

CIUDAD Y UNIVERSITARIA

Concurso de ideas para la mejora de la accesibilidad y la movilidad urbana sostenible en la Ciudad Universitaria de Madrid; campus de excelencia Moncloa

MEMORIA

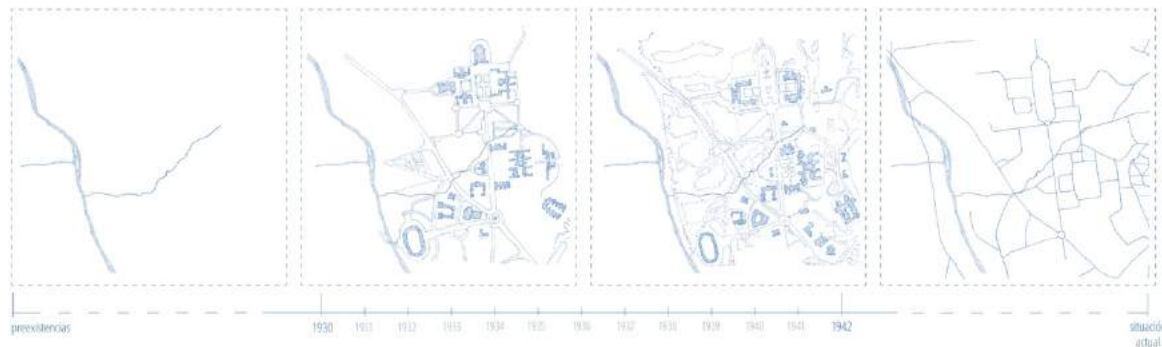
El reto urbano que se encara a las grandes capitales mundiales en el siglo XXI es, sin duda, convertir las ciudades en lugares más habitables. Para ello, las metrópolis de hoy en día deben replantearse sus actuales modelos energéticos con el fin de reducir la nube negra que esconde los skylines más fotografiados de todo el planeta. La imitación a la sociedad americana protegiendo los desplazamientos de cada individuo en una cáscara de acero es una de las principales causas de haber techado nuestras ciudades con una manta de contaminación. Por fin, el fundamento fordiano parece tambalearse y la ciudad dedicada al libre movimiento del peatón parece abrir un claro en las estas nubes de contaminación.

Los ciudadanos de Madrid han recibido en los últimos meses una llamada de atención por parte de sus instituciones: por primera vez el exceso de automóviles es reconocido amenaza para la salud pública. Algún tímido experimento parece evidenciar el reconocimiento por parte del consistorio la obsolescencia del modelo de movilidad utilizado por los ciudadanos. Siendo plenamente conscientes de este hecho, los habitantes y usuarios de distintas partes de la ciudad han mirado para otro lado mientras los escenarios donde ocurre su día a día han sido invadidos durante la historia por el automóvil relegándolos a un papel propio de actores secundarios.

Sea cual sea la localización de estos escenarios en la ciudad constituyen un deterioro progresivo de la calidad urbana, paisajística y espacial hasta el punto en el que su nombre propio parece un sarcasmo de su naturaleza. El intercambio de ideas entre sus habitantes, su unidad y el porcentaje de suelo dedicado al asfalto provocan que la primera palabra de su nombre sea puesta más que en duda. La Ciudad Universitaria dejó de ser ciudad hace mucho tiempo, puede que ni siquiera lo fuera en su origen.

El embrión de la Ciudad Universitaria consta de un proyecto de Modesto López Otero encargado por Alfonso XIII en 1927. Situado al este del río Manzanares y sobre el arroyo de Cantarranas el proyecto se resume como dos ejes que animaban a dialogar al paraninfo, situado en la parte norte y un estadio, situado en la parte suroeste. En él es evidente la presencia de lo que hoy sería la huella de la carretera A-6 que ya entonces constituía una vía de entrada y salida a la ciudad de Madrid.

Más tarde, en 1942 este mismo proyecto utilizado como germen sufrió varios cambios, entre ellos el paraninfo desapareció de su lugar de origen y el eje sur se diluyó. Gran parte de las edificaciones situadas en el sur este se eliminaron y perdió el carácter unitario con el que había sido diseñado. A partir de este momento, una vez superada la Guerra Civil cada facultad y cada escuela comenzaron a operar por separado con el individualismo por bandera. Arquitectura, siendo la única escuela construida en la parte sur quedó completamente fuera del organigrama inicial y finalmente, el estadio no se construyó.



