

gran vía

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE
DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO



Ayuntamiento de Madrid
Dirección General de Planeamiento Urbanístico
Subdirección General de Planificación y Revitalización del Centro Urbano



Instituto Juan de Herrera
Sección de Urbanismo



Universidad Politécnica de Madrid
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid



El presente documento contiene el trabajo denominado

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE FORMADO POR LA CALLE GRAN VIA Y EN SU ÁMBITO DE INFLUENCIA, EN EL CENTRO URBANO DE MADRID. DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

Encargado por el:

ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN E INNOVACIÓN URBANA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO URBANO. DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN URBANA.

El trabajo fue realizado, durante el 2008, en la Sección de Urbanismo del Instituto Juan de Herrera (IJH) de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (ETSAM), dirigido por:

Isabel González García, arquitecta urbanista
Agustín Hernández Aja, doctor arquitecto, profesor titular
Fernando Roch Peña, doctor arquitecto, catedrático del DUyOT

Redactores:

Javier Camacho, sociólogo urbanista
Cristina Fernández, arquitecta y alumna de doctorado de DUyOT
Concha León, economista
Nerea Morán, arquitecta y alumna de doctorado de DUyOT
Javier G. Mosteiro, doctor arquitecto, catedrático UPM, director del Master de Patrimonio de la UPM
Alfonso Sanz, geógrafo y experto en cine (GEA21)
Pilar Vega, geógrafa (GEA21)
Carlos Verdaguer, arquitecto urbanista (GEA21)

Con la colaboración de los becarios del DUyOT

Ana Díez, alumna de Proyecto Fin de Carrera
Javier Fernández, alumno de quinto curso de la ETSAM
Ana Sanz, alumna de Proyecto Fin de Carrera

Coordinación y supervisión el trabajo en nombre del Excmo. Ayuntamiento de Madrid.

Carlos Lasheras Merino
Guillermo Sánchez Sánchez
Ignacio del Fresno Martín
Raquel Romanillos López
Pilar Grande Oñate
Demetrio García de León Solera

Este trabajo no hubiese sido posible sin la colaboración de los servicios técnicos del Ayuntamiento de Madrid que nos aportaron los datos y materiales necesarios para la realización del estudio.

Madrid, Marzo de 2009

PARTE I: DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

1_ DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

1.1_ JUSTIFICACIÓN DE LOS ÁMBITOS DE ANÁLISIS

1.2_ ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

PARTE II: EL ENCUADRE URBANO: CONFLICTO ENTRE CENTRALIDAD Y VIDA COTIDIANA EN EL ENTORNO SINGULAR DE LA GRAN VÍA.

2_ EL ENCUADRE URBANO: CONFLICTO ENTRE CENTRALIDAD Y VIDA COTIDIANA EN EL ENTORNO SINGULAR DE LA GRAN VÍA.

2.1_ LA SINGULARIDAD DE LA GRAN VÍA EN LA CENTRALIDAD MADRILEÑA. ESPACIO DE REPRESENTACIÓN SIMBÓLICA Y LUGAR DE LA NUEVA CULTURA DE MASAS.

PARTE III LOS PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN Y DERIVA DE LA GRAN VÍA Y SU ENTORNO.

3_ DIAGNÓSTICOS SECTORIALES (INFORMES DESCRIPTIVOS Y CUALITATIVOS)

3.1_ CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO

3.1.1_ Características de la población residente

3.1.2. Proyección demográfica

3.1.3. La percepción social de los procesos sociales que tienen lugar en el ámbito de estudio

3.1.4. Problemáticas, demandas y necesidades percibidas desde el tejido social

ANEXO. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA. Análisis de equipamientos locales.

3.2_ EL SOPORTE DE LOS USOS Y ACTIVIDADES: DIAGNÓSTICO DE LA ESTRUCTURA ECONÓMICA Y DE LOS PROCESOS DE IMPLANTACIÓN DE ACTIVIDADES EN EL ENTORNO DE LA GRAN VÍA.

3.2.1_ Las Actividades Económicas en los orígenes de la Gran Vía. El inicio del cambio

3.2.2_ Evolución de la presencia de locales de actividad económica en eje por sectores entre 1998 y 2007.

3.2.3_ Distribución y localización de los usos y actividades en el eje de Gran Vía y su entorno.

3.2.4_ Estructura empresarial: cadenas y grandes operadores.

3.2.5_ La deriva actual: "tendencias" y procesos.

.3_ CINE Y ESPECTÁCULO: ALGUNAS CONSIDERACIONES RESPECTO A LAS ACTIVIDADES CINEMATOGRAFICAS

3.4. VIVIENDA Y MERCADO INMOBILIARIO

3.4.1. El mercado inmobiliario

ANEXO. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA: estudio inmobiliario de locales y oficinas. Comparativa mercado residencial-terciario

3.4.2. El estado de la edificación.

3.5_ MOVILIDAD Y TRANSPORTE

3.5.1_ Condicionantes físicos

3.5.2_ El análisis de las pautas de movilidad

3.5.3_ Movilidad peatonal: conexión Gran Vía-Parque Manzanares

3.5.4_ Conclusiones

3.6_ EL SOPORTE FÍSICO: DIAGNÓSTICO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.6.1. Notas para el diagnóstico

3.7_ DIAGNÓSTICO DEL VALOR PATRIMONIAL ARQUITECTÓNICO Y URBANO.

3.7.1_ Patrimonio Arquitectónico

3.7.2_ Ámbito Urbano

PARTE IV: CONCLUSIONES Y SÍNTESIS

4_ DIAGNÓSTICO FINAL: CONCLUSIONES Y SÍNTESIS.

4.1_ Población.

4.2_ Usos y actividades

4.3_ Mercado Inmobiliario

4.4_ Movilidad y transporte

4.5_ Patrimonio

PARTE V: LA INTERVENCIÓN

5_ ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN: ALGUNAS RECOMENDACIONES PARA UNA PROPUESTA DE ACTUACIÓN.

5.1_ Escenarios

5.2_ Estrategias de intervención

INDICE DE PLANOS

D.3.1.1.1. Índice de envejecimiento/ Índice de sobre envejecimiento

D.3.1.1.2. Índice juvenil / Índice de extranjeros

D.3.1.1.3. Hogares y residentes

D.3.1.1.4. Tamaño medio de hogares

D.3.1.4.1. Áreas conflictivas

D.3.1.4.2. Comercio. Mercados y supermercados

D.3.1.4.3.a / b / c / d / e / f Dotaciones y equipamientos

D.3.2.3.1. Actividades económicas

D.3.2.3.2. Alzados

D.3.2.3.3. Turismo

D.3.2.4. Franquicias

D.3.2.5. Procesos

D.3.4.2.1. Estado de la edificación. Infravivienda

D.3.4.2.2. Estado de la edificación. ITE

D.3.5.1. Actuaciones movilidad

D.3.5.2.a. Movilidad. Relación con municipios de la CM

D.3.5.2.b. Movilidad. Relación con municipios de la CM, corredores

D.3.5.2.c. Movilidad. Relación con distritos de Madrid.

D.3.5.2.d. Movilidad. Relación áreas de transporte del ámbito.

D.3.5.3. Conexión Prado-Manzanares

D.3.7.1 Perspectivas eje

D.5.1. Edificios oportunidad.

D.5.2.1. Estrategias de intervención. Recuperación de puntos singulares.

D.5.2.2. Estrategias de intervención. Actuación en plazas.

PARTE I: DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN.

1_CRITERIOS PARA DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

1.1_ Ámbitos espaciales de análisis y diagnóstico

Uno de los primeros objetivos planteados en el pliego es la delimitación del ámbito de influencia del eje Gran Vía. El planteamiento de partida en la propuesta, y ya expuesto con anterioridad, es considerar indispensable, para conseguir los objetivos propuestos, el estudio de las estructuras complejas y variadas que constituyen los barrios en la ciudad central tradicional y como se articulan a través del elemento de centralidad que constituye el eje, en este caso, de Gran Vía. Por tanto los ámbitos de análisis son diversos en función del estudio que se está realizando:

Ámbito_0: ADMINISTRATIVO, se corresponde con el Distrito Centro.

El distrito (con su correspondiente subdivisión en barrios) es la unidad administrativa básica empleada en la gestión urbana. Los estándares que establece la normativa para los equipamientos y servicios públicos se precisan a esta escala, por lo tanto es necesario el análisis de este ámbito aunque sobrepase el ámbito funcional y de actuación establecido para Gran Vía en el presente Plan.

Como se advierte en el plano adjunto la Gran Vía constituye el límite de 5 de los 6 barrios que forman el distrito. Para estudiar la vía en su contexto no nos podemos limitar a uno u otro sino que es necesario incluirlos todos: Universidad y Justicia al norte, Palacio, Sol y Cortes al sur.

También para la información sociodemográfica es necesario analizar los datos del distrito porque constituye el contexto de casco histórico en el que se encuentra al Gran Vía.



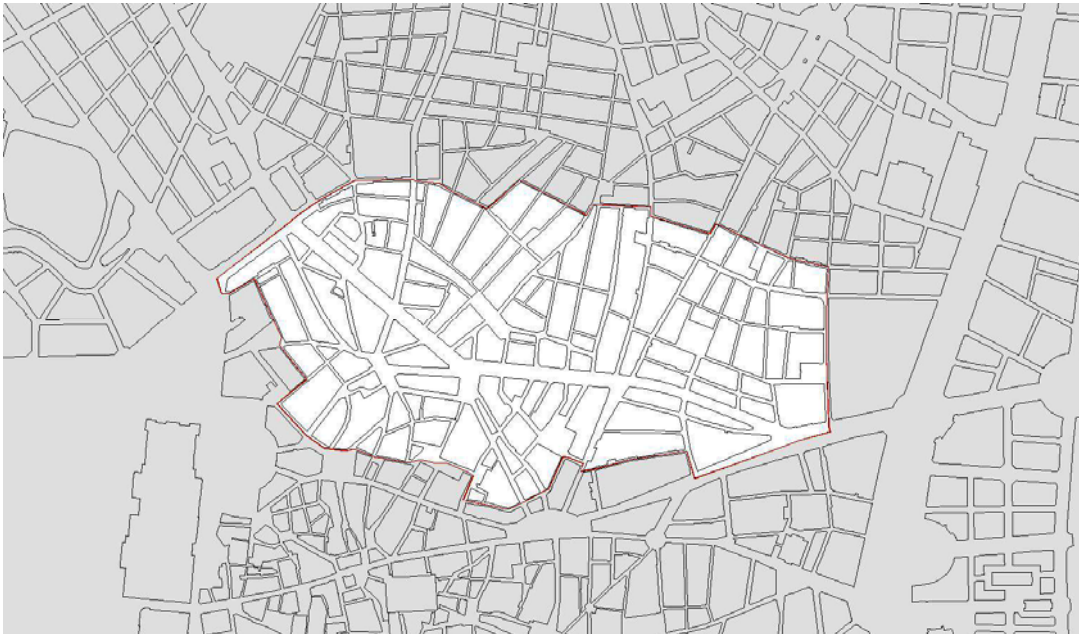
Ámbito_1 INMOBILIARIO: entorno aproximado de 300 m. a ambos lados de Gran Vía.

Es el ámbito de referencia del estudio del mercado inmobiliario y está relacionado con la accesibilidad peatonal.

Se ha mantenido este ámbito para mostrar con claridad los procesos inmobiliarios, que se explican mejor al sobrepasar los límites funcionales de Gran Vía.

El ámbito 1 recoge el área urbana en la que se advierte la influencia de Gran Vía en cuanto a valores inmobiliarios, en ella hay zonas donde ese influjo es más fuerte y otras en las que comienza a diluirse.

Los límites del ámbito vienen dados por la existencia de otros nodos que generan sus propias áreas de influencia. En la zona norte el nodo lo supone el eje de las rondas, y en concreto el área de Bilbao. En el sur de Gran Vía la referencia se encuentra más cercana, y es la Puerta del Sol, por ese motivo el límite del estudio inmobiliario no es simétrico respecto al eje Gran Vía.

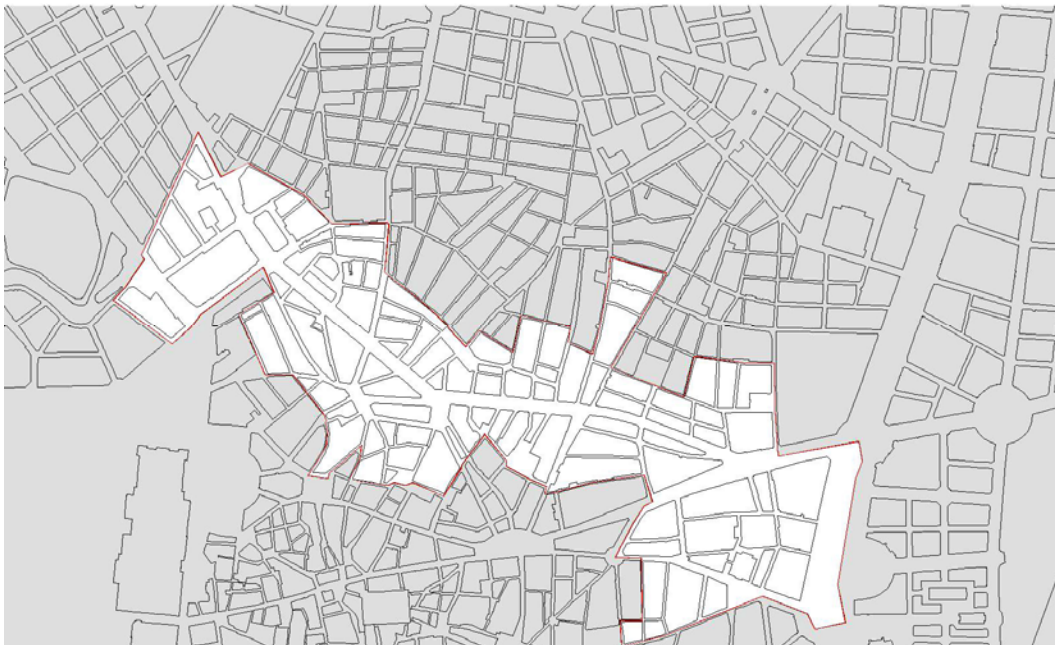


Ámbito_2 ESTADÍSTICO: coincide con las secciones censales más próximas a Gran Vía.

La sección censal es la unidad estadística mínima en la que se presenta la información del Censo de Habitantes y Viviendas y del Padrón.

Las secciones censales no se corresponden con la delimitación administrativa de los barrios ni con la delimitación funcional del ámbito, pues atienden únicamente al número de residentes. Sin embargo nos vemos en la obligación de utilizarlas pues la información estadística no se puede desagregar en una unidad menor.

La agrupación de secciones censales propuesta es el ámbito utilizado para hacer una comparación entre los datos del distrito centro y la zona concreta de Gran Vía, o para obtener una información sociodemográfica más detallada que la estudiada para el conjunto del distrito.



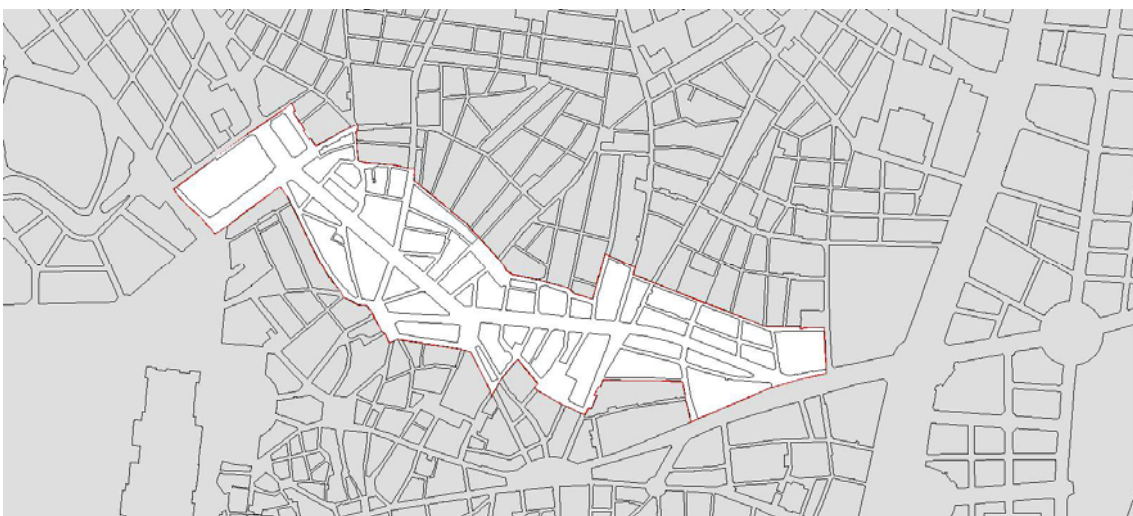
Ámbito_3 FUNCIONAL: entorno aproximado de 100 m. a ambos lados de Gran Vía.

Este ámbito ha sido delimitado en gabinete y abarca la Gran Vía y su ámbito de influencia directa. Se han tenido en cuenta aspectos funcionales: continuidad espacial, morfología urbana, topografía, tipologías edificatorias, percepción social...

En la delimitación se incluyen manzanas completas, en el caso de los espacios públicos situados en el borde se han incluido los que se consideran parte de Gran Vía (plazas del Carmen, Santa María Soledad Torres Acosta, Plaza de España). Las plazas que no se incluyen en el ámbito son la Plaza del Rey (que formaría parte de la zona Barquillo), la plaza de Vázquez de Mella (más ligada a la zona de Chueca) o la plaza de Santo Domingo.

En este ámbito funcional se ha realizado el trabajo de campo relativo a actividades económicas, espacio público y paisaje urbano. También es el utilizado para todos los análisis pormenorizados, a escala de parcela.

Comenzando en su extremo Oeste, la delimitación incluye la Plaza de España y el Edificio España, pasamos por detrás de este recorriendo la calle del Maestro Guerrero hasta la calle de los Reyes, por la que subimos hasta llegar a la calle del Álamo por la que baja hasta la plaza de los Mostenses, en la que continúa por la calle de Antonio Grillo, cruza San Bernardo para continuar por la calle de la Luna, incorporando la plaza de Soledad Torres Acosta, desde la que continúa por Desengaño, hasta Valverde, por la que sube a San Onofre para cruzar Fuencarral y llegar hasta la Calle Infantas, que recorre hasta el final sin incorporar ni la plaza de Vázquez de Mella ni la del Rey, para terminar en Barquillo en su confluencia con Alcalá. En su lado sur, coge la calle Alcalá hacia el Oeste, hasta Virgen de los Peligros, girando a su derecha por la calle Jardines, hasta la calle Montera, por donde baja hasta la calle San Alberto, en la que recoge la plaza del Carmen, hasta la calle Abada y Mesonero Romanos que nos lleva hasta Carmen, incorporando la Plaza del Callao, torciendo por Preciados hasta Santo Domingo desde la que tomamos Leganitos hasta la Plaza de España.



Ámbito_4 HISTÓRICO: se corresponde con las parcelas con fachada a la Gran Vía.

Esta delimitación es interior a la del ámbito funcional, pero se incide en ella destacándola por diversos motivos. Está constituida por los edificios que corresponden al proyecto histórico de apertura de la Gran Vía. Se ha considerado que las características tipológicas, históricas y patrimoniales de esta primera línea la diferencian lo suficiente de las traseras de Gran Vía como para realizar un estudio específico.

Los edificios del proyecto original se caracterizan por haber sido concebidos como elementos híbridos, en los que desde el principio ha estado presente la mezcla de actividades terciarias y vivienda. Por este motivo en el ámbito 4 se ha realizado un estudio de campo exhaustivo de usos en planta y sección, que no tenía sentido en las traseras de Gran Vía que contienen tipologías de edificación básicamente residenciales.

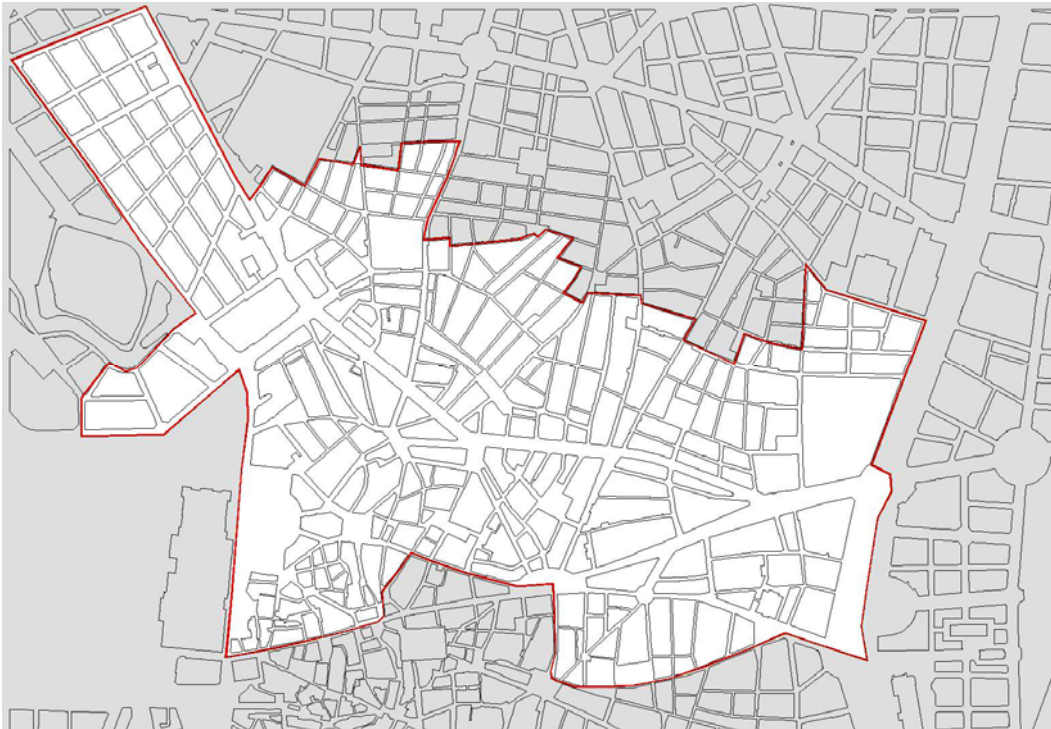
Por otra parte el proyecto histórico de Gran Vía debe su unidad a la estructura de las fachadas, con un potente zócalo que se mantiene a lo largo de la calle, y pierde su función en los espacios traseros. Por ese motivo es el ámbito utilizado para el estudio de fachadas, de presencia de nuevas fórmulas comerciales o de publicidad.



Ámbito_5 TRANSPORTE: se corresponde con las zonas y subzonas de transporte que delimita el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Del mismo modo que ocurría con las secciones censales, este ámbito sobrepasa al ámbito 3_funcional (delimitado por el equipo) pero ha sido necesario utilizarlo pues venía dado por el Consorcio de Transportes.

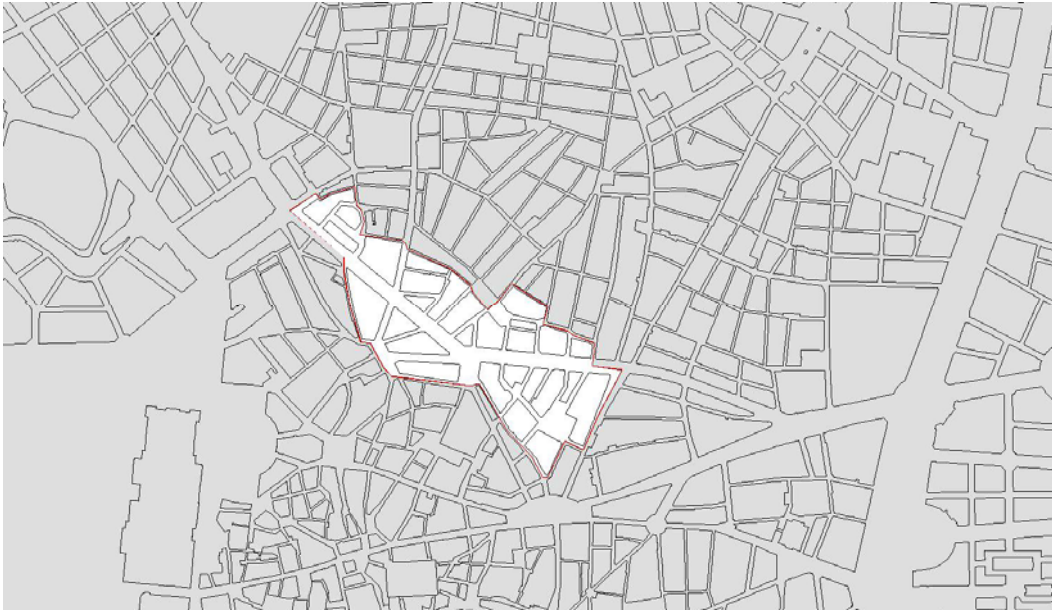
Se trata de la delimitación mínima en la zona de Gran Vía para la que se pueden conseguir datos relativos a desplazamientos en transporte público. Ha sido utilizado por tanto para el análisis de movilidad.



