

Objetivos y criterios

Nos encontramos en una **plaza** que fue el centro y **lugar neurálgico** del pueblo de **Carabanchel**. Cuenta con un patrimonio edificatorio de indudable valor histórico, la Iglesia de San Pedro Apóstol construida en el siglo XV y demolida en 1972, y que conserva la torre del siglo XVIII, además de múltiples edificios civiles, entre ellos el antiguo ayuntamiento, que conforman entre todos ellos un **espacio único** y que se utiliza, aun hoy en día, para múltiples actividades ciudadanas.

La **Plaza de la Emperatriz** siempre fue una **plaza diferente**, con un desarrollo lateral a la vía de circulación, que genera un pequeño lugar de estancia y un amplio bulevar que discurre junto a dicha vía y que fue la comunicación entre Madrid y el pueblo de Carabanchel.

Con la llegada de la modernidad, la circulación de vehículos se fue adueñando de estos espacios, reduciéndolos y precarizándolos, entrando en un abandono y mala conservación; todavía hoy encontramos adoquines de granito de los antiguos trazados. Por otro lado la pendiente que presenta y los diferentes niveles la han hecho de difícil integración y poco accesible para los ciudadanos.



www.memoriademadrid.es | Imagen digital en blanco y negro, donada por Sonia Dorado Martín.

El **ámbito** que planteamos con la intervención va desde el Callejón de La Rosa donde se encuentra la **estación de metro**, hasta aproximarnos a la **Avenida de los Poblados** con el carril bici y que incluye el tratamiento de **espacios antesala** al **Centro Sociocultural García Lorca**. En dirección este-oeste tratamos de conectar la **Plaza de la Emperatriz** con la **Plaza Seis de Diciembre** mediante una calle de coexistencia que viene desde la estación de metro. A su vez se recoge un recorrido accesible desde la Plaza Seis de Diciembre hasta el **Centro de Mayores Teresa Jornet**.

Intenciones

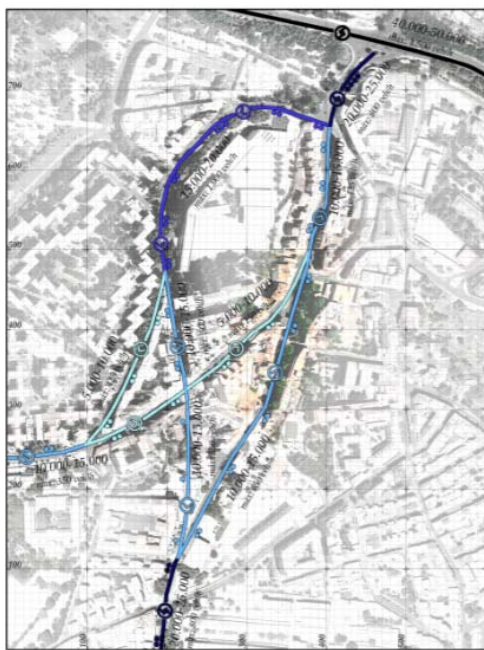
- La propuesta toma como **referente la Iglesia de San Pedro Apóstol**, edificio emblemático desde tiempo atrás, para articular los **espacios de estancia** y compatibilizar las **actividades públicas** que se puedan programar.
- Se buscan **espacios antesala y polivalentes** ante los equipamientos cívicos existentes, Centro Sociocultural García Lorca y Centro de Mayores Teresa Jornet que **se pretenden conectar con los espacios estanciales** como proveedores de actividades. Por otro lado el gran nivel de tráfico existente dificulta el desarrollo de actividades por lo que se propone un desarrollo lineal a modo de un itinerario con el ánimo de **recuperar y resaltar** los edificios que conformaron el **Casco de Carabanchel** y que actualmente pasan inadvertidos.
- Pretendemos incorporar la Plaza de la Emperatriz en una **trama urbana continua** que hasta ahora ha sido excluyente; coches aparcados por todos los lados que han dificultado la movilidad y formado barreras impenetrables, escaleras que impiden la accesibilidad y espacios muy fragmentados que dificultan la flexibilidad y limitan las actividades de carácter cívico.
- El Centro Sociocultural García Lorca debe tomar **mayor protagonismo** en el uso de la Plaza con una programación de actividades que permitan su desarrollo a lo largo de todo el año y la **participación** de diferentes sectores de la población, por ello se incorpora dentro de la actuación disponiendo, junto a él, la única parada de autobús de la Plaza y generando un **recorrido accesible** hasta ella.

