Más Madrid

DESMONTANDO EL PUENTE

CONECTA VALLECAS

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 2
   1.1. Proyecto Abroñigal 3
2. DEMANDA VECINAL: ANTECEDENTES 5
   2.1. Histórico 5
   2.2. Obras de remodelación de la M-30: crónica de un agravio comparativo y de una promesa incumplida 7
   2.3. La demanda se reactiva en Retiro en 2007 10
   2.4. Los presupuestos participativos retoman la reivindicación en 2019 11
   2.5. El derribo según los programas políticos 12
3. BENEFICIOS PARA LA CIUDADANÍA 14
   3.1. Introducción 14
   3.2. Sociales 17
   3.3. Medio ambiente y salud 18
   3.4. Económicos 22
4. CONSIDERACIONES TÉCNICAS 24
5. PROPUESTA 27
   5.1. Regeneración del entorno del Puente de Vallecas 29
   5.2. Zonas de actuación 30
   5.3. Propuesta básica de actuación 33
   5.4. Imágenes de proyectos ya ejecutados 36
   5.5. Infografías preliminares de la propuesta 40
6. VALORACIÓN PRESUPUESTARIA 42
7. REFERENCIAS 45
   7.1. Documentales 45
   7.2. Periodísticas y web 47

1. INTRODUCCIÓN

El proyecto Conecta Vallecas surge con la intención de recoger la demanda ciudadana existente para eliminar una de las barreras urbanas más perjudiciales que existen a día de hoy en Madrid: el escalextric de Puente de Vallecas. Este desmantelamiento ha sido objeto de reivindicación por parte de asociaciones y ciudadanía de los distritos de Puente de Vallecas y Retiro durante más de 20 años.

Este corte en la trama urbana expresa en términos urbanísticos un punto de la diagonal de la desigualdad de Madrid, toda vez que separa dos distritos situados casi en los extremos del ranking de la desigualdad de nuestra ciudad: Puente de Vallecas, el más vulnerable de la ciudad en términos absolutos, y Retiro, el segundo más favorecido de la ciudad, solo por detrás de Chamartín. Este proyecto pondría fin, por tanto, al efecto barrera entre Retiro y Puente de Vallecas y contribuiría a vertebrar la ciudad desarrollando un tipo de obra que ha sido reservado generalmente para otras zonas más privilegiadas de la ciudad.

Como ha puesto de manifiesto el reciente colapso del puente de Joaquín Costa, es cuestión de tiempo que tengamos que acometer la eliminación de este tipo de infraestructuras obsoletas que fracturan y obstaculizan la convivencia y la movilidad de la ciudadanía. El escalextric sobre la avenida de la Albufera se abrió al tráfico en 1976, siete años después de que lo hiciese la estructura de la calle Joaquín Costa. La cercanía del fin de su vida útil, a pesar de su reforma en 1993, hace que su desmantelamiento deba convertirse en una de los objetivos preferentes para modernizar y equilibrar la ciudad, haciéndola habitable para su vecindario.

Este proyecto podría constituir, además, un gran paso para la transformación urbana de Madrid hacia un modelo más sostenible y verde donde se disminuya el volumen de tráfico, se recupere espacio público para la ciudadanía y se potencie el transporte público. Una fórmula por la que se está apostando en todas las ciudades europeas salvo en Madrid y que está generando debate en torno al futuro de la M-30. No en vano, somos la capital de Europa que tiene una autopista de alta capacidad más cercana a su centro (el enlace de la M-30 con la A5 está a menos de 2 kilómetros de Sol).

Desde el punto de vista político supondría saldar una cuenta pendiente del Ayuntamiento de Madrid con el sur de la ciudad. Un proyecto tan emblemático como este, sumado al plan de

cierre de la incineradora de Valdemingómez, haría que Vallecas se sintiera, por fin, tenida en cuenta.

Existen múltiples soluciones finales para el diseño final del entorno del Puente de Vallecas, una vez desmontado el paso elevado. Más allá de la demolición, hay toda una serie de decisiones iniciales que condicionarán el diseño final de la propuesta. Muchas de ellas deberán ser fruto de procesos participativos y de deliberación colectiva. Además, se podrían sumar al proyecto algunas iniciativas ciudadanas ya creadas como la playa de Vallecas.

En esta fase del proyecto no entramos a detallar estas posibles soluciones, más allá de conseguir introducir en el debate público y político de la ciudad la necesidad de demoler el paso elevado y de transformar el entorno. La ubicación exacta de las paradas de autobús o el tipo de pavimento o las especies de árboles que se vayan a colocar, aunque muy importantes, no son cuestiones que necesitemos especificar en estos momentos.

Por otro lado, sí que partimos de una premisa inicial fundamental: es posible transformar integralmente el entorno del Puente de Vallecas. Se puede modificar la circulación de los vehículos privados que atraviesen la zona de norte a sur, y existe un túnel bypass ya construido y en funcionamiento. Recordemos que en el Puente de Vallecas cohabitan dos M-30: una por superficie (con 14 carriles, 8 en altura y 6 a ras de suelo) y otra bajo tierra (por el túnel discurren 6 carriles más). Es más, un estudio realizado por el propio Ayuntamiento de Madrid en 2005 daba viabilidad al proyecto.

La cautela antes apuntada no quiere decir que no empecemos a pensar ya en cómo queremos vivir el futuro espacio que se gane al demoler el puente, cómo vamos a movernos, qué vegetación y materiales nos vamos a encontrar o cómo quedaría una vista aproximada del conjunto. Más adelante apuntaremos algunas ideas.

1.1. Proyecto Abroñigal

Es conveniente diferenciar este proyecto de la Operación Abroñigal. La gran envergadura de esa operación, que ya figuraba en el programa electoral del PP en 2003, requiere poner en común los intereses de muchos actores y un proceso demasiado largo que retrasaría *sine die* el derribo del escalextric de Puente de Vallecas. Madrid Nuevo Norte es el mejor ejemplo de la dificultad de este tipo de procesos. No obstante, es cierto que Conecta Vallecas podría considerarse una primera fase de esa gran operación a largo plazo que incluiría la reordenación

de la estación de mercancías Madrid-Abroñigal, enclavada en el distrito de Puente de Vallecas. Esta estación, que hace frontera con los distritos de Arganzuela y Usera, se sitúa junto a las vías de circunvalación M-30 y M-40, apenas a unos metros de la Terminal Sur de Autobuses y a 2 kilómetros de la Estación de Atocha y ocupa 230.000 m^2 a los que se puede agregar una superficie similar de otras instalaciones ferroviarias también propiedad de ADIF.

Los motores de este proyecto serían la construcción de viviendas públicas para jóvenes, un nuevo Campus de la Universidad Politécnica, una nueva estación de cercanías junto a la de la Avenida de San Diego y el barrio de La Viña, así como, la implantación de empresas tecnológicas, que, aprovechando las conexiones por transporte público, la cercanía residencial y los centros de formación especializada, supongan un aliciente para la creación de empleo de calidad.

Este gran proyecto supondría vertebrar el sur municipal, principalmente de los distritos de Puente de Vallecas y Usera, regenerando dos de los tres barrios con peores indicadores de renta del municipio, Entrevías y San Diego. Es obvio que la distribución territorial de la población no se hace libremente. Lamentablemente, las ciudades se construyen segregando a los distintos grupos sociales. En el caso de Madrid, no se es pobre por vivir en Entrevías o en San Cristóbal, al contrario, se vive en estos barrios porque se es pobre, que es bien distinto.

2. DEMANDA VECINAL: ANTECEDENTES

2.1. Histórico

El puente sobre el arroyo Abroñigal, o Puente de Vallecas, se encargó hacia el año 1731 al arquitecto Pedro de Ribera, Maestro Mayor de Obras de Madrid y autor, entre otros, del Puente de Toledo. Este realizó dos proyectos, uno en madera y otro de albañilería. Se escogió este último acabado con un coste de 65.000 reales de vellón. El puente fue reparado en 1751 por el arquitecto Manuel de Villegas, con un coste de 6.311 reales de vellón. En 1804 este puente se conocía como Puente de Abroñigal.

No se conocen planos del puente, pero según el dibujo de su planta publicado en las "Hojas Kilométricas" de 1860, tenía tres ojos y contaba con unos pilares centrales con forma de cuña y contrafuertes circulares. El puente era de piedra.

Este puente desapareció totalmente en 1923, año en el que se acometen las obras del metropolitano, dejando solares a ambos lados del mismo.

Con el comienzo de la construcción de la M-30 en 1970, se acentúa la herida que separa el distrito Puente de Vallecas con el vecino distrito de Retiro y con el resto de la ciudad. Esta separación ha sido objeto de numerosas críticas, pero no será hasta las obras de soterramiento de esta vía de circunvalación motivadas por la construcción del bypass sur de la M-30, cuando se debata por primera vez su eliminación. La desaparición de esta infraestructura es una reivindicación histórica del movimiento vecinal, que ha realizado numerosas peticiones a la Junta Municipal de Distrito en este sentido. De hecho, en la presentación inicial de este proyecto por parte del ingeniero Fernández Ordoñez, se planteó a los vecinos y vecinas la creación de una zona verde bajo esta infraestructura, acompañada en el planeamiento de unos arcos inferiores que permitieran una mayor movilidad. Ninguno de estos proyectos se materializó finalmente, ya que el destino de este espacio ha sido el de intercambiador de transporte público, con el predominio absoluto del tráfico rodado.

Puente de los 3 ojos

Puente Vallecas en los alrededores del Arroyo Abroñigal años veinte

1980. M-30 bajo el Puente

1962. Cruce Avda. Albufera con “M-30”

Construcción del escalextric

Archivo RTVE. M-30 sin escalextric

2.2. Obras de remodelación de la M-30: crónica de un agravio comparativo y de una promesa incumplida

La demanda del desmantelamiento del escalextric de Puente de Vallecas se remonta al año 2004, con ocasión de las obras de remodelación de la M-30 impulsadas por el equipo de Gobierno de Alberto Ruiz Gallardón para convertir esta vía en un anillo distribuidor del tráfico, "soterrando una parte de su trazado para evitar contaminación y ruptura del tejido urbano de los distritos por los que discurre".

El equipo de Gobierno destacaba que esta remodelación contribuiría a disminuir la contaminación atmosférica en una cantidad que estimaba en 35.000 toneladas de gases de efecto invernadero al año, ventajas a las que añadía otras como la reducción de horas de viaje (708 millones de horas de viaje en tres décadas), un ahorro económico de 3.915 millones de euros para los conductores y una caída notable de la siniestralidad.