Ámbito_6 NORMATIVO: se corresponde con la delimitación normativa dada por el Plan General denominada “área de actividad cultural preferente.”

La áreas de actividad cultural preferente definidas en el Plan General son “aquellas zonas de la ciudad donde por tradición, fácil acceso y agrupación de usos puede regularse la obligatoriedad del mantenimiento de los usos de salas de cine.”

Dado que uno de los campos de análisis del presente documento es la actividad cultural, y otro de ellos el estudio de la normativa que afecta a Gran Vía, se ha considerado necesario tener en cuenta esta delimitación normativa ya existente.



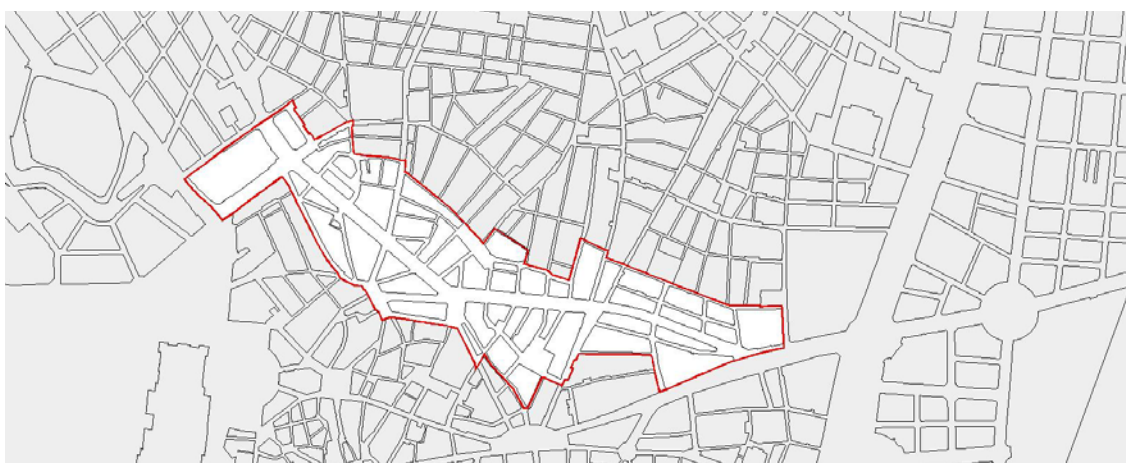
1.2_ Delimitación del ámbito de intervención

A través del análisis del proyecto histórico, el área cultural preferente y la delimitación funcional utilizada para el presente estudio, se define un ámbito de intervención. Esta delimitación podrá ser completada por zonas que no siendo directamente del área de influencia "Gran Vía", vienen a definir entornos clave para el plan director.

Para la definición del ámbito de actuación del plan director, se han tomado las siguientes decisiones:

1. Que el ámbito recogiese en su totalidad las manzanas del proyecto original de Gran Vía.
2. La inclusión de los espacios que se encuentran en su ámbito de influencia más directa, que se ha estimado en un entorno de 100 metros con respecto al eje de la calle Gran Vía.
3. Que la delimitación tuviese lógica urbana, de forma que se incluyesen manzanas completas y los espacios públicos correspondientes.

Con las anteriores condiciones se ha realizado la propuesta de delimitación, sobre la que se han realizado los análisis más pormenorizados y sobre la que pensamos que se debe desarrollar la estrategia de recuperación de la Gran Vía.



Comenzando en su extremo Oeste, la delimitación incluye la Plaza de España y el Edificio España, pasamos por detrás de este recorriendo la calle del Maestro Guerrero hasta la calle de los Reyes, por la que subimos hasta llegar a la calle del Álamo por la que baja hasta la plaza de los Mostenses, en la que continúa por la calle de Antonio Grillo, cruza San Bernardo para continuar por la calle de la Luna, incorporando la plaza de Soledad Torres Acosta, desde la que continúa por Desengaño, hasta Valverde, por la que sube a San Onofre para cruzar Fuencarral y llegar hasta la Calle Infantas, que recorre hasta el final sin incorporar ni la plaza de Vázquez de Mella ni la del Rey, para terminar en Barquillo en su confluencia con Alcalá.

En su lado sur, coge la calle Alcalá hacia el Oeste, hasta Virgen de los Peligros, girando a su derecha por la calle Jardines, hasta la calle Montero, por donde baja hasta la calle San Alberto, en la que recoge la plaza del Carmen, hasta la calle Abada y Mesonero Romanos que nos lleva hasta Carmen, incorporando la Plaza del Callao, torciendo por Preciados hasta Santo Domingo desde la que tomamos Leganitos hasta la Plaza de España.

PARTE II: EL ENCUADRE URBANO: CONFLICTO ENTRE CENTRALIDAD Y VIDA COTIDIANA EN EL ENTORNO SINGULAR DE LA GRAN VÍA.

2_EL ENCUADRE URBANO: CONFLICTO ENTRE CENTRALIDAD Y VIDA COTIDIANA EN EL ENTORNO SINGULAR DE LA GRAN VÍA.

Hemos analizado la Gran Vía y su entorno desde diversas perspectivas y atendiendo a múltiples dimensiones, de manera que diagnosticar su estado actual y su evolución futura puede arrojar resultados y propuestas muy diferentes según los criterios que dirijan el diagnóstico. En todo caso destacan dos campos precisos en los que cabe encuadrar nuestro juicio sobre el estado, el valor y el papel futuro de esta fundamental estructura de la centralidad madrileña.

El primer campo tiene que ver con su condición de centro emblemático de la ciudad. Eso nos lleva a la evolución de la centralidad madrileña y a los procesos de diferenciación que observamos en la actualidad, en los que esta avenida juega como siempre un papel determinante e insustituible. Por esa vía llegamos al análisis y al diagnóstico sobre la configuración del teatro de la centralidad madrileña y sus actores en la sociedad actual, una cuestión que presenta dimensiones históricas que, en cierto modo, condicionan las oportunidades para el futuro. En gran medida, este campo se define por cuestiones de competitividad, de organización de actividades con sus repertorios de “especies” más o menos especializados o universales, de clientelas y su dimensión social, y por la manera en que se consolidan y modelan las estructuras centrales, por sus componentes y por las condiciones de existencia de estos “ecosistemas” complejos. Este primer campo se centra pues en el objeto propiamente dicho y sus características.

El segundo, por su parte, se centra en las relaciones del objeto con el entorno, y tiene que ver con los efectos de estas estructuras centrales sobre el tejido de la ciudad en el que se enmarcan y con el que terminan por establecer toda clase de relaciones que en principio oscilarían entre dos extremos. Por un lado, aquellas que inducen dinámicas que enriquecen la vida cotidiana de los tejidos beneficiarios y, por otro, aquellas que desestructuran los ámbitos afectados de su entorno, condenándolos a la anomia e instalando toda suerte de asimetrías más o menos destructivas de la vida de ciudad. Así pues nos moveríamos entre una más que deseable difusión de la centralidad que incentiva y enriquece la vida cotidiana sin deteriorar sus reglas reproductoras fundamentales, y el conflicto entre universos y realidades urbanas antagónicas, entre estructuras morfológicas —sociales y urbanas— enfrentadas por sus condiciones de existencia y por su papel en la fisiología de la ciudad y en su dimensión política.

2.1_ LA SINGULARIDAD DE LA GRAN VÍA EN LA CENTRALIDAD MADRILEÑA. ESPACIO DE REPRESENTACIÓN SIMBÓLICA Y LUGAR DE LA NUEVA CULTURA DE MASAS.

Dos son las referencias básicas para un diagnóstico sobre la evolución de la Gran Vía como lugar central:

- a) La dimensión metropolitana del fenómeno que nos ha obligado a considerar la ciudad y el conjunto de sus estructuras de centralidad, en sus aspectos funcionales y sociales, como centros diversificados según especializaciones y según rango social.
- b) La valoración comparativa de la deriva de la Gran Vía, que podríamos entender como el declive de un centro emblemático que se enfrenta a sus oportunidades “perdidas” con nuevas opciones de futuro, que van a exigir acciones precisas e intervenciones ponderadas.

Por lo que se refiere a la dimensión metropolitana de la Gran Vía

La Gran Vía nace como el espacio central por excelencia —y de excelencia— del Madrid de principios del siglo XX y ocupa esa posición hegemónica hasta la primera crisis de la sociedad industrializada. Es pues el centro mercantil, comercial, cultural y de servicios indiscutible de al menos dos formaciones sociales consecutivas, separadas por la industrialización. Cabe plantearse si la Gran Vía es en realidad el último gran centro de la sociedad preindustrial, que ha evolucionado hasta nuestros días pero se trata de una consideración irrelevante para nuestro propósito. Lo importante es que nace como un centro propio de sociedades mercantiles que aglutina la modernidad durante un largo periodo, al menos hasta los años 60 del siglo XX. Por entonces el viejo centro de la ciudad tradicional, que había sido remodelado a mediados del siglo XIX alrededor de la Puerta del Sol, pierde su posición hegemónica, deja de ser escaparate de la innovación y traspasa su “universalidad” a la nueva avenida.

Es también un cambio morfológico importante que sustituye una plaza y ciertas calles “Mayores” tradicionales por una Avenida, que es un espacio evolucionado desde el bulevar, que ahora se flanquea por edificios de escala superior y usos múltiples que ofrecen un amplio espectro de actividades. Esa es su característica más innovadora y su peculiaridad. Sobre un espacio que se abre —casi explosivamente— a tantas alternativas, por así decir, con tantos nuevos nichos que colonizar o sobre los que desplegarse, se derrama todo el potencial social y económico de la época. La Gran Vía ha visto nacer el consumo de masas y ha contribuido a darle forma material. En esta materialización ha jugado un papel esencial durante nuestra primera industrialización su conexión con el viejo centro: el eje secundario Callao-Sol. Este eje, menor pero esencial, que ha visto nacer los primeros Grandes Almacenes del Madrid industrializado, sigue protagonizando el escenario mercantil de la Gran Vía, frente al otro eje de conexión que ha derivado hacia papeles marginales: Montera. Y ello a pesar de que en su momento albergó los primeros “pasajes comerciales a la francesa” —según el modelo de bulevar— de la ciudad.

Pero al mismo tiempo que daba forma material al nuevo consumo de masas, que va incorporando progresivamente clientelas de rango social más modesto, lo hacía convivir con formas elitistas, de excelencia, que encontraban en la Gran Vía su lugar “natural” en la nueva sociedad. La Gran Vía ha sido el centro por antonomasia de la ciudad, el de más amplio espectro social y el de funciones de centralidad más

diversificadas. Sus grandes edificios encierran universos superpuestos. Son organismos plurales que contuvieron en su momento prestigiosos espacios residenciales de la ciudad junto al naciente espacio de las burocracias del capital mercantil e industrial —la Calle de Alcalá primero y la Castellana más tarde dieron cobijo preferente a las del capital financiero—, y al no menos fundamental espacio para el consumo del tiempo libre. El tiempo libre recuperado y administrado por la industria no conoce mejor instrumento, ni más universal, hasta épocas recientes que el cinematógrafo y en ese sentido la Gran Vía fue hasta hace pocos años su lugar de consagración en Madrid. Pocos espacios de centralidad han disfrutado pues de una vida tan intensa y llena de transformaciones decisivas en la formación social, ni han jugado un papel tan importante en las vidas de tantas generaciones de madrileños y de visitantes de la ciudad. De hecho, aún perdura en el imaginario colectivo esa imagen de plenitud que ha adquirido dimensiones cosmopolitas, y por lo tanto simbólicas. La Gran Vía es, aún hoy, uno de los grandes “espacios fetiche” europeos.

El apogeo de la sociedad industrializada, y más aún sus epígonos globalizados, han desencadenado una extensión y multiplicación sin precedentes de las formas y los escenarios de consumo, que incluyen nuevas modalidades o configuraciones de estructuras de distribución de mercancías y de uso del tiempo libre. No tiene sentido ni estaríamos en condiciones de poder hacer aquí la historia de este proceso que ha convulsionado la morfología urbana de manera profunda, pero sí podemos confirmar que a principio de los años 70 cuando la industrialización fordista alcanza su mejor momento, poco antes de iniciar su declive, ya se pone de manifiesto que la Gran Vía se había quedado pequeña. A partir de entonces la historia del Centro Metropolitano de Madrid, que está por escribir, es la historia de una sucesión de desdoblamiento, de procesos de especialización, de multiplicación jerarquizada de centralidades, de estructuración clasificatoria —por clases— que apuntala la generalización del espacio social excluyente. De ahí la importancia de conectar estos procesos con la percepción colectiva del espacio social que manifiesta de forma inequívoca el mercado inmobiliario y su geografía de precios.

Por lo que se refiere a los contenidos y funciones propios de la Gran Vía

Por resumir el diagnóstico, la Gran Vía ha sufrido este proceso de desdoblamiento y reestructuración de la centralidad de forma compleja, como no podía ser menos. Su transformación se podría expresar en términos de pérdidas y ganancias.

1. Pérdidas. Veamos las pérdidas para empezar y digamos que tienen en general que ver con el rango.

a) Ha perdido su prestigio como espacio residencial del más alto rango. Esta pérdida ya se produjo hace décadas ante el auge renovado de ciertos ámbitos de la ciudad en torno al eje de Castellana. El vértice del espacio social tiene componentes de tradición —los espacios burgueses y aristocráticos de la sociedad señorial y liberal— que en gran medida han sido destruidos o remodelados pero que aún tienen una presencia material perceptible, y componentes de modernidad. La Gran Vía fue en este sentido la vanguardia residencial, y esa condición es fácil perderla si no se renueva periódicamente, al revés de lo que ocurre con la tradicional que basa su prestigio en ser percibida como sólida y extratemporal. Una es víctima del tiempo y la otra la mejor manera de ponerse a resguardo de su paso.

b) Ha perdido casi todo su dispositivo comercial de alta gama. Esta pérdida está relacionada con los mismos procesos que acabamos de describir. La división social del espacio madrileño se ha acentuado en la medida en que nuestra sociedad está cada vez más polarizada. La extensión del consumo masivo y el acceso generalizado

a los bienes de las sociedades ricas ha ido marcado por una profusión de mecanismos destinados a marcar y consolidar diferencias, que ahora se organizan por estatus y niveles de renta. Esta reestructuración dirige la construcción de las nuevas formas de centralidad y afecta profundamente a las viejas. Esta pérdida se complementa con una deriva del aparato comercial hacia modalidades y productos más triviales. De eso trataremos más adelante porque encierra no pocas complejidades.

c) Ha perdido gran parte de sus funciones empresariales que han dejado su lugar a servicios comerciales y personales. Esto podría considerarse como un simple cambio de funciones si no fuera porque hay indudablemente una pérdida de rango y un proceso de especialización que ha ido concentrando funciones del aparato empresarial en otros centros de la ciudad.

d) Ha perdido escenarios emblemáticos dedicados o relacionados con el tiempo libre. Especialmente los relacionados con el cine, pero también algunas muestras de la hostelería madrileña que no han resistido el proceso de banalización de este centro. Probablemente esta "casi extinción" sea una de las que más dimensiones sociales encierra por cuanto era uno de los lugares de Madrid donde en el imaginario colectivo la nueva cultura popular escenificaba su papel de talismán y su capacidad para construir mundos alternativos. Esta pérdida está relacionada con el declive general de la industria cinematográfica y los cambios en sus modalidades de explotación, También con el nacimiento de nuevas formas de escenificación de este teatro de la representación alternativa, pero es evidente que también tiene dimensiones inmobiliarias y mercantiles que es preciso ponderar y a las que habría que buscar otras posibilidades.

e) Ha visto deteriorarse su calidad ambiental, no tanto en lo que a la arquitectura se refiere, pero sí a los modos de usarla y a los excesos que protagoniza la publicidad que abusa de ella como soporte indiscriminado. Las múltiples funciones viarias que desempeña la Avenida también han influido de manera negativa en la calidad ambiental de este centro que reclama reconsiderar su flujo de transportes, sus funciones y su accesibilidad, especialmente en un momento en que se están trastocando algunas de la vías del centro de la ciudad que mantienen conexiones con ella.

2. Adquisiciones. En el lado contrario, también se pueden observar algunos fenómenos que se pueden contabilizar como ganancias, aunque veremos que la mayoría tiene que ver con lo que hemos considerado el proceso general de trivialización de esta estructura central.

a) La adquisición más clara aunque su valoración entrañe algunas dudas, es que ha escalado posiciones como espacio turístico hasta convertirse en uno de los más identificables y concurridos de la ciudad. Esto le da una proyección internacional acentuada y lo colma de establecimientos hoteleros de toda suerte y rango que mantiene el carácter universal de la Gran Vía. Últimamente se han transformado algunos edificios en hoteles de nivel medio alto y alto que han mejorado el rango hotelero del eje. Sin embargo, y de ahí las dudas en la valoración de estos fenómenos, empieza a manifestarse una cierta saturación que casi puede considerarse una especialización y que tampoco ayuda a recuperar la complejidad de este espacio central en su época de madurez. En efecto, la actividad turística se asocia generalmente con servicios cuyo rango de centralidad no es muy elevado y con toda clase de estereotipos sobre la identidad y la modernidad que no ayudan gran cosa a recuperar lo perdido.

b) Hay iniciativas de recuperación del valor residencial de la Gran Vía que aún son tímidas, cuando no forzadas por las circunstancias —hay tres edificios en el tramo occidental en estas circunstancias incluyendo el edificio España— y que podrían devolver a esta avenida un uso que sin duda va a contribuir a recuperar otros usos vinculados con él. De todas formas se trata de tipos bastante atípicos de habitación, en general de pequeño tamaño y de programa familiar muy reducido.

c) Nuevas formas de consumo del tiempo libre y sobre todo nuevas modalidades de espectáculos han sustituido en ocasiones al cine en sus antiguas salas de proyección. Sin embargo, se trata de actividades siempre en precario que se enfrentan a otras actividades que obtienen una rentabilidad más segura y más alta.

d) Precisamente estas actividades han irrumpido de forma masiva sobre todo el recorrido de la Gran Vía pero especialmente en su tramo central, el llamado “Salón”, entre la Red de San Luis y Callao. Se podrían presentar como una adquisición, aunque sus efectos, como ocurre con el turismo, pueden ser devastadores. Valoraciones aparte se trata sin duda del fenómeno más extendido, más característico, de la Gran Vía de principios del siglo XXI, y tiene que ver con un cambio fundamental en las modalidades de la circulación mercantil que impuso la globalización a finales de los años 80. Se trata del control aguas abajo de la producción del que depende la rentabilidad de ciertas industrias, especialmente las relacionadas con el vestido y la moda, para asegurar la mejor distribución posible en los lugares estratégicos de las ciudades del mundo desarrollado. Es un fenómeno extendido que ya ha conmocionado otros espacios centrales de características emblemáticas similares a las de la Gran Vía — Oxford Street, o los Grandes bulevares de París, sin ir más lejos— y con una accesibilidad alta y de amplio espectro social, en la mayoría de las grandes ciudades del mundo desarrollado. En el fondo esta colonización del espacio supone un reconocimiento de que la Gran Vía tiene esas propiedades extraordinarias. Puede considerarse una novedad porque como ya se ha explicado está relacionado con cambios en la industria que ahora puede deslocalizar la producción a cambio de un control muy severo y eficiente de la distribución.

e) Por último y aunque de una forma atenuada e incipiente, se aprecia el surgimiento de nuevas combinaciones “mercantilculturales” —permítasenos la palabra—, como el FNAC, la renovada Casa del Libro, el espacio de la propia Telefónica que aún no parece haber encontrado su camino, y la transformación del Palacio de la Música cuyos contenidos son de momento una incógnita pero que se reserva para sala de conciertos, haciendo honor a su nombre. Como iniciativas culturales son todavía incipientes, pero constituyen de momento el único atisbo de regeneración del eje como espacio cultural de masas, de cuyas posibilidades trataremos más adelante.

El balance de estas adquisiciones y aquellas pérdidas no se puede establecer en términos cuantitativos y por otra parte, estamos ante fenómenos de gran envergadura, frente a los que no caben soluciones sencillas, ni a corto plazo. Es por eso que intentamos calificar la situación hablando de declive en términos genéricos por cuanto el “ecosistema” Gran Vía, como conjunto de centralidad ha descendido rangos, presenta signos de especialización que lo apartan del centro “omnibus” que alcanzó a ser, y ha dilapidado un patrimonio único en la ciudad, y probablemente en toda Europa, de locales destinados a espectáculos colectivos de gran capacidad, que hubieran supuesto un bagaje privilegiado para desarrollar un ambicioso proyecto que devolviera a la Gran Vía su plenitud reintroduciendo nuevas modalidades de cultura de masas. Al mismo tiempo que las cadenas de franquicias de la moda inundaban la Gran Vía apoderándose de estos grandes contenedores, otras cadenas asociadas a los grandes flujos de transeúntes que acuden a estas aglomeraciones, se iban apropiando de numerosos locales de tamaño intermedio o pequeño donde podían

alcanzar rentabilidades muy competitivas. En especial, por su carácter transversal, han proliferado los establecimientos de comida rápida y barata, sobre todo de marcas conocidas y universales que también ofrecen servicios a los numerosos turistas que inundan la avenida y su entorno. Esto significa que también en la segunda línea de establecimientos ha habido una sustitución masiva que no puede considerarse como un adquisición de nuevas especies sino como una suplantación generalizada que sólo puede calificarse como un declive. Se trata de efectos inducidos que tienen su origen en los cambios en la parte alta del “ecosistema” y que pueden remitir o ajustarse si se actúa con éxito en las grandes actividades.

Cabe señalar otros fenómenos sociales que tienen dimensiones urbanas precisas y cuya descripción nos permite enlazar la Gran Vía como centro metropolitano o regional con su entorno. Nos referimos a aquellas actividades propias del tiempo libre que tienen que ver con el desarrollo de otras dimensiones, generalmente ficticias pero no por ello menos materiales, destinadas a compensar o sustituir en el imaginario social y personal a las relaciones reales, ya sean de producción o de reproducción social. Nuestras sociedades, por resumir, tienden a recrear o producir nuevos escenarios para la práctica de lo que podríamos denominar vidas paralelas, una especie de contraciudades en las que las cosas ocurren de manera distinta a como ocurren en la vida real. Planteado así, puede sugerir que tales escenarios y sus actividades asociadas han adquirido una consistencia considerable hasta poder hablar de una anticiudad compartiendo su física con la ciudad real, pero creemos que de momento se trata de fragmentos de esa anticiudad que a veces tienen serias dificultades para convivir de manera no conflictiva con la ciudad propiamente dicha. Siempre han existido estas formas alternativas de vida urbana, pero si tratamos aquí de ellas es porque han entrado por derecho propio en la economía formal —suelen ser de alta rentabilidad— y en las estructuras de centralidad donde ocupan posiciones más o menos perimetrales, pero bien definidas. Tampoco hay que desestimar que dado su carácter pueden derivar hacia formas marginales bastante conflictivas. El cine fue durante muchos años el lugar en el que se vivían estas otras formas evasivas mediante una transferencia del actor y sus personajes, pero hace tiempo que el cine y sus contenidos ofrecen escasas oportunidades para esas vivencias transferidas. Aquí estamos hablando de vivencias en las que el actor es el ciudadano que interpreta, eso sí, los personajes que le gustaría representar, si el mundo fuera de otra forma. Ya se ve que lugares que propicien tales experiencias son vitales para una vida social y urbana plena.

Hacia un espacio central contingentado y regulado

**PARTE III LOS PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN Y DERIVA
DE LA GRAN VIA Y SU ENTORNO.**

3_ DIAGNÓSTICOS SECTORIALES (INFORMES DESCRIPTIVOS Y CUALITATIVOS)

3.1 CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO

La recogida y análisis de la información estadística relativa a las principales variables demográficas extraídas del Padrón Municipal de Habitantes es la base del diagnóstico sociológico realizado. Pero esa información, con ser relevante, no era suficiente para diagnosticar la realidad social de esta área urbana, por eso, se procedió a desarrollar un trabajo de campo cualitativo, a través de una serie de entrevistas en profundidad dirigidas a informantes cualificados con amplio conocimiento de la realidad estudiada, con el objetivo de obtener los discursos sociales que explicaran los distintos procesos sociales que están ocurriendo en Gran Vía y su entorno. Las valoraciones, percepciones y expectativas de los residentes, permiten también presentar los debates que en estos momentos están planteándose, pues en cualquier ámbito social, no existe unanimidad sobre el diagnóstico, y mucho menos sobre las soluciones y alternativas. Además, el análisis cualitativo ha permitido construir una serie de cuadros de problemáticas, carencias, necesidades y demandas, ordenadas por sectores, de las que sintetizamos las principales conclusiones en éste documento, además de recoger en un anexo de forma más detallada, fiel reflejo de las expectativas y preocupaciones sociales de los residentes sobre el presente y el futuro de éste ámbito sociourbanístico.

