye las obras necesarias para desbroce de taludes, retirada de tierras en taludes en las zonas de Arganzuela entorno a Pedro Bosch y de taludes del paseo de invierno.

Criterios directores:

- Retirada o movimiento de tierras de taludes en el paseo de invierno para la nueva ordenación de espacios públicos.
- Transporte a vertedero legalmente autorizado de tierras excentes, aplicando el correspondiente coeficiente de esponjamiento para el cálculo del volumen a transportar y el canon de vertido.

2.2.3. Red viaria y pavimentaciones

Incluye las obras necesarias para la ejecución de los viarios, aceras, carriles bici pasos, rampas, y demás elementos de la ordenación, con las señalizaciones vertical y horizontal correspondientes.

Criterios directores:

- Colocación de encintados y bordillos de calzadas, en bulevar y aceras nuevas.
- Ejecución de los carriles bici y ciclocarriles de acuerdo a la nueva ordenación.
- En el bulevar de Dr Esquerdo se reserva espacio para la implantación de dos carriles bici unidireccionales. En el de la calle Cavanilles se reserva una banda de 2,5 m. de anchura sobre la plataforma del bulevar para el tránsito de bicicletas (carril bici bidireccional).
- Ejecución de la rampa de acceso a la calle Acanto desde Pedro Bosch.
- Pasos de peatones rebajados en los puntos fijados en el plano de ordenación
- Utilización en las intersecciones longitudinales de los bulevares sobre la calzada de pasos a nivel con pavimento continuo preferente para el peatón.
- Retranqueo de la señalización vertical y luminosa existente en función de la nueva disposición de la sección de la calle
- Instalación de los elementos nuevos de la señalización vertical que sean necesarios, así como de la correspondiente señalización horizontal

2.2.4. Alumbrado público

Se contempla la canalización, cableado e instalación de luminarias y centros de mando para el alumbrado de los viales, de los bulevares y nuevos espacios públicos propuestos.

Criterios directores:

- Los criterios de iluminación aplicados serán los niveles reflejados en la normativa vigente en cuanto a valores mínimos en servicio y uniformidad media para cada uno de los tipos de viario y espacios públicos diseñados.
- La disposición de los puntos de luz será de tal manera que el nivel técnico de la iluminación y la uniformidad de la misma satisfaga los objetivos visuales deseados en función de la zona a iluminar.
- La disposición de las luminarias será axial, unilateral, pareada o a tresbolillo en función del reparto de las secciones viarias que diseñe el proyecto de Urbanización, teniendo en cuenta la iluminación ya existente en las aceras laterales de los viales actuales.
- La iluminación del bulevar en Cavanilles se proyectará con la instalación de puntos de luz de 4 m. de altura, con luminaria led, situados al tresbolillo cada 15 m

La iluminación en el bulevar de Dr. Esquerdo se proyectará con la instalación de puntos de luz de 4 m. de altura, con luminaria led, se dispondrán enfrentados cada 15 m o al tresbolillo cada 7,5 m en el bulevar.

- Renovación con cambio a led's de los puntos de luz situados en las actuales aceras, de 10 m. de altura, situados en posición enfrentada con una interdistancia media 25 m.
- La nuevas instalaciones de iluminación llevará incluida la canalización necesaria (con cableado), y la renovación o instalación de Centros de Mando de acuerdo a la Normativa actual de Eficiencia Energética.

2.2.5. Energía eléctrica

Incluye la canalización, cableado e instalación de las redes de media y alta tensión necesaria para las instalaciones que se prevean en los nuevos espacios públicos, ascensor, etc.

Criterios directores:

- Se definirán en los proyectos las líneas eléctricas de baja tensión necesarias para la nueva iluminación y para las instalaciones que se prevean en los nuevos espacios públicos.
- Será necesaria la correspondiente conexión para el ascensor y elementos auxiliares de la comunicación vertical en el paseo de invierno junto a las actuales instalaciones de la policía municipal.
- Para viario, zonas ajardinadas y sistemas generales se asigna una previsión de potencia de 1w/m².

2.2.6. Red de saneamiento y pluviales

Incluye la red complementaria de evacuación, drenaje y saneamiento de pluviales de acuerdo a la nueva ordenación propuesta de viarios y de espacios libres.

Criterios directores:

- Construcción de nuevos sumideros conectados a los pozos existentes o retranqueados, a razón, en todos los casos de una unidad cada 25 m. de longitud de bulevar.
- Retranqueo de pozos de registro o absorbaderos, la puesta en rasante de pozos de registro.

2.2.7. Red de Agua

Contempla la realización de red complementaria de distribución de agua para los espacios libres nuevos, la acometida de fuentes y de láminas de agua que se puedan generar en espacios estanciales, etc.

Criterios directores:

- Se ampliará la red de agua potable necesaria para abastecer la acometida de fuentes para consumo en espacios públicos.

- Se garantizará que el agua de fuentes de láminas de agua, surtidores para acondicionamiento climático en los espacios libres nuevos se mantenga en circuito cerrado, procurando un uso sostenible y con los criterios de calidad del agua que exige la normativa en un espacio público.
- Las tuberías discurrirán por los espacios públicos cumpliendo las separaciones mínimas con el resto de los servicios.

2.2.8. Integración medioambiental, jardinería y riego

Contempla el tratamiento paisajístico, la red de riego de zonas verdes nuevas, arbolado, jardinería, etc.

Criterios directores:

- Se mantendrá el arbolado existente en las medianas actuales, en la medida en que pueda ser reutilizado si sus condiciones de estado y fitosanitarias lo permiten.
- Se prevé el mantenimiento del actual arbolado de alineación, completando sus alcorques con rejillas de fundición.
- En los bulevares se prevé el establecimiento de una doble fila de arbolado, de porte medio, en ambas márgenes del paseo que forme el nuevo bulvar.
- La banda ajardinada en los bulevares, se dotará de tierra vegetal (previa excavación del terreno natural y transporte de la tierra sobrante a vertedero legalmente autorizado) y se plantarán arbustos y subarbustos a razón de 3-6 ud. por metro cuadrado, en función del tamaño y la especie. También se podrá plantar césped siempre y cuando el riego se realice con agua reciclada
- Se procurará la utilización de especies xerófilas y adaptadas a las condiciones climatológicas de la zona, adaptadas a las condiciones edafológicas, alternando especies para mejorar la defensa de estas en caso de plagas.
- Se realizará el diseño de las plantaciones de acuerdo a las funciones estanciales, barrera visual en los laterales del viaducto y trepadoras en los bordes de pantallas acústicas ferroviarias, siempre que sean compatibles con las determinaciones de la ley ferroviaria en este aspecto.
- Para calcular la demanda de agua de riego se estimará la superficie potencialmente regable considerando una dotación de 4l/m²/día.
- El riego de la banda ajardinada será por goteo y/o difusión, según las plantaciones realizadas. Las redes de riego serán controladas por autómatas programables y estación meteorológica, con sistemas de riego señalados.

2.2.9. Mobiliario urbano

Incluye el nuevo mobiliario en los bulevares, aceras y el acondicionamiento adicional de los espacios libres.

Criterios directores:

- No se incluirán bancos en espacios de paso ni estanciales frente a las viviendas en la zona elevada del viaducto.
- Se colocarán bancos y papeleras a lo largo de los bulevares y nuevas aceras donde la anchura lo permita con la suficiente frecuencia y en especial en las áreas estanciales.
- Las zonas de juegos de niños y de ejercicios para mayores se ubicarán preferentemente en las zonas actualmente peor dotadas: en la calle Cavanilles y en los nuevos espacios nuevos del paseo de invierno.

Madrid, julio de 2017



MADRID

desarrollo urbano
sostenible

Dirección General de Estrategia de Regeneración Urbana.



**PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CÍVICO
RETIRO-ARGANZUELA. BARRIOS DE PACÍFICO-
ADELFAS-ATOCHA. RESUMEN EJECUTIVO.**

JULIO 2017

EJE CIVICO BARRIOS PACIFICO-ADELFA- ATOCHA. RESUMEN EJECUTIVO. Julio 2017

Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible

Carlos Corral Sáez	Subdirector General de Planificación de la Movilidad Sostenible
Eva Ramos López	Jefa de Departamento de Sostenibilidad y Movilidad
Marisa Tamayo Prada	Jefa Unidad Técnica Departamento de Sostenibilidad y Movilidad

Junta Municipal de Distrito de Retiro

Gorka Ascasibar Allona	Asesor Concejalía del Distrito
------------------------	--------------------------------

Junta Municipal de Distrito de Arganzuela

Antonio García Martínez	Asesor Concejalía del Distrito
-------------------------	--------------------------------

Equipo redactor de Asistencia Técnica al Ayuntamiento de Madrid.

Alfonso Arenas García	Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
Emilio Parrilla Gorbea	Arquitecto Urbanista
Javier Comabella Marcos de León	Sociólogo

Contenido del documento de Resumen Ejecutivo.

1. *Introducción y objetivos del eje cívico.*
2. *Análisis, diagnóstico y conclusiones.*
3. *Definición de la propuesta: Estudio de alternativas. Alternativa elegida*
4. *Programación y recomendaciones de actuación.*

1. INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS DEL EJE CIVICO:**1.1. Antecedentes:**

El sur del distrito de Retiro, en los barrios de Pacífico y Adelfas, y su encuentro con el barrio de Atocha en el distrito de Arganzuela, en su conexión con Méndez Álvaro, sufren una carencia crónica de espacios cívicos, espacios públicos y zonas deportivas para el uso ciudadano en barrios de alta densidad urbana. Frente a esto existe una presencia amplia de infraestructuras ferroviarias y viarias de rango ciudad que lo atraviesan o circundan y generan barreras de accesibilidad, afecciones de ruido, tráfico y contaminación (Calle 30-pasos elevados de Puente de Vallecas y Pedro Bosch, vías de Adif en el eje Atocha Méndez Álvaro).

1.2. Ámbito de estudio.

El estudio abarca las calles:

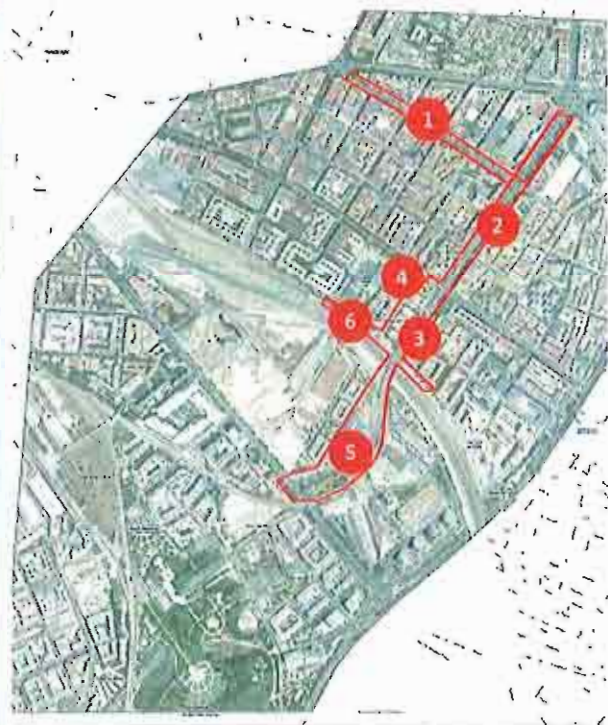
Zona 1: Calle Cavanilles entre Doctor Esquerdo y la glorieta de Mariano de Cavia.

Zona 2: Dr. Esquerdo desde la unión con Conde de Casal hasta Avenida Ciudad de Barcelona.

Zona 3 y 5: Pedro Bosch, desde Ciudad de Barcelona a lo largo del viaducto (3) zona de Arganzuela desde el cruce de las vías de Adif hasta el encuentro con Méndez Álvaro (5).

Zona 4: Calles aledañas inmediatas que puedan verse afectadas por la propuesta principal: calles Alberche, Cocheras y Cerro de la Plata.

Zona 6: Calles que limitan con la infraestructura ferroviaria de ADIF en paralelo a las vías de las calle Comercio, Téllez, Cerro de la Plata y Acanto y los espacios residuales.



1.3. Objeto del trabajo:

El estudio realiza un análisis funcional básico del papel residual de algunas de dichas infraestructuras y de las barreras que generan para su posible transformación y reciclaje en elementos más blandos y urbanos de espacio público urbano, para el incremento de los modos peatonal, ciclista y de transporte público, estableciendo propuestas de uso alternativo de partes de ellas y la mejora del espacio público en calles infrautilizadas del entorno.

La propuesta se concreta en la definición de un eje cívico en el ámbito, que conecte los distritos de Retiro y Arganzuela, los barrios de Pacífico, Adelfas y Atocha, mediante modos más sostenibles de transporte y liberando espacio público para actividades y equipamientos públicos al aire libre.

1.4. Los objetivos del trabajo:

La propuesta se centra fundamentalmente en el viario de las calles Cavanilles, Doctor Esquerdo y Pedro Bosch, así como la intersección de Doctor Esquerdo – Pedro Bosch con Avenida Ciudad de Barcelona y su entorno inmediato con los objetivos de:

-Conectar mejor la actual red de equipamientos de Daoiz y Velarde con la biblioteca de Retiro, completando la actual red de espacios cívicos, peatonales y zonas verdes y deportivas mediante la transformación del espacio público y la red viaria existente en el entorno.

-Reciclar total o parcialmente el paso elevado de Doctor Esquerdo-Pedro Bosch para un uso alternativo de espacio público mejorando su funcionalidad y permitiendo mejoras en las conexiones verticales, transversales y longitudinales de otros modos y la generación de un espacio urbano alternativo para los vecinos.

-Reciclar la actual sección de la calle Dr. Esquerdo entre Avenida de ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulevar urbano de conexión entre equipamientos y de conexión con la transformación del nuevo eje urbano de Cavanilles-Retiro.

-Transformar la sección de la calle Cavanilles, actualmente infrautilizada, en un nuevo eje de conexión de modos peatonal, ciclista, con transporte público, entre Pacífico Adelfas y el sur del Parque del Retiro.

-Mejorar la conexión del centro cívico de equipamientos de Daoiz y Velarde con el vecino distrito de Arganzuela analizando la posibilidad de recuperación el paso actualmente en desuso de la calle Alberche.

-Reubicar las instalaciones municipales bajo el paso elevado para permitir la continuidad de calles en paralelo a las vías de Adif –Paseo de Invierno-, dando continuidad a las calles Téllez, Cerro de la Plata bajo el paso actual, completando la actual propuesta de nuevas zonas deportivas.

2. ANÁLISIS, DIAGNOSTICO Y CONCLUSIONES.

▪ El proceso de evolución urbana del área

- Durante todo el siglo XX el ámbito del eje cívico ha sido una sucesión de tejidos del ensanche residenciales, de desarrollos industriales, de espacios vacíos vacantes, de usos e instalaciones ferroviarias desconectadas entre sí, con fuertes barreras urbanas y con discontinuidades mal resueltas. La planificación de la trama de ensanche se ve imposibilitada en su desarrollo normal en estas zonas.
- El objetivo inicial de principios de siglo de conectar, mediante un viario de ronda, Dr. Esquerdo con Legazpi es completamente abandonado con la construcción de un paso inferior por debajo del parque Tierno Galván, que termina al final de la calle Embajadores.

- La curva de conexión de la circunvalación ferroviaria entre Delicias y Atocha interfiere en la traza del viario de ronda de ensanche condicionando su trazado, que dificulta la conexión de Retiro y Arganzuela con el Manzanares y Legazpi.
- Esta zona del sur de la Almendra es un área mixta formada por un ensanche tradicional, maduro y consolidado, junto al nuevo de un nuevo ensanche de las tres últimas décadas en la zona de Méndez Álvaro por sustitución del tejido industrial por residencial y terciario.
- En el siglo XXI, el ámbito está evolucionando a un entorno residencial-terciario maduro, pero también renovado y como centralidad urbana de equipamientos, comercio y ocio.



▪ **Análisis de movilidad a pie.**

- Los desplazamientos peatonales juegan un importante papel en el Eje Cívico y su entorno, pues confluyen la existencia de una densa trama residencial (consolidada en Pacífico y Adelfas, todavía en desarrollo en Atocha) con la presencia de numerosos equipamientos, tanto de rango ciudad como de distrito y de barrio, mercados, centros comerciales, centros de ocio y otros elementos de atracción/generación como pueden ser las estaciones de Metro y la estación Sur de autobuses.
- Y todo ello a una distancia máxima de 600 m. desde el centro de gravedad del Eje Cívico, con unas pendientes moderadas que facilitan los desplazamientos y con unas posibilidades reales de constituir itinerarios peatonales funcionales y atractivos corrigiendo las disfunciones existentes, de las que el principal exponente es el puente de Pedro Bosch.
- El viario del ámbito de estudio presenta notables diferencias entre calles y zonas sobre su adecuación al tránsito peatonal tanto accesible como sostenible:
- Cavanilles y Doctor Esquerdo cuentan con aceras amplias, de ancho superior a 4 m, y dotadas de arbolado de alineación. No obstante existe en ambas una clara desproporción en su relación de superficie acera/calzada: 30/70 en el caso de Doctor Esquerdo, 40/60 en Cavanilles, con relación a la de 60/40 que sería deseable.
- Pedro Bosch constituye un auténtico punto negro y barrera en lo relativo a accesibilidad peatonal. En un itinerario de más de 800 m. de longitud únicamente cuenta con acera en su margen derecho. Esta acera, de una anchura de 1 m., reducida en diversos puntos con la presencia de obstáculos, que no puede considerarse practicable, ni accesible.