Sin embargo, el proyecto no contemplaba el soterramiento del tráfico a la altura del Puente de Vallecas: la remodelación de la M-30 pivotaba, en el arco sur, sobre la creación del bypass sur, formado por dos túneles gemelos, norte y sur, de 4.200 metros de longitud, de tres carriles con 3,50 metros de anchura cada uno, proyectados para reducir en superficie el recorrido por el arco sur de la M-30 en 1,5 kilómetros. El eje comenzaría en el paseo de Santa María de la Cabeza, discurriría bajo los parques de Arganzuela y Tierno Galván y finalizaría junto al enlace de la avenida del Mediterráneo. El trazado permitiría así a los conductores enlazar directamente la A-3 y M-30 a la altura de Conde de Casal con la parte oeste de la M-30, también soterrada. A su paso por el Puente de Vallecas, sin embargo, el tráfico seguiría discurriendo en superficie.

El proyecto recibió 255 alegaciones en el periodo de información pública. Una de las más repetidas fue, precisamente, la demanda de desmantelamiento del Puente de Vallecas, a fin de liberar del tráfico rodado la superficie ocupada por el puente y de destinar su superficie a la construcción de zonas estanciales, equipamientos públicos y zonas verdes.

En la alegación presentada por la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM) y varias asociaciones vecinales de los distritos de Puente de Vallecas y Retiro el 21 de junio de 2004, señalaban: "la intensa circulación propia de una vía de estas características –diez carriles de circulación— es particularmente abundante en este área por encontrarse en ella numerosas incorporaciones y salidas de la autopista y la confluencia en la misma de la avenida

de la Ciudad de Barcelona y la avenida de la Albufera. El final de numerosas líneas de autobús, la existencia de una boca de metro bajo el escalextric, así como que este espacio es (...) la única vía de paso a pie entre los dos distritos, hacen que en esta zona se produzca también la existencia de un intenso tráfico de peatones. Cabe resaltar, además, la ausencia de barreras y de medidas para amortiguar o paliar la fuerte contaminación acústica propia de una zona de estas características".

En la alegación registrada alertaban que, a esta saturación de tráfico, vendría a sumarse, además, la circulación derivada de los nuevos desarrollos residenciales: PAU de Vallecas Villa (por las avenidas de la Albufera, Ciudad de Barcelona y del Mediterráneo); PAU de La Atalayuela, PAU de Valdecarros y el eje viario del sureste, que, en su tramo sur, une las circunvalaciones M-50, M-45 y M-40 con la M-30 a través de la Avda. de Entrevías/Méndez Álvaro, atrayendo vehículos hacia Atocha-Paseo del Prado (prolongación sur de la Castellana).

Por todo ello, señalaban que "las modificaciones a la M-30 (Bypass Sur) en nada benefician a los vecinos del sector, sino que (...) los perjudica. Ello determina un agravio comparativo con el resto de los vecinos de Madrid y demás usuarios de la M-30. En efecto: no tendremos acceso al nuevo Bypass; nuestras viviendas se enfrentarán a una verdadera autopista; su valor venal disminuirá marcadamente; se nos condena de por vida a tener en superficie la M-30 al entorpecerse su posible futuro soterramiento como hubiera sido de esperar en pleno siglo XXI y a la vista de lo hecho en otras ciudades españolas, como por ejemplo Barcelona. Otros verán rediseñado su entorno con jardines y río; sus viviendas y las de los terrenos a urbanizar incrementarán su valor ". En definitiva, la remodelación de la M-30 ponía en valor la zona del río Manzanares a costa de algunos barrios del sur. En otras palabras: ahondaba en el desequilibrio territorial que sufre la ciudad y que el propio equipo de Gobierno había reconocido con la firma, en el año 2004, de cuatro planes de inversiones y actuaciones especiales para algunos de los distritos más desfavorecidos de la ciudad.

La FRAVM y las asociaciones vecinales de los distritos de Puente de Vallecas y Retiro solicitaron, tanto en las alegaciones registradas como en numerosas reuniones mantenidas con el equipo de Gobierno, el soterramiento de la M-30 en el tramo correspondiente al km 10 y el desmantelamiento del escalextric de Puente de Vallecas (Avda. Ciudad de Barcelona y Avda. de la Albufera) y, consiguientemente, también el de Méndez Álvaro. Esta operación permitiría la bulevarización de las avenidas Ciudad de Barcelona y la Albufera y la calificación de los suelos

liberados para zonas verdes y equipamientos públicos, con el objeto de crear "un pequeño remanso de naturaleza en esta zona tan castigada por la sobre edificación y las insalubres condiciones de habitabilidad básicas (pequeñas viviendas, estrechas calles, inexistentes zonas verdes, etc.)", reducir la contaminación acústica y atmosférica y crear un verdadero puente entre los distritos de Puente de Vallecas y Retiro. En sus palabras, permitiría "la transformación de un "no lugar" –un lugar anónimo y de paso, desprovisto de contenidos y de unas mínimas condiciones de habitabilidad— en un espacio para la sociabilidad, la convivencia y la mejora de la calidad de vida para los vecinos de ambos distritos. Un puente que una, en lugar de una frontera que separe".

Esta demanda fue rechazada y no se incorporó a la remodelación de la M-30, pero el alcalde Alberto Ruiz Gallardón se comprometió a llevar a cabo el soterramiento "siempre que sea técnicamente posible". A fin de establecer la viabilidad de esta opción, el delegado del Área de Infraestructuras solicitó un estudio que hiciera compatible las dos calzadas soterradas paralelas a la actual M-30 con la demanda de soterramiento de la M-30 y el desmantelamiento de los escalextric de Puente de Vallecas y Méndez Álvaro. El estudio (de hecho existe un segundo contrato publicado en el BOE) determinó la compatibilidad de las obras previstas en el Puente de Vallecas con la propuesta de soterramiento planteada por los vecinos, sin embargo, el alcalde no incluyó la medida en su programa electoral del siguiente mandato alegando que no quería molestar a los vecinos con más obras.

En la presentación del Balance del Gobierno 2003-2007, Gallardón hizo hincapié en su apuesta por la solidaridad, "en el sentido de corregir injusticias de un pasado que ignoró a barrios enteros más allá de la M-30". "Hemos querido reparar esa deuda haciendo que los perdedores de ayer sean los ganadores de hoy. Son ellos los que van a ser protagonistas de los espacios más bellos e innovadores de la ciudad, en torno a un recuperado río Manzanares. Ellos y todos los que habían sido postergados o sacrificados en Madrid: los peatones, los usuarios del transporte público, los residentes, los inmigrantes y los que habitan en los distritos que en los últimos cinco años han reducido su desfase respecto al conjunto de la ciudad".

En esa ocasión, Puente de Vallecas, el distrito más desfavorecido de la ciudad, se quedó en el lado de los perdedores.

2.3. La demanda se reactiva en Retiro en 2007

El 28 de octubre de 2007, el alcalde de la ciudad, Alberto Ruiz Gallardón; la concejala de Urbanismo, Pilar Martínez y el concejal del distrito de Retiro, Luis Asúa, inauguraban en este distrito el parque de Las Adelfas, que años más tarde recibiría el nombre de Martin Luther King a iniciativa de la Asociación Vecinal Los Pinos de Retiro Sur.

El nombre rendía homenaje a las vecinas y vecinos del barrio que, a principios de los años 80 plantaban árboles al borde de la M-30 y se encargaban de su cuidado para dignificar una zona completamente degradada y desprovista de elementos vegetales inspirándose en una cita de Martin Luther King: “Si supiera que el mundo se ha de acabar mañana, yo hoy aún plantaría un árbol”.

Fotos de la Asociación Vecinal Los Pinos de Retiro Sur

Las vecinas y vecinos que participaron en la plantación, promovida por la Asociación Vecinal Los Pinos de Retiro Sur, se encargaron, durante años, del riego y cuidado de esos árboles.

Tiempo después y, tras una perseverante lucha vecinal, la asociación vecinal logró que el Ayuntamiento de Madrid construyera un parque. Pero como reconocieron el día de su inauguración, no era suficiente.

En el transcurso del acto de inauguración, el alcalde señaló en su intervención que el parque, que ocupa una superficie de 17.648 metros cuadrados facilitará "el tránsito entre Retiro y Puente de Vallecas", una valoración que en absoluto coincidía con la de la asociación, que exigió al alcalde el cumplimiento de la promesa de desmantelar el escalextric de Puente de Vallecas durante ese mandato, considerando su viabilidad técnica.

Semanas antes, el 11 de julio de 2007, la delegada de Obras y Espacios Públicos, Paz González, recordaba que "ya el antiguo área de Urbanismo e Infraestructuras y el propio alcalde, Alberto Ruiz Gallardón, comentaron durante la pasada legislatura que la obra conlleva ciertas complejidades, por lo que hay que hacer un estudio a fondo. (...) El compromiso del área de Obras y Espacios Públicos es estudiar el proyecto".

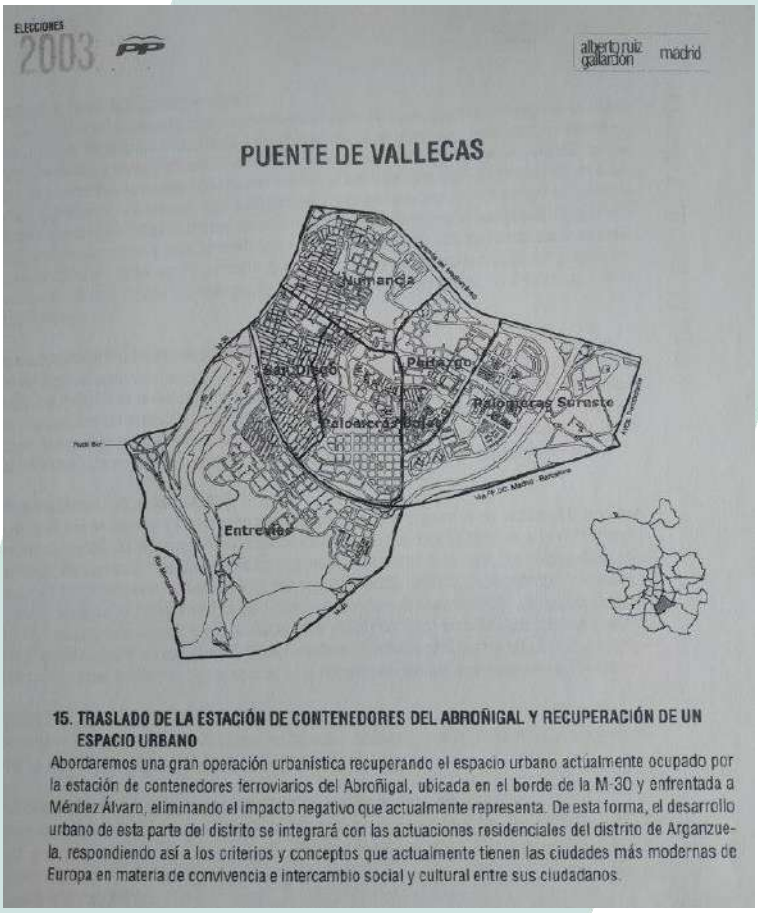
2.4. Los presupuestos participativos retoman la reivindicación en 2019

A lo largo de los años, el Ayuntamiento de Madrid fue desmantelando, sucesivamente, los escalextric de Atocha, Cuatro Caminos y Santa María de la Cabeza. En 2020 y, como consecuencia del descubrimiento de la existencia de importantes daños estructurales, se acordó desmantelar también el puente de la calle Joaquín Costa, en el distrito de Chamartín. El Puente de Vallecas, sin embargo, sigue durmiendo el sueño de los justos.