3.1.1_ Características de la población residente

En el año 2008, la población residente en el ámbito de estudio ha crecido en, aproximadamente, una cuarta parte respecto a la existente en el año 1991, un incremento espectacular, a la luz de la evolución seguida en el distrito Centro o el municipio. La masiva llegada de inmigrantes extranjeros y el interés residencial de la zona para determinados grupos sociales de alta capacidad adquisitiva (directivos y profesionales de grandes empresas nacionales y multinacionales) pudieron ser los motores que impulsaron ese crecimiento, sobre todo a partir de mediados de la década de los 90. Hasta el año 2005 se mantiene esa tendencia demográfica, que alcanza su punto culminante durante los primeros años del siglo XXI.

Sin embargo, se observa un cambio de tendencia en los últimos años, con una pérdida de efectivos de casi el 6% en los últimos 4 años, y que puede deberse a una serie de factores combinados: en primer lugar, el frenazo en la llegada de inmigrantes extranjeros, que tiene que ver con dos fenómenos. Por un lado, porque estas personas ocupaban aquellas viviendas que se encontraban en peor estado, ofrecidas a un precio asequible para sus economías. En la medida en que estas viviendas van escaseando, el flujo de inmigrantes se detiene, mucho más si se dan procesos de rehabilitación que reducen la cantidad de infravivienda e incluso expulsan a familias inmigrantes residentes que no pueden costear los gastos que supone ese proceso de rehabilitación de las viviendas que ocupaban. Por otro lado, el impacto de la crisis que se empieza a notar a principios del año 2008 supone un descenso de los flujos de llegada de inmigrantes hacia nuestro país. De hecho, entre 2005 y 2008, en el ámbito de estudio se produce un descenso de la población inmigrante, que pierde aproximadamente mil personas, cifra que se acerca al número de habitantes que se pierden en esos años. En segundo lugar, los procesos de recualificación y de rehabilitación que se producen en áreas de nuestro ámbito de análisis es un indicador de gentrificación, es decir, un proceso social que supone sustitución de población de

menor capacidad adquisitiva por nuevos residentes de mayor nivel económico. Los que son expulsados son, por tanto, residentes autóctonos envejecidos e inmigrantes extranjeros, mientras que los que llegan, responden a un perfil heterogéneo pero que tienen algo en común: predominan los singles o las parejas sin hijos, por lo que el saldo entre los que llegan y los que se van suele ser negativo, algo que se aprecia en el descenso continuado del Tamaño Medio Por Hogar (en el año 2008, el TMH es de 2,25 personas por hogar). Esta evolución de los hogares tiene enorme interés, pues supone una selección de residentes que tienen unas características específicas, mientras que otras unidades familiares encuentran muy difícil su permanencia en estos espacios centrales. Tanto los hogares de inmigrantes extranjeros, que poseen un índice de natalidad y por tanto un TMH superior a los de las familias nacionales; como las familias españolas con hijos, tienden a huir del centro madrileño, pues no encuentran allí ni viviendas ni un entorno residencial adecuado para la crianza de los hijos. En lo que respecta a las familias nacionales, el proceso de expulsión se mantiene desde la década de los 80, por lo que podemos decir ya que en Gran Vía, la representación de determinados hogares es muy inferior a la media del conjunto municipal.

Veamos dos indicadores que expresan bien estas tendencias. Por un lado, los singles, como fenómeno social en auge, tiene en el centro de la ciudad un espacio ideal para su desarrollo, y sobre todo, en áreas especialmente atractivas para su localización: céntricas, zonas con una amplia oferta cultural y de ocio, cercanas al lugar de trabajo, con una vivienda adecuada a sus necesidades (pequeña superficie, bien equipadas, renovadas...). Los hogares unipersonales con personas menores de 35 años es un buen indicador y suponen ya el 13,3% del total de hogares, triplicando la media municipal. Por el contrario, los hogares uninucleares con hijos menores de 35 años suponen solo el 10%, casi tres veces menor que en el municipio, indicador de las dificultades para la permanencia y localización de estas familias en el ámbito de Gran Vía.

De la evolución y representación de las poblaciones infantil, juvenil y anciana, se deduce que el ámbito de Gran Vía y su entorno es un espacio residencial copado en gran medida por la población adulta, que encuentra en este espacio central un lugar de residencia apropiado a sus necesidades y estilos de vida, mientras que cada vez más, es un espacio menos habitado por personas mayores y por familias nucleares con hijos en edad infantil, que buscan otros entornos residenciales para vivir.

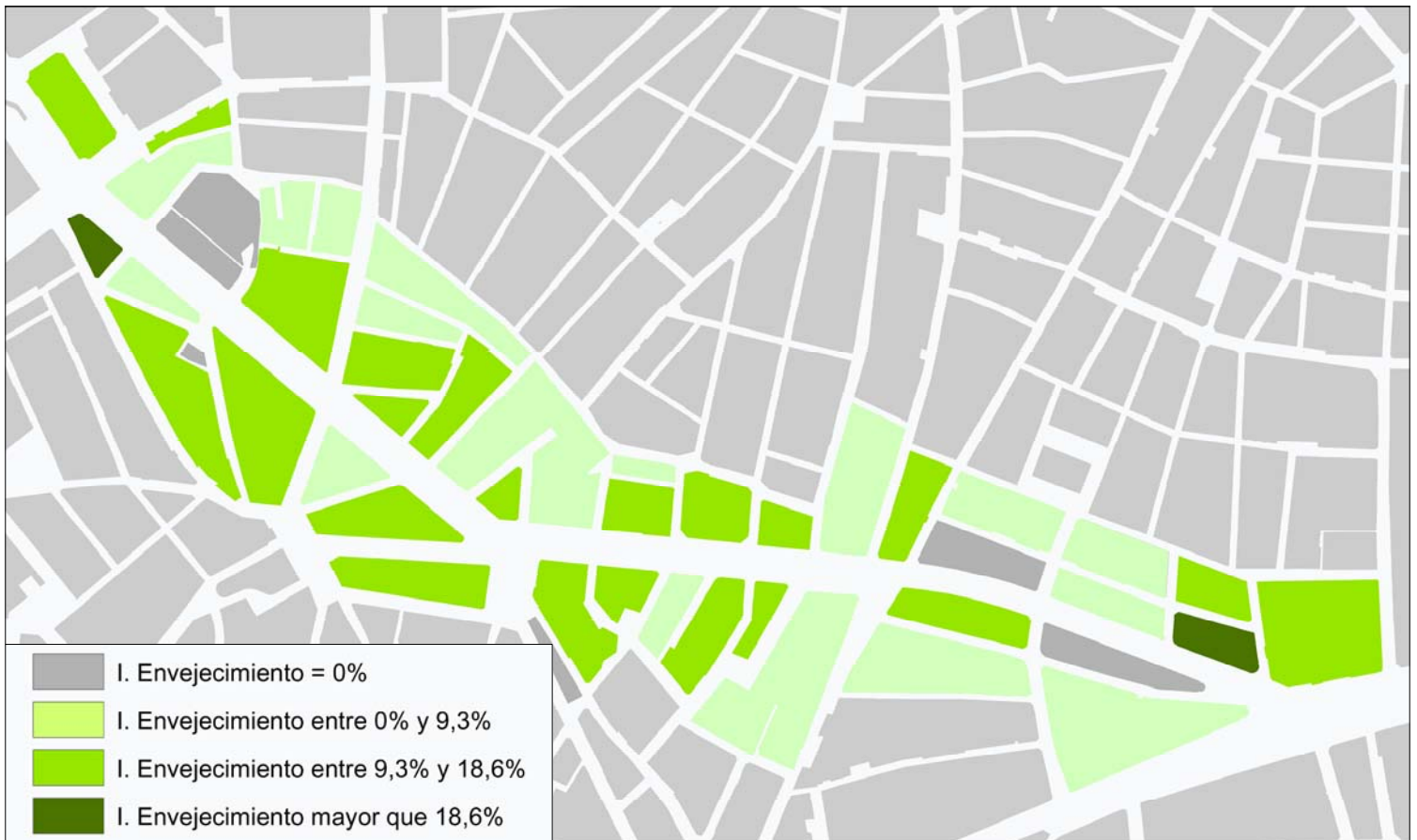
Cruzando la información estadística obtenida de las fuentes secundarias manejadas con la información cualitativa que hemos recogido en las entrevistas, podemos establecer la siguiente caracterización sociodemográfica de nuestro ámbito de estudio. Existen tres grandes perfiles de residentes. Por un lado, tenemos a los residentes nacionales tradicionales, cuya presencia en el barrio se remonta muchos años atrás. En general, se trata de un colectivo envejecido que ha perdido representación porcentual en el conjunto, tanto por los efectos del fallecimiento de sus miembros, por la expulsión a la que se ven sometidos, de forma voluntaria u obligada (traslado a residencias de ancianos, a las viviendas de los familiares en otros barrios o municipios para atenderlos...) o por la aparición de otros colectivos emergentes que han ganado peso. Este hecho se evidencia en el índice de envejecimiento, que es menor en el ámbito_2 que en el conjunto del municipio e incluso en el distrito Centro, con una tendencia a la baja constante.

El segundo colectivo es el de los inmigrantes extranjeros, y aquí nos referimos específicamente a los extranjeros cuya motivación migratoria es la económica, es decir, los que provienen de países no desarrollados. Este es un colectivo que gana representación desde finales de la década de los noventa del siglo pasado, hasta

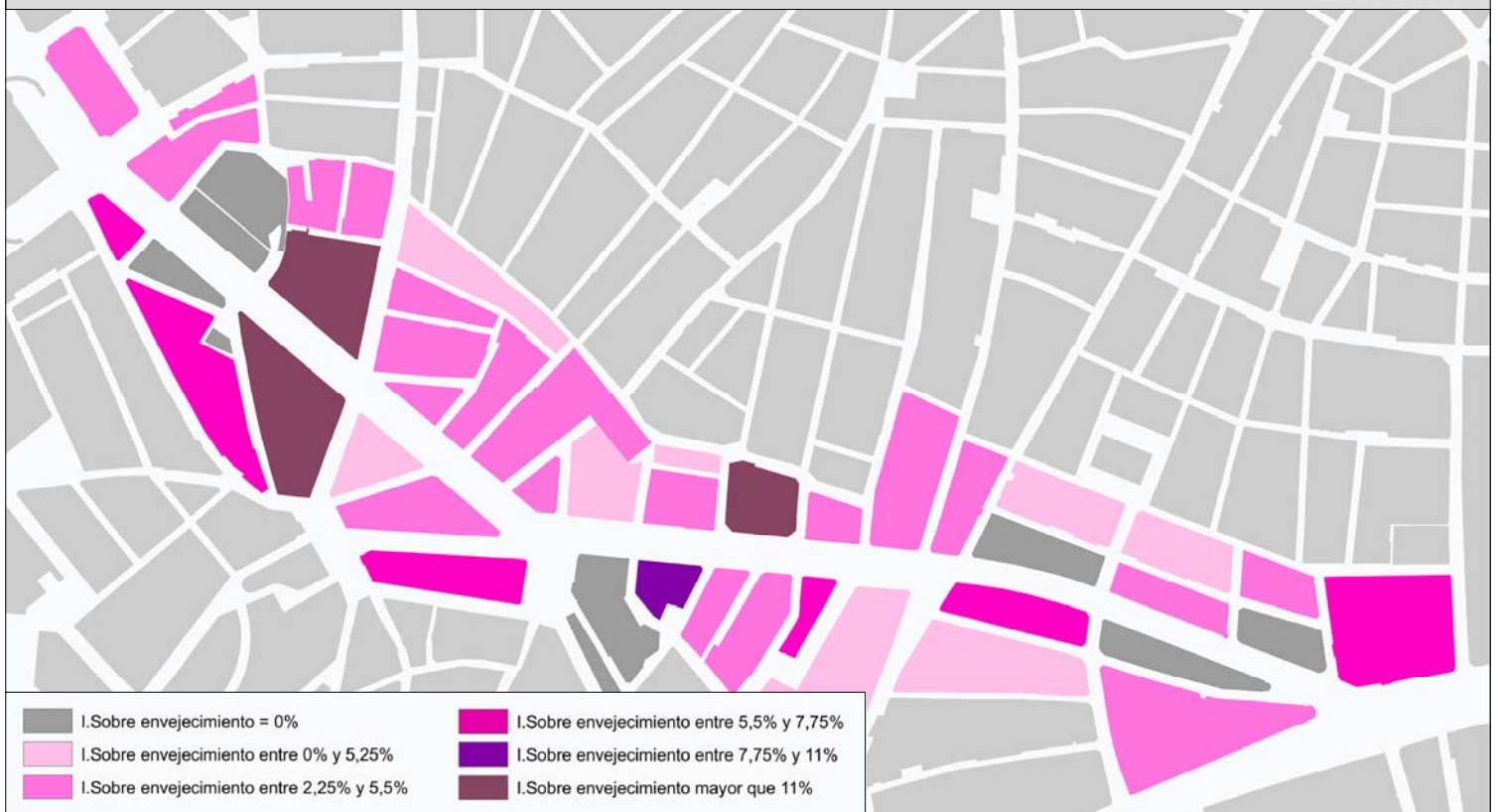
suponer aproximadamente un tercio de la población. La entrada de este perfil se debe a la existencia de un parque de vivienda en malas condiciones (infravivienda) así como de unas áreas degradadas que propicia la entrada de población de bajas rentas, pues el precio de la vivienda es asequible para las economías precarias que acuden. Al contrario, esas viviendas y áreas urbanas degradadas expulsan a la población residente tradicional y no propicia la entrada de residentes de clase media, puesto que el entorno no reúne las condiciones mínimas exigidas por estos grupos sociales. Además, a medida que se generaliza la presencia de esta población, se produce una retroalimentación del proceso: por la llegada de nuevos inmigrantes y por la marcha de población que no se siente cómoda con estos procesos. Sin embargo, a partir del año 2005, la presencia de este colectivo comienza un declive apreciable, puesto que tres años después han perdido un 6% de efectivos. Ello es debido a dos factores: en primer lugar, una cierta colmatación de las viviendas y áreas degradadas, que ya no permiten la entrada masiva de nuevos pobladores. En segundo lugar, una serie de procesos de recualificación socio-urbanística y de rehabilitación de vivienda que va eliminando infravivienda y despierta la expectativa de otros grupos respecto a la idoneidad del centro como lugar de residencia. Es el proceso de gentrificación o de sustitución de clases populares por clases medias –altas que se da en los centros históricos y que se aprecia también en esta zona. La subida del precio de la vivienda, la obligación de acometer obras de rehabilitación y el coste que ello supone, son elementos que actúan para que éste proceso de lenta disminución de la población inmigrante extranjera de países no desarrollados pueda seguir en el futuro. La pérdida demográfica de este colectivo en los últimos 4 años es el factor principal que explica la regresión de la población en el ámbito de estudio, que rompe una tendencia al alza que se producía desde principios de la década de los 90.

Un tercer grupo sería el que protagoniza estos procesos de gentrificación, al que debe unirse un colectivo que siempre ha estado presente en la zona: el de los profesionales y directivos de empresas que desean residir en estos espacios centrales. Se trata de colectivos con gran movilidad laboral y por tanto residencial, y que pueden ser nacionales o extranjeros, en su mayoría del primer mundo, y que a la luz de los procesos de recualificación urbana pueden incrementar su presencia en el área. Junto a ellos, como decimos, aparecen otros colectivos heterogéneos protagonistas de la gentrificación: jóvenes estudiantes que comparten piso (españoles y extranjeros), artistas y bohemios atraídos por el ambiente cultural del centro y por la fama de barrios como Malasaña, parejas jóvenes sin hijos con medio y alto nivel de renta que se instalan en el centro, singles, parejas homosexuales que difunden el “efecto Chueca” hacia esta zona, etc. Ese grupo heterogéneo tendrá una presencia más relevante a medida que se consoliden las transformaciones socio-urbanísticas que se están iniciando.

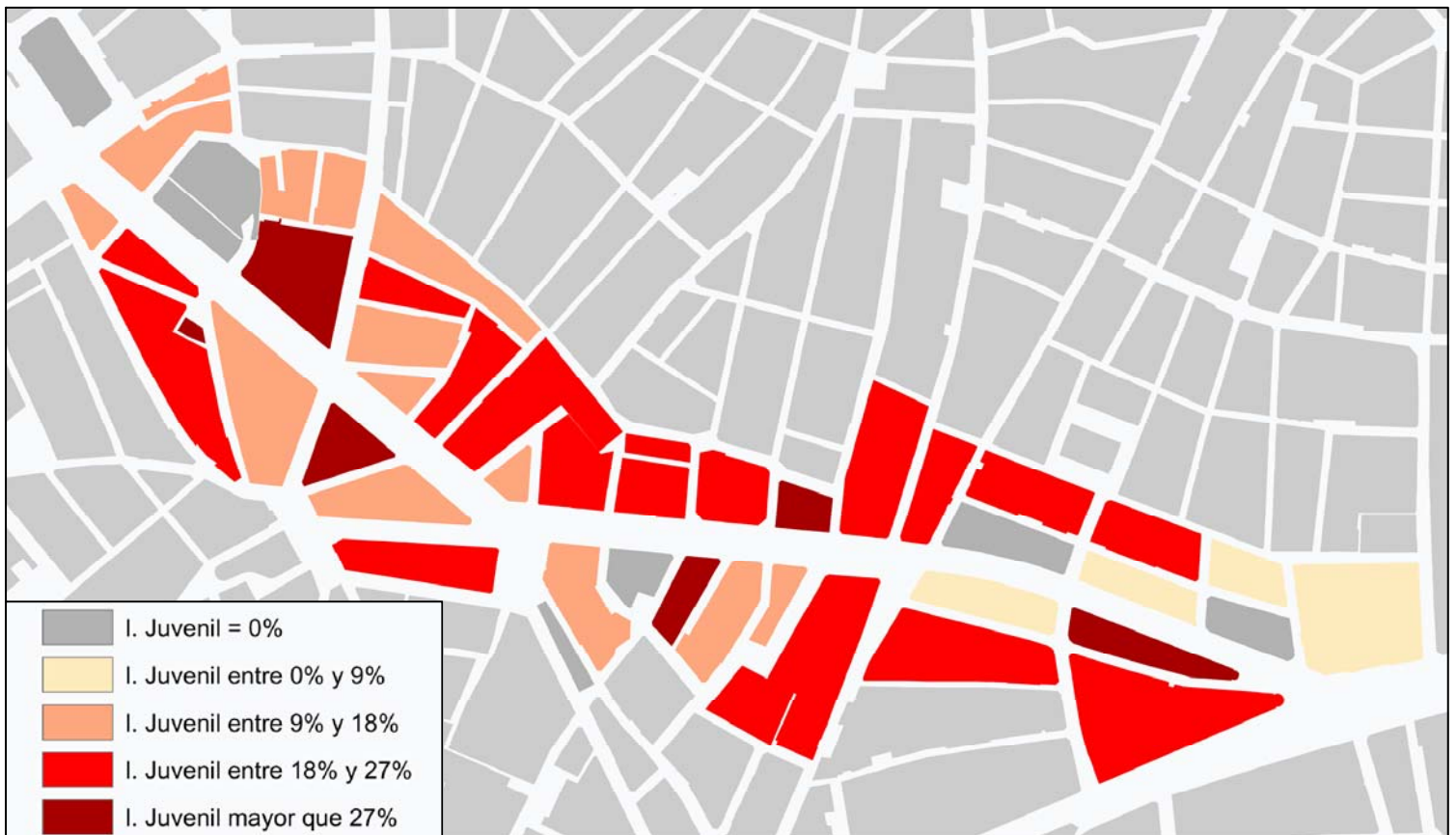
Junto a estos grupos mayoritarios, sobrevive un colectivo marginal en lo demográfico pero de gran impacto por su presencia continua en el espacio público: los excluidos sociales, en particular, las prostitutas y las personas sin hogar. En los últimos meses, se aprecia un descenso en el número de personas pertenecientes a estos grupos sociales, bien por la presión policial y vecinal y, también, por el proceso de gentrificación, que supone desplazamiento desde las zonas recualificadas y su mantenimiento en los lugares degradados. Desde una perspectiva más global, la expulsión de los grupos sociales excluidos sólo supone el desplazamiento del problema, por lo que habría que considerar las acciones necesarias que vayan en la línea de la integración social y su consideración como parte de la población residente. Efectivamente, esa posición la defienden representantes de algunas asociaciones de la zona y desde luego, también vecinos, pero no es la posición mayoritaria ni de los vecinos ni de las entidades asociativas, que expresan más bien su malestar respecto a



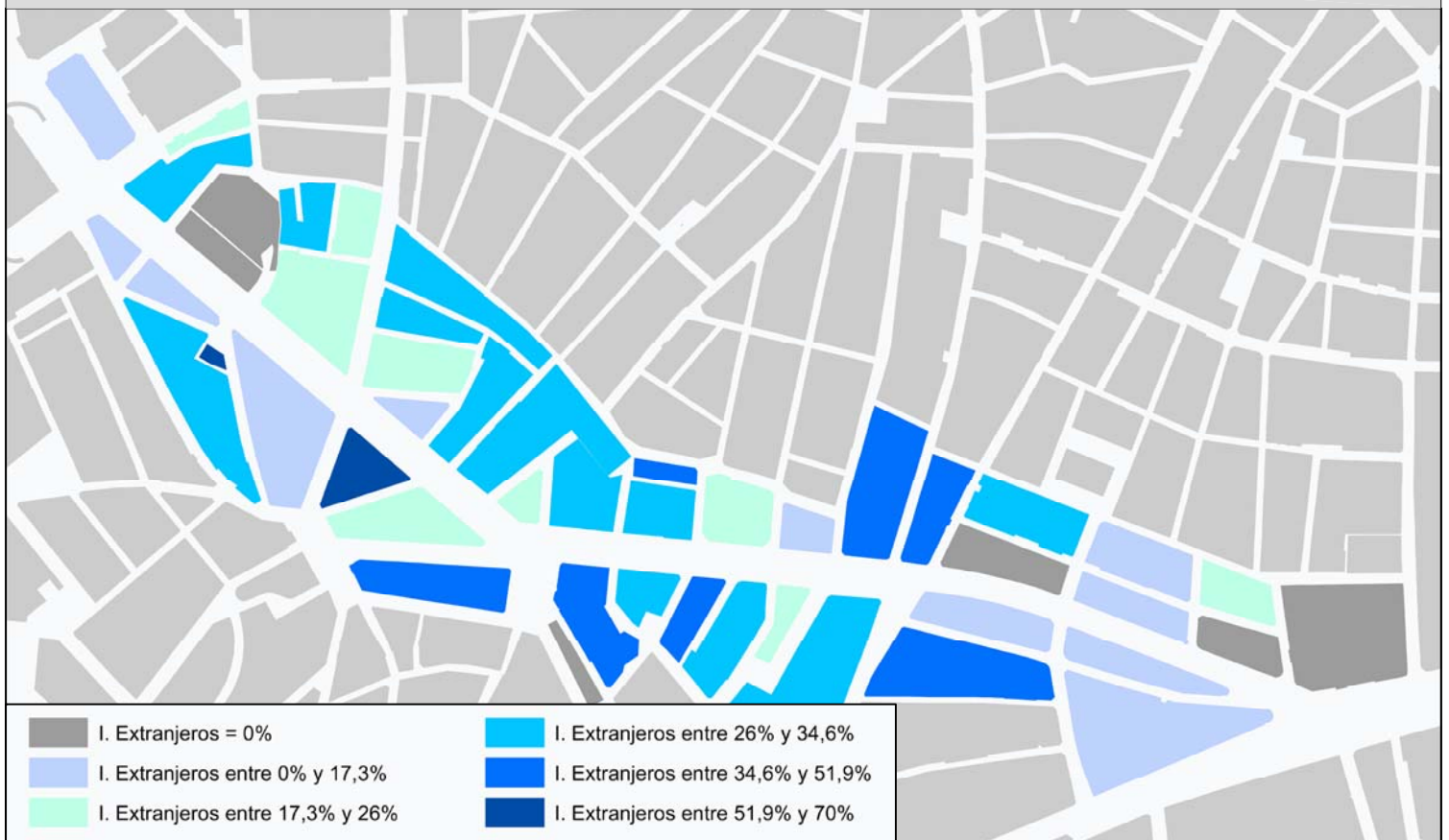
INDICE DE ENVEJECIMIENTO POR MANZANA



INDICE DE SOBRE ENVEJECIMIENTO POR MANZANA



INDICE JUVENIL POR MANZANA



INDICE DE EXTRANJEROS POR MANZANA

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANEACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCION DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID

IJH
SECCION DE URBANISMO



marzo 2009

ESCALA



D.3.1.1.2

INDICE JUVENIL
INDICE EXTRANJEROS

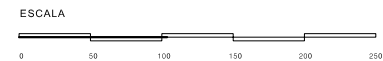


PLAN DIRECTOR DE
INTERVENCIÓN
EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCION GENERAL DE
PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCION DE URBANISMO
DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



marzo 2009

D.3.1.1.4

TAMAÑO MEDIO HOGARES. PADRÓN 2008

la presencia de estos grupos sociales y abogan por su expulsión a otras zonas de la ciudad.

