

### 3.5.7 RECUPERACIÓN DE BULEVARES

#### 3.5.7.1 Plan Director para la Recuperación de Bulevares (PD BUL). Objetivos de la propuesta

El Programa Operativo del Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda en el periodo 2007-2011 vinculó a su estrategia de Revitalización del Centro la elaboración de un Plan para la Recuperación de Bulevares. Su objeto era la necesidad de recuperar los espacios públicos destinados al tránsito peatonal, y a la estancia, en los viarios que estructuran la Almendra Central, configurando un nuevo concepto de bulvar contemporáneo que no pretendía una recuperación mimética de su versión histórica. Por el contrario, se proponía conformar nuevos tipos de viarios que respondieran adecuadamente a las exigencias de accesibilidad universal, a la mejora del paisaje urbano y a un nuevo equilibrio entre las distintas funciones que concurren en el viario del Centro Urbano y en su entorno, propiciando un nuevo modelo de movilidad y accesibilidad y la promoción de las actividades económicas y dotacionales en un entorno mayoritariamente residencial.

El proceso de revisión del Plan General permitirá incorporar, a lo largo de sus fases, las directrices del Plan Director para la recuperación de Bulevares, como parte sustancial de dicho proceso y posibilitará su integración coordinada al conjunto de propuestas estructurantes que se proponen para la ciudad.

El gran objetivo de la recuperación de los bulevares sería avanzar en el cambio de la concepción de la movilidad en la ciudad apostando por caracterizar a Madrid como “la ciudad de los bulevares, los peatones y el transporte público”. Y todo ello partiendo de una ciudad que todavía tiene un entorno urbano con condiciones ambientales, de uso e intensidad para configurarse como un espacio donde pasear sea posible (ciudad paseable) a partir de una verdadera red de ejes urbanos, con valor estructurante, convertidos en “lugares” donde predomine la calidad ambiental y la vida ciudadana. La tarea no es sencilla pues los ejes a transformar forman parte de la red viaria municipal de movilidad más compleja. Son las avenidas y calles de mayor anchura, continuidad y centralidad, aquellas en que actualmente se produce un desequilibrio en la mayoría de los casos a favor de la circulación rodada y el aparcamiento. El objetivo sería, en este sentido, reequilibrarlas transformándolas en ejes mixtos de gran calidad urbana.

El Plan Director conceptualizará de manera amplia el “nuevo bulvar” a partir del trabajo informativo y de diagnóstico realizado sobre el marco normativo, el estudio historiográfico de los bulevares de Madrid, el comparativo con otras ciudades y los proyectos más innovadores sobre ejes verdes y ambientales, redes de movilidad, análisis dimensional y de tráfico. Como conclusión el nuevo bulvar deberá tener la condición de “ámbito prioritariamente peatonal”, dónde la acera, el aparcamiento, la calzada y el andén conformen una unidad funcional para el peatón, y dónde la continuidad peatonal en los cruces debe priorizarse. Estas condiciones pueden darse no sólo en la concepción clásica del bulvar con andén central, sino que también pueden presentarse asociadas a calles con aceras anchas arboladas de carácter tanto simétrico como asimétrico.

#### 3.5.7.2 Marco normativo

El marco normativo específico para la recuperación de bulevares debe contemplar documentos estratégicos a medio y largo plazo y la legislación, planes y normas vigentes. Se han analizado e identificado aquellos elementos útiles para la definición del ámbito espacial y de los criterios de ordenación y actuación que deben guiar la planificación de la planificación propuesta.

Se destacan los principales documentos estratégicos, normativos y de planificación municipales de referencia.

#### **A. Documentos estratégicos.**

Se relacionan los documentos municipales que tienen relación con los objetivos de la recuperación de los bulevares:

- Plan de uso sostenible de la energía de la ciudad de Madrid y prevención del cambio climático. 2008
- Plan de acción en materia de contaminación acústica de la ciudad de Madrid. 2009
- Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997
- Instrucciones para la redacción del anejo de accesibilidad de proyectos en vías y espacios públicos. Diciembre 2008
- Plan de calidad del paisaje de la ciudad de Madrid
- Proyecto Madrid Centro
- Plan director de movilidad ciclista
- Plan de ejes de prioridad peatonal
- Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid

El conjunto de referencias estratégicas, legales y normativas permitirán al Plan Director ajustarse a las mismas para que su contenido propositivo cuente con el respaldo normativo adecuado que lo dote de viabilidad técnica en un marco de actuación variable, pero real y posible.

### **3.5.7.3 Descripción básica de la propuesta**

#### **A. Ámbito**

El ámbito original del Plan era la almendra central de Madrid (el área interior a la Calle 30), pero al incorporarse al proceso de revisión del Plan General se ha extendido incluyéndose en este Preavance una propuesta inicial para el conjunto del término municipal entendiendo que constituye una apuesta estratégica de estructura urbana.

#### **B. Objeto principal**

El objeto principal será definir **una red de nuevos bulevares** (ejes verdes de movilidad blanda) que estructuren la ciudad de Madrid, aumentando el espacio destinado al tránsito y la estancia peatonal, mejorando su calidad paisajística y la de su entorno, con ampliación de la superficie verde y arbolado, compatibilizando en su seno las diversas funciones que plantea su entorno, en especial la movilidad, y potenciando la actividad económica y social.

#### **C. Concepto de “nuevo bulvar”**

El nuevo bulvar sería un vía urbana de amplia sección y elevada calidad paisajística y ambiental, que cumpla funciones de estructura urbana y de espacio de paseo, ocio y relación social local, y en la que coexisten de manera equilibrada: una amplia plataforma peatonal, central o lateral, muy accesible y continua; una importante superficie vegetal y/o masa arbórea; así como bandas para bicicletas, transporte público y automóviles.

#### **D. Concepto de “red de nuevos bulevares” de Madrid (rnb)**

La “Red de nuevos bulevares” que se proponga finalmente estará constituida por el conjunto de grandes ejes urbanos de Madrid, que puedan ser transformados en “Nuevos bulevares” y será una pieza fundamental en la estrategia de conectar y dar continuidad a los espacios verdes de la ciudad. Esta red podrá tener una consideración específica en la clasificación jerárquica y funcional de usos en esta revisión del Plan General.

##### **3.5.7.4 Relación con las estrategias**

La posible Red de nuevos bulevares se relaciona directamente con los ejes, líneas, objetivos y actuaciones estratégicas previstas para la revisión del Plan General.

En relación a la Ciudad de oportunidades económicas, la red generará espacios de oportunidad, establecerá bases para recualificar funcional y ambientalmente espacios ciudadanos destinados a la actividad económica, revitalizará los zócalos comerciales, influirá en la imagen y calidad del espacio urbano que será más seguro y conformará un nuevo marco de convivencia social.

En relación a la Ciudad sostenible la red incidirá básica y directamente, como ya se ha introducido, en la movilidad urbana fomentando su sostenibilidad, favoreciendo las relaciones de proximidad e integrando con ella los objetivos urbanísticos, potenciará la regeneración y revitalización de la ciudad existente, reestructurando y vertebrando las diferentes escalas urbanas, y contribuirá a la responsabilidad ambiental en relación a la calidad del aire, al cambio climático y a su especial contribución en la creación de una red ambiental.

En relación a la Ciudad cohesionada social y territorialmente la red recualificará el espacio urbano reequilibrándolo; contribuirá a la difusión de la centralidad al mejorar las condiciones de movilidad peatonal y fomentar el uso del transporte público; aportará elementos para la integración de la perspectiva de género en la planificación urbana al fomentar la accesibilidad universal y facilitar la apropiación ciudadana del espacio público, así como la percepción de seguridad subjetiva.

Por último, en relación a la Ciudad con calidad de vida, la red potenciará la identidad del paisaje urbano y del patrimonio cultural al fomentar la identidad compartida y la local, junto con la biodiversidad; tendrá un papel fundamental en la jerarquización del espacio público de la ciudad y por lo tanto en la lectura y la orientación en el mismo; será elemento básico e innovador de la red ambiental de espacios libres con la posibilidad de constituirse en una categoría específica y singular; contribuirá a la flexibilización de las actividades en las plantas bajas de la edificación y a la ya mencionada accesibilidad universal.

##### **3.5.7.5 Descripción pormenorizada. Líneas de actuación**

###### **A. Objetivos, criterios y procedimiento**

La definición de la Red de nuevos bulevares se basará en una sistemática capaz de dotar de rigor técnico y fundamentos sólidos al proceso de elección de aquellos ejes que finalmente se podrán incorporar a la misma. Los objetivos pormenorizados son los siguientes:

- Redefinir el modelo de movilidad del Centro Urbano y por extensión de la ciudad
- Mejorar la accesibilidad universal,
- Mejorar la calidad ambiental,

- Establecer un nuevo equilibrio de funciones
- Promover las actividades económicas y dotacionales
- Mejorar las condiciones residenciales
- Concertar, coordinar y jerarquizar.