- Respecto a la conectividad peatonal sería importante comunicar Pedro Bosch con la calle Acanto, lo que posibilitaría el acceso directo a las zonas comercial y de ocio colindantes. Esta conexión es factible desde el margen impar de Pedro Bosch mediante una pasarela sobre la línea ferroviaria que descienda con pendiente accesible hasta la calle Acanto.
 - Los espacios que forman parte del Paseo de Invierno en el interior de nuestro ámbito, aunque heterogéneos en sus dimensiones y tratamiento en la actualidad, reúnen adecuadas condiciones para formar parte de un itinerario peatonal útil y atractivo con un adecuado tratamiento e integración de conjunto.
 - El punto crítico de este tramo lo constituye el cruce con el final de la calle Alberche, a una cota de -7 m. respecto a la del paseo, salvado en la actualidad mediante una pasarela metálica de poco más de 2 m. de anchura. Se considera que se debería mejorar la continuidad de la traza del paseo realizando un paso peatonal salvando una luz de 20 m.
- **Análisis de movilidad en bicicleta.**
- El ámbito objeto de estudio carece de vías ciclistas específicamente acondicionadas para el tráfico de ciclos. Sí cuenta, en secciones compartidas con el tráfico rodado, con ciclo-carriles en ambos márgenes de Doctor Esquerdo, y con la calle Granada acondicionada como ciclo-calle. También se cuenta con tres estaciones BiciMad.
 - Habida cuenta de la cantidad de equipamientos y espacios existentes en el entorno del Eje Cívico con distancias de desplazamiento inferiores a los 2 km., las moderadas pendientes del viario en dicho entorno y la proximidad de los parques del Retiro y Tierno Galván, la demanda potencial de usuarios ciclistas resulta muy superior respecto a su escaso número actual, que supone el 0,35% del total del tráfico.
 - Desde el punto de vista ciclista, se considera ineludible el acondicionamiento del puente de Pedro Bosch, concebido, trazado y construido pensando exclusivamente en el tráfico rodado y actualmente excluyente de cualquier otro modo.
- **Análisis de movilidad en transporte público**
- El ámbito de estudio presenta una buena dotación de transporte público, discurriendo por su viario 14 líneas de autobuses diurnos y 3 nocturnos, contando con dos estaciones de Metro, Pacífico (L1 y L6) y Méndez Álvaro (L6), y también con una estación de ferrocarril de cercanías, Méndez Álvaro (líneas C1, C5, C7 y C10). Es destacable asimismo su vecindad a la Estación Sur de Autobuses y su proximidad a la Estación Ferroviaria de Atocha.
- **Análisis de movilidad en automóviles y motocicletas:**
- El eje Doctor Esquerdo–Pedro Bosch en el ámbito de estudio, concebido en su origen como un elemento del cinturón de ronda del ensanche de Madrid, con una sección tipo de 40 m de anchura y cuatro carriles por sentido idéntica a la del tramo O’ Donnell – Conde de Casal, ha perdido en la actualidad buena parte de la función para la que fue concebido, tanto por la completa desaparición de los usos industriales de su entorno, como por su falta de continuidad en Méndez Álvaro y su proximidad a la M-30.
 - No obstante sigue cumpliendo un importante papel como vía interdistrital para Retiro y Arganzuela al tiempo que soporta una apreciable intensidad del tráfico de paso que lo utiliza como alternativa a la red arterial M-30, especialmente en los periodos punta matutinos y vespertinos, siendo más acusados los primeros con tráfico en sentido norte.
 - Aun considerando las actuales intensidades punta se constata que el espacio dedicado a calzadas está sobredimensionado, pudiéndose reducir un carril por sentido en todo Doctor Esquerdo sin afectar apreciablemente a su nivel de servicio, y hasta dos carriles por sentido en el tramo Cavanilles – Granada con moderados aumentos de tiempos de recorrido siempre que se mantenga la continuidad del tráfico a través del paso elevado en al menos un carril por sentido.

- Esta disminución cubriría suficientemente el tráfico local e interdistrital y debería contribuir a una reducción del tráfico de paso de largo recorrido al dejar de constituir una alternativa atractiva frente a la red arterial.
- El tráfico rodado por las rampas de acceso a Pedro Bosh desde la Avda. Ciudad de Barcelona presenta intensidades muy escasas. La supresión del actual tráfico rodado a través de las mismas podría ser absorbida sin grandes perjuicios por los viarios alternativos que constituyen las calles Comercio y Cerro Negro.
- El tráfico circulante por los laterales de Doctor Esquerdo con Ciudad de Barcelona requiere, en todo caso, el mantenimiento de dos carriles por sentido, considerando el tipo de tráfico, intensidades, tiempos de espera en semáforos y las paradas de autobuses urbanos.
- La supresión de la totalidad del tráfico rodado por el paso superior sobre la Avda. Ciudad de Barcelona supondría la existencia al final de Dr. Esquerdo de una intersección a nivel semaforizada que deberá absorber una intensidad media 15 h (lab) de 2.078 veh/h, con puntas actuales de 3.108 veh/h, considerando ambos sentidos. Ello requeriría un mínimo de tres carriles por sentido disponibles para la sección, que estarían habitualmente saturados durante la jornada pasando al grado de congestión en horas punta. En este caso, la continuidad de flujos hacia Pedro Bosch requeriría también la presencia de dos carriles por sentido en las rampas de acceso desde la Avda. Ciudad de Barcelona.
- En el estudio de velocidades aportado se constata que casi la mitad de los vehículos que actualmente circulan por el paso superior lo hacen a una velocidad superior a los 50 km/h. Este porcentaje se incrementa en fines de semana y festivos.
- Respecto a la accidentalidad, es de reseñar la disminución del número de accidentes, que bajó de 24 en 2015 a 16 en 2016. En 2015 no hubo ningún fallecido y en 2016 un fallecimiento. La mayor concentración de accidentes se produce en la intersección de Pedro Bosch con Méndez Álvaro, que acumula el 25% de los accidentes del ámbito, seguida de la intersección con Avda. Cdad. de Barcelona, con el 22,5% de accidentes.



- **Zonas verdes en el ámbito y el entorno inmediato.**
- En el exterior del ámbito se ubican las dos zonas verdes de rango ciudad más importantes del sur de la Almendra central, el Parque del Buen Retiro y el Parque de Tierno Galván, que forman el principio y el fin de un itinerario de acceso a ambos parques, por lo que la conexión entre ambos es uno de los objetivos estratégicos de la propuesta.

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

- Existen varias zonas verdes de menor tamaño. Muchas de estas zonas verdes de barrio se ven fragmentadas, dividas por barreras ferroviarias e infraestructuras.
- **Equipamientos en el ámbito y el entorno inmediato.**
 - En el exterior del ámbito destacan por su tamaño dos grandes zonas de equipamientos de rango ciudad: los equipamientos de Daoiz y Velarde y la gran parcela vacante en el APR 02.06 Méndez Álvaro, pendiente de ejecución.
 - Los equipamientos en torno al eje cívico forman una concentración, tanto en Retiro como en Arganzuela, que acompaña al espacio público y zonas verdes en una agrupación que permite un gran potencial de dinamizar ambos distritos y servir a sus habitantes.
- **Actuaciones urbanísticas en el entorno inmediato del ámbito**
 - En el entorno inmediato del área existen un conjunto de ámbitos de planeamiento que van a reforzar el eje con nuevos espacios públicos y dotaciones en los próximos años. Destaca el desarrollo futuro del APR 02.06 como nuevo centro terciario residencial de Méndez Álvaro y su gran parcela dotacional destinada a equipamiento educativo.
 - En los próximos años se terminará de definir el frente terciario de la calle Méndez Álvaro que, unido al frente terciario de Calle 30, terminarán la operación del Centro del Sur iniciada con el plan general de 1985 y continuada por el plan de 1997. Con una renovación del área que aportará un frente de usos terciarios, residenciales, comerciales, de ocio al eje cívico en Arganzuela, complementando los usos de Retiro.



- **Análisis de los usos en el entorno de la propuesta al aire libre a lo largo de diferentes periodos horarios**
 - En este entorno la composición tradicional de una pirámide con demografía envejecida se ve matizada por la incorporación en Retiro y en proceso en Arganzuela de nuevas viviendas y nuevos grupos sociales y familiares que aportan mayor variedad.
 - Los usos cívicos actuales necesariamente unen los propios de un barrio consolidado, y en parte envejecido, con los de la incorporación progresiva de nuevos vecinos, familias y un rejuvenecimiento de los grupos de edad y de sus demandas en el espacio público.
 - A ello se une los usos de un centro terciario-comercial y de ocio en Méndez Álvaro ya consolidado que se irá reforzando en los próximos años.

- Existe una complementariedad de horarios en el uso de estos espacios especialmente las tardes y fines de semana con los usos terciarios, que permite que los barrios tengan actividad toda la semana y a su vez una diferenciación entre los picos de uso del viario y la movilidad con los usos dotacionales y dotacionales que hay que compaginar.

▪ **Análisis de las secciones de calles en el ámbito para tratar de optimizar el uso cívico urbano de movilidad sostenible en sus diferentes modos**

Calle Cavanilles:

- Si bien la distribución de la actual sección tipo de la calle Cavanilles ofrece suficiencia para albergar los distintos modos de movilidad que por ella transitan, se constata la descompensación entre la superficie dedicada al tráfico rodado y al peatonal, 60% - 40%, que prácticamente invierte los estándares deseables con el prisma de la movilidad urbana sostenible y la mejora de la calidad ambiental de la ciudad.
- Se podría pasar del actual 60% calzada -40% acera a un 35%-65% manteniendo para el tráfico rodado dos de los cuatro carriles actuales, lo que es perfectamente factible a la luz de los datos del tráfico circulante sin afectar prácticamente a su nivel de servicio.
- Se considera conveniente mantener las bandas de aparcamiento en hilera dados los usos y actividades de las edificaciones de la calle.
- Con las referidas consideraciones, se podría incrementar en 8 m la anchura de calle dedicada a uso peatonal y ciclista, lo que permitiría desde introducir un paseo central hasta repartir esa anchura en los laterales con la distribución que se considere más conveniente.

Calle Doctor Esquerdo, tramo Cavanilles-Granada:

- La actual sección tipo en este tramo presenta una distribución del 70% calzada -30% aceras y mediana, netamente descompensada a favor del tráfico rodado. Para este tramo el Plan Director de Bulevares plantea una sección 40% -60%, lo que significa mantener para el tráfico rodado dos de los actuales cuatro carriles por sentido.
- A la luz de los datos de aforos de tráfico, se constata la sobreabundancia de las actuales calzadas para las intensidades circulantes. Suprimiendo un carril por sentido se seguiría contando con capacidad suficiente para absorber incluso las puntas de los días laborables. Suprimiendo dos carriles por sentido se mantendría capacidad para las intensidades medias de 7 a 22 h. pero en las puntas el nivel de servicio se verá resentido, evaluar la afección detallada tanto al eje como al viario de su entorno requiere una modelización complementaria que realiza el correspondiente departamento municipal.
- Se considera conveniente mantener las bandas de aparcamiento en hilera dados los usos y actividades de las edificaciones de la calle y de la necesaria para carga y descarga, aparcamientos de motos y BiciMad y paradas de autobús.
- Manteniendo para el tráfico rodado 3 carriles por sentido se produciría una ganancia de 9 m para peatones y ciclistas. Manteniendo 2 carriles por sentido, la ganancia sería de 15 m.

Calle Doctor Esquerdo, tramo Granada-Avda. Ciudad de Barcelona:

- El tratamiento de este tramo ofrece posibilidades diferenciadas según se contemple la supresión del paso superior sobre la Avda. de la Albufera o su mantenimiento.
- En el primer caso se requeriría disponer de un mínimo de tres carriles por sentido y la reordenación de los actuales movimientos de la intersección, lo que afectaría también a las actuales líneas de transporte público.
- En el segundo caso se considera que deberían mantenerse los dos carriles de cada lateral y deberían tratarse los espacios bajo los tableros del viaducto, eliminando cualquier posibilidad de invasión por el tráfico rodado de los mismos e introduciendo plantaciones, tanto a nivel del suelo como en los paramentos laterales de los estribos, que mejorasen la calidad ambiental y contribuyesen a la disminución de los niveles de ruido.

Calle Pedro Bosch:

- La actual sección tipo de Pedro Bosch está sobredimensionada para el tráfico que soporta y, por contra, presenta notables carencias y deficiencias en lo tocante a sus condiciones para el tránsito peatonal y ciclista.
- Como en el caso de Doctor Esquerdo, suprimiendo un carril por sentido se seguiría contando con capacidad suficiente para absorber incluso las puntas de los días laborables. Suprimiendo dos carriles por sentido se mantendría capacidad para las intensidades medias de 7 a 22 h. descendiendo el nivel de servicio en las puntas de días laborables, para sus actuales valores, si bien es previsible que estos valores descendieran al perder atractivo el uso de este vial como alternativa para el tráfico de paso de largo recorrido.
- En todo caso, la reutilización de parte de la calzada actualmente destinada al tráfico rodado para usos estanciales, peatonales o ciclistas, no plantea ningún problema técnico ni constructivo, admitiendo incluso la plantación en jardineras o parterres de plantaciones de no excesivo porte, y, es más, facilitaría una mayor funcionalidad a las intersecciones con Avda. Ciudad de Barcelona y Méndez Álvaro.

Paseo de Invierno:

- Los espacios que forman parte del Paseo de Invierno en el interior de nuestro ámbito, aunque heterogéneos en sus dimensiones y tratamiento en la actualidad, reúnen adecuadas condiciones para formar parte de un itinerario peatonal útil y atractivo con un adecuado tratamiento e integración de conjunto.
- No se trata tanto de remodelar secciones viarias como de tratar adecuadamente los espacios residuales y los que se vayan generando en zonas como la actualmente ocupada por las instalaciones de la Policía Municipal una vez trasladen a su ubicación definitiva.
- El punto crítico de este tramo lo constituye el cruce con el final de la calle Alberche, a una cota de -7 m. respecto a la del paseo, salvado en la actualidad mediante una somera pasarela metálica de poco más de 2 m. de anchura. Se considera que se debería mejorar la continuidad de la traza del paseo realizando un paso peatonal de suficiente anchura y que salvase una luz de 20 m.

Talleres de participación ciudadana.

- A lo largo del proceso se han llevado a cabo cinco talleres de participación ciudadana con los vecinos y asociaciones del ámbito para el análisis, diagnóstico, participación y propuestas, en paralelo al estudio que han permitido informar y obtener información de las demandas, necesidades y criterios para las propuestas por parte de los participantes.
- **Los talleres que se han realizado han sido:**
 - Viernes 21 de abril en la Nave Daoiz y Velarde (Retiro): **apertura, presentación y primer taller** con presentación de todos los asistentes.
 - Sábado 6 de mayo en la Nave Daoiz y Velarde (Retiro): **segundo taller de análisis** con recorrido por la zona y preguntas de análisis del entorno.
 - Sábado 20 de mayo en el CEIP Plácido Domingo (Arganzuela): **tercer taller de análisis** con recorrido por la zona y preguntas del entorno y posibilidades de intervención.
 - Viernes 26 de mayo en el CEIP Plácido Domingo (Arganzuela): **cuarto taller con presentación y valoración de las alternativas** en función de los objetivos.
 - Viernes 9 de junio a las 18 h en el Centro Cultural Las Californias (Retiro): **conclusiones.**

Conclusiones:

- El Eje Cívico objeto de propuesta constituye una gran oportunidad de unir el conjunto de zonas verdes, de equipamientos y de usos cívicos, mediante las transformaciones del viario y del espacio público, la mejora de la accesibilidad, y del transporte, en esta antigua periferia del sur de Madrid que ya se está convirtiendo en un nuevo polo de centralidad de la Almendra, entre el ensanche consolidado y el nuevo eje urbano en desarrollo de Méndez Álvaro-Atocha.
- Es un buen momento para terminar de cohesionar las tramas urbanas y resolver los problemas de conexión y de barreras entre barrios de dos distritos, con un eje urbano y cívico rodeado de equipamientos, basado fundamentalmente en la transformación y reutilización del paso elevado de Pedro Bosch, al haber perdido éste parte de su funcionalidad inicial, mediante la mejora de distribución de los modos, la mejora de la accesibilidad, una reducción de la velocidad, del ruido, de las emisiones del tráfico y reordenación y mejora de la calidad ambiental del entorno.

3. DEFINICIÓN DE LA PROPUESTA. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS. ALTERNATIVA ELEGIDA.

3.1. Estudio de alternativas.

ALTERNATIVA 0. SITUACION ACTUAL. PUNTO DE PARTIDA:

- En el escenario actual de partida, la ALTERNATIVA 0: el estado actual del puente de Pedro Bosch, en los barrios de Pacífico-Adelfas-Delicias-Atocha, presenta numerosos problemas de accesibilidad. Movilidad, barreras, falta de conectividad, polución y ruidos.
- "No actuar" en la alternativa 0, en el escenario actual, supondría mantener estos problemas, con lo supone perpetuar los problemas de movilidad, accesibilidad y falta de espacios para sus vecinos y mantener la afección a la calidad urbana de los vecinos y residentes con falta de conexiones realmente accesibles entre Retiro y Arganzuela.

ALTERNATIVA 1. SUPRESIÓN DEL VIADUCTO Y REALIZACION DE UN PASO SUBTERRANEO.

- Como ALTERNATIVA 1 se ha planteado la posibilidad de eliminación del viaducto actual de la calle Pedro Bosch y el soterramiento del paso mediante un paso inferior, por debajo de las vías del ferrocarril.
- La afección que implicaba la ejecución de este subterráneo a las líneas 1 y 6 de metro y sus accesos y a las líneas C-5, C-1-7-10 de cercanías de Renfe, así como a las estaciones de metro de Pacífico, Méndez Álvaro y la estación de cercanías de Méndez Álvaro y a numerosos servicios urbanos llevó a desechar dicha posibilidad.

ALTERNATIVA 2. DEMOLICIÓN DEL TRAMO DEL VIADUCTO ENTRE DOCTOR ESQUERDO Y AVENIDA CIUDAD DE BARCELONA.

- En la ALTERNATIVA 2 se ha planteado la demolición parcial del tramo viaducto actual entre Doctor Esquerdo y Avenida ciudad de Barcelona, manteniendo el paso superior de la calle Pedro Bosch por encima de las vías del ferrocarril hasta Méndez Álvaro. Esta alternativa ya se plasmó en un proyecto redactado en 2008 para el Ayuntamiento de Madrid como una opción posterior una vez descartada la alternativa 1.
- La alternativa 2 ha sido desechada ya que:
- Aunque resuelve parcialmente los problemas actuales de accesibilidad peatonal del viaducto en parte de su recorrido entre ciudad de Barcelona y Méndez Álvaro.
- Supone una importante carga ambiental en la demolición de la parte de la estructura existente que se elimina y la reconstrucción de una nueva rampa.