3.1.2. Proyección demográfica

El proceso de sustitución de población, por tanto, puede ser el fenómeno social de mayor impacto demográfico en los próximos años, y se basará, fundamentalmente, en la disminución del colectivo de residentes tradicionales y, sobre todo, de los inmigrantes extranjeros. Esto supondrá, una reducción del Tamaño Medio Por hogar, es decir, de hogares con más personas residiendo, pasaremos a otros donde lo mayoritario es la presencia de uno o, a lo sumo, dos personas, por lo que este proceso, desde la perspectiva demográfica, puede suponer una pérdida de efectivos. Otra característica importante del fenómeno de gentrificación puede ser el de la intensa movilidad residencial, puesto que los componentes de estos nuevos hogares tienen como particularidad la de su alta movilidad laboral y sus frecuentes cambios en sus situaciones familiares-personales. Por lo tanto, será un colectivo que cobra mayor relevancia pero con una característica específica: la de su menor enraizamiento con su entorno residencial.

Consideramos que la población residente en el ámbito de estudio va a mantenerse estable en el horizonte de 2023, puesto que la ganancia demográfica que puede darse gracias a la ocupación residencial de inmuebles destinados anteriormente a oficinas y la recuperación de otros inmuebles ahora degradados y con baja ocupación, se compensará con la sangría de los otros dos colectivos con presencia destacada: la de los inmigrantes extranjeros y la de las familias adultas – envejecidas residentes tradicionales, al ser cada vez más costosa su permanencia en el barrio (necesidad de asumir gastos de rehabilitación, presión de los propietarios para su abandono y mejor rentabilización de sus viviendas, posibilidad de venta de sus viviendas a buen precio y su traslado hacia otras zonas urbanas...).

Por lo tanto, establecemos una estimación de estabilidad demográfica, pero acompañada de una elevada movilidad residencial. El escenario que establecemos, partiría de la consideración de una horquilla que pasaría, por arriba, por un ligero aumento demográfico, tal como proyecta el Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid, y que podemos estimar en un aumento del 1,7% y por abajo, el mantenimiento de la población en las cifras actuales.

3.1.3. La percepción social de los procesos sociales que tienen lugar en el ámbito de estudio

Junto al proceso de cambio demográfico, la creciente mercantilización del espacio urbano en nuestro ámbito de estudio es otro de los fenómenos más significativos. Más allá del espacio ocupado por los bajos comerciales y las oficinas, se asiste a la creciente mercantilización de los espacios públicos: las fachadas de los edificios, las plazas y las calles se consideran, en primer lugar, como “oportunidades de negocio”. Parece que la estrategia de lucha contra fenómenos de exclusión social y a favor de procesos de recualificación, se centra exclusivamente en ofrecer el centro urbano como un gran bazar comercial y escaparate para el consumo, perdiendo su capacidad de articular la vida cotidiana, servir de soporte físico a las redes sociales autóctonas y crear espacios de convivencia y relación.

Es indudable que este proceso de mercantilización del espacio público ha supuesto la revitalización socioeconómica del espacio de la Gran Vía y su entorno, o al menos de ciertas zonas del mismo, y en ese sentido, no podemos obviar el éxito del proceso, puesto de manifiesto en el repunte de la actividad comercial y, en general, en la positiva valoración vecinal, aunque éste se consiga a través de una creciente especialización comercial en el sector del textil dirigido al consumo masivo de la población metropolitana, buscando la conversión de la Gran Vía en un “gran Híper de la moda”, que poco a poco va acabando con otros usos característicos (la faceta cultural, sobre todo) empobreciendo y diluyendo la complejidad de usos y actividades típica de los centros urbanos y acabando con las señas de identidad que perfilaban este ámbito de Gran Vía. El gran distribuidor de transporte de Sol potenciará ésta tendencia hacia la especialización comercial, pues supone un incremento de la accesibilidad metropolitana hacia el centro de la ciudad, elemento de máximo interés para las grandes cadenas del textil que incrementan su presencia en el eje de Gran Vía. Sin embargo, como decimos, se encuentra bastante extendida entre los residentes de la zona la idea de que ésta especialización es inevitable, pues lo que manda es la rentabilidad económica de unos u otros usos, y en la actualidad, ni la función cultural puede competir por su localización en la Gran Vía. Desde esos discursos, se insiste en que la imposición de determinados usos culturales o comerciales (intento de diversificación comercial) pueden tener consecuencias negativas, obligando al cierre de actividades no rentables y provocando una degradación en la zona por el cierre masivo de establecimientos.

En todo caso, la potenciación de la actividad mercantil de la Gran Vía y su entorno tiene sentido si se constituye como un elemento más de una estrategia de diversificación al servicio de la revitalización del espacio urbano, pero es contraproducente si se convierte en la única alternativa que deja al margen otros usos que pueden reforzar el proceso de recualificación y revitalización de la zona. Tampoco podemos obviar que, desde la perspectiva de muchos residentes, esta revitalización comercial, ejemplificada en la apertura de grandes tiendas de moda en la Gran Vía y de pequeñas tiendas del textil y complementos en las traseras de la Gran Vía (sobre todo en el barrio de Universidad) puede significar la expulsión de la población marginal de las calles y plazas, por lo que se defiende como la única alternativa posible, sin apreciar los graves peligros de una estrategia tan unidimensional para el futuro de éste entorno. Si pensamos en el concepto de ecosistema como un entorno medioambiental complejo, podemos considerar la pérdida de diversidad como un factor que incrementa la vulnerabilidad del mismo. La tendencia hacia la especialización comercial y la creciente mercantilización del espacio público hace a la Gran Vía más vulnerable, y debería hacer pensar en procesos de intervención dirigidos a mantener y reforzar otras funciones y usos con gran arraigo en la zona.

Por otro lado, la mayoría de los discursos de los agentes públicos y económicos sobre la Gran Vía pivotan sobre su consideración como espacio de consumo y ocio ligado a la población metropolitana. Desde los discursos de los residentes, sin negar la evidencia de que la Gran Vía y su entorno es un espacio que tiene unas funciones simbólicas y comerciales que trascienden la realidad local, se expresa una frustración creciente ante el hecho de que se ignore que también hay personas que residen en el ámbito, y que como tales ciudadanos, precisan de una serie de recursos, servicios, dotaciones y usos que actualmente no se ofrecen. Hay que pensar, pues, en lograr un cierto equilibrio entre las funciones metropolitanas y las locales, puesto que como residentes madrileños tienen derecho a disponer de unos estándares mínimos en cuanto a recursos, servicios y dotaciones que actualmente no se cumplen. Como expresa un entrevistado, “hay que pensar en el vecino, aunque sea sólo un 20%”.

3.1.4. Problemáticas, demandas y necesidades percibidas desde el tejido social

Es desde ésta perspectiva, es decir, desde la consideración de los residentes como ciudadanos que tienen derecho a recibir unos servicios públicos equiparables a los de otras zonas de la ciudad, que tiene sentido recoger las necesidades y demandas expresadas por las personas entrevistadas, y que se detallan en el anexo que se adjunta. Sin embargo, no queremos dejar de recoger, de forma sintética, las principales demandas y problemáticas que hemos detectado, y que son las siguientes:

Salud:

Existe un déficit en el número de profesionales sanitarios en atención primaria, lo que supone un incremento en los tiempos de espera para ser atendidos en consulta. Junto a ello, se expresa descontento por la situación del Centro de Salud de Palma Norte.

Servicios Sociales:

Las problemáticas sociales que mayor impacto tienen en nuestro ámbito de estudio son las que afectan al colectivo de personas mayores, a las mujeres con cargas familiares no compartidas (especialmente inmigrantes extranjeras) a los adolescentes – jóvenes y a colectivos en situación de exclusión social. Respecto a las personas mayores, la atención social se centra sobre todo en los mayores de 85 años. Este grupo sobrevenecido tiene como principales problemas el de la soledad y el aislamiento, cuando no cuentan con una red de apoyo familiar. Sus problemas de movilidad y la existencia de barreras arquitectónicas en los edificios y viviendas (especialmente la falta de ascensor) condena a estas personas a permanecer aislados en sus hogares sin posibilidad de acceder a la calle. El refuerzo de la atención domiciliaria y la captación de estos casos de aislamiento serían aspectos a reforzar en la intervención social pública.

La conciliación de la vida familiar y laboral es otro de los aspectos sociales relevantes y que no encuentran una respuesta suficiente. Es un problema que afecta al conjunto de la población, pues la incorporación laboral de la mujer se encuentra bastante generalizada, pero la situación más delicada la viven aquellos hogares monoparentales que no cuentan con apoyos familiares. Estamos hablando, por lo general, de mujeres solas con cargas familiares no compartidas, en su mayoría inmigrantes extranjeras, que precisan de programas y servicios de atención infantil en horarios no lectivos.

Los adolescentes y jóvenes son otro colectivo sobre el que se precisa una intervención social, especialmente aquellos que se encuentran en situaciones de desestructuración familiar y desarraigo social. Sería el caso de los “niños de la llave” cuyos padres tienen jornadas laborales largas, pero también los inmigrantes adolescentes y jóvenes que llegan a nuestro país y que se encuentran desarraigados, en un entorno hostil, en situación de precariedad económica y en un sistema escolar muy distinto al de sus países. Los recursos sociales para atender a ésta población deben aumentar de forma considerable.

Por último, las prostitutas y las personas sin hogar son percibidos como grupos al margen del barrio que contribuyen a su deterioro. Frente a ellos, la alternativa por la que se opta es la de la expulsión, que simplemente supondría el traslado de una problemática a otra zona de Madrid. Frente a ello, otras personas entrevistadas intentan explicar que estas personas son también, en su mayoría, vecinos y vecinas

del barrio, y la solución de sus problemas no viene desde la intervención policial sino desde la social: no vale la negación de los problemas, sino la implementación de políticas de integración social, de mediación y negociación frente a la tentación de la expulsión como simple traslado de problemáticas de unas zonas a otras.

Comercio:

La característica más visible del comercio en este ámbito es la de su especialización, en torno al sector del textil. En general, no se aprecia un posicionamiento mayoritario en contra de este fenómeno, pues se percibe que es un factor clave para la expulsión de la población excluida. El fenómeno TriBall, que ha captado bien esa inquietud social, justifica su implantación precisamente como una estrategia de lucha contra la marginación social que encuentra receptividad entre los residentes, enmascarando en cierta forma el objetivo principal y legítimo de TriBall: el de la rentabilidad económica de su proyecto.

Desde la perspectiva del residente, los asuntos que más preocupan son, en primer lugar, la falta de una oferta satisfactoria de comercios de superficies medias dedicadas a la alimentación (el supermercado). En segundo lugar, la crisis del pequeño comercio y, en especial, del mercado tradicional, ejemplificado en el caso de Los Mostenses. También existen discursos, no mayoritarios, que inciden en lo negativo de la creciente mercantilización del espacio público, que reduce las posibilidades de sumar nuevas dotaciones públicas y limita los espacios de convivencia y relación social.

Transportes – comunicaciones:

Congestión de tráfico y colapso de las calles son peajes que pagan los residentes por el hecho de vivir en un espacio céntrico y comercial. En todo caso, se piden medidas para templar el tráfico y hacer cumplir las normas de circulación (ocupación de aceras y pasos peatonales...). La generación de plazas de aparcamiento para residentes y las peatonalizaciones serían otras medidas que se demandan insistentemente, aunque en ese último caso, se avisa de la necesidad de reflexión previa para evitar efectos contraproducentes, como el caso de la peatonalización de la calle San Ignacio, que ha supuesto un incremento de la inseguridad ciudadana y un aumento de la circulación de los vehículos privados por el interior del barrio Universidad.

Espacios públicos y medio ambiente urbano:

La falta de limpieza urbana es una queja común, especialmente visible en las traseras de la Gran Vía. La suciedad propiciada por determinados usos del espacio (botellón, graffitis, carteles publicitarios, ocupación de contenedores de reciclaje que no se vacían con suficiente regularidad...) no es suficientemente regulada y controlada por las autoridades. La contaminación acústica propiciada por el excesivo tráfico y por la afluencia nocturna de personas a los locales y espacios de ocio completa el panorama de quejas más recurrentes.

La competencia por el uso del espacio público entre diversos colectivos es otro aspecto destacable de los discursos de las personas entrevistadas, que se ejemplifica sobre todo en la ocupación privada de las plazas (terrazas, ferias...) la presencia de personas en situación de exclusión social o el acaparamiento de las plazas por parte de los jóvenes. La competencia por el espacio público, en parte, es una consecuencia de la escasez de espacios libres en la zona centro, aspecto destacado entre las

familias residentes, con dificultades para encontrar lugares de esparcimiento para sus hijos.

Cultura, ocio y deporte:

El reconocimiento de los déficits dotacionales son una constante en los discursos de los entrevistados, de tal forma que podríamos decir que en este aspecto hay una total unanimidad entre los diversos agentes sociales e institucionales consultados. La falta de equipamiento cultural y deportivo que sirva a las necesidades de la población residente en el ámbito de estudio es un hecho, que abre paso a la reivindicación de espacios deportivos y culturales en la zona. La demanda más repetida es la de pedir la construcción de un buen Centro Socio-cultural con una programación adaptada a las demandas y necesidades de los distintos colectivos de residentes y, en especial, a los niños y jóvenes. La ubicación en un edificio singular y la presencia de una buena biblioteca pública serían aspectos que completan esta demanda vecinal, que insiste en la condición de equipamiento de servicio para los propios ciudadanos que residen en el ámbito, y no en otro tipo de dotaciones más orientadas al público metropolitano (Conde Duque por ejemplo). En éste sentido, se nombran algunos locales o espacios que pueden ser utilizados para este tipo de dotación socio-cultural.

Respecto al ocio, lo que más destaca es la consideración del centro como espacio de ocio metropolitano, con lo que ello significa de molestias y de carencia para la utilización más local de los espacios públicos.

Seguridad ciudadana:

Se encuentra ligada sobre todo al tráfico de drogas, que está presente en los espacios más degradados de las traseras de Gran Vía. Sin embargo, existe un discurso vecinal bastante extendido que identifica delincuencia con presencia de otros colectivos en situación de exclusión social, como personas sin hogar y prostitutas, que no se ajusta a la realidad, pero que tiene amplio eco en los discursos recogidos. Junto a ello, el temor de las personas mayores ante los procesos de cambio acontecidos en su entorno, especialmente con la llegada de residentes extranjeros, propician sentimientos de desconfianza y temor basados en el desconocimiento mutuo entre los distintos colectivos de residentes. Por lo tanto, la creación de espacios de encuentro y convivencia, la sensibilización social y la implementación de políticas de integración social, de mediación y negociación deberían ser elementos de referencia en la articulación de medidas que contribuyeran a mejorar la sensación de seguridad.

Educación:

La falta de guarderías y escuelas de educación infantil (privadas y públicas) es la principal carencia señalada. La creciente dificultad para que las familias con hijos menores de edad puedan vivir en este espacio central de la ciudad es una constante en los discursos recogidos. Las dificultades de conciliación laboral y familiar es otro aspecto destacable que remite a la necesidad de extender la atención educativa al horario extraescolar con más recursos y servicios. También se destaca la carencia de espacios deportivos y cómo a través de la negociación y el convenio podrían abrirse al uso ciudadano los espacios disponibles en centros educativos públicos y en otras instituciones privadas que poseen superficie infrautilizada.

Vivienda:

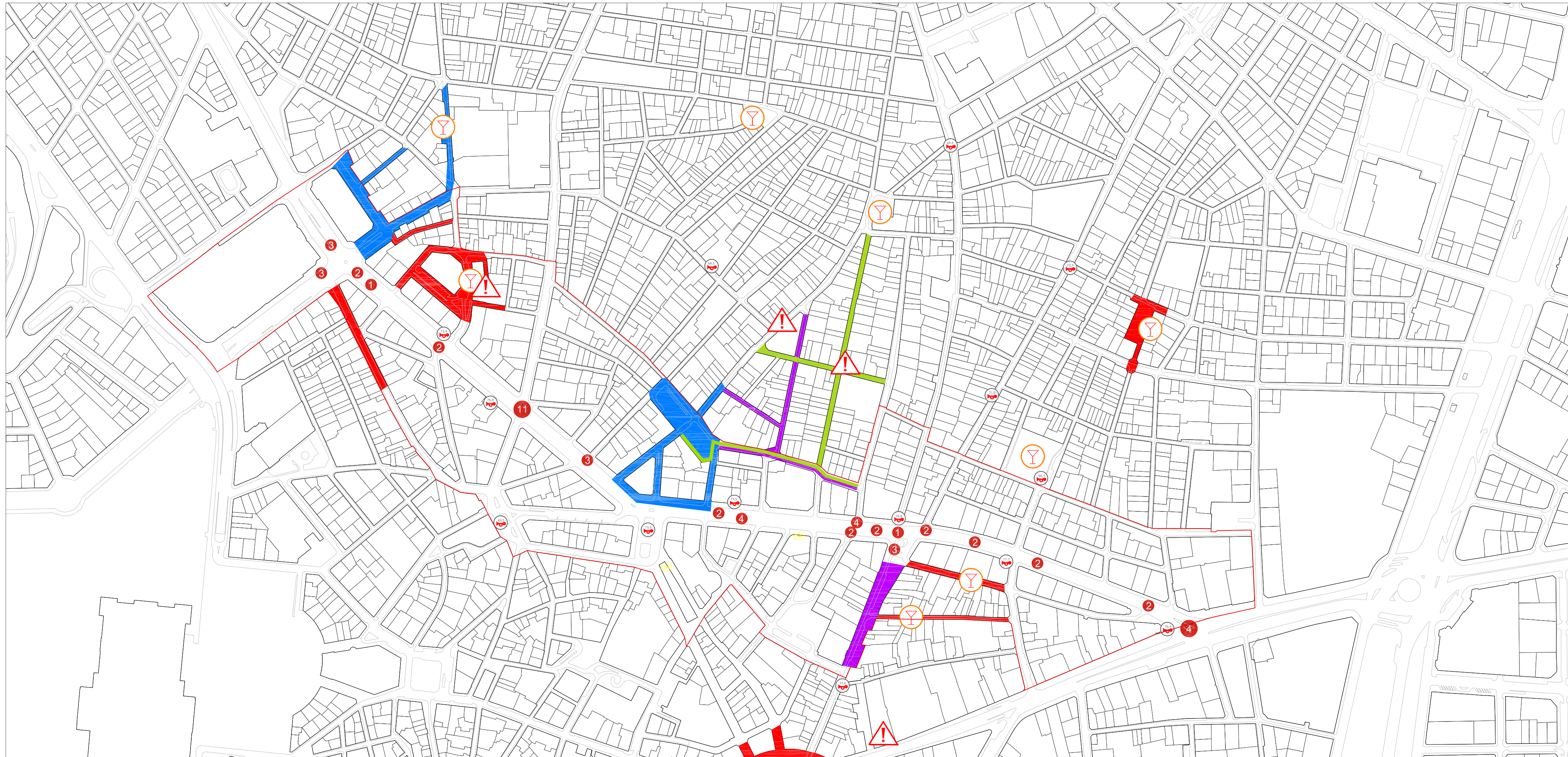
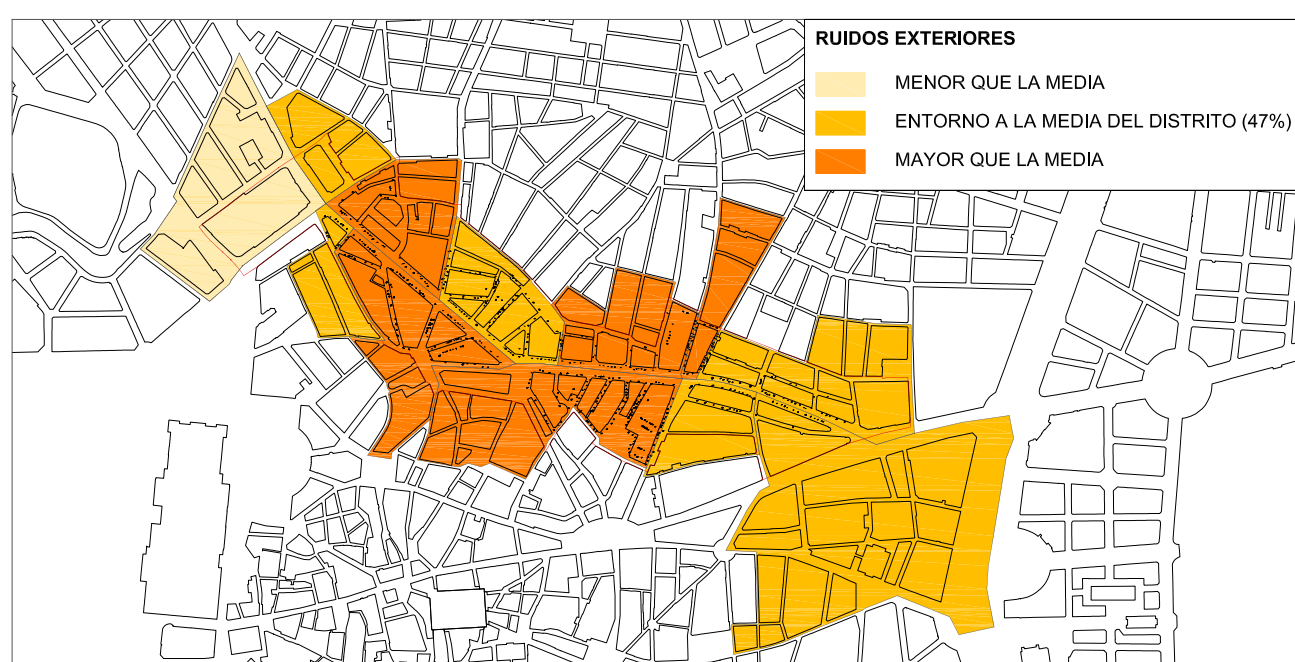
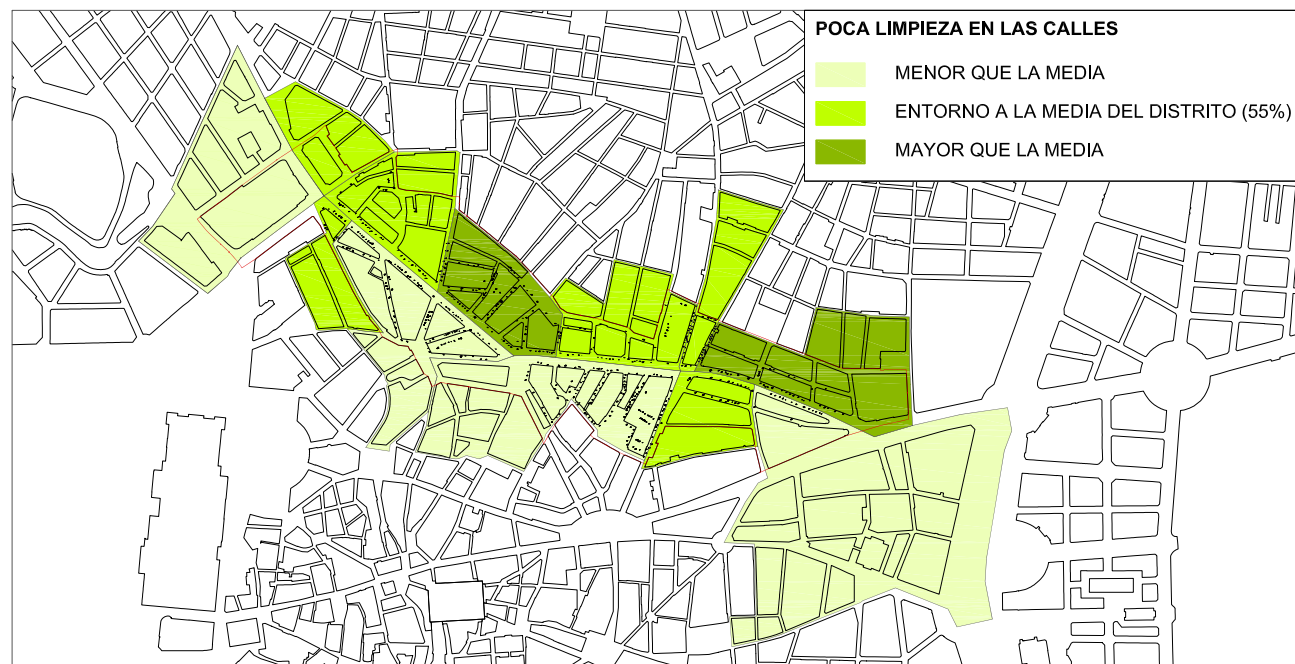
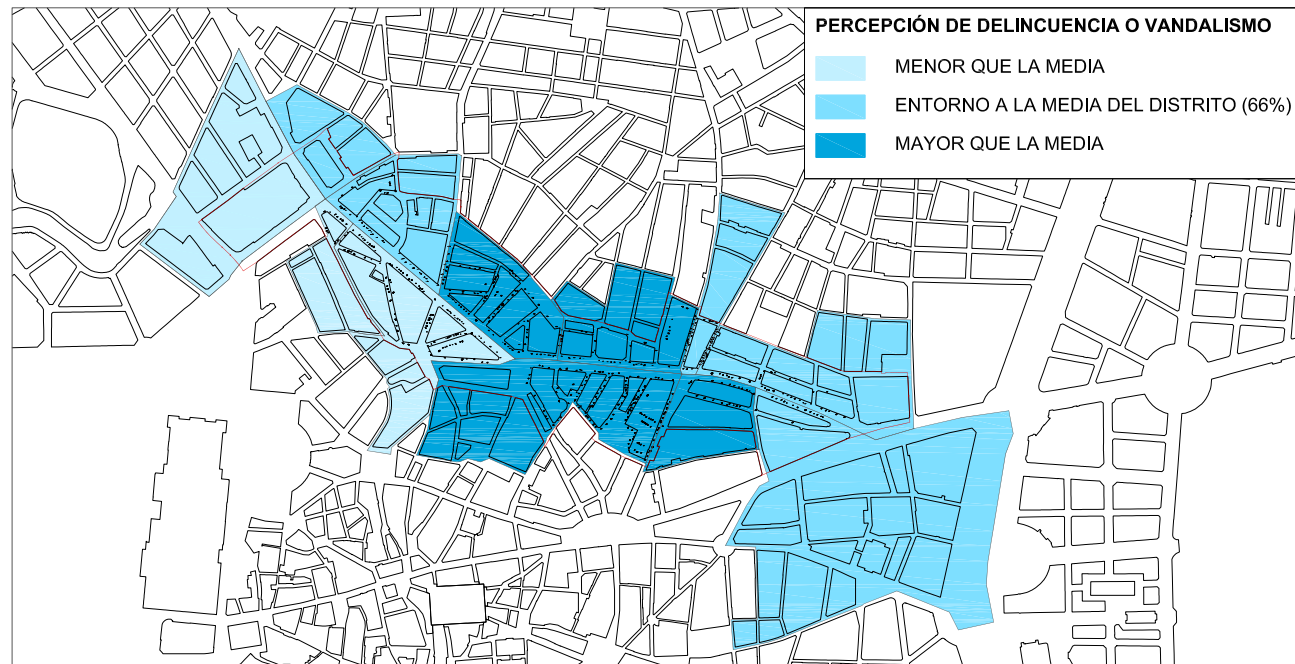
Los principales problemas desde la perspectiva del alojamiento son:

La presencia significativa de infravivienda, donde residen los colectivos más frágiles en situaciones de hacinamiento (inmigrantes) o soledad (ancianos).

