

**AURAs periféricas y Ejes del Plan Director para la Calidad del Paisaje
Urbano de Madrid**

Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias

Este proyecto ha sido desarrollado para la Dirección General de Intervención en el Paisaje Urbano y el Patrimonio Cultural del Área de Gobierno de Cultura y Deportes del Ayuntamiento de Madrid por Letizia Musaio Somma, durante el año 2020.

D.G. DE INTERVENCIÓN **MADRID**
EN EL PAISAJE URBANO Y EL PATRIMONIO CULTURAL **PAISAJE**
Á.G. DE CULTURA Y DEPORTES. AYO. DE MADRID **URBANO**

Investigadora: Letizia Musaio Somma
Tutores: Federico Manzarbeitia Arambarri, María Paloma Ramos Riesco

AURAs periféricas y Ejes del Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid: sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias

Resumen

Objeto

Método

Estado del arte

Objetivos

1. El Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid y la calle de Alcalá

1.1 Marco histórico de la calle de Alcalá y desarrollo de los tejidos urbanos a los alrededores

- (- infraestructuras territoriales*
- infraestructuras verdes)*

1.2 Marco urbanístico vigente

(Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano)

1.3 AURAs y EJES alrededor de la calle de Alcalá

1.4 Marco teórico: temas arquitectónicos, urbanísticos y sociales relevantes en el área

- (- espacios públicos*
- zonas verdes*
- regeneración urbana*
- usuarios*
- nudos principales: agregaciones de paradas de transporte público, servicios, equipamientos)*

2. El papel de las AURAs en la regeneración urbana de la calle de Alcalá

Casos de estudio en la ciudad de Madrid (criterios de selección)

Análisis histórico del desarrollo del área urbano del caso de estudio

Análisis de los proyectos planificados y de las intervenciones

Análisis DAFO

Análisis de los escenarios sociales, del verde, del sistema infraestructural, del espacio público, de la percepción social del espacio, de los usos temporales, de las posibilidades de intervención artística en la creación de imágenes de barrio o comunidad, de las trazas históricas, de los elementos de atracción

Propuesta de directrices de intervención

2.1 Tejidos urbanos más compactos

2.1.1 Ventas – *Carácter del área; hipótesis de intervención*

2.1.2 Carmen – *Carácter del área; hipótesis de intervención*

2.1.3 Pueblo Nuevo (Parque El Calero) – *Carácter del área; hipótesis de intervención*

2.1.4 Ciudad lineal – *Carácter del área; hipótesis de intervención*

2.1.5 Suanzes – *Carácter del área; hipótesis de intervención*

2.2 Tejidos urbanos más sueltos

2.2.1 San Blas (Parque Quinta de los Molinos, Parque Quinta de Torre Arias) –
Carácter del área; hipótesis de intervención

2.2.2 Canillas y Canillejas – *Carácter del área; hipótesis de intervención*

2.2.3 Alameda de Osuna (Parque El Capricho) – *Carácter del área; hipótesis de
intervención*

Conclusiones

Fuentes

Bibliografía
Archivos
Web

Anexos

Imágenes de archivo y de las intervenciones analizadas
Cuestionarios y entrevistas

Objeto

El objeto principal de esta investigación es el papel del espacio público como actor en los procesos urbanos y sociales a partir del Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid de 2009 y de su síntesis ejecutiva de 2015.

No se trata de un tema solo de urbanismo, de arquitectura o de diseño urbano, sino que integra conceptos multidisciplinares más amplios, subrayando otras implicaciones que el espacio público tiene en el desarrollo social de la ciudad.

Se consideran diferentes aspectos, desde propuestas para la convivencia en el espacio público, incluyendo parques y jardines, a las prácticas de participación ciudadana en la toma de decisiones y propuestas de difusión de la conciencia colectiva sobre el espacio público, junto a estrategias para la cohesión social a través de intervenciones en el espacio público.

En este ámbito, en la ciudad de Madrid, hay diferentes Planes y un marco normativo que trata de regeneración urbana y espacio público (programas APIRUs, ARRUs, Plan MADRE); aún así eso no es suficiente para prevenir formas de degradación urbanas y sociales en algunas áreas metropolitanas.

El Plan del Paisaje Urbano ya divide la ciudad en diferentes zonas con características homogéneas (Unidades y componentes estructurantes del paisaje urbano). Sobre esta base, la investigación individua una selección tipificada por zonas, como casos de estudio en los cuales aplicar nuevas propuestas de intervención hasta definir un esquema metodológico.

Se propone una selección de áreas periféricas con mayores problemas (en el extremo más negativo, ámbitos con mayores dificultades por sus características o por sus entornos) y en el extremo opuesto, áreas de mayores oportunidades a corto plazo (donde serían más rápidas las acciones de cualificación/irradiación). Se considerará el centro histórico solamente para una comparación entre el uso social del espacio en el centro y en las áreas periféricas en los distintos momentos del día y en los días laborables y los fines de semana.

El objetivo de la investigación no es, por lo tanto, identificar un diseño urbano que pueda replicarse en los diversos espacios inutilizados o degradados o con usos impropios, con un proyecto “desde arriba”, quizá valioso en cuanto a sus calidades formales, pero con insuficientes enlaces con los cruciales aspectos sociales y culturales relacionados con el “valor de uso” del espacio público. El objetivo último de la investigación sería por ello el análisis de esos espacios y ámbitos, en todas sus deficiencias y sus potencialidades, para plantear una estrategia proyectual de regeneración “desde abajo”, involucrando a la población como actor principal y no solo como usuario final.

Método

La metodología que se propone de adoptar prevé:

- análisis histórico y en los archivos sobre las áreas de la ciudad (casos de estudio);
- construcción gráfica de los distintos escenarios en el tiempo pasado e indicación de los proyectos en desarrollo, con indicación de los principales espacios públicos;
- análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades) en el entorno de espacios libres de la Plaza de Toros de Ventas, espacios de cruce de la calle de Alcalá con la de Arturo Soria y de los espacios públicos principales en los barrios cruzados por la calle de Alcalá;
- diagnósticos concretos sobre los frentes comerciales, el mobiliario, la vida vecinal, la accesibilidad, el uso diario de los espacios, las implicaciones que tienen las redes de comercios, servicios, infraestructuras y equipamientos sobre los espacios públicos;
- técnicas de observación participante y cuestionarios para la ciudadanía para delinear usos actuales de los espacios, exigencias y posibles escenarios futuros;
- comparaciones con diferentes experiencias en ciudades europeas, como ejemplos de participación en Berlín - Haus der Statistik;
- implementación de una plataforma en red en la cual la gente puede elegir las intervenciones urbanas que considere más urgentes, en cada barrio analizado;
- los resultados de esta consulta pública telemática y presencial constituyen la base para estrategias o actuaciones a través de las experiencias e ideas de asociaciones y comunidades vecinales, culturales o artísticas;
- la participación de la comunidad y la construcción del sentido del espacio público puede ser realizada a través de manifestaciones artísticas públicas que involucran la comunidad, las asociaciones vecinales, las plataformas sociales;
- el seguimiento de las intervenciones ya realizadas: el estudio de los flujos que cruzan o se detienen esporádicamente o usan más establemente esos espacios y las características de esos flujos o permanencias estanciales, diferenciando residentes cercanos o de entornos, otras modalidades de usos (encuentro de jóvenes, personas que trabajan en los entornos, usuarios de dotaciones etc.). Se harán consideraciones temporales sobre usos: días laborables y festivos, estaciones del año, períodos vacacionales, etc.
- se estudiarían aspectos relativos a significados de los lugares, preferencias o consideraciones críticas, etc;
- todas esas líneas de estudio se efectuarían con “trabajo de campo”, entrevistas y observación participante, técnicas de grupos focales o entrevistas en profundidad, etc.

- reflejadas en fichas. En particular, desarrollaríamos los recientes métodos de “grupos focales” con participación selectiva de representantes de los distintos actores o usuarios;
- elaboración de fichas sistematizadas sobre condiciones “materiales” de los espacios públicos analizados (mobiliario, iluminación, señalización, accesibilidad, estado de los pavimentos y otros elementos urbanos, molestias acústicas, seguridad, etc.)
 - evaluación de las condiciones de los espacios desde perspectivas de género, en los marcos de las actuales normativas y directrices municipales.

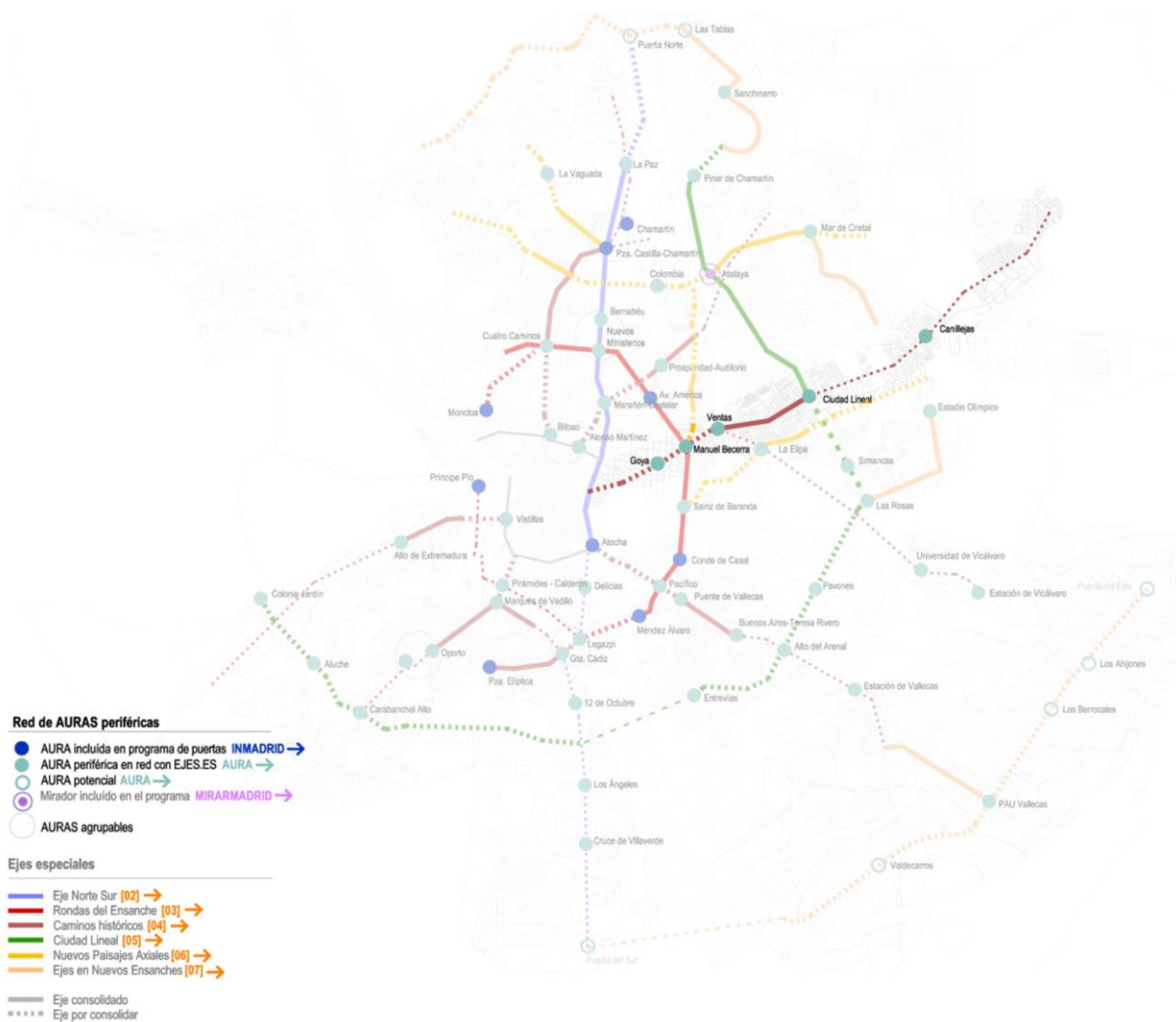


Figura 1: EJE Calle de Alcalá (Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, 2009)

Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Adaptación del método a la situación actual

Una cuestión muy actual está relacionada con la transformación del espacio público durante la nueva situación social que estamos viviendo, inimaginable antes de ahora. Nuestra idea de espacio público no sigue siendo la misma debido a las variaciones en las prácticas comunitarias por el impacto del COVID 19. El proceso participativo, aspecto muy importante en las transformaciones urbanas, necesita de un replanteamiento. En este sentido el proceso de análisis e investigación que hasta ahora representaba el instrumento para llegar a consideraciones teóricas y prácticas se convierte ello mismo en el objeto del análisis, porque es necesario identificar nuevas maneras y nuevas reglas para las intervenciones en el espacio público y sobre todo nuevas prácticas de participación ciudadana.

Esta investigación considera como muy importante el trabajo de campo, las entrevistas, las actividades al aire libre con los habitantes de los barrios objeto de estudio. Habíamos establecido organizar encuentros con los vecinos y las asociaciones locales para definir las necesidades, los problemas y sobre todo los deseos de los ciudadanos sobre el espacio público en estos barrios, que está caracterizado por algunos parques, pequeñas plazas y espacios abiertos alrededor de los nudos infraestructurales. A partir de este análisis queríamos proponer y establecer algunas líneas de intervención en el espacio público para adaptarlo a las exigencias reales de los usuarios.

La situación actual, caracterizada por algunas limitaciones a causa del Covid 19, no permite el “trabajo de campo” así como lo entendemos en el sentido común, pero estamos convencidos que la participación de la gente que vive en un lugar es fundamental y necesitamos buscar otros medios para conseguir la participación ciudadana.

Por tanto, como primera forma de contacto establecemos enviar un cuestionario en línea a los habitantes de los barrios objeto de estudio para preguntarles sus ideas sobre la visión futura del espacio público y sobre la evolución de la vida en los espacios públicos, sobre todo cerca de las infraestructuras y de los nudos del transporte público (por ejemplo: paradas de autobuses, estaciones de metro), en los parques y en las plazas. Este cuestionario será difundido a través de los medios de comunicación de las asociaciones vecinales y culturales y pedirá también de enviar una fotografía de un espacio público del barrio como ejemplo positivo o negativo que podría ser una oportunidad en el barrio. Otro cuestionario estará dirigido a las asociaciones, a los centros culturales y a los organismos públicos sobre el tema de la valorización del espacio público.

Los resultados del cuestionario en línea serán objeto de análisis y representación gráfica para individuar los deseos en el imaginario colectivo y también propuestas para el espacio público debido al distanciamiento social.

A partir de un mapa que ya existe, el de las intervenciones en el espacio público por Madrid Paisaje Urbano¹ se ve una falta de actuaciones en el área de los barrios cruzados por la calle de Alcalá y en los distritos al este de la ciudad de Madrid.

A través del análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades) se delinearán un mapa de las oportunidades y de los puntos negros de los distritos urbanos en relación con la calle de Alcalá, con particular atención a los espacios abiertos que caracterizan el tejido urbano. Este mapa podrá ser implementado por la ciudadanía, señalando transformaciones en acto, nuevas oportunidades de vivir el espacio público y lugares no atractivos o problemáticos en los barrios. Otros elementos del mapa serán los espacios verdes, grandes parques y también pequeñas plazas arboladas, huertos urbanos, todos elementos juntos a través de infraestructuras de vario tipo: carriles bici, calles peatonales, líneas de autobuses y sistema de espacios públicos a la pequeña escala.

¹ <http://madridpaisajeurbano.es/mapa-de-actuaciones/>

Objetivos

Los temas de la investigación serían esencialmente:

- profundizar en las capacidades de los Programas y estrategias sobre los ámbitos elegidos como casos de estudio, con su actualización a las circunstancias presentes (tanto sociales y económicas, como políticas y urbanísticas);
- diagnóstico del estado actual de usos, vida, relaciones, calidad de paisaje, a través del análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades) en los distintos ámbitos;
- realización de “trabajos de campo” o de “observación participante” sobre los problemas y oportunidades de esas áreas: contactos y participación de asociaciones de vecinos, usuarios con consulta aleatoria, uso de ficheros;
- evaluación de la incidencia que un espacio público cualificado puede suponer como motor de arrastre de procesos de cohesión social, de mejora de las condiciones de vivienda y de vida de barrio;
- marcos urbanísticos vigentes (edificabilidades y usos en el actual Plan General) y evaluación de posibles integraciones;
- avance de propuestas que tengan en cuenta las necesidades de los ciudadanos emergidas a través de la “investigación activa”.

La investigación se enfocará sobre algunos ámbitos urbanos elegidos como casos de estudio en el área este de la ciudad, los barrios cruzados por la calle de Alcalá. Cada uno de ellos será analizado a partir de una zona específica que tiene valor de espacio público en el entorno (nudos infraestructurales, parques, espacios libres, zonas comerciales) que puedan ser centros de irradiación positiva en el barrio y de renovación del espacio, a partir de las exigencias de los habitantes.

Esta investigación define diferentes objetivos:

- cualificación de pequeñas plazas y parques en los entornos de la calle de Alcalá;
- volver a apropiarse del espacio público por parte de la población, creación de un “sentido común de lo urbano”;
- creación de una red de áreas verdes que una parques y jardines en tramas diversas de recorridos e itinerarios; impulso de sistemas de movilidad “blanda” para vivir estos espacios (bici, a pie); mallas y recorridos de transportes públicos (bus y metro) para alcanzar los lugares que sean de escala de la ciudad y no solo de barrio;
- valorización de entornos de equipamientos;
- relaciones con el gran conjunto de vivienda social de los 60 de San Blas;

- valorización de parques y espacios en cada barrio para vivir la vida de barrio en el espacio público;
- estudio de resultados del sistema reciente de bus eléctrico gratuito Moncloa-Atocha y otras líneas. Posible aplicación al gran eje Alcalá, desde Retiro a Torre Arias y el Capricho;
- relación de las áreas públicas con los equipamientos (educativos, de salud, sociales, administrativos), por ejemplo, los espacios alrededor de las escuelas deberían adecuarse a las necesidades los estudiantes para desarrollar actividades al aire libre, interacciones de grupo;
- definición de un modelo de análisis y estudio de las áreas urbanas que sea replicable y adoptable en diferentes lugares, con metodología codificada antes de las actuaciones y con procedimientos para el posterior seguimiento;
- integración del plan del espacio público con el plan de transportes para construir una red urbana de espacios, no solo de barrio;
- creación de mapas temáticos sobre murales, espacios auto-organizados artísticos, asociaciones artísticas y culturales, que generen polos atractivos urbanos;
- indicación de pequeños concursos sobre la transformación del espacio público con acciones baratas en las fachadas (colores) o en los planos de suelos (intervenciones efímeras);
- implementación de una base de datos de los espacios públicos como base para las intervenciones futuras;
- definición de un manifiesto compartido con la comunidad para las intervenciones en el espacio público.

El producto final será una metodología codificada aplicable a distintos ámbitos y el caso concreto de proyecto piloto será una comunidad de un área cerca de la calle de Alcalá en una zona periférica (ejemplo: intersección de la calle de Alcalá con la calle Arturo Soria en Ciudad Lineal).