- Genera un importante coste de sustitución de demoler-reconstruir empleando el 65%, una parte muy importante, del presupuesto base de licitación de la obra estimado en 8.754.718 € de 2008 dedicado a destruir una parte de la infraestructura para volver a reconstruirla en unas nuevas condiciones.
- No separa los flujos de vehículos entre Retiro y Arganzuela desde Conde de Casal a Méndez Álvaro de los Avenida Ciudad de Barcelona que conectan el distrito Retiro con Puente de Vallecas.
- Afecta a las instalaciones deportivas, en este momento en construcción, que se están desarrollando debajo del viaducto, en directa relación de la plaza de Cocheras.
- Dificulta la prolongación de la conexión blanda entre Avenida Ciudad de Barcelona, Conde de Casal y Mariano de Cavia que permita unir los parques de Retiro y Tierno Galván
- No permite ganar calidad estancial en el eje cívico, ni transformar la calle Doctor Esquerdo-Pedro Bosch en eje que vertebre los equipamientos, zonas verdes y espacios libres que sea el eje de barrios que une ambos distritos.

ALTERNATIVA 3. PEATONALIZACIÓN COMPLETA DEL PASO SUPERIOR DESDE DOCTOR ESQUERDO HASTA EL ENCUENTRO CON LAS RAMPAS LATERALES DE PEDRO BOSCH.

- En la ALTERNATIVA 3 se ha planteado la peatonalización completa del viaducto, desde Doctor Esquerdo hasta el encuentro con las rampas laterales, manteniendo tráfico rodado en dichas rampas desde avenida Ciudad de Barcelona hasta Méndez Álvaro.

ALTERNATIVA 4. PEATONALIZACIÓN PARCIAL DEL VIADUCTO DESDE DOCTOR ESQUERDO HASTA MÉNDEZ ÁLVARO.

- En la ALTERNATIVA 4 se ha planteado la peatonalización parcial del primer tramo de viaducto en Doctor Esquerdo y la peatonalización completa de las rampas laterales para resolver los problemas planteados en la fase de información y diagnóstico.

3.2. Alternativa elegida.

Finalmente en el estudio se escoge una **ALTERNATIVA MIXTA de la 3 y 4**, tras las reuniones mantenidas sobre los desarrollos de las alternativas 3 y 4 entre la dirección del trabajo, la Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible y las Juntas Municipales de Arganzuela y Retiro.

3.3. Cumplimiento de objetivos del trabajo de la alternativa elegida.

Se considera que la alternativa elegida es la que alcanza mejor los objetivos generales y específicos establecidos en el estudio. La alternativa mixta entre la 3 y la 4 alcanza el mayor grado de cumplimiento de los **OBJETIVOS GENERALES** del trabajo que se han planteado desde la Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible ya que:

- Permite **reciclar parcialmente el paso elevado de Doctor Esquerdo-Pedro Bosch** para un uso alternativo de espacio público en el tronco central mejorando su funcionalidad.
- Se mantiene **un carril por sentido para el tráfico de vehículos** que conecten los dos distritos con una población directa de unas 30.000 personas e indirecta de 53.000 y se añade **una conexión peatonal amplia de larga distancia** entre Conde de Casal y Méndez Álvaro por la parte central del viaducto. Todo ello en plataforma a cota única que permita la utilización común de toda la sección del viaducto en caso de eventos sin tráfico rodado.
- Se **mejoran en las conexiones verticales** a la salida de metro a través de las rampas laterales peatonales, con un ascensor en el paseo de invierno y con una rampa de acceso a la calle Acanto y área de cines y centro comercial.
- Se **introducen mejoras transversales** con numerosos pasos peatonales, en Dr. Esquerdo y en Pedro Bosch, con semáforos de demanda en la zona de los cines y ascensor.
- Se **mejoran las conexiones longitudinales** de otros modos tanto en el tronco central a lo largo de todo el viaducto y calle Doctor Esquerdo y se peatonalizan completamente las

rampas laterales entre la plaza de Cocheras y los cines y el CEIP Plácido Domingo, ganándose la máxima accesibilidad de proximidad en la corta distancia entre barrios.

- Se generan **nuevos espacios urbanos alternativos**, complementarios de los existentes, para los vecinos en todas las zonas: tres en Cavanilles, tres en Dr Esquerdo, tres en Pedro Bosch y cuatro en el paseo de invierno.
- También se **mejora en Cavanilles la movilidad ciclista** compatible en calzada con el transporte público y el paso de automóvil local consiguiendo una mejora de la seguridad y calmado de tráfico a lo largo de la calle.
- Se **recicla la actual sección de la calle Dr. Esquerdo** entre Avenida de Ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulevar urbano de conexión entre equipamientos y de conexión con la transformación del nuevo eje urbano de Cavanilles-Retiro.
- Se **conecta mejor la actual red de equipamientos de Daoiz y Velarde** con la biblioteca de Retiro, a través del nuevo bulevar y de la plaza de Cocheras, completando la actual red de espacios cívicos y los nuevos peatonales y zonas verdes mediante la transformación del espacio público y la red viaria existente en el entorno.
- Se **reubican las instalaciones municipales** bajo el paso elevado para permitir la continuidad de calles en paralelo a las vías de Adif, dando continuidad a las calles Téllez, Cerro de la Plata bajo el paso actual, ampliando las posibilidades de nuevas zonas deportivas y eliminando el aparcamiento de debajo del viaducto y en el paseo de invierno.

La alternativa elegida es la que cumple el máximo grado de cumplimiento de los **OBJETIVOS ESPECÍFICOS** del trabajo que se han planteado desde la Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible ya que:

- **Se mejoran las conexiones actuales** especialmente peatonales de aceras y nuevos bulevares a lo largo del eje cívico, de pasos entre barrios y distritos y de pasos peatonales transversales entre los barrios incluidos en el área. También se mejoran las condiciones de paso ciclista, bien en calzada, bien en carriles específicos.
- Se establece una **nueva ordenación del espacio público urbano** priorizando la habitabilidad y capacidad de uso de las áreas libres existentes y de las trece nuevas que se crean a lo largo de todo el eje cívico, así como la accesibilidad y conectividad entre las mismas.
- Se establece un **reparto modal más equilibrado** en el espacio público y en el viario:
 - Cavanilles: un carril por sentido, bulevar de 8 m, paso ciclista en calzada y L10 bus EMT
 - Dr. Esquerdo entre Conde de Casal y Valderrivas: dos carriles por sentido, bulevar de 15 m, mejora de las condiciones de paso ciclista y mantenimiento de las líneas de autobús.
 - Dr. Esquerdo entre Valderrivas y Pedro Bosch: dos carriles por sentido con carriles de incorporación al viaducto, aceras laterales de 4,5 m, mejora de las condiciones de paso ciclista y mantenimiento de los autobuses EMT (reordenando el paso de la L8).
 - Pedro Bosch hasta Méndez Álvaro: Un carril por sentido, aceras laterales de 4,5 m hasta las vías de Adif y aceras asimétricas en Arganzuela de 11 y 4 m, mejora de las condiciones de paso ciclista en carril bidireccional en la acera norte y en calzada y mantenimiento de la línea de autobús 156 EMT actual, la línea 8 podría incorporarse, bien desde Conde de Casal o variar su itinerario por Cerro Negro hasta Méndez Álvaro.
- Se **amplía el eje cívico con nuevos espacios** y se complementan los actuales usos al aire libre, con nuevos tipos de actividades, que contribuyan a enriquecer y diversificar la oferta actual.
- Se **fomenta el transporte público, los modos blandos y modos verdes** conectando con las redes de proximidad del entorno en un esquema más amplio de rango ciudad.
- Se **prioriza la seguridad en las intersecciones** entre modos y especialmente en los peatonales y ciclistas con una efecto de reducción de la velocidad en la parte alta del viaducto que ayude a paliar la siniestralidad actual y las molestias a los vecinos con viviendas cercanas.

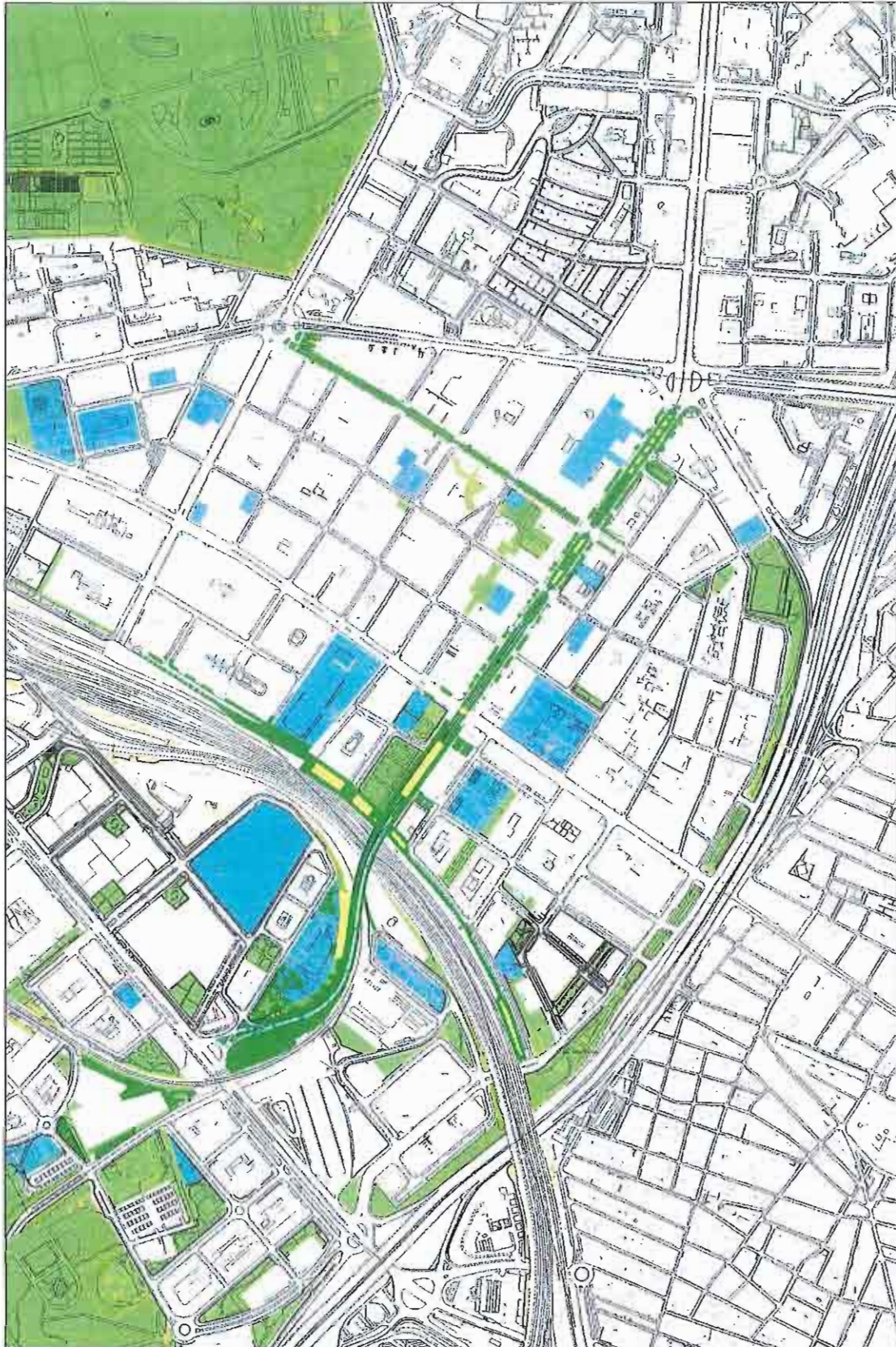


Imagen de la alternativa elegida y su conectividad con los parques del Retiro y Tierno Galván

- El **coste económico estimado** es el más bajo de todas las alternativas analizadas.
- La **estimación ambiental por menor impacto negativo** es máxima ya que no supone las afecciones del paso subterráneo, ni la demolición parcial.
- La **estimación ambiental de mejora del entorno urbano** es considerable ya que:
 - Permite ganar un amplio espacio peatonal, estancial y verde.
 - Supone un mejor equilibrio intermodal hacia el peatón, ciclista y transporte público y una mejor integración de los intercambios con la red de metro y cercanías a peatonal y modera o reduce las afecciones del vehículo al rebajar su velocidad y reducir la sección de calles, ayudando a racionalizar su uso.
 - Supone la ampliación del arbolado actual con la plantación de alineaciones dobles a lo largo de 1800 ml de bulevares con una estimación de unos 700 nuevos ejemplares que duplican el arbolado actual en la zona. A ello se unirán nuevas zonas verdes y de vegetación en los bulevares y del paseo de invierno.

4. PROGRAMACIÓN Y RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN.

4.1. Acciones y actuaciones

Se describen las acciones que se deben realizar para la realización de la propuesta desde el punto de vista de sus contenidos y programación:

- Acción 0: ejecución del Proyecto de Ampliación de Acera en el viaducto Dr. Esquerdo – Pedro Bosch (mejora de la accesibilidad para mantener unos estándares mínimos mientras se desarrolla todo el resto del proceso)
- Acción 1: celebración de un concurso de ideas.
- Acción 2: redacción del Proyecto de Construcción.
- Acción 3: licitación de las obras.
- Acción 4: ejecución de las obras.

4.2. Priorización. Propuesta de posible subdivisión en actuaciones acordes con el esquema funcional de la propuesta.

En caso de estimarse procedente por el Ayuntamiento de Madrid, el conjunto del Eje Cívico podrá ser subdividido en las siguientes actuaciones, cada una de las cuales reúne las características que permiten su ejecución independiente:

- Remodelación del paso superior de Doctor Esquerdo y calle Pedro Bosch en su integridad y bulevar en Doctor Esquerdo desde Cavanilles hasta enlazar con el paso superior.
- Bulevar de Doctor Esquerdo, tramo Conde de Casal – Cavanilles.
- Bulevar de la calle Cavanilles.
- Paseo de Invierno.

4.3. Presupuestos.

En este apartado se adjunta el presupuesto estimado para las obras del Eje Cívico. Para realizar la valoración se ha utilizado el Cuadro de Precios del Ayuntamiento de Madrid para Obras de Urbanización 2016, así como datos de proyectos de actuaciones similares.

Los presupuestos inicialmente obtenidos son de EJECUCIÓN MATERIAL, que se incrementarán en un 19% de Gastos generales y Beneficio Industrial y un 21% de IVA para obtener el PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN.

- **Estimación del coste de la remodelación del paso superior de la calle Doctor Esquerdo y calle Pedro Bosch en su integridad y bulevar en Doctor Esquerdo desde Cavanilles hasta enlazar con el paso superior.**

La implantación del bulevar en el referido tramo y la remodelación del paso superior de la calle Doctor Esquerdo y del viaducto y calle de Pedro Bosch supone un **Presupuesto de Ejecución Material de 5.488.549,15 €** y un **Presupuesto Base de Licitación de: 7.902.961,92 €.**

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

- **Estimación del coste del Bulevar de Doctor Esquerdo tramo Cavanilles – C. Casal.**
La transformación en bulevar de la calle Doctor Esquerdo desde la plaza Conde de Casal hasta la intersección con la calle Cavanilles supone un **Presupuesto de Ejecución Material de 809.949,25 €** y un **Presupuesto Base de Licitación de: 1.166.245,93 €.**
- **Estimación del coste del Bulevar de la calle Cavanilles.**
La transformación en bulevar de la calle Cavanilles supone un **Presupuesto de Ejecución Material de 1.331.375,60 €** y un **Presupuesto Base de Licitación de: 1.917.047,73 €.**
- **Estimación del coste de las actuaciones a realizar en el Paseo de Invierno.**
La remodelación del Paseo de Invierno supone un **Presupuesto de Ejecución Material de 664.000,00 €** y un **Presupuesto Base de Licitación de: 956.093,60 €.**

En la tabla que sigue se incluye el conjunto de los presupuestos de las actuaciones previstas para la implantación del Eje Cívico, con el orden de prioridad que se propone para su programación y los presupuestos de ejecución material (PEM) y base de licitación (PBL) previstos para las mismas.

PRIORIDAD	DENOMINACIÓN DE LA ACTUACIÓN	PEM (€)	PEC (€)
1	REMDELACIÓN VIADUCTO Y BULEVAR HASTA CAVANILLES	5.488.549,15	7.902.961,92
2	BULEVAR DR. ESQUERDO TRAMO CAVANILLES – C. CASAL	809.949,25	1.166.245,93
3	BULEVAR CALLE CAVANILLES	1.331.375,60	1.917.047,73
4	PASEO DE INVIERNO	664.000,00	956.093,60
TOTAL	EJE CÍVICO PACÍFICO - ADELFA - ATOCHA	8.293.874,00	11.942.349,18

4.4. Definición de los criterios directores de aplicación a proyectos de reforma.

Los criterios directores de aplicación a los proyectos de reforma, de acuerdo a las zonas propuestas dentro del ámbito de actuación, son:

ZONA 1: Se transforma la sección de la **calle Cavanilles**, actualmente infrautilizada, en un nuevo bulevar central de ocho metros de anchura. Se logra así la conexión peatonal desde la plaza de Mariano de Cavia y la entrada sur del parque del Buen Retiro hasta Dr. Esquerdo con pasos de peatones rebajados y arbolado a ambos lados generando tres áreas estanciales:

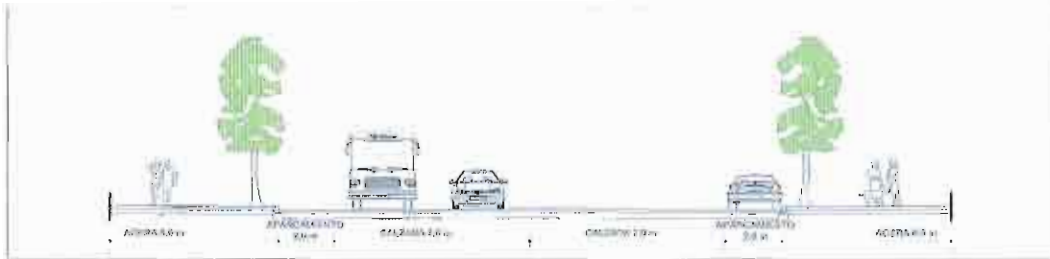


49.1

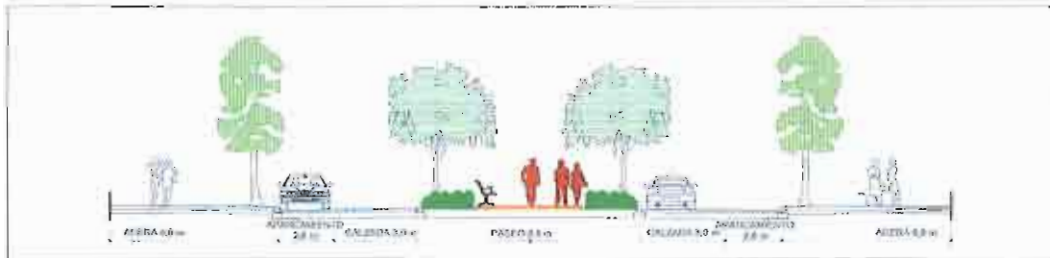
PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

- Una en la zona junto la plaza de de Mariano de Cavia, muy frecuentada por viandantes, junto a las paradas de autobús, quiosco de prensa y zona estancial.
- Otra en la parte media de la calle, a la altura del Mercado de Pacífico.
- La tercera junto a la nave de motores y la red prevista de nuevos espacios libres y equipamientos de la actuación del APR Metro Granada-Valderrivas.