En 2019 la reivindicación vuelve a activarse mediante dos peticiones (I y II) canalizadas a través del proceso de Presupuestos Participativos. Ambos son declarados inviables porque la ejecución del túnel y la demolición del Puente superan con creces el presupuesto destinado a Presupuestos Participativos y porque el capítulo 2 del presupuesto del Ayuntamiento de Madrid de ese ejercicio contemplaba una partida destinada a realizar un estudio de viabilidad de la propuesta.

2.5. El derribo según los programas políticos

El proyecto de reordenar estos suelos ha unido a diferentes formaciones políticas en alguna etapa de los últimos 20 años. Primero fue Alberto Ruiz-Gallardón, del Partido Popular, quien presentó en su programa electoral de 2003 el traslado de la estación de contenedores del Abroñigal y la recuperación de su espacio urbano. Siendo alcalde de la ciudad, en diciembre de 2006, Gallardón presentó alegaciones al proyecto de ampliación de la Estación de Atocha del Ministerio de Fomento proponiendo una nueva estación en Abroñigal con unos argumentos que hoy recobran cierto sentido. El regidor criticaba el proyecto gubernamental porque "carecía de visión de futuro" y "saturaría el centro de la ciudad".


ELECCIONES 2003 PP

alberto ruiz gallardón madrid

PUENTE DE VALLECAS

Numancia

San Diego

Palomeras Sureste

Entrevías

15. TRASLADO DE LA ESTACIÓN DE CONTENEDORES DEL ABROÑIGAL Y RECUPERACIÓN DE UN ESPACIO URBANO

Abordaremos una gran operación urbanística recuperando el espacio urbano actualmente ocupado por la estación de contenedores ferroviarios del Abroñigal, ubicada en el borde de la M-30 y enfrentada a Méndez Álvaro, eliminando el impacto negativo que actualmente representa. De esta forma, el desarrollo urbano de esta parte del distrito se integrará con las actuaciones residenciales del distrito de Arganzuela, respondiendo así a los criterios y conceptos que actualmente tienen las ciudades más modernas de Europa en materia de convivencia e intercambio social y cultural entre sus ciudadanos.

Extraído del programa electoral 2003 del PP

Apenas unos meses después, en 2007, el candidato del PSOE a la Alcaldía de la ciudad, Miguel Sebastián, recuperó el Abroñigal presentándola como una "Ciudad de las Oportunidades", donde se construirían 6.500 viviendas y se reservarían 350.000 metros cuadrados para la implantación de empresas de alto valor añadido y otros 150.000 metros

cuadrados para equipamientos sociales. El PSOE aludió específicamente en sus programas electorales de 2011 y 2015 a la supresión del escalextric, si bien esta cuestión desaparece en 2019.

Por último, el programa electoral de mayo de 2019 de Mas Madrid, proponía la apertura de negociaciones con ADIF y la Universidad Politécnica para impulsar el desarrollo de los terrenos con un proyecto de atracción de empresas innovadoras y generación de empleo con la remodelación integral del entorno de Abroñigal. El proyecto se denominó Madrid Nuevo Sur.

3. BENEFICIOS PARA LA CIUDADANÍA

3.1. Introducción

La desaparición de infraestructuras que fracturan la continuidad de la trama urbana, impidiendo una vertebración que favorezca tanto la interacción social como la reducción de desequilibrios entre territorios es imprescindible para transformar la relación de este distrito con el conjunto de la ciudad.

Puente de Vallecas es un distrito con una alta densidad de población, sobre todo en los barrios administrativos de Numancia y San Diego. Ambos sufren una carencia endémica de equipamientos públicos y no disponen, prácticamente, de suelo libre que pueda destinarse a las mismas. Al mismo tiempo, las zonas verdes de esta parte del distrito, incluyendo también áreas infantiles y aquellas dirigidas al colectivo de mayores, son mínimas.

En una situación como la descrita, los beneficios sociales derivados de suprimir una infraestructura como la que nos ocupa son múltiples, y afectan de manera directa a la calidad de vida de los vecinos y vecinas del distrito. La creación de nuevas zonas verdes y equipamientos públicos, la implantación de medidas que permitan una accesibilidad universal real y la mejora de la convivencia gracias a la eliminación de un foco de contaminación, suciedad e inseguridad, son algunos de ellos.

Este proyecto podría constituir un proyecto emblemático de reequilibrio territorial toda vez que eliminaría este monumento al desequilibrio y a la segregación social y espacial. No podemos olvidar que el puente se ubica en el límite exacto que marca la diferencia entre dos distritos que se sitúan en los extremos del índice de vulnerabilidad. En otras palabras, separa, divide y segrega dos realidades sociales radicalmente diferentes.

Como se puede apreciar en el siguiente cuadro, extraído del Índice de Vulnerabilidad Territorial de Barrios y Distritos de Madrid elaborado por la Universidad Carlos III de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, Puente de Vallecas es el distrito más vulnerable de la ciudad. Retiro, por su parte, se sitúa en el extremo opuesto.

DISTRITO	VULNERABILIDAD 2018	VULNERABILIDAD 2018
13. Puente de Vallecas	1	0,0115
17. Villaverde	2	0,0101
12. Usera	3	0,0101
11. Carabanchel	4	0,0099
10. Latina	5	0,0090
19. Vicálvaro	6	0,0086
18. Villa de Vallecas	7	0,0086
20. San Blas	8	0,0085
06. Tetuán	9	0,0084
01. Centro	10	0,0079
14. Moratalaz	11	0,0079
15. Ciudad Lineal	12	0,0075
02. Arganzuela	13	0,0069
16. Hortaleza	14	0,0068
08. Fuencarral-El Pardo	15	0,0066
21. Barajas	16	0,0065
07. Chamberí	17	0,0062
09. Moncloa-Aravaca	18	0,0061
04. Salamanca	19	0,0060
05. Chamartín	20	0,0059
03. Retiro	21	0,0059

Si descendemos al nivel de los barrios administrativos, observamos que San Diego y Numancia encabezan, con Entrevías, el índice de barrios más vulnerables de la ciudad.

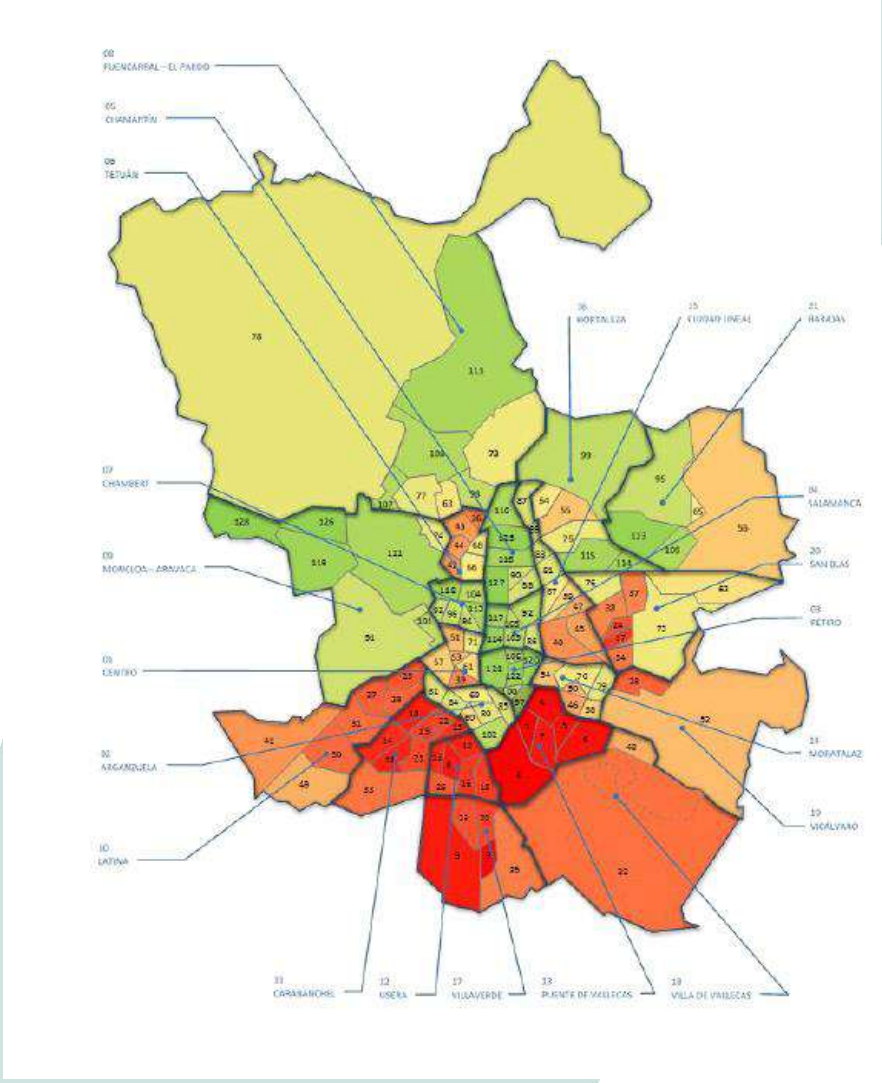
Ranking de barrios por vulnerabilidad (de más a menos vulnerable) 2018

RANKING VULNERABILIDAD	DISTRITO	BARRIO
1	13. Puente de Vallecas	132. San Diego
2	13. Puente de Vallecas	131. Entrevías
3	13. Puente de Vallecas	136. Numancia
4	17. Villaverde	172. San Cristóbal
5	13. Puente de Vallecas	135. Portazgo
6	13. Puente de Vallecas	134. Palomeras Sureste
7	13. Puente de Vallecas	133. Palomeras Bajas

Adelfas, el barrio limítrofe al otro lado del puente, se sitúa, sin embargo, en el puesto número 97 de los 131 barrios administrativos de la ciudad.

97	03. Retiro	032. Adelfas
98	21. Barajas	214. Timón
99	04. Salamanca	044. Guindalera
100	09. Moncloa-Aravaca	092. Argüelles
101	07. Chamberí	075. Ríos Rosas
102	02. Arganzuela	024. Legazpi
103	04. Salamanca	045. Lista
104	03. Retiro	031. Pacífico

Como puede apreciarse en la representación territorial del índice de vulnerabilidad que sigue a continuación, el puente se ubicaría justo en la diagonal de la desigualdad.



Suprimir esta infraestructura segregadora contribuiría, por tanto, a unir espacialmente ambas realidades y, por tanto, a mitigar las barreras, a facilitar la accesibilidad y los intercambios entre ambos distritos, y entre Vallecas y el resto de la ciudad.

