

CIUDAD HABITABLE

Para hacer de Madrid una ciudad habitable la peatonalización de las calles se ha convertido en una pieza clave para eliminar coches y crear espacios verdes y de ocio ciudadano. En el futuro esta iniciativa se extenderá a otros ejes para revitalizar el centro urbano.

El centro de Madrid para los peatones

TEXTO E.ESPARZA

La ciudad para los peatones es la máxima que sigue el Ayuntamiento en la remodelación del centro de la ciudad, lo que se traduce en una transformación paulatina de calles peatonales libres de coches. La peatonalización de Montera, Arenal y el tramo de la calle Fuencarral que discurre entre las glorietas de Quevedo y Bilbao son un claro ejemplo de esta política que se une a las transformaciones vividas en el distrito Centro. "Estamos cumpliendo nuestro compromiso de hacer de Madrid un espacio más habitable y amable para el ciudadano al favorecer el uso del espacio público como punto de encuentro", declaraba el alcalde Alberto Ruiz-Gallardón en la inauguración de esta actuación.

De estas medidas ya se han beneficiado el Barrio de las Letras convertido en un área de Prioridad Residencial; el Eje Peatonal, Turístico y Cultural Palacio de Oriente-Museo del Prado y el Madrid de los Austrias con el Eje Prado-Recoletos y la remodelación de la plaza de Santo Domingo.

Arenal y Montera

Durante el último año se ha realizado ya la peatonalización de las calles Arenal y Montera, por las que pasan diariamente 35.000 viandantes, que ha cambiado el sentido del tráfico en

otras calles de la zona para dejar libre de tráfico el centro de la ciudad.

En Arenal los coches pueden cruzar transversalmente sólo por la calle Bordadores para acceder a los aparcamientos públicos, mientras que en el resto de la vía, que no tiene aceras ni bordillos, no pueden circular los vehículos, incluidos los taxis.

Con el cierre al tráfico de la calle Montera se ha configurado un área peatonal en una zona eminentemente comercial de Madrid, el triángulo que une la Puerta del Sol, Callao y la Red de San Luis, con el fin de recuperar el centro para los ciudadanos, mejorando la movilidad y reduciendo el tráfico. Además, en el caso de la calle Montera la construcción por parte del Ministerio de Fomento del corredor ferroviario que une Atocha con Chamartín obligó a echar el cierre definitivo de este calle, con el fin de mantener el equilibrio entre el espacio reservado a los ciudadanos y el necesario para la coexistencia de diferentes opciones de movilidad.

Según los datos del Ayuntamiento, a diario circulan por la zona de Sol 150.000 personas de las que 10.000 lo hacen por Montera. Ahora sólo podrán transitar por aquí los residentes y los usuarios de los aparcamientos, permitiendo



Recreación de la plaza de Santo Domingo.



la carga y descarga entre las 12 de la noche y las 11 de la mañana, excepto los fines de semana que la calle queda reservada para el peatón.

Para facilitar el acceso a los residentes y a los aparcamientos se ha cambiado el sentido de la circulación de las calles de la Aduana y Jardines, de manera que Aduana y la calle San Alberto permiten el acceso al aparcamiento de la plaza del Carmen mientras que Jardines es la salida discurrendo la circulación en sentido Virgen de los Peligros. De igual modo, ha cambiado el recorrido de la línea 3 de la EMT que ahora va por Gran Vía-Alcalá-Sol.

La remodelación de ambas calles, concluidas antes del plazo previsto, ha supuesto la colocación de pavimento de granito a tres colores y la plantación de un gran número de árboles.

En estas calles pasan a diario 35.000 viandantes que aho-

La peatonalización del centro de la ciudad sirve para revitalizar esta zona y devolverla a los ciudadanos

Los cambios en la ordenación del tráfico en estas calles ha reducido un 7% los vehículos que transitan en la zona Centro

ra pueden disfrutar del paseo sin preocuparse del paso de coches.

Además, los cambios en la ordenación del tráfico en esta zona han reducido las emisiones contaminantes producidas por los vehículos en más de un 7% y los usuarios de los autobuses de la EMT también han visto reducir el tiempo necesario para atravesar esta zona en un 10%. Este ahorro se traduce en más de 600 horas diarias en el conjunto de las líneas de autobuses que circulan en el entorno de Sol.