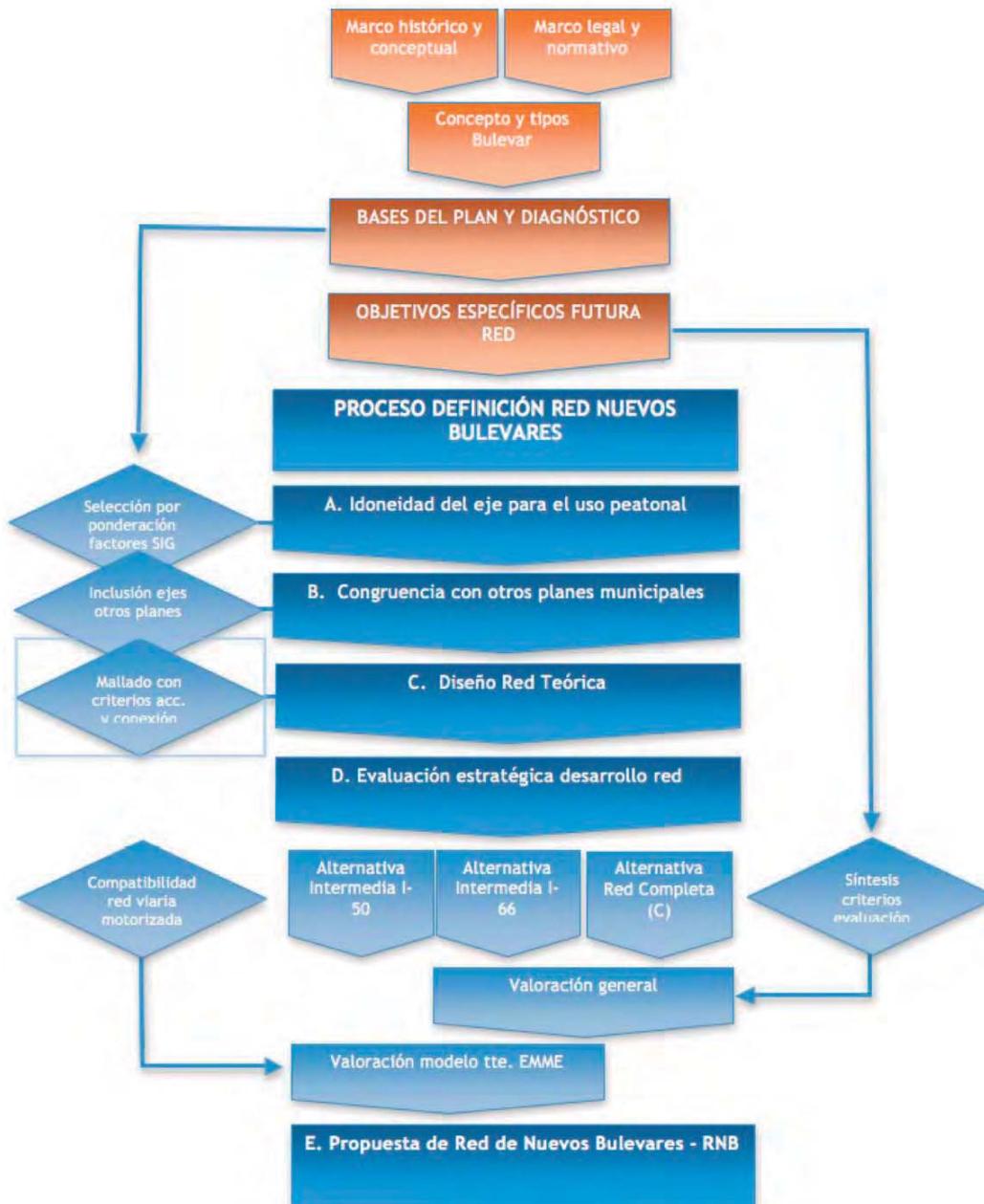
En todo caso, el principal problema a resolver es que los ejes dónde se localizan los antiguos y posibles nuevos bulevares a proponer son hoy parte de la red viaria principal de la ciudad (RVP). Su recuperación y extensión pasará primero por seleccionar aquellos más apropiados como bulevar pero, como consecuencia de ello, pasará igualmente por encontrar la mejor estrategia para asumir la reducción de la longitud de la red viaria principal y, la reducción de la proporción de calzada en la sección. En ese sentido, se establecen criterios precisos para evaluar las posibles alternativas y consecuencias. Son los siguientes:

- **Creación de una red de espacios urbano de la máxima calidad ambiental** especialmente en la almendra central, que mejore el tránsito peatonal en condiciones de accesibilidad universal, confort, seguridad y atractivo; sea la base de la futura red peatonal principal para toda la almendra central y mejore el espacio urbano local residencial y de actividad, con unas buenas condiciones como bulevar.
- **Integración en dicha red de los demás soportes de la movilidad sostenible** como parte sustancial de la misma: vías ciclistas y carriles para el transporte público, con desarrollo red ciclista, según el Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC) e incorporación y extensión red de carriles bus (EMT).
- **Creación de una red verde ambiental**, que una los grandes parques de la ciudad, como expresión fundamental del cambio, que extienda el arbolado y la vegetación y aumente la superficie permeable.
- **Reducción progresiva de la circulación del automóvil** en el interior de la almendra central como consecuencia de los criterios anteriores, y de acuerdo con la planificación ambiental municipal. Todo ello supondrá la restricción progresiva y racional de la capacidad viaria en la red viaria principal que mantenga la carga y descarga y minimice el impacto en la accesibilidad motorizada y en el aparcamiento de residentes.
- **Reducción de externalidades ambientales del sistema de transporte**, de forma que aumente la eficiencia energética por disminución del consumo de energía en los vehículos y alumbrado, y que mejore la calidad del aire por reducción de las emisiones de los principales contaminantes y gases de efecto invernadero y se reduzca el ruido asociado al tráfico.

## **B. Fases para implementar el Plan Director**

Con estos objetivos pormenorizados y criterios de evaluación el Plan Director establecerá un procedimiento compuesto de cinco fases diferenciadas y consecutivas para la definición de la Red de nuevos bulevares. Si bien a las cinco fases se antepone una condición previa espacial y geométrica, que las calles o ejes viarios susceptibles de formar parte de la red tengan una sección transversal amplia de, al menos, veinticinco (25) metros de anchura.

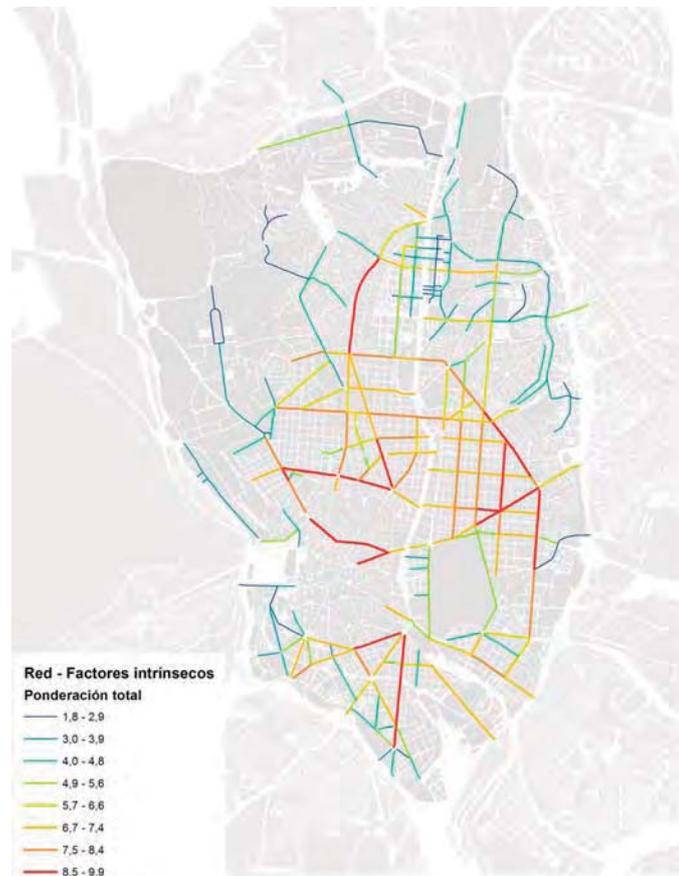
Las fases, una vez establecida la condición previa son las que se desarrollan, resumidas, a continuación:



*Procedimiento para la definición de la red de nuevos bulevares*

### **B.1. FASE A: IDONEIDAD DEL EJE PARA EL USO PEATONAL:**

En esta fase se evalúan ciertas características intrínsecas de las calles existentes como posibles bulevares, para obtener un valor ponderado que permite cualificar las calles con mejores condiciones. Entre estas características se consideran los requisitos de las calles como espacios orientados al peatón: ser accesible desde la trama urbana del entorno, tener suficiente densidad residencial, mezcla de usos en planta baja, una buena calidad ambiental, etc.



*Ponderación de factores*

### **B.2. FASE B: CONGRUENCIA CON OTROS PLANES MUNICIPALES**

En la segunda fase se incluye como criterio prioritario la congruencia y coordinación de la Red de Nuevos Bulevares con las propuestas de otros planes y proyectos municipales referidos al mismo ámbito. Se han considerado, de momento, los siguientes planes y proyectos municipales:

- - Plan Director de Movilidad Ciclista, 2008.
- - Plan de Calidad del Paisaje de la Ciudad de Madrid, 2008.
- - Plan de Acción contra la Contaminación Acústica, 2010.
- - Proyecto Madrid Centro, 2011.

De esta manera, aquellos ejes que no tengan suficientes cualidades intrínsecas “per se” para ser considerado bulvar, podrían pasar a formar parte del futuro sistema si estuvieran incluidos entre los ejes que definen el Plan de Paisaje o el Proyecto Madrid Centro o tuvieran una vía ciclista principal del PDMC. En estos casos, los nuevos bulevares adoptarían la especialización y carácter que les otorgue el plan en cuestión.