Figura 2: Calle de Alcalá en Ciudad Lineal

Fuente: Google Maps



Figura 3-4: Intersección de la calle de Alcalá con la calle Arturo Soria en Ciudad Lineal

Fuente: Google Maps, elaboración propia



Figura 5: Tejido urbano con baja densidad en Ciudad Lineal

Fuente: Google Maps

Esquema de la calle de Alcalá y de los diferentes tejidos urbanos

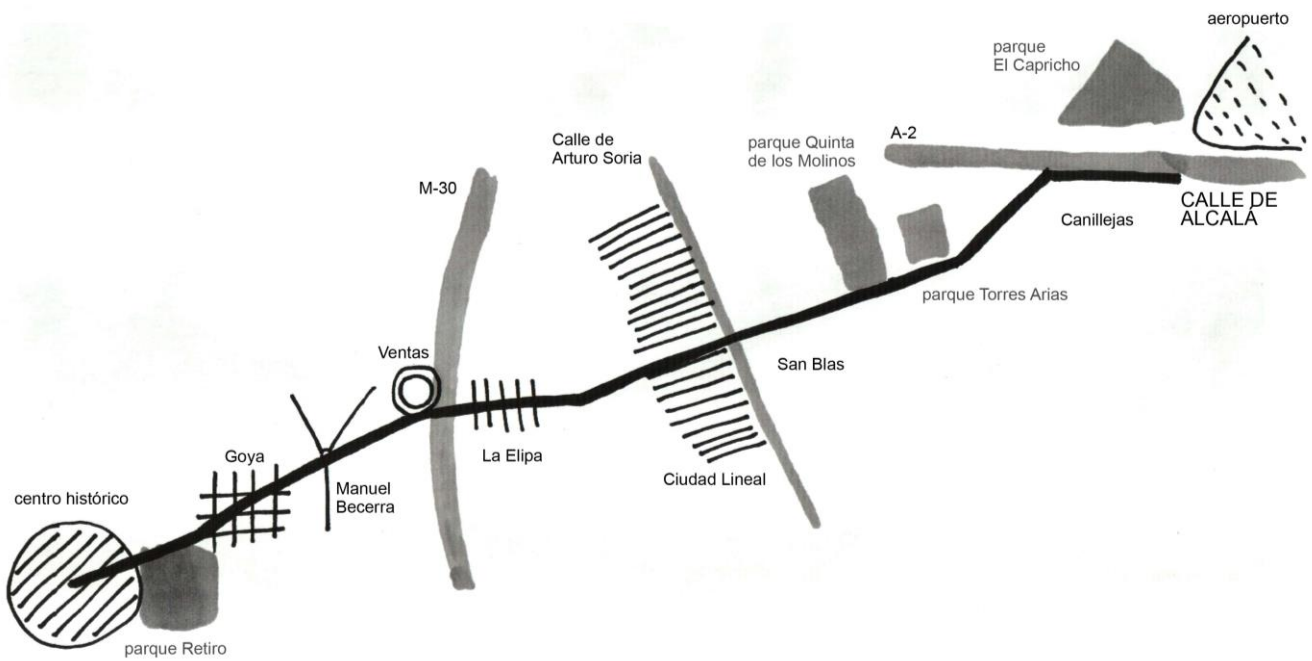


Figura 6: Esquema de los diferentes tejidos urbanos cruzados por la calle de Alcalá

Fuente: elaboración propia

Tipos de tejido urbano cruzados por la calle de Alcalá



Figura 7: Calle de Alcalá en Ventas



Figura 8: Calle de Alcalá en Pueblo Nuevo



Figura 9: Calle de Alcalá en Ciudad Lineal



Figura 10: Calle de Alcalá en Suanzes



Figura 11: Calle de Alcalá cerca de los parques Quinta de los Molinos y Quinta de Torres Arias



Figura 12: Calle de Alcalá en Canillejas

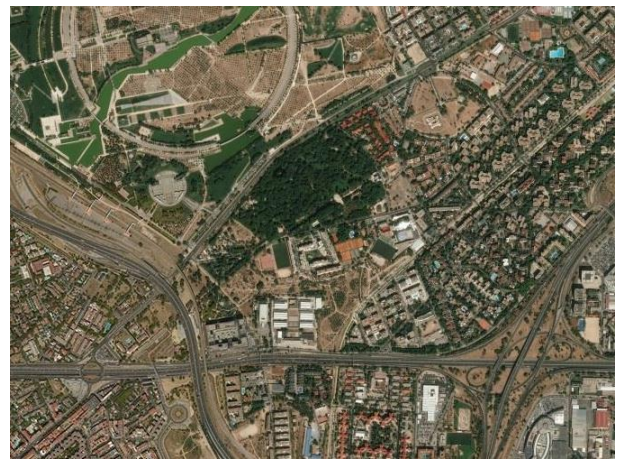


Figura 13: Calle de Alcalá en Alameda de Osuna

Fuente: Google Maps

1. El Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid y la calle de Alcalá

Caso de estudio

Se propone enfocar la investigación sobre un caso de estudio que aglutina diferentes aspectos relacionados con el espacio público: la calle de Alcalá.

Esta calle tiene origen en la Puerta del Sol y su trazado urbano y se extiende hasta Ventas, desde donde se prolonga a Canillejas y Alameda de Osuna. Tiene una importancia estructurante en la ciudad, como conexión con Alcalá de Henares y la carretera de Zaragoza-Barcelona. Hasta los 50-60 la agregación madrileña se detenía prácticamente en Ventas (actual Plaza de Toros). Más allá se extendían terrenos de cultivo y grandes fincas nobiliarias (El Capricho, de la Duquesa de Osuna) y fincas de recreo de primeros del XX (Torre Arias). Desde los 50 la calle/carretera fue sirviendo de eje para agregaciones diversas, desde conjuntos de bloques unitarios a organizaciones tradicionales aditivas entre medianeras, siguiendo planes convencionales de “congestiones” periféricas similares a los que se apoyaban en otras arterias madrileñas hacia Andalucía o hacia Extremadura.

La primera frontera es en el arroyo del Abroñigal, que se convirtió en los 70 en la M 30 (la “primera arteria moderna” del franquismo, con referentes a las autopistas urbanas norteamericanas). La calle cruzaba la Avenida Arturo Soria, eje de la Ciudad Lineal. Después se extendía hacia municipios limítrofes (Canillas y Canillejas) que fueron incorporados al municipio de Madrid. Su evolución desde los 80 apenas mantuvo su trazado, con su desdoblamiento en la Avenida de Logroño, paso a desnivel bajo la A-2 (autovía Barcelona), la construcción del aeropuerto, de grandes polígonos industriales y terciarios, etc.



Figura 14: Calle de Alcalá y Pueblo Nuevo



Figura 15: Calle de Alcalá y Canillejas

Fuente: Google Maps

Líneas específicas de investigación (tramos de la calle):

- la lectura de la ciudad revela su carácter estructurante, con un trazado “unitario” sobre el que se apoyan tejidos muy diferentes, con muy distintas caracterizaciones sociales y funcionales. Es un eje en el que se engranan los grandes episodios del centro (de Sol a la Puerta de Alcalá), hasta la primera frontera de la Plaza de las Ventas y después tejidos y funciones heterogéneas y deslavazadas;
- desde Ventas se suceden los barrios del Carmen, Pueblo Nuevo, Suanzes, hasta el cruce con Ciudad Lineal que son tejidos congestivos, con pocas plazas y espacios libres y algunos parques (El Calero) descentrados y poco articulados con sus entornos. La calle, en esos tramos, es extremadamente congestiva. Los equipamientos se sitúan en áreas casuales, en áreas traseras y en ningún modo esos son lugares de paseo, aunque tenga gran vitalidad comercial por su carácter de eje. Hay potencialidades por sus conexiones laterales con barrios de los entornos y posibilidades de cualificación de la calle (aceras, escena urbana, tráfico). Se subraya la importancia del eje Metro que recorre todo el trazado (puntos de estaciones que podrían actuar como AURAs, como lugares de “condensación” de encuentro social, activaciones de usos);
- consideraciones sobre los polígonos industriales y terciarios en los tramos finales con asentamientos de grandes empresas o centros administrativos y relaciones con los espacios públicos;
- relaciones con los cascos antiguos de Canillas y de Canillejas (residuales en su edificación, pero con permanencia de algunos trazados, algunas identidades consolidadas de barrio, vecindario “mix” de inmigración y pequeños espacios públicos);
- papel fundamental a escala de ciudad de los dos grandes parques, Torre Arias y El Capricho (Alameda de Osuna). Los dos, de extraordinario interés, han sido objeto de recientes actuaciones de adecuación, tanto en sus espacios verdes como en las estructuras edificadas. El uso y la reordenación de ambos espacios han sido objeto de numerosos movimientos vecinales (múltiples plataformas reivindicativas) y es fundamental el estudio de su integración a escala urbana/metropolitana.



Figura 16: Parque Torre Arias



Figura 17: Parque El Capricho Alameda de Osuna

Fuente: Google Maps

1.1 Marco histórico de la calle de Alcalá y desarrollo de los tejidos urbanos a los alrededores

(- *infraestructuras territoriales*
- *infraestructuras verdes*)

“El desafío a que se enfrenta hoy la cultura urbanística es hacer ciudad en las periferias, en vez de multiplicar segmentos aislados y especializados, solamente unidos por la red viaria.” (Muxí 2009)

En este sentido la definición de la ciudad global empieza por la unión de fragmentos diferentes. En la ciudad de Madrid hay algunos lugares en que se ha producido este fenómeno, por ejemplo en la calle de Alcalá que tiene su origen en el centro de la ciudad y cruza varios barrios que representaban unidades residenciales autónomas antes de la expansión de la ciudad, como en el caso del distrito de San Blas. El espacio de la comunicación y de los flujos une a estos segmentos de ciudad. El debate sobre la importancia del espacio público desciende de los '70, después de la separación funcional típica del Movimiento Moderno. El espacio público necesitaba de ser recuperado como lugar de encuentro y creador de sentido.

La calle de Alcalá es la de mayor longitud de toda la ciudad de Madrid. Empieza en el centro de la ciudad, donde había la antigua cerca islámica y se extiende a lo largo de 10 kilómetros.

Junto al Paseo de la Castellana es una de las calles principales de la ciudad y tiene origen histórica, como eje de conexión entre Madrid y Alcalá de Henares. Se extiende desde Madrid de los Austrias hasta los crecimientos urbanos de los 60 y en su último tramo tenía carácter industrial, y después ha sido convertida en uso mixto, residencial e industrial.

La Calle de Alcalá es una de las más antiguas de Madrid. Su nacimiento, acorde con el Madrid de la época, fue espontáneo. Su trazado surge a comienzos del siglo XV de un antiguo camino que nacía del entonces límite occidental de Madrid, la Puerta del Sol. Conducía hacia el este, a Alcalá de Henares y hasta Aragón. Inicialmente recibió el nombre de calle de los Olivares, debido al olivar que atravesaba y por el que se veía flanqueada.

A medida que la población de la ciudad crecía, y especialmente a raíz del nombramiento de Madrid como capital de España en el siglo XVI, sus aceras se fueron poblando de mansiones de la aristocracia y de conventos, convirtiendo el antiguo camino en parte de la ciudad.

Antiguamente, la calle de Alcalá, se dividía en varios tramos, el tramo comprendido entre Sol y Cibeles se denominaba calle de los Olivares, entre Cibeles y la Puerta de Alcalá se denominó Pósito, por el pósito de granos que el Ayuntamiento de Madrid tenía en la zona, desde la Puerta de Alcalá hasta las Ventas del Espíritu Santo (actual Ventas), se denominó carretera de Aragón, a partir de Ventas la calle se denominó avenida de Aragón, hasta 1992, que pasó a denominarse también calle de Alcalá.

AURAS PERIFÉRICAS Y EJES DEL PLAN DIRECTOR PARA LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO DE MADRID
Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias

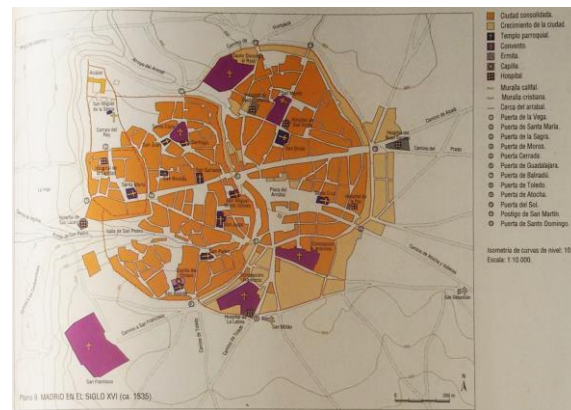
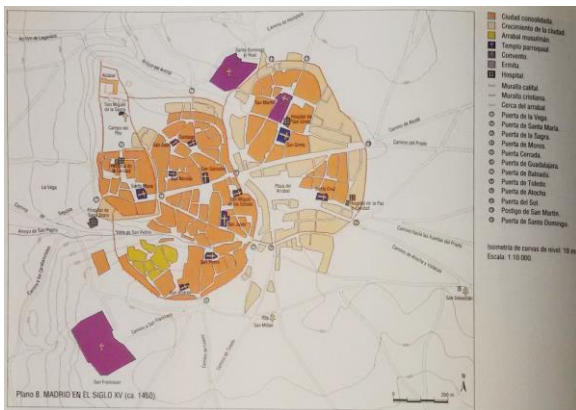
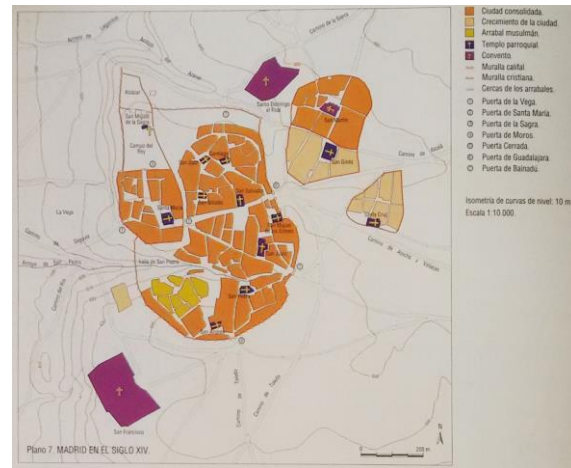
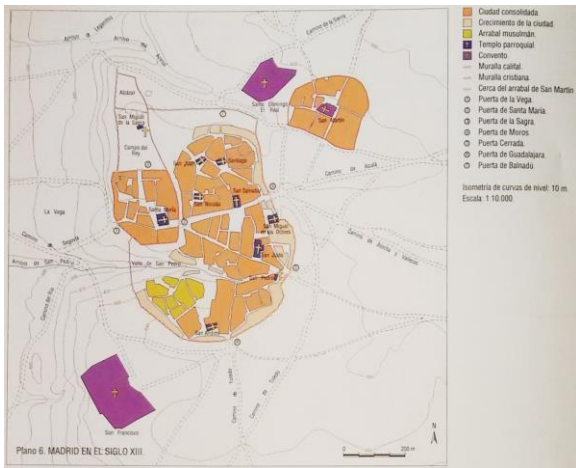
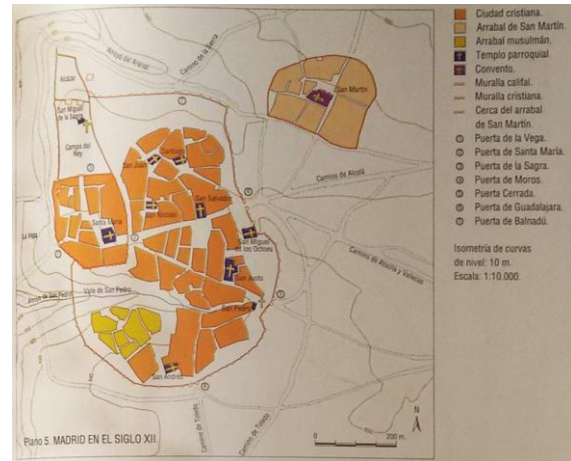
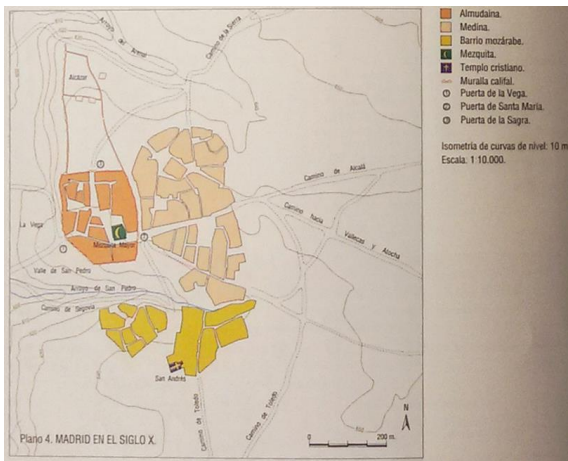


Figura 18-23: Esquemas de crecimiento de la ciudad de Madrid, siglos X-XVI
Fuente: Biblioteca Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid

En su tramo inicial la calle atraviesa muchos de los puntos más emblemáticos de Madrid, como la Puerta del Sol, la Plaza de la Independencia, en la que se encuentra la Puerta de Alcalá,

la Plaza de Cibeles o la plaza de Goya. La calle termina su recorrido "céntrico" cruzando la M-30, el primer anillo de circunvalación de Madrid, a la altura de la plaza de toros de Las Ventas.

La actividad comercial se centra en su tramo inicial, en la confluencia con la calle Goya en la plaza del mismo nombre y con Doctor Esquerdo en la Plaza de Manuel Becerra.

En un segundo tramo atraviesa los distritos de Ciudad Lineal y San Blas. El área es principalmente residencial. Este tramo termina al cruzar la autopista M-40, segunda vía de circunvalación de la ciudad.

En su último tramo la calle atraviesa el distrito de Barajas, no lejos del aeropuerto que da nombre al distrito. Este área es principalmente industrial dado su carácter periférico y de proximidad al aeropuerto.

La calle cruzaba pequeños poblados rurales en las cercanías de la ciudad, Canillas, Canillejas, San Blas, Vicálvaro que poco a poco se fueron integrando en la gran urbe, a mediados del siglo pasado.

Por allí, se inició un gran proyecto urbanístico y modélico para crear, un nuevo tipo de ciudad, la Ciudad Lineal, creado por el urbanista Arturo Soria a finales del Siglo XIX; aunque el proyecto quedó minimizado a los 5 km que iban desde Chamartín hasta la avenida de Aragón (hoy, tramo de calle agregado a la calle Alcalá), en un ambicioso proyecto alrededor de la ciudad de algo más de 50 kms.

Hay varias intervenciones y proyectos urbanos en la calle de Alcalá en los últimos años. Uno de los más céntricos es en Plaza Canalejas. La manzana delimitada por las calles Alcalá, Sevilla, Carrera de San Jerónimo y Plaza de Canalejas, a excepción de los primeros números de las Calles de Alcalá y San Jerónimo, ha sido objeto de transformación. La "Operación Canalejas" está convirtiendo los antiguos edificios en hotel y centro comercial, conservando las fachadas históricas.

Alrededor de la calle de Alcalá hay otras intervenciones recientes, como en Plaza de las Ventas que era constituida por un crucero entre muchas calles.

Hay un proyecto de remodelación también en Pueblo Nuevo: la reurbanización de la calle de Alcalá.

La calle de Alcalá sigue siendo un elemento fundamental en la ciudad de Madrid y un lugar monumental. A confirmación de esto, la reciente instalación del monumento en recuerdo de las víctimas de la pandemia del Covid-19 en frente al Ayuntamiento.

La peatonalización de la calle de Alcalá en su primer tramo desde Sol a Sevilla es una intervención reciente, en el sentido de crear zonas peatonales en el centro histórico.