- **El arbolado** debe mantenerse como elemento limitante del espacio estancial y las vías de circulación, con el **carácter identitario** que tiene en la actualidad.
- El reducido espacio estancial de la Plaza condiciona el mobiliario urbano a instalar. Se ha optado por una línea de bancos que acompañan el linde del talud vegetal. Se pretende utilizar la farola fernandina existente y completar la iluminación con farolas de led a lo largo de la **calle de coexistencia** de La Frambuesa hasta la Plaza Seis de Diciembre y el Callejón de La Rosa.
- Se considera que **el mantenimiento es determinante** en la elección de los materiales constructivos. Se han buscado **pavimentos de mínimo mantenimiento y gran durabilidad**, adoquines de cemento para la calle de coexistencia, granito serrado para la zona estancial de la Plaza y baldosas de hormigón para el resto.

La propuesta debe ser medida en cuanto a la **escala de la intervención**, su **sostenibilidad económica** y **no** motivar un **elemento discordante** con el entorno.

Movilidad

Con el paso de los años una plaza se fue convirtiendo en un cruce de caminos.



Reducir el número de vehículos que pasan por ella a lo largo del día **es fundamental**. Para ello se disponen dos **itinerarios diferenciados** para el tráfico Norte-Sur. El sentido Norte continúa realizando el mismo itinerario de salida del barrio mientras que el sentido Sur utiliza la Ronda del Bosco y las Calles Roa y Polvoranca, consiguiendo disminuir el **tráfico** que atraviesa la **plaza a la mitad**.

Unificar las paradas de autobuses en la plaza, localizándola junto al Centro Cultural.

Un estudio de movilidad de la Plaza de la Emperatriz y sus alrededores, determina que en la actualidad circulan por este nudo neurálgico del barrio en torno 30mil vehículos diarios, lo que repercute negativamente creando un entorno agresivo y penalizando las actividades de la plaza. Lo que convierte el tráfico en un tema fundamental en cualquier actuación.

La mayoría de los desplazamientos tienen un carácter de accesibilidad desde los domicilios de los vecinos del barrio hacia las vías de movilidad principales, en este caso, la Avda. de los Poblados. Para esta función de conexión con la vía principal se utilizan la Calle de Joaquín Turina y la Avda. de Carabanchel Alto, que discurren a lo largo de todo el barrio y que confluyen en la Plaza de la Emperatriz, dando lugar a la Calle Eugenia de Montijo que finalmente da la salida del barrio en el cruce con la Avda. de los Poblados. Por lo tanto sobre estas tres vías recae la mayor parte del tráfico, convirtiéndolas en **vías de alta prioridad**.

Buscando dar solución al problema de movilidad existente, surge la propuesta planteada. Está fundamentada en una serie de **valores y directrices** presentes en todas los campos de actuación, con el fin de tener una ciudad **para las personas y accesible para todos**.

¿En qué consiste?

- Calle Joaquín Turina, suprimir un sentido de circulación entre la Calle Polvoranca y la intersección con la Avda. de Carabanchel Alto, quedando únicamente el sentido de salida del barrio hacia la Avda. de los Poblados. A partir de la Calle Polvoranca recupera el doble sentido. Se dispone una zona de aparcamiento en línea a lo largo de la vía.
- Avda. Carabanchel Alto, suprimir un sentido de circulación entre la Calle Guitarra y la intersección con Joaquín Turina, se mantiene únicamente el sentido de salida del barrio hacia la Avda. de los Poblados. A partir de la Calle Guitarra recupera el doble sentido. Igualmente se dispone de aparcamiento en línea a lo largo de la vía y un aumento del ancho de las aceras.
- Incorporación de un carril bici de doble sentido desde la estación de metro de Carabanchel Alto hasta la Avda. de los Poblados.