*Congruencia con planes municipales*

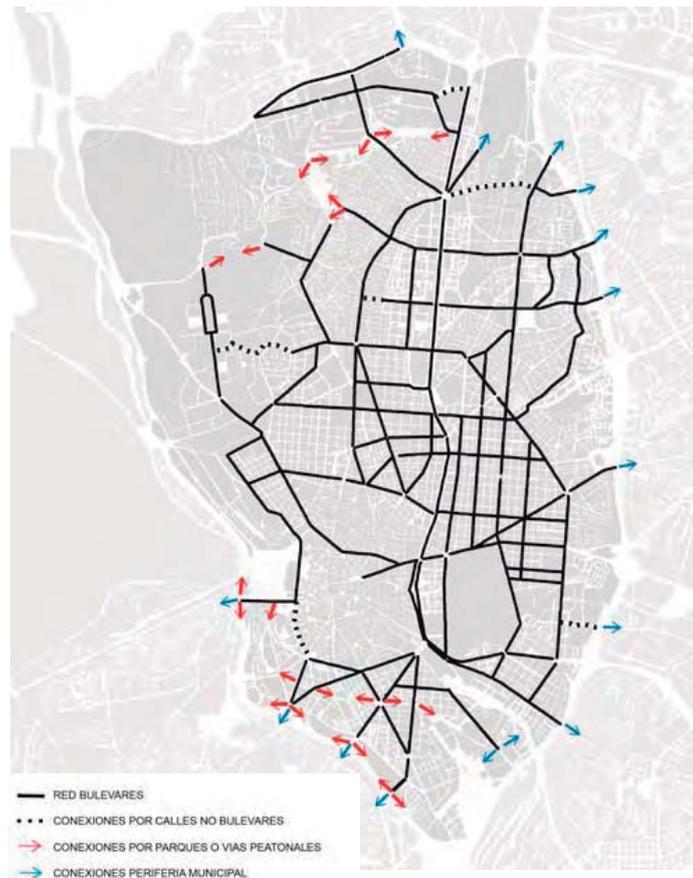
### **B.3. FASE C. DISEÑO DE LA RED TEÓRICA DE NUEVOS BULEVARES**

Tomando el conjunto de calles de la red anterior y con criterios de formar una red coherente, continua y sobre todo funcional, que de acceso a los principales generadores peatonales, las calles de dominancia peatonal ya existentes y los barrios, a través de las calles de mayor continuidad y centralidad local, se ha concluido en una Propuesta inicial de Red Teórica de Nuevos Bulevares (RNB), que se presenta como esquema “Red Teórica”.

Además de los ejes seleccionados, en esta fase o en las anteriores, y de las conexiones sin carácter de bulvar, que es necesario incluir para el deseable cierre de la red, se incorporan aquellos que ya cuentan con una sección de bulvar, entre ellos: el paseo de la Castellana y las calles de Reina Victoria, Juan Bravo, Ibiza, Alcalde Sainz de Baranda, Avda. de Asturias, etc., en los que podrían estudiarse también sus condiciones en coherencia con el conjunto.

Finalmente, en el encuentro de la Red con los límites de la almendra central y, en particular con la Calle-30, se indican las posibilidades de conexión con el exterior a través de algunas calles o, incluso, pasarelas, que permitirían una conexión al menos peatonal.

Como puede observarse, la red inicial así definida incluiría un amplio número de ejes viarios de la ciudad, algunos que tuvieron en el pasado sección de bulvar y otros cuya incorporación es el resultado de la metodología empleada. El Plan Director en este punto se cuestionará la posibilidad real de una red de esta extensión, evaluando su impacto en el tráfico motorizado en la siguiente fase.



*Red teórica inicial de nuevos bulevares*

#### **B.4. FASE D: EVALUACIÓN ESTRATÉGICA Y MOVILIDAD MOTORIZADA**

Al introducir lo que ocurrirá con la accesibilidad y la movilidad en automóvil se planteará el problema del alcance de la red de bulevares, el del número de ejes que es razonable transformar y hasta que punto sería pertinente hacerlo. En este sentido el Plan valorará:

- La extensión de la red
- El reparto de la sección transversal

La primera cuestión, ¿cuál debe ser la longitud y cobertura de la red de nuevos bulevares? sitúa la cuestión del reequilibrio en su punto crítico. Se da la coincidencia de que la gran mayoría de los ejes de la Red Teórica de bulevares son viales de la Red Viaria Principal, que define el Plan General o de las Redes Urbana y Distrital que define el Área de Movilidad.

Respecto a la segunda cuestión, relativa al reparto de la sección transversal, se analizan las secciones de los bulevares históricos de Madrid y se comprueba que un elemento invariante del bulvar madrileño ha sido que el porcentaje de la sección transversal asignado a los peatones rara vez superaba el 50%. Pero cuando se hace el análisis de los bulevares actuales en diversas ciudades, particularmente de los de Barcelona, queda patente que su calidad ambiental mejora muchísimo cuando se alcanzan proporciones de entre el 60 y el 75% para los peatones. Ello se debe a que con la presencia de intensidades de tráfico elevadas, la calidad ambiental de un bulvar es muy baja.

Ambas proporciones en las secciones por si solas plantean alternativas claramente diferenciadas. Como se ve en la figura siguiente, tomando el 50% de una calle de 40 metros para los peatones



*Ejemplos de secciones transversales de una calle de 40 metros con el 50 y el 73% de sección peatonal*

*Calles de Serrano y Fuencarral, ambas de 30 metros, como ejemplos del reparto del 50% y 66% de la sección peatonal*



*Ejemplo de secciones transversales*

podría quedar un andén central aceptable (12 m), en medio de dos calzadas de 10 metros (un carril bus segregado y dos carriles de 3 metros, tres carriles de 3,30 metros o incluso cuatro carriles de 2,5 metros). En la otra alternativa, si se asignara el 73% a los peatones, el andén podría llegar a ser amplísimo, como en algunos de los mejores ejemplos analizados, sin embargo las calzadas quedarían reducidas a 5,5 metros.

La relevancia de los dos factores analizados (la extensión de la red y la proporción de la sección) hacen necesario valorar el efecto combinado de ambos sobre el tráfico, en un esquema doble de reparto de la sección del 50 o el 66%, y de la extensión de la red teórica inicial.

### **B.5. FASE E. PROPUESTA DE RED DE NUEVOS BULEVARES**

De acuerdo con las fases anteriores, el Plan Director podrá proponer diferentes fases posibles para la red. Inicialmente pueden ser las siguientes fases indicativas:

- La primera fase, o RNB.1, correspondería a una alternativa intermedia definida por una proporción de superficie peatonal del 66% de la superficie (I-66) y que es la que, casi en su totalidad, se ha incorporado a la red de paseos y bulevares de la Red ambiental de la Estructura básica del territorio de este Preavance ( ver Plano P 06- Red de Estructura Básica Ambiental y de Equipamiento Social)
- La segunda fase, o RNB.2, es una nueva alternativa con la que se trataría de aumentar la cobertura de la red (añadir aquellos ejes que supongan alcanzar más población y actividad económicas) y a la que se incorporaría el resto de bulevares históricos.

- La tercera fase o Red Completa, o RNB.3, correspondería a la Red Teórica que finalmente se delimite y que sería la imagen final del Plan.

Los **criterios para seleccionar los ejes de la primera fase (RNB.1)** incluidos en el Preavance han sido los siguientes:

- Asegurar que el conjunto de bulevares de la primera fase compongan una red que estructure la mayor parte de la almendra central, aunque su densidad sea todavía reducida. Con este criterio se pretende que las primeras iniciativas no se limiten a la remodelación de un eje, sino que, desde el principio, se exprese sin ambigüedades la intención y la voluntad, de construir una nueva estructura de espacios públicos de calidad para la ciudad de Madrid con categoría de malla estructurante.
- Incluir en esta primera fase el mayor número posible de bulevares históricos, es decir, seleccionar aquellas calles que en su día tuvieron ya una sección de bulvar. Se pretende que este criterio cargue de razón y otorgue mayor justificación a la iniciativa del Ayuntamiento de recuperar los bulevares, pero en un sentido contemporáneo de recuperar, con diseños y usos actuales, las múltiples funciones de los ejes urbanos.
- Incluir el mayor número posible de ejes que conecten con los ejes comerciales tradicionales de la periferia municipal, casi siempre radiales (General Ricardos, paseo de Paseo de Extremadura, etc.), con las calles peatonales actuales o futuras del casco (Fuencarral, etc.) o con ejes de dominancia peatonal ya existentes (Pasillo Verde, etc.). Tan sólo la salida hacia el norte, quedaría pendiente de la ejecución del proyecto de extensión de la Castellana.
- Otorgar mayor protagonismo a algunos grandes equipamientos de la ciudad hoy con una relación y conexión desarticulada con su entorno urbano (Teatros del Canal, Matadero, etc.).



Propuesta Primera Fase RNB.1

Propuesta Segunda y Tercera Fases, RNB.2 y RNB.3



**Fase propuestas**

- Dar acceso y conectividad a los principales espacios verdes de la ciudad: Casa de Campo, Parque del Oeste, etc. El cierre por la cornisa oeste, Gran Vía de San Francisco el Grande, Bailén, Plaza de España y Paseo de Rosales permite además dar acceso a la Ciudad Universitaria, otro de los grandes parques urbanizados de la ciudad.

### **C. Posible extensión de la Red de Nuevos Bulevares a la periferia municipal**

El Plan Director se ceñía inicialmente a la almendra central de Madrid. Sin embargo, se presenta en este Preavance un esquema previo de la posible extensión de la RNB a la periferia del municipio. Esta primera aproximación a la extensión de la red más allá de la Calle-30, revela que habría de cambiar su carácter respecto a la propuesta en el interior de esa vía, debido a las características particulares del territorio sobre el que se desarrollará. Y ello aunque se pretenda mantener el mismo concepto básico sobre los elementos que la forman y se sigan los mismos criterios generales para su selección.

Como en la propuesta inicial para la zona interior, esta red principal exterior selecciona de entre los ejes viarios de entidad suficiente -mayores de 25 metros de anchura- aquellos que atraviesan áreas con mayor vitalidad urbana -ejes de estancia, equipamientos y comercio- para integrarlos en una trama coherente con los grandes lugares de uso público al aire libre, de carácter más o menos natural, junto con los caminos históricos y los bulevares existentes (también hay algunos en esta zona y varios de ellos de creación reciente). Igualmente, esta nueva red habrá de ser fácilmente accesible para los modos no motorizados -a pié y en bicicleta- desde la mayor parte de los barrios de la ciudad.



*Extensión de la red de nuevos bulevares*

La extensión condicionará el tamaño de la trama que habrá de ser algo mayor que el área central, conectando las distintas zonas de la periferia entre si, incluidas aquellas que tienen una posición más periférica, y, a su vez, con la zona interior a través de los pasos sobre la Calle-30 ya señalados en la propuesta de RNB. Esta aproximación a la red extensa se ha incorporado parcialmente a la red de paseos y bulevares del Preavance y tiene su reflejo gráfico en el mencionado plano P 06- Red de Estructura Básica Ambiental y de Equipamiento Social.