CALLE CAVANILLES.- SECCIÓN TIPO ACTUAL



CALLE CAVANILLES.- SECCIÓN TIPO PROPUESTA

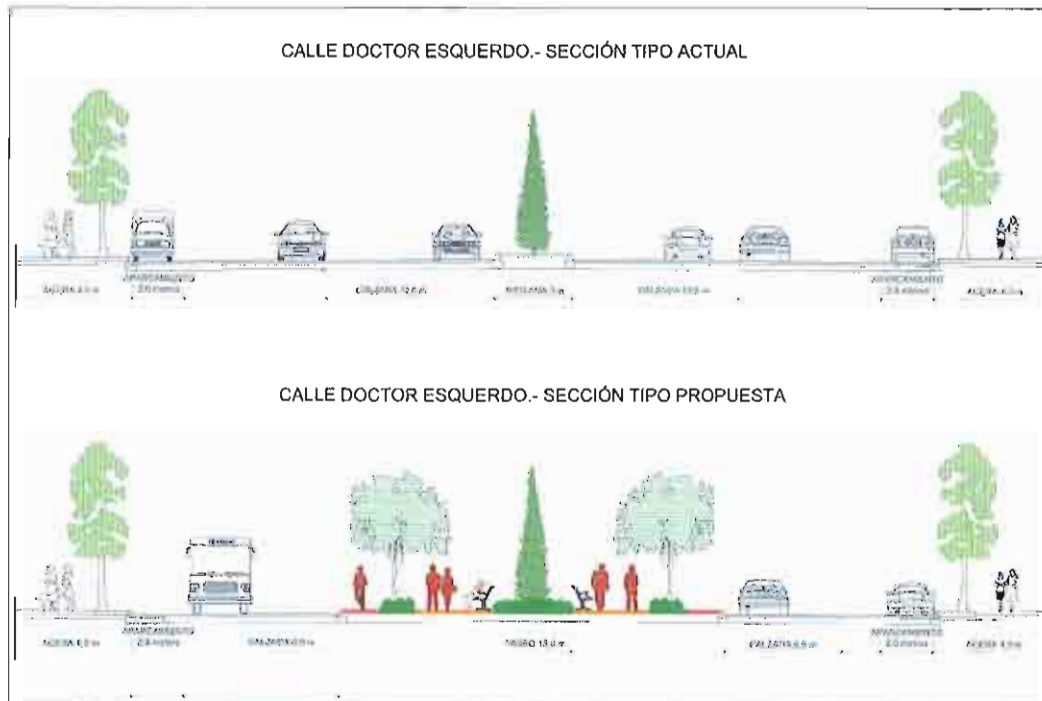


ZONA 2: La calle Dr. Esquerdo entre Avenida de Ciudad de Barcelona y Cavanilles como nuevo bulevar urbano. Se transforma la sección manteniendo dos carriles por sentido y obteniendo un bulevar con paseo de 15 m entre Conde de Casal y la calle Valderrivas.



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

- Se mantiene el arbolado central y se permite las plantaciones de árboles laterales completando la alineación discontinua del arbolado existente en las aceras laterales.
- Se generan dos nuevas áreas estanciales: una en el encuentro de la calle Santa Sabina frente a la zona de juegos infantiles y el futuro APR de Dr. Esquerdo y otra frente a la biblioteca de la Comunidad de Madrid Elena Fortún.



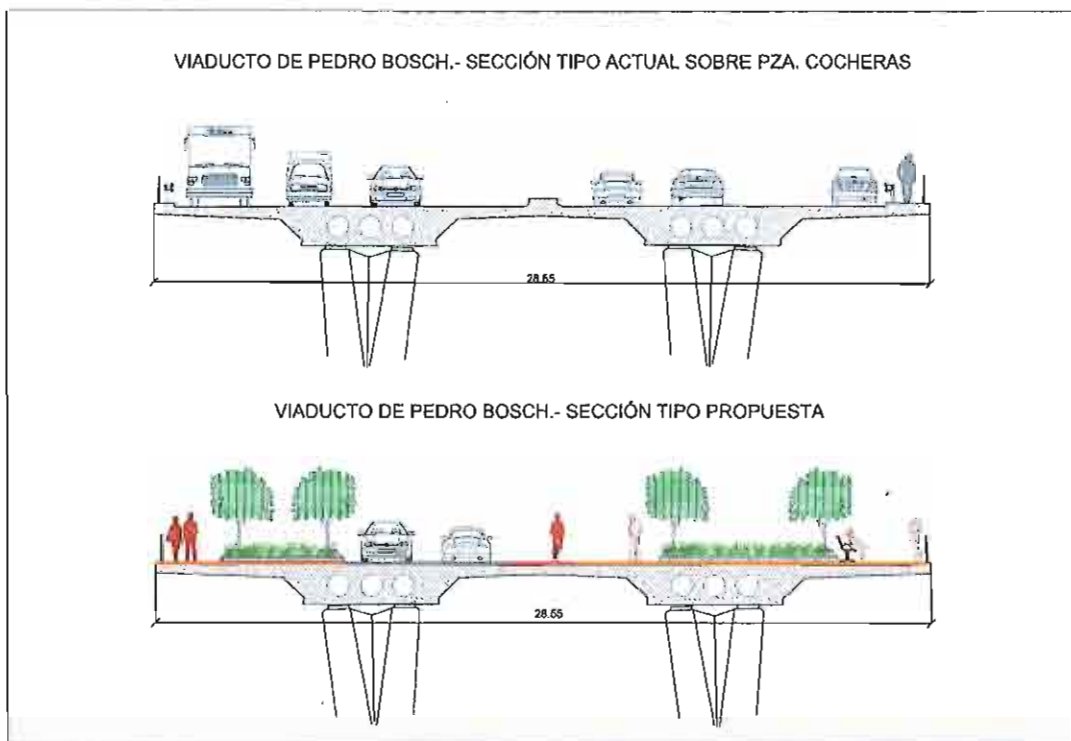
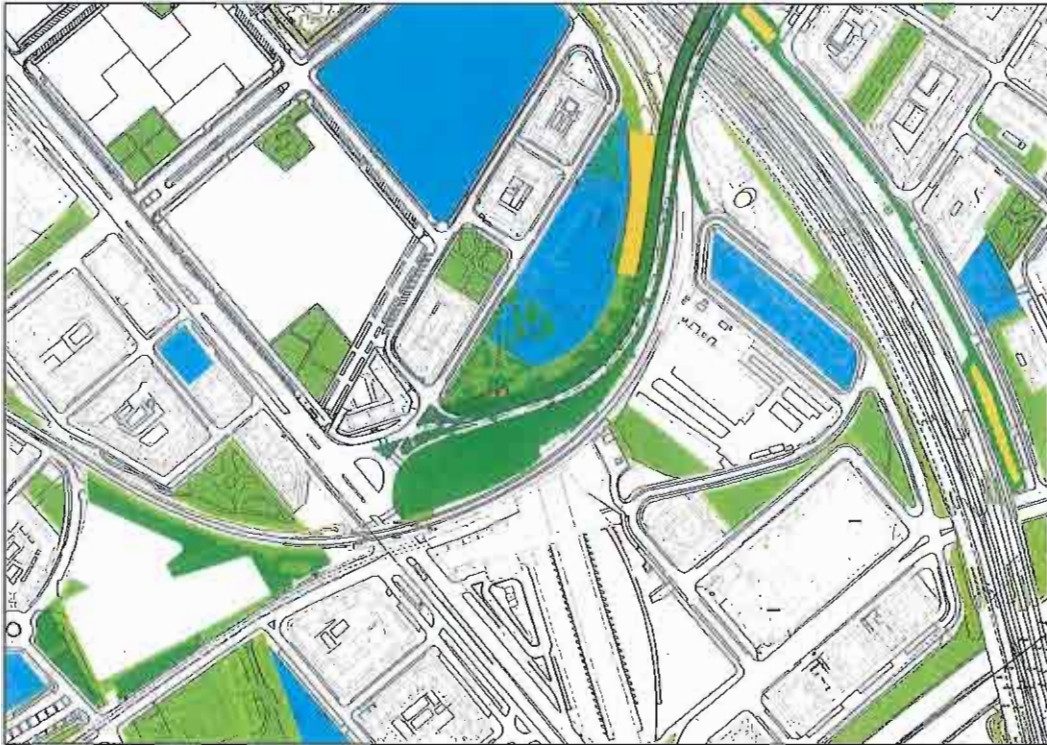
ZONA 3 y 5: La calle Pedro Bosch entre Avenida de Ciudad de Barcelona hasta Méndez Álvaro como nuevo bulevar urbano elevado sobre las vías de Adif. Se transforma la sección manteniendo un carril por sentido con aceras laterales de 4,5 m entre Valderrivas y Acanto.

- El bulevar se estrecha a partir de la calle Valderrivas para dar paso a dos aceras laterales de 4,5 m, a lo largo de todo el viaducto, permitiendo un paso cómodo y seguro entre barrios
- Además se generan tres espacios amplios estanciales y para eventos: uno en la calle Valderrivas-Granada, otro en lo alto del viaducto sobre Avenida Ciudad de Barcelona y el tercero frente a las instalaciones de la EMT.
- Se ha procurado que ninguno de estos espacios coincida en la proximidad de viviendas en su entorno con efecto de guardar lo más posible la privacidad de los vecinos.
- Se plantea a lo largo de todo el tramo del viaducto elevado arbolado lateral en alineación y jardineras laterales, con plantas trepadoras sobre mallas que amortigüen el ruido y visualmente el paso de coches y viandantes respecto a las viviendas del entorno.
- La zona de paso sobre las vías de ADIF se mejora y acondiciona con dos zonas amplias zonas de paso desde la plaza de cocheras en el lado norte y en la zona entre los cines y la calle Cerro de la Plata resolviendo con holgura la accesibilidad y conectividad entre barrios.
- Se introduce una pasarela en el lado de los cines que permite desde el viaducto conectar con la calle Acanto, mediante una rampa de 70 m de longitud y 4 m de anchura mínima, sobre terreno de titularidad municipal, que permite un paso cómodo y accesible.
- Se acondiciona sobre la antigua calzada norte del viaducto la ampliación del parque junto al CEIP Plácido Domingo, con un paseo lateral de 11 m de anchura, continuidad de las aceras laterales del viaducto, flanqueado por doble línea de arbolado, que se integre con el parque, desde el estribo del viaducto hasta la entrada de la estación de cercanías de ADIF.
- Se reordena el acceso lateral viario a las calles Tejo y Jacaranda, ampliando a dos carriles las esperas en el semáforo de acceso a la rotonda de Pedro Bosch con Méndez Álvaro.

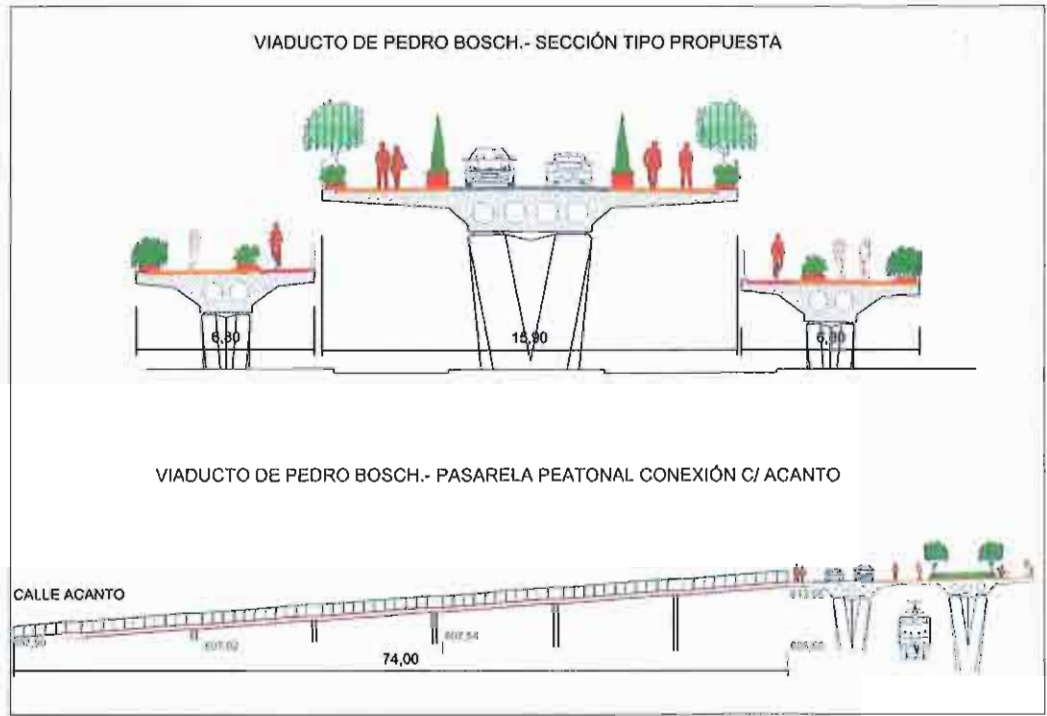
413

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

- Se amplía la acera sur del la calle Pedro Bosch a la largo de todo su recorrido hasta llegar a la rampa lateral de la calle Cerro de la Plata y la acera lateral del viaducto.
- Se introduce en la calle Méndez Álvaro, un nuevo paso peatonal bajo el viaducto ferroviario de la línea C-1-7-10 de cercanías que permite la conexión directa del eje cívico con la acera norte de la calle Avenida del Planetario.
- Se amplía con zona peatonal y arbolado desde el paso desde Méndez Álvaro hasta la calle Meneses conectando con la entrada al Parque Enrique Tierno.



PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.



ZONA 6: Paseo de Invierno entre Calle Cerro Negro y Tellez. Se realiza un esquema general que recupere la continuidad, la calidad ambiental, la mejora de espacio público del paseo de invierno dadas las diferentes condiciones de perfil, anchura y espacios a lo largo del paseo:

- La plantación lineal de arbustos bajos en el borde junto a la valla de Adif, que sea compatible con las zonas de servidumbre de la ley ferroviaria.
- La plantación de jardinería a lo largo del mismo y de las zonas adecuándose en cada zona a las anchuras y necesidades del paseo.
- La realización de cuatro zonas para usos complementarios:
 - La primera en el comienzo en el encuentro con la calle Cerro Negro
 - La segunda en las actuales plazas de aparcamiento entre la calle Cerro de la Plata.
 - La tercera sobre las actuales instalaciones municipales una vez que hayan sido trasladadas a la parcela de la plaza de Cocheras junto al centro de Mayores.
 - La cuarta en la zona libre arbolada junto las vías de Adif entre las calles Cocheras y Alberche, con usos compatibles con el uso del túnel ferroviario de salto del carnero de las líneas de cercanías C-1-7-10 que pasa próximo.
- Se reacondiciona el fondo de saco de la calle Cocheras eliminando la rotonda final y sustituyéndola por una cabeza de martillo.
- Se plantea la construcción de una pequeña losa sobre el final de la calle Alberche que permita la continuidad del Paseo de Invierno hasta la trasera de Daoiz y Velarde posibilitando la comunicación entre los equipamientos de ambas plazas.

4.5. Definición de los criterios directores de aplicación a proyectos de obras y urbanización.

Finalmente el trabajo concluye con la exposición de los criterios directores específicos que han de cumplir los proyectos de obras y urbanización en cuanto a las demoliciones, movimientos de tierra, integración medioambiental, mobiliario urbano, jardinería y riego y las redes: viaria, agua, saneamiento, electricidad y alumbrado.

Madrid julio de 2017



MADRID

desarrollo urbano
sostenible

Dirección General de Estrategia de Regeneración Urbana.

JUNIO 2017



**PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO
BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.
PARTICIPACIÓN SOCIAL Y TALLERES.**

PARTICIPACIÓN SOCIAL Y TALLERES

PARTICIPACIÓN SOCIAL Y TALLERES

Junio 2017

Subdirección General de Planificación de la Movilidad Sostenible

Carlos Corral Sáez	Subdirector General de Planificación de la Movilidad Sostenible
Eva Ramos López	Jefa de Departamento de Sostenibilidad y Movilidad
Marisa Tamayo Prada	Jefa Unidad Técnica Departamento de Sostenibilidad y Movilidad

Junta Municipal de Distrito de Retiro

Gorka Ascasibar Allona	Asesor Concejalía del Distrito
------------------------	--------------------------------

Junta Municipal de Distrito de Arganzuela

Antonio García Martínez	Asesor Concejalía del Distrito
-------------------------	--------------------------------

Equipo redactor de Asistencia Técnica al Ayuntamiento de Madrid.

Alfonso Arenas García	Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
Emilio Parrilla Gorbea	Arquitecto Urbanista
Javier Comabella Marcos de León	Sociólogo

EL PROCESO PARTICIPATIVO EN EL PROYECTO EJE CIVICO RETIRO ARGANZUELA

INDICE

	Pg.
I. PLANTEAMIENTO GLOBAL	4
1.1. A modo de introducción	4
1.2. Planteamiento general del proceso participativo	5
II. EL PROCESO PARTICIPATIVO	
2.1. Primer taller de presentación	7
2.2. Segundo taller de información	9
2.3. Tercer taller consultivo	15
2.4. Cuarto taller consultivo	25
2.5. Quinto taller consultivo	33

I. PLANTEAMIENTO GLOBAL

1.1. A modo de introducción

Este proyecto se presenta como la conformación de un eje cívico, es decir que sirva a la ciudadanía en cuanto que colectividad pública; que tenga un perfil de conexión co-vivencial entre el parque del Retiro y el parque Tierno Galván. Para su realización, se plantea la incorporación de un proceso participativo vecinal, que aporte un conocimiento más cercano de las problemáticas locales, en orden a afianzar el carácter ciudadano, requerido en su planteamiento original.