- Calle Eugenia de Montijo, continuación de la medida de eliminar un sentido de circulación, disponiendo en este caso dos carriles de salida del barrio hacia la Avda. de los Poblados con la misma alineación con la que vienen los carriles de la Calle Joaquín Turina y Avda. de Carabanchel Alto. La medida de único sentido finaliza a partir de la intersección con la Ronda del Bosco donde recupera el doble sentido.
- Ronda del Bosco, misma configuración que la actual delimitando los carriles con pintura longitudinal en la calzada. Siendo el nuevo itinerario de entrada al barrio dando acceso a la Calle Joaquín Turina a través de la Calle Polvoranca y a la Avda. de Carabanchel Alto a través de la Calle Roa y Guitarra.
- Calle Polvoranca, eliminación de la zona de aparcamiento en línea ganando un carril de circulación hasta la intersección con la Calle Joaquín Turina.
- Calle Roa, cambio del sentido de circulación de la calle, eliminando la zona de aparcamiento en línea y ganando un nuevo carril de circulación hasta la intersección con la Calle Joaquín Turina.
- Calle Guitarra, eliminación de la línea de aparcamientos con aumento de las aceras. Se mantiene el único carril de circulación ganando anchura de calzada.
- Plaza de la Emperatriz, nueva configuración de la calzada con una recuperación del espacio útil peatonal e incorporación de un carril para bicicletas.

¿Afecciones producidas?

- Calle Joaquín Turina, reducción del tráfico con una **reducción del tiempo de itinerario** a la hora de salir del barrio. Ganancia en el número de **plazas de aparcamiento**. Los autobuses pueden parar sin causar esperas en los demás vehículos al disponer de un espacio para ello. **Aumenta la seguridad** de los peatones al estar separados del tráfico rodado por la línea de aparcamientos.
- Avda. Carabanchel Alto, situación idéntica al caso de Joaquín Turina y añadiendo a lo anterior la ganancia de un **carril bici** que une la estación del metro de Carabanchel Alto con el carril bici

del anillo verde que discurre por la Avda. de los Poblados, conectando el barrio con el resto de la ciudad bajo este modo de transporte.

- Calle Eugenia de Montijo, de nuevo se repite el caso de las dos vías anteriores añadiendo en este caso, una reducción de la sección para el tráfico **cediendo espacio a la plaza**.
- Ronda del Bosco, al acoger todo el tráfico desviado de la tres vías anteriores ve cambiado sensiblemente su uso, procurando una **mayor movilidad** al ser una vía de grandes dimensiones infrautilizada y donde se producen un gran número de paradas en segunda fila al no estar delimitados los carriles. Esta alternativa produce una reducción del tiempo de recorrido comparado con el existente actualmente.
- Calle Polvoranca, Calle Roa, situaciones muy parecidas en ambas calles. Al igual que la Ronda del Bosco ven **aumentado su nivel de utilización**, y el hecho de ganar un nuevo carril consigue reducir el tiempo de viaje sin suponer el efecto embudo que podría parecer darse a priori. Los nuevos itinerarios de los autobuses realizan sus paradas muy próximas a las eliminadas y sin suponer una pérdida de tiempo para el resto de vehículos al disponer de un **espacio reservado** para ello.
- Calle Guitarra, al igual que las anteriores calles aumenta el carácter de movilidad de la vía. Nuevamente se evita el efecto embudo, en este caso con el aumento del ancho de carril y acera, manteniéndose la reducción de tiempo ya mencionada. Los autobuses no realizan paradas en esta calle por lo que sigue sin existir problemas de esperas por los demás vehículos.
- Plaza de la Emperatriz, **disminución del número de vehículos** que acceden a ella a la mitad. Se consigue una mejora de la **calidad de vida** en la plaza y sus alrededores a la vez que un efecto beneficioso sobre la contaminación ambiental.