El éxito de otras operaciones urbanísticas parecidas en términos de dignificación del espacio público y de integración de los barrios del sur en el resto de la trama urbana es un antecedente que justifica la pertinencia de esta propuesta. Como hemos visto, además, constituye una deuda del Ayuntamiento con una parte de la ciudad que solo ha padecido las externalidades negativas de las grandes operaciones urbanísticas dirigidas a "modernizar" la ciudad y nunca ha llegado a disfrutar de su parte alícuota de las inversiones municipales.

3.2. Sociales

La demolición del puente elevado supone la aparición de diversas oportunidades para la creación de nuevas zonas verdes, áreas estanciales y equipamientos públicos.

Los equipamientos públicos tienen un papel esencial en la atención de las necesidades básicas de los ciudadanos y son un componente esencial de los territorios, al mismo tiempo que se han configurado como importantes instrumentos para la construcción de comunidades solidarias. Cumplen una doble función, por un lado, proveen de servicios esenciales a la ciudadanía, y por otro, contribuyen en la construcción y fortalecimiento de la vida colectiva.

En lo relativo a la creación de nuevas zonas verdes, los beneficios sociales asociados son múltiples. Estas zonas mejoran las condiciones medioambientales de las ciudades y, al igual que los equipamientos públicos, favorecen la cohesión y las relaciones sociales. Son innegables los beneficios que suponen para las personas que residen en esas zonas, ya que favorecen su bienestar físico y mental, y redundan en una mejora general del estado de salud.

Las posibilidades que plantea la desaparición del escalextric también tienen importantes implicaciones en el ámbito de la seguridad ciudadana. Actualmente esa zona presenta una importante degradación, habiéndose convertido en un foco de suciedad e inseguridad. De hecho, en las últimas décadas esta infraestructura ha contribuido a aumentar una percepción negativa de la seguridad en la zona, aspecto que incide directamente en la calidad de vida de la ciudadanía dando lugar a un espacio para la socialización y la convivencia entre los distritos de Puente de Vallecas y Retiro.

3.3. Salud y medio ambiente

El proyecto viene a cubrir el déficit de los barrios de San Diego, Numancia y Adelfas, situados en los distritos de Puente de Vallecas y Retiro, en cuanto a los indicadores de sostenibilidad urbana, identificados en el Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad de la ciudad, especialmente a los referentes a zonas verdes y arbolado.

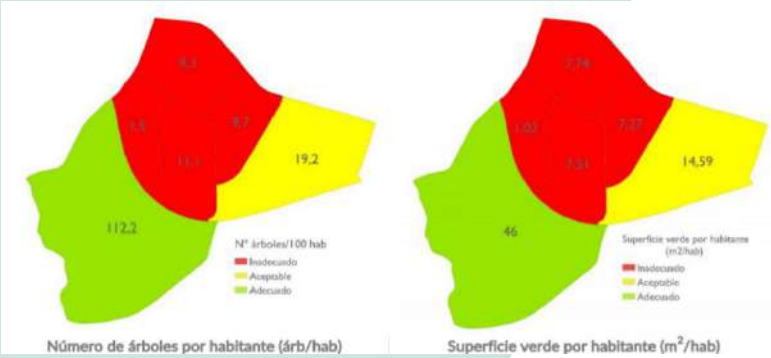
Los tres distritos se encuentran por debajo de los niveles considerados como aceptables. El caso de San Diego es especialmente crítico. Frente a los 15 m^2/habitante de zonas verdes recomendado por la Organización Mundial de la Salud, en San Diego solo disponen de un 1 m^2. Por su parte, Numancia y Adelfas disponen de 7,7 m^2 y 3,3 m^2 , respectivamente. Algo similar sucede con el número de árboles por cada 100 habitantes, donde vuelve a destacar San Diego, con 2 árboles frente a los 47 de media de Madrid, seguido de Entrevías con 9 y Adelfas con 11.

N° DE ÁRBOLES POR CADA 100 HABITANTES

Indicador	Intervalos de referencia			Valores				
	Adecuado	Aceptable	Inadecuado	Madrid	Distrito		Barrio	
Árboles/100 habitantes	> 29	13 - 29	< 13	47	Puente de Vallecas	25	Entrevías	112
							San Diego	2
							Palomeras Bajas	11
							Palomeras Sureste	19
							Portazgo	10
							Numancia	9

SUPERFICIE VERDE POR HABITANTE (M²/HAB)

Indicador	Intervalos de referencia			Valores				
	Adecuado	Aceptable	Inadecuado	Madrid	Distrito		Barrio	
Superficie verde por habitante (m2/hab)	> 15	10 - 15	< 10	18,26	Puente de Vallecas	13,4	Entrevías	46,0
							San Diego	1,0
							Palomeras Bajas	7,5
							Palomeras Sureste	14,6
							Portazgo	7,3
							Numancia	7,7



Número de árboles por habitante (árb/hab) Superficie verde por habitante (m^2/hab)

N° DE ÁRBOLES POR CADA 100 HABITANTES

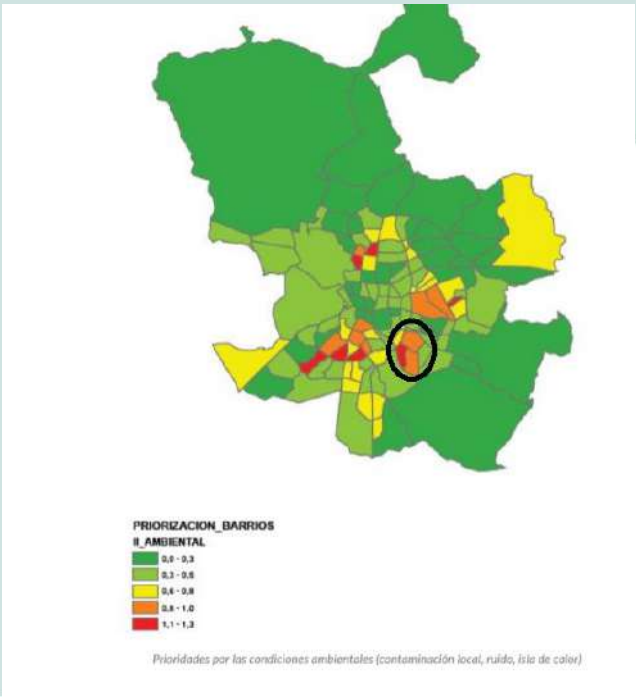
Indicador	Intervalos de referencia			Valores				
	Adecuado	Aceptable	Inadecuado	Madrid	Distrito		Barrio	
Árboles/100 habitantes	> 29	13 - 29	< 13	47	Retiro	23	Pacífico	2
							Adelfas	11
							Estrella	19
							Ibiza	2
							Jerónimos	276
							Niño Jesús	4

SUPERFICIE VERDE POR HABITANTE (M²/HAB)

Indicador	Intervalos de referencia			Valores				
	Adecuado	Aceptable	Inadecuado	Madrid	Distrito		Barrio	
Superficie verde por habitante (m2/hab)	> 15	10 - 15	< 10	18,26	Retiro	13,1	Pacífico	0,9
							Adelfas	3,3
							Estrella	8,4
							Ibiza	0,1
							Jerónimos	176,4
							Niño Jesús	1,8

Imágenes extraídas del Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad de Madrid

El análisis que realiza el Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad va más allá y tiene en cuenta numerosos parámetros, además de las zonas verdes y el arbolado de mantenimiento municipal, como la cobertura arbórea o el estudio de la permeabilidad del suelo. En la priorización de barrios en cuanto a condiciones ambientales los barrios de San Diego y Numancia vuelven a destacar por las malas condiciones ambientales, como el efecto isla de calor o los niveles de contaminación atmosférica y acústica.



Ante esta situación, la intervención en el espacio liberado tras el derribo del Puente de Vallecas contribuirá a equilibrar dos de los barrios con mayor densidad urbana y menor cantidad de zonas verdes y arbolado, mejorando la calidad de vida de los vecinos y vecinas de San Diego, Numancia y, en general, de los distritos de Puente de Vallecas y de Retiro.

Además de la creación de nuevas zonas verdes, la propuesta puede articularse a modo de un corredor o calle verde que se sumaría a la Red ARCE, una propuesta del Plan de Infraestructura Verde que tiene como objetivo unir el verde urbano para favorecer la biodiversidad. Estas calles combinan tres dimensiones: la medioambiental, la movilidad y la urbana, creando nuevas zonas estanciales y ajardinadas y repartos equilibrados del viario con modos de transporte sostenible como la bicicleta y el autobús, a la vez que conectan parques de la ciudad.

Sería una oportunidad para unir grandes zonas verdes, como los parques de Entrevías o el de Tierno Galván, e intentar buscar conexiones con el Parque Lineal del Manzanares, ampliando el bosque metropolitano hasta el centro de la ciudad. Sumando la retirada del paso elevado, se podría llegar así al parque de Roma.

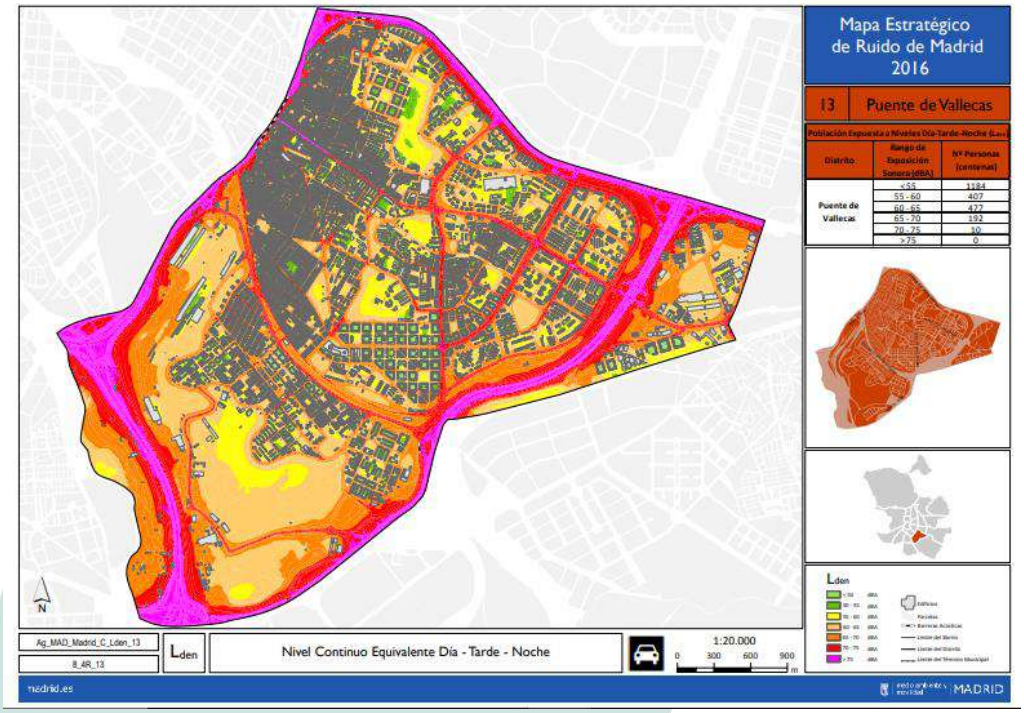
Las personas residentes en el entorno del puente, por el que pasan 170.000 vehículos diarios, a los que hay que sumar los del viario local, sufren diariamente los problemas de este intenso tráfico rodado a alta velocidad, como son las emisiones contaminantes de NO2 y partículas en suspensión y los altos niveles sonoros.