AURAS PERIFÉRICAS Y EJES DEL PLAN DIRECTOR PARA LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO DE MADRID
Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias



Figura 24: Plan de la ciudad de Madrid, 1762

Fuente: Biblioteca Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid

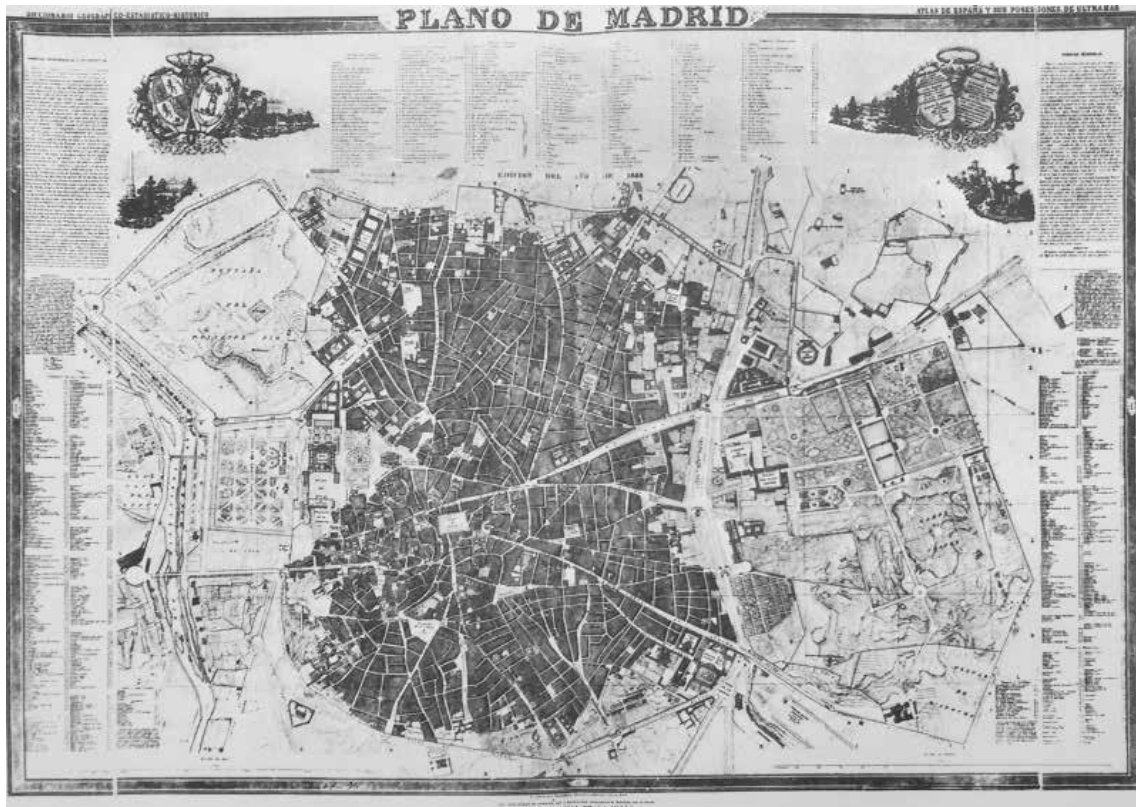


Figura 25: Plan de la ciudad de Madrid, Coello, 1848

Fuente: Biblioteca Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid



Figura 26: Plan de la ciudad de Madrid, don Carlos María de Castro, 1860

Fuente: Biblioteca Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid

AURAS PERIFÉRICAS Y EJES DEL PLAN DIRECTOR PARA LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO DE MADRID
Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias

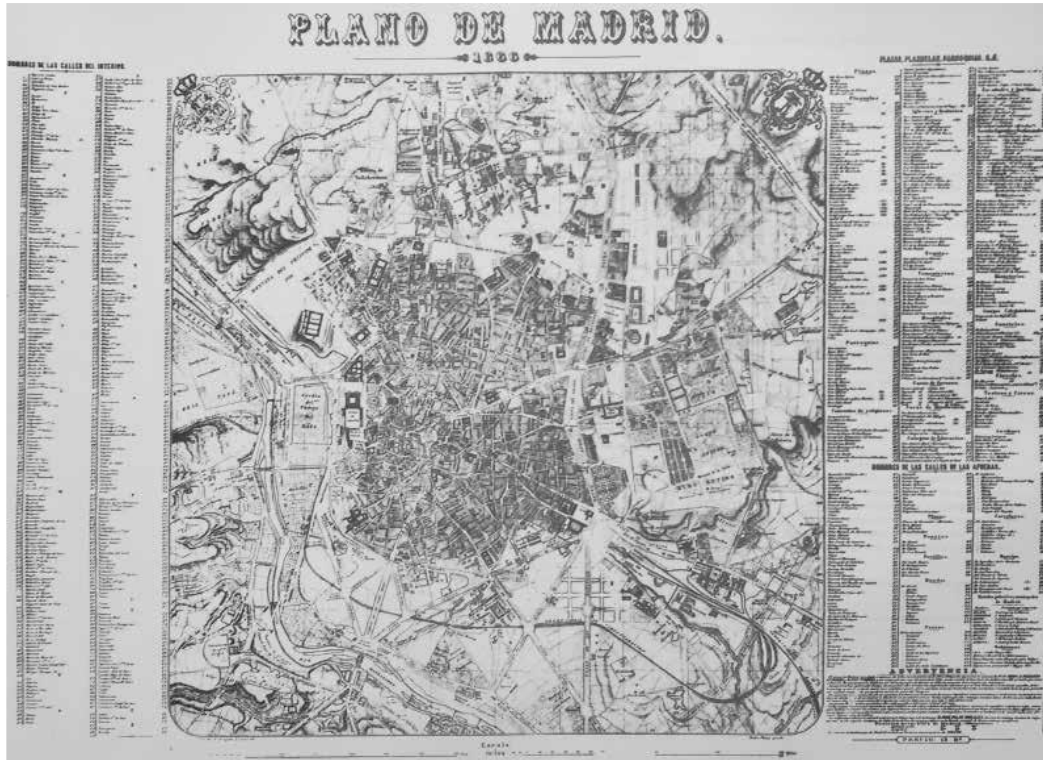


Figura 27: Plan de la ciudad de Madrid, Morales, 1866
Fuente: Biblioteca Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid

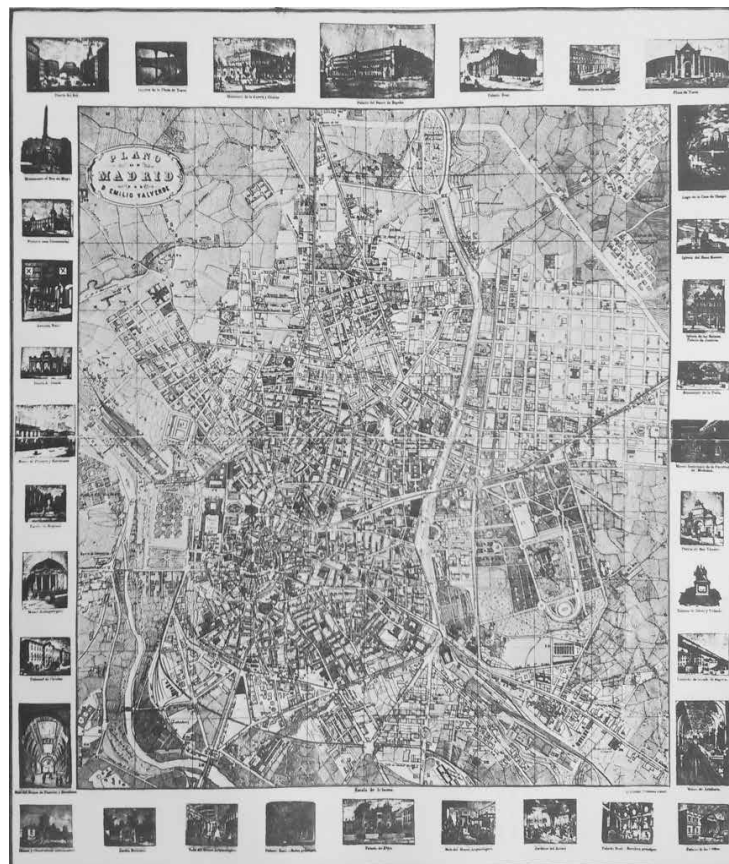


Figura 28: Plan de la ciudad de Madrid, Emilio Valverde, 1884
Fuente: Biblioteca Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid

El trazado de las calles es el resultado de una combinación entre las necesidades de relación dentro de la ciudad y con el exterior, por una parte, y por otra el relieve, al cual se adaptan las vías de manera diversa según las épocas y sus normas urbanísticas.

El primer núcleo fortificado con el alcázar, la Almudayna, crece hacia el norte, el sur y el este y en el XVII siglo hay una nueva cerca que incluye la posesión real de El Retiro. El Ensanche de la segunda mitad del XIX se verifica especialmente al Norte y en pequeña extensión al Sur y al Este y después hasta detrás del Retiro. A finales del XIX se inicia también la Ciudad Lineal. El desarrollo moderno engulle las localidades del contorno de Madrid: Hortaleza, Canillas, Canillejas, Vicálvaro y llega a Barajas; también se dirige hacia Casa de Campo y el monte El Pardo, alcanza Aravaca y Pozuelo y engloba Villaverde y los Carabancheles.

El trazado de las calles es muy diverso según el relieve y el urbanismo de cada época. Es importante la existencia de líneas principales entre las puertas de las sucesivas cercas y hacia afuera en forma de caminos, luego convertidos en calles al ampliarse de los recintos, con lo cual se originan trazados radiales, como por ejemplo lo de la calle de Alcalá (antigua carretera de Aragón). En relación con el relieve se pueden distinguir calles en fondo de vaguada (calle de Segovia o del Arenal), en interfluvio (calle de Atocha), transversales a vaguada (calle San Bernardo), transversas a un interfluvio como el primer tramo de la calle de Alcalá, horizontales según una curva de nivel o mixtas.

El Ensanche del XIX es una planificación regular en cuadrícula ortogonal pero respeta algunas diagonales y la calle de Alcalá es el caso más destacado. Más allá del Ensanche, la falta de planificación en el resto del municipio madrileño (el Extrarradio) determina tejidos urbanos muy variados, manzanas cerradas, bloques abiertos, viviendas unifamiliares. Algunos ejemplos de arrabales iniciados en el XIX son Ventas, la Elipa, Ciudad Lineal. En el moderno barrio de San Blas, de bloques abiertos, la disposición de las calles es muy variada.

Loma de Ciudad Lineal

La calle Arturo Soria es el eje de la Ciudad Lineal, barrio cruzado por la calle de Alcalá. La Ciudad Lineal se extiende desde cerca de Chamartín a la calle de Alcalá y después hacia el Sur.

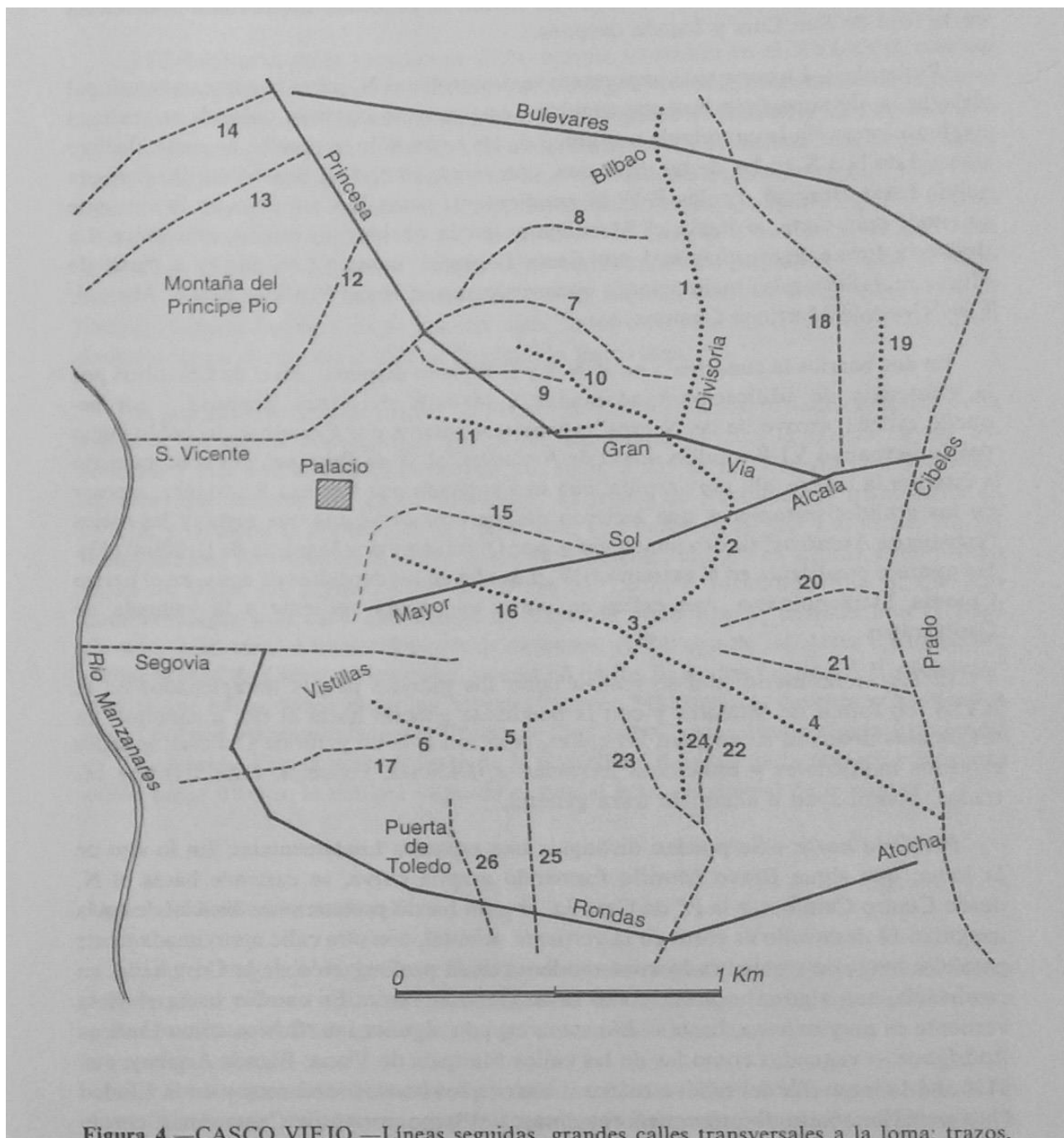


Figura 4.—CASCO VIEJO.—Líneas seguidas, grandes calles transversales a la loma; trazos, vaguadas; puntos interfluvios.—Calles y plazas: 1, Fuencarral; 2, Sevilla; 3, P.^a Benavente; 4, Atocha; 5, P.^a Cebada; 6, P.^a Moros; 7, Puebla-Pez-Reyes; 8, Palma; 9, Flor; 10, Desengaño-Luna; 11, Jacometrezo-Santo Domingo; 12, Ventura Rodríguez; 13, Primera Cuesta de Areneros (Quintana); 14, 2.^a id. id. (Marqués de Urquijo); 15, Arenal; 16, P.^a Mayor; 17, S. Francisco; 18, Fernando VI-Barquillo; 19, Conde Xiquena; 20, Prado; 21, Huertas; 22, Ave María; 23, Lavapiés; 24, Olivar; 25, Ribera de Curtidores; 26, Arganzuela.

Figura 29: Esquemas de las calles y de los relieves de la ciudad de Madrid

Fuente: Fernández García, Antonio (dir), 1994. *Historia de Madrid*. Madrid: Editorial Complutense

AURAS PERIFÉRICAS Y EJES DEL PLAN DIRECTOR PARA LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO DE MADRID
 Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias



Figura 30: Mapa de la ciudad de Madrid, 1635

Fuente: Sambricio Carlos, Lopezosa Aparicio Concepción, 2002. Cartografía Histórica Madrid Región Capital. Madrid: Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Comunidad de Madrid



Figura 31: Mapa de la ciudad de Madrid, 1836

Fuente: Sambricio Carlos, Lopezosa Aparicio Concepción, 2002. Cartografía Histórica Madrid Región Capital. Madrid: Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Comunidad de Madrid



Figura 32: Mapa de la ciudad de Madrid, 1837

Fuente: Sambricio Carlos, Lopezosa Aparicio Concepción, 2002. Cartografía Histórica Madrid Región Capital. Madrid: Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Comunidad de Madrid

AURAS PERIFÉRICAS Y EJES DEL PLAN DIRECTOR PARA LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO DE MADRID
Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias

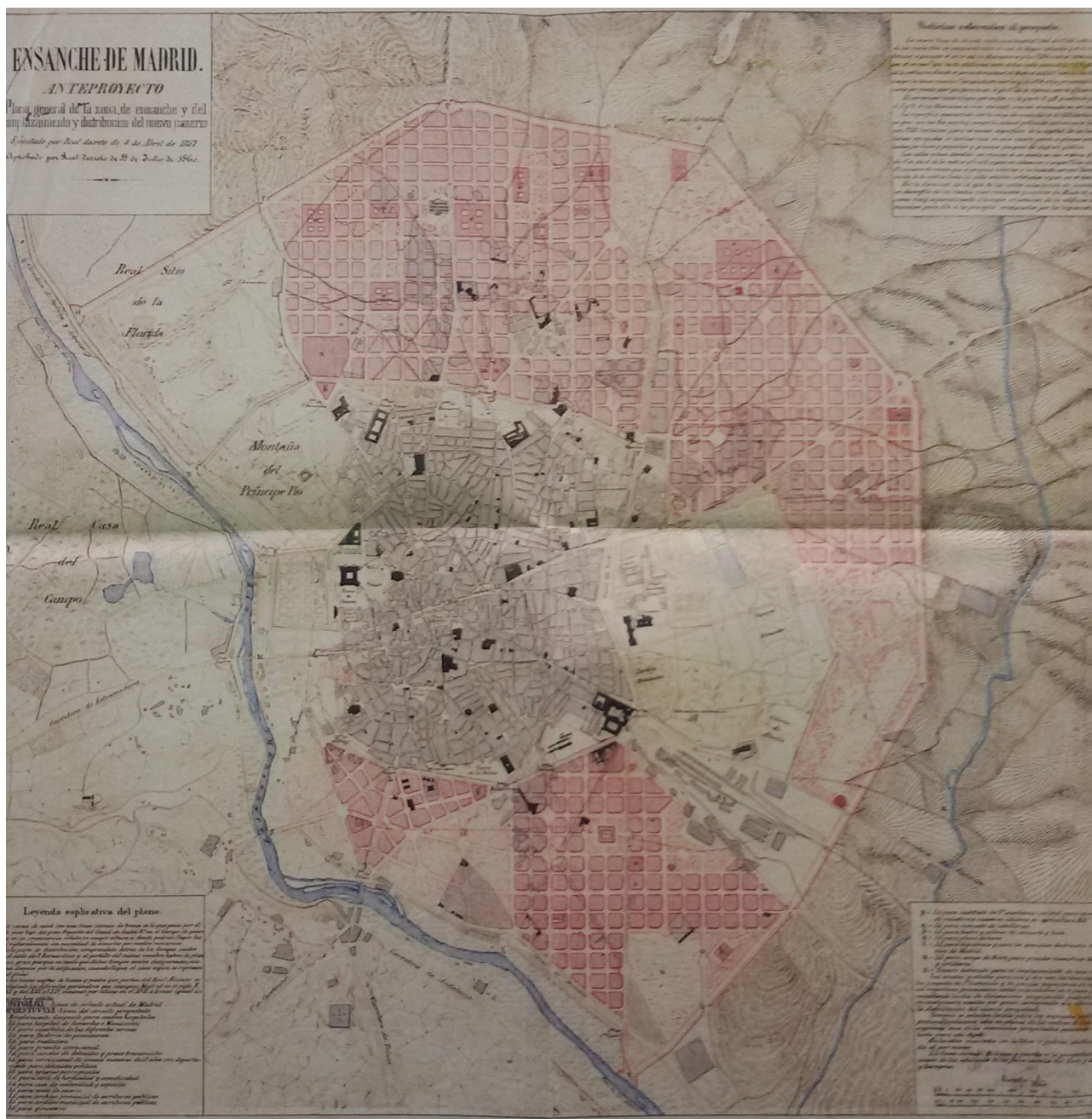


Figura 33: Anteproyecto del ensanche de Madrid, 1860

Fuente: Sambricio Carlos, Lopezosa Aparicio Concepción, 2002. Cartografía Histórica Madrid Región Capital. Madrid: Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Comunidad de Madrid