El Carril bici

El barrio de Carabanchel alto goza de una **situación privilegiada** para dotarse de un carril bici, debido a la presencia de la mayor ruta ciclista de Madrid, el **anillo verde**, que en su Tramo 4 discurre a escasos

300 metros de la Plaza de la Emperatriz por la Avda. de los Poblados, propiciando una alternativa de movilidad.

Además del **recorrido recomendable** de bici que discurre por la Calle Chirimoya y al que accedemos por el Callejón de la Rosa.

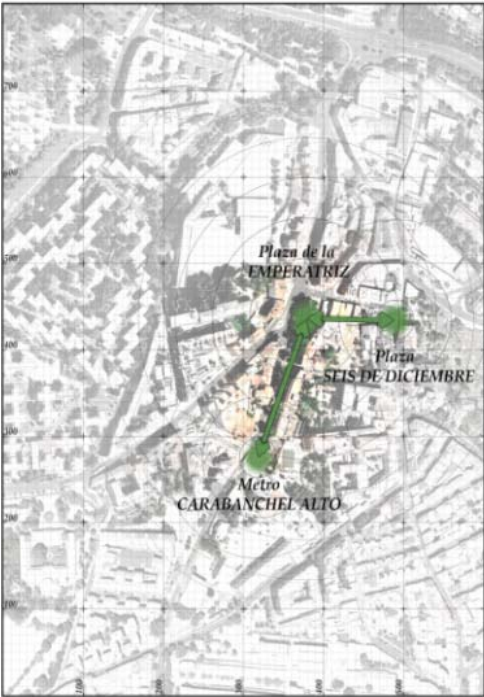


Dotar al barrio de la posibilidad del **transporte en bicicleta** conectándolo con las rutas cercanas mediante la creación de un carril bici Norte-Sur que acompaña el trazado de la Avda. de Carabanchel Alto y Eugenia de Montijo, es una **oportunidad** irrenunciable.

Además de la colocación de **zonas de estacionamiento de bicicleta** a lo largo del recorrido propuesto y en la propia plaza.

Interconexión

METRO ↔ PLAZA EMPERATRIZ ↔ PLAZA SEIS DE DICIEMBRE ↔ CENTRO GARCÍA LORCA ↔ CENTRO TERESA JORNET



Recorrido verde, accesible y de coexistencia.

Generar la **continuidad de espacios** integrando la Plaza de la Emperatriz, la Plaza Seis de Diciembre y la estación de metro de Carabanchel Alto, llegando hasta el Centro de Mayores Teresa Jornet e incluyendo el Centro Sociocultural García Lorca.

Compatibilizar el paso de vehículos de servicio por la Calle de La Frambuesa con el paseo de personas mediante un **uso compartido de la calle**.

Recuperar el carácter histórico de la plaza y los edificios que conforman el casco antiguo de Carabanchel manteniendo su esencia.

- Datos obtenidos de www.datos.madrid.es

IMAGEN ACTUAL	CALLE	TRAMO	BUSES Y TAXIS	IMD (VEH/DIA)	TRAFICO HP (VEH/H)	INTENSIDAD DE SATURACION	GRADO DE SATURACION HP	NIVEL DE SERVICIO
PARAMETROS DE TRAFICO	Eugenia Montijo	Ronda del Bosco	1900	20.000	850	3.000	30%	C
		Pza. Emperatriz	2700	25.000				
	joaquin turina	C/ Polvoranca	800	7.500	350	1.500	25%	B
		Pza. Emperatriz	1100	12.500				
	Av de Carabanchel Alto	C/ Guitarra	1600	25.000	1.300	3.000	40%	C
		Pza. Emperatriz	1850	30.000				
	Ronda del Bosco	Eugenia Montijo	-	2.000	250	1.200	20%	B
		C/ Polvoranca	-	3.000				
	C/ Polvoranca	Ronda del Bosco	-	<2.000	<250	800	20%	B
PARAMETROS DE TRAFICO	C/ Roa	Ronda del Bosco	-	<1.000	<150	500	15%	B
		Joaquin Turina	-					
	C/ Guitarra	Joaquin Turina	-	<1.000	<150	350	20%	B
		Av. Carabanchel Alto	-					
	plaza de la emperatriz	-	-	25.000	1.700	3.000	55%	D
			-	30.000				