La dificultad de acometer procesos de rehabilitación sin que deriven en procesos de expulsión de las poblaciones más vulnerables y su sustitución por hogares de capacidad adquisitiva media – alta. El proceso de gentrificación se identifica claramente en los discursos vecinales, encontrando en general buena acogida en la medida que lo consideran un factor de expulsión de la población excluida. Sin embargo, los grupos más vulnerables acogen con mayor preocupación ésta tendencia, por lo que significa de incremento de los precios de la vivienda.

Tejido asociativo y redes sociales:

Existe una baja participación social en las asociaciones de la zona, que se encuentran, por tanto, en una posición debilitada, mucho más ante la tendencia descendente de las ayudas y subvenciones públicas y a la ausencia de locales para las asociaciones. Además, se produce un enfrentamiento entre algunas asociaciones vecinales, ante las visiones antagónicas que tienen de la evolución del ámbito socio-espacial y del camino que debería seguir. Básicamente, para algunos, los procesos de gentrificación y de creciente mercantilización del espacio urbano son tendencias inevitables y positivas que conducirán a la recualificación social de este espacio madrileño. Para otros, la pérdida de los espacios de encuentro y convivencia, el empobrecimiento socio-cultural que significa la excesiva especialización comercial y mercantil, y la expulsión de colectivos vulnerables de la zona centro ante los procesos de recualificación urbana, son elementos negativos que habría que evitar a través de acciones y políticas que reconduzcan esos procesos que se viven en la actualidad.



- LIMITE FUNCIONAL
- ZONAS CONFLICTIVAS**
 - INSEGURIDAD
 - PRESENCIA DE DROGA
 - PROSTITUCIÓN
 - CONGESTIÓN DE TRÁFICO
- PUNTOS DE RUIDO POR OCIO NOCTURNO
- PUNTOS PERCIBIDOS COMO PELIGROSOS
- COMISARIAS**
 - RUIDO por encima de 65 db
 - ATROPELLOS. Puntos conflictivos de tráfico

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO

INSTITUTO JUAN DE HERRERA
 SECCIÓN DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
 ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
 UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID

ESCALA 1:2.000

0 10 20 30 40 50

marzo 2009

D.3.1.4.1. ZONAS CONFLICTIVAS

D.3.1.4.2. COMERCIO: MERCADOS MUNICIPALES Y SUPERMERCADOS

Escala: 1/10.000 **Formato:** A3

Fuentes de información utilizadas. La información sobre mercados municipales se ha obtenido de la página web del Ayuntamiento de Madrid.

Los supermercados se han detectado en trabajo de campo y se han completado con búsqueda en Internet.

Descripción. En los planos se representan el comercio de primera necesidad de superficie media, es decir, los mercados municipales y los supermercados localizados en el Distrito Centro. En este plano no aparece el pequeño comercio de primera necesidad.

Se ha representado la distancia de acceso a este tipo comercio, del mismo modo que se hará en los planos de localización de dotaciones y equipamientos (a continuación). Se utiliza un radio de 300 metros como distancia óptima entre el comercio y la vivienda.

Podemos observar que en todo el ámbito delimitado de Gran Vía hay una correcta distancia de acceso a supermercados, o a mercados. Sin embargo hay que tener en cuenta otros factores además de la distancia, como pueden ser las barreras a la accesibilidad peatonal (la dificultad de cruzar la Gran Vía con bolsas o un carro de la compra), o el tipo de supermercado y la capacidad adquisitiva de los vecinos (no es lo mismo el supermercado de El Corte Inglés que un Día).

Objetivo. El objetivo de este plano es analizar la facilidad de acceso a comercio de primera necesidad y superficie media que tienen los vecinos del ámbito.



COMERCIO

- ▲ MERCADO MUNICIPAL
- SUPERMERCADO

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



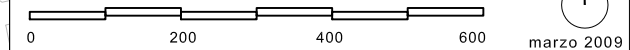
INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCION DE URBANISMO



DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_10.000



D.3.1.4.2.

COMERCIO. MERCADOS Y SUPERMERCADOS

D.3.1.4.3. EQUIPAMIENTOS EN EL ENTORNO DEL ÁMBITO

Escala: 1/10.000 **Formato:** A3

Fuentes de información utilizadas. La información sobre dotaciones deportivas, equipamientos de bienestar social y culturales se ha obtenido de los siguientes documentos facilitados por Gerencia de Urbanismo:

- *“Informe para un diagnóstico sobre dotaciones deportivas en la almendra central.”* Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras. Dirección General de Planificación Urbana. Subdirección General de Servicios para el Desarrollo Urbano. Ayuntamiento de Madrid. Enero de 2007.
- *“Informe para un diagnóstico sobre equipamientos de bienestar social en la almendra central.”* Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras. Dirección General de Planificación Urbana. Subdirección General de Servicios para el Desarrollo Urbano. Ayuntamiento de Madrid. Mayo de 2007.
- *“Informe para un diagnóstico sobre el equipamiento cultural público en la almendra central.”* Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras. Dirección General de Planificación Urbana. Subdirección General de Servicios para el Desarrollo Urbano. Ayuntamiento de Madrid. Mayo de 2008.

La información sobre equipamiento sanitario y educativo se ha obtenido directamente de la página web del Ayuntamiento de Madrid, de los datos publicados sobre equipamientos y servicios públicos para el Distrito Centro.

Descripción. En los planos se han representado los equipamientos presentes en el Distrito Centro, diferenciando si son públicos, privados o concertados.

Equipamiento educativo. Se diferencia entre centros de educación infantil; primaria; secundaria; de bachillerato y/o FP; universitaria; artística; formación de adultos y educación especial.

Equipamiento sanitario: Se indican los Centros Municipales de Salud (CMS); los Centros de Salud de la Comunidad de Madrid; y los centros privados.

Equipamiento de bienestar social: Se señalan los Centros de Servicios Sociales (servicios administrativos); los Centros Sociales (clubs, centros de tiempo libre); los Centros de Día (carácter asistencial); las residencias de tercera edad, y otros tipos de residencia (pisos tutelados, de acogida, residencias para personas sin hogar...) y otros servicios asistenciales (comedores o casas de baños).

Equipamiento cultural: Se representan las bibliotecas y centros culturales locales, los centros culturales singulares (de carácter metropolitano) y centros de documentación y bibliotecas especializadas (en los que se incluyen videotecas, hemerotecas, etc); los museos y teatros.

Dotaciones deportivas: Con la diferenciación entre deportivo público construido o vacante, y pistas deportivas.

Objetivo. Con esta serie de planos se trata de localizar todas las dotaciones presentes en el ámbito, desde las de cercanía, que funcionarían a una escala de barrio, hasta las más especializadas, que lo harían a escala metropolitana. De esta manera podemos analizar la proporción de ambos tipos dotacionales.



05.UNIVERSIDAD

04.JUSTICIA

01.PALACIO

06.SOL

03.CORTES

02.EMBAJADORES

DOTACIONES DEPORTIVAS

- DEPORTIVO PÚBLICO CONSTRUIDO
- DEPORTIVO PÚBLICO VACANTE
- ▲ PISTAS DEPORTIVAS

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
 DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



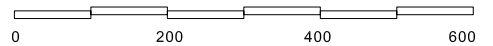
INSTITUTO JUAN DE HERRERA
 SECCION DE URBANISMO



DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
 ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
 UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



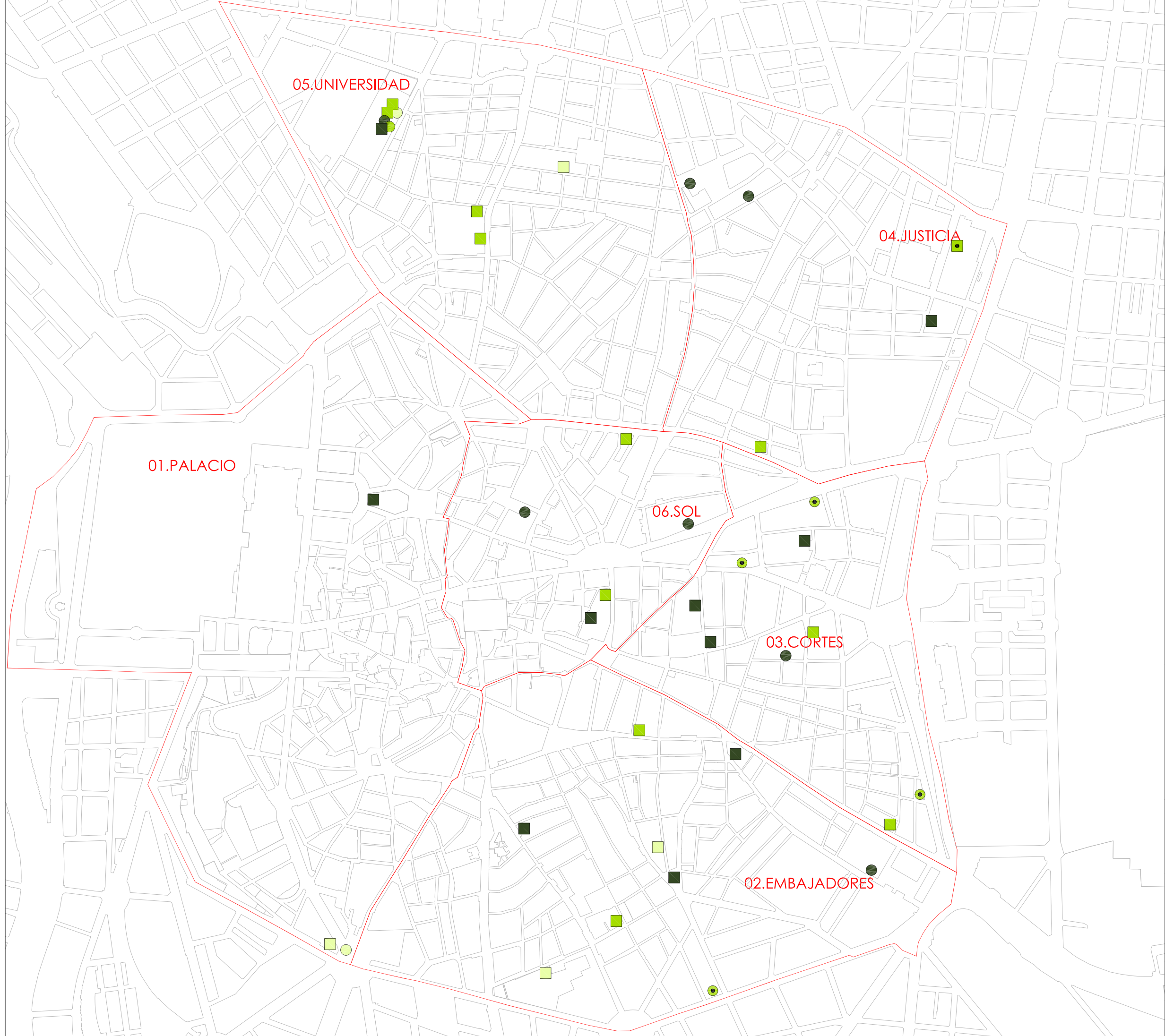
ESCALA 1_10.000



marzo 2009

D.3.1.4.3.a

DOTACIONES DEPORTIVAS
DISTRITO CENTRO



EQUIPAMIENTO CULTURAL

- BIBLIOTECA
- CENTRO CULTURAL
- CENTRO CULTURAL SINGULAR
- CENTRO CULTURAL SINGULAR (Privado/concertado)
- CENTRO DE DOCUMENTACION / BIBLIOTECA ESPECIALIZADA
- CENTRO DE DOCUMENTACION / BIBLIOTECA ESPECIALIZADA (Privado/concertado)
- MUSEO
- TEATRO

**PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO**

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANEACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCION DE URBANISMO

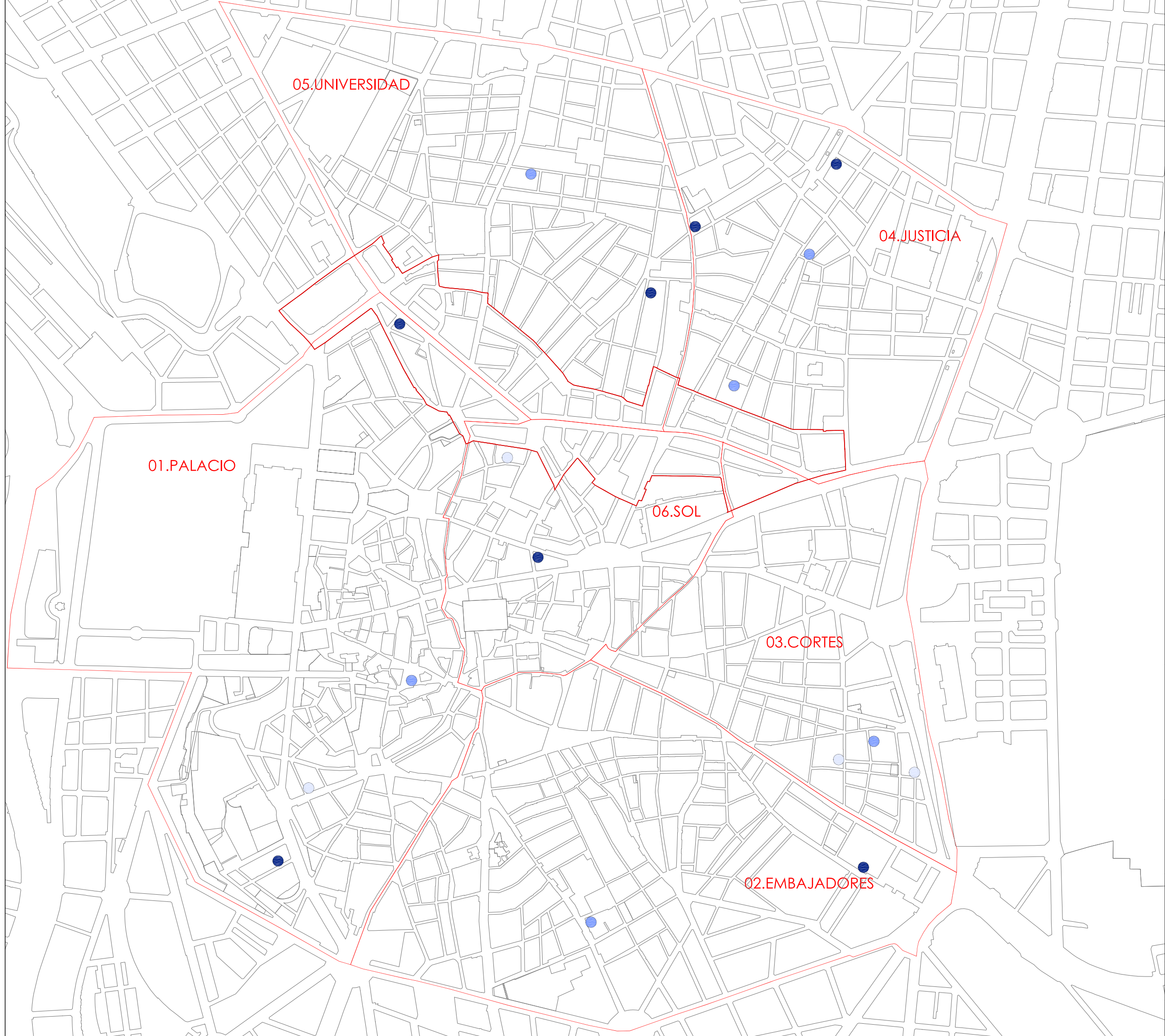


DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_10.000
0 200 400 600 marzo 2009

D.3.1.4.3.b EQUIPAMIENTO CULTURAL
DISTRITO CENTRO



05.UNIVERSIDAD

04.JUSTICIA

01.PALACIO

06.SOL

03.CORTES

02.EMBAJADORES

EQUIPAMIENTO SANITARIO

- CENTRO MUNICIPAL DE SALUD (AYTO)
- CENTRO DE SALUD (CM)
- SANITARIO PRIVADO

**PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO**

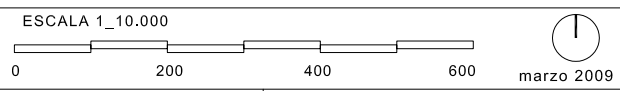
AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



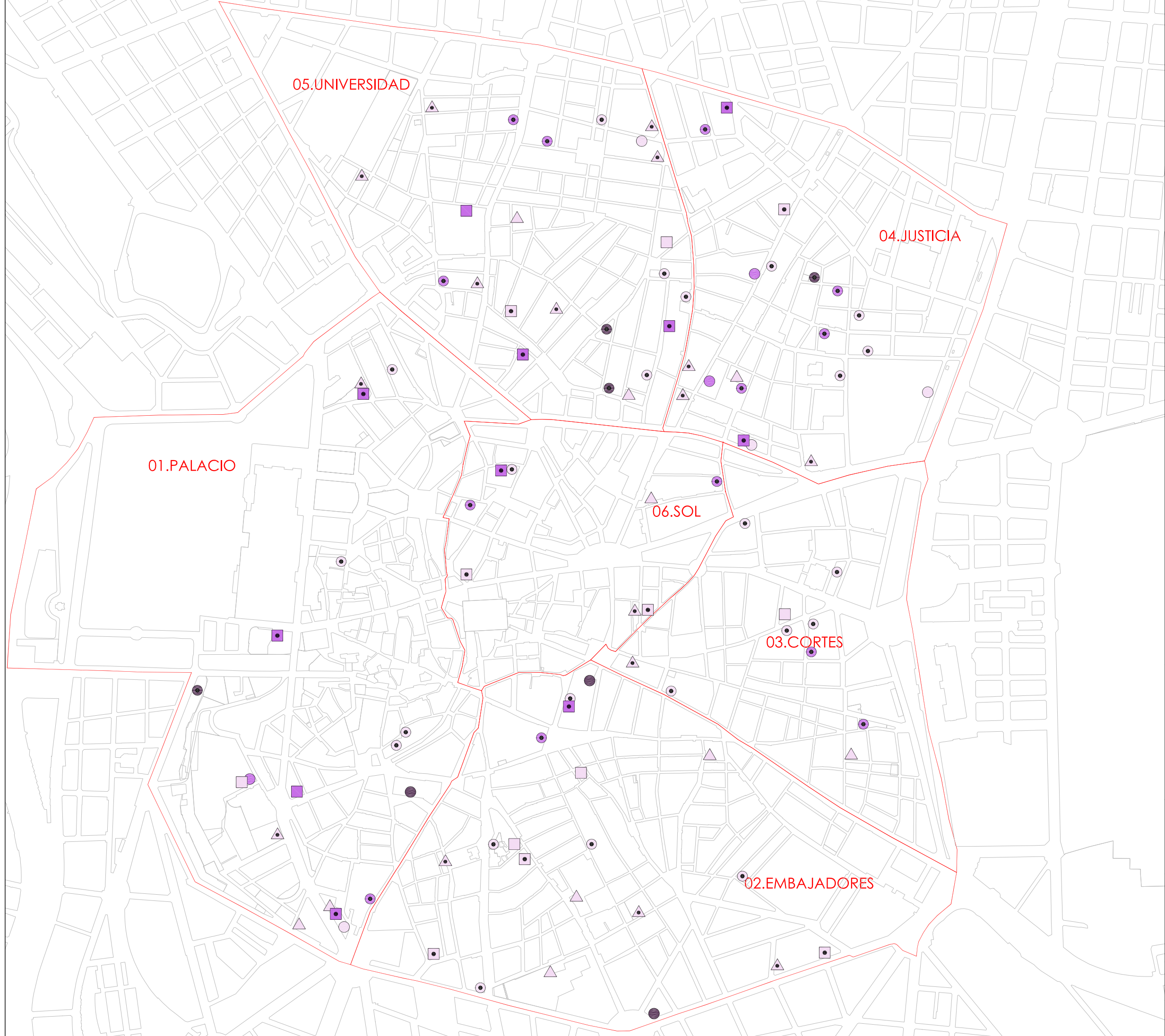
INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCION DE URBANISMO



DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



D.3.1.4.3.c EQUIPAMIENTO SANITARIO
DISTRITO CENTRO



EQUIPAMIENTO BIENESTAR SOCIAL

- CENTRO SERVICIOS SOCIALES
- CENTRO SERVICIOS SOCIALES Privado/Concertado
- CENTRO COMUNITARIO
- CENTRO COMUNITARIO Privado/Concertado
- △ CENTRO DE DÍA (ASISTENCIAL)
- ▲ CENTRO DE DÍA (ASISTENCIAL) Privado/Concertado

- RESIDENCIA TERCERA EDAD
- RESIDENCIA TERCERA EDAD Privado/Concertado
- RESIDENCIAL OTROS (acogida, tutelados, personas sin hogar)
- RESIDENCIAL OTROS (acogida, tutelados, personas sin hogar)Privado/Concertado

- OTROS SERVICIOS ASISTENCIALES
- OTROS SERVICIOS ASISTENCIALES Privado/Concertado

**PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO**

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCIÓN DE URBANISMO

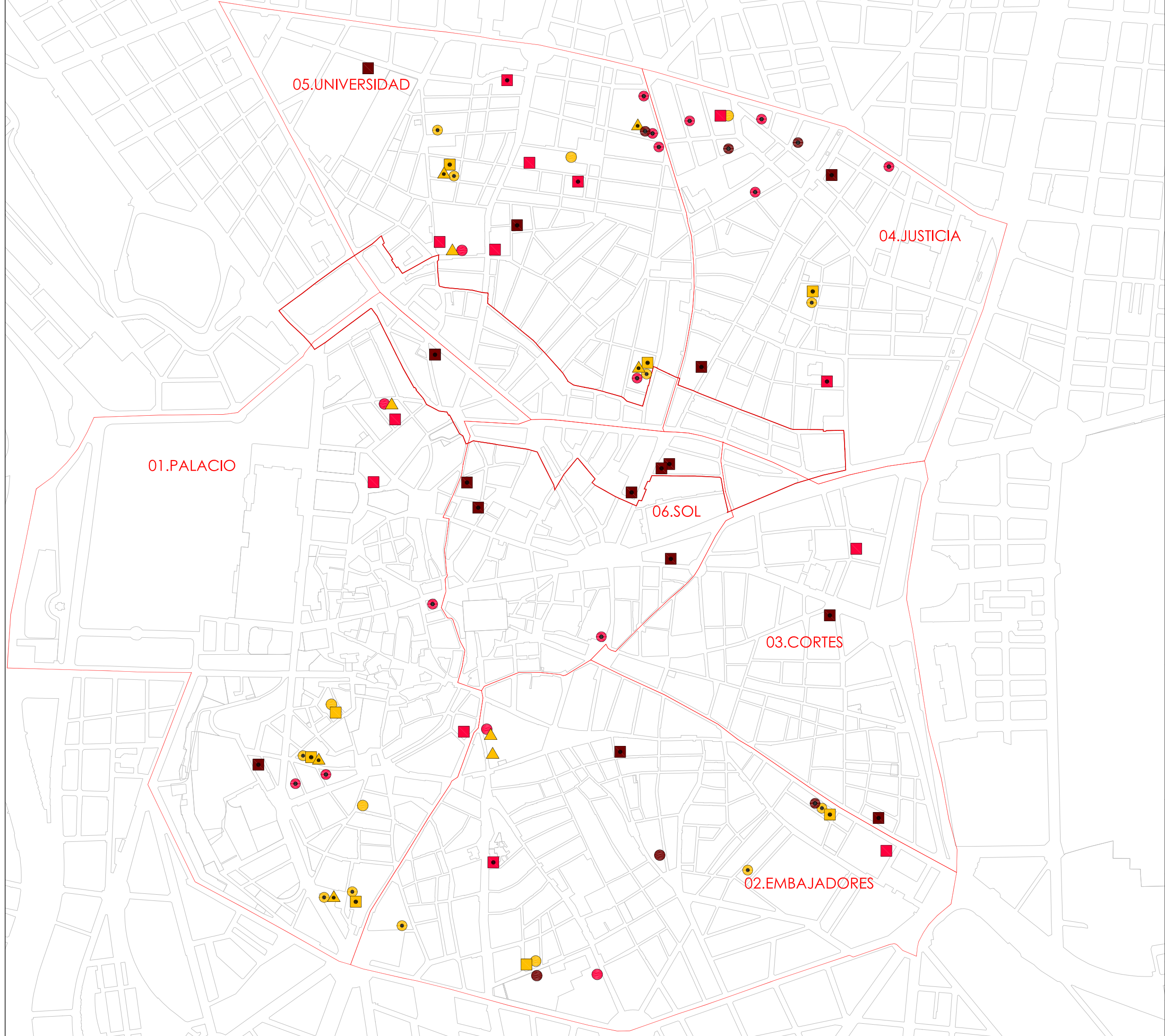
DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_10.000

marzo 2009

D.3.1.4.3.d EQUIPAMIENTO B. SOCIAL
DISTRITO CENTRO



EQUIPAMIENTO EDUCATIVO

- | | |
|---------------------|------------------------|
| ● INFANTIL | ● PRIVADO / CONCERTADO |
| ■ PRIMARIA | ■ PRIVADO / CONCERTADO |
| ▲ ESO | ▲ PRIVADO / CONCERTADO |
| ● BACHILLERATO / FP | ● PRIVADO / CONCERTADO |
| ■ ARTÍSTICO | ■ PRIVADO / CONCERTADO |
| ▲ UNIVERSITARIO | ▲ PRIVADO / CONCERTADO |
| ● ADULTOS | ● PRIVADO / CONCERTADO |
| ■ ESPECIALIZADO | ■ PRIVADO / CONCERTADO |

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



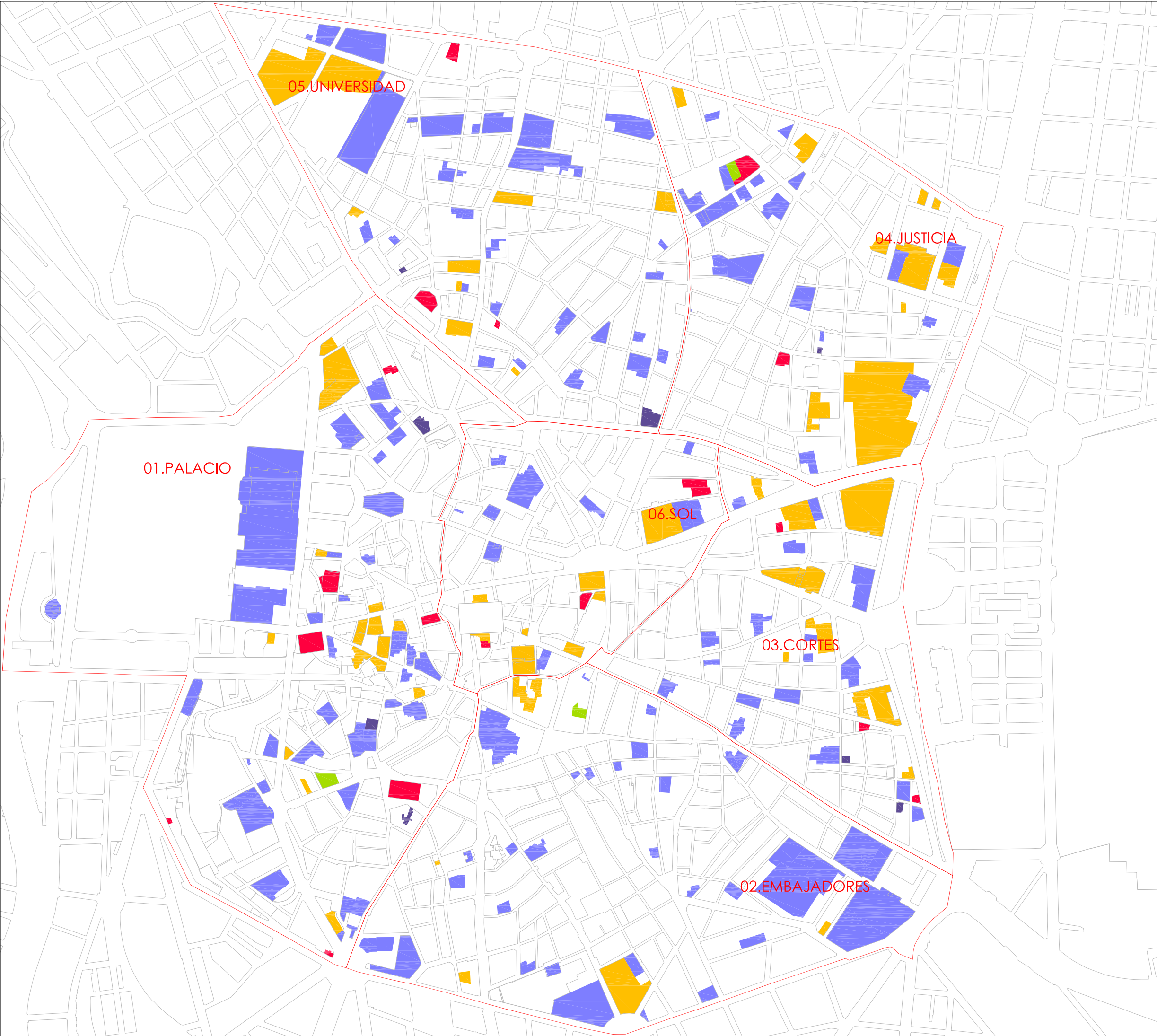
INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCION DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_10.000

0 200 400 600 marzo 2009



- PARCELAS CALIFICADAS EN EL PG**
- DOTACIONAL DE SERVICIOS PÚBLICOS**
- DOTACIONAL DEPORTIVO
 - EQUIPAMIENTO
 - DOTACIONAL SERVICIO PÚBLICO
 - DOTACIONAL SERVICIO de la ADMINISTRACIÓN
- DOTACIONAL DE SERVICIOS INFRAESTRUCTURALES**
- INFRAESTRUCTURA

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
 EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
 DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
 DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
 SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
 SECCIÓN DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
 ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
 UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_10.000

0 200 400 600 metros

marzo 2009

ANEXO_ INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA. ESTUDIO DE DOTACIONES LOCALES

A.1. FUENTES Y METODOLOGÍA

El estudio de dotaciones locales se ha realizado desde dos puntos de vista, el de la distancia óptima para facilitar el acceso de los residentes, y el de los estándares mínimos de cantidad de dotaciones de cercanía según la población.

Se analizan todos los barrios del distrito Centro, excepto Embajadores (el único del que nuestro ámbito funcional no forma parte), pues es en la escala barrial donde tiene sentido hablar de equipamientos de cercanía; y por lo tanto es la unidad para la que se expresan la mayor parte de los estándares aplicados.

Por un lado se ha analizado la facilidad de acceso desde el ámbito funcional de Gran Vía a los distintos equipamientos locales. Tomando como punto de partida la distancia recomendada en el libro “La dimensión de la ciudad” (J Leal; 1995) que es de 500 m, hemos establecido un radio de 300 m como área óptima; debido a los problemas morfológicos, de pendientes y cruces que dificultan la movilidad en el ámbito no sería posible en ningún caso realizar un desplazamiento en línea recta, la distancia equivalente a esos 500 metros lineales debe resolverse con recorridos interiores inscritos en un círculo de 300m.

Por otro lado, se han utilizado los estándares para número de plazas y de equipamientos por barrio indicados en los siguientes estudios del Ayuntamiento:

- *“Informe para un diagnóstico sobre dotaciones deportivas en la almendra central.”* Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras. Dirección General de Planificación Urbana. Subdirección General de Servicios para el Desarrollo Urbano. Ayuntamiento de Madrid. Con fecha Enero de 2007.

- *“Informe para un diagnóstico sobre equipamientos de bienestar social en la almendra central.”* Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras. Dirección General de Planificación Urbana. Subdirección General de Servicios para el Desarrollo Urbano. Ayuntamiento de Madrid. Con fecha Mayo de 2007.

- *“Informe para un diagnóstico sobre el equipamiento cultural público en la almendra central.”* Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras. Dirección General de Planificación Urbana. Subdirección General de Servicios para el Desarrollo Urbano. Ayuntamiento de Madrid. Con fecha Mayo de 2008.

Los datos de población corresponden al Padrón Municipal, a 1 de enero de 2008.

Edad	01. Centro	011. Palacio	013. Cortes	014. Justicia	015. Universidad	016. Sol
	Total	Total	Total	Total	Total	Total
Total	142.270	23.723	10.884	17.057	32.966	8.047
MENORES DE 14	12.199	2.144	856	1.470	2.675	559
MENORES DE 16	14.194	2.462	1.008	1.707	3.140	656
MAYORES DE 65	23.666	4.373	1.888	2.931	5.499	1.262
MAYORES DE 80	8.523	1583	662	1006	2037	413

A.2. DOTACIONES DEPORTIVAS

Según el estudio "*Informe para un diagnóstico sobre dotaciones deportivas en la almendra central*" del Ayuntamiento de Madrid las dotaciones deportivas se dividen en dos clases, según su superficie:

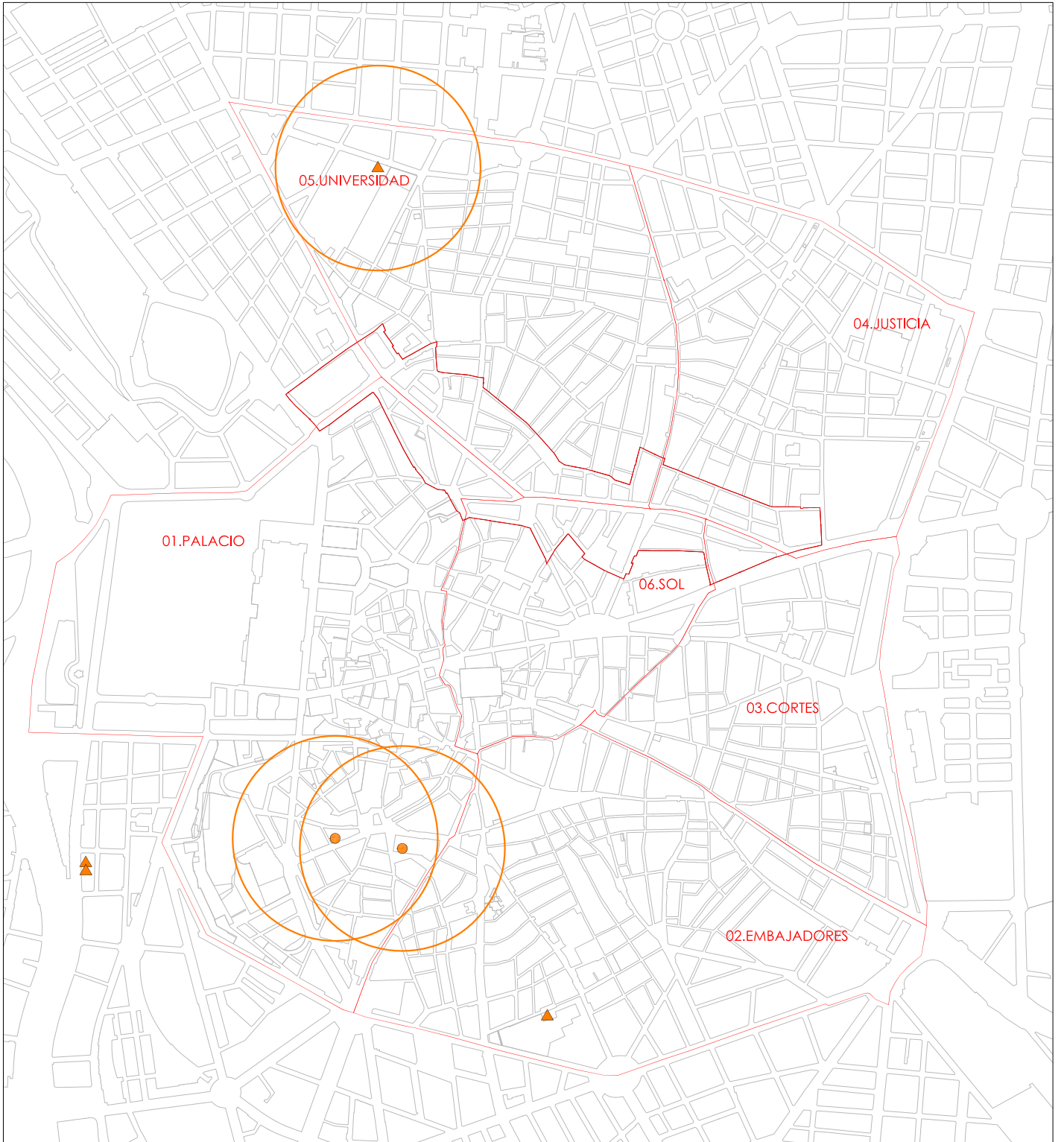
- Deportivo de distrito. Instalaciones de más de 1 ha, (para las que se recomienda unas condiciones de accesibilidad de 1 km). No contamos con ninguna dotación de este tipo en el distrito centro.
- Deportivo de barrio. Instalaciones con superficie menor de 1 ha, para las que se recomienda una accesibilidad de 500 m. Sí existe una dotación de este tipo en Palacio, pero se encuentra demasiado alejada del ámbito.

Las instalaciones deportivas más próximas son las pistas municipales Conde Duque, situadas en Santa Cruz de Marcenado 23, en suelo no calificado como dotacional.

Distancia de acceso

Si consideramos una distancia de 300 metros desde el domicilio hasta la dotación, el ámbito estudiado carece de acceso a áreas deportivas.

La zona mejor servida de nuestro ámbito funcional sería la más cercana a Plaza de España.



DOTACIONES DEPORTIVAS

- DEPORTIVO PÚBLICO CONSTRUIDO
- DEPORTIVO PÚBLICO VACANTE
- ▲ PISTAS DEPORTIVAS

A.3. EQUIPAMIENTO CULTURAL LOCAL

A.3.1. Bibliotecas

El estudio sobre equipamiento cultural público para la almendra central, del Ayuntamiento de Madrid, destaca los estándares recomendados por el Ministerio de Cultura y la Comunidad de Madrid: 1 biblioteca de barrio por cada 15000 habitantes (con superficie de 600 m²).

	01. Centro	011. Palacio	013. Cortes	014. Justicia	015. Universidad	016. Sol
POBLACION	142270	23723	10884	17057	32966	8047
Biblioteca de barrio: 1 por 15000 hab	9,48	1,58	0,73	1,14	2,20	0,54
Bibliotecas existentes	2	1	0	0	1	0

Se puede advertir un gran déficit en este sentido, dado que sólo contamos con dos bibliotecas locales, una en Palacio y otra en Universidad (que debería tener 2 bibliotecas según el estándar).

Respecto a la accesibilidad a las mismas, la primera de ellas se encuentra demasiado alejada de nuestro ámbito, y la de Universidad, situada en el Conde Duque, serviría a la zona más cercana a Plaza de España.

A.3.2. Centros culturales

Respecto a los centros culturales de proximidad, encontramos dos en los barrios analizados, el Centro Socio Cultural Clara del Rey, en Universidad (c/ Palma 36); y el de Puerta de Toledo (demasiado alejado del ámbito funcional).

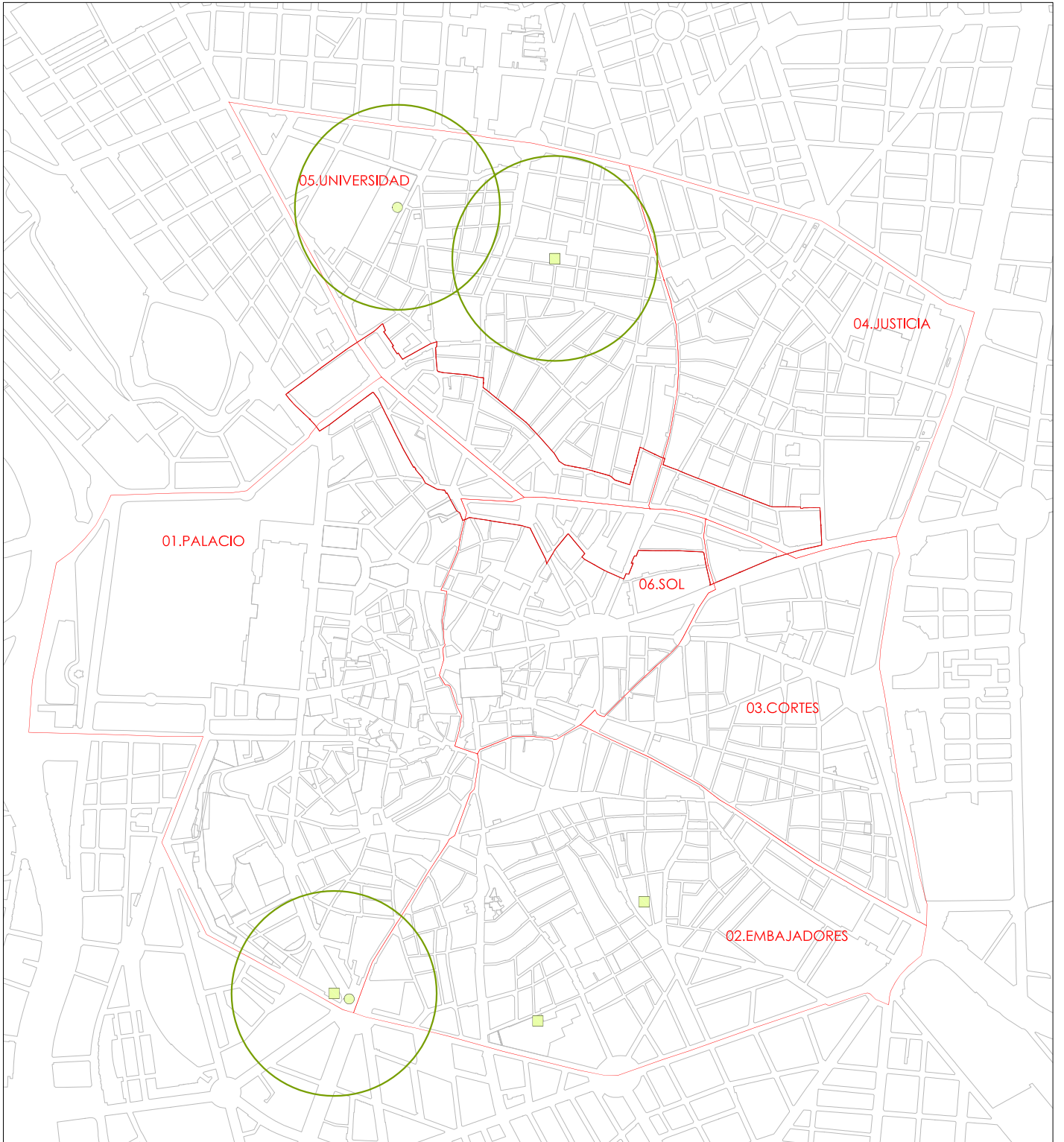
En cuanto a las Distancia de acceso son semejantes a las de las bibliotecas locales.

A.3.3. Conclusión

Se advierten graves carencias de equipamiento cultural de barrio en todo el distrito centro. Sólo los barrios de Universidad, Embajadores y Palacio cuentan con equipamientos de este tipo.

En lo referente a nuestro ámbito funcional la zona mejor servida sería el norte del tercer tramo, que pertenece al barrio de Universidad; sin embargo el número de equipamientos está por debajo de los estándares aplicados.

Respecto a la distancia de acceso a estas dotaciones, considerando óptimos los 300 m, los habitantes del ámbito no tienen acceso a ningún equipamiento de este tipo.



EQUIPAMIENTO CULTURAL LOCAL

- BIBLIOTECA
- CENTRO CULTURAL

A.4. EQUIPAMIENTO DE SERVICIOS SOCIALES

A.4.1. Atención Primaria_ Centros de Servicios Sociales

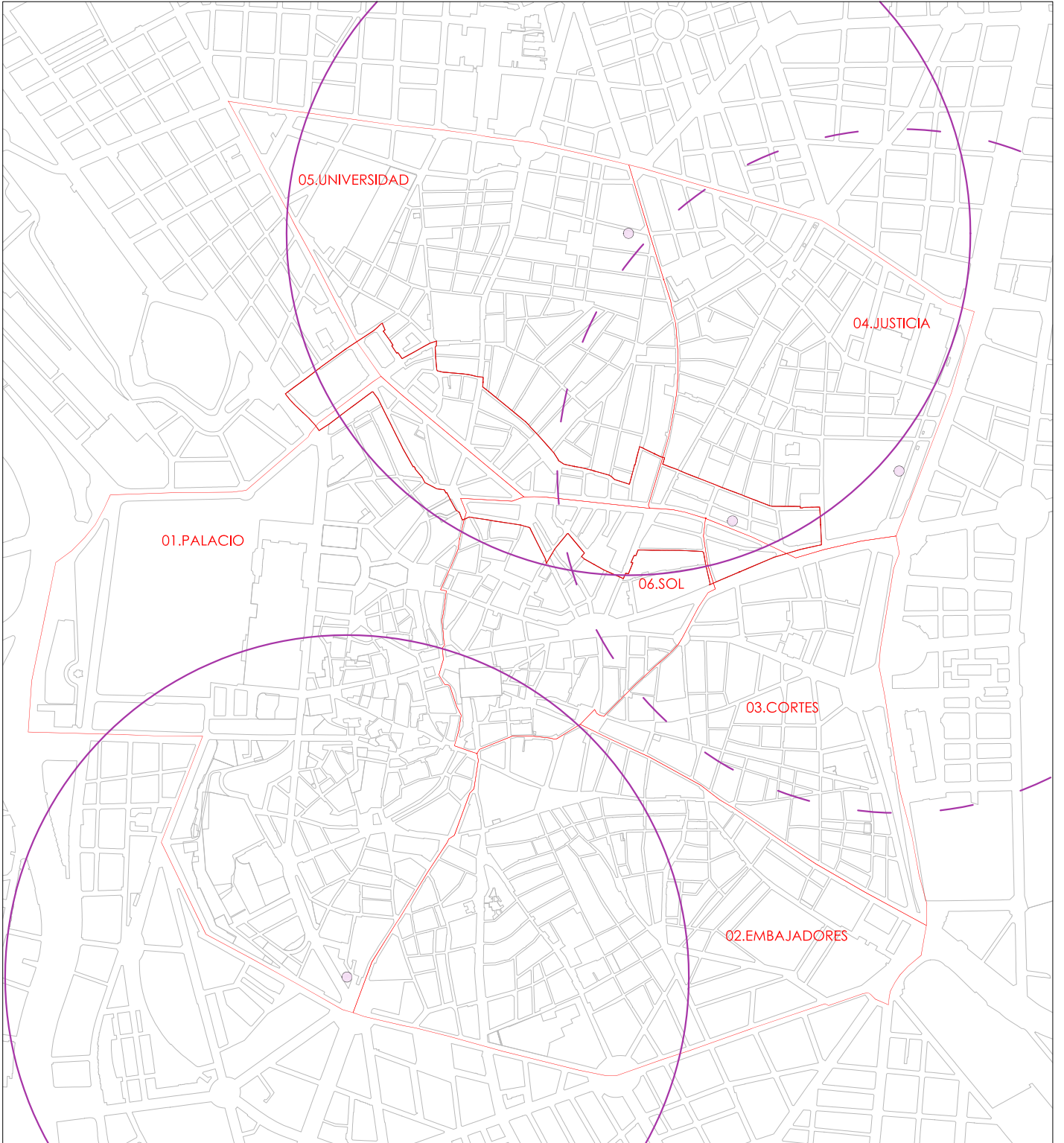
El “Plan Concertado de Prestaciones Básicas de Servicios Sociales de las Corporaciones Locales” del Ministerio de Asuntos Sociales, recomienda un estándar por distrito de 1 centro por cada 100.000 habitantes.