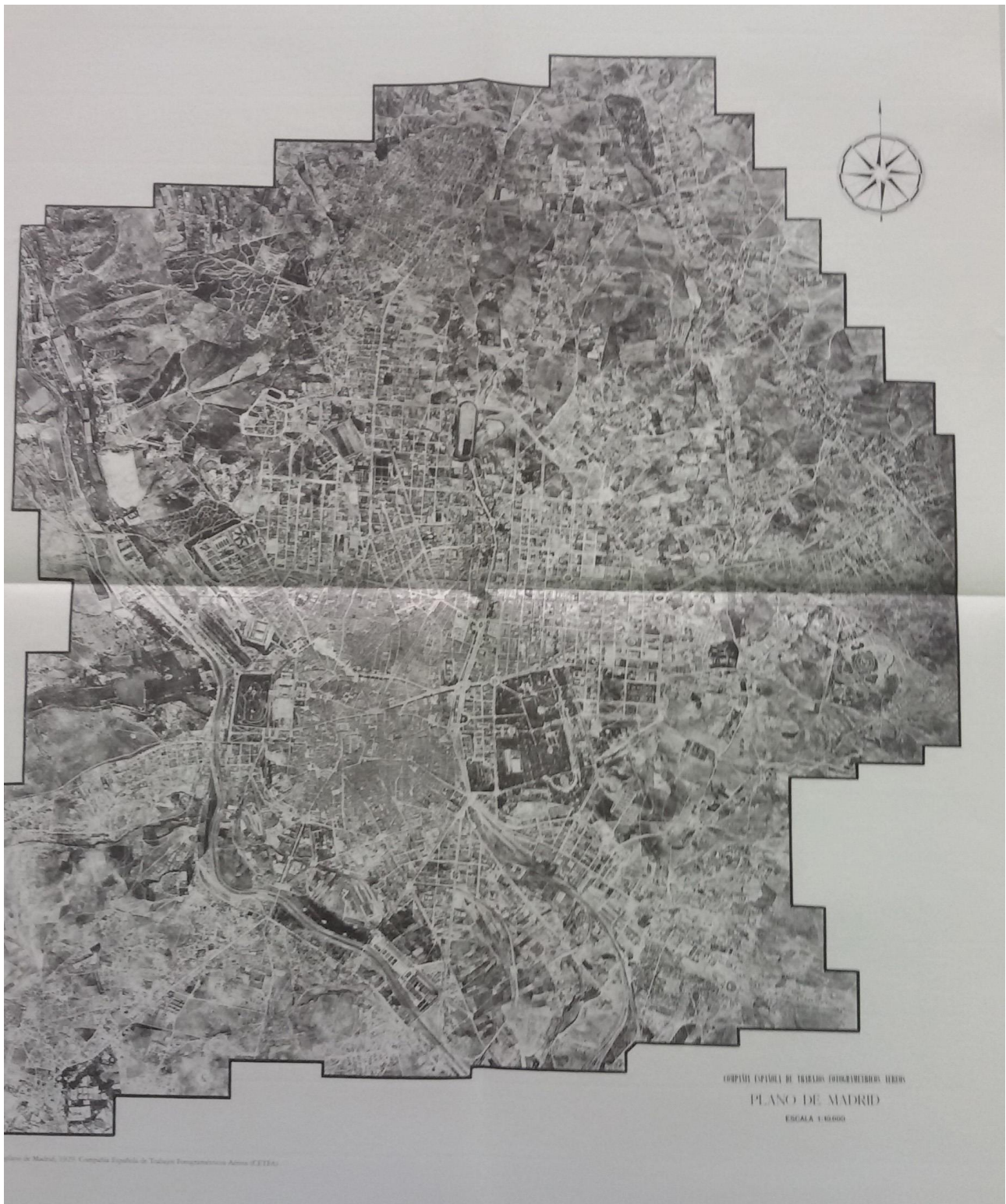


Figura 34: Mapa de la ciudad de Madrid, 1929

Fuente: Sambricio Carlos, Lopezosa Aparicio Concepción, 2002. Cartografía Histórica Madrid Región Capital. Madrid: Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Comunidad de Madrid

1.2 Marco urbanístico vigente (*Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano*)

El marco urbanístico vigente se conforma a varias escalas. Por lo que se refiere al paisaje urbano, una de las más importantes es la escala metropolitana (ciudad de Madrid), en la que aparece el Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano.

Regeneración y rehabilitación de barrio

La estrategia de regeneración urbana impulsada por el Ayuntamiento de Madrid tiene muy en cuenta el paisaje urbano de la ciudad, sobre todo en lo que se refiere a la rehabilitación de los espacios públicos, de la movilidad verde y de la renaturalización de la ciudad. Los objetivos se concretan en tres escalas, ciudad, barrio y edificio:

- Escala Edificio: Rehabilitación del edificado, de los edificios públicos y de los edificios de vivienda a través de la convocatoria de ayudas **Programa MAD-Re (Madrid Recupera)** de subvenciones en **Áreas Preferentes de Impulso a la regeneración Urbana (A.P.I.R.U.)** que está orientado a mejorar la accesibilidad, la eficiencia energética y su estado de conservación. La finalidad de la delimitación de estas áreas es la de señalar en el territorio los ámbitos urbanos prioritarios para implementar una estrategia de regeneración urbana y reequilibrio territorial en el marco de un desarrollo urbano sostenible. El mapa de las APIRUs incluye unos barrios alrededor de la calle de Alcalá: La Elipa, San Pascual, Pueblo Nuevo, Quintana, San Blas, Canillejas.

- Escala Barrio y Ciudad: Creación de **Red de corredores Ambientales**. La red ambiental considera los espacios libres tales como parques urbanos, calles arboladas, jardines, deportivos o espacios libres privados. Las propuestas se orientan a completar elementos para conseguir una red continua, mejorar la conectividad con otros distritos o la reurbanización y ajardinamiento de áreas que se encuentran en mal estado. Los corredores ambientales planteados son los Miradores de Vallecas, el Parque de San Isidro y el Itinerario del río Manzanares al parque de Pradolongo en Usera.

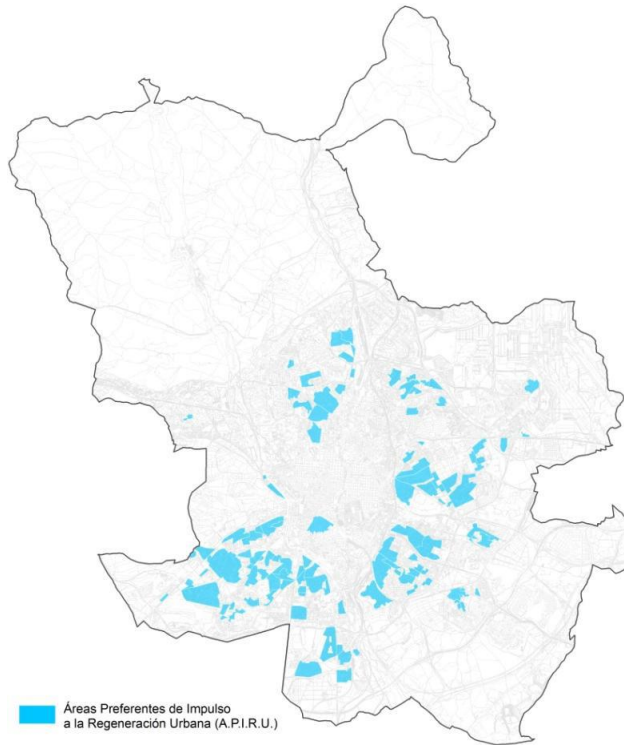


Figura 36: Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana (A.P.I.R.U.)

Fuente: Ayuntamiento de Madrid

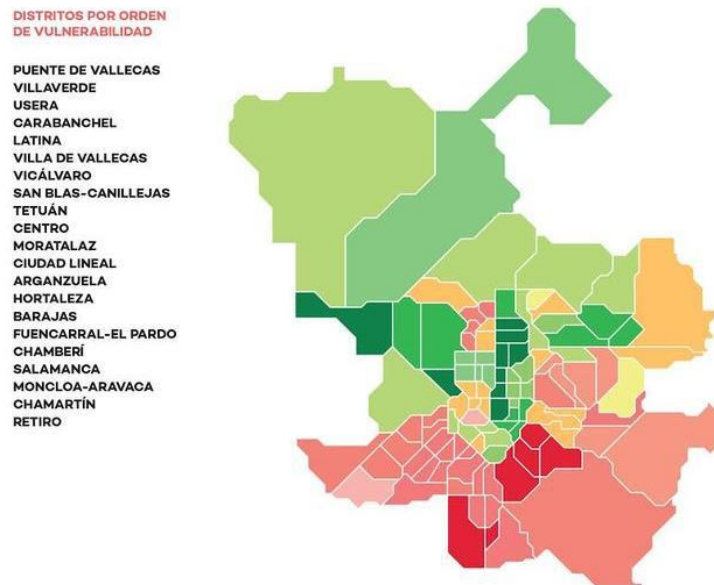


Figura 37: Ranking de barrios y distritos vulnerables

Fuente: Universidad Carlos III de Madrid

Aparecen varios programas de intervención que involucran a los espacios públicos, sobre diferentes temas:

Acciones de adaptación climática

El programa **Madrid + Natural**² (Ayuntamiento de Madrid. Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad. ARUP, 2015) tiene el objetivo de adaptar la ciudad a los efectos de las alteraciones climáticas y mitigar sus consecuencias. Engloba un conjunto de 16 acciones urbanas viables dirigidas a este fin, apostando por las soluciones basadas en la naturaleza (NBS). Hay tres escalas de intervención:

- Escala edificio: implementación de cubiertas sostenibles en edificios, implementación de fachadas verdes y azoteas frescas, ofreciendo información práctica para su ejecución y desarrollando regulaciones e incentivos que las favorezcan.
- Escala de barrio: proyectos de rehabilitación de espacio público según criterios que mejoren las condiciones microclimáticas. Se propone aumentar la vegetación en calles, la utilización de pavimentos permeables y sistemas de drenaje sostenible, los huertos urbanos, la revegetación de solares y el sombreado estacional.
- Escala de ciudad: actuaciones con incidencia en todo el ámbito urbano, como la renaturalización de espacios para aumentar la biodiversidad, la elaboración de directrices sobre espacios verdes, la creación de infraestructuras verdes, la restauración de riberas, la creación de bosques urbanos y zonas inundables.

Calidad del paisaje urbano

El instrumento principal para la regulación de la calidad del paisaje urbano es el **Plan de Calidad del Paisaje Urbano de la ciudad de Madrid**. Es del 2009 y está inspirado en el Convenio Europeo del Paisaje (CEP) del año 2000 y ratificado por España en 2007. Está dirigido a la construcción de estrategias y nuevos procedimientos de intervención en la ciudad, capaces de contribuir a la mejora del paisaje, así como de definir y caracterizar los elementos singulares que lo distinguen, desde una perspectiva de desarrollo sostenible.

Los objetivos del plan son:

2

https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMedios/noticias/2016/11Noviembre/08Martes/NotasdePrensa/M%C3%A1s%20natural/ficheros/M+N_dossier.pdf

- mejorar la calidad de la escena y del paisaje de la ciudad en todos sus ámbitos y en todos sus componentes, desde el centro a la periferia;
- reforzar y enriquecer la cultura de la ciudad, conjugando historia e innovación;
- fomentar un mayor entendimiento y reconocimiento de la ciudad por sus ciudadanos y visitantes, promoviendo así una mayor integración y cohesión social³.

El *nuevo modelo* que orienta el Plan se caracteriza principalmente por:

- valoración de la ciudad tradicional y de las identidades consolidadas a lo largo de la historia madrileña;
- conferir a los desarrollos recientes nuevas cualidades, con criterios de integración urbana y de valores contemporáneo;
- conjugar, como intención general, la búsqueda de imágenes que conjuguen, junto a los valores históricos, valores de innovación y dinamismo que posee objetivamente Madrid en el contexto nacional e internacional.

Las finalidades directas del Plan⁴ son el establecimiento de marcos de reflexión, criterios y directrices para promover la calidad del paisaje urbano de Madrid, en todos sus componentes:

- acrecentar la calidad compositiva y formal de la configuración exterior de los edificios, tanto de los existentes como de los que se desarrollen en el futuro;
- mejorar el diseño y la calidad ambiental de los espacios urbanos, en toda su diversidad, desde las calles y plazas del casco antiguo hasta los grandes ejes de los nuevos desarrollos;
- mejorar las condiciones de diseño y de acondicionamiento de la vegetación de los espacios verdes urbanos y, en los casos necesarios, definir actuaciones que incentiven un mayor y mejor uso público;
- proteger y en caso necesario mejorar las condiciones paisajísticas y ambientales de los grandes espacios verdes de escala territorial;

³ <http://madridpaisajeurbano.es>

⁴ Plan Director del Paisaje Urbano de Madrid, 2009

- promover la instalación de mobiliario urbano con diseños cualitativos y coherentes con las especificidades de las diversas escenas urbanas;
- promover la adecuada integración de la publicidad en los espacios urbanos y en los edificios;
- impulsar la adecuación del diseño y elementos de las fachadas de locales comerciales;
- incentivar la incorporación del “arte público” a los espacios urbanos, con criterios de integración a la ciudad y de reforzamiento de sus imágenes e identidades;
- fomentar la calidad de diseño de las instalaciones efímeras: fiestas, ferias, mercadillos, etc.
- calificar el diseño de los entornos de las estructuras de transporte: estaciones de metro, intercambiadores, etc.

El Plan ha aplicado los criterios del método DAFO, adaptándolos a las particulares condiciones del proyecto y la gestión del paisaje urbano, identificando:

- “*Debilidades*”, en unos casos derivadas de fenómenos urbanos, en otros de aspectos sociales;
- “*Amenazas*”, focalizando la atención en las remediables con intervenciones públicas;
- “*Fortalezas*”, determinadas sobre todo por su consistencia urbana o consolidación histórica;
- “*Oportunidades*” para la constitución de ámbitos, nudos, focos, hitos y redes de condensación y a la vez de irradiación de cualidades.

El Plan se articula en múltiples escalas:

- las pequeñas escalas de los elementos y detalles de la escena urbana;
- las escalas medias de ámbitos urbanos delimitados (una parte de un barrio, el entorno de una plaza singular, una cornisa urbana);
- las grandes escalas de las estructuras territoriales, como los grandes sistemas de espacios naturales, el río, las grandes infraestructuras viarias.

El **Departamento de Intervención en el Paisaje Urbano** tiene como objetivos:

- el fomentar la creación de espacios públicos cómodos, acogedores y estéticos para los habitantes de la ciudad;
- mejorar el paisaje urbano e incrementar el patrimonio cultural común de la ciudad, en especial de las áreas más desfavorecidas, contribuir a fortalecer el sentido de identidad de los ciudadanos respecto a su barrio, distrito y ciudad, de manera que la ciudadanía se reapropie de las transformaciones generadas y se co-responsabilicen su uso y conservación, convirtiendo los espacios públicos en espacios dinámicos y de participación, generar una activación social y cultural de los barrios y distritos a través de proyectos artísticos, favorecer la convivencia y dinamizar el tejido social a través de actividades participativas, generar estrategias innovadoras de formación y sensibilización respecto al arte y la cultura⁵.

Planes de barrio

Los **Planes de Barrio** son planes participados de inversión en algunos barrios con la finalidad de avanzar en el reequilibrio social y territorial de la ciudad. Fueron acordados entre el Ayuntamiento de Madrid y la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM) desde 2008. La principal novedad que incorporan los planes de barrio es la participación ciudadana, con la participación activa de las organizaciones vecinales y sociales en el desarrollo de las políticas municipales. Los barrios son seleccionados mediante la comparación de los indicadores de calidad de vida más significativos con la media de la ciudad y una vez seleccionados se realiza un proceso participativo con un esquema similar en cada barrio:

- documento base de propuestas: identificación y diagnóstico de los problemas por parte de las Juntas de Distrito Municipales y de las asociaciones y elaboración del documento;
- viabilidad de las propuestas: el documento con las propuestas a incluir en el plan se somete a un estudio de viabilidad técnica y presupuestaria por parte de las áreas de gobierno implicadas;
- borrador del plan: es el resultado de consultas a grupos de expertos. En esa fase se define la responsabilidad concreta de ejecución de cada actuación;
- documento final de plan: recoge el listado de las actuaciones, el ámbito territorial y el proceso participativo (concertación, seguimiento y evaluación);

⁵ <http://madridpaisajeurbano.es>

- ejecución y seguimiento del plan: se realizan mediante las Comisiones Ciudadanas de Seguimiento del Plan de Barrio, integradas por la Junta Municipal del Distrito y las asociaciones de vecinos⁶.

Entre los barrios de intervención hay unos barrios alrededor de la calle de Alcalá: La Elipa en Ciudad Lineal (Plan de Barrio 2009-2012 y 2015-2018), San Pascual en Ciudad Lineal (Plan de Barrio 2014-2017), El Ruedo en Moratalaz (Plan de Barrio 2013-2016), Simancas en el distrito de San Blas-Canillejas (Plan de Barrio 2012-2015), Gran San Blas en el distrito de San Blas-Canillejas (Plan de Barrio 2012-2015). Esos barrios constituyen ámbitos diferenciados por geografía y aspectos sociológicos.

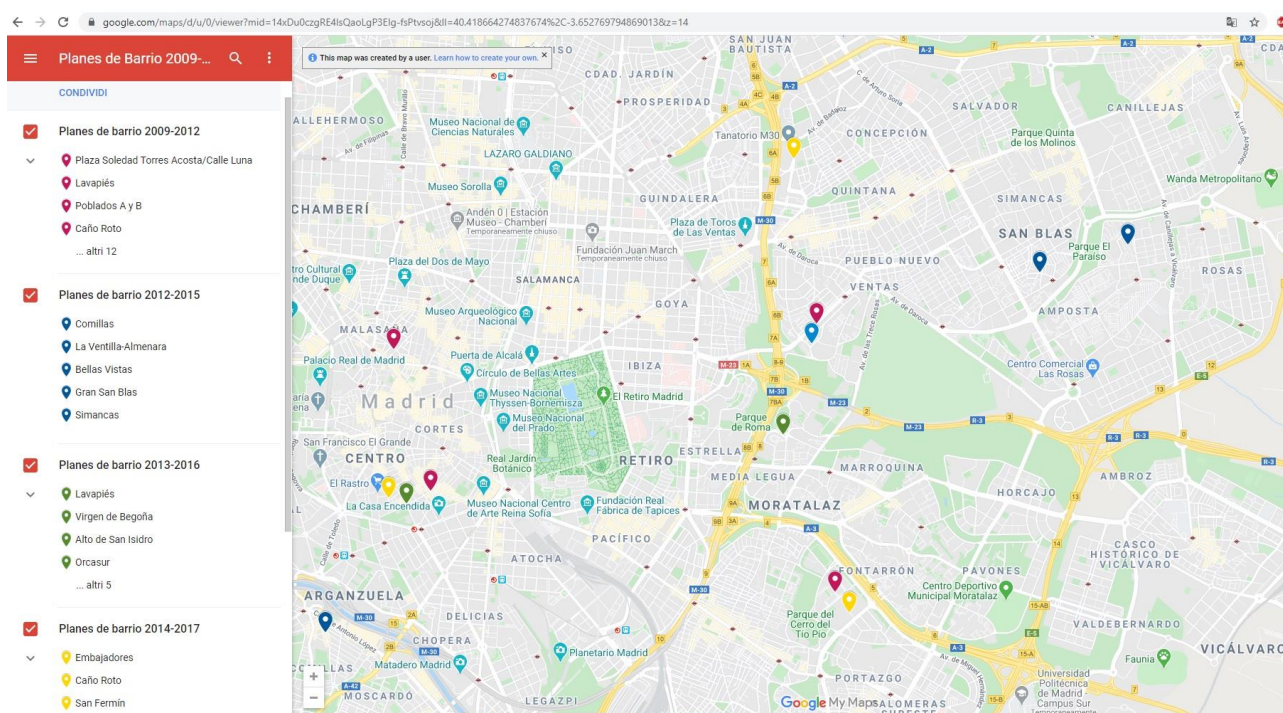


Figura 35: Mapa de Planes de Barrio 2009-2018, Madrid

Fuente: Ayuntamiento de Madrid, <http://madrid.es>

Participación ciudadana

Los **Foros locales** son espacios de participación disponibles para todas las vecinas y vecinos y entidades sin ánimo de lucro, que se pueden reunir para trabajar y debatir en iniciativas para mejorar la ciudad desde sus barrios y distritos. Existe un Foro en cada distrito, y dentro de cada foro se han conformado Mesas de Trabajo por temáticas o sectores.