IMAGEN TRAS ACTUACION	CALLE	TRAMO	BUSES Y TAXIS	IMD (VEH/DIA)	TRAFICO HP (VEH/H)	INTENSIDAD DE SATURACION	GRADO DE SATURACION HP	NIVEL DE SERVICIO
PARAMETROS DE TRAFICO	Eugenia Montijo (1 sentido)	Ronda del Bosco	950	10.000	425	3.000	14%	B
		Pza. Emperatriz	1350	15.000				
	joaquin turina (1 sentido)	C/ Polvoranca	400	5.000	150	1.500	10%	A
		Pza. Emperatriz	600	10.000				
	Av de Carabanchel Alto	C/ Guitarra	800	10.000	650	3.000	22%	B
		Pza. Emperatriz	1000	15.000				
	Ronda del Bosco	Eugenia Montijo	1200	15.000	1.000	3.000	30%	B
		C/ Polvoranca	1600	20.000				
	C/ Polvoranca (carril extra)	Ronda del Bosco	400	5.500	425	1.500	30%	B
		Joaquin Turina	600	10.000				
	C/ Roa (cambia sentido + carril)	Ronda del Bosco	800	10.000	500	3.000	20%	B
		Joaquin Turina	1000	15.000				
PARAMETROS DE TRAFICO	C/ Guitarra (ampliacion carril)	Joaquin Turina	800	10.000	450	1.200	38%	C
		Av. Carabanchel	1000	15.000				
	plaza de la emperatriz	-	-	-	800	3.000	25%	B

- Comparativa de la propuesta

CALLE	TRAMO	TTP/DIA	VEH/DIA	HORA PUNTA (VEH/H)	SATURACION (VEH/H)	VARIACION DE LA SATURACION (%)	NIVEL DE SERVICIO
EUGENIA MONTIJO	Ronda del Bosco	950	10.000	425	3.000	-16%	C=>B
	Pza. Emperatriz	1350	15.000				
JOAQUIN TURINA	C/ Polvoranca	400	5.000	150	1.500	-15%	B=>A
	Pza. Emperatriz	600	10.000				
CARABANCHEL ALTO	C/ Guitarra	800	10.000	650	3.000	-18%	C=>B
	Pza. Emperatriz	1000	15.000				
RONDA DEL BOSCO	Eugenia Montijo	1200	15.000	1.000	3.000	+10%	B=>B
	C/ Polvoranca	1600	20.000				
POLVORANCA	Ronda del Bosco	400	5.500	425	1.500	+10%	B=>B
	Joaquin Turina	600	10.000				
ROA	Ronda del Bosco	800	10.000	500	3.000	+5%	B=>B
	Joaquin Turina	1000	15.000				
GUITARRA	Joaquin Turina	800	10.000	450	1.200	+18%	B=>C
	Carabanchel Alto	1000	15.000				
PZA. EMPERATRIZ	-	-	-	800	3.000	-30%	D=>B
A	FLUJO LIBRE	B	ESTABLE	C	INTENSIDAD MEDIA	D	ALTA INTENSIDAD

Al ser el nivel de servicio “A” el óptimo para la circulación, se consigue con la intervención **mayor fluidez** del tráfico y **disminución** de la **contaminación ambiental**.