En una primera aproximación descriptiva del ámbito del proyecto y de las disfunciones observadas en él, se contempla que este eje urbano se inicia saliendo del Parque del Retiro, por la Plaza Mariano de Cavia, discurriendo por las calles Cavanilles, Doctor Esquerdo, Pedro Bosch, su conjunción con Méndez Álvaro y terminando en la Avenida del Planetario para llegar al parque de Tierno Galván. Es un área urbana articulada en base a la omnipresencia del tráfico motorizado privado, con una carencia crónica de espacio cívicos, y cercenado por la presencia ineludible de la red ferroviaria nacional, y por un viaducto urbano desfasado, sobredimensionado y de escasa, y excluyente, movilidad motorizada. Todo ello, acarrea disfuncionalidades en la accesibilidad local y de proximidad, indiferencias ante la progresiva movilidad no motorizada, admite la presencia de espacios disgregados, y confora penurias en la conectividad ciudadana entre distritos y barrios.

El planteamiento preceptivo del proyecto es la recuperación de espacio para uso ciudadano de carácter público, en base a:

- Modificar las pautas de conexión vial en base a criterios de diversidad en la movilidad urbana.
- Apoyar y facilitar los modos aeróbicos de movilidad personal, y el transporte público motorizado.
- Recuperar espacio público de uso motorizado para uso comunal, fomentando la estancia, el tránsito, el esparcimiento y el mantenimiento personal, adecuando su diseño urbano a estos usos.

Ello lleva a una serie de líneas de actuación, cuyo denominador común es la humanización de este eje, alejándolo de su carácter conectivo a nivel ciudad, y potenciar su capacidad como centralidad urbana local. Las líneas de actuación planteadas pueden concretarse en:

- Potenciar la conectividad urbana fomentando diseños viales, armonizando la movilidad motorizada con la aeróbica, y arbitrando espacios de uso cívico, que la refuercen.
- El espacio, recuperado al tráfico motorizado, refuerce la inter-conexión entre los diferentes usos urbanos actuales y futuros, potenciando espacios de apoyo a dichas actividades vecinales.
- Reciclar el paso elevado con una yuxtaposición de movilidades urbanas y usos ciudadanos, que lo adecuen para ser una pieza urbana local, limitando su papel conectivo a nivel

ciudad. Potenciar su papel de centralidad local y de vínculo de enlace entre distritos, fomentando usos diversos de carácter vecinal.

Fomentar la conexión transversal al viaducto. Los cruces de infraestructuras urbanas de gran calibre dejan espacios conexos intersticiales, de difícil articulación con la red urbana próxima. Este es el caso del Paseo de Invierno, entre las calles Cerro de la plata y Tellez, en el Distrito de Retiro; también puede incluirse en esta circunstancia, la zona desestructurada entre la vía ferroviaria y la estación sur de autobuses en Arganzuela. La zona del colegio Placido Domingo y la urbanización Tejo-Jaracanda presenta una situación más atenuada, pero también palpable. Todas ellas, requieren una actuación de mejora de la conectividad entre ellas.

1.2. Planteamiento general del proceso participativo

Este proyecto parte del presupuesto que los ciudadanos residentes a lo largo del eje deben aportar su conocimiento vivencial de la zona, que afiance el carácter cívico del mismo. Los ciudadanos hacen ciudad con sus hábitos de transporte y de movilidad para satisfacer sus necesidades cotidianas. Son conscientes activos de los problemas en la zona, al ser ellos los que lo viven, dando una visión más ligada a la cotidianeidad del uso del espacio urbano. Siguiendo este planteamiento, se estableció un proceso de participación ciudadana, entrelazado con el desarrollo técnico del proyecto. Este proceso tendría un carácter interactivo entre el colectivo ciudadano y el equipo técnico, mediado por las instancias institucionales del Ayuntamiento de Madrid. Este transcurso participativo se apoyó en los siguientes ejes:

- Elaboración de un diagnóstico en el que el equipo técnico incorpora las sugerencias y demandas ciudadanas.
- Una presentación, por parte del equipo técnico, de alternativas de actuación, que el colectivo ciudadano considera, y hace una evaluación de las susodichas opciones.
- El equipo técnico depura y ajusta las alternativas mejor valoradas por los vecinos, presentándolas para su aceptación y perfilar aspectos fraccionales.

Para ello, se establece la realización de 5 talleres para llevar a cabo el conjunto de la andadura participativa, cumpliendo las líneas antes comentadas, y apoyadas por dos recorridos por la zona. La primera, observando y comentando los principales puntos de fricción del territorio implicado en el eje cívico. El segundo, haciendo una representación vivencial de la ocupación peatonal del viaducto, cortando el tráfico durante el tiempo de la visita. Este proceso participativo se desarrolló entre los meses de abril y junio del presente año, siguiendo el siguiente calendario:

420

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN EJE CIVICO BARRIOS DE PACIFICO-ADELFA- ATOCHA.

TALLER Nº 1	Viernes 21 de Abril	Presentación y primeras aportaciones ciudadanas.
TALLER Nº 2	Sábado 6 de Mayo	Pre-diagnostico técnico, recorrido por el recorrido del eje, y aportaciones ciudadanas sobre los aspectos conflictivos y primeras demandas de actuación.
TALLER Nº 3	Sábado 20 de Mayo	Presentación de los aspectos más conflictivos, y recogida de propuestas de actuación y orden de prioridad. Ocupación peatonal comentada del viaducto
TALLER Nº 4	Viernes 26 de Mayo	Presentación de alternativas técnicas para la conformación del eje cívico, evaluación ciudadana de las mismas y sugerencias de mejora de aspectos concretos.
TALLER Nº 5	Viernes 9 de Junio	Presentación de la alternativa definitiva, debate ciudadano y ajustes a puntos específicos de la misma.

Reuniones participativas con los vecinos afectados por el eje cívico



II EL PROCESO PARTICIPATIVO

2.1. Primer taller de Presentación

El proceso participativo se inicia con la celebración del primer taller el viernes 21 de Abril de este año, dentro del recinto de la Junta Municipal de Retiro, con presencia de agentes institucionales del municipio, el equipo técnico del proyecto y la presencia de un grupo de vecinos, algunos de ellos representantes del movimiento vecinal de los distritos afectados.

La sesión se inició con una doble presentación del trabajo: por una parte, la representación institucional incidió en el planteamiento municipal de hacer más habitable la ciudad de Madrid, en base a una política de dar prioridad a los usos ciudadanos y de convivencia vecinal. En este caso, el objetivo era conformar un eje de marcado carácter cívico, que uniera el parque de Retiro con el de Tierno Galván, fomentando los usos cívicos y reconvirtiendo su conectividad hacia un modelo de movilidad sostenible. Para lo cual, se había encargado este proyecto, en el que se requería un proceso participativo por parte de la ciudadanía, que interviniera en las diversas fases del trabajo. Por su parte, el equipo técnico recogió el hilo de la presentación, haciendo suyo el objetivo del trabajo, poniendo énfasis en los procesos pretéritos de desarrollo urbano, que el tiempo deja obsoleto, como es el caso que nos ocupa. Se trata de una estructura urbana pensada con criterios de las pasadas décadas, en los que primaba la movilidad motorizada, con infraestructuras radiales de gran capacidad, para dar acceso rápido a zonas industriales periféricas. Este modelo se había quedado obsoleto por el traslado de la industria a otros lugares, ocupando este suelo la residencia y los servicios, habiendo quedado un sistema de infraestructuras de transporte sobredimensionado e infrutilizado, que podría recuperarse para usos cívicos locales.

El debate ciudadano se inició en este momento, centrándose en los temas derivados de la segregación urbana provocada por la instalación de las grandes infraestructuras urbanas, a saber: la playa ferroviaria que cercena los distritos de Retiro y Arganzuela, y el viaducto Dt. Esquerdo-P.Bosch, que seccionaba los barrios de Pacífico y Adelfas en Retiro, y divide el de Atocha en Arganzuela. Ello provoca serios problemas de conectividad y accesibilidad a la oferta de servicios a los habitantes de ambos distritos.

Con el fin de obtener información de manera más concreta, se mapeó las demandas ciudadanas en un plano de la zona, localizando las problemáticas concretas en puntos concretos del mismo. En primer lugar, hay que recalcar que el debate se centró en la zona del viaducto. No hubo comentario alguno sobre la situación en el inicio del eje cívico; en concreto la calle Cavanilles y la parte de Dt Esquerdo hasta el inicio del viaducto. Es en este punto, donde empiezan a aflorar las reclamaciones vecinales. Esta primera parte del viaducto es colindante con cuatro manzanas residenciales, cuyos vecinos tienen que soportar los ruidos del tráfico, que pasa a gran velocidad por el viaducto. Este hecho es especialmente patente por las noches debido al escaso tráfico nocturno por el viaducto, que induce la circulación a gran velocidad. Pasada la Avda. Ciudad de Barcelona, el problema de la conectividad se hace más patente en el malestar ciudadano; la conexión peatonal hacia Arganzuela es sumamente endeble: carece de amplitud, y es insegura. Por lo

que los vecinos piden su urgente revisión y remodelación. Por otro lado, la conexión entre la calle del Cerro de la Plata y la calle Tellez es inexistente, por obras, y la presencia de la Oficina de la Policía Municipal, que está en proceso de traslado. Por ello, la conexión entre las dos calles es una clara reivindicación vecinal, en aras de la conectividad entre barrios de Retiro.



Acceso peatonal al viaducto



Residencias colindantes al viaducto con problemas acústicos.



Paso cortado en el Paseo de Invierno (c/ Cerro de la Plata – c/ Tellez)

Cruzando la playa ferroviaria, en el Distrito de Arganzuela, las reivindicaciones vecinales se centran en la accesibilidad y la recuperación ciudadana de la parte del C.E.I.P. Plácido Domingo, y área residencial de la calle del Tejo – Jacaranda, junto con la conectividad de la zona de los cines – Estación Sur de Autobuses con el resto del conjunto de la zona. En este sentido, las demandas ciudadanas hacen alusión a la recuperación del área ajardinada, que bordea el colegio, desde la tapia límite con la playa ferroviaria hasta el principio de la calle del Tejo. Es una zona, en la que se demanda para usos mixtos ciudadanos, superando su carácter actual de tránsito, en la parte más concurrida, y de aprovechamiento cívico en la parte abandonada, que linda con el ferrocarril. Siguiendo en esta zona, el área de la calle del Tejo – Jacaranda, conforma una isla residencial, a la espera de conexión con los futuros desarrollos urbanos de la calle Méndez Álvaro, pero que, por el momento, su enlace viario con el resto urbano se hace por el inicio de la calle del Tejo, que se colapsa el tráfico de vehículos en horas punta, y de entrada y salida de estudiantes en el colegio. Aspecto para el que se reclama una solución por parte de los residentes.

En la parte sureste del viaducto se halla un área de geometría irregular, dotada de servicios comerciales, ocio, oficinas, junto a antiguos edificios - algunos semi-abandonados -, y servicios de transporte nacional – la Estación de Autobuses -, y metropolitanos – la estación de cercanías de RENFE. Esta zona se encuentra en una cota baja, y separada del resto por el viaducto, por la vía de cercanías y por la playa ferroviaria de alta velocidad. Se reclama claramente establecer sistemas de conexión al ser un área contigua, evitando su aislamiento actual. Se plantea hacerlo a través de la calle Acanto, por medio de una pasarela. También, se demanda una reestructuración urbana interior de esta zona; utilizando sus propias palabras: *evitar que sean un conjunto de islas aisladas.*



Zona verde colindante al C.E.I.P. Plácido Domingo



Entrada a la calle del Tejo

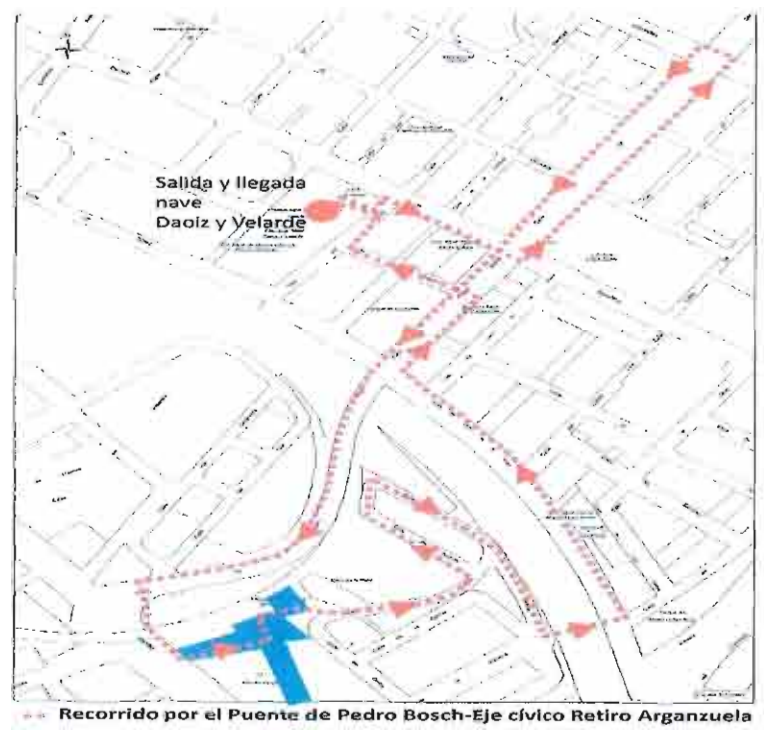


Red viaria infrautilizada en el intersticio de los cines y centro cultural

2.2. Segundo taller informativo

El segundo taller participativo se realizó durante la primera semana del mes de mayo, dentro del mismo escenario: la Junta del Distrito de Retiro. El objetivo de este taller era hacer una introducción de los primeros análisis técnicos sobre los principales problemas urbanísticos y de movilidad de la zona, junto con una exposición de los proyectos técnicos, realizados en momentos pretéritos, y las opciones que se contemplaban. Así mismo, se hizo un recordatorio de las problemáticas observadas, intercalándolas con la exposición técnica de los comentarios, y demandas expresadas por los ciudadanos en el primer taller. Por otro lado, y con el fin de adquirir un conocimiento más cercano y directo de los aspectos a tratar en este análisis, se planteó hacer un recorrido a lo largo del eje ciudadano proyectado, recoger las impresiones ciudadanas sobre el mismo, y posteriormente organizar unas mesas de trabajo, formadas por 10-15 ciudadanos, integrantes del equipo técnico y representantes institucionales, para debatir las opiniones y propuestas surgidas a lo largo de este recorrido.

El trayecto de esta visita al eje cívico se inició y finalizó en la Junta del Distrito de Retiro. El recorrido empezó por la Avda. Ciudad de Barcelona hasta su cruce con la calle Doctor Esquerdo, subiendo por esta vía hasta la calle Cavanilles, y descendiendo de nuevo hacia el viaducto. Una vez en este punto, la visita se adentró en el viaducto, tomando la estrecha vía peatonal, cruzando la playa del ferrocarril por dicho exiguo ramal hasta la zona verde, que rodea el C.E.I.P. Placido Domingo. Una vez llegados al inicio de la calle Tejo, se cruzó el viaducto para acceder, a través de la Estación Sur de Autobuses, a la zona de emplazamientos de usos desemejantes y atemporales, para pasar de nuevo al distrito de Retiro por el puente inferior de Cerro Negro. Finalmente, el recorrido subió por la calle del Cerro de la Plata hasta el área de cocheras por debajo del viaducto, para terminar volviendo a la Junta de Distrito. A continuación, se ofrece un plano donde que reflejado todo el recorrido.



Una vez realizado el recorrido comentado, se formaron dos mesas de debates, en las que se analizaron los temas más resaltables en los diferentes puntos del trayecto, y se pusieron de manifiesto las aspiraciones ciudadanas más valoradas, para mejorar sus condiciones de vida urbana. El tratamiento de la información recogida se sintetizó en clave espacial.

- ❖ **El inicio del eje: las calles Cavanillas y Dt. Esquerdo hasta el comienzo del viaducto.** Se trata de un conjunto urbano con un diseño cautivo del tráfico motorizado, y con una oferta salpicada de equipamientos, y afectada por una alta densidad residencial. El fuerte peso del espacio dedicado al tránsito motorizado resulta excesivo en base a los datos relativos a la movilidad existente. Dispone de aceras amplias para el tránsito peatonal, en especial en la calle Cavanillas, estando más ajustada en Dt Esquerdo. Por parte del equipo técnico, se plantea la posibilidad de recuperar carriles de la calzada motorizada, para disponer de mayor espacio para la movilidad aeróbica, y usos mixtos de carácter ciudadano. Se plantea la posibilidad de reconvertir esta zona en un boulevard, ya sea central o lateral. Esta idea es aceptada por los vecinos, ya que humaniza la zona, y disminuye la contaminación atmosférica y acústica.



Vista de la calle Dt. Esquerdo



Vista de la calle Cavanillas



Tráfico motorizado en la calle Dt. Esquerdo

- ❖ **La parte del viaducto correspondiente a Retiro.** En este segmento del eje cívico, se presentan tres tipos de problemáticas, aunque estrechamente conectadas con la conectividad entre barrios y distritos. En primer lugar, el efecto barrera del viaducto entre los barrios de Pacífico y Adelfas; es un factor de disgregación entre barrios apoyado en los vacíos en los pasos inferiores al viaducto, cuya única función urbana es el cruce peatonal, sin otro uso urbano. Así es como lo siente el residente, en opinión de los vecinos: una disgregación. Respecto a este tema, la posición vecinal es disyuntiva: bien se fomentan usos de carácter cultural – estancial en los bajos estanciales del viaducto; bien se plantean la demolición del viaducto en este segmento del eje, pudiendo trasladar el inicio del mismo a partir de la Avda. Ciudad de Barcelona.

Otro aspecto planteado por los vecinos, es la ausencia de conexión de la zona estancial y deportiva de Cocheras con el viaducto. Los usuarios residentes en Arganzuela tienen que recorrer todo el viaducto hasta la Avda. Ciudad de Barcelona para poder llegar a utilizar este equipamiento. Por lo que se plantean la instalación de un acceso mecánico, ya sea exterior, con una rampa mecánica, o interior con un ascensor.