⁶ <http://madrid.es>

1.3 AURAs y EJES alrededor de la calle de Alcalá

El Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de 2009 incluye una serie de programas de actuación, entre los cuales las AURAs y los EJES.

Las AURAs representan entendidas identificadas como ámbitos capaces de “irradiar” y de “condensar” cualidades sobre entornos degradados, inertes, o indiferenciados. Esas están localizadas estratégicamente en todas las áreas de Madrid, centro, ensanches, suburbios. Coinciden en general con pequeños enclaves que podrían actuar con esas capacidades de “condensación”/“activación” (en general, ámbitos inmediatos a estaciones de metro, nudos de autobuses urbanos, algunos servicios o equipamientos, espacios libres).

Las actuaciones en estas AURAs se conectan en su mayoría con otros programas del Plan:

- EJES.ES (ejes de especial significado);
- EXCEL (extender y enlazar los espacios libres de la ciudad);
- ITER (impulsar nuevos recorridos e itinerarios en la ciudad);
- IN / MADRID (valorar las puertas de la ciudad);
- ABORDAR / MADRID (conferir cualidades a los bordes de la ciudad);
- TRAZAS (aflorar los fundamentos de la ciudad y las huellas de su pasado);
- REVER (recalificar y articular los grandes espacios verdes);
- MIRARMADRID (cornisas y miradores).

El Plan integra, entre los Programas **EJES.ES**:

- Las vías apoyadas en los “*caminos históricos*” de enlace con los territorios circundantes: Caminos de Fuencarral, de Hortaleza, de Alcalá, de Arganda, de Aranjuez, de Usera, de Carabanchel, de Extremadura.

El Plan concede particular interés a algunos de estos Programas, como el de la valoración e integración del conjunto de la calle Alcalá, desde la Puerta de Alcalá a Canillejas.

- El *gran arco urbano de la Ciudad Lineal*, desde Chamartín a Colonia Jardín.

El Programa trata de valorar e identificar el trazado originario y la idea que lo presidía, enlazando el tramo consolidado histórico, los tramos proyectados hasta las Rosas, y la secuencia de calles y

AURAS PERIFÉRICAS Y EJES DEL PLAN DIRECTOR PARA LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO DE MADRID
 Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias

avenidas de circunvalación que van de Las Rosas a Entrevías, y de este último lugar a la Colonia Jardín.



Figura 38: Programa EJES (Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, 2009)
 Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Además el plan incluye otros programas:

Los programas **EXCEL** tienen como finalidades la Extensión y la Cualificación de Espacios Libres. Entre los Programas incluidos en este grupo destaca por ejemplo el que trata de enlazar los numerosos espacios verdes de la cornisa histórica de la ciudad hacia el río, de valores y usos muy distintos. El objetivo esencial de este Programa es articular todos estos espacios, hoy segregados

AURAS PERIFÉRICAS Y EJES DEL PLAN DIRECTOR PARA LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO DE MADRID
 Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias

y heteróclitos, conformando una secuencia fluida entre ellos, desde la vaguada de la calle Segovia al Puente de los Franceses.

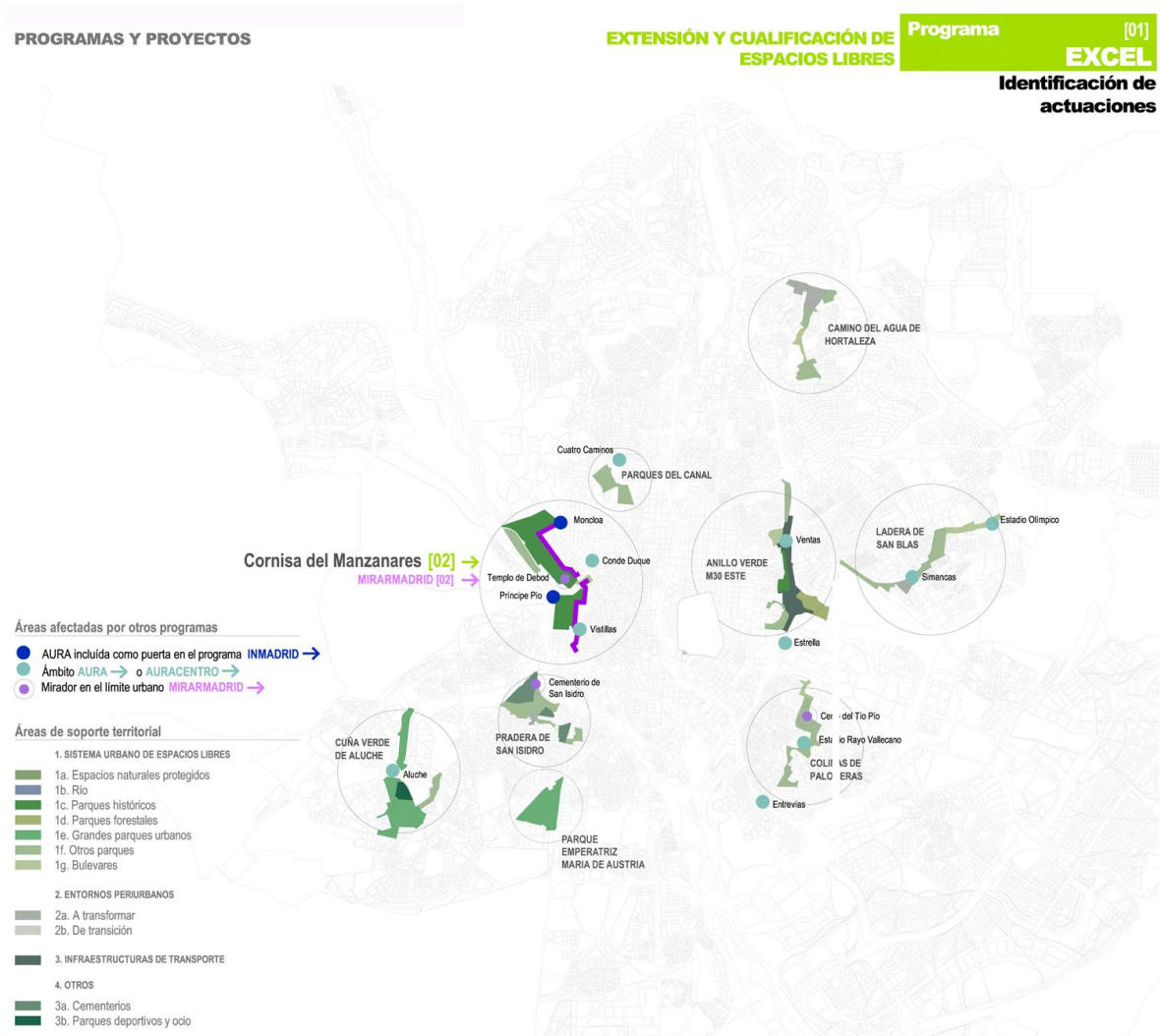


Figura 39: Programa EXCEL (Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, 2009)

Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Los programas **IN / MADRID** tienen por objetivos la valoración de ciertos lugares con capacidad de significación como “Puertas de la ciudad”. Se proponen actuaciones para todos los accesos fundamentales a la ciudad. En unos casos coinciden aproximadamente con las “puertas históricas”, En otros puntos tratan de conformar “ex novo” espacios con suficiente identidad como lugares de llegada a la ciudad por su posición en la estructura urbana o en la red de movilidad.

AURAS PERIFÉRICAS Y EJES DEL PLAN DIRECTOR PARA LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO DE MADRID
Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias



Figura 40: Programa IN / MADRID (Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, 2009)

Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Los programas **ABORDAR / MADRID** se proponen la adecuación paisajística y ambiental de distintos bordes de la ciudad. Tienen gran incidencia en la mejora de la calidad ambiental de la ciudad, al tratar de actuar sobre los muy numerosos y extensos espacios residuales en los bordes de las grandes operaciones de infraestructuras viarias o ferroviarias, o en las “franjas” desatendidas o con tratamientos precarios que limitan las grandes actuaciones residenciales.

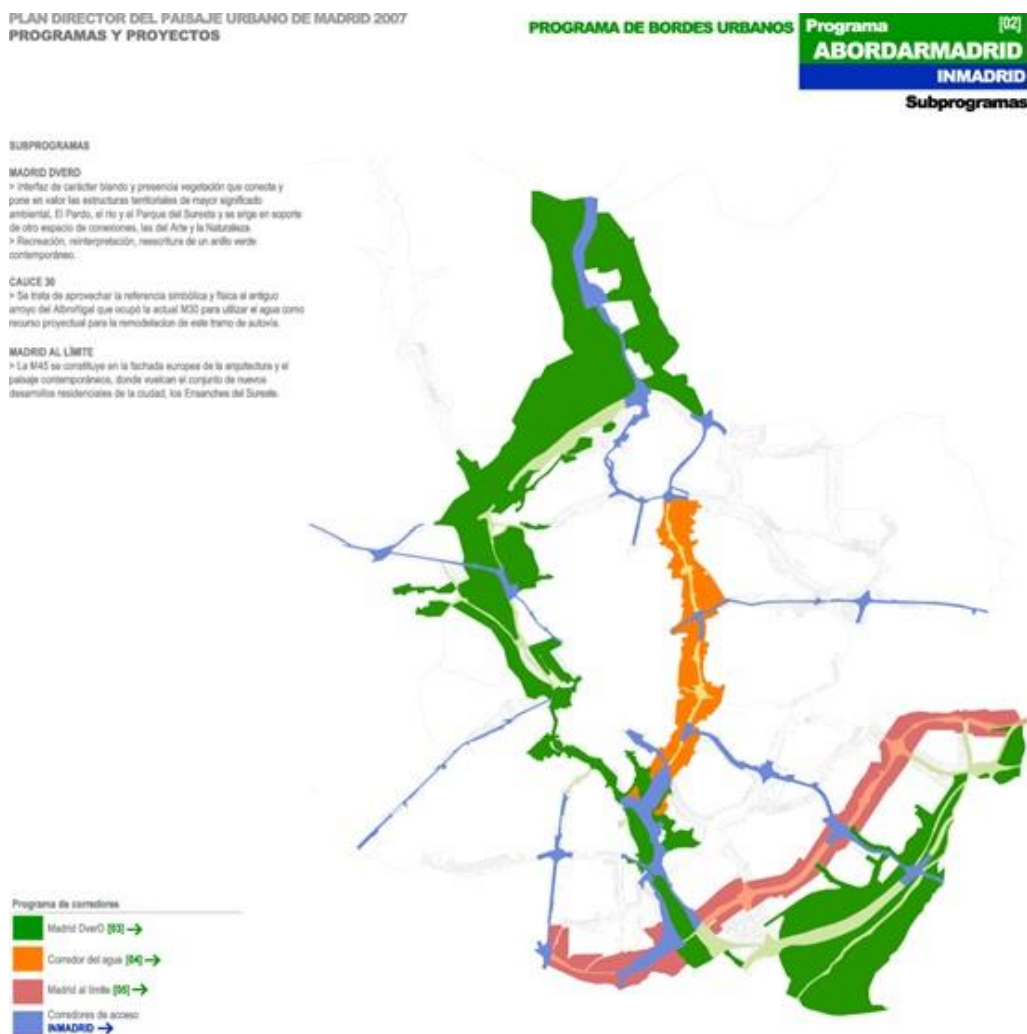


Figura 41: Programa ABORDAR / MADRID (Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, 2009)

Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Los programas **TRAZAS** tienen por objetivos la regeneración y activación de trazados antiguos. Entre este grupo de programas figura el de los Caminos del agua, que se encuentran dirigidos sobre todo a la recuperación de los trazados del Canal de Isabel II, que desde el norte de la ciudad se ramifican, dibujando una geografía susceptible de cualificación para todo tipo de recorridos y de conformación de secuencias paisajísticas. Entre los ramales integra el que enlaza los Depósitos de Hortaleza, San Blas y Vallecas.

AURAS PERIFÉRICAS Y EJES DEL PLAN DIRECTOR PARA LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO DE MADRID

Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias

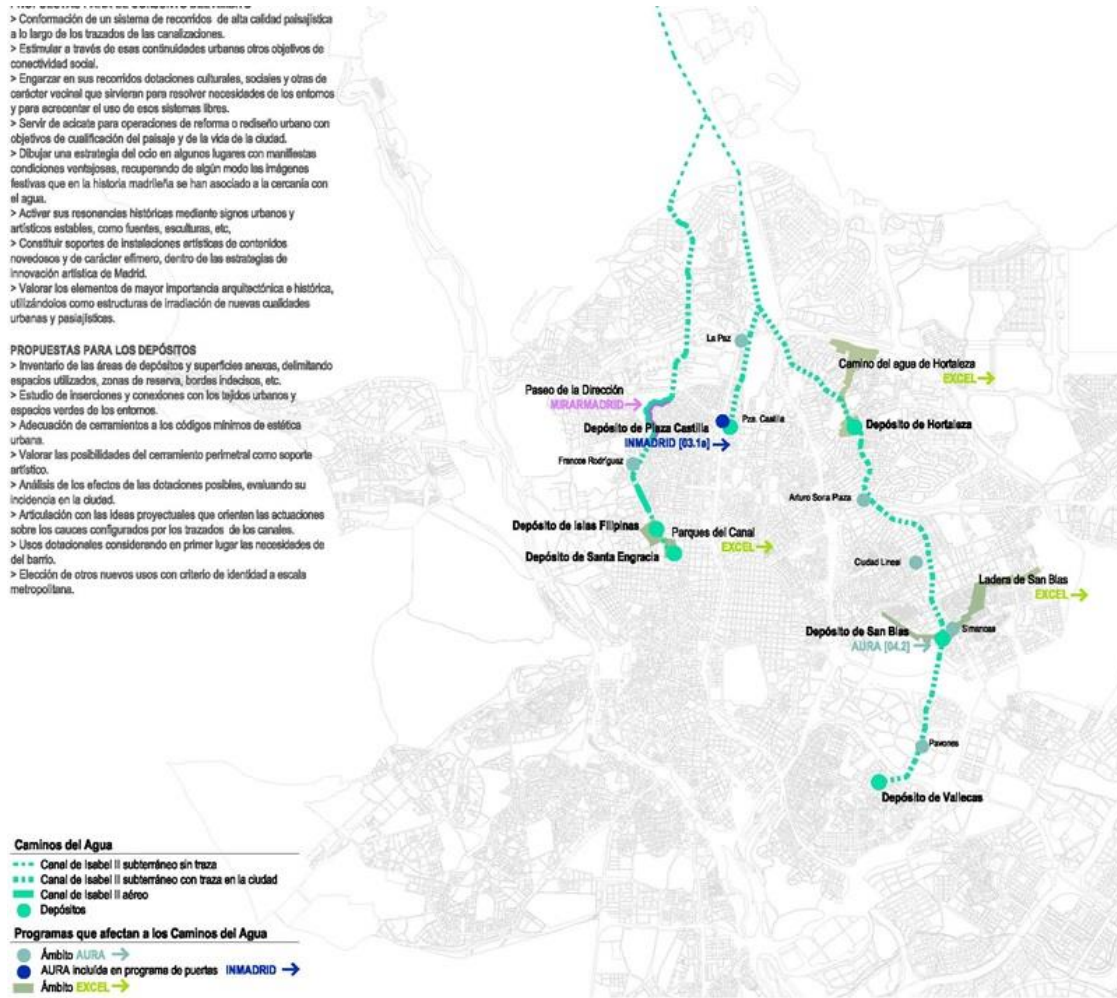


Figura 42: Programa TRAZAS (Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, 2009)

Fuente: Ayuntamiento de Madrid

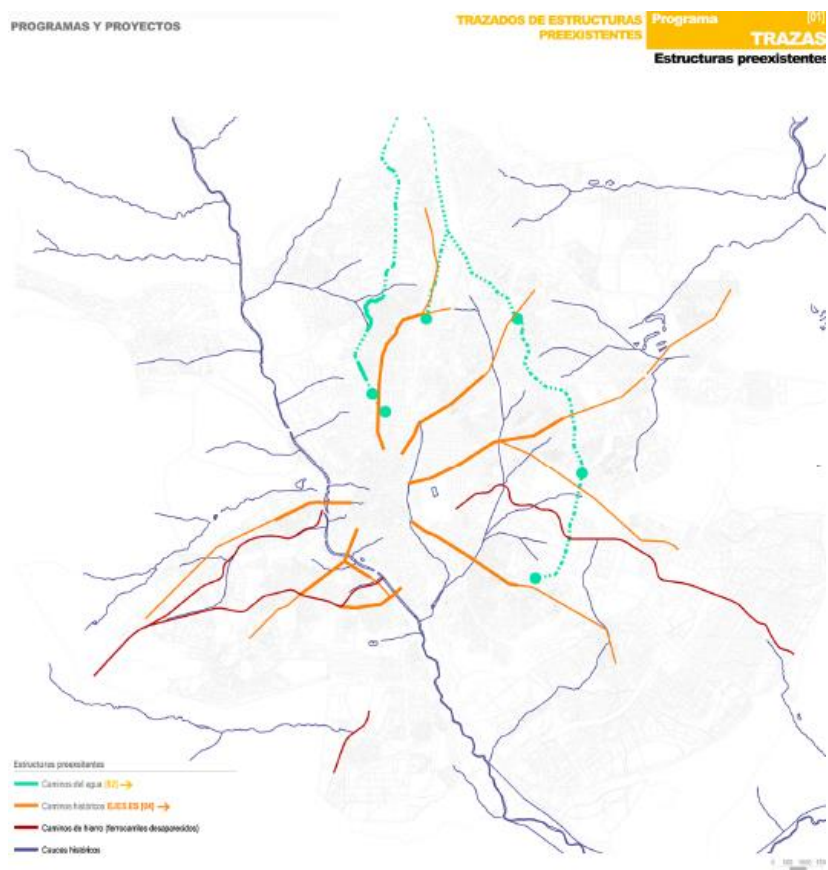


Figura 43: Programa TRAZAS (Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, 2008)

Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Los programas **MIRAR / MADRID** aspiran a la adecuación de distintos puntos geográficos, como cerros y cornisas, como lugares para la contemplación de la ciudad y activación de usos públicos.

Incluyen, entre otros los siguientes lugares, los altos de la Dehesa de la Villa, de Aravaca y de Ciudad Lineal.

Dentro del Programa también se incluyen propuestas para la adecuación de miradores de acceso público en determinados edificios de notable altura y apropiada localización.