La contaminación atmosférica química provoca muertes prematuras en ciudades como Madrid, donde se superan los límites permitidos por la legislación europea. Es más, Madrid es la zona urbana del continente con mayor mortalidad relacionada con la contaminación de dióxido de nitrógeno (NO_2), según una investigación realizada en 858 ciudades de Europa por el Instituto de Salud Global de Barcelona (ISGlobal), en colaboración con investigadores del Instituto Suizo de Salud Tropical y Pública (Suiza) y de la Universidad de Utrecht (Países Bajos). Este tipo de contaminación afecta sobre todo al sistema respiratorio y cardiaco y puede provocar partos prematuros. Por su parte, la contaminación acústica está relacionada con un mayor riesgo de ingresos hospitalarios urgentes por ansiedad, depresión e incluso suicidio, según una investigación centrada en Madrid del Instituto de Salud Carlos III (ISCIII). Además, según diversas investigaciones, el ruido puede contribuir a otras enfermedades degenerativas, como el parkinson o la demencia.

Así, el puente contribuye a crear un entorno de baja calidad ambiental en unos barrios en los que, además, hay una gran densidad urbana y un gran déficit de arbolado, cuya presencia puede servir de barrera acústica y visual e, incluso, reducir las emisiones contaminantes. Todos estos factores convierten la zona en un espacio especialmente degradado en el que es prioritario actuar para proteger la salud de sus habitantes y su calidad de vida.

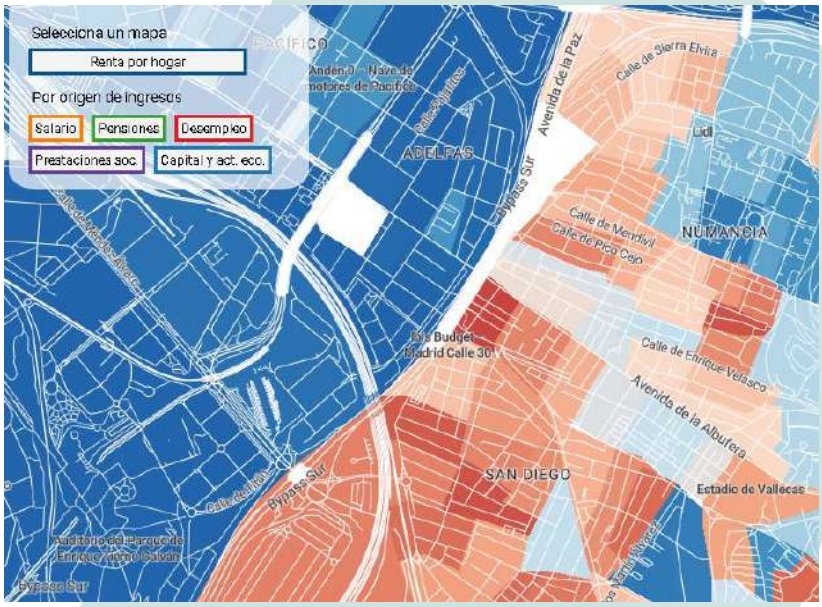
El Puente de Vallecas cuenta, en parte, con pantallas acústicas que reducen el impacto, pero pese a ellas, el Mapa Estratégico del Ruido de 2016 refleja niveles sonoros por encima de los objetivos establecidos junto a la infraestructura en San Diego y Numancia, así como en el barrio de Adelfas, en Retiro, aunque en menor medida.

En definitiva, se trata de una intervención que vendría a resolver muchos de los problemas medioambientales del entorno, como la contaminación, el ruido, la falta de arbolado y zonas verdes, creando espacios más adecuados para la vida en la ciudad y más saludables, lo que redundaría en beneficio de los vecinos y vecinas de Vallecas y Adelfas.



3.4. Económicos

La mejora de la comunicación entre distritos, el aumento de dotaciones y el incremento de transporte público ayudaría a mitigar la frontera económica y social que existe entre Puente de Vallecas y Retiro. La supresión del escalextric no solo mejoraría la circulación de personas, sino que mejoraría la competitividad e impulsaría la actividad del comercio de proximidad.



* Mapa renta extraído de eldiario.es

Como ocurre con todas las grandes reformas urbanas, la mejora del espacio público y el incremento de zonas verdes y dotaciones tendrá efectos sobre el mercado inmobiliario. Es más que probable que, en caso de llevarse a cabo el desmantelamiento del escalextric, el precio de la vivienda aumente, con el riesgo de provocar procesos de gentrificación que expulsen a los algunos de los actuales habitantes del entorno, sobre todo a aquellos con menos recursos que residen en alquiler. Incluso que se incremente la presión del mercado sobre el parque construido, sustituyendo el uso residencial por otros más lucrativos, como ha ocurrido con las viviendas de uso turístico.

En este sentido, la actuación debería acompañarse de medidas capaces de mitigar los efectos negativos que dicha actuación puede conllevar, ensayando nuevas formas de intervenir en la ciudad consolidada. Si la mejora del espacio público fuera mucho más frecuente en el conjunto de los barrios exteriores a la M-30, el efecto de las obras en el precio de la vivienda sería mucho menor, como ocurre en los barrios centrales de la ciudad.

Por eso, antes de realizar el desmantelamiento del puente, sería aconsejable invertir en el conjunto de los barrios exteriores a la M-30 a través de un **Plan de Regeneración Urbana** aprovechando la puesta en marcha del Observatorio de la Vivienda, medida incluida en los Acuerdos de la Villa. En este contexto, sería muy interesante que se hiciera seguimiento de la evolución del mercado inmobiliario desde el inicio del proyecto, lo que permitiría monitorizar el proceso y plantear medidas correctoras antes de que fuese tarde.

Por último, sería fundamental impulsar y aprobar la limitación de los precios del alquiler en el conjunto de la ciudad de Madrid, incluyendo en la regulación términos concretos que tengan en cuenta este tipo de procesos.

4. CONSIDERACIONES TÉCNICAS

El tramo en el que habría que actuar para dar solución al tráfico no coincide únicamente con la citada estructura, sino que se corresponde con el recorrido que va desde la proximidad de la boca del túnel del bypass sur, en la A-3 a la altura de la avenida del Mediterráneo, y llega hasta el cruce con las vías de Cercanías en el entorno de Méndez Álvaro.

Al coincidir en el Nudo Sur buena parte de los movimientos de tráfico de la ciudad, el tramo sur constituyó durante años uno de los puntos con mayores problemas de densidad de tráfico. La construcción del túnel del bypass sur vino a resolver la necesidad de una mayor capacidad, reduciendo a la vez el tráfico en superficie y la longitud de los tramos de trenzado (muy relacionados con los accidentes anteriores a la intervención). Sin embargo, la construcción del túnel debería haber supuesto (como en casos similares, entre los que destaca Madrid Río) una reordenación del viario en superficie que finalmente no se produjo.

Desde el punto de vista del tráfico, la justificación para mantener el puente tras la construcción del bypass sur está relacionada con que no existe conexión de los túneles del bypass con la A-4. En este sentido, cabe discutir si es necesario contar con una duplicación infraestructural solo por este hecho y, teniendo en cuenta, que la generación de un viario en superficie que dé continuidad a la trama urbana no tiene por qué eliminar esta combinación. Y, es que la construcción del bypass sur canalizó el tráfico, siendo mejor alternativa para el tráfico pasante ir por el túnel que en superficie, tal como se constata a través de los datos de la sociedad Calle 30, en los que se estima la reducción de la intensidad media diaria en superficie en un 42%. Esta reducción supone la validación de que la mayoría del tráfico que circulaba por la M-30 era pasante. El tráfico que sigue discurriendo en superficie es el que tiene origen o destino el entorno y el que entra en Madrid o sale de la ciudad por la A-4.

A la vista de una reducción del tráfico en superficie tan importante, cabe pensar en una sección de viario principal con una configuración de 2+1 o 2+2 carriles por sentido. De acuerdo con el “Cuadro 4.2 - 3.2.2.2 Capacidad en V/H de vías urbana de doble sentido de circulación” recogido en la Instrucción de Vía Pública de Madrid, una sección de entre 13,5m y 15m, que sería la que correspondería a esta situación, permitiría la circulación de entre 2.200 y 2.400 vehículos de media, lo que supone más de 3.000 vehículos en hora punta y más de 35.000 diarios aplicando como factor de hora punta el de las estaciones de aforo próximas, que se sitúa en

0,07. Se entiende, por tanto, que la sección propuesta sería suficiente para dar solución al tráfico local y para garantizar la conexión con la A-4, si bien es esperable una reducción de la demanda de uso del coche en el medio plazo a la vista de que otros itinerarios u otras alternativas pueden resultar más competitivos en tiempo y coste. Dada la diferencia de anchura entre la carretera actual y la calzada propuesta, los futuros carriles podrían discurrir en diversas configuraciones, tanto juntos en una única calzada como por separado, lo que permite pensar en diferentes alternativas de configuración del espacio ganado.

En cualquier caso, la calle resultante será viario principal, por lo que hay que entender que será una calle con un tráfico importante, de modo que deberá analizarse, en la fase de estudio previo, cuáles serán las afecciones en el entorno, máxime si tenemos en cuenta que esta configuración no supone solo una disminución de la anchura efectiva de la calzada, sino también una reducción de velocidad similar a la que existe en la avenida de la Ilustración. Esta solución deberá, por un lado, garantizar la conexión con la A-4 y, por otro, buscar una solución espacial óptima para mejorar la calidad del espacio público.

Así, el resto del espacio de la sección deberá ser aprovechado para otros usos. En particular, sería recomendable contar con aceras con un ancho suficiente e infraestructura ciclista segregada en calzada en sentido longitudinal. La segregación, en este caso, resulta imprescindible, pues la velocidad máxima en el viario principal es de 50 km/h, lo que supone una diferencia de velocidad importante entre el tráfico de coches y motos y el de bicicletas y otros ciclos.

Por supuesto, en una sección tan amplia, cabe la posibilidad de dotar al ámbito de distintos tipos de programa: zonas verdes, equipamientos, zócalo comercial, un intercambiador de transporte que albergue las cabeceras actuales en el entorno del contacto entre las avenidas de Ciudad de Barcelona y de la Albufera, etc. Sería recomendable que en los puntos de contacto que darían continuidad a los itinerarios peatonales y ciclistas entre los barrios interiores y exteriores de la M-30 haya una combinación de usos y, en caso de haber zonas verdes en estos contactos, permitan una visión panóptica que incremente la seguridad.