Por último, los vecinos presentan un problema derivado del diseño sobredimensionado del viaducto, que permite altas velocidades, con la generación de ruidos, en especial a horas nocturnas, que, al ser de descanso, son las más inoportunas. El planteamiento vecinal se orienta exclusivamente hacia el cierre del tráfico. Lo cual llevaría a la demolición del viaducto, con la proyección de rampas laterales para dar salida al escaso tráfico de ésta vía. El desencuentro con el viaducto se centra claramente con el ruido producido por el tráfico motorizado en horas nocturnas.



Vista general del viaducto sobre la Avda. Ciudad de Barcelona



Rampa de acceso al viaducto desde la Avda. Ciudad de Barcelona



Vista de los edificios residenciales colindantes con el viaducto

- ❖ **La zona central del viaducto.** La problemática de la zona central del viaducto es, en opinión de los vecinos, palmaria: está pensado para el tráfico motorizado en exclusiva, con total menosprecio del peatonal. Su tránsito discurre por una senda estrecha, peligrosa, tanto por posibles accidentes, como por su desprotección personal, está descuidada, y su mantenimiento es deficiente; en una palabra: es una total desconsideración hacia el peatón. La perspectiva, recogida en este trabajo en relación a recuperar espacio para usos ciudadanos, liberando suelo destinado a tráfico motorizado, reconforta el ideario ciudadano en los dos distritos, que se ven maltratados por la situación actual, sobre todo a la hora de ir cargado con carros, ser minusválido, o ir solo. Sobre todo durante las horas nocturnas; entonces, no es utilizable, por el peligro, o la inseguridad, que ampara este recorrido.

Ante esta situación de desagravio, los comentarios vecinales tienen dos máximas referenciales: disminuir el espacio destinado a tráfico motorizado, y dedicarlo a usos urbanos co-vivenciales: peatonales, bicis, estanciales etc... , y, por otro, incrementar los niveles de seguridad. En relación al primer punto - la recuperación de espacio público -, los planteamientos vecinales oscilan desde no permitir el tráfico motorizado a dejarlo reducido a dos carriles por sentido. Pero, si hay una clara coincidencia en que la vía peatonal debe ser lo suficientemente ancha, para dejar circular personas con carritos, se puedan trasladar personas en sillas de rueda y tenga un carril bici. Por otro lado, el tema de la seguridad también es unánime. El disponer de un sistema de vallado que proteja de las caídas es una solicitud general, ello es inherente para llegar a utilizar este espacio de manera sosegada.



Vista de la parte alta del viaducto hacia el Distrito de Arganzuela



Pasaje peatonal del viaducto



Vista de la parte alta del viaducto hacia el Distrito de Retiro

❖ **El entorno al C.E.I.P. Plácido Domingo.** Este entorno lo componen tres zonas diferenciadas, que requieren consideraciones específicas. Estas son: la parte comprendida entre el colegio y la valla del ferrocarril, de fuerte desnivel, y un claro abandono. La zona verde que rodea al colegio, atravesada por una red de caminos y escaso mobiliario para ser una zona estancial; es un lugar de tránsito, la tercera corresponde a la zona residencial enmarcada entre la calle del Tejo y Jacaranda, y que dispone de una manzana ajardinada.

La primera está considerada por los vecinos como un área poco accesible, incomunicada, abandonada y apenas utilizada. Pero, que tiene un potencial importante, si se uniera a la zona verde del colegio. Así, se podría considerar la posibilidad de usos deportivos asociados a la actividad escolar. Pero la principal demanda ciudadana es la falta de salubridad y seguridad en esta zona.



Vista Norte de la zona desatendida



Vista Sur de la zona desatendida

La zona verde colindante al colegio está infrautilizada, siendo exclusivamente un lugar de paso. Tiene una función de dar accesibilidad peatonal al colegio, después de haber pasado por el angosto camino del viaducto. La idea dominante planteada en este taller era la incorporación urbana de esta zona verde al conjunto peatonal que se plantea recuperar en el viaducto. Para ello se requiere, en palabras vecinales, dar continuidad urbana a este parque, homogeneizándolo con el viaducto, eliminando las vallas y poniendo pavimentos compatibles. Potenciar usos mixtos de esparcimiento y estanciales, afianzando su uso cívico.



Zona estancial de la zona verde colindante al C.E.I.P.



Zona de paso de la zona verde colindante al C.E.I.P.



Separación drástica de la zona verde colindante al C.E.I.P. y el viaducto

Respecto a la zona residencial de las calles del Tejo y Jacaranda, se trata de una pieza fragmentaria residencial, que se ha quedado atorada en el proceso urbanizador de Méndez Álvaro. En este momento, funciona como una isla, quedando acoplada con el resto urbano por un solo punto de conexión, formado por las calles Tejo y Pedro Bosch. Lógicamente, este punto es de gran conflictividad ciudadana por la congestión de tráfico, que surge en las horas punta, agravadas por la afluencia de coche en los horarios de entrada y salida del colegio. La petición de resolución de este problema es insistente y unánime, aunque la aportación de ideas es escueta, dado la dificultad del tema. No obstante, se adelanta como opción, sin conocer su posibilidad efectiva, la continuación de la calle Jacaranda hacia Méndez Álvaro. Por otro lado, los vecinos de esta zona se lamentan del ruido producido por los trenes, planteando la posibilidad de poner una pantalla acústica protectora en la valla de separación de la playa ferroviaria.



Vista del colegio y la calle Tejo



Acceso por la calle Tejo a la zona residencial

- ❖ **Zona de dispar equipamiento urbano.** Esta parte del estudio se caracteriza por la yuxtaposición de equipamiento urbano a nivel local y global, y entremezclando usos y antigüedad en su patrimonio inmobiliario. Estructurada por vías de tráfico motorizado, y con escasa movilidad peatonal, cuya finalidad es la conexión a cada uno de los equipamientos por separado. Se encuentra aislado por las conexiones de ferrocarril nacionales y de cercanías. En ella, coexisten equipamientos de transportes (la estación de autobuses y RENFE) con un centro comercial y otro cinematográfico de reciente edificación, con edificios de infraestructuras de abastecimiento de edificación

antigua, alguno abandonado. Todo ello, se permeabiliza con la red urbana por la calle Méndez Álvaro.

La conexión con el eje de Pedro Bosch es inexistente; por lo que el uso de equipamiento de uso habitual como son los cines y el comercio, resulta complicado para los vecinos afectados en este trabajo. El planteamiento vecinal es elemental: se requiere una conexión peatonal con la zona, que permita el uso de estos equipamientos de manera más sencilla, que bajar a Méndez Álvaro para introducirse en esta pieza urbana. Para los vecinos, lo más estimable sería hacer una conexión desde la calle Acanto al viaducto, pero habría de considerar su continuidad con el resto del área de estudio.



Edificio de proyección cinematográfica aislado por vías escasa dimensión



Edificio de Unión Fenosa en deficiente estado de conservación, también aislado



Zona de posible conexión por la calle Acanto con el viaducto por encima de las vías de cercanías

2.3. El tercer taller consultivo.

El tercer taller se realizó el 20 de mayo de este año, utilizando una sala del C.E.I.P. Plácido Domingo. La finalidad de este taller era doble: por un lado, confrontar las primeras ideas surgidas de los anteriores talleres, reconsiderarlas, y matizarlas en su caso. En segundo lugar, hacer una ocupación del viaducto, para lo cual se había cortado la circulación en un sentido, y los participantes podían hacer un recorrido peatonal en el propio puente, para poderse hacer una idea más fidedigna de lo que supondría la recuperación de espacio motorizado para uso público.



Visita ciudadana al viaducto por Dt. Esquerdo



Visita al viaducto con vistas a la Avda. Ciudad de Barcelona



Visita al viaducto por la zona central



Visita al viaducto por Pedro Bosch

Para la consecución del taller, se realizó un listado con los aspectos conclusivos más significativos, entresacados de las anteriores sesiones, con el objeto de someterlos a la consideración de cada uno de los participantes, ofreciéndoles la posibilidad de hacer los comentarios pertinentes, que le parecieran, fueran matizaciones a lo concluido, como propuestas que considerara oportunas. Así mismo, se demanda a los participantes que dieran un orden de prioridad a sus propuestas, considerando un gradiente de importancia de mayor a menor, calificándolas como: urgente, necesario y conveniente. Los puntos a tratar fueron los siguientes:

1. C/ CAVANILLES_ Calzada sobredimensionada, exceso de espacio dedicado a los vehículos.
2. C/ DOCTOR ESQUERDO (entre c/ Cavanilles y c/Granada) _ Calzada sobredimensionada, exceso de espacio dedicado a los vehículos.
3. C/ DOCTOR ESQUERDO (tramo correspondiente a la zona elevada) _ Exceso de ruidos por vehículos en altura; contaminación.
4. ZONA VERDE Y DEPORTIVA "COCHERAS" _ Falta de conexión con el puente.

5. VIADUCTO (tramo correspondiente a Retiro) _ Factor de separación entre Pacífico y Adelfas.
6. VIADUCTO (tablero superior)_ Falta de accesibilidad; falta de dimensiones adecuadas para garantizar la movilidad; falta de equipamiento adecuado (vallas, pavimento, farolas, etc)
7. VIADUCTO (zona sobre vías del tren) _ Falta de protección frente a las caídas, valla muy baja.
8. ZONA VERDE ENTORNO AL CEIP PLÁCIDO DOMINGO_ Falta de conexión con el viaducto, zona infrautilizada.
9. ZONA VERDE JUNTO A VÍAS FERROCARRIL_ Zona sin salida, falta de conexión con itinerarios peatonales, zona infrautilizada.
10. ESTACIÓN AUTOBUSES, ESTACIÓN CERCANÍAS, Y ZONA COMERCIAL_ Problemas de conexión peatonal.
11. C/ ACANTO_ Falta de conexión a pesar de encontrarse muy próxima al viaducto

Se pasa a considerar los planteamientos recogidos en el taller para cada uno de estos puntos:

1. **C/ Cavanilles_ Calzada sobredimensionada, exceso de espacio dedicado a los vehículos.**

Este es un planteamiento claramente aceptado, y existe una clara conveniencia en recuperar espacio dedicado al tráfico motorizado para uso cívico favoreciendo la movilidad aeróbica y los usos cívicos dedicados al esparcimiento y el sostenimiento personal haciendo ejercicio físico. La opción boulevard es buenamente aceptada, aunque tampoco es descartable la ampliación de aceras laterales.

Dentro de este ambiente de unanimidad, aparece una propuesta muy concreta respecto al fuerte nivel de inclinación desde la mitad de esta calle hasta la Plaza de Mariano de Cavia, que hace que personas mayores no la suban. Por lo que se propone incorporar a este segmento una escalera italiana.

Todo lo recogido respecto a este punto se estima con un nivel de prioridad, como algo conveniente, pero sin tener un carácter de apremio.



Vistas a la calzada de la calle Cavanilles



Vistas de la acera de la calle Cavanilles

- 2. *C/ Doctor Esquerdo (entre c/ Cavanilles y c/Granada). Calzada sobredimensionada, exceso de espacio dedicado a los vehículos.*

Siendo un poco continuación del anterior, los planteamientos ciudadanos siguen en la línea de recuperar espacio destinado al tráfico, aunque en este caso las proposiciones se orientan a la ampliación de aceras. La opción de un boulevard no sale a colación, debido, en parte, a la introspección convencional de considerar esta calle como una vía motorizada de gran capacidad. En cualquier caso, la disponibilidad de espacio peatonal se considera totalmente necesaria.



Vista a las aceras de la calle Dt. Esquerdo



Vista a la calzada de la calle Dt. Esquerdo

- 3. *C/ Doctor Esquerdo (tramo correspondiente a la zona elevada) _ Exceso de ruidos por vehículos en altura; contaminación.*

En este segmento del eje, la posición ciudadana es tajante. La circulación de vehículos a gran velocidad por el viaducto crea serios problemas de ruidos para los vecinos residentes en los edificios colindantes. Ello supone claras molestias de contaminación acústica a lo largo del día, pero es especialmente irritante las alteraciones en el descanso nocturno. Por ello se reclama el cierre al tráfico por esta parte del viaducto. Esta cesación en la movilidad motorizada se estima como necesaria, aunque nada se afirma sobre las medidas a tomar.



Vista de los edificios con problemas de ruidos (lateral derecho)



Vista de los edificios con problemas de ruidos (lateral derecho)

4. **Zona verde y deportiva "COCHERAS" _ Falta de conexión con el puente.**

Esta es una zona muy utilizada en la zona, ya sea en su versión estancial como en la deportiva. Pero su acceso queda limitado a la Avda. Ciudad de Barcelona, y por el diminuto acceso peatonal del viaducto. La reprobación más genérica, por parte de los vecinos respecto a esta área, es la falta de conectividad. Esta deficiencia tiene dos puntos clave: el viaducto y la calle Téllez. La conexión con la rampa del viaducto se plantea como un acceso mecanizado próximo a la red ferroviaria. Esta actuación se considera urgente, o como mínimo, necesaria. Por otro lado, la comunicación con la calle Téllez, que debería formar parte de conexión con la calle Cerro de la Plata, es una propuesta más global de conexión de la parte deportiva de Cocheras, con las instalaciones en Daoiz y Velarde. Esta es una actuación que no se considera urgente, pero si conveniente o necesaria.



Vista de la zona de Cocheras desde el viaducto



Vista Interior de la zona de Cocheras

5. **VIADUCTO (tramo correspondiente a Retiro) _ Factor de separación entre Pacífico y Adelfas.**

El viaducto a su paso por el distrito de Retiro es considerado como una barrera, que secciona los dos barrios de Pacífico y Adelfas. Desde un punto de vista estético, esta infraestructura conforma una línea de separación, aunque desde el punto funcional simplemente determina que ésta encrucijada se limita a ser un lugar de tránsito peatonal y vehicular canalizado. Respecto a este punto, hay dos posiciones disyuntivas: el vecindario partidario de la demolición del puente sobre la Avda. Ciudad de Barcelona; y los que ven a esta infraestructura, no como una barrera real, sino como una definición del sentido de la movilidad, que se plantean la promoción de usos culturales, y de esparcimiento, en los bajos del viaducto como una forma de integración social de los barrios.



Espacio Interior del viaducto a su paso por la Avda. Ciudad de Barcelona



Vista del viaducto a su paso por la Avda. Ciudad de Barcelona

6. **VIADUCTO (tablero superior)**_ *Falta de accesibilidad; falta de dimensiones adecuadas para garantizar la movilidad; falta de equipamiento adecuado (vallas, pavimento, farolas, etc)*

El tablero superior del viaducto es un espacio sujeto al tráfico motorizado, con trato despectivo hacia la movilidad aeróbica, tanto la peatonal como la ciclista. En este caso, los requerimientos ciudadanos se orientan claramente hacia tres líneas de actuación: la reducción del tráfico motorizado, la seguridad peatonal y la mejora de las condiciones de la conectividad peatonal. Respecto al primer punto, la omnipresencia del tráfico motorizado, se reclama el redimensionamiento del espacio dedicado a este uso, acomodándolo a la baja intensidad actual de vehículos. Para el vecindario, este aspecto es una clara prioridad ciudadana. Dentro de esta perspectiva, las opciones manejadas oscilan entre dejar solo paso al tráfico público, o dejar también el tránsito privado, pero optan mayoritariamente por reducir el número de carriles a uno por sentido, o, como mucho dos. También se citan otras consideraciones relativas a la aptitud inclusiva para acoger a grupos sociales condicionados. Esto se refiere básicamente a disponer de una zona peatonal adecuada, o se traduce en que el espacio de uso cívico sea amplio, apto para personas de movilidad reducida, o sobrecargadas, con una buena pavimentación, que se disponga de una buena iluminación, y con accesibilidad directa al colegio y calle del Tejo en Arganzuela, y a la zona de Cocheras en Retiro

En segundo lugar, La seguridad es otro aspecto muy presente en la ciudadanía, debido sin duda a la liviandad actual en lo que se refiere a las vallas de protección, en especial, las exteriores. El disponer de vallas adecuadas, en cuanto al tamaño y resistencia a lo largo del viaducto, y de especial contundencia en la zona, que atraviesa la playa ferroviaria. También se cita, de forma menos unánime, la falta de protección de los peatones respecto al tráfico, pero esta alusión está claramente mediatizada por la prepotencia del tráfico actual

Por otro lado, y en tercer lugar, existe una clara convergencia en potenciar la movilidad aeróbica, ya sea peatonal, como en bicicletas, así como tener muy en cuenta el tránsito de personas con carritos de niños, sillas de minusválidos, ancianos, haciendo de ésta, un área inclusiva.



Vista del viaducto en su zona central: calzada y paso peatonal



Vista del viaducto en su zona central: paso peatonal y valla de protección

7. VIADUCTO (zona sobre vías del tren) _ Falta de protección frente a los nuevos usos ciudadanos.

Esta parte del viaducto conforma un espacio singular dentro del eje global, al pasar por encima de la playa del ferrocarril. No puede haber un tratamiento vegetal intensivo por su incompatibilidad con las vías del ferrocarril. Por otro lado, es la zona del viaducto que ofrece las mejores vistas paisajistas, con una clara vocación estancial. Pero, se requiere altos niveles de protección ante posibles accidentes. Este es el tema recurrente en las demandas ciudadanas. Se le considera como un tramo peligroso, no solo por las caídas, sino por la seguridad personal. En el momento actual, hay una protección formada por una malla metálica alta, de tres metros, con un material ineficiente para proteger un área peatonal de uso intenso. Por ello se requiere un sistema de protección más cumplidor de acuerdo a los nuevos usos posibles.



Sistema actual de protección peatonal en el viaducto



Vista panorámica de la playa del ferrocarril y Madrid desde el viaducto

8. *Zona verde entorno al C.E.I.P. Plácido Domingo_ Falta de conexión con el viaducto, zona infrautilizada*

El principal problema ciudadano de esta zona es la conectividad con el resto del eje cívico, estando segregado de la vía de tráfico por una valla, y dividido en dos: el colegio y la zona residencial de la calle del Tejo. Este punto es, sin duda, el principal problema a resolver por parte de los vecinos, tanto de Arganzuela como los de Retiro. La zona verde requiere tener mayor conectividad con el viaducto y con la zona residencial; así, se expresa la ciudadanía reclamando un acceso directo del viaducto al colegio, dar continuidad con la parte abandonada con la que llega a la tapia del ferrocarril, quitar la valla de separación con el paso peatonal del viaducto, e incluso pensar en destinar algo de espacio a para usos deportivos.