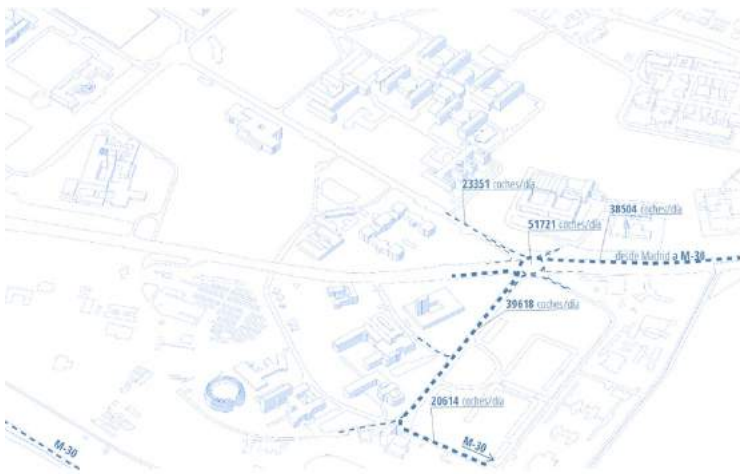
La falta de criterio general y unitario en los años sesenta y la nula ambición en el diseño de infraestructuras para la ciudad ha traído consigo

la dispersión, segregación y pérdida de carácter urbano de lo que quiso ser un campus universitario. Respecto a su morfología urbana, puede apreciarse en la planta adjunta el límite de una ciudad densa y compacta, convirtiéndose inmediatamente en una serie de satélites que hacen oídos sordos al resto de la urbe.



Sin embargo, el nivel de uso en ambas partes se homogeniza si discriminamos los días festivos: el uso, aunque en diferente intensidad, es existente en ambos lados. En cambio, los días no laborables hacen desaparecer el conglomerado de edificios satélite situados al oeste del barrio de Moncloa. La falta de diversidad de uso de los edificios de Ciudad Universitaria durante los días no lectivos, contribuyen a que dicha parte de la “ciudad” se convierta en un lugar inseguro, siniestro y poco transitado por aquellos ciudadanos que no establezcan relación alguna con dicha parte de la ciudad. El campus del barrio de Moncloa comienza a asemejarse a una isla que opera por su propia cuenta y fracasa en el intento de operar independientemente al resto de la ciudad.

Las grandes superficies de facultades y escuelas vacías durante los fines de semana no parecen atractivas para el resto de los habitantes, la distancia entre ellas hace que el forastero se pierda de un punto a otro debido al aumento de su escala respecto al de la ciudad que bien conoce, y la población excluida del mundo del deporte no encuentra focos de atención que merezcan desplazarse hasta dicho lugar, como sí pudo serlo tranvía de Ciudad Universitaria que operó hasta principios de s. XX y cuyos raíles aún se conservan varios puntos de trazados en esta parte de la ciudad.



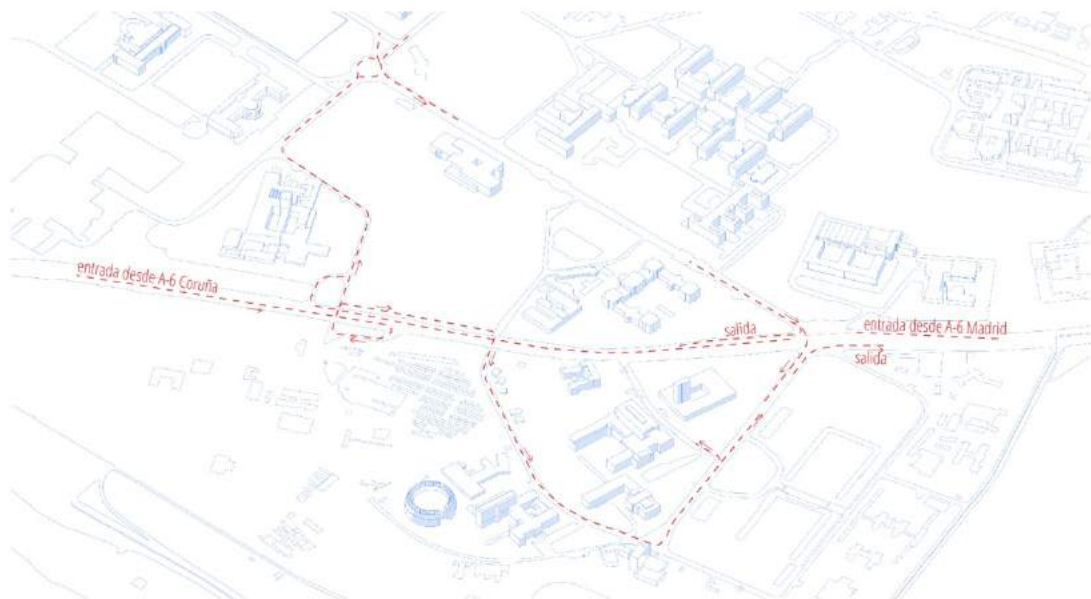
De la misma manera que dichos trazados han desaparecido de la memoria y casi del pavimento de las calles, el asfalto y las líneas de pintura blanca han invadido gran parte de la superficie de la zona. Este espacio dedicado al automóvil no ha tardado en utilizarse. Actualmente y según los datos recogidos por el Ayuntamiento de Madrid, el nodo principal que unía los dos ejes del proyecto original de Ciudad Universitaria soportan una media de 51.721 coches al día. Esta glorieta, alimenta vías como la Avenida Complutense (23.351 coches/día), Martín Fierro (20.614 coches/día), Avenida Arco de la Victoria (38.504 coches/día) y Avenida Juan de Herrera con un total de 39.618 coches al día. Esta última vía acumula el mayor flujo de tráfico de la zona; es clave para la llegada hasta la M-30 para todo aquel ciudadano que proviene de Cea Bermúdez.