Ahondando en la necesidad de dotar al área de un intercambiador de transporte, no debemos pensar necesariamente en uno soterrado, sino más bien en un área intermodal. Esta área debería albergar, al menos, las actuales cabeceras de las líneas 37 (destino Cuatro Caminos), 56 (destino Diego de León), 58 (destino Santa Eugenia) y 111 (destino Entrevías). Del

mismo modo, sería recomendable que albergara la cabecera de la línea 148 (destino Callao), que actualmente se sitúa en la calle del Cerro Negro nº1. Del mismo modo, el área debe dar solución de continuidad a las líneas pasantes y permitir que el intercambio desde las líneas 8 y 141, que actualmente se produce en la avenida Ciudad de Barcelona, pase a realizarse de forma natural en el área intermodal. Junto a ellas, la línea 113 debe tener también parada en el área. Esto exige la instalación de cinco cabeceras y dos paradas dobles en la conexión de la avenida de la Albufera con la avenida de la Ciudad de Barcelona, así como un espacio que cuente con dársenas de regulación, espacio de espera de viajeros y calzada de circulación de aproximadamente 2.000 m2, que debe situarse lo más próximo posible a la boca de metro de Puente de Vallecas para garantizar un trasbordo lo más sencillo y rápido posible.

En sentido transversal, resulta importante que la nueva calle sea permeable, es decir, que los vecinos de San Diego puedan cruzar sin problema a Adelfas, que los de Entrevías puedan hacerlo al Parque Tierno Galván o que la calle de Valderribas tenga conexión con el camino de Valderribas.

5. PROPUESTA

Se propone un esquema general de ordenación acompañado de una serie de propuestas de diseño de entornos urbanos similares y ya construidos que puedan servir de referencia. Como ya se ha explicado en la introducción, existen múltiples soluciones para el diseño final del entorno del Puente de Vallecas, una vez se desmonte el paso elevado. Más allá de la demolición, hay toda una serie de decisiones iniciales que condicionarán el diseño final de la propuesta. Muchas de ellas serán fruto de procesos participativos y deliberación colectiva. Otras muchas serán fruto del análisis técnico urbanístico, de movilidad, estructural o presupuestario.

La premisa inicial fundamental es la transformación integral el entorno del Puente de Vallecas mediante la demolición del paso elevado, la modificación de los esquemas de circulación de los vehículos privados que atraviesen la zona de norte a sur y la elaboración de un proyecto de regeneración urbana que mejore la calidad del espacio público y resuelva los déficits ambientales históricos del ámbito.

La superficie estimada de actuación es de alrededor de 133.000m^2, dimensión de entidad suficiente como para encontrar una gran diversidad de situaciones urbanas, problemas o necesidades urbanas. Para abordar esta complejidad se propone determinar diferentes zonas de actuación dentro del ámbito global, enunciar sus principales características y posibles líneas de actuación. En este sentido se proponen los siguientes documentos de trabajo desde el punto de vista gráfico:

- ZONAS DE ACTUACIÓN. Detección de principales zonas de actuación atendiendo a sus diferentes características, superficies, y el tipo de actuaciones a acometer.
- PROPUESTA DE ESQUEMA BÁSICO DE ORDENACIÓN. Se toma una de las zonas para elaborar un esquema de básico de ordenación. Este esquema puede servir de modelo para explicar las actuaciones en el resto de las zonas del proyecto. Se propondrán circulaciones, ubicación del transporte público, o dimensiones y posición de zonas verdes, estanciales o de circulación.

- SELECCIÓN DE IMÁGENES. Referencias de proyectos similares ya ejecutados.
- INFOGRAFÍAS PRELIMINARES DE LA PROPUESTA.

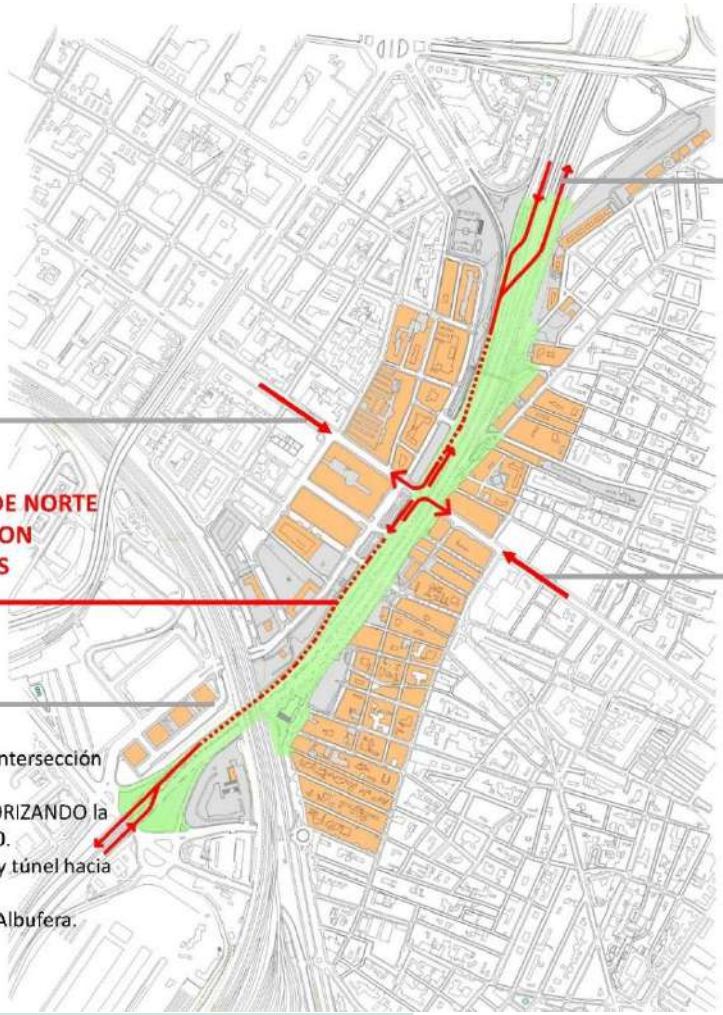
5.1. Regeneración del entorno del Puente de Vallecas

Objetivos iniciales:

- Demolición del paso elevado de la M-30 en su cruce con la avenida de la Albufera y la avenida de Ciudad de Barcelona.
- Rediseño de la movilidad peatonal para favorecer la conexión entre Puente de Vallecas, Retiro y Arganzuela, así como transversalmente a la avenida de la Albufera.
- Diseño de un área intermodal para garantizar de forma correcta el acceso y la conexión al transporte público: conexión accesible y directa entre paradas de autobuses de EMT, conexión accesible y directa con las estaciones de Metro.
- Reducción máxima del tráfico de paso a través de la M-30: rediseño de los accesos al bypass, de la sección de los viales de paso, y de las incorporaciones y salidas a la M-30 en el ámbito
- Diseño global el espacio público obtenido con la retirada del paso elevado, rediseñando los encuentros con las calles adyacentes, diseñando las zonas posible zonas estanciales, verdes y de paso.
- Diseño de un paquete de medidas de regeneración urbana con actuaciones previas y posteriores al desmantelamiento de la estructura.

5.2. Zonas de actuación

SUPERFICIE TOTAL DE ACTUACIÓN
133.000 m²



DESDE AVDA. CIUDAD BARCELONA
Continuidad hacia Avda. Albufera
Incorporación SOLO a M30 SUR

CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS EN BORDE NORTE
ESPACIO PÚBLICO EN CONTINUIDAD CON
TRAMA URBANA DE PUENTE VALLECAS

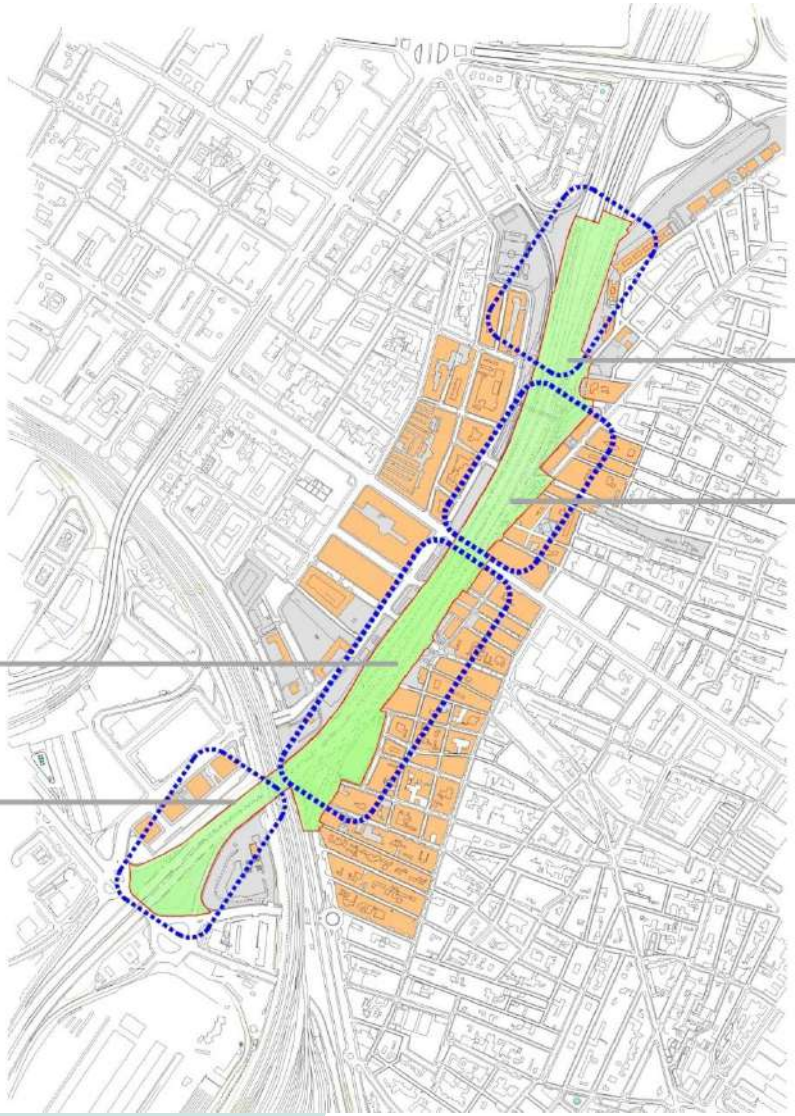
DESDE M30 SUR
Reducción del número de vehículos que atraviesen la intersección Avda. Barcelona con Avda. Albufera.
Modificación del esquema general de circulación, PRIORIZANDO la toma del BYPASS para vehículos que vienen desde M30.
Favorecer la salida en Méndez Álvaro, Avda. Entrevías y túnel hacia c/ Convenio.
Incorporación vía lateral que da acceso SOLO a Avda. Albufera.
Estudiar conexión A-IV con BYPASS

DESDE M30 NORTE
Favorecer la salida en Conde de Casal
Nudo A3-CONDE DE CASAL como salida preferente para acceder a barrios Adelfas (Retiro) y Numancia (Puente de Vallecas)

Incorporación túnel BYPASS dirección M30 SUR
Incorporación vía lateral que da acceso SOLO a Ciudad Barcelona

DESDE AVDA ALBUFERA
Continuidad hacia Avda. Ciudad de Barcelona
Incorporación SOLO a M30 NORTE

SUPERFICIE TOTAL DE ACTUACIÓN
133.000 m²



ZONA A
25.900 m2
Área de actuación para reconfigurar posición, secciones y reducción de la velocidad de la calzada. Gran parte de las actuaciones serán en la infraestructura aunque también se actuará en urbanización perimetral.