Por su parte, la conectividad con la zona residencial de la calle del Tejo es otro problema acuciante para sus vecinos. La sensación de aislamiento de los residentes es un hecho evidente, que se manifiesta en las reivindicaciones de mejor accesibilidad. Estas van desde pedir una mejor conexión peatonal con el viaducto, hasta reclamar un paso subterráneo irrealizable por la calle Alberche, o pretender un paso elevado peatonal, por encima de la playa del ferrocarril. Sin embargo, el problema más urgente para estos vecinos se centra en la estrecha accesibilidad de vehículos por el único punto de paso de acceso. En éste, se producen aglomeraciones y atascos en horas punta y de entrada y salida del colegio. Este tema, en este taller, se queda como una reclamación, pero exenta de alternativas claras, aunque se demandan soluciones generales, pero no tan concretas como la sacada en el segundo taller de dar salida por la calle Jaracanda, pero sí se reclama cierta urgencia en solucionar el problema.

De forma más disgregada, se demanda una serie de actuaciones encaminadas a mejorar y adecentar la zona verde y la residencial. En concreto, se demanda mayor sensación de seguridad ampliando el servicio de iluminación de ambas zonas, y mejorar el sistema de mantenimiento del pavimento en aceras y calzadas, y limpieza en el parque.



Linea límite de separación de la zona verde del colegio con el viaducto



Vista de la zona verde colindante al C.E.I.P



Zona ajardinada de la zona verde colindante al C.E.I.P



Zona límite de la zona verde, el colegio y la parte residencial de la calle del Tejo

9. *Zona verde junto a vías ferrocarril_ Zona sin salida, falta de conexión con itinerarios peatonales, zona infrutilizada*

Se trata del área colindante con el colegio, zona residencial y la playa ferroviaria; tiene un fuerte desnivel debido a la altura del viaducto. Es una zona des-utilizada y un poco marginada del conjunto urbano. El planteamiento vecinal está claramente determinado por su recuperación ciudadana, para usos mixtos y adecuación del suelo para estos usos. Así mismo, se plantea el utilizarlo para paliar las molestias propias del tráfico ferroviario. Estas, son lógicamente las derivadas del ruido de los trenes al pasar, siendo, para los vecinos, urgente la instalación de pantallas acústicas, que les proteja de esta continua circunstancia. En otro orden de cosas, otro anhelo ciudadano es la recuperación física de esta zona, acondicionándola, limpiándola y disponiendo de suelo para actividades de barrio. Se plantea la adecuada conexión con la zona verde del colegio y con la calle Tejo para uso de los vecinos de esta promoción. Todo ello se ve como una actuación necesaria, aunque no es excesivamente urgente, como si lo es la protección contra la contaminación acústica.



Zona límite del ferrocarril y la urbanización de la calle del Tejo: vista de la tapia de separación



Zona límite zona verde abandonada con la urbanización de la calle del Tejo

10. Estación Autobuses, Estación Cercanías, y Zona Comercial_ Problemas de conexión peatonal.

Esta es una zona fractal en el que coexisten actividades desvinculadas en el tiempo y en el espacio. Localizada en un lugar intersticial, entre grandes infraestructuras urbanas; está aislada del conjunto urbano colindante. No obstante, entre los equipamientos instalados en esta zona, los cines y el centro comercial tienen un fuerte potencial atrayente para los vecinos. Para estos, el aislamiento de esta zona, y su dependencia del vehículo particular hace que sean de uso complejo y ocasional. La petición unánime a este respecto es la necesidad de conectar peatonalmente esta área con el viaducto. Lo que implicaría dotar a éste, con una vía peatonal por el margen correspondiente para su total conectividad con ambos extremos del viaducto. Para los vecinos esta conexión tendría que ser una actuación urgente.

Otro idea relativa a la conexión peatonal requerida por los vecinos, es la relativa a poder conectar peatonalmente la parte verde de viaducto con la estación de RENFE.



Vista del edificio de proyección cinematográfica



Vista del Centro Comercial

11. C/ Acanto_ Falta de conexión a pesar de encontrarse muy próxima al viaducto

Acanto es una calle envolvente que en esta zona discurre de forma paralela a las vías del ferrocarril de largo recorrido. En su extremo norte hace un bucle que circunda el edificio cinematográfico. Este es el punto más próximo al viaducto. Siendo el elegido por los vecinos para conectar peatonalmente esta área con el resto del eje cívico, tanto en la parte correspondiente a Arganzuela como a Retiro. Esta actuación es considerada por los vecinos como absolutamente necesaria, incluso con cierta urgencia.



Línea de separación entre el viaducto y la zona intersticial por la vía ferroviaria de cercanías



Zona de posible conexión del viaducto con la calle Acanto

Como colofón de este taller, se realizó al día siguiente, domingo 21 de Mayo una celebración ciudadana, en la que se ocupó el conjunto del viaducto, para dar pie al uso lúdico del vecindario, pudiéndose practicar juegos, exhibiciones, espectáculos y gastronomía popular. Durante una mañana y medio día, el viaducto se transformó de ser una autovía urbana a un lugar de encuentro ciudadano. Así, se hizo una muestra representativa del objetivo de este proyecto.

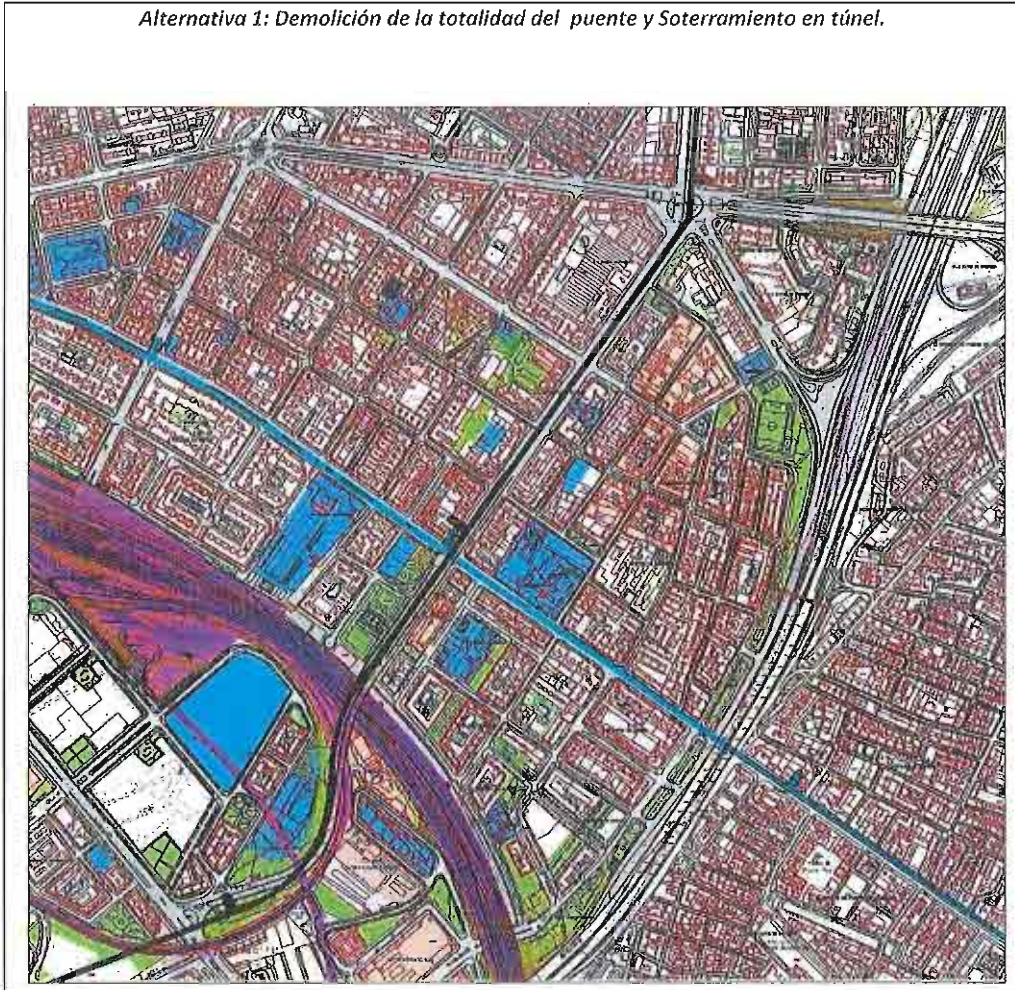
Fotografías del encuentro ciudadano festivo



Alternativa 1: Demolición de la totalidad del puente y Soterramiento mediante un túnel.

Una alternativa planteada en la anterior década por Consistorio, y desechada por su enorme desembolso es la demolición completa del viaducto, haciendo un túnel de conexión entre los dos distritos, por debajo de la playa ferroviaria, y sorteando las comunicaciones urbanas existentes. Con independencia de enorme presupuesto de esta actuación, y, aun que en alguna ocasión se sobrepesó en los talleres de participación, desde el punto de vista de este trabajo, esta alternativa impediría la conformación del eje cívico en los términos planteados: recuperación de espacio para actividades ciudadanas, y fomento de la movilidad aeróbica.

Alternativa 1: Demolición de la totalidad del puente y Soterramiento en túnel.



El costo del proyecto se estimó en no menos de 30 millones de euros.

Esta opción, para los vecinos de la zona, es desaconsejable; dentro de una valoración del 1 al 10, su valor medio solo alcanza un 0,24. Lo cual da idea de la escasa aceptación ciudadana de esta propuesta. Las razones expuestas hacen una clara referencia a lo planteado por el equipo técnico, en cuanto al elevado presupuesto de una obra de estas características, y también a la dificultad técnica que ello implica en el sorteamiento de la conjunción de infraestructuras subterráneas en esta zona.

Por otra parte, la nula referencia a esta opción en el proceso discusivo en este taller es un claro indicativo de la renuncia ciudadana a esta candidatura, entre otras cosas porque no es compatible con el objetivo general del proyecto: la consolidación de un eje cívico

Alternativa 2: Demolición del paso superior sobre Avda. Ciudad de Barcelona y peatonalización parcial (bulevar) en Pedro Bosch y resto Eje Cívico

Esta alternativa difiere de la anterior, al recoger la idea de demoler una parte del viaducto. Se diferencia de la anterior en que considera parte del conjunto del eje cívico en el que se recupera espacio para movilidad aeróbica, y acondicionamiento de espacios a lo largo del eje para usos mixtos de carácter comunitario desde avenida de ciudad de Barcelona hasta Méndez Álvaro. Desde el principio del viaducto hasta Méndez Álvaro se dispondría de aceras laterales más amplias, que materializaría la recuperación de espacio para uso público, ajustando parcialmente la capacidad viaria al tráfico motorizado actual.

El primer aspecto a comentar respecto a lo planteado en este taller, es en relación a la alternativa de demolición del viaducto desde su inicio en la calle Valderribas hasta la Avda. Ciudad de Barcelona. Esta idea había sido planteada en diversas ocasiones, como forma de evitar contaminación acústica en Dt Esquerdo, y sobre todo como mecanismo de conexión entre los barrios de Pacífico y Adelfas, por motivos estéticos y psicológicos de sensación de segregación espacial. Sin embargo, esta opción fue desechada por motivos técnicos. El sistema edificatorio y los materiales de construcción, en concreto la estructura de hormigón postesado utilizado, implica que su demolición sea un proceso en extremo costoso, y muy lento, ya que implicaría la trituración manual del hormigón. Por lo tanto, esta actuación implicaría un costo elevado, a la par que sería una obra larga en el tiempo, con los consiguientes perjuicios, nivel ciudadano, contaminación acústica y alteraciones de tráfico en un nudo crucial de conexión viaria. El costo de demolición parcial del proyecto se estimó en 8 millones de euros en 2006 sólo en la parte entre Avenida Ciudad de Barcelona y Méndez Álvaro.

Esta opción conecta con una parte importante de la ciudadanía sensible a la contaminación acústica inducida por el tráfico en el viaducto en la parte correspondiente a Dt. Esquerdo. Se plantea la demolición del viaducto desde su inicio en la calle Valderribas hasta la Avda. Ciudad de Barcelona. El viaducto se iniciaría en avenida Ciudad de Barcelona siguiendo las rampas laterales del viaducto actual, adquiriendo en su discurrir cuatro carriles (dos por sentido) destinados al tráfico motorizado, y el resto del espacio en las dos rampas laterales dedicado al uso ciudadano, fomentando la movilidad aeróbica y los usos mistos ciudadanos.

Esta idea había sido planteada en diversas ocasiones, como forma de evitar sobre todo contaminación acústica en Dt Esquerdo, que sufren los residentes en los edificios que hacen fachada con esta calle. También ha sido objeto de reivindicación ciudadana por ser una barrera entre barrios, y su supresión sería un mecanismo de conexión entre los barrios de Pacífico y Adelfas. Así mismo, se tienen en consideración, esta actuación, por motivos estéticos y psicológicos derivados de la sensación de segregación espacial.

Sin embargo, esta opción plantea serias dificultades de carácter técnico. El sistema estructural y los materiales de construcción, en concreto el hormigón postesado utilizado, implica que su demolición sea un proceso en extremo costoso, y muy lento, ya que implicaría la trituración manual del hormigón. Por lo tanto, esta actuación implicaría un costo muy elevado, a la par que sería una obra larga en el tiempo, con los consiguientes perjuicios, a nivel ciudadano, en cuanto a contaminación acústica y alteraciones de tráfico en un nudo crucial de conexión viaria.

Alternativa 2: Demolición paso superior sobre Avda. Cdad. de Barcelona y peatonalización parcial (bulevar) en Pedro Bosch y resto Eje Cívico

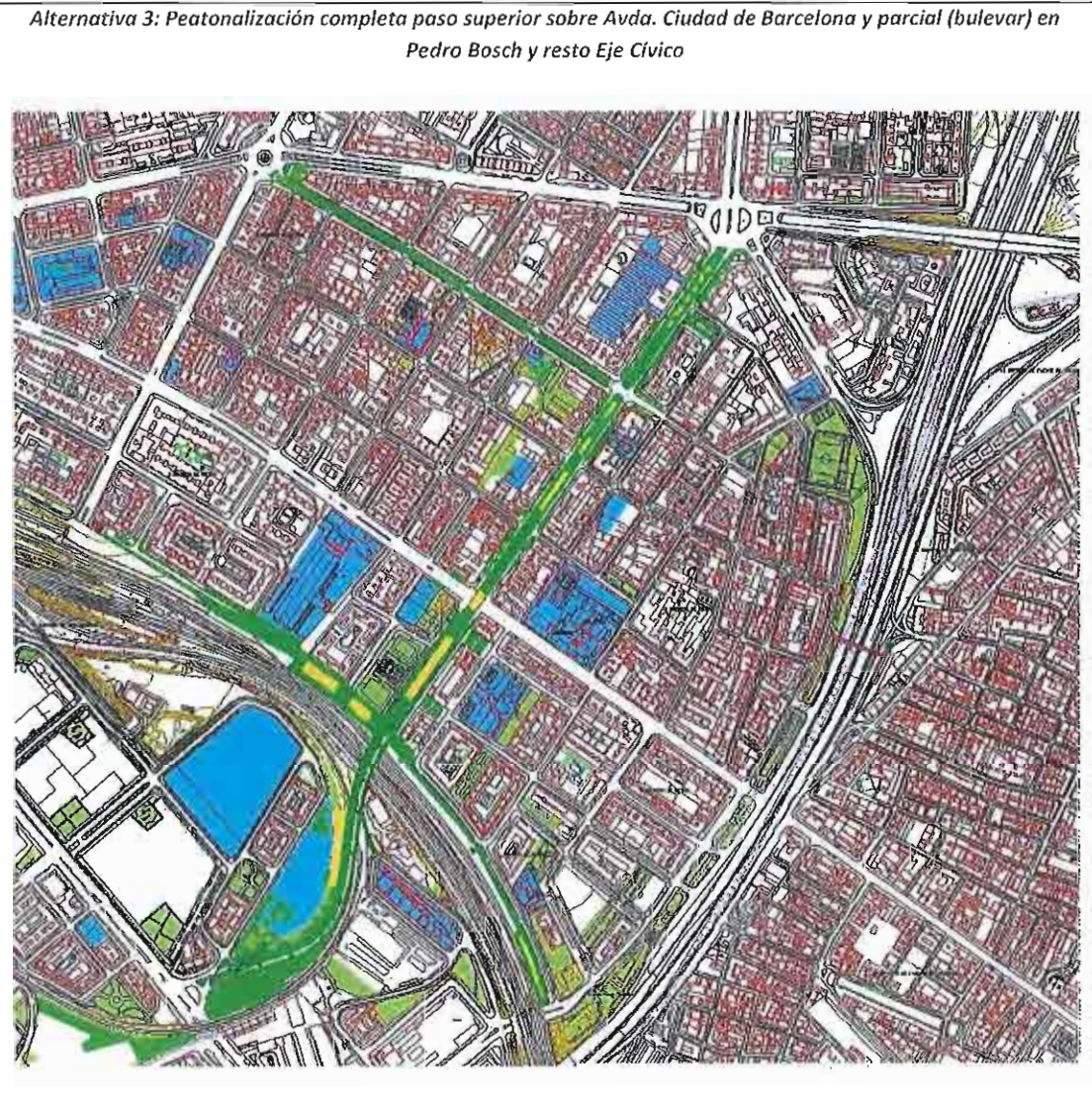


La valoración media realizada por los participantes en el taller no alcanza el 1, del gradiente del 0 al 10; se queda en un 0,81. Lo cual es indicativo de que es una opción apenas digna de consideración por parte de los vecinos. La información técnica de la dificultad, tiempo de realización y coste de partir el viaducto, dada las características del material con el que está construido el viaducto, rebajó claramente las expectativas de aceptación de esta alternativa. La única mejora que se preveía es la disminución de la contaminación acústica, aunque técnicamente solo cambiaría su modalidad, por el número de vehículos que circularía por la calle Dt. Esquerdo, ésta se mantendría con otra sonoridad. Ciertamente se elimina el impacto visual, pero simultáneamente, se empeora la aglomeración de tráfico en su conjunción con la Avda. Ciudad de Barcelona. Por otro lado, sería una operación costosa, molesta, que apenas soluciona los problemas de los residentes.