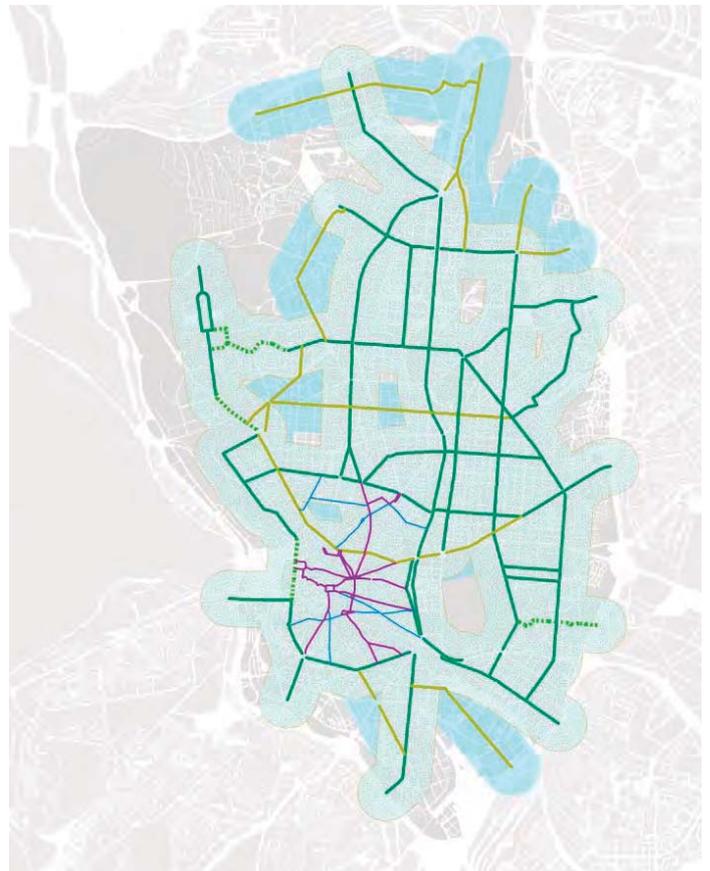
#### **D. Beneficios potenciales de la recuperación de bulevares**

Conviene resaltar los beneficios que se identifican como fundamentales para valorar su incorporación al Preavance como Actuación Singular. Están relacionados con los siguientes cuatro aspectos que caracterizarían a la red:

- **Red Socialmente integradora**, de carácter dotacional (deporte y mayores) y de gran cobertura a la población y a las actividades económicas.
- **Red Estructurante del sistema de transporte**, de carácter vertebrador y de conexión con el casco y la periferia municipal. Además, como otro de los aspectos prioritarios en su diseño se considera la conexión con los barrios al exterior de la Calle-30, a través de los ejes comerciales tradicionales de la periferia municipal, casi siempre radiales.
- **Red Ambiental y verde**, de carácter ecológico y de interconexión de los parques. Este factor es de gran interés dada la gran densidad y la escasez de zonas verdes de la almendra y las políticas de recuperación ecológica de la ciudad. La red estará diseñada para confluir hacia los grandes parques de Madrid y también para potenciar los itinerarios hacia los grandes parques y espacios naturales de la periferia, como el monte del Pardo, la cuña verde de Latina, el parque forestal de Entrevías o la futura cuña de O'Donnell.



*Red ambiental de interconexión entre parques*



*Carácter dotacional de la nueva red de bulevares*

- **Red Cultural**, con impacto económico y turístico positivo, y de acceso a grandes equipamientos culturales. La recuperación de bulevares y su red contribuiría al refuerzo de Madrid como destino turístico y ciudad cultural.
- **Red de actividad económica local**, incluso para otras más globales, apoyadas por los elementos de imagen verde y tecnológica de los nuevos bulevares propuestos.

### **E. Modelo de intervención**

El Plan Director incorporará un modelo de intervención múltiple e integrador que se articulará con los objetivos y criterios previstos para la revisión del Plan General y que contemplará la relación de la red propuesta con, al menos, los siguientes aspectos:

- Las redes de movilidad
- Las secciones de los elementos de la red
- Los elementos de imagen

#### **E.1. REDES DE MOVILIDAD**

Respecto a las redes de movilidad la nueva red supondrá una alteración rotunda de las características actuales influyendo sobre el tráfico motorizado, el aparcamiento, el transporte público y las bicicletas. Así la nueva red podría constituirse como la Red principal peatonal, que en la actualidad no existe como tal. Se asume la importancia de las plataformas de transporte público y, en particular, la integración en la red de la de carriles-bus, y se propone la incorporación a la nueva red de bulevares de la red básica del Plan Director de Movilidad Ciclista. Las prioridades de estos ejes tendrían el siguiente orden: peatón, transporte público, bicicleta, tráfico motorizado.

Respecto al tráfico motorizado se valorarán sus nuevas características si se implementara la red de bulevares que ha integrado las necesidades del automóvil de un modo equilibrado, en el que se entienda la Calle-30 como punto de partida para cualquier intento de reducción de la capacidad viaria en el interior de la almendra central.

Respecto a los aparcamientos subterráneos se valora positivamente una posible red de aparcamientos de acceso a la red de transporte público próximos a la Calle-30, así como la localización equilibrada de aparcamiento para residentes. Pero se cuestionan los aparcamientos de rotación por su capacidad de atracción de tráfico privado.

#### **E.2. LAS SECCIONES DE LOS ELEMENTOS DE LA RED**

La tipología de la sección transversal -andén central, acera ancha asimétrica o acera ancha simétrica, calle bulevar- o la proporción de la misma que se dedica al tráfico y estancia peatonal (carácter de lugar) o al tráfico motorizado (carácter de vínculo), serán los aspectos más determinantes del modelo de intervención que pueda establecerse.

Se propondrá la creación de un procedimiento de aplicación sistemática para determinar la mejor sección-tipo en cada tramo en los que se dividan los distintos ejes de la red, teniendo en cuenta que el objetivo de la sección-tipo será servir de guía a su ejecución al plan especial o proyecto de obras de cada tramo, pero que habrá de ser éste el que las defina adaptándolas a las circunstancias del momento y de cada subtramo.

Respecto a la tipología de sección de cada bulevar (ampliación de aceras vs. andén central) se analizará que requiere cada demanda (demandas peatonales de diversos tipos como compras, paseo, estancia, ejercicio, comercio, equipamientos, etc.) o la existencia de estaciones o

intercambiadores de transporte público. Por todo ello, el criterio general a utilizar para asignar la sección-tipo es que en aquellas calles que tengan mucha actividad peatonal relacionada con la edificación serán preferibles las aceras anchas y las que tengan menor demanda peatonal diaria vinculada a la edificación (y más de paseo) serán más aptas para el andén central.

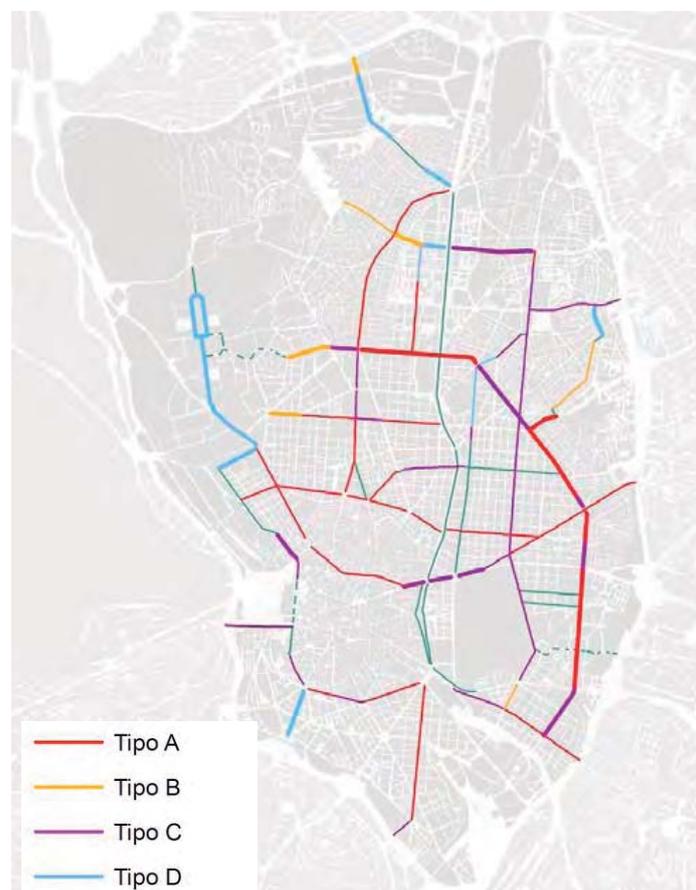
En cuanto a la proporción de la sección, será en el proceso de implantación cuando se valoren todos los factores para establecer las secciones más adecuadas para cada eje y tramo.

El procedimiento para la elección de las secciones tipo constará de dos pasos básicos:

A.- Delimitación de tramos homogéneos y asignación inicial de la sección tipo según el carácter de cada uno: de lugar, con potencialidad de uso peatonal; y de vínculo, con relación a la intensidad del tráfico soportado.

B.- Estudio particularizado de la sección de los tramos a través de fichas de tratamiento de los ejes con un contenido que contemple aspectos como las referencias a los instrumentos específicos (concursos, planes de desarrollo o proyectos de obras) que en su momento los desarrollen; la definición de unos tramos para cada eje y las circunstancias de cada vía (orientación, asimetría de usos o de conexiones en los bordes, posición exacta del arbolado de alineación, presencia de pasos a distinto nivel y accesos a garajes subterráneos, presencia de vía ciclista o carril bus en la planificación correspondiente, etc.)

Las fichas también incorporarán información sobre usos actuales y justificación de la sección propuesta; propuesta de tratamiento, con distintos grados de vinculación; y consideraciones sobre la existencia en otras planificaciones de especial relevancia, o sobre condiciones singulares y específicas de los ejes estudiados.