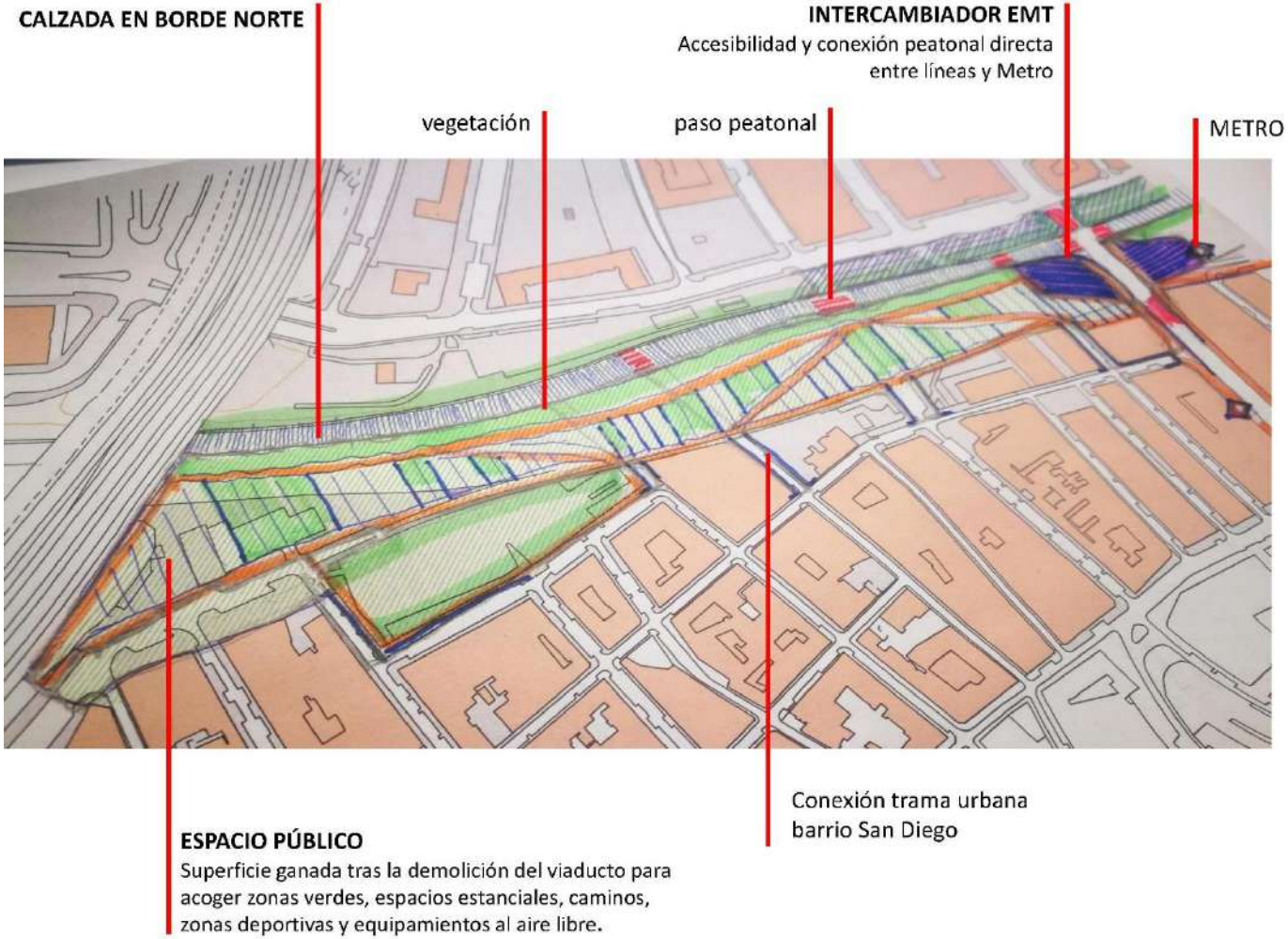
ZONA B
33.500 m2
Nuevo espacio público ganado tras la demolición. En esta superficie se incluirán los carriles de circulación de paso de vehículos. Sección a determinar.

ZONA C
48.700 m2
Nuevo espacio público ganado tras la demolición. En esta superficie se incluirán los carriles de circulación de paso de vehículos. Sección a determinar.

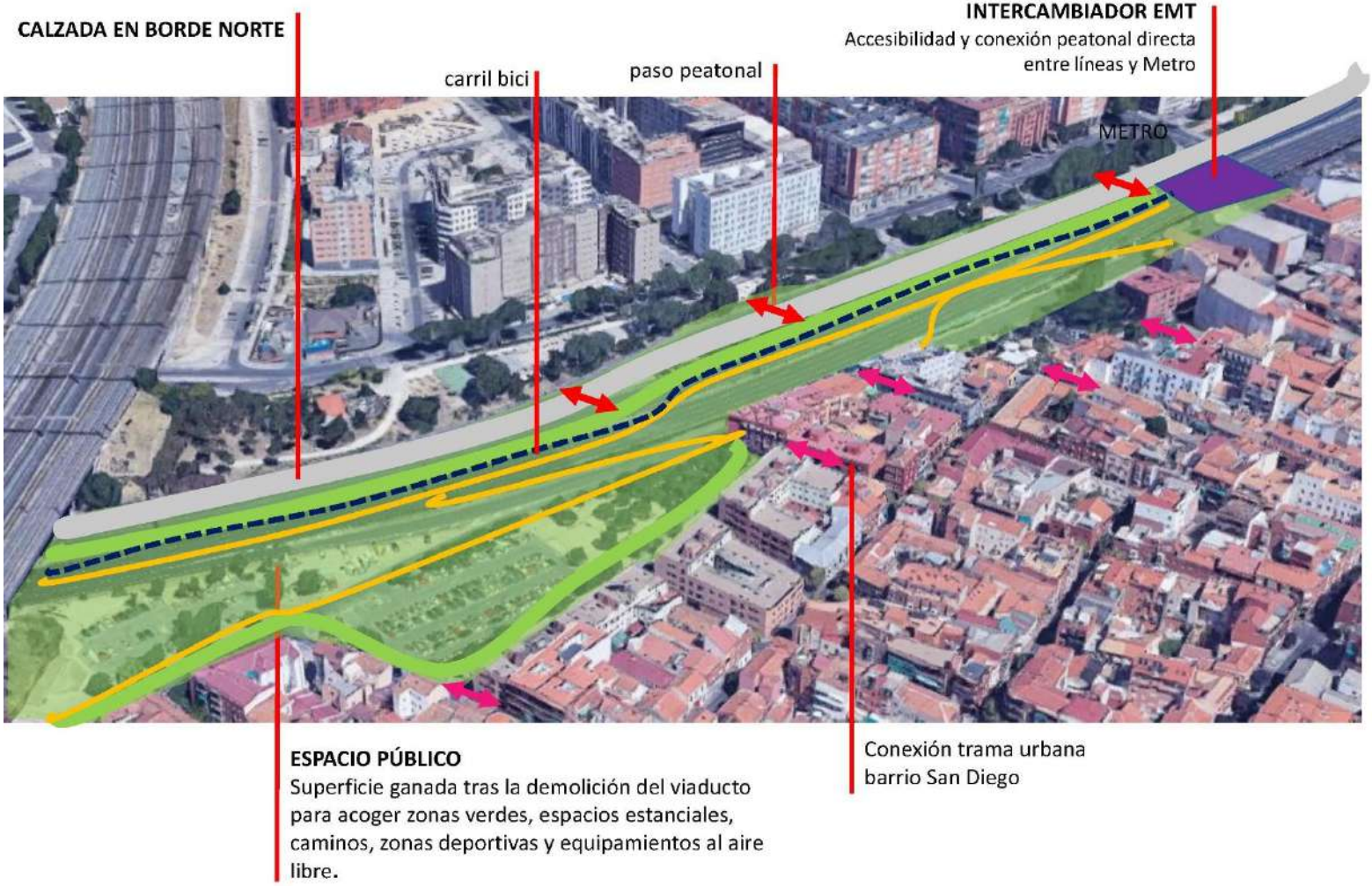
ZONA D
24.900 m2
Área de actuación para reconfigurar posición, secciones y reducción de la velocidad de la calzada. Gran parte de las actuaciones serán en la infraestructura aunque también se actuará en urbanización perimetral.

5.3. Propuesta básica de actuación

ZONA C
48.700 m2
Nuevo espacio público ganado tras la demolición. En esta superficie se incluirán los carriles de circulación de paso de vehículos. Sección a determinar.



ZONA C
48.700 m2
Nuevo espacio público ganado tras la demolición. En esta superficie se incluirán los carriles de circulación de paso de vehículos. Sección a determinar.



ZONA C
48.700 m2
Nuevo espacio público ganado tras la demolición. En esta superficie se incluirán los carriles de circulación de paso de vehículos. Sección a determinar.

5.4. Imágenes de proyectos similares ya ejecutados

La superficie obtenida tras el desmantelamiento del viaducto puede albergar zonas verdes, arbolado de alineación, zonas estanciales y circulación peatonal que favorezca la conexión entre los barrios colindantes.

La condición de borde y frontera entre barrios que tiene la M-30 se puede revertir si se consigue generar un eje cívico de uso público que sirva de zona de encuentro entre las zonas limítrofes. Serán fundamental garantizar la continuidad con la trama urbana existente y proponer una mezcla de usos que favorezca la utilización del espacio distribuida a lo largo de la jornada, así como la percepción de seguridad.

La estrategia del diseño deberá atender a las demandas expresadas desde hace años por las entidades vecinales. Se puede plantear un bosque urbano que llegue a coser el parque Tierno Galván, el parque Martin Luther King, el Puente de Vallecas, Conde de Casal y Moratalaz. O un bulevar con zonas verdes alternadas con superficies adecuadas para la realización de eventos o el juego infantil.

Los usos de este nuevo espacio pueden tener que ver con la trama urbana en su borde de contacto en el barrio de San Diego funcionando como un bulevar que haga de conexión con los barrios limítrofes y sirva para paliar el déficit de espacio público. Otra línea de diseño puede ser implantar un uso singular vinculado al deporte o la cultura que sea referencia a nivel interdistrital o metropolitano.