AURAS PERIFÉRICAS Y EJES DEL PLAN DIRECTOR PARA LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO DE MADRID
Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias

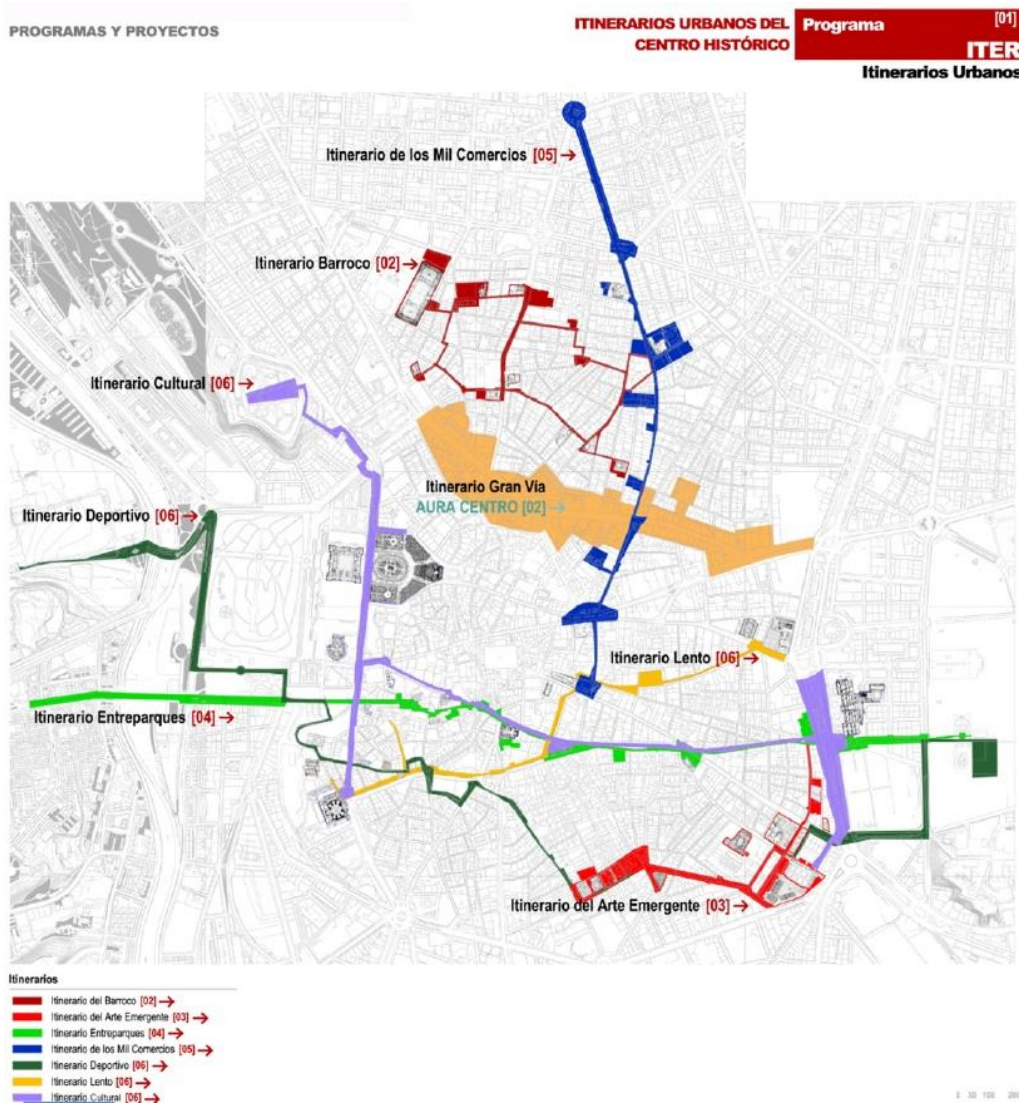


Figura 45: Programa ITER (Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, 2009)
Fuente: Ayuntamiento de Madrid

AURAs relacionadas con los EJES.ES (calle de Alcalá)

Goya
Manuel Becerra
Ventas
Ciudad Lineal
Canillejas

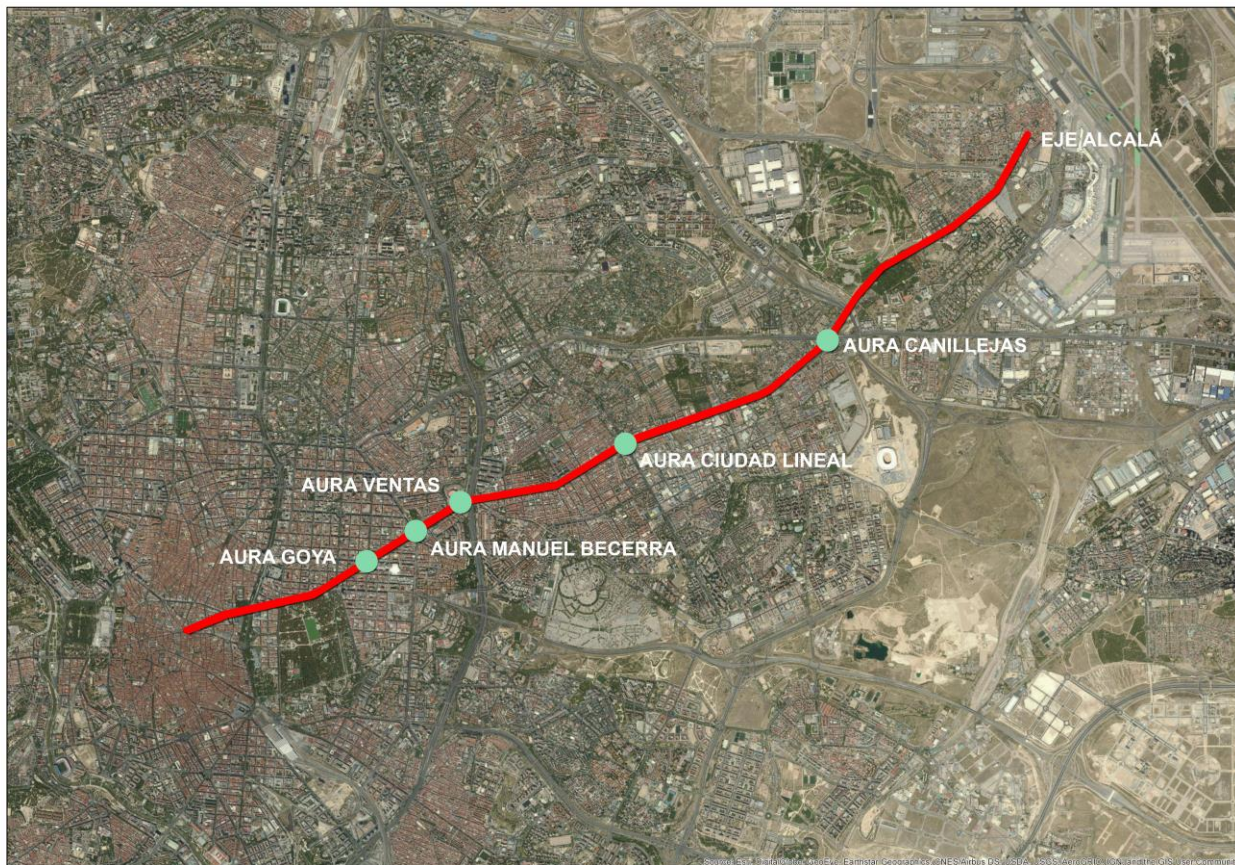


Figura 46: EJES Calle de Alcalá y AURAs
 Fuente: elaboración propia

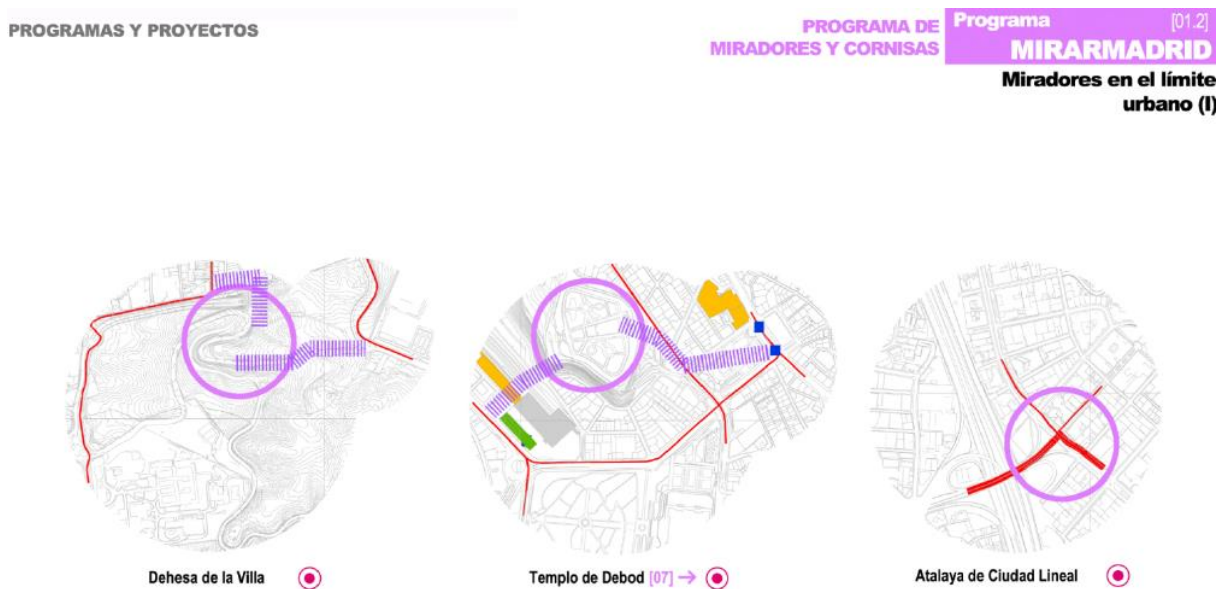


Figura 47: Programa MIRARMADRID (Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, 2008)
 Fuente: Ayuntamiento de Madrid

AURAS PERIFÉRICAS Y EJES DEL PLAN DIRECTOR PARA LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO DE MADRID
Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias



*Figura 48: EJES Calle de Alcalá y programas del Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de Madrid, 2008
Fuente: elaboración propia*



*Figura 49: Calle de Alcalá y barrios de la ciudad de Madrid
Fuente: elaboración propia*

El sistema de las aguas

Los relieves madrileños suponen aspectos favorables acerca del agua. Aspecto fundamental en el desarrollo de Madrid hasta el XIX es la abundancia de aguas subterráneas. Desde el pontón de la Oliva, aguas arriba de la confluencia del Lozoya con el Jarama, el canale de Isabel II va hacia el SW, cruza el Guadalix, y luego al Sur por la loma de Fuencarral, al oeste de dicho lugar y el barrio de Tetuán a los depósitos de Bravo Murillo (primero se pensó en un embalse en lo alto de la Castellana). Junto a la ciudad sólo fue necesario un gran acueducto, aun subsistente al Norte de Reina Victoria, en la calle Pablo Iglesias, el llamado “puente de Amaniel”, para salvar al arroyo de Cantarranas. Se hicieron tres depósitos sucesivos en Bravo Murillo. Después el crecimiento urbano exigió un depósito para elevación forzada (aun conservado en Santa Engracia), más tarde otro en la Plaza de Castilla y en la loma de Ciudad Lineal y en el Puente de Vallecas.

- 1.4 Marco teórico: temas arquitectónicos, urbanísticos y sociales relevantes en el área
- (- espacios públicos
 - zonas verdes
 - regeneración urbana
 - usuarios
 - nudos principales: agregaciones de paradas de transporte público, servicios, equipamientos)

Nuevas cuestiones urbanas. Ciudades circulares

A partir de una afirmación del arquitecto Maurizio Carta⁷ sobre las ciudades circulares, abrimos la cuestión de las transformaciones urbanas en relación con la crisis actual.

“Es hora de ciudades circulares

Necesitamos cambiar la forma en que vivimos en el planeta. El urbanismo pospandémico tendrá que repensar las ciudades como ecosistemas circulares que no se disipan, volviendo a la homeostasis con el planeta. Para Italia es una recuperación de su mejor tradición urbana, hecha de ciudades más compactas pero porosas, sostenibles pero creativas que dialogan con respeto con la naturaleza. Ciudades que viven como arrecifes de coral, donde las personas, el agua, los alimentos, la energía y la naturaleza cooperan de forma circular sin desperdicios ni basura. Incluso los lugares de la vida cambiarán, volviéndose más híbridos para acomodar a la sociedad circular: casas, hospitales, oficinas, plazas, parques, teatros, librerías, museos desempeñarán múltiples funciones en un guión urbano nuevo y más complejo. En resumen, ¡debemos ingresar al Neanthropocene!”⁸ (Carta 2020)

En estas palabras se reconoce la necesidad de un replanteamiento de la ciudad, sobre todo en los espacios públicos que la caracterizan, a partir del concepto de porosidad. La porosidad en el tejido urbano recuerda el concepto de la escala pequeña, de las pequeñas intervenciones en el espacio público que mejoran o convierten el uso de un espacio en uno más agradable para las funciones sociales urbanas. La porosidad es una característica de un organismo viviente, que respira produciendo un movimiento de contracción y relajación continuo. En esta perspectiva se

⁷ Maurizio Carta es profesor titular de urbanismo en la Universidad de Palermo (Italia). Dirige el *Augmented City Lab* dedicado a las ciudades del futuro cercano.

⁸ CARTA, Maurizio, 2020. È l'ora delle città circolari en AAVV. *Back to the future. 44 idee per la nuova normalità*. Be unsocial

pueden considerar los elementos seleccionados como base unitaria del Plan Director para la Calidad del Paisaje Urbano de la ciudad de Madrid⁹ de 2008.

La selección de algunas AURAs (Actuaciones Urbanas de Recualificación Ambiental) periféricas del Plan Director como casos de estudio, en particular aquellas relacionadas con la calle de Alcalá, sigue en el mismo sentido de los espacios pequeños que tienen la capacidad de ser “condensadores/activadores” de calidad paisajística y ambiental, de vitalización social y de activación de usos.

Replanteamiento del espacio a través del urbanismo táctico

Propio los espacios pequeños, las intervenciones a la pequeña escala constituyen el tema principal del urbanismo táctico. El nivel al que se despliega esta forma de intervenir en la ciudad es lo de la calle, de las pequeñas acciones que responden a necesidades concretas. La construcción del espacio es el resultado de pequeños encuentros, acciones y colisiones entre necesidades, intereses y deseos. El actor principal es la ciudadanía, que contribuye en concreto y espontáneamente en el proceso de ideación y creación de nuevos espacios públicos. Es “una serie de intervenciones a corto plazo, de bajo coste y escalables para catalizar cambios a largo plazo”.

Una de las mayores características del urbanismo táctico es de representar un método de intervención urbana barato y rápido de ejecutar, flexible y reversible.

*Mike Lydon*¹⁰ (Lydon 2012) se refiere a ésta disciplina como “una aproximación deliberada a hacer ciudad, un ofrecimiento de ideas locales para retos de planificación local con compromisos a corto plazo y expectativas realistas, planteando intervenciones de bajo riesgo con posibilidad de altas recompensas”.

Lee Stickells (Stickells 2011), diseñador y planificador, definen el urbanismo táctico como “una serie de prácticas urbanas micro-espaciales que re direccionan el uso de los espacios de la ciudad con el fin de invertir las dinámicas de determinados entornos urbanos”.

⁹ <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Vivienda-urbanismo-y-obras/Publicaciones/Plan-de-Calidad-del-Paisaje-Urbano-de-la-Ciudad-de-Madrid/?vgnnextfmt=default&vgnnextoid=b436255f99254210VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=cf6031d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

¹⁰ LYDON, Mike, 2012. Urbanismo Táctico 2 Acción a corto plazo / Cambio a largo plazo. New York: Nextgen. 54p.

Estas prácticas urbanas representan ocasiones de diseño urbano que tiene que ser curado, aunque establecido con la ciudadanía a partir de los problemas del uso social del espacio. Los bajos costes de intervención ofrecen la posibilidad de transformar rápidamente zonas urbanas para adaptarlas a necesidades contingentes. Por estas razones, el urbanismo táctico puede ser una ocasión de transformar las ciudades según las nuevas necesidades surgidas ahora y la reversibilidad de las intervenciones es útil para hacer una prueba de los beneficios supuestos.

Hay varios ejemplos de urbanismo táctico en la ciudad de Madrid, entre los más famosos el del Campo de la Cebada que ha visto la transformación de un terreno vacío en un centro de actividades sociales en el centro de la ciudad. Una vez más el papel de la participación se muestra como fundamental porque solo a través de la información, de la conciencia colectiva y de la sensibilización ciudadana se llega a resultados compartidos y apreciados por la ciudadanía.

Nuestro objetivo es lo de descubrir el uso que estos espacios sub utilizados pueden tener, a través de la definición de estrategias de bajo coste, definidas con los ciudadanos. Se trata de propuestas diferentes para el uso del suelo que quieren crear espacios para la comunidad que vive allí.

En la perspectiva actual, el rediseño del espacio urbano es necesario para obtener lugares donde sea posible el distanciamiento social y evitar las aglomeraciones, interrogándose sobre un nuevo sentido de comunidad. Junto a esta tarea, las infraestructuras necesitan de una reconversión dotando de más espacio al peatón y dando prioridad a espacios alternativos.

En primer lugar las calles necesitan de aceras más anchas para los peatones y de plazas donde estar y del espacio necesario para las bicicletas, para hacer footing y para disfrutar del aire libre.

Hay muchos ejemplos de ciudades en las cuales se está modificando el espacio a partir de la iniciativa personal de los habitantes como en Nueva York donde los ciudadanos han bloqueado calles residenciales para hacer deporte al aire libre, o Bristol donde ha sido introducida una vía para los corredores en las calles o en Auckland¹¹ donde se han creado espacios temporales para las bicicletas y los peatones¹².

¹¹ Proyecto piloto “Innovating Streets for People” que soporta el urbanismo táctico como prueba de proyectos a corto plazo.

¹² <http://needlecrowd.com/urbanismo-tattico-nella-ripresa-post-covid-19>

AURAS PERIFÉRICAS Y EJES DEL PLAN DIRECTOR PARA LA CALIDAD DEL PAISAJE URBANO DE MADRID
Sistema de la calle de Alcalá y de los espacios públicos, desde Ventas a Torre Arias



Figura 50: Nueva York, USA

Figura 51: Bristol, UK

Figura 52: Auckland, N. Zelanda

Fuente: <http://needlecrowd.com/urbanismo-tattico-nella-ripresa-post-covid-19>

En San Francisco, por ejemplo, hay el proyecto “Slow Streets” que corta algunas calles para dar más espacio a los peatones y ciclistas.