*Asignación de posibles secciones tipo a los nuevos bulevares*

### E.3. - ELEMENTOS DE IMAGEN

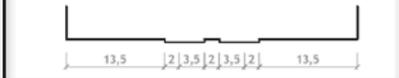
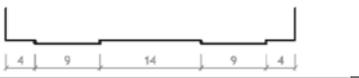
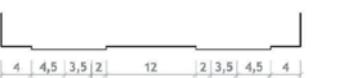
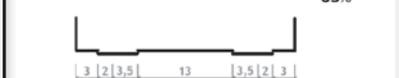
EL Plan Director incorporará como parte sustancial del modelo de intervención propuesto la necesidad de que la red se dote de una imagen propia que la diferencie y signifique del resto de calles, así pueden considerarse como elementos sustanciales de la posible red de nuevos bulevares los que ayuden a conformar su imagen. Son, inicialmente, los siguientes:

- Un arbolado bello, potente y con capacidad de arquitecturizar el espacio y conformar bóvedas naturales

El arbolado fue seña de identidad de los bulevares y debe volver a serlo en el marco de la recuperación ambiental de la ciudad. Se deberán utilizar especies adaptadas al clima y condiciones de la ciudad.

- Una banda ajardinada continua y que sea significativa, tato desde el punto de vista perceptivo como ambiental, denominada “banda verde”

Además del arbolado, el elemento con mayor capacidad para encarnar el cambio propuesto será una banda de carácter naturalizado denominada “banda verde” con la que se trata de obtener un espacio libre de anchura significativa y continuo, imprescindible para lograr el cambio en la imagen de las calles y efecto apreciable sobre la permeabilidad del suelo y el confort climático. En este caso también se deberán utilizar especies vegetales con bajo consumo hídrico.

Asignación inicial Sección-tipo		
Tipo	SOLUCIÓN GENERAL (I-66) 60-75% sección peatonal o sup. verde Plataforma peatonal 9-21 m	SOLUCIÓN RESTRINGIDA (I-50) 45-59 % sección peatonal o superficie verde Plataforma bulevar 9-15 m
A	A40 60% 	56% 
	A30 63% 	47%* 
B	B40 73% 	50% 
	B30*** 63% 	50%* 
C	C40 63% 	58% 
	C30 63% 	53% 
D	D40 73% 	50% 
	D30 63% 	54% 

Ejemplo de asignación inicial de secciones tipo

- Algunos espacios y elementos singulares

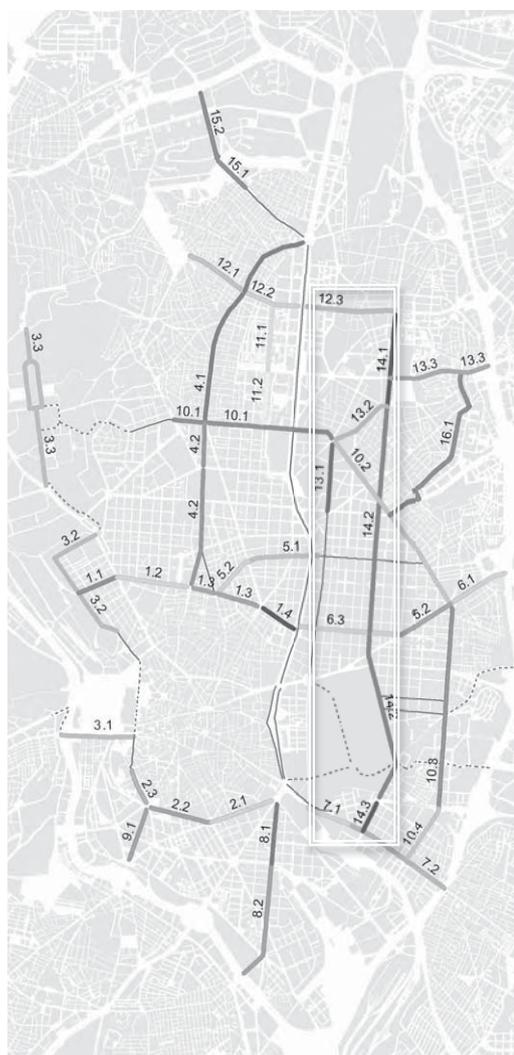
Son espacios singulares que por su origen, por su localización o por sus características formales o tipológicas caracterizan la red propuesta.

- Un sistema de monumentos o piezas de “arte público”

**Eje 14**

**Fichas de tratamiento de ejes  
Calles PRINCIPE de VERGARA y MENENDEZ PELAYO**

**Información uso actual y justificación de la tramificación**



Eje de gran importancia para la red, pues recupera dos bulevares históricos y posee una gran continuidad N-S. Se divide en tres grandes tramos:

**Tramo 1.** El primero va desde la plaza del Peru hasta la de Cataluña, con un ancho de sección predominante de 40 metros en los que se concentran un tráfico motorizado intenso (IMD > 30.000 llegando a casi 50.000 en algún punto) y un uso peatonal también intenso en el entorno de las dos plazas principales.

**Tramo 2.** El siguiente tramo incluye el resto de Príncipe de Vergara hasta la calle de Alcalá y gran parte de su continuación, Menéndez Pelayo, hasta la avda. del Mediterráneo; se distingue del anterior por lo variado de la escena urbana (exterior ensanche, ensanche y parque del Retiro); su desigual uso peatonal: escaso en algunos subtramos -p.ej. al norte de Francisco Silvela- e intenso en otros - entorno Goya-. Presenta a su vez dos anchuras distintas al norte Francisco Silvela, 40 metros, y en el interior del ensanche de Castro, con los 30 metros usuales.

**Tramo 3.** El tramo final de la calle Menéndez Pelayo llegando a la avenida Ciudad de Barcelona muestra, al contrario que el anterior, una baja IMD (<20.000) y un notable presencia de comercio en planta baja que da vitalidad a esta parte de calle.

Tramos	Demanda peatonal*	Demanda tráfico motorizado**
1	+++	+++
2	++	+++
3	+++	++

\* Nivel elevado de uso comercial (>10 estbl./100 m.) y subidos-bajados Transp. público \*\* Calles 30 m IMD > 20.000, calles 40 m > 40.000

**Modelo de ficha de tratamiento de ejes (I)**

## Propuesta de tratamiento

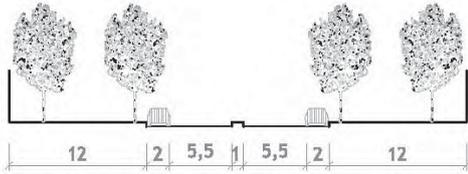
### PROPUESTA ORIENTATIVA DE SECCIÓN TIPO

Tramo1: Príncipe de Vergara (plaza del Perú - plaza de Cataluña)

**Sección A40 i-50%**

Se propone ampliar las aceras, en general de manera simétrica, para reforzar el uso comercial ya existente incluyendo los accesos a la red de metro. Al mismo tiempo, la plantación de nuevos arboles mejora las posibilidades de bienestar al aire libre en el itinerario entre el parque de Berlín y el polideportivo de Chamartín.

Dos carriles por sentido con banda de aparcamiento, uno de ellos con capacidad para transporte público.



Tramo2: Príncipe de Vergara (plaza de Cataluña - calle Alcalá) y Menéndez Pelayo (calle Alcalá - avd del Mediterraneo)

**Sección C40 y C30 i-66%**

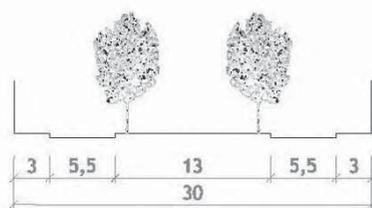
Se propone recuperar el andén central histórico. Gran potencialidad para llegar a ser un ámbito peatonal único y singular, la primera "Gran Calle Tranquila" de Madrid. Para ello sería necesario primar la permeabilidad transversal y limitar la velocidad del tráfico con templado del tráfico, cámaras, etc.

La recuperación del andén central exige trasladar las alineaciones existentes. El arbolado singular existente en la mediana se integrará en el nuevo bulevar.

Como excepción se recomienda el ensanchamiento de acera en los puntos (colegios) en los que la presencia de actividad a pie de calle lo aconseje.

En principio, se propone mantener esta sección, que es la histórica, en el subtramo del Retiro, a pesar de la evidente asimetría del mismo. También cabría convocar un concurso internacional para renovar este frente del Retiro, en el que se podría reconsiderar dicha sección.

Dos carriles por sentido, con circulación mixta de coches, transporte público e incluso bicicletas.

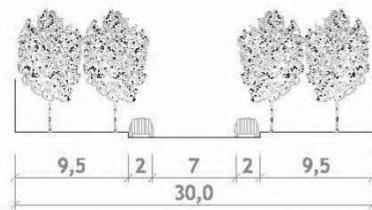


Tramo3: Menéndez Pelayo (avda. del Mediterraneo - avda. Ciudad de Barcelona)

**Sección B30 i-66%**

Se propone ampliar las aceras, reforzando de nuevo el uso local, especialmente el comercio.

Un solo carril por sentido, con capacidad para transporte público, y manteniendo la posibilidad de estacionar en el eje.



Modelo de ficha de tratamiento de ejes (II)

Históricamente los bulevares tuvieron una importante componente monumental y la cada vez más relevante dimensión cultural, de ocio y turismo asociada al espacio público propician la posibilidad de vincular a los mismos un sistema integrado de hitos artísticos que los jalonen y le confieran identidad.

- Acondicionamientos para la relación social y para las redes sociales

Promover la articulación de los nuevos bulevares con las redes sociales y las nuevas tecnologías sería estimular el uso de los bulevares por los sectores más dinámicos la sociedad y, con ello, promover el encuentro generacional y facilitar mayor integración social, atrayendo simultáneamente a los usuarios tradicionales de los bulevares (personas mayores, familias con niños pequeños, etc.) y a las nuevas generaciones de jóvenes y adultos de edades medias.

- Una gestión y mantenimientos específicos, apoyados en fuentes de financiación propia (publicidad, explotación edificaciones auxiliares, etc.)

El Plan Director podrá proponer la posibilidad de gestionar, mantener y comunicar la red de nuevos bulevares de una manera particularizada (como se está haciendo con el Proyecto Madrid Río) y así obtener los objetivos previstos y, en especial, la calidad ambiental de la red propuesta. Todo ello para que la red sea un lugar atractivo, con una imagen de jardín lineal continuo diferenciado.