5.5. Infografías preliminares de la propuesta

Vista aérea

Confluencia de las avenidas Ciudad de Barcelona y Albufera (intercambiador)

Vista del barrio de Numancia (Puente de Vallecas)

Vista del barrio de San Diego (Puente de Vallecas)

6. VALORACIÓN PRESUPUESTARIA

Para calcular el coste aproximado de la operación de desmontaje y urbanización del Puente de Vallecas, deberían considerarse los gastos relativos a las siguientes obras a ejecutar:

- Obras de demolición del paso elevado.
- Obras de reurbanización del espacio liberado y de las áreas aledañas.

Además, sería preciso reservar presupuesto para la redacción de los proyectos de ejecución y de la dirección de obra que, en aplicación de la normativa vigente, deberán ser desarrollados por empresas diferentes a las que ejecuten las obras. Esta propuesta no incluye el presupuesto, al igual que tampoco detalla el coste de los proyectos y obras de posibles equipamientos o edificaciones que pudieran localizarse en los nuevos suelos liberados.

El coste de las obras se calcula, a priori, sin definir las actuaciones a acometer, por lo que se tomará como referencia obras de carácter similar y/o módulos habitualmente empleados en las memorias económicas de los documentos de planeamiento.

Obras de demolición del paso elevado

Por la particularidad de este tipo de obras, poco frecuentes, no existen módulos de referencia, por lo que se toman como ejemplo actuaciones similares en marcha:

- Demolición de la estructura de las calles Joaquín Costa y Francisco Silvela sobre la glorieta de López de Hoyos, adjudicado a Dragados con un contrato de emergencia por un total de 9.380.095 €. Consta de 360 metros de longitud (11 vanos continuos sin juntas, de 33,78 metros de luz los intermedios y de 27,60 metros los extremos) y 4 carriles
- Demolición del paso elevado entre Bailén y la plaza de España que forma parte de las actuaciones de reforma de la plaza. Según el presupuesto que acompañaba a la documentación del pliego, el PEM relativo a demoliciones y desmontajes ascendía a 1,12 millones. Sin embargo, el resto de gastos asociados a esta parte de la obra se presupuesta en conjunto, siendo complicado establecer el precio final (vertidos, etc.)

El Puente de Vallecas es más grande que el de Joaquín Costa: son unos 650 metros lineales y 8 carriles, por lo que el coste de desmontaje se podría situar entre los 25 y los 30 millones de euros.

Obras de urbanización posteriores

En el caso de las obras de urbanización, se toman como referencia los precios utilizados en las memorias económicas de los siguientes documentos de planeamiento, ambos redactados por el Ayuntamiento de Madrid (Área de Desarrollo Urbano):

- Memoria económica de la MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA EN EL ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO, 08.17, "CLESA", AVENIDA DEL CARDENAL HERRERA ORIA 67. DISTRITO DE FUENCARRAL EL PARDO
    - Módulo de obras de urbanización, incluyendo pavimentación y servicios, de 275 €/m2.
    - Módulo para el acondicionamiento de la zona verde: 60€/m2 para su acondicionamiento.
- Memoria económica de la MODIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR "POBLADO DE ABSORCIÓN FUENCARRAL B"
    - Módulo para la zona verde, 85 €/m2.
    - Módulo para la zona estancial, 175 €/m2.
    - Módulo para la red viaria, 170 €/m2.

(Los servicios no están incluidos en ninguno de los dos módulos anteriores).

Teniendo en cuenta la definición de las distintas zonas que forman parte de la propuesta, se ha tomado como módulo de referencia los 170 €/m2 en el caso de las áreas A y D, entendiendo que las actuaciones de reconfiguración de la urbanización existente serán muchos más sencillas que las que habrá que acometer en la zona actualmente ocupada por el puente (zonas B y C), a las que se aplica el módulo de 275 €/m2, que incluye los costes de reposición de servicios.

	Superficie	Módulo	PEM	BI (6%)	GG (13%)	Total	IVA (21%)	Total
Zona A	25.900	170	**4.403.000**	264.180	572.390	**5.239.570**	1.100.310	**6.339.880**
Zona B	33.500	275	**9.212.500**	552.750	1.197.625	**10.962.875**	2.302.204	**13.265.079**
Zona C	48.700	275	**13.392.500**	803.550	1.741.025	**15.937.075**	3.346.786	**19.283.861**
Zona D	24.900	170	**4.233.000**	253.980	550.290	**5.037.270**	1.057.827	**6.095.097**
Total	**133.000**		**31.241.000**	**1.874.460**	**4.061.330**	**37.176.790**	**7.807.126**	**44.983.916**

TABLA 1. CÁLCULO DEL COSTE APROXIMADO DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN TRAS EL DESMONTAJE DEL PASO ELEVADO

Con la aplicación de dichos módulos, el presupuesto de ejecución material para la urbanización de los 133.000 m2 afectados ascendería a 31,2 millones de euros, siendo el coste final de la obra (IVA incluido), 44,9 millones de euros.

Nota: *La obra de plaza de España afecta a 127.684,82 m2 de superficie sobre rasante, una superficie muy similar a esta actuación. Eliminando el coste del túnel (24.054.087,84 €) del PEM, el coste final de la obra (IVA incluido) ascendería a 63.975.207,00. El proyecto de ejecución y la dirección de obra ascendieron a 645.000 euros, IVA incluido.*

Presupuesto estimado total

Sumando los dos conceptos anteriores, demolición del paso elevado y la urbanización posterior, la primera estimación del presupuesto **rondaría los 75 millones de euros**. Dicha cuantía debe entenderse como una primera aproximación, pudiendo verse incrementada o disminuida según se detalle el proyecto.

7. Referencias

7.1. Documentales

- Alegaciones al Proyecto Sur M-30 por parte de la FRAVM: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/13ILf6QA1eYwr2c6XU4JZgSxOYQ9jg5cH?hl=es

- Alegaciones al Proyecto Sur M-30 por parte de la FRAVM y Asociaciones Vecinales: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/13ILf6QA1eYwr2c6XU4JZgSxOYQ9jg5cH?hl=es

- Consultoría y asistencia para la redacción del proyecto de construcción de supresión del paso elevado de la M-30 sobre la avenida de la Albufera y construcción de un paso inferior:
  https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2005-288069
  https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2004-192127

- Desarrollo de infraestructuras viarias estructurantes de la ciudad (página 37): https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UrbanismoyVivienda/Urbanismo/MemoriaDeGestion2006/ActividadesOrdinarias/Ficheros/B12.pdf

- Anuncio del Acuerdo del Consejo de Administración por el que se adjudica por la empresa municipal Madrid Calle 30, S. A. los siguientes contratos de obras, mediante tramitación ordinaria, procedimiento abierto y forma de concurso: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2004-285114

- Bypass Sur COAM: https://www.coam.org/media/Default%20Files/fundacion/biblioteca/revista-arquitectura-100/2008-2012/docs/revista-articulos/revista-arquitectura-2010-n359-pag08-15.pdf

- Bypass Sur M-30 Acciona: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/13ILf6QA1eYwr2c6XU4JZgSxOYQ9jg5cH?hl=es

- Madrid Calle 30. Un proyecto de transformación urbana:
  https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UrbanismoyVivienda/Urbanismo/MemoriaDeGestion2006/ActuacionesSingulares/Ficheros/C05.pdf

- Apertura del túnel sur del Bypass Sur de la M-30:
  http://www.carreteros.org/nm30/dossieres/actuaciones/pdfs/baipas_int.pdf

- Apertura del túnel norte del Bypass Sur de la M-30:
  http://www.carreteros.org/nm30/dossieres/actuaciones/pdfs/baipas_int.pdf

- Iniciativas de Decide Madrid en las que se pide el soterramiento:
  https://decide.madrid.es/presupuestos/presupuestos-participativos-2019/proyecto/14290
  https://decide.madrid.es/presupuestos/presupuestos-participativos-2019/proyecto/16892

- Mapas de ruido
  Puente de Vallecas:
  https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/Ruido/MapaRuido/MapaRuido2016/Ficheros/ficheros/D13_PuenteDeVallecas_Distrito.pdf

  Numancia:
  https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/Ruido/MapaRuido/MapaRuido2016/Ficheros/ficheros/D13_PuenteDeVallecas_B06_Numancia.pdf

  San Diego:
  https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/Ruido/MapaRuido/MapaRuido2016/Ficheros/ficheros/D13_PuenteDeVallecas_B02_SanDiego.pdf

  Adelfas
  https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/Ruido/MapaRuido/MapaRuido2016/Ficheros/ficheros/D03_Retiro_B02_Adelfas.pdf

- Investigación del ISCIII que sitúa el ruido del tráfico urbano como factor de riesgo de ansiedad y depresión: https://www.isciii.es/Noticias/Noticias/Paginas/Noticias/EstudioContaminacionAcusticaAnsiedadDepresion.aspx

7.2. Periodísticas y web

- Abiertos al tráfico los puentes de La Albufera, Embajadores y Méndez Álvaro, sobre la M-30: https://elpais.com/diario/1976/12/01/madrid/218291055_850215.html
- Conseguir una entrevista con la Administración nos ha costado una semana de manifestaciones: https://elpais.com/diario/1977/11/17/madrid/248617460_850215.html
- Siguen las obras del Puente de Vallecas 'terminadas' en agosto: https://elpais.com/diario/1993/09/28/madrid/749219054_850215.html
- Los semáforos volverán a la M-30 este verano en el puente de Vallecas: https://elpais.com/diario/1993/07/07/madrid/742044262_850215.html
- El Ayuntamiento se plantea soterrar el Puente de Vallecas (incluye declaraciones que se comprometen a un estudio): https://www.madridiario.es/noticia/28821/madrid/el-ayuntamiento-estudia-soterrar-el-puente-de-vallecas.html
- Enterrar el Puente de Vallecas no irá en el programa electoral del Alcalde: https://www.abc.es/espana/madrid/abci-enterrar-puente-vallecas-no-programa-electoral-alcalde-200704280300-1632797077090_noticia.html
- El PSOE demanda ahora soterrar una parte de la M-30 https://www.abc.es/espana/madrid/abci-psoe-demanda-ahora-soterrar-tramo-200707160300-1634256365899_noticia.html

- Adelfas pide el desmantelamiento del escalextric de Puente de Vallecas: https://aavvmadrid.org/noticias/adelfas-pide-el-desmantelamiento-del-scalextric-de-puente-de-vallecas/

- PSOE calcula que Gallardón "malgastó" 11,5 millones de euros en proyectos para M-30 que no se ejecutaron: https://www.europapress.es/madrid/noticia-psoe-calcula-gallardon-malgasto-115-millones-euros-proyectos-30-no-ejecutaron-20170612152208.html

- Los planes de Madrid para retirar los “scalextric” caen en el olvido: https://www.20minutos.es/noticia/1344355/0/madrid/planes-pasos-elevados/paralizados/

- Hilo viral de Antonio Giraldo (asesor PSOE en el Congreso de los Diputados) en twitter sobre la eliminación de la M-30: https://twitter.com/fos_qi/status/1263799801898024960

- Blog sobre la historia del Puente de Vallecas: https://puentedevallecasblog.wordpress.com/puente-de-los-tres-ojos/ https://puentedevallecasblog.wordpress.com/puente/