Alternativa 3: Peatonalización completa del paso superior sobre Avda. Ciudad de Barcelona y parcial (bulevar) en Pedro Bosch y resto Eje Cívico

Esta es una alternativa sustitutiva de la anterior, por cuanto que elimina el tráfico motorizado en la parte del viaducto de Dt. Esquerdo hasta pasada la Avda. Ciudad de Barcelona, convirtiéndola en zona peatonal ajardinada. El tráfico de vehículos proveniente del boulevard de Dt. Esquerdo seguiría circulando por los laterales de esta vía, pudiéndose incorporar al viaducto por las rampas de acceso una vez pasada la Avda. ciudad de Barcelona. A partir de este punto, el viaducto y el resto del eje se convertirían de nuevo en un boulevard con dos carriles, uno por sentido, y con una extensa superficie destinada a espacio público.

Esta alternativa responde a las demandas de los residentes en la fachada residencial de Dt. Esquerdo, que se encuentran claramente importunados por la contaminación acústica producida por el tráfico actual en el viaducto. Además, ello permitiría tener un espacio central sin circulación, destinada exclusivamente a usos cívicos locales.



Esta propuesta de eje cívico cuenta con claro beneplácito vecinal. En concreto, la valoración media otorgada por los participantes en el taller casi llega a 6, un 5,98. Lo cual significa que es una opción positivamente valorada, y que la ven factible, desde el punto de vista económico, técnico, y que satisface en buena medida las demandas ciudadana del lugar. Por otro lado, vale la pena resaltar que se encuentra muy alejada de las opciones anteriores en la valoración vecinal.

El aspecto más atractivo para el vecindario es la recuperación de espacio para usos cívicos de carácter mixto. En sus palabras: *se pueden crear espacios diversos en tramos transversales, incluso con cafeterías, terrazas cubiertas por las inclemencias de tiempo*. Esto, refiriéndose al espacio del viaducto totalmente peatonal. Esta es la vía sustitutiva de los partidarios de la imposible demolición del puente: *Dado que la peatonalización total (corte de tráfico) del puente no parece posible técnicamente, me parece la más interesante*.

De todas formas, esta opción presenta algunas dificultades, y carencias, en opinión de los residentes. Empezando por uno de los aspectos más criticados, el viaducto como elemento segregante de barrios, esta opción, al no demolerse esta barrera urbana, sigue manteniendo esta disfunción: *Incomunica los barrios*.

Lo más destacado, como factor desconforme a la vida urbana de esta zona, es el encauce del tráfico de vehículos. Todo el flujo motorizado confluye en la intersección de Dt. Esquerdo con la Avda. Ciudad de Barcelona, lo cual induce que este cruce se convierta en un punto altamente congestivo. Este temor puede verse como algo potencial, pero muy probable, aunque sea de mucho agrado: *Es la que más me gusta. Pero y el tráfico???*. Pero también se la ve como la ocasionadora de un problema importante de congestión: *Pienso que genera un embudo en la plaza de Pacífico, ya que la rampa sentido sur se llenaría de coches*. O también, como una propuesta, que agrava un problema actual, en una vía conectora a nivel ciudad: *La propuesta supone incorporación de tráfico a la Avda. ciudad de Barcelona; va colapsada y que conecta el distrito de Puente de Vallecas con la Glorieta de Atocha*

También puede hacerse constar, aunque solo es la expresión de un temor, la preocupación vecinal por el mantenimiento de los nexos de unión entre distritos. En concreto, por el sostenimiento de la red pública de conexión entre ambos. Cualquier opción de mejora no debe afectar a la interrupción de la red de autobuses municipales: *Se tiene que integrar y tener en cuenta el tránsito de autobuses que comunican Méndez Álvaro con Retiro: autobuses 156 y 8*.

Alternativa 4. Peatonalización parcial (bulevar) manteniendo para el tráfico un carril/sentido en todo el puente

Esta opción tiene como principal finalidad que este eje cívico no sea un motivo de entorpecimiento, ni que suponga un agravamiento de la circulación motorizada en la conjunción de Dt. Esquerdo con la Avda. Ciudad de Barcelona. Por lo cual, se plantea la

continuación de este tipo de tráfico desde el inicio del viaducto, pero con una reducción drástica de su intensidad, dejando solo dos carriles para este, uno por sentido. Tendría un diseño de boulevard, continuando en la línea del de Dt. Esquerdo, y recuperando espacio para uso público, otorgándole dotaciones vegetales, mobiliario urbano, usos mixtos, reforzado por elementos ajardinados de protección acústica.

Con esta propuesta, el conjunto del eje cívico devendría un boulevard de geometría y capacidad variable, convirtiéndose en una calle urbana con señalización de tráfico, permitiendo la conectividad transversal. Ello es especialmente significativo, no solo en la parte correspondiente a Retiro, sino muy especialmente en la parte de Pedro Bosch. En este segmento del eje, la zona verde y la residencial formarían una sola pieza urbana con la parte ajardinada infrutilizada junto a la vía ferroviaria de cercanías, pudiendo dar acceso a una rampa peatonal de conexión con la calle Acanto, que daría paso a los cines y el centro comercial.

Alternativa 4. Peatonalización parcial (bulevar) manteniendo para el tráfico un carril/sentido en todo el puente



Esta alternativa, en tanto que eje cívico, es la que cuenta con mayor aceptación entre los vecinos, la valoración media realizada por los participantes es 7,9, la más alta. Es una opción tan bien aceptada, porque, en palabras de los participantes, se la considera: *una propuesta integral, que conjuga las necesidades de la zona y comunica bien los distritos.*

El tema del tráfico motorizado, desde el punto de vista de los participantes, aunque sea necesario limitarlo, no es conveniente eliminarlo. Se puede priorizar la movilidad aeróbica, en cualquiera de sus versiones, pero el tráfico motorizado, tiene que estar presente en la conectividad urbana, y en concreto en el viaducto. Muy especialmente, si se trata del transporte público, pero también del privado *"En ningún caso propondría que se cierre al tráfico privado. Que haya prioridad peatonal, ciclista y transporte público, pero que también pueda seguir existiendo el tráfico privado"*. Incluso, para alguno de los participantes, aunque de una forma excepcional, optan por tener una visión generosa respecto a este tema: *Poner dos carriles de subida y dos de bajada, pero también ampliar aceras y un carril específico de bicis.*

A lo largo de la sesión de este taller, no se plantearon aspectos negativos o perjudiciales a las demandas vecinales. Aún así, se realizaron una serie de recomendaciones a considerar, a pesar de que algunas ya estaban planteadas en dicha alternativa. Tal es el caso de poner una conexión directa peatonal de la zona de Cocheras con la parte superior del viaducto, considerada como peatonal en esta propuesta: *"Poner una rampa de acceso peatonal por el lado de Cocheras ampliando un carril más sobre el puente Pedro Bosch"*

Otro aspecto altamente comentado es el tema de dar a esta la zona un carácter apacible y sereno que facilite la convivencia. En este sentido, propone fundamentalmente ambientar el eje en esta parte del viaducto con elementos vegetales naturales, que acompañen las funciones estanciales y sirvan de elemento de protección acústica. En expresión de los vecinos: *"En la zona del puente de Dt Esquerdo, entre Avda. Ciudad de Barcelona y Valderribas, instalar una pantalla anti-ruído y poner arboles en los laterales para disminuir molestias en los vecinos de las manzanas"*. La humanización no solo se refiere a la dotación vegetal, sino que también se plantea disponer de un pavimento suave, así como la alternancia con otros usos vecinales: *"Creación de infraestructuras vegetales, con parterre, pérgolas, arbolado por todo el eje. Construcción sobre el mismo infraestructuras de ocio y juegos"*.

Por último, hay que mencionar las recomendaciones vecinales para la zona sur del viaducto por Pedro Bosch. El planteamiento sería hacer una pieza urbana de uso público con una calle de tráfico motorizado, intercomunicada peatonalmente, y dando acceso a una rampa de conexión con la zona de los cines y centro cultural. Además de que sea una zona de tránsito y de acceso al colegio y la zona residencial, se plantea su acondicionamiento físico de toda la zona verde para usos mistos de carácter vecinal *"Dar continuidad peatonal en el lado del parque. Es necesario nivelarlo para usos varios y dar continuidad al conjunto."*

2.5. Quinto taller consultivo

El quinto taller se realizó el viernes 9 de junio, dentro del recinto del Centro Cultural Municipal Las Californias; su finalidad última era llegar a una propuesta definitiva para el eje cívico Parque del Retiro – Parque de Tierno Galván. Se inició este taller con la presentación, por parte del equipo técnico, de una propuesta para este eje, que fuera simbiótica de las dos anteriores preferidas por los participantes en los talleres realizados. Por otro lado, como consecuencia de lo planteado por los responsables institucionales, se apostó por desarrollar un planteamiento diacrónico del eje, y que éste estuviera abierto a posibles modificaciones, siguiendo el devenir de las demandas comunitarias, ya fueran vecinales, como de otra índole.

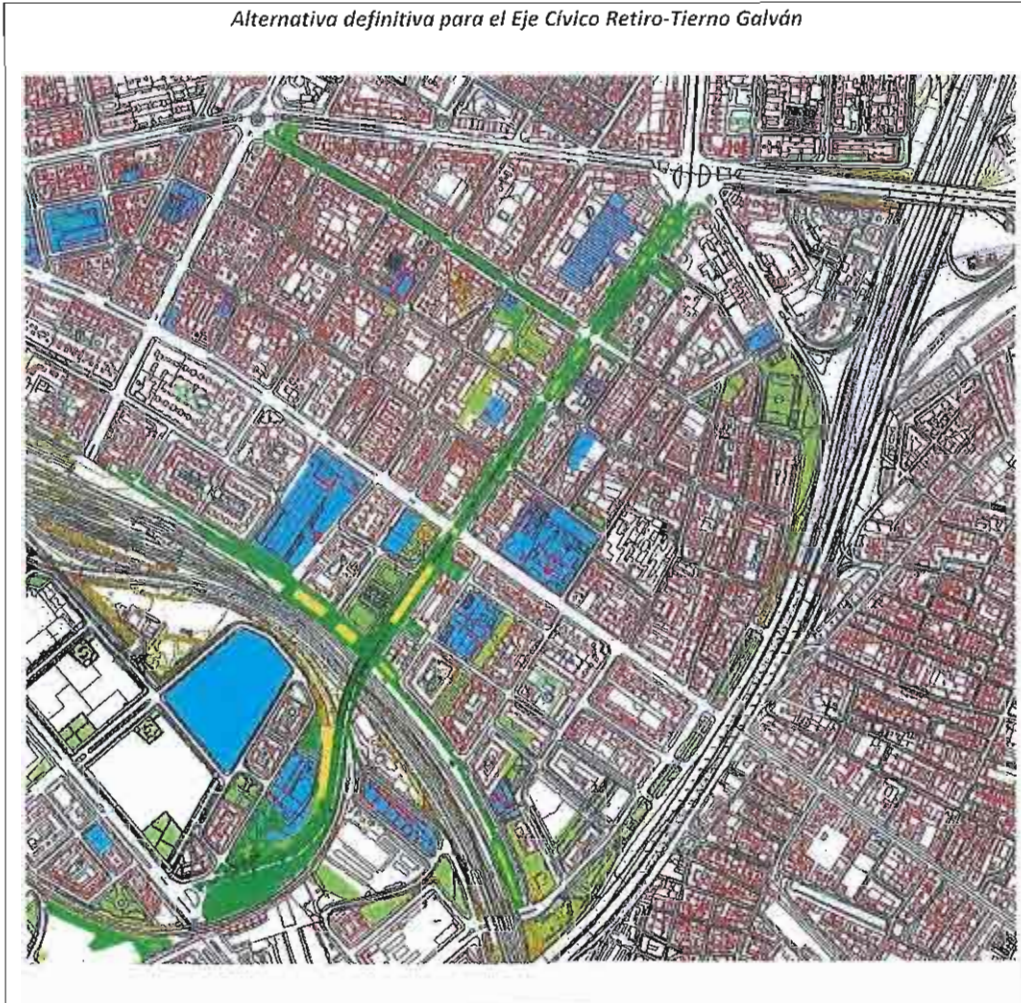
Con esta perspectiva, el boceto diseñado para este eje cívico seguiría los siguientes pasos: Se iniciaría en la plaza de Mariano de Cavia, aprovechando un espacio estancial ya existente, discurriendo por la calle Cavanillas, en forma de boulevard, salpicada por segmentos espaciales, bien soleados, para darles un uso ciudadano, en especial el situado en la esquina de Sánchez Barcaiztegui, cuya remodelación permitiría su ampliación a usos de mantenimiento físico. Entroncaría con el boulevard, proveniente de la plaza de Conde de Casal, por la calle de Dt. Esquerdo; este, sería más ancho, y con mayor capacidad para tráfico motorizado, pero con mayor dotación vegetal, y con mayor capacidad de conexión peatonal entre los equipamientos culturales y asistenciales ya existentes. El boulevard tendría continuidad en la entrada al viaducto con forma de Y; transformándose en una vía urbana, con amplia aceras peatonales, con una tupida cobertura vegetal, para zona estancial, como mecanismo de protección acústica. También se tendría en consideración, la instalación de pavimentación adecuada y diseño de las calzadas para posibles usos estanciales circunstanciales. Se instalaría un mirador en el viaducto en la parte de la Avda. Ciudad de Barcelona para uso contemplativo, y un poco más adelante, encima de Cocheras, una zona de apoyo tanto a estos usos, como de acceso peatonal desde la cota inferior.

En la parte de abajo el viaducto, el Paseo de Invierno, se propone dar continuidad a las dos calles: Cerro de la Plata y Téllez con un espacio de conexión urbana, fundamentada en espacios dedicados a la movilidad aeróbica y deportivos, asociados a los ya existentes, aprovechando el traslado de las instalaciones de la policía municipal.

Volviendo al viaducto, el tramo que discurre atravesando la playa ferroviaria, se plantea como un espacio central de uso lúdico y entretenimiento, con una dotación vegetal contenida, dada las consecuencias que podría provocar una sobrecarga de este tipo de ornamento en las vías del ferrocarril. Pasando las vías, se llega al último tramo hasta la calle Méndez Álvaro. Toda esta zona, que abarca desde el colegio Plácido Domingo hasta las vías de cercanías de RENFE, se transforma en un espacio cívico por el que discurre una vía urbana de un carril por sentido, con pasos de cebra con semáforos para que estén conectadas las dos partes de este espacio. Actualmente es una zona verde infrautilizada, con un fuerte potencial para la promoción de usos mixtos, desde los estanciales hasta juegos o acontecimientos vecinales de orden festivo, en la parte más cercana a las vías, los terrenos municipales habría que acondicionarlos para usos ciudadanos, incluido el paseo con perros, dado su fuerte desnivel. En el lado opuesto, cruzando la vía de tráfico, se abriría una rampa de acceso peatonal a la calle Acanto.

Por último, una vez en la conexión con la calle de Méndez Álvaro, se accede hasta la Avda. del Planetario, que es la vía de paso al parque de Tierno Galván.

Alternativa definitiva para el Eje Cívico Retiro-Tierno Galván



En relación al nivel de aceptación por partes de los vecinos afectados, puede decirse que esta alternativa, siendo una conjunción de las dos más aceptadas, no supuso enmienda significativa a la conformación del eje cívico en estos términos. Si bien se hicieron algunas matizaciones significativas. Por segmentos del eje propuesto, estas son las siguientes:

Desde el comienzo del eje cívico hasta el inicio del viaducto, la aceptación del modelo propuesto, en forma de boulevard, fue claramente aceptado, ya que en esta última sesión no se hizo referencia o ajuste significativo respecto a lo propuesto.

En la parte primera del viaducto hasta llegar a la playa ferroviaria, puede citarse algunos aspectos, que, si bien no suponen una oposición clara a esta propuesta, si que insisten en el consecución de algunos requisitos. En primer lugar, puede hablarse de un tema en el que existe cierta controversia entre los vecinos. Se trata de la ubicación de la vía de tráfico a lo largo del viaducto. Los hay que son insistentemente partidarios de diseñar esta vía en un

extremo del viaducto, con una escasa acera peatonal. Su razonamiento para sostener esta opción es que: así, el espacio de uso ciudadano está más agregado, y permite mayor contingencia para la diversidad de usos ciudadanos: *mejor colocarlo en un lado del puente, porque así la parte peatonal es más grande y da más margen para los usos mixtos.* Simultáneamente, los hay partidarios de que esta vía sea central por cuestión de simetría y equidistancia: *es que si lo haces por un lado.... A ver cual eliges; es mejor un boulevard simétrico.*

Otro tema recurrente, es la contaminación acústica en el inicio del viaducto hasta su paso por la Avda. Ciudad de Barcelona. Éste es un tema recurrente, que afecta a los residentes en estas fachadas residenciales. La preponderancia del uso peatonal y la disminución de la velocidad en el tráfico motorizado es una clara demanda vecinal para esta zona, que les hace insistir en la consecución de un espacio complaciente con su descanso, insistiendo en la necesidad de un equipamiento urbano acorde para conseguir este fin: *es necesario que haya verde, mamparas o pérgolas y mobiliario urbano para estar en bancos o poder pasear.*

También se recurre de manera reiterada al problema del acceso restringido a la calle de Tejo, y los problemas de congestión derivados de su estrechez. Se plantea en esta alternativa para el eje cívico una ampliación de la calzada, pero ésta se teme que no va ser suficiente. La precariedad urbana de esta zona se paliara con los futuros desarrollos inmobiliarios previstos, por lo que prevén que su situación de aislamiento se mantendrá: *nos seguimos quedando aislados.* Ello no es óbice para ver que su conectividad peatonal mejorara con esta alternativa. En la parte norte de esta zona, y bordeando la valla del ferrocarril, se aporta una idea específica de uso para los dueños de animales: *como es tan rara, con tanto desmonte, podría utilizarse para pasear perros.* Otro punto que afecta a esta zona colindante con la red ferroviaria, es la necesidad de protegerse del ruido con una dotación arbórea ligada a una pantalla. Sin embargo, esto no es posible por la normativa de RENFE, que impide la instalación de objetos, incluso los vegetales, a menos de 5 metros. Lo cual, dificulta este tipo de protección. Aspecto, este, que es trasladable a la línea, que bordea con la red ferroviaria a lo largo de la calle Cerro de Plata.

Por último, vale la pena comentar el tema de la conexión peatonal aérea por la calle Alberche. Aunque este tema sale de forma continuada, aunque también hay que decir son comentarios como "de pasada", porque se ha desechado por costosa. Hay que decir que tendría que ser totalmente cerrada, con los problemas de claustrofobia que ello supondría; además que con este nuevo proyecto resultaría un despilfarro, al poder cruzar cómodamente de forma peatonal, a una distancia de 200 metros, por el eje cívico planteado.