	01. Centro	011. Palacio	013. Cortes	014. Justicia	015. Universidad	016. Sol
POBLACIÓN	142270	23723	10884	17057	32966	8047
Centro servicios sociales: 1 por 100000 hab	1,42	0,24	0,11	0,17	0,33	0,08
Centros de Servicios Sociales existentes	2	1	0	0	1	0

El Distrito Centro cumple con el estándar propuesto. Universidad y Palacio cuentan con sendos Centros de Servicios Sociales de Atención Primaria, en Justicia encontramos además varios centros de servicios sociales especializados: la Oficina Joven de la Comunidad de Madrid, en el paseo de Recoletos, y la sede municipal del Instituto Madrileño del Menor y la Familia en la misma Gran Vía.

Distancia de acceso

El estudio de la Universidad Autónoma de Madrid “La distribución geográfica de los Centros de Servicios Sociales en el municipio de Madrid” propone 1 km de radio para este tipo de equipamiento. Con el Centro de Divino Pastor se cubriría por completo el ámbito funcional de Gran Vía.



EQUIPAMIENTO BIENESTAR SOCIAL

● CENTRO SERVICIOS SOCIALES

A.4.2. Atención Primaria_ Centros Sociales (clubes, tiempo libre)

Existen varios estándares que se pueden utilizar para analizar las carencias de Centros Sociales: (referidos sólo a los que tienen como usuarios a mayores de 65 años) en los barrios estudiados:

El “Plan Gerontológico nacional” establece la cantidad de un centro (público o privado) por cada 2500 personas mayores de 65 años.

	01. Centro	011. Palacio	013. Cortes	014. Justicia	015. Universidad	016. Sol
MAYORES DE 65	23666	4373	1888	2931	5499	1262
Centro de mayores: 1 por 2500 > 65	9,47	1,75	0,76	1,17	2,20	0,50
Centros de mayores existentes	6	1	1	0	1	1

En el distrito Centro hay un total de seis centros sociales de mayores (y otros tantos destinados a otros tramos de población), por lo que existe un déficit de tres centros.

En Palacio existe un centro público, al igual que en Cortes; en Justicia no hay ninguno (debería haber al menos uno, aunque el proyecto de las Escuelas Pías cubriría esta necesidad), en Universidad existe un centro municipal (según su población le correspondería otro); y finalmente en Sol existe un centro privado. Por tanto las mayores carencias respecto a los estándares las encontramos en Universidad y Justicia.

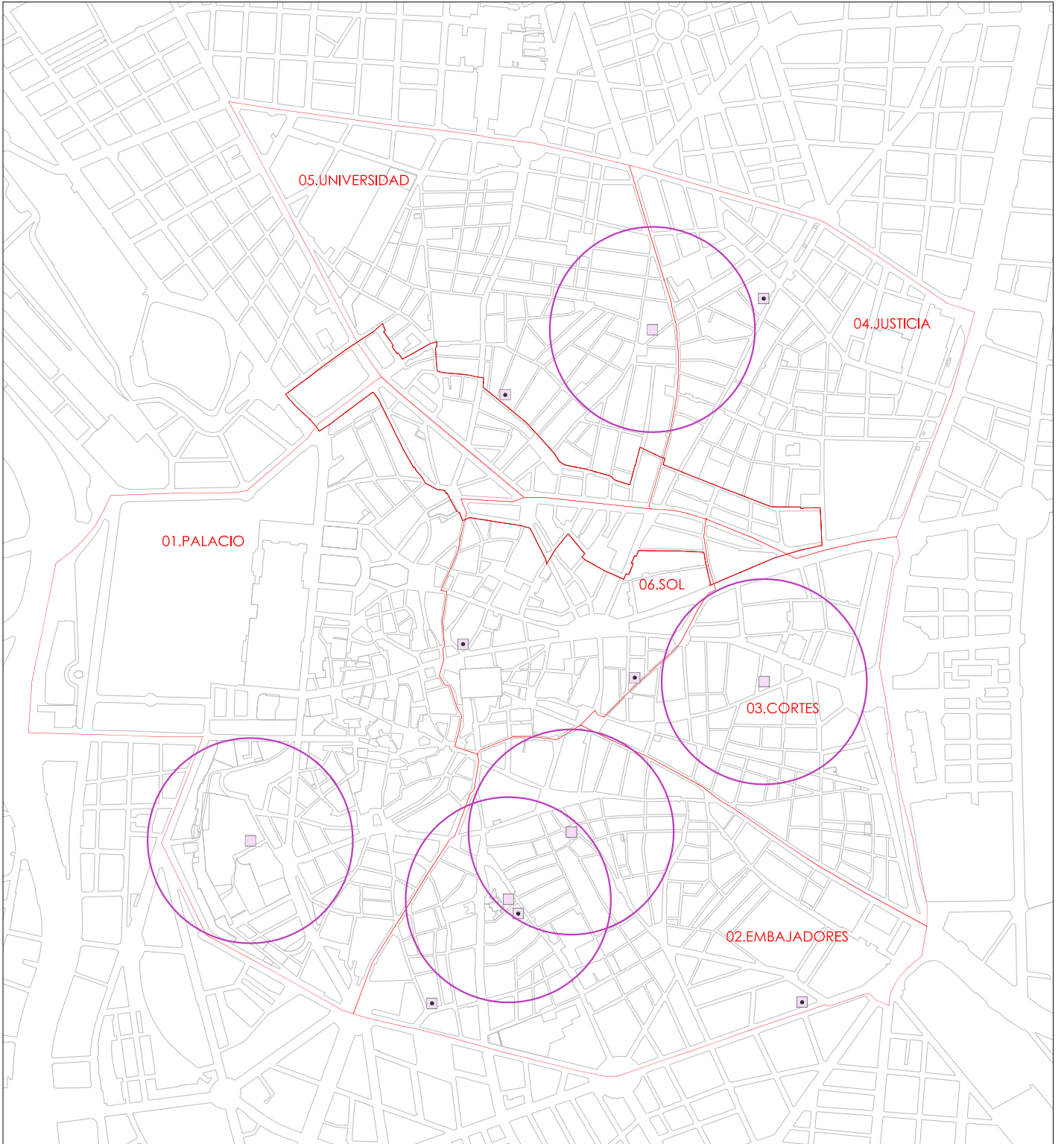
Tampoco se cumpliría el estándar propuesto en el estudio “Los Equipamientos para Mayores en la Planificación Urbanística” que marca 1 centro por barrio.

Distancia de acceso

Estudiamos la facilidad de acceso desde el ámbito funcional de Gran Vía a los centros comunitarios, tanto de mayores como destinados a menores o a mujeres.

Podemos observar que nuestro ámbito no cuenta con ninguno de ellos a una distancia menor de 300 metros. Los más próximos serían en Cortes el Centro de Mayores Santa Catalina, de la Comunidad; y en Universidad el Centro Municipal de Mayores Benito Martín Lozano.

Por tanto las áreas peor servidas del ámbito serían las más próximas a Plaza de España, sobre todo al sur de Gran Vía.



EQUIPAMIENTO BIENESTAR SOCIAL

■ CENTRO SOCIAL

A.4.3. Atención Especializada_ Centros de Día (asistenciales)

De nuevo contamos con diversas propuestas de estándares para centros de día, con población usuaria de mayores de 65 años.

El “Plan de mayores de la Comunidad Autónoma de Madrid” establece un centro de día público por cada distrito de servicios sociales. El distrito centro sí cumple esta condición.

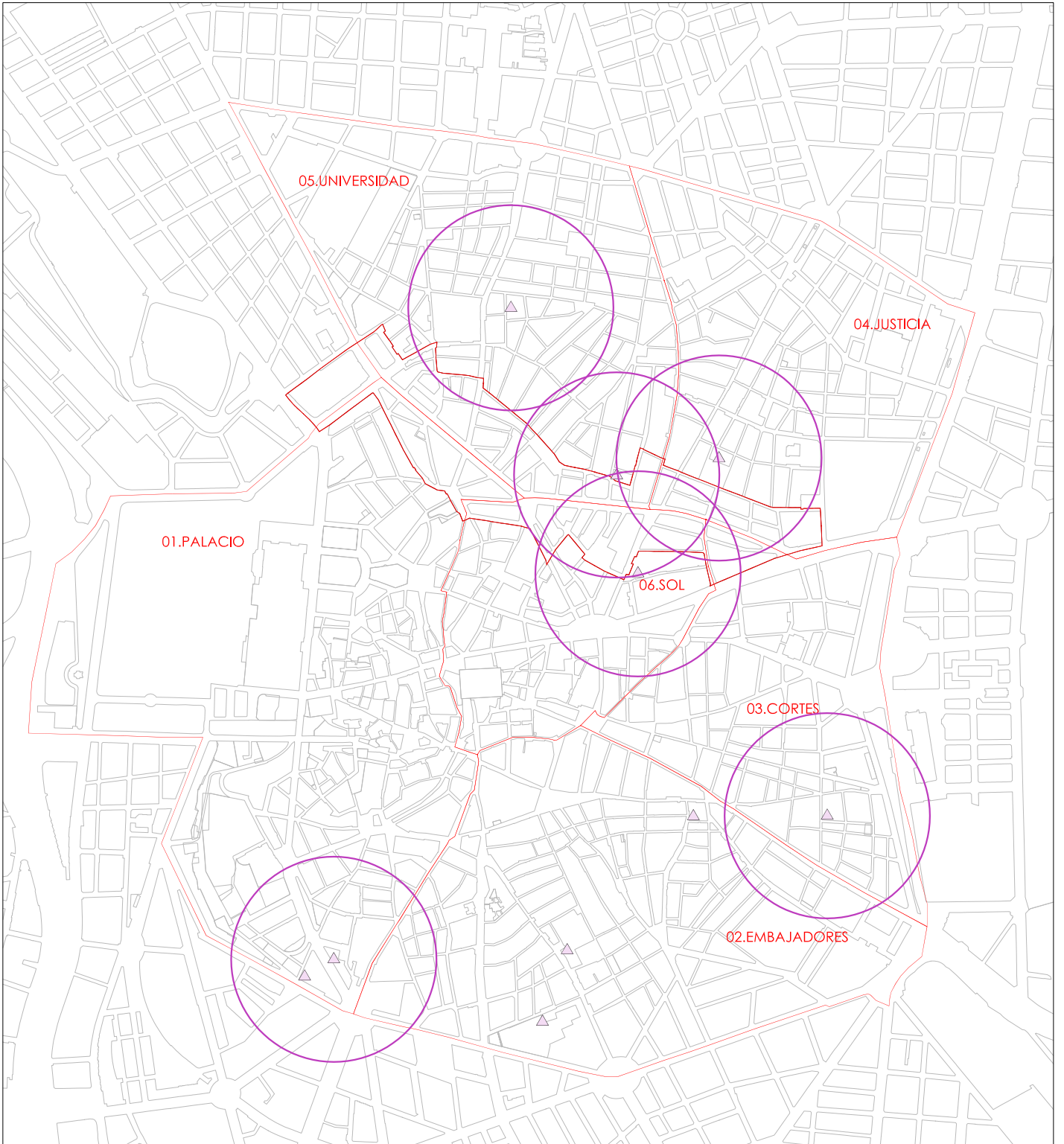
La Dirección General de Mayores establece una plaza por cada 100 mayores de 65 años; 2 plazas por cada 100 mayores de 80, lo que para los barrios estudiados supondría:

	01. Centro	011. Palacio	013. Cortes	014. Justicia	015. Universidad	016. Sol
MAYORES DE 65	23666	4373	1888	2931	5499	1262
MAYORES DE 80	8523	1583	662	1006	2037	413
entre 65 y 80	15143	2790	1226	1925	3462	849
centro de día de mayores 1 por 100>65; 2 por 100>80	321,89	59,56	25,50	39,37	75,36	16,75

Distancia de acceso

Los Centros de Día que por su proximidad sirven al ámbito estudiado serían cuatro. Colindantes con los límites del área funcional de Gran Vía contamos con tres equipamientos de la Comunidad de Madrid: el Centro de Día para Mayores de la calle Desengaño; el centro de Rehabilitación Psicosocial y Laboral Vázquez de Mella; y el Centro de Día para Mujeres Magrebíes de la calle Aduana, en el barrio de Sol. Un poco más alejado, pero aún dentro de la distancia de 300 metros se encuentra el Centro de Día para Menores del Distrito Centro, de gestión municipal.

Podemos ver que los primeros tramos del ámbito son los que se encuentran mejor servidos, siendo el tramo entre Callao y Plaza de España el que no cuenta con un Centro de Día en sus proximidades.



EQUIPAMIENTO BIENESTAR SOCIAL

▲ CENTRO DE DÍA (ASISTENCIAL)

A.4.4. Atención Especializada_ Centros Residenciales

En cuanto a las necesidades de este tipo de equipamiento para mayores el Plan Gerontológico Nacional establece 3,5 plazas por cada 100 mayores de 65 años. Lo que aplicado a los barrios estudiados supondría:

	01. Centro	011. Palacio	013. Cortes	014. Justicia	015. Universidad	016. Sol
MAYORES DE 65	23666	4373	1888	2931	5499	1262
Residencias de mayores: 3,5 plazas por 100>65	828,31	153,06	66,08	102,59	192,47	44,17

Distancia de acceso

El ámbito estudiado presenta carencias de equipamientos residenciales de bienestar social. A una distancia no mayor de 300 metros sólo encontramos los pisos tutelados para mayores de Vázquez de Mella, y el Centro Municipal de Acogida a Inmigrantes Subsaharianos (que no puede considerarse un equipamiento de cercanía, sino más bien de escala metropolitana), en Universidad. Un poco más alejados, en el barrio de Justicia se encuentran los pisos tutelados de Hortaleza.

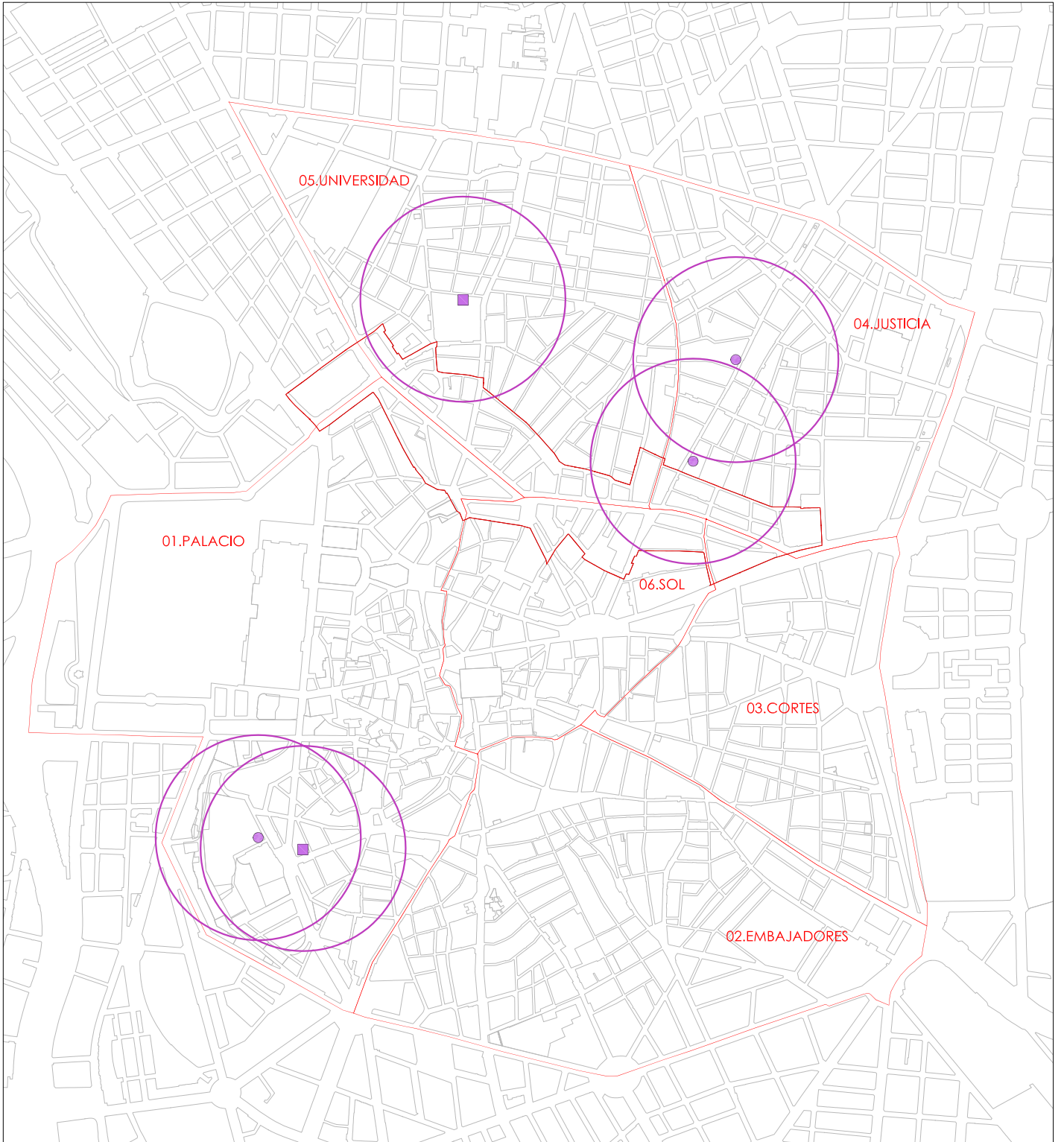
A.4.5. Conclusión

Tramo 1: Alcalá-Red de San Luis. No cuenta con ningún Centro Social público cercano. La distancia a Centros de Día es menor de 300 metros prácticamente en todo el tramo, al igual que en lo que respecta a Centros Residenciales (es el tramo con mejor acceso a un centro residencial de mayores).

Tramo 2: Red de San Luis-Callao. No tiene en un entorno de 300 metros ningún Centro Social, el más cercano se encontraría en su zona norte. Sí existe un acceso correcto a Centros de Día, y en cierta medida a Centros Residenciales de mayores.

Tramo 3: Callao-Plaza de España. Las únicas dotaciones de bienestar social cercanas se encuentran en la zona norte, aunque a una distancia mayor de 300 metros para la gran parte del tramo.

La mayor parte de los equipamientos de este tipo se encuentran en el norte del ámbito.



EQUIPAMIENTO BIENESTAR SOCIAL

- RESIDENCIA TERCERA EDAD
- RESIDENCIAL OTROS (acogida, tutelados, personas sin hogar)

A.5. EQUIPAMIENTO EDUCATIVO

No contamos con estándares aplicables a este tipo de equipamientos, por lo que sólo realizaremos el análisis desde el punto de vista de la distancia óptima a los centros de educación obligatoria.

Distancia de acceso

Considerando un radio de 300 m para los equipamientos de educación obligatoria, tanto públicos como concertados podemos observar que:

- En cuanto a educación infantil, parte del ámbito estaría servido por un centro concertado, el Colegio de las Madres Mercedarias de Don Juan de Alarcón (que también oferta primaria y ESO), en la calle Valverde. Los centros públicos más cercanos, aunque ya superando la distancia considerada de 300 metros, serían las escuelas infantiles El Duende, en la plaza del Dos de Mayo, y Centro 3 en Mejía Lequerica. Observamos que es la zona norte de Gran Vía la que cuenta con mayor número de equipamientos de tipo, tanto públicos como privados.
- Respecto a los centros de primaria, el centro concertado de la calle Valverde es el único que serviría al ámbito. El centro público más cercano, en Palacio, se encuentra a más de 800 metros de distancia; existen dos centros concertados más cerca que éste, el Colegio Institución del Divino Maestro (también infantil y ESO), en Universidad; y el Colegio la Merced (también infantil) en Justicia. La educación primaria es la que cuenta con menos centros públicos en todo el distrito centro.
- La educación secundaria obligatoria sería la más accesible para los habitantes del ámbito funcional, con dos centros públicos en la parte oeste: el IES Cardenal Cisneros en Universidad, y el IES Santa Teresa de Jesús, en Palacio.

Casi todos los equipamientos educativos cercanos al ámbito se sitúan en su zona norte. El tramo 2: Red de San Luis- Callao y parte del tramo 1: Alcalá-Red de San Luis, tienen buenas condiciones de acceso a un Centro Concertado que oferta todos los niveles de educación analizados. El tramo 3 cuenta con dos equipamientos públicos, aunque ambos son institutos.

A.6. EQUIPAMIENTO SANITARIO

Distancia de acceso

Los Centros de Salud con un acceso más directo desde el ámbito son dos, el Centro Municipal de Salud de Navas de Tolosa, en Sol, y el Centro de especialidades de Rehabilitación Psicosocial y Laboral Vázquez de Mella, en Justicia.

Los siguientes en proximidad serían el Centro de Salud Justicia, y el Centro de Salud Palma Norte.

Gran parte del ámbito Gran Vía no cuenta con un centro de atención primaria a la distancia considerada de 300 m.