Otros elementos complementarios pero imprescindibles para configura la imagen de la nueva red serán:

- Los equipamientos propios de las zonas estanciales (bancos, fuentes, etc.) y específicos para los distintos colectivos (zonas infantiles, recorridos de footing, biosaludables, zonas de mayores)
- Una señalización direccional propia, que sirva a los peatones e identifique la red
- Una regulación del tráfico que modere la velocidad y que, en los bulevares con andén separado, permita la permeabilidad transversal

#### **F. Conclusiones. La red de nuevos bulevares en el Preavance de la revisión del Plan General**

Tras una larga historia la idea de bulevar mantiene hoy su enorme potencialidad como eje urbano capaz de transformar la ciudad reintroduciendo la naturaleza en ella, promoviendo la vida social en el espacio público y la búsqueda de formas de movilidad más sostenibles. Sin embargo, la multifuncionalidad del bulevar histórico y de los posibles nuevos bulevares, hace difícil su encaje en las clasificaciones convencionales con que se



*Paseo de Las Delicias y calle Príncipe de Vergara en una hipotética transformación.*

*Posible recuperación de la Plaza del Marqués de Salamanca y exposición de Sophia Vari en el P° de La Castellana*

afronta en los planes urbanísticos la definición y distinción de los diversos elementos de los espacios públicos urbanos, así como en los modelos vigentes de ordenación viaria y de sus jerarquías. Porque, en efecto, el bulevar:

- Incluye funciones viarias, asociadas a la movilidad, sea ésta motorizada o no motorizada, pública o privada, y funciones de ocio y recreativas, asociadas a los espacios libres y zonas verdes, lo que le hace aunar en un único ámbito espacial dos de las categorías de uso, dos de las redes públicas más arraigadas en la tradición urbanística española: la red viaria y la de los espacios libres. En realidad, el bulevar no hace sino reflejar la cada vez mayor complejidad que se da en muchos elementos urbanos y la considerable dificultad que la concepción funcionalista tradicional, basada en clasificaciones/segregaciones excluyentes, tiene para regularlos.
- Participa de varias escalas espaciales, actuando como elemento estructurante general de distrito o, incluso, de ciudad, en la medida de su alcance geográfico, pero focalizando, al mismo tiempo una vida local, de barrio, que se apoya en sus plataformas peatonales. Por tanto, desde el punto de vista de su posición en relación a los niveles de las redes o sistemas de espacios públicos, característicos también del ordenamiento urbanístico español (generales o municipales y locales), o en relación a la jerarquía viaria, basada fundamentalmente en una clasificación por escalas funcionales (metropolitana, urbana, distrital, local), el concepto de bulevar tal como se pretende trasladar a la revisión del Plan General pertenece a diferentes escalas, es “*trans-escalar*”, e inclasificable en un nivel o ámbito espacial único, en la medida en que, cada uno de ellos debe cumplir funciones estructurales generales y, simultáneamente, funciones locales, como espacio de relación social y de apoyo a la actividad económica de barrio.
- Pone en cuestión la idea de estructurar la ciudad a partir de la definición de unas “áreas ambientales”, que no deben ser atravesadas por tráfico de paso, rodeadas, y por tanto segregadas, por grandes arterias viarias en las que se concentra el tráfico automóvil. La idea de los bulevares tampoco encaja bien en esta concepción, hasta ahora dominante en la ordenación viaria, en la medida en que, no limita a las áreas ambientales la recuperación del espacio público, sino que la extiende a una red articulada de grandes ejes urbanos y, a través de ella, al conjunto de la ciudad.

En definitiva, el concepto de bulevar pone en evidencia la insuficiencia, tanto de la visión funcionalista de la ciudad, que ha guiado la planificación urbana de las últimas décadas, como el conjunto áreas ambientales-viario jerarquizado, que ha dominado congruentemente con la anterior; la ordenación de la movilidad urbana en el mismo período. En su lugar, la idea de los nuevos bulevares aboga por:

- Promover una movilidad más equilibrada y sostenible y, por ello, orientada a potenciar los medios de desplazamiento no motorizados, a pie y en bicicleta, o el transporte público, y a reducir la impronta de la circulación del automóvil, hasta ahora el medio dominante en superficie.
- Una recuperación de la calidad ambiental y paisajística de las grandes calles de Madrid, y de la vida social en el espacio público, potenciando los espacios peatonales de tránsito y estancia.

Desde el punto de vista de su consideración entre los espacios públicos, los nuevos bulevares, tal como se concebirán en el Plan Director, y se incorporarán en la revisión del Plan General, resultan de muy difícil clasificación y deberán entenderse como un tipo especial de vía, o espacio libre, capaz de integrar el carácter de “lugar” (de potencial uso peatonal) con el de “vínculo” (de espacio asociado a la movilidad), con funciones específicas y un cuidado equilibrio de su sección transversal, que probablemente requerirá una personalidad urbanística y jurídica propia.

Por todas estas razones se recoge su fase primera (RNB.I) como parte de la red de Paseos y bulevares de la estructura básica ambiental y de equipamiento social incorporada a este Preavance de la revisión del Plan General.

### **3.5.8 GUÍA DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO**

#### **3.5.8.1 Objetivo de la propuesta**

La “Estrategia para la Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres de la Ciudad de Madrid, 2011-2015” pretende incorporar el Enfoque Integrado de Género en todas las políticas municipales. Este enfoque, también denominado “mainstreaming”<sup>2</sup>, surge como una estrategia para romper las barreras que impiden el logro de la igualdad real de oportunidades entre los sexos, asentando la incorporación de la dimensión de la igualdad de género en todas las políticas del Ayuntamiento de Madrid.

Por tanto, el objetivo de esta propuesta consiste en incorporar el Enfoque Integrado de Género en el proceso de revisión del Plan General, para lo cual se tendrán en cuenta las aportaciones realizadas por la “Guía de Planeamiento Urbanístico desde la perspectiva de género para el Municipio de Madrid”, tanto respecto a las determinaciones de planeamiento general como a las determinaciones de ordenación urbanística pormenorizada, que se concretan al final de este apartado. Este concepto de Igualdad de Oportunidades se hace extensivo a todos los colectivos que por alguna razón, edad, discapacidad o segregación, puedan sufrir condiciones de exclusión en cuanto al desarrollo pleno de sus facultades y al acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad.

El contenido íntegro de esta Guía se publicará como un documento anexo al Avance de Revisión del PGOUM y servirá para establecer directrices a los diferentes instrumentos de planeamiento, gestión y diseño de la ciudad. Es importante además destacar que el concepto de perspectiva de género, como el de sostenibilidad, al igual que otros que se plantean en las estrategias de ciudad, tiene carácter transversal y la consecución de sus objetivos se construye sinérgicamente con muchos de los instrumentos y propuestas sectoriales que se proponen en este documento.

#### **3.5.8.2 Marco Legal**

En el diagnóstico y en la estrategia de cohesión social se mencionaron, como normativa que fundamenta la perspectiva de género en el planeamiento urbano, los siguientes preceptos:

- los artículos 24 y 25 de la “Carta Europea para la Igualdad de Mujeres y Hombres en la vida local” comprometen al Ayuntamiento de Madrid, como signatario de la Carta, a considerar el principio de igualdad de mujeres y hombres como dimensión fundamental del conjunto de su planificación en todo lo que se refiere al desarrollo sostenible de su territorio.
- el artículo 31 de la “Ley Orgánica 3/2007 para la Igualdad efectiva entre Mujeres y Hombres” establece que las Administraciones Públicas tendrán en cuenta la perspectiva de género en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico.

<sup>2</sup> El concepto de “mainstreaming” apareció por primera vez en la Conferencia Mundial de las Mujeres en Nairobi en 1985, se incorpora al III Programa de Acción para la Igualdad de Oportunidades de la Unión Europea (1991-1995) y se convierte en estrategia a partir de la IV Conferencia Mundial de la Mujer celebrada en Beijing en 1995. Asimismo, el “mainstreaming” se convierte en uno de los objetivos del Tratado de Ámsterdam y su utilización aparece recogida en el IV y V Programas de Acción de la Unión Europea para la Igualdad de Oportunidades.

- y el artículo 10.1.c del “Real Decreto Legislativo 2/2008 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo” señala que en la ordenación de los usos del suelo se deberá tener en cuenta el principio de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.

### 3.5.8.3 Descripción básica de la propuesta

En la mencionada Guía se enumerarán las líneas generales que definen un planeamiento urbano sensible al género, entre las cuales destacan las siguientes:

- La necesidad de dar espacio, equilibrar y relacionar las diferentes dimensiones de la vida. Así frente a la dispersión y zonificación se propone favorecer los espacios flexibles, de usos múltiples y con una densidad suficiente para sostener la complejidad de la vida urbana.
- Conseguir un equilibrio entre la vida privada y el espacio público. Existe una tendencia a la privatización de la vida urbana. Frente a ello se reivindica la diversidad social como uno de los ingredientes fundamentales de un espacio público rico, que trabaja a favor de la cohesión social.
- Asumir el cambio social, luchando contra la segregación espacial, que postule una mezcla social de rentas, de orígenes, de edades, el equilibrio entre el centro y la periferia y una nueva visión de la seguridad y el conflicto.
- Fomentar el desarrollo económico sostenible, apostando por la regeneración de barrios y la rehabilitación.

### 3.5.8.4 Relación con las estrategias

Esta propuesta desarrolla las estrategias señalados en el objetivo de cohesión, en el que se recogen las líneas estratégicos para lograr una ciudad planificada desde la perspectiva de género.

Las mencionadas estrategias se refieren a la promoción de la inclusividad en el urbanismo, la apuesta por un modelo de ciudad densa y compleja, la conciliación de la vida personal, familiar y profesional, la accesibilidad universal y la mejora de la percepción de la seguridad que permita vivir la ciudad sin miedo.