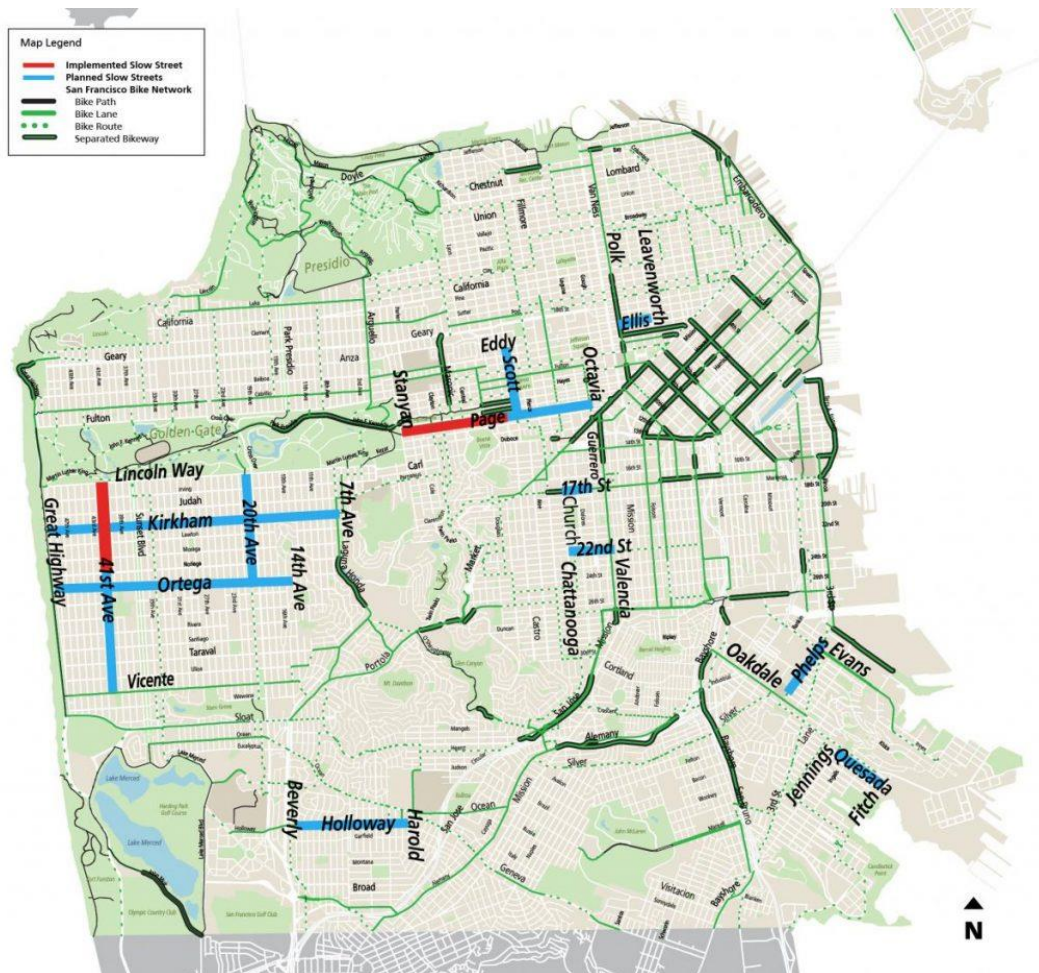


Figura 53: San Francisco, USA

Fuente: <http://needlecrowd.com/urbanismo-tattico-nella-ripresa-post-covid-19>

Estos ejemplos expresan las necesidades de los ciudadanos que se apropian del espacio público usándolo como prefieren con intervenciones flexibles y reversibles. Los cambios innovadores y de bajo coste, como la señalización colorida y las macetas, se pueden utilizar para realizar cambios rápidamente en las carreteras urbanas.

También la idea de cerrar algunas calles residenciales al tráfico constituyendo supermanzanas puede ser una opción de creación de espacio público seguro para los habitantes, como se ha hecho ya en Barcelona.

Todos estos son ejemplos de adaptación a la situación, de resiliencia de las comunidades que transforma las ciudades rápidamente.

Los principales objetivos de estas transformaciones del espacio urbano son:

- repensar las calles y las plazas de los barrios como lugares de interacción social, vitalidad y lugar de reunión, restaurando el espacio urbano a la vida pública;
- aumentar la seguridad de los ciudadanos, peatones, ciclistas a través de la peatonalización y de las intervenciones de restricción de tráfico, con especial atención a los niños, ancianos y personas con discapacidad;
- reconvertir los espacios públicos existentes gracias al mobiliario urbano de bajo coste y alta participación, antes de intervenir de forma permanente;
- promover el esfuerzo colaborativo entre ciudadanía y administración pública, promoviendo la iniciativa de la administración compartida de bienes comunes.

Para conseguir estos objetivos hay diferentes tipologías de intervención:

- creación de nuevas plazas y áreas peatonales mediante la experimentación de cambios sustanciales en el sistema de viabilidad, limitando el acceso vehicular a la zona, para crear nuevos espacios públicos;
- activación de espacios públicos subutilizados o sin mobiliario a través del embellecimiento, la inserción de nuevas funciones con el objetivo de incentivar la socialización y la promoción de actividades culturales y de agregación;

- extensión y seguridad de espacios peatonales a través de la racionalización de espacios para la movilidad, como restricciones de carreteras, eliminación de aparcamientos infrutilizados, adopción de sistemas de moderación de velocidad, creación de zonas 30, redefinición de intersecciones entre vías para la movilidad de bicicletas y peatonal;
- creación de ciclovías con estructuras ligeras y prefabricadas, barnices y señales horizontales y verticales, para favorecer el ciclismo en particular en la zona 30, en particular siguiendo los recorridos de las líneas de transporte público;
- reutilización de áreas de estacionamiento como un "parklet" que transforma las áreas de estacionamiento al lado de la carretera en pequeños "salones" públicos.

Estrategias de adaptación de la ciudad

Hay varios estudios sobre las estrategias de adaptación de las ciudades a las nuevas exigencias sociales. Antes de todo, lo más afectado es el espacio público, objeto de discusión.

En Milán, por ejemplo, ha sido elaborada una estrategia de adaptación¹³ de la ciudad post Covid-19 que prevé para el espacio público:

- adaptar los pavimentos a las medidas de distanciamiento físico con la identificación de rutas "protegidas" para las necesidades de la población más frágil;
- expandir el espacio público para complementar los parques, proporcionando una peatonalización temporal generalizada en vecindarios con menos ofertas verdes para permitir que los niños jueguen y jueguen físicamente (Play Streets);
- facilitar la posibilidad de colocar mesas para bares y restaurantes en áreas de descanso para recuperar parte de la capacidad perdida en el interior con el espacio;
- fomentar el uso del espacio público al aire libre para eventos culturales y deportivos al proporcionar instalaciones y facilidades, simplificaciones de procedimientos para permitir a los

13

<https://www.comune.milano.it/documents/20126/95930101/Milano+2020.++Strategia+di+adattamento.pdf/c96c1297-f8ad-5482-859c-90de1d2b76cb?t=1587723749501>

organizadores de respetar los criterios de distancia y cuota del público sin cargas excesivas de costos;

- administrar y monitorar los flujos de acceso a los parques, permitiendo su uso para actividades físicas, iniciativas culturales e incentivando los condominios para permitir el juego en las áreas comunes;

- permitir la reapertura de instalaciones deportivas al menos para entrenamiento y el uso de áreas verdes y jardines pertenecientes a instalaciones deportivas al aire libre.

Se propone también de desarrollar proyectos de planificación urbana táctica a gran escala a favor de la peatonalización, en particular cerca de escuelas y servicios y en áreas con menos ofertas verdes, para facilitar la actividad física y el juego de los niños.

También en Milán hay otro programa llamado “Milano Strade Aperte”¹⁴ que tiene el objetivo de crear carreteras más protegidas y accesibles para todos, ofreciendo nuevos espacios públicos para adultos y niños y alentando los viajes a pie, en bicicleta y en scooter para viajes urbanos a través de una oferta diversificada, complementaria y alternativa a transporte público y automóvil privado.

El proyecto piloto se define en una calle que será peatonal y transformada en una calle de juegos para que los niños jueguen en conexión con las áreas verdes frente a la escuela y las de un jardín. Se promueven nuevas áreas peatonales que se pueden usar de manera segura, nuevos espacios públicos de calidad para el vecindario.

El proyecto táctico de planificación urbana "Piazze aperte"¹⁵, que en el último año y medio ha regenerado 15 plazas de la ciudad a través de intervenciones rápidas y económicas, aterrizará en una docena de nuevas ubicaciones seleccionadas de las propuestas presentadas por ciudadanos y asociaciones.

“Piazze aperte” es parte del "Piano Periferie" que es un proyecto que utiliza el enfoque de urbanismo táctico (enfoque para la participación de los habitantes en procesos de regeneración urbana a escala de vecindario que utiliza intervenciones espaciales y políticas a corto plazo, de

¹⁴ <https://www.comune.milano.it/-/quartieri.-con-strade-aperte-nuove-aree-pedonali-ciclabili-zone-30-e-spazi-pubblici>

¹⁵ <http://needlecrowd.com/piazze-aperte-comune-di-milano>

bajo costo y escalable) para devolver el espacio público al centro del vecindario y de la vida de los habitantes.

Una reflexión más es sobre las ciclovías en Milán, no solo ciclovías reales, sino espacios reservados para bicicletas o más seguros para ciclistas en carreteras existentes, restando las reservadas para automóviles o reduciendo el límite de velocidad en las carreteras que corren junto a las más transitadas. De esta manera, el municipio de Milán espera reservar algunas calles importantes de la ciudad para ciclistas y peatones, sin costos especiales.

El proyecto más importante entre los anunciados por el municipio se refiere a 6 kilómetros de una nueva ruta que conectaría la Piazza San Babila, detrás del Duomo, con el municipio de Sesto San Giovanni, uno de los más poblados de los suburbios del norte. La ruta sigue la de la línea roja del metro, muy popular entre los viajeros.

Para dar cabida a las bicicletas, el municipio quiere reducir a la mitad los carriles reservados para automóviles, pasando de cuatro a dos (debido al estacionamiento de doble fila, sin embargo, los carriles realmente utilizados eran a menudo dos incluso antes), para mover las áreas de estacionamiento cerca de la carretera - no pueden cancelarse, debido a las docenas de tiendas que miran hacia el campo - y obtener un espacio de 4.5 metros a cada lado para ser reservado para el carril bici.

El municipio no construirá una ciclovía, sino que la diseñará en la carretera existente. "El urbanismo táctico prevé experimentos temporales que tienen como objetivo proponer modificaciones del espacio público para dejar en claro que el espacio ocupado de manera inadecuada puede cambiar gracias a intervenciones mínimas"¹⁶.

Al principio, el urbanismo táctico nació como una forma de protesta por parte de ciudadanos intolerantes por el espacio limitado reservado para peatones y ciclistas en la carretera, pero en los últimos años es una estrategia cada vez más utilizada también por las instituciones: tanto por el muy bajo costo de las intervenciones como porque si los cambios no son del agrado, pueden eliminarse en poco tiempo, y si no está seguro, puede experimentar sin alterar nada. Milán no es la única ciudad que lo ha aplicado al transporte: Barcelona también acaba de aprobar un plan para derivar 21 kilómetros de ciclovías de las carreteras existentes.

¹⁶ Paola Pucci, quien enseña Diseño de espacios públicos en el Politecnico di Milán

En cambio, todas las demás intervenciones prevén la transformación parcial de algunas avenidas reduciendo el límite de velocidad de 50 kilómetros por hora a 30: de esta manera se convertirían en un entorno más protegido tanto para bicicletas como para peatones.

2 El papel de las AURAs en la regeneración urbana de la calle de Alcalá

Casos de estudio en la ciudad de Madrid (criterios de selección)

Análisis histórico del desarrollo del área urbano del caso de estudio

Análisis de los proyectos planificados y de las intervenciones

Análisis DAFO

Análisis de los escenarios sociales, del verde, del sistema infraestructural, del espacio público, de la percepción social del espacio, de los usos temporales, de las posibilidades de intervención artística en la creación de imágenes de barrio o comunidad, de las trazas históricas, de los elementos de atracción

Propuesta de directrices de intervención

El objetivo de esta investigación es analizar algunos tejidos urbanos y definir estrategias de intervención para la creación de espacio público. El caso de estudio es la calle de Alcalá y sus alrededores. Por esta razón se propone un esquema de análisis y definición de propuestas que sea aplicable a diferentes temas (áreas verdes, infraestructuras, espacio público, etc.)

Se definen unos temas de investigación que incluyan diferentes áreas alrededor de la calle de Alcalá. Se empieza por el sistema del verde y de los espacios públicos con la idea de conectar los diferentes espacios según un tejido verde. La atención al verde es también objeto del programa “Madrid + Natural” impulsado por el Ayuntamiento de Madrid¹⁷ que define pequeñas intervenciones para la creación de corredores verdes que enlacen los parques urbanos. Se trata de soluciones basadas en la naturaleza para la adaptación de la ciudad a los efectos del Cambio Climático.

Parques y espacios libres públicos - Esquema

1 Información y análisis

Características del parque y su entorno urbano (tramas edificadas y viario)

Tejidos de vivienda: caracterizaciones sintéticas (alturas y volúmenes, tipos de viviendas, densidades, áreas deterioradas). Características de las fachadas urbanas al parque

Viario: configuración como gran nudo de tráfico y transporte. Relaciones con el parque.

Equipamientos del parque y entornos cercanos: diferenciación sintética entre equipamientos “cerrados” en cuanto a generación de usos públicos y equipamientos “abiertos”

17

https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMedios/noticias/2016/11Noviembre/08Martes/NotasdePrensa/M%20natural/ficheros/M+N_dossier.pdf

Procedencia: parque histórico, datos históricos y estado actual. Planos de Usos. Obras realizadas

Imágenes: conjunto y detalle

Usos: trabajo de campo y consultas a la concejalía de parques, asociaciones. Definición de radios de influencia sobre entornos, tipos de usuarios, frecuencias. Grados de satisfacción de usuarios. Potencialidades no satisfechas

Debilidades e insuficiencias

2. Estudios de participación vecinal y de consulta a entidades públicas, sociales y culturales

3. Conclusiones del diagnóstico y recomendaciones de estudio o indicaciones de actuaciones

1. PARQUE EVA DUARTE DE PERÓN (junto a Manuel Becerra)

El parque Eva Duarte de Perón, situado junto a la plaza de Manuel Becerra, ocupa la antigua finca de Nogueras, también llamada Quinta de los Leones o Quinta de Nogueras.

Estos jardines disponen de amplios espacios terrazos con alineaciones de plátano de sombra y diversas instalaciones deportivas: pistas de pádel, fútbol, baloncesto, elementos deportivos para mayores, zonas infantiles y un área canina.

Destacan las dos fuentes ornamentales de gran singularidad y un busto en honor a Eva Duarte de Perón, conocida como Evita, dirigente política y actriz argentina.

El parque, de 3 hectáreas de extensión, ha sido remodelado a lo largo de 2018. Se ha renovado el sistema de drenaje y acondicionado los caminos y zonas estanciales. Nuevas vallas protegen las zonas ajardinadas y se han sustituido las praderas por zonas arbustivas¹⁸.

Información y análisis

Tejidos de vivienda: edificios de viviendas de 8 plantas en la plaza Manuel Becerra; parroquia de Nuestra Señora de Covadonga al interior del parque.

¹⁸ <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Parques-y-jardines/Patrimonio-Verde/Parques-en-Madrid/Parque-Eva-Duarte/?vgnnextfmt=default&vgnextoid=a55f223d4b2ee210VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=38bb1914e7d4e210VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

Viario: Plaza Manuel Becerra se configura como gran nudo de tráfico y transporte; escasas relaciones con el parque; parque cercado.

Equipamientos del parque y entornos cercanos: presencia de diversas instalaciones deportivas al interior del parque; parque de Bomberos (instalación “cerrada” al uso público); parroquia de Nuestra Señora de Covadonga (instalación “abierta” al uso público).

Procedencia: parque histórico (antigua finca de Nogueras); catalogado como jardín pintoresco.

Usos: no están organizada actividades sociales y culturales; uso deportivo gracias a las instalaciones al interior; lugar de paseo.

Debilidades e insuficiencias: debilidad de uso a frente de las grandes dimensión de los entornos.

2. ENTORNO: PLAZA DE MANUEL BECERRA

La plaza de Manuel Becerra está situada en el distrito de Salamanca; a ella se asoman cuatro de sus barrios, el de Lista, Goya, Fuente del Berro y la Guindalera. La calle de Alcalá la cruza, y en ella convergen las de Francisco Silvela, del Doctor Esquerdo (antiguos Paseo de Ronda y Foso de Circunvalación) y la calle de don Ramón de la Cruz. El barrio de Salamanca fue proyectado en 1860 por Carlos María de Castro dentro del plan de Ensanche de Madrid y la futura plaza de Manuel Becerra estaba en el límite este del proyectado Ensanche.

En los comienzos del siglo XX la plaza recibía el nombre de Glorieta de la Alegría, dicen que debido a una venta o *ventorro* situado en las proximidades. En la esquina entre el paseo y la calle de Alcalá se encontraba la Quinta de los Leones o Quinta de Nogueras, así llamada por su primer propietario Francisco Noguera.

Frente a ella, al otro lado de la calle de Alcalá, se hallaba la Estación del Tranvía del Este (donde hoy se encuentra el Parque de Bomberos). El Tranvía unía las Ventas del Espíritu Santo con la plaza de Cibeles, y un ramal llevaba a los aficionados hasta la Plaza de Toros, entonces situada donde hoy se encuentra el Palacio de los Deportes en la calle Goya.

En 1905 por acuerdo municipal se cambió su denominación por la de plaza de Manuel Becerra, en honor al político que fue diputado y Ministro de Ultramar y Fomento en diferentes periodos entre los años 1868 y 1894.

En 1914 en el centro de la plaza ajardinada fue instalado el llamado Obelisco de la Fuente Castellana, procedente del paseo de la Castellana. La fuente, que contaba con dos esfinges-

surtidores de bronce, había sido construida por encargo de Fernando VII para celebrar el nacimiento de su hija, futura Isabel II.

Por esa misma época en la esquina con Francisco Silvela fue levantada la iglesia de Nuestra Señora de Covadonga, sobre terrenos de la antigua Quinta cedidos por algunos miembros de la aristocracia que habían pasado a ser sus propietarios (marquesas de Aldama y de Ortueta) y una parte adquirida por el prelado de la diócesis.

En 1961 el Consistorio volvió a cambiar la denominación, pasando a ser la plaza de Roma. La antigua Quinta de los Leones, dividida en tres fincas a mediados del siglo XX, fue convertida en el parque de Eva Perón y se abrió la calle del Doctor Gómez Ulla.

La actual plaza de Manuel Becerra, que recuperó su anterior nombre en 1980, es sin duda muy distinta a aquellos comienzos del siglo XX en que era el límite de un nuevo Madrid, con el jardín y el Obelisco en el centro, y la coqueta iglesia.

Ya no pasa el tranvía sino demasiados automóviles, hay una estación de metro y paradas de autobuses que te llevan a casi todas partes.

“No es una plaza” sino un gran nudo de tráfico, pero que se encuentra rodeado por importantes e interesantes edificios.

- Trazados y dimensiones de calzadas y espacios peatonales (diseño complejo pero viable frente al esquema de “rotonda partida” convencional)
- Cualificación de bordes, con las muy numerosas paradas de bus, metro etc.
- ¿Permeabilidades al Parque?
- Actuaciones en fachadas a la Plaza

Información y análisis

Tejidos de vivienda: edificios de viviendas de 8 planta; acceso al Parque Eva Duarte de Perón por un lado.

Viario: Plaza Manuel Becerra se configura como gran nudo de tráfico y transporte; paradas de buses y autobuses.

Equipamientos del parque y entornos cercanos: parque de Bomberos (instalación “cerrada” al uso público); parroquia de Nuestra Señora de Covadonga (instalación “abierta” al uso público).

Procedencia: estaba en el límite este del Ensanche de Castro, antigua Glorieta de la Alegría, desde al 1905 Plaza de Manuel Becerra; Estación del Tranvía del Este donde hoy se encuentra el Parque de Bomberos.

Usos: nudo de tráfico; gran espacio pero no está utilizado como espacio público o plaza.

Debilidades e insuficiencias: debilidad de uso a frente de las grandes dimensión de los entornos.