La principal muralla que divide, segrega y no facilita la calidad urbana merecida a la actual Ciudad Universitaria está construida a base de carreteras de distintos colores. Lejos de que la A-6 se comporte realmente como una franja divisoria entre los ejes N-S y E-O del campus, es el acceso hasta la autovía (M-30), y la suma de vehículos que transitan, el verdadero muro divisorio entre la zona sur y norte. Este espacio dedicado a diferentes vehículos de tráfico rodado impide en gran medida la apropiación del suelo por parte de los estudiantes y el personal investigador y docente de esta comunidad.

Frente a la actual situación de la Ciudad Universitaria la actitud que tanto el estudiante, docente, investigador o ciudadano, en términos generales, debe adoptar es la reivindicación de devolver al peatón al papel de actor principal en este escenario de nula calidad. La recuperación de la Ciudad Universitaria como un espacio abierto de intercambio de ideas entre ramas interdisciplinares en continua interacción y en contacto con el resto de la ciudad debe ser un tema de prioridad. Devolver al automóvil al papel del decorado es una garantía para poder llevar a cabo este espacio siendo protagonistas el ciudadano, la bicicleta y el transporte público.

La distancia más corta entre un punto "A" hasta un punto "B" puede parecer siempre una línea recta, pero no tiene por qué ser lo más beneficioso para aquel que quiera hacer un alto en el camino o experimentar un viaje hasta el punto "C". Por ello, la congregación de conductores en la Glorieta de Cardenal Cisneros provenientes de Moncloa, Cea Bermúdez, M-30, A-6 y Avenida Complutense es la manera más caótica de introducir y distribuir el tráfico rodado en la Ciudad Universitaria. Por ello, la propuesta Ciudad Y Universitaria pretende llevar a cabo un acceso del tráfico rodado privado utilizando vías alternativas a las ya existentes y evitando ocupar dicho nodo.

Para aquellos vehículos que circulen en la vía A-6 (en cualquiera de los dos sentidos) podrán optar por salir de dicha vía a la altura de Moncloa, permitiéndoles el acceso a la zona norte del tomando la calle Eduardo Saavedra y a la zona sur optando por la calle Arquitecto López Otero. De esta manera, se evita congregarse en la Glorieta del Cardenal Cisneros un gran número de usuarios. Los conductores que tomen la autovía M-30, podrán atravesar Ciudad Universitaria, y concretamente la Glorieta del Cardenal Cisneros, gracias a la reactivación del proyecto de prolongación del túnel de Cea Bermúdez hacia dicha autopista.



De esta manera, la glorieta podrá adoptar un carácter de espacio público reduciendo su número de carriles y permitiendo la creación de una plaza en ella. Igualmente, la Avenida Juan de Herrera, reducirá su tráfico reduciendo a dos el número de carriles en toda su longitud. Con el fin de ofrecer un mayor número de medios de transporte, el servicio BiciMAD de bicicletas públicas llegará a Avenida Juan de Herrera, siendo un transporte rápido de conexión directa con la ciudad. A su vez, se incorporará un autobús que recorra ambos ejes de Ciudad Universitaria conectando la parte norte y sur en ambos sentidos.

Una mayor variedad de transporte público, otorga independencia y libertad de movimiento al peatón. La eliminación de automóviles, hace la Ciudad Universitaria un espacio promotor de las relaciones e intercambio de ideas entre estudiantes y comunidad docente. Este tipo de actuaciones, permiten la aparición de espacios de oportunidad. Así, la propuesta contempla la incorporación de un programa cultural

durante los fines de semana con el fin de que se realice en el campus. Para ello, se ha contado con el calendario cultural del Ayuntamiento de Madrid: de esta manera, aquellos servicios que puedan ofrecer las instalaciones de las diferentes escuelas y facultades pueden servir como soporte y complemento a los diferentes eventos que quieran realizarse a lo largo del año. El resultado convergerá en una Ciudad Universitaria viva que recupere su carácter de ciudad.



La propuesta toma lugar en el eje E-O de la Avenida Juan de Herrera, la estrategia pretende configurar nuevos espacios públicos a lo largo de todo este eje. Al igual que ocurría en el proyecto original de Ciudad Universitaria en el que se generaban diferentes espacios públicos entorno a los edificios de las facultades, la propuesta pretende reactivar los espacios entorno a la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid y a la Escuela Técnica Superior de Edificación mediante la creación de una plaza que salve la diferencia de cota entre la situación de las escuelas y la avenida. Los entornos de los equipamientos deportivos también contarán con la creación de plazas, así como la entrada al Museo del Traje y la Glorieta del Cardenal Cisneros.

Ciudad Y Universitaria pretende ser una estrategia de reactivación de la condición urbana dentro de la Ciudad Universitaria de Madrid, incorporando nuevos usos y espacios de ocio como resultado de una actualización del modelo de movilidad de esta parte de la ciudad de Madrid, donde el principal protagonista de este escenario sea el peatón.