### 3.5.8.5 Descripción pormenorizada de la propuesta

La Guía abordará con mayor detalle dos aspectos fundamentales para el planeamiento urbano: el espacio público y las dotaciones.

#### A. El espacio público

En cuanto al espacio público, la Guía enumera los siguientes objetivos para un espacio público visto a la luz de género:

- Equilibrar las desigualdades y generar nuevas oportunidades.

Los bienes comunes, como el espacio público, siguen siendo los más accesibles para quienes menos recursos propios tienen, contribuyendo a equilibrar desigualdades y a generar oportunidades nuevas. El espacio público, de acceso universal, como lugar de democratización de la sociedad, puede proveer y facilitar muchas necesidades que no están cubiertas satisfactoriamente para toda la ciudadanía.

- Favorecer la autonomía de los colectivos más vulnerables.

Intervenir a favor de la equidad supone crear las condiciones para que todos los colectivos que no pueden actualmente lidiar con la movilidad motorizada de forma segura (menores, mayores y personas con discapacidad), puedan volver a recuperar y hacer un uso autónomo de la calle, generando unas mejores condiciones de vida para estos grupos sociales y también, para quienes se ocupan de ellas y de ellos, mayoritariamente mujeres.

- Facilitar las tareas domésticas y la conciliación de la vida personal y laboral.

La necesidad de la conciliación de la vida personal y laboral es una cuestión básica en la agenda europea y, sin embargo, suele asociarse a las condiciones laborales y rara vez al impacto de la forma urbana, las distancias, los recursos y tiempos de las ciudades. ¿Cómo se materializa la corresponsabilidad en el planeamiento? Generando proximidad, accesibilidad y atractivo. La simplificación en la gestión urbanística y en los servicios públicos provoca una ciudad de piezas inconexas que complica la vida a quienes tienen que compatibilizar distintas actividades y esferas a lo largo del día.

- Favorecer el uso “libre de miedo”.

La seguridad en las ciudades ha sido uno de los temas que los movimientos de mujeres han conseguido situar en la agenda política en las últimas décadas del siglo pasado. No cabe hablar de equidad e igualdad si la mitad de la población sufre temor o restringe el uso y disfrute de la ciudad a causa del miedo. Para ello, es necesario redefinir el concepto mismo de seguridad, mostrando que esta cuestión tiene que estar integrada en la planificación urbana y en la elaboración de proyectos.

La seguridad en las ciudades debe abordarse desde la aplicación de los “Principios de Montreal sobre el diseño de espacios públicos”, de los cuales se mencionan aquellos que tienen una mayor repercusión en el planeamiento urbano:

- Saber dónde se está y adónde se va. La legibilidad del espacio público resulta fundamental para garantizar este principio.
- Ver y ser vista. La visibilidad se obtiene a través del diseño urbano.
- Oír y ser oída. La concurrencia de personas en el espacio público constituye un control social que genera una mayor percepción de seguridad.

Así mismo, la Guía propondrá una intervención sobre el modelo espacial incidiendo en aspectos clave que conforman la estructura del espacio público, en particular la clasificación del suelo, los usos y la densidad.

- Clasificación de suelo

La concentración de los esfuerzos y la inversión en la ciudad consolidada está totalmente en línea con el urbanismo de género y el urbanismo sostenible. Esta forma de planificar sobre lo existente está menos ensayada y exige un replanteamiento de las herramientas de intervención y de la forma de trabajo. Las labores de gestión cobran un gran protagonismo y la participación ciudadana se torna como una herramienta indispensable para hacer posible y garantizar el éxito de la intervención en áreas urbanas habitadas.

La regeneración urbana exige la estructuración y jerarquización de los espacios libres y la búsqueda de nuevos usos y nuevas soluciones para el espacio público existente. En aquellos ámbitos de la ciudad donde las zonas libres son escasas y/o están muy deterioradas, como los espacios libres interbloques de barrios de la periferia, iniciativas comunitarias, podrían servir para recualificar esos barrios, creando espacios de centralidad y calidad. En este escenario de

ciudad consolidada es posible un viario que mantenga o proponga un menor protagonismo de la movilidad motorizada, creando calles que conecten lo nuevo y lo viejo y que puedan superponer actividades y usos diversos que doten de interés al espacio público.

#### – Usos

La técnica de la zonificación ha llevado a excesos que dificultan la necesaria mezcla y complejidad que precisa el espacio público. El espacio público resultante refleja bien esta limitación: calles que se vacían durante gran parte del día; espacios que pueden tener gran calidad constructiva pero absolutamente carentes de vida y de interés; y un incremento de la percepción de inseguridad debido al aislamiento y a la falta de uso y apropiación ciudadana del espacio.

Al marco normativo y a la cultura urbanística, se suma una forma de trabajo que perpetúa la compartimentación de decisiones y la segmentación de competencias. Para evitar la desconexión de piezas por el territorio se recomienda:

- Ampliar las posibilidades de incluir otros usos, distintos del global de cada área, mediante la definición de usos compatibles o permitidos. La segunda opción es la de acuñar el término de “uso global mixto” que permita incluir en una misma área, con vocación de centralidad, varios usos combinados, por ejemplo, “uso global residencial-terciario”.
- Un tema esencial en ese reparto de funciones vitales es la localización e integración de los equipamientos, como elementos de riqueza del espacio público frente a la concepción de los mismos como piezas desconectadas y aisladas en su función única.
- Defender los usos residenciales, aumentar la calidad del espacio colectivo y favorecer la variedad de negocios depende de los instrumentos del planeamiento urbano, pero también de la gestión, empezando por la concesión de licencias, las decisiones sobre áreas peatonales, la rehabilitación de viviendas y su coste, la accesibilidad, etc.

#### – Densidad urbana

La densidad es una de las principales herramientas del planeamiento municipal, tanto para el suelo urbano consolidado y no consolidado como para los sectores de suelo urbanizable. La vida urbana rica y diversa exige unos umbrales mínimos de densidad para garantizar la viabilidad de comercios variados, actividades culturales y ocio. La optimización de las infraestructuras y redes de transporte público están también muy vinculadas a la densidad y según ésta se va reduciendo, disminuye la eficacia de los servicios colectivos.

Por otra parte, debe señalarse que el espacio público como malla que une y articula los distintos elementos urbanos, está íntimamente vinculado a las edificaciones y piezas de sus bordes, tanto de titularidad pública como privada. El espacio público no sólo no es ajeno al espacio privado sino que establece una relación continua; a veces en positivo de diálogo y enriquecimiento mutuo; y otras, en negativo, de sospecha y divorcio.

De ahí que la Guía haga recomendaciones en relación con la edificación y los vallados, las tipologías constructivas, las dimensiones y tratamiento de las manzanas y las dotaciones de plazas de aparcamiento.

#### – Tipologías constructivas

La mezcla o diversidad social viene dada por la concurrencia, en una misma área de la ciudad, de población diversa en cuanto a renta, edad u origen. Como se ha mencionado anteriormente, la diversidad social es uno de los ingredientes fundamentales de un espacio público rico, ya que garantiza la heterogeneidad y la superposición de usos y horarios. Genera, de esta manera, un

tejido urbano más complejo y mejor adaptado a los cambios y a los patrones de necesidades de las personas a lo largo de su vida.

Para lograr diversidad social y evitar la monotonía arquitectónica, es importante que la oferta de vivienda sea variada, tanto en su tamaño y tipo, como en las formas de tenencia. Lo mismo sucede en los barrios consolidados y en los centros históricos, donde es básico luchar por la permanencia de la población residente frente a los procesos paralelos de degradación urbanas que empobrecen el espacio público.

- Dimensiones y tratamientos de manzana

La normativa de edificación debería establecer un máximo de los frentes de fachada para evitar que las edificaciones se conviertan en barreras infranqueables y generen monotonía en el espacio público.

Otra de las cuestiones que inciden en el dinamismo e interés de una calle urbana es el grado de porosidad de la edificación, esto es, los accesos a los edificios desde el exterior. Como recomendación general, los puntos de comunicación entre el interior y el exterior no deberían concentrarse sino repartirse a lo largo de toda la manzana.

Por el contrario, el tratamiento de salidas de vehículos debería ser el opuesto, esto es, concentrar las salidas para minimizar los puntos de conflicto generados por los vehículos que atraviesan el espacio peatonal.

- Aparcamientos

La restricción del aparcamiento se ha desvelado como uno de los mecanismos más útiles para disuadir su uso, aunque las exigencias contempladas en la legislación del suelo no contribuyan a poner coto a la presencia y predominio de este bien privado en las calles.

Lo que parece más necesario es establecer máximos en suelo no residencial, como forma de limitar y domesticar el uso del vehículo y favorecer soluciones más sostenibles basadas en el uso de transportes públicos o en el fomento de los modos no motorizados.

Por último, la Guía propondrá intervenciones en los espacios libres, tanto en la red viaria como en las zonas verdes.

- Red viaria

El planeamiento general puede realizar una jerarquización del viario y una categorización de los espacios libres, clasificando sus elementos y estableciendo normas para su diseño. Cuando se trata de la red viaria la escala macro no debe desintegrar o desdibujar las consideraciones básicas y requerimientos del viario de escalas inferiores. Se trata de una red capilar interconectada y el sistema tiene sentido sólo en conjunto.

Este aspecto es de suma importancia cuando se vincula con la forma de abordar las distintas redes, su diseño e integración. Habitualmente el proceso es “de más rápido a más lento” y las infraestructuras y vías rápidas asumen un fuerte protagonismo en la definición y estructuración del sistema urbano.

Por eso, es importante que el planeamiento territorial defina y establezca redes ciclistas y redes peatonales y que proponga para ambas criterios de diseño básico y formas de salvar intersecciones y cruces con el resto de redes. Al igual que la red viaria convencional, la red de itinerarios peatonales y ciclistas debería formar parte de los Sistemas Generales de Comunicaciones.

– Zonas verdes

La definición de grandes parques urbanos, los “pulmones de la ciudad”, no deben desdibujar la importancia de los pequeños espacios verdes de los barrios, evitando ubicarlos en los bordes de grandes infraestructuras, en zonas ambientalmente degradadas o en espacios marginales. Muchas veces es más importante la cualidad que la cantidad en lo que se refiere a espacios libres y su interconexión, formando sistemas continuos, potencia las condiciones de los espacios individuales.