3. PLAZA DE LAS VENTAS (PLAZA DE TOROS)

Espacio incierto. Gran aparcamiento para momentos de las corridas, muy poco frecuentes. Tiene grandes potencialidades de rediseño, incluso efímero, o de redimensionamiento.

Tema clave

4. PARQUE JUNTO AL MERCADO DE VENTAS (C/Virgen del Coro, Avda. Donostiarra)

Vitalidad del entorno, grandes potencialidades de mejora y activación.

Hay bastantes parques menores engranados en los bordes de la calle de Alcalá, desde Ventas al cruce con Ciudad Lineal.

5. ESPACIOS EN EL CRUCE CIUDAD LINEAL/VENTAS

Espacio de gran densidad de uso y clave en el sistema general de todo el este de Madrid. Desordenado por la acumulación de edificios de usos diferentes (gran centro comercial, paradas de autobuses). Cercano el llamado Parque de los Mosquitos.

Pueblo nuevo carece casi de parques, salvo el grande pero algo lejano de El Calero. En la trama edificada se inserta solo un pequeño parque, en la “Plaza de la Reverencia”. Posibilidad de actuación en una escala micro.

6. QUINTA DE LOS MOLINOS

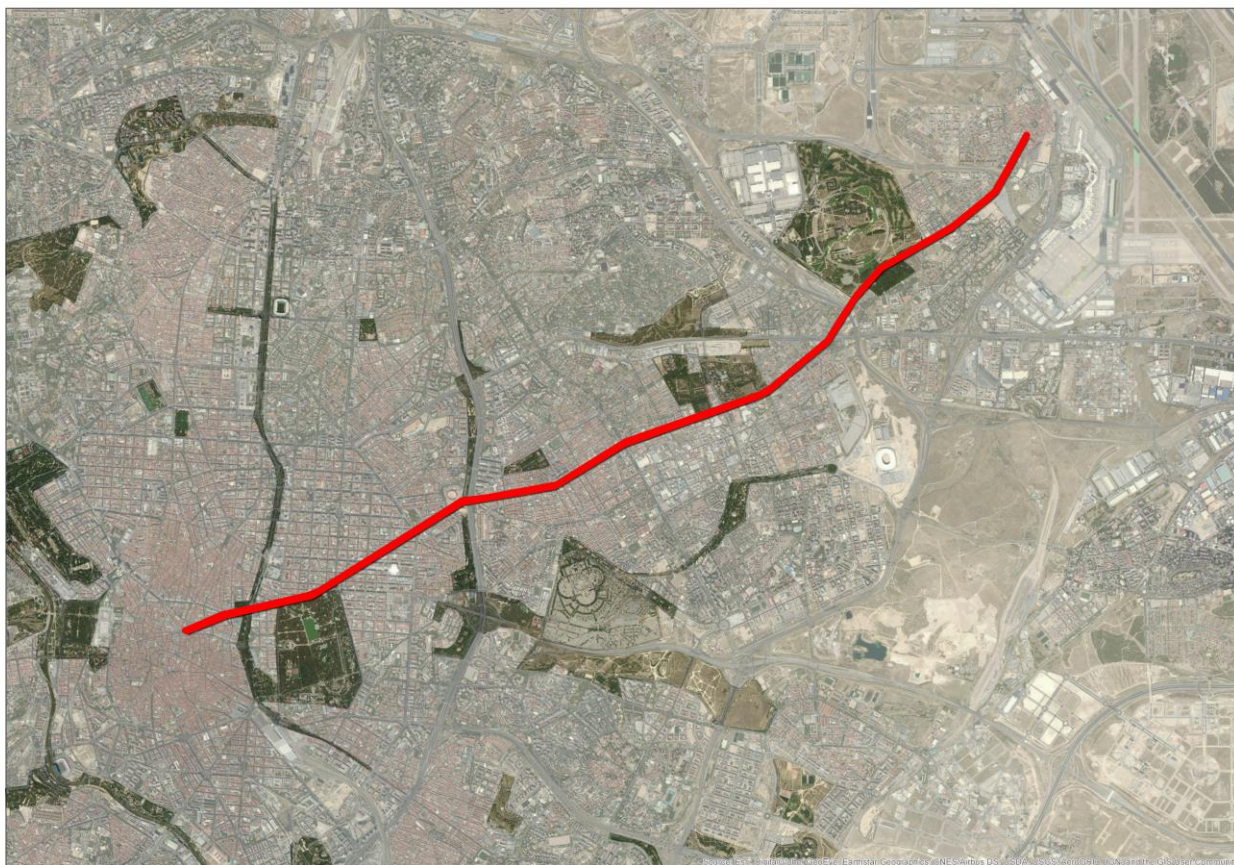
Inmenso parque de gran valor. Contiene centros socio-culturales recientes. Probablemente demasiado circunscritos a escala local de barrio.

7. TORRE ARIAS

Interés en potenciar su incorporación al conjunto de los parques ciudadanos de Madrid. Oportunidades óptimas de transporte público.

8. ENLACE DE ALCALÁ CON EL PARQUE DE LA ALAMEDA DE OSUNA

Ahora solo se realiza peatonalmente de modo precario y dificultoso. Bajo la autovía A-2.
Estudio de mejores conectividades (bus eco y gratuito desde Torre Arias-Los Molinos, o incluso desde el centro, con el tema “recorrido histórico Alcalá”. Ya funcionan dos trayectos de este tipo, uno de Moncloa a Atocha. Nuevo ramal de metro.



*Figura 54: Mapa del verde alrededor de la calle de Alcalá
Fuente: Elaboración propia*

TRAMOS DE LA CALLE DE ALCALÁ

Es importante clasificar la calle de Alcalá dividiéndola en tramos diferentes caracterizados por aspectos peculiares siguiendo criterios y cortes histórico-morfológicos.

Hipótesis de primeros tramos de la calle de Alcalá:

- Manuel Becerra-Plaza de las Ventas

- Primer tramo de Alcalá después del Puente de Ventas (El Carmen)
- Tramo o tramos Quintana-Pueblo Nuevo

Esquema de aspectos de cada tramo

1. Características de cada tramo y entornos

- **Estructura del eje, en sus papeles en el conjunto de Madrid. Su conformación “material”.** Secciones de la calle, distancia entre edificios, aceras y calzadas. Pocas capacidades de modificación de la sección por su papel arterial general.

- **Aceras y espacios de tránsito peatonal.** Ver acometidas desde otras calles transversales que pudieran corregirse para mayor calidad ambiental. Corregir secciones para crear pequeños “islotas” peatonales y de estancia. La visión detallada de la zona ofrece algunas de esas posibilidades, que además redundarían en la mejora ambiental y eficiencia del tráfico en esas calles transversales.

- **Entornos urbanos** ¿Qué tejidos están “detrás de cada tramo? ¿Qué focos se sitúan en esas áreas de entornos, equipamientos públicos, sedes privadas?

- **Estudio de las posibilidades de mejora “formal/social” de los puntos clave de estaciones de metro.** Soluciones materiales (ampliaciones de espacios, etc) o inmateriales (signos de diseño, “puntuaciones” de instalaciones artísticas, elementos de información de gran presencia visual y usos, iluminaciones diferenciadas etc.).

2. Tratamiento de aceras y mobiliario urbano, arbolado etc. Escena urbana de locales comerciales

Existen deficiencias, pero no son las sustanciales o las que requieren actuaciones más complejas.

3. Arquitecturas de especial relevancia, en sus fachadas a calle

Interés de sus formas arquitectónicas (tanto históricas como recientes), sus usos, sus significados.

4. Caracterización de las escenas y los usos predominantes o focalizadores en cada tramo

Conllevan obviamente diferentes modos de actividades, ritmos, tipos y densidades de usuarios.

- “cortinas corridas” de establecimientos comerciales. ¿Qué tramos congregan y de qué modos actividades de relación?

- grandes estructuras dotacionales o terciarias, en general en las áreas traseras del eje.

- “ramificaciones” desde el eje, en sus pequeñas o medias transversales. Relaciones con paradas de metro, o atracción de espacios verdes, o dotaciones. Podrían sugerirse tratamientos diferenciados en cuanto a movilidad (por ejemplo, con “transversales” de tratamiento predominantemente peatonal y con otras de distribución mediante automóviles.

Análisis D.A.F.O.

Se realiza un análisis D.A.F.O. (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) del sistema de la calle de Alcalá y de los espacios público a escala urbana y un análisis a escala de barrio por los alrededores de la calle de Alcalá.

Este análisis sirve como herramientas para la construcción estratégica de las intervenciones en el espacio público, consideradas las características similares y diferentes de cada uno de los tejidos urbanos cruzados por la calle.

El análisis es subjetivo y está realizado por la investigadora con la visión obtenida tras el estudio del territorio de la ciudad, del marco normativo y la profundización de los aspectos urbanos propios de esos barrios.

Se determina que las principales oportunidades y los consiguientes objetivos para la mejora de los barrios alrededor de la calle de Alcalá a través de las intervenciones en el sistema de espacios libres urbanos son:

- la creación de conexiones laterales entre la calle de Alcalá y los barrios de los entornos;
- el aprovechamiento del estado de abandono y degradación de los espacios públicos para una estrategia de renaturalización poco invasiva;
- la calificación de los espacios de la calle a través de la renovación de aceras, de la escena urbana y la disminución del tráfico;
- la calificación de pequeñas plazas y parques en los entornos de Alcalá;
- la adecuación de itinerarios de movilidad blanda;
- la valorización de entornos de equipamientos;
- la institución de ordenanzas y planes de mejora de la escena urbana (fachadas edificadas, iluminación, acrecientamiento de espacios peatonales);
- la integración de los grandes parques (Torre Arias, El Capricho) en el sistema verde urbano;
- la creación de conexiones viarias e itinerarios peatonales/bici alrededor de esos parques;
- mejora de la calidad de espacio público de los antiguos núcleos de Canillas y Canillejas;
- institución de relaciones con el conjunto de vivienda social de San Blas;

- la valoración de la importancia del eje metro en su papel estructurante del sistema de transporte público;
- valoración del potencial de los espacios híbridos, límite, de propiedad privada y uso público, o de propiedad pública y uso restringido y los espacios interbloque;
- estrategia de proyectos de mantenimiento urbano participativo;
- la inclusión del tejido industrial en el paisaje urbano, considerando estrategias paralelas a las del tejido urbano.

D_ EBILIDADES	A_ MENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Congestión de la calle de Alcalá • Presencia de equipamientos en áreas casuales y traseras • Presencia de áreas degradadas • Vulnerabilidad del tejido social (acceso a la vivienda, calidad de vida) • Segregación de barrios por infraestructuras viarias 	<ul style="list-style-type: none"> • Estructura del transporte público (metro y autobuses) • Polígonos industriales y terciarios en los tramos finales de la calle
F_ ORTALEZAS	O_ PORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Vitalidad comercial • Eje Metro recorre el trazado de la calle • Conexión con el centro ciudad • Grandes parques a escala urbana (objeto de recientes intervenciones) • Asociacionismo • Proyectos para la conectividad • Intervenciones poco invasivas, low cost 	<ul style="list-style-type: none"> • Potenciales conexiones laterales con los barrios de los entornos • Estrategia de renaturalización poco invasiva • Calificación de los espacios de la calle (aceras, escena urbana, disminución del tráfico) • Calificación de pequeñas plazas y parques • Adecuación de itinerarios de movilidad blanda • Valorización de entornos de equipamientos • Ordenanzas y planes de mejora de la escena urbana • Integración de los grandes parques • Conexiones viarias e itinerarios peatonales/bici • Calificación del espacio de los cascos antiguos • Relaciones con el conjunto de vivienda social de San Blas • Valoración del eje metro • Valoración del potencial de los espacios híbridos • Estrategia de proyectos de mantenimiento

	urbano participativo • Potencial del patrimonio industrial
--	---

Figura 43: Análisis D.A.F.O. sobre las intervenciones en el espacio público en la calle de Alcalá
Fuente: Elaboración propia

Anexos

Cuestionario sobre los espacios públicos de su barrio (para los ciudadanos)

Este cuestionario es parte de un proyecto de investigación sobre el espacio público en los barrios cruzados por la calle de Alcalá, desde Ventas a Torre Arias desarrollado en el ámbito de la beca de investigación sobre Paisaje Urbano e investigación en el Espacio Público promovida por el Área de Gobierno de Cultura, Turismo y Deporte del Ayuntamiento de Madrid.
Le agradecemos por la preciosa colaboración.

Sexo:

Edad:

-18_24 - 25_29 - 30_49 - 50_64 – 65_80 - + 80

Origen étnica:

- Europa – Asia – Norte America – America del Centro/Sur – Africa – Oceanía

Barrio de residencia:

1. ¿Tiene hijos?
– Menores – Mayores
2. ¿Cuál es su opinión sobre el uso prevalente del espacio público en la nuestra sociedad?
– ocio – deporte – juego – comer y beber – paseos
3. ¿Usa frecuentemente los medios de transporte públicos?
4. ¿Por cuál razón?
–Trabajo – Razones personales
5. ¿Está su zona de residencia bien conectada con el centro de la ciudad?
6. ¿Con qué medio de transporte?
–bus – metro – bicicleta – medios privados (coche, moto) – andando
7. ¿Va en el centro de la ciudad para disfrutar del espacio público para el ocio?
–si, de frecuente – si, esporádicamente – si, voy en los fines de semana – no, me quedo en mi barrio
8. Hay infraestructuras viarias para los peatones y los ciclistas como:
– pistas ciclables – carreteras peatonales anchas – vías para los corredores

9. ¿Cuál es la plaza más cercana a su habitación?
10. Cuáles son las características de esta plaza?
 - zonas verdes – mobiliario urbano – juegos para niños – bares y restaurantes – nada
11. ¿Cómo la definirías con un adjetivo?
 - turística – acogedora – tranquila – animada – zona de paso – histórica – amplia – asquerosa – atractiva – bonita – caos – comercial, ocio, restauración – multicultural – verde, arbolada
12. ¿Qué falta?
 - bancos – árboles – zonas verdes – fuentes para beber – zonas estanciales – limpieza – área infantil – mejora mantenimiento – actividades culturales – peatonalización – mejora del mobiliario – mejora estética, diseño – bares y terrazas
13. ¿Cuál es el espacio público que prefiere, si es diferente de la plaza más cercana? (nombre del lugar y razón de preferencia)
14. ¿Cuál es la falta principal del espacio público en su barrio?
 - zonas verdes – mobiliario urbano – juegos para niños – bares y restaurantes – nada
15. ¿Cuál es el espacio público que percibe como más feo o peligroso y que no usa (calle, plaza,...)? ¿Cuál es el nombre de este espacio?
16. ¿Hay intervenciones recientes en el espacio público en su barrio?
17. Es miembro de una asociación vecinal? Cuál?
18. ¿Qué tipo de redes considera esenciales para el funcionamiento de las acciones urbanas?
 - asociaciones de vecinos – redes sociales – contacto directo – otro
19. ¿Cómo se imagina la evolución del espacio público alrededor de los nudos de transporte post COVID 19?
20. ¿Tiene un interés diferente en disfrutar del espacio público ahora?
21. ¿Aunque a distancia iría en un espacio público abierto ahora?
22. ¿Qué preferirías en esta temporada para desplazarse?
 - espacios seguros para caminar, correr, ir con la bici – transporte a bajo coste – otro

Cuestionario sobre los espacios públicos de su barrio (para los organismos públicos y privados)

Este cuestionario es parte de un proyecto de investigación sobre el espacio público en los barrios cruzados por la calle de Alcalá, desde Ventas a Torre Arias desarrollado en el ámbito de la beca de investigación sobre Paisaje Urbano e investigación en el Espacio Público promovida por el Área de Gobierno de Cultura, Turismo y Deporte del Ayuntamiento de Madrid.

Le agradecemos por la preciosa colaboración.

¿Es un organismo público o privado?

– organismo público – organismo privado

Campo principal de acción de su organismo:

– cultura – salud – ocio – asociación de vecinos – deporte – otro

Barrio de acción prevalente:

1. ¿Qué programas y estrategias utiliza su organismo para fomentar el uso del espacio público?
2. ¿Qué implicación tiene, y cuál debería tener, la ciudadanía en el proceso de creación y modificación del espacio público?
3. ¿Cuál es la importancia de las redes sociales y otros medios de comunicación relacionados con las nuevas tecnologías en la experiencia del espacio público?
4. ¿Cuáles son las cifras a nivel de inscripciones, participación de los ciudadanos a las actividades que ha organizado durante el 2019?
5. ¿Cómo deberían ser las políticas urbanas para favorecer el desarrollo y crecimiento de proyectos para el espacio público?
6. ¿Qué tipo de redes considera esenciales para el funcionamiento de acciones urbanas?
– asociaciones de vecinos – redes sociales – contacto directo
7. ¿Ha sido involucrado en la transformación de algún espacio público en la ciudad de Madrid? ¿Cuál y cuándo?
8. ¿Es posible empezar un proceso participativo durante el confinamiento? ¿Cómo?
9. ¿Cómo se imagina la evolución del espacio público alrededor de los nudos de transporte post COVID 19?

10. ¿Piensa que la sociedad tenga un interés diferente en disfrutar del espacio público ahora?

Fuentes

Bibliografía

CARTA, Maurizio, 2020. È l'ora delle città circolari en AAVV. *Back to the future. 44 idee per la nuova normalità*. Be unsocial

FERNÁNDEZ GARCÍA, Antonio (dir), 1994. Historia de Madrid. Madrid: Editorial Complutense, ISBN: 84-7491-474-4

LYDON, Mike, 2012. Urbanismo Táctico 2 Acción a corto plazo / Cambio a largo plazo. New York: Nextgen. 54p.

MUXÍ, Zaida, 2009. La arquitectura de la ciudad global. Buenos Aires: Nobuku., 206 p., ISBN: 978-987-584-213-7

PINTO CRESPO, Virgilio, 2001. Madrid, atlas histórico de la ciudad. Madrid: Fundación Caja de Madrid, 430 p., ISBN: 84-7782-371-5

POL MÉNDEZ, Francisco, RODRÍGUEZ MONTEJANO, 2008. Plan de Calidad del Paisaje Urbano de la ciudad de Madrid. Madrid

POL MÉNDEZ, Francisco, RODRÍGUEZ MONTEJANO, Asunción, 2015. PLAN DE PAISAJE DE MADRID. Síntesis Ejecutiva. Madrid

SAMBRICIO Carlos, LOPEZOSA APARICIO Concepción, 2002. Cartografía Histórica Madrid Región Capital. Madrid: Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Comunidad de Madrid, ISBN: 84-895-69-78-9

Archivos

Ayuntamiento de Madrid

Comune di Milano

Web

Ayuntamiento de Madrid: <http://madrid.es>

Blog Tetuan: <http://tetuanmadrid.blogspot.com/>

CARTA, Maurizio, 2020: <http://www.beunsocial.it/back-to-the-future/>
http://www.beunsocial.it/wp-content/uploads/2020/04/BU_BackToTheFuture.pdf

Comune di Milano: <http://needlecrowd.com/piazze-aperte-comune-di-milano>

<https://www.comune.milano.it/documents/20126/95930101/Milano+2020.++Strategia+di+adattamento.pdf/c96c1297-f8ad-5482-859c-90de1d2b76cb?t=1587723749501>

<https://www.comune.milano.it/-/quartieri.-con-strade-aperte-nuove-aree-pedonali-ciclabili-zone-30-e-spazi-pubblici>

Imagina Madrid: <https://www.imagina-madrid.es/es/imagina-madrid>

Madrid Paisaje Urbano: <http://madridpaisajeurbano.es>

Urbanismo tattico: <http://needlecrowd.com/urbanismo-tattico-nella-ripresa-post-covid-19>

Madrid histórico: <http://www.madridhistorico.com/>