En cuanto al tráfico privado, se calcula que son 3.500 vehículos menos los que circulan por la Puerta del Sol.

Fuencarral

El tramo de la calle Fuencarral entre las glorietas de Quevedo y Bilbao se ha transformado reduciendo la calzada de cinco a dos carriles, con unas aceras de casi diez metros de ancho en el lado de los impares pa-

CIUDAD HABITABLE



La calle Arenal ha quedado totalmente libre de coches para disfrute de los peatones.

Los niños tienen un espacio propio de 216 metros cuadrados, con seis áreas diferenciadas de 36 metros cuadrados cada una, con una pérgola estancial para crear una zona estancial con sombra en el verano. En este tramo se ha procedido a la renovación del mobiliario urbano, alumbrado y jardines, siguiendo criterios de sostenibilidad y accesibilidad, eliminando las barreras arquitectónicas, adaptando 24 pasos de peatones y colocando pavimento drenante en más de 100 alcorques.

Zonas verdes

La remodelación de la plaza de las Comendadoras, mientras tanto, ha consistido en la sustitución del asfalto por zonas verdes, dedicadas a los niños y personas mayores. Tres meses de trabajo y una inversión de 200.000 euros han dado lugar a una plaza donde la zona central está dedicada a un área infantil, otra de uso estancial y una tercera concebida como parque para los mayores.

El entorno se ha ajardinado con especies rústicas y se han recuperado elementos de carácter histórico como las piezas de granito que separaban la antigua plaza y que ahora son pilastras.

Ambas actuaciones, la peatonalización de parte de la calle Fuencarral y la remodelación de la plaza de las Comendadoras, han permitido recuperar la vitalidad de dos zonas céntricas de la capital, donde lo más llamativo ha sido la eliminación de los coches y la sustitución del asfalto por zonas ajardinadas.

Estas iniciativas obedecen a una concepción global de la ciudad y a la voluntad del Ayuntamiento de devolver progresivamente espacios a los ciudadanos, propiciando además el uso racional del vehículo para mejorar la movilidad.

ra disfrute de los peatones. Además, con el fin de evitar la doble fila se han instalado bandas exclusivas para carga y descarga. La remodelación de este tramo de la calle era un compromiso recogido en el

programa electoral popular. En total los cambios han afectado a una superficie de 18.094 metros cuadrados de los que 13.658 son de acera y las obras se han realizado en apenas dos meses. “Quería-

mos ofrecer a los vecinos un espacio más amplio, accesible y de mejor calidad estética. Queríamos que Fuencarral fuera una calle más amable, con el peatón como protagonista”, así define el alcalde

los cambios realizados en esta calle, con los que quiere que los vecinos se sientan más cómodos y dispongan de zonas estanciales como en los barrios residenciales de las afueras.

El primer paso del eje peatonal Callao-Plaza de Oriente

El Plan para la Revitalización del Centro Urbano diseñado por el Ayuntamiento de Madrid incluye por un lado, la peatonalización de Callao, Preciados, Cuesta de Santo Domingo y la transformación de Jacometrezo en una zona exclusiva para autobuses, y “sienta las bases de un futuro gran eje peatonal que enlazará Callao con la plaza de Oriente, creando una conexión entre el centro y el recuperado entorno del



Manzanares”, en palabras de Alberto Ruiz-Gallardón. La remodelación de la plaza de Santo Domingo, primer eslabón del eje peatonal Callao-Plaza de Oriente,



ha liberado 22.373 metros cuadrados de los que el 40% se transforman en zonas verdes. El cambio ha sido total con la demolición del aparcamiento en superficie

de Santo Domingo, espacio sobre el que se han construido tres terrazas y la construcción de un aparcamiento subterráneo de 366 plazas.

El eje peatonal Callao-Palacio de Oriente establece además, la peatonalización de 5.867 metros cuadrados que incluye la calle Preciados y la plaza de Callao que sólo permiten el paso de vehículos de emergencia y la carga y descarga restringida.

Estas medidas tienen como finalidad mejorar la movilidad de los peatones y crear nuevos espacios de encuentro donde el peatón pueda circular libremente.