EQUIPAMIENTO EDUCATIVO

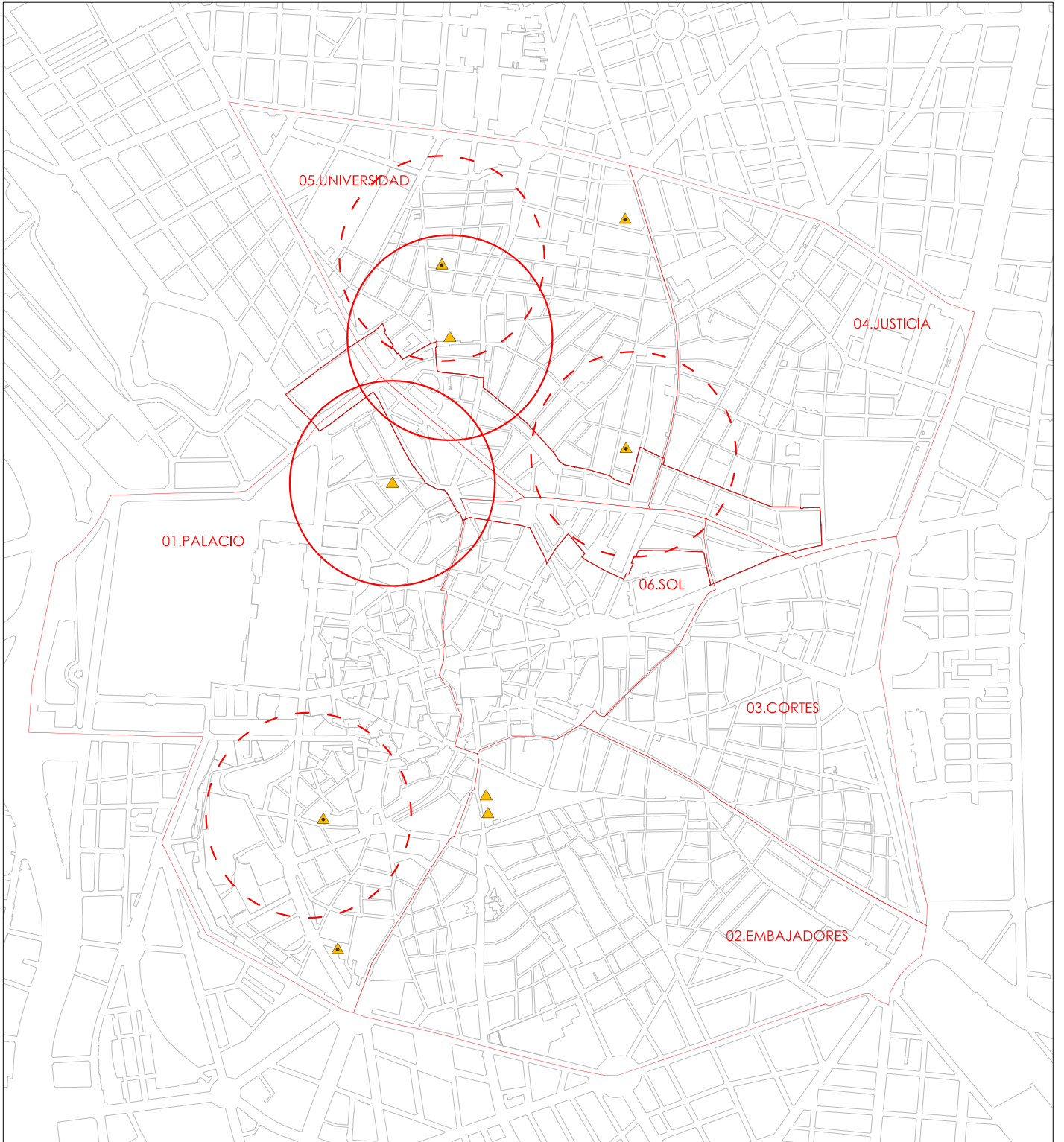
- INFANTIL
- PRIVADO / CONCERTADO



EQUIPAMIENTO EDUCATIVO

■ PRIMARIA

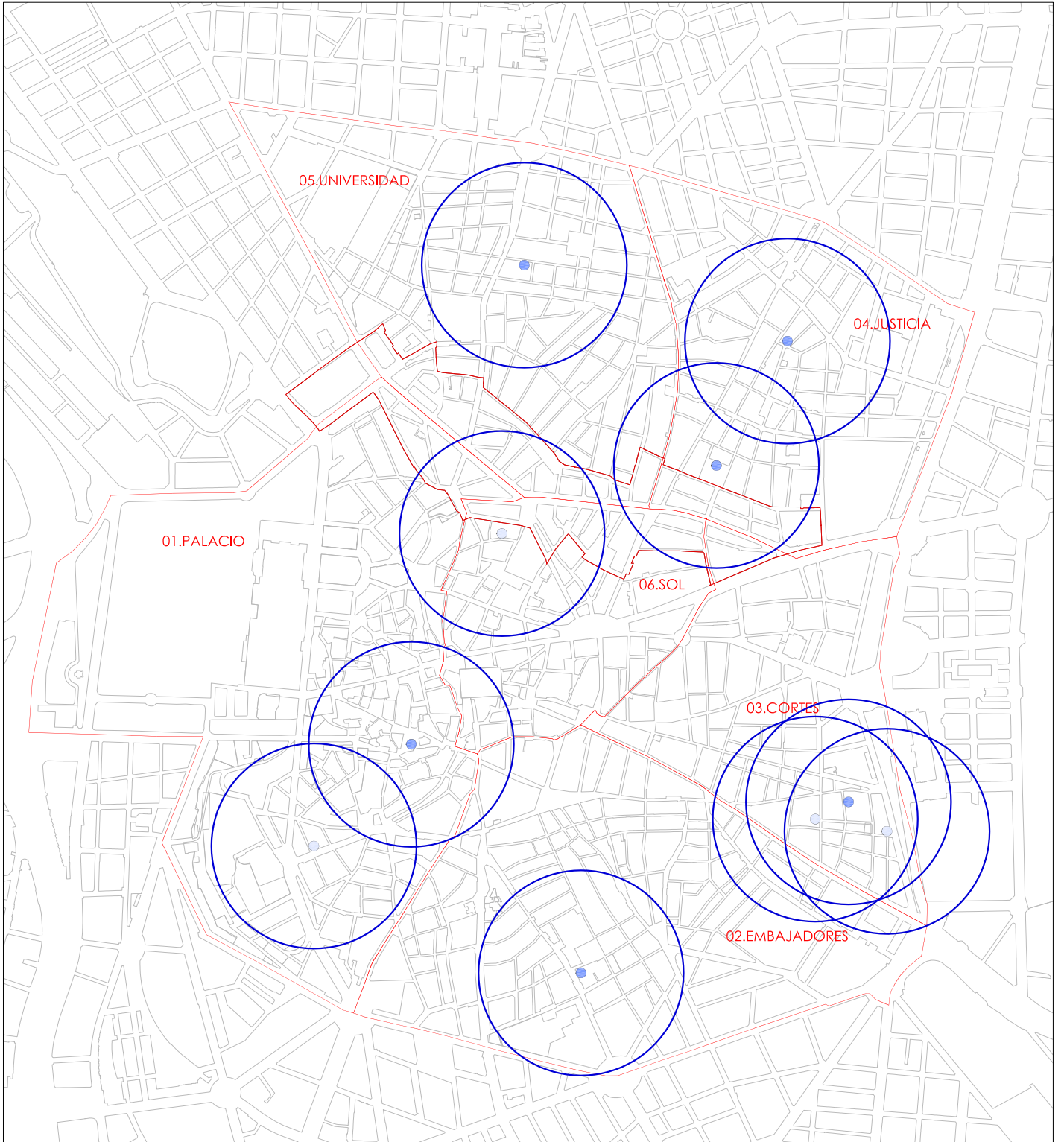
■ PRIVADO / CONCERTADO



EQUIPAMIENTO EDUCATIVO

▲ ESO

▲ PRIVADO / CONCERTADO



EQUIPAMIENTO SANITARIO

- CENTRO MUNICIPAL DE SALUD (AYTO)
- CENTRO DE SALUD (CM)

3.2_EL SOPORTE DE LOS USOS Y ACTIVIDADES: DIAGNÓSTICO DE LA ESTRUCTURA ECONÓMICA Y DE LOS PROCESOS DE IMPLANTACIÓN DE ACTIVIDADES EN EL ENTORNO DE LA GRAN VÍA.

3.2.1_Las Actividades Económicas en los orígenes de la Gran Vía. El inicio del cambio

La construcción de la Gran Vía, los edificios que se construyen y las actividades económicas que se implantan, marcan desde el inicio el carácter de área de negocio y ocio de calidad, que sitúa a la ciudad de 1920 en la senda de la modernidad siguiendo los modelos de otras ciudades europeas.

En la Gran Vía y especialmente en el primer tramo, entre Alcalá y la Red de San Luis, se estableció **el comercio de lujo**, entre ellos todavía perdura la joyería Grassy (1952) con su conocido museo del reloj. En el mismo local, en los bajos de Gran Vía 1, estuvo anteriormente el café Molinero que se convertiría en restaurante “Sicilia Molinero” y posteriormente la Casa de Pianos Aeolam.

Otras firmas de prestigio inician su andadura madrileña en la Gran Vía como Loewe o la joyería Perera en 1919. Destacan en especial los sectores de la **joyería, el textil**, Almacenes Rodríguez, Samaral y Sánchez Rubio (camiserías de lujo y modistos en general) **y los incipientes concesionarios de automóviles.**

El gremio de **los librerías** también se afincó en los inicios de la gran avenida con la Sociedad General Española de Librería, la Casa del Libro en 1923, y junto a ellos las primeras agencias de viajes y oficinas de compañías aéreas.

Desde sus inicios, esta mítica calle se convirtió en atracción para los paseantes de la ciudad, favorecida por la apertura de la estación de metro, fue elegida para la ubicación de los primeros **grandes almacenes**. Entre 1924 y 1933 se construye el edificio de los almacenes Madrid-París, la ciudad contaba desde entonces con un gran establecimiento mercantil al estilo de los famosos almacenes parisinos en los que estaba inspirado, posteriormente en 1934 pasó a ser SEPU (Sociedad Española de Precios Únicos).

Otro tipo de comercio que impuso carácter a la Gran Vía desde los años 20 fue el de las **compañías de seguros** que junto al **sector financiero** adquieren en propiedad edificios emblemáticos como el edificio de Seguros La Estrella en 1921 ó el Banco Hispano de Edificación en 1930.

Son característicos los **edificios multifuncionales** en los que convivían oficinas, comercio, bares, restaurantes y el cine. Entre 1919 y 1923 la firma comercial Casa Matesanz construye en la nueva avenida un edificio comercial multifuncional para la instalación de tiendas, despachos y oficinas.

En la misma línea, otra de las actividades que imprimió carácter fue la ubicación de la Asociación de la Prensa que hasta los años 70 tuvo su sede en el edificio del Palacio de la Prensa, fue concebido así mismo como un edificio multifuncional que albergaba un café concierto, un cine, viviendas de alquiler y oficinas.

Otra de las construcciones más emblemáticas es el Edificio Carrión posteriormente conocido como Capitol. Se trata de un edificio multifuncional que albergaba un gran anfiteatro con la idea de ser teatro de ópera, sala de conciertos y sala de

espectáculos; además tenía una zona comercial que se complementaba con cafeterías y restaurantes, oficinas, pisos y un hotel.

En el primer tramo se instalaron los **casinos**, punto de reunión de la burguesía de principios del siglo XX, como la aristocrática Gran Peña, el Centro del Ejército y la Armada (Casino Militar) o el Círculo de la Unión Mercantil e Industrial , todos ellos entre 1916 y 1918.

El turismo carecía hasta entonces de hostelería de calidad excepto **los hoteles** de lujo Ritz y Palace. La Gran Vía vino a cubrir este déficit con un incremento sin precedentes de oferta para el sector. En ella se inauguran el hotel Roma, el Alfonso XIII (Hotel Avenida) (1921), el Atlántico (1923), el Florida (1924) y el Gran Vía (1925).

En el mismo espacio y especialmente a partir de los años cincuenta, con el auge del turismo y la instalación de los hoteles, proliferan nuevos **establecimientos de bebidas** del **sector hostelero** de características desconocidas para los madrileños, coctelerías, bares “americanos” y nightclub como se denominaban por la influencia de Estados Unidos, cafés y salas de fiesta. El primero en establecerse fue el Pidoux American Bar. Entre los más emblemáticos destaca el de Perico Chicote en Gran Vía 12 que abre sus puertas en 1932 con su especialidad en la elaboración de cóctetes y combinados que pronto se convierte en lugar de encuentro para famosos de la época. Otros lugares de prestigio fueron El Abra y la sala de fiestas Pasapoga en los sótanos del cine Avenida. Esta actividad junto a otras de ocio como los cines y teatros, los espectáculos musicales, bautizó a la zona con el apodo de “Broadway madrileño”.

Pero la vida de la Gran Vía desde sus inicios ha estado ligada a la actividad del celuloide y su identidad la han marcado las **salas de cine y teatros**. Entre 1920 y 1930 se empiezan a construir los grandes cines, en el segundo tramo (de la Red de San Luis a Callao) se inauguraron:

Año 1924, **Palacio de la Prensa** en el número 46

Año 1924, teatro **Fontalba en el número 30**. Tras la proclamación de la Segunda República pasó a llamarse Popular. Recuperó el nombre original tras la victoria franquista, y acabó sus días con el nombre de Álvarez Quintero. En el año 1954 desapareció definitivamente uno los teatros más hermosos de la Gran Vía.

Año 1926, **Palacio de la Música** en el número 35. Se inaugura como **cine Sage** y a partir de 1928 se convierte en palacio de la música

Año 1927, **cine Callao**

Año 1928, **cine Avenida** en el número 37

Año 1935, **cine Imperial** en el número 32

Y en el tercer tramo (de Callao a Plaza de España):

Año 1930, **cine Rialto** en el número 54, entre 1932 y 1934 se llamó cine Astoria

Año 1932, **cine Coliseum** en el número 78

Año 1933, **cine Capitol** en el número 41 en el edificio Carrión que más tarde se denominó Capitol.

Año 1947, **cine Rex** en el número 43.

Año 1949, **teatro Lope de Vega** que posteriormente se transformaría en cine en 1954, en el edificio Lope de Vega que ocupaba los números del 53 al 59

Año 1930 , **cine Gran Vía** en el número 66

Año 1946, **cine Pompeya** en el número 70

Año 1954, **cine Velussia** posteriormente **cine Azul** en el número 76

Con lo expuesto anteriormente se deduce que las actividades económicas que fueron llenando la nueva vía mostraron desde sus inicios una relativa especialización en cada uno de los tres tramos en los que morfológicamente se divide. En el primero de ellos se implanta desde un primer momento, en superficies generosas, el comercio de lujo. En el segundo se instalan los grandes almacenes, las fachadas de escaparate, las compañías de seguros y numerosos hoteles, y compartiendo con el tercer tramo, abundan los edificios polivalentes ó exclusivos de oficinas, destacando entre ellos el edificio de la Telefónica que fue durante mucho tiempo el Rascacielos más alto del país.

El tercer tramo, hasta la plaza de España, se especializó en espacios destinados al ocio, como cines, teatros, salas de fiestas y cafeterías. Los comercios dominantes fueron las librerías y tiendas de tejidos junto a edificios de oficinas. En los bajos del edificio Lope de Vega, Gran Vía 53 estuvo ubicada una gran sala de juegos subterránea conocida como «Los Sótanos» en la que los adolescentes de la época disfrutaban de boleras eléctricas y máquinas de discos.

Existe un consenso amplio en situar la época de 1940-1960 como la de mayor auge y la década de los 60 la del comienzo del declive del comercio de lujo. El oscurecimiento del primer tramo es notorio y va perdiendo parte del esplendor que poseía en los primeros años dando lugar a otra época con otro tipo de establecimientos menos especializados. Los pasos se dirigen a la sociedad de consumo junto con el incremento del poder adquisitivo de la población. En estos años, en los alrededores de la Plaza de Callao se ubican los dos centros emblemáticos en este proceso: El Corte Inglés y Galerías Preciados.

En los orígenes de la calle casi todos los edificios tenían al menos alguna parte de ellos destinados a viviendas. Estos edificios han ido perdiendo este uso al ser habilitadas las viviendas como terciario (oficinas sobre todo). Entre ellos nombraremos el edificio Grassy, el edificio del Museo de Chicote, los dos edificios para viviendas de Seguros la Estrella, la Casa Urquijo y el edificio de viviendas propiedad del Banco Hispano de la Edificación.

3.2.2_Evolución de la presencia de locales de actividad económica en eje por sectores entre 1998 y 2007.

Del análisis realizado al DUAE, destaca el incremento de un 7% en el número de unidades en el año 2007 respecto de las registradas en 1998, al pasar de 1.087 en este año hasta las 1.163 actuales. En datos de empleo, asimismo, se aprecia un más que notable incremento, en torno a un 25%, al pasar de unos 6 mil empleos *estimados* en el año 1998 hasta los casi 7.500 en 2008. El tamaño de las unidades, medido a partir del empleo registrado, observa un ligero incremento (6,6 empleos en 2007 como media; 6 empleos en 1998) habiendo aumentado significativamente, en los 10 últimos años, las unidades que emplean entre 5 y 50 personas (230 uds. en 2007, 3.050 empleos; 174 uds., 2.058 empleos en 1998) si bien hay que destacar que las mismas tres grandes unidades que empleaban, en 1998, entre 200 y 500 personas (estrato máximo registrado en la zona) permanecen, idénticas, en los datos correspondientes al año 2007.

El 93% del total de unidades de actividades recogidas en el DUAE, pertenecen al **sector servicios**, lo cual permite caracterizar la zona analizada en un ámbito casi exclusivo del sector terciario. Hace diez años, la situación no era muy diferente, ofreciendo un patrón estructural caracterizado por los siguientes datos:

- Los locales dedicados a **actividades de distintos tipos de asesoría**: jurídica; de contabilidad; fiscal; estudios de mercado y realización de encuestas; gestión de sociedades; servicios técnicos de arquitectura e ingeniería y otras actividades relacionadas con el asesoramiento técnico, representan, en 2007, algo más del 12% del total de actividades de la zona y suponen un valor similar en los datos de 10 años atrás.
- El conjunto de actividades de **comercio minorista**, es el segundo en número de unidades pudiéndose distinguir dos grandes grupos de locales. De una parte, lo que podría caracterizarse como **comercio ocasional** y del otro, el denominado **comercio excepcional**. En el denominado comercio ocasional se incluyen aquellos establecimientos especializados que se dedican a la venta de alimentos y bebidas, productos farmacéuticos y de belleza y, fundamentalmente, de textiles, prendas de vestir y calzado (mayoritariamente correspondientes a establecimientos franquiciados por grandes marcas textiles). En el comercio excepcional se agrupan el resto de unidades especializadas en la venta al por menor de muebles, electrodomésticos o libros. Existen, aún, tres unidades de venta no especializada en la zona, una de las cuales corresponde a unos grandes almacenes radicados en la Plaza del Callao.
- El siguiente grupo de actividades, en importancia, es el constituido por el conjunto de **actividades inmobiliarias** por cuenta propia y ajena, incluyendo el alquiler de bienes inmobiliarios (10,4% de unidades) y suponen un fuerte crecimiento respecto de los observados en 1998 (64 uds) fruto, sin duda, del último boom inmobiliario.
- Representado por un número de unidades algo menor, aparece el grupo definido por las actividades de las **agencias de viajes**, operadores turísticos y otras actividades de apoyo turístico, constituyendo un conjunto heterogéneo de empresas en cuanto a tamaño de empleo, coexistiendo unidades de tamaño mediano-pequeño (por debajo de 20 empleos) con alguna que emplea a más personas (entre 20 y 100 empleos). Su peso relativo, en los 10 años analizados, se mantiene en un valor prácticamente invariable.
- El conjunto de actividades dedicadas a la **intermediación financiera** se lo constituyen fundamentalmente entidades bancarias y con menor presencia establecimientos dedicados a la administración de mercados financieros y entidades de seguros. El conjunto de las actividades se caracteriza por registrar un tamaño de empleo medio-alto (más de 20 empleados) con presencia de alguna empresa de mayor tamaño (entre 50 y 100 empleos). Este grupo de actividades experimenta un descenso notable respecto del año 1998, en que existían 75 unidades en la zona. La sede central de entidades bancarias y otras empresas, que inicialmente se localizaban en esta vía, se han desplazado a otras zonas de oficinas más modernas como el eje de Castellana.
- El conjunto de actividades relacionadas con las **actividades artísticas y espectáculos** (video, radio, televisión,) con la excepción de la cinematografía que conoció, hace pocos años, épocas de mayor esplendor en cuanto a salas de exhibición, observa crecimiento general en los últimos diez años.

- Las **actividades asociativas**, incluyendo las organizaciones empresariales, profesionales y patronales incrementan ligeramente su presencia en el eje.
- El conjunto de actividades relativas al **hospedaje**, incluyendo hoteles hostales y pensiones y otros tipos de hospedaje de corta duración, no ha sufrido apenas variación en los últimos 10 años en el eje, si bien ha incrementado notablemente en las zonas aledañas. La hostelería (restaurantes, establecimientos de bebidas) en la zona ha sufrido también un apreciable incremento respecto del año 1998.
- El sector de actividades referido a **comercio al por mayor e intermediarios del comercio**, se refiere a las oficinas de atención al público, nunca a almacenes de productos, observa un decrecimiento apreciable respecto de los datos correspondientes al año 1998.
- El incremento de las actividades relacionadas con la **informática** dedicadas, en su práctica totalidad al suministro de software y a actividades de I+D, ha sido notable, al doblar su número absoluto en los últimos 10 años.
- Existe un conjunto de unidades relacionadas con **actividades sanitarias y de acogimiento**, que doblan su presencia respecto de los datos correspondientes al año 1998.
- Las **agencias de publicidad**, con gran arraigo en la zona, incrementan su presencia levemente, empleando mayoritariamente, a pocas personas por unidad, [1-2].
- Habría que señalar, por último, la existencia, en la zona, un número importante de centros de **Formación permanente y otras actividades de enseñanza** (generalmente academias) y de locales dedicados al sector de las **telecomunicaciones**, entre las que existen dos empresas que emplean por encima de 500 personas.
- Las, aproximadamente, 115 unidades restantes, que apenas alcanzan a representar un 10% del total, constituyen un conjunto heterogéneo de actividades que, aunque con frecuencias relativas menguadas, dan cuenta de una riqueza de la actividad económica que, pensamos, habla del carácter cosmopolita actual del la Gran Vía, en consonancia con tiempos pasados.

3.2.3_Distribución y localización de los usos y actividades en el eje de Gran Vía y su entorno.

La primera conclusión a la que se puede llegar es que el eje no presenta un carácter unitario en toda su extensión sino que se diferencian claramente tres tramos; tramo 1, entre C/Alcalá y C/Montera, tramo 2, entre C/ Montera y Pl./ de Callao, y un tercer y último tramo, entre la Plaza de Callao y la Plaza de España.

Usos predominantes de la parcela

Con carácter general, el uso exclusivo terciario se concentra en las parcelas con fachada a Gran Vía, extendiéndose a las parcelas adyacentes e incluso a toda la

manzana en el entorno de la C/Alcála y de la Plaza del Callao que, se puede decir, funciona a modo de salón urbano. El uso exclusivo residencial queda relegado a las parcelas más pequeñas de segunda y tercera línea respecto a Gran Vía, más vinculadas tanto funcional como morfológicamente a los barrios colindantes.

En un análisis más pormenorizado tramo a tramo se puede observar lo siguiente:

En el tramo 1 (C/ Alcalá- C/Montera) se percibe claramente la diferenciación entre el espacio residencial localizado en segunda línea de Gran vía con una parcelación muy pequeña; y la fachada a Gran Vía y Álcala donde predomina el terciario-oficinas (sedes corporativas y oficinas de la Administración no calificadas como dotaciones) y el dotacional Administración Pública junto con el terciario-hostelería (hoteles de 3-4 estrellas). Este último en la fachada orientada al norte.

En el tramo 2 (C/ Montera-PI/ Callao), con un manzanario donde predominan los usos terciarios heterogéneos y variados, se diferencia claramente la fachada orientada al sur de la norte. En las parcelas localizadas en la fachada con orientación sur, predominan oficinas y hoteles mientras que en las parcelas situadas en fachada con orientación norte se han radicado los usos comerciales, fundamentalmente en el entorno de Callao, y algún hotel, hacia Montera.

El tramo 3 (desde la Plaza de Callao hasta Plaza España) presenta el mayor número de los edificios mixtos de terciario(oficinas, hoteles)–vivienda de todo el eje. Los hoteles adquieren una presencia importante en la fachada a Gran Vía mientras que la vivienda se concentra en 2ª línea entre las calles San Bernardo y el mercado de Mostenses y en el entorno de la calle Leganitos.

El uso predominante bajo rasante será el almacenaje-comercial y espectáculos, concentrado en la fachada orientada a Norte de la Gran Vía en el tramo central (entre Callao y Motera); y en ambas fachadas en el tramo 3 en los entornos de la calle San Bernardo y la calle Leganitos. Destaca la casi inexistencia de aparcamiento subterráneo en los edificios con fachada a Gran Vía.

Usos pormenorizados en planta baja y zócalo en el eje.

La primera característica es que este zócalo va transformándose a lo largo del eje ocupando desde la planta baja y planta primera hasta todo el edificio y pasando por ocupar la planta baja y 1, 2 o 3 plantas más según el tramo del eje. Ese zócalo se extiende a las calles adyacentes, en algunos casos, hasta quedar reducido a la planta baja en la parte posterior de las manzanas o incluso desaparecer y convertirse en una trasera, con o sin puerta de servicio, de la actividad de la fachada.

En el tramo 1 (C/Alcalá- C/Montera), en las manzanas con fachada a Gran Vía orientadas a Sur, predominan las oficinas y Servicios de la Administración. Aparecen grandes locales pasantes que generan traseras en la parte posterior, con la excepción del tramo central de la C/ Reina, en el entorno de la C/ Clavel con destacable presencia de comercio y coctelerías. El zócalo, como tal, desaparece prácticamente en el tramo más próximo a la C/ Alcalá, coincidiendo con los edificios destinados a la Administración Pública y a las sedes corporativas. La presencia del zócalo comercial en las manzanas del eje se reduce a un loteado de locales en planta baja en el tramo central y hacia la C/Hortaleza junto con algo de comercio especializado en la esquina con la C/ Victor Hugo

Los edificios con fachada Norte a Gran Vía, situados en el tramo 1, combinan comercio con oficinas con servicios de venta y de la Administración y hoteles. La presencia de locales grandes pasantes genera traseras en la calle Caballero de Gracia sobre todo en el tramo hacia Alcalá que se diversifica con la aparición de comercio en el entorno de la Capilla. El zócalo en la propia fachada a Gran Vía presenta una configuración menos homogénea que en el otro lado de la calle aunque también se reduce a una planta y fundamentalmente a las zonas centrales de la fachada salvo en el edificio de usos mixtos que configura la esquina con Caballero de Gracia donde abarca al menos dos plantas.

El tramo 2 del salón urbano (C/Montera- PI/ Callao) destaca por el predominio de las grandes piezas de comercio y recreativo (cines) de la Plaza de Callao y la hostelería junto con el recreativo en el entorno de las PI/ del Carmen. Presencia de locales pequeños en las calles transversales de este tramo. En cuanto a los edificios con orientación sur, predominan los locales destinados al comercio que se extienden hacia la calle Fuencarral y Hortaleza. Las traseras a C/Desengaño presentan pocas entradas de servicio y escasez de actividad, concentrándose de manera destacada el comercio y los restaurantes en la C/Concepción Arenal.

Es en este tramo de la Gran Vía donde el zócalo llega a ocupar las 3-4 primeras plantas, fundamentalmente con uso comercial o recreativo (cines), en edificios, que como ya se ha comentado, suelen albergar usos de terciario-oficinas y mixtos (oficina-hostelería). Los edificios de usos mixtos suelen presentar un zócalo más heterogéneo en cuanto a las actividades que albergan, es decir la mixticidad del edificio se refleja también en su zócalo.

El tramo 3 presenta un loteado mayor de locales, de menor tamaño, con mayor heterogeneidad de actividades que los otros tramos de Gran Vía. Mayor concentración de actividades recreativas con los teatros musicales en el propio eje y los restaurantes y ocio nocturno en el entorno de la C/Silva. Las traseras casi no existen en el tramo cercano a la PI/ de Callao para concentrarse alrededor del Mercado de los Mostenses y en la calle San Ignacio de Loyola así como en la fachada posterior que da a C/Flor Alta. Lo hoteles se localizan en las calles transversales.

El zócalo que presentan los edificios en este tramo adquiere una gran importancia ocupando un mínimo de 2 plantas que se amplía a 3-4 en los extremos, hacia PI./ de España y hacia PI./ de Callao, en la fachada orientada a Suroeste y solamente hacia Callao en las fachadas orientadas a Nordeste. Las actividades, ya se ha comentado, son diversas con más presencia de usos de ocio-recreativos, espectáculos y un presencia