Conclusiones

- La Iglesia de San Pedro Apóstol como **elemento de referencia** y en torno al cual se **desarrollan y articulan** los espacios que conforman la Plaza.
- **Interrelacionar** el Centro de Mayores Teresa Jornet con la Plaza Seis de Diciembre, Plaza de la Emperatriz y Centro Sociocultural García Lorca y prolongar la Plaza hasta la estación del metro.
- **Recuperar** la idea de **centralidad** de la Plaza a través de actividades del Centro Sociocultural García Lorca, mejora en la **accesibilidad** a la misma, **integración** en la trama urbana circundante, procurando itinerarios accesibles y **mayor permeabilidad**.
- Disponer **espacios antesala y polivalentes** delante de la Iglesia, en las dos plazas, en el Centro Sociocultural García Lorca y generar un **bulevar despejado** que permita contemplar el entorno.
- **Mejorar la movilidad**, con una propuesta de reorganización del tráfico de vehículos que pasan a diario por la Plaza. Donde se incluye la disposición de líneas de aparcamiento, como defensas

del peatón frente al coche; **limitar las paradas de los autobuses** a una única ubicación junto al Centro Sociocultural García Lorca; **creación de un carril bici** que desde el anillo de la Avda. de los Poblados, atraviesa todo la Plaza en dirección Sur y que por el Callejón de la Rosa conectaría con el itinerario recomendado de la Calle Chirimoya.

- El nivel superior de la Plaza lo recorre una **calle de coexistencia** que da acceso a los vehículos de servicio y residentes, permitiendo un uso compartido con el resto de los vecinos paseantes. En ella irá una línea de farolas led que permitirán la retirada de las actuales en las fachadas de los edificios.
- **Disminución de la contaminación ambiental** y propiciar un **espacio más amigable** y con menor agresión de los coches.
- **Mantener y renovar el ajardinamiento** como línea que acompaña el itinerario y lo separa del tráfico que atraviesa la Plaza disponiendo en su recorrido **el mobiliario urbano y aparatos de gimnasia exterior**.

Valoraciones y actuaciones constructivas

Actuaciones ámbito de la Plaza de la Emperatriz (Ejecución Material)		1.392.700€
Zonas estanciales y bulevar (3.600 m2)		430.200€
- Levantado y demoliciones de pavimentos existentes, escaleras y zonas ajardinadas. - Retirada del alumbrado existente - Acondicionamiento del ajardinamiento actual. - Pavimentación con baldosa de hormigón. - Pavimentación con granito serrado. - Formación y pavimentación de rampas y escaleras. - Encintados y muretes de hormigón visto de banquetes - Mobiliario urbano y aparatos de gimnasia.	20.800€ 3.500€ 16.000€ 104.200€ 167.900€ 30.500€ 52.800€ 34.500€	
Calzada y tratamiento calles adyacentes (8.400m2)		558.000€
- Levantado y demolición de firmes existentes. - Fresado de calzada y nuevo extendido de mezcla asfáltica. - Levantado de bordillos y encintado con el nuevo trazado de viales, formación de aparcamientos en línea, señalización, formación de barbacana bus y marquesina. - Revisión y reposición del alumbrado de viales. - Pavimentación con baldosa hidráulica, formación de paso de peatones, barbacanas en cruce de calzada y señalización con cambio de pavimento. - Señalización horizontal y vertical de calzada. - Actuaciones de ajuste en calles adyacentes y modificadas por la reorganización del tráfico o disposición o supresión de aparcamientos en línea. - Actuaciones sobre imbornales y demás registros de instalaciones en superficie.	218.000€ 78.800€ 48.700€ 4.200€ 37.800€ 5.500€ 145.000€ 20.000€	
Calle de coexistencia (950 m2)		149.500€
- Levantado y demolición de firmes existentes. - Retirada del alumbrado de las fachadas de los edificios. - Pavimentación con adoquín de hormigón. - Nueva red de alumbrado.	49.000€ 2.700€ 67.000€ 30.800€	
Carril bici (1.800 m2)		164.500€
Formación de aproximadamente 1Km. Carril bici		
Seguridad y Salud, Gestión de Residuos y Control de Calidad		90.500€
Valoración Estimada de las Actuaciones en Contrata		1.650.000€

Madrid 10 de agosto de 2017