## **B. Las dotaciones**

El planeamiento urbanístico tiene que ir más allá de la dotación de suelo, integrando un programa de coordinación y gestión transversal que amplíe las soluciones al ciclo completo de una dotación: análisis de las necesidades, planificación, gestión y evaluación.

– Análisis de necesidades dotacionales

Las demandas dotacionales deben estudiarse a través de diagnósticos plurisectoriales que permitan entender cada ámbito urbano en toda su complejidad, con objeto de ofrecer los servicios públicos de forma integrada. Para delimitar dichos ámbitos debe tenerse en cuenta la ubicación de la población residente frente a otros criterios físicos (tipologías edificatorias) o jurídicos (clasificación y categorización del suelo).

Unos parámetros dotacionales mínimos contribuyen a garantizar niveles de calidad adecuados, buscando un reparto equitativo de los servicios y las inversiones en un ámbito territorial. También se recomienda la realización de estudios cualitativos que maticen y singularicen la demanda de las distintas áreas urbanas.

– Planificación urbanística

Las respuestas a las demandas sociales exigen redefinir y ampliar el mismo concepto de equipamiento por las siguientes razones:

- El nuevo rol social de las mujeres y su incorporación masiva al mercado laboral está transformado el papel que tradicionalmente tenían las familias en el cuidado de personas dependientes, exigiendo nuevos servicios vinculados a los cuidados.
- Los cambios acaecidos en el modelo urbano y territorial, que han llevado a la debilidad del pequeño comercio, están provocando que determinados servicios de proximidad tengan que regularse como equipamientos para garantizar su pervivencia en los centros urbanos o su instalación en los nuevos barrios.
- La carestía e inaccesibilidad de la vivienda para ciertos colectivos sociales –jóvenes, madres solteras, inmigrantes, etc.- está también conduciendo a considerar como equipamiento cierto tipo de viviendas que dan respuesta a esta demanda que no tiene posibilidad de acudir al mercado libre

En cuanto a la ubicación de los equipamientos, no se trata sólo de prever un uso, de reservar suelo, sino de garantizar una localización adecuada de las dotaciones y servicios públicos en espacios accesibles y de calidad. Se pueden regular distancias máximas y otras condiciones de accesibilidad con respecto a la red peatonal y a los transportes públicos. Así mismo, se pueden establecer una serie de condicionantes ambientales de partida que eviten su ubicación en zonas degradadas o residuales.

La denominada “ciudad de distancias cortas” permite equipamientos deportivos, culturales, sanitarios, educativos o comerciales próximos. Como referencia de este concepto, resulta

interesante la propuesta recogida por Salvador Rueda sobre la accesibilidad a los distintos niveles de equipamientos en este modelo urbano.

Nivel vecindario 300 m = 5 minutos andando

Nivel barrio 600 m = 10 andando andando

Nivel urbano 1000 m = 15 andando andando

Otra forma de garantizar la integración es regulando la relación entre las edificaciones que albergan las dotaciones y el espacio circundante. La Guía recogerá, entre otras, las siguientes propuestas:

- Línea de edificación próxima al espacio público. Situando la línea de edificación a ras de calle o próxima a ella, se contribuye a la accesibilidad en todos los sentidos y al diálogo entre dentro y fuera, retroalimentando el atractivo y la seguridad de ambos espacios.
- Evitar los vallados, especialmente los opacos y rígidos. Los equipamientos públicos deberían evitar el uso de vallados. En aquellos que, justificadamente, se tengan que vallar, se promoverán delimitaciones blandas o con cierta transparencia.
- Retranqueos en las zonas de acceso. Establecer retranqueos obligatorios en los frentes de los equipamientos contribuye a favorecer usos estanciales en sus inmediaciones y, por lo tanto, a dinamizar la vida de las calles.
- Legibilidad y facilidad de uso y acceso. No sólo la supresión de barreras arquitectónicas, reguladas por Ley, debe contemplarse en el acceso a los edificios públicos. También su diseño debe favorecer una comprensión sencilla de la ubicación de los accesos y de la forma de uso de sus distintos ámbitos por parte de los usuarios/as.
- Soluciones arquitectónicas que favorezcan que los usos en los espacios interiores se abran al exterior. Dentro de la enorme variedad posible, se promoverá que los edificios contemplen distintas soluciones arquitectónicas, como ventanales, terrazas, o miradores, que funcionen como los “ojos” y los “oídos” de las fachadas.
- Los equipamientos no deberían ser barreras infranqueables dentro de la trama urbana. Aunque los usos que alberga exijan grandes dimensiones, la normativa de edificación debería recoger un máximo de longitud de los frentes de fachada para evitar que se generen manzanas de dimensiones de escalas no domésticas.

Se debería, así mismo, recoger la posibilidad de implantar equipamientos polivalentes que pudieran absorber usos múltiples. Espacios de convivencia entre actividades y usuarios/ os diversos que permitieran sumar actividades en un mismo soporte y generar economías de escala. El planeamiento debe recoger esa posibilidad no sólo en las zonas donde el suelo disponible es escaso, sino también en zonas que carecen de espacios de centralidad, como las áreas de baja densidad, allí donde los equipamientos pueden contribuir a articular una cierta jerarquía urbana y cualificar su estructura.

#### – Gestión urbanística

El planeamiento urbano debería facilitar nuevas formas de gestión, asumiendo la posibilidad de usos mixtos y la creación de equipamientos polivalentes antes mencionados. Así mismo, la posibilidad de cambios de uso en la infraestructura construida o la capacidad de dar cabida a servicios de proximidad en infraestructuras o espacios públicos muestran que la innovación en la gestión sólo es posible si la planificación urbanística las ha previsto previamente.

La innovación en la gestión no es sólo ampliar el abanico de respuestas para proveer de servicios a la ciudadanía, sino también cambiar las formas de trabajo institucional para priorizar la coordinación intra e inter departamental frente a la especialización fragmentada y a la segmentación sectorial.

La gestión mixta público-privada que se propone desde el urbanismo de género conlleva un refuerzo de lo público. Se trata de que los equipamientos asuman un papel activo en la articulación y dinamización de la vida social y comunitaria de un barrio, lo que supone apoyar, integrar y colaborar con organizaciones vecinales y sociales y con pequeñas empresas locales.

– Evaluación

La evaluación es la manera idónea para conocer los efectos deseados e indeseados de las intervenciones públicas. Esta herramienta permite, en un escenario de cambio social, valorar las repercusiones y afinar las políticas públicas, así como en el destino de las inversiones.

La evaluación consiste en hacerse preguntas sobre la utilidad relativa de la inversión pública, con el fin de mejorar su rendimiento o corregir sus sesgos, lo que resulta especialmente interesante cuando se analiza desde la perspectiva de género.

Evidentemente, las preguntas pueden situarse en diferentes momentos del ciclo de las políticas públicas: antes de la inversión, siendo la evaluación una herramienta para prever los efectos o comparar alternativas; durante la vida del proyecto, para mejorar el funcionamiento o cambiar lo que no logra sus objetivos; al final del mismo, si el proyecto tiene fin, o cuando quiere tomarse una decisión importante sobre su continuidad o su replicabilidad.

La evaluación es, además, una forma muy adecuada de fortalecer el servicio o equipamiento y su implantación, puesto que se basa en las preguntas e ideas de los “stakeholders” (actores implicados). Ello permite que el malestar o las dificultades se expresen, pero también los apoyos, alianzas, ideas o creatividad. Bien diseñada, ofrece seguridad a las decisiones públicas, que cuentan con información rigurosa, lo que favorece la innovación y el riesgo, al contarse con elementos de juicio para realizar los cambios que sean necesarios. Por último, permite garantizar la utilidad de recursos escasos y establecer prioridades equitativas sobre gasto público.

## C. Conclusión

Por tanto, la aportación de la “Guía de planeamiento urbanístico desde la perspectiva de género para el municipio de Madrid” al proceso de Revisión del Plan General puede resumirse en la propuesta de las siguientes determinaciones de ordenación:

### C.1. DETERMINACIONES DE PLANEAMIENTO GENERAL

- El establecimiento de un patrón general de usos más flexible, ampliando las posibilidades de incluir otros usos distintos del global de cada área, así como creando áreas de usos global mixto.
- La normativa sobre dotaciones deberá facilitar la creación de dotaciones integradas por varios usos dotacionales. Asimismo, se ampliará la definición del uso dotacional para incluir la vivienda pública destinada a colectivos especialmente necesitados, así como las actividades económicas que precisen ser protegidas.
- Jerarquizar el viario limitando el protagonismo de las vías rápidas en la estructuración del sistema viario: la escala macro no debe desintegrar los requerimientos del viario de escalas inferiores
- Previsión de Redes Generales peatonales y ciclistas

**C.2. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA PORMENORIZADA, QUE SE INCORPORARÍAN A LA “ORDENANZA MUNICIPAL DE URBANIZACIÓN, INSTALACIONES, EDIFICACIÓN Y CONSTRUCCIÓN”:**

- En los edificios dotacionales, la línea de edificación deberá situarse a ras de calle o próximo a ella.
- Evitar los vallados opacos.
- Retranqueos obligatorios en los frentes de los equipamientos.
- Diseñar los edificios dotacionales de forma que faciliten su legibilidad y faciliten su uso y acceso.
- Fomentar soluciones arquitectónicas que permitan que los espacios interiores se abran al exterior.
- Establecer una longitud máxima de frente de fachada.
- Aumentar la “porosidad” de los edificios, repartiendo los puntos de comunicación entre el interior y el exterior, a lo largo de toda la manzana.
- Por el contrario, concentrar las salidas de vehículos para minimizar los puntos en que el vehículo atraviesa el espacio peatonal.
- Restringir las reservas para aparcamientos.
- Fomentar la colaboración público-privada en la ejecución del planeamiento, integrando a las organizaciones vecinales y sociales, así como a las pequeñas y medianas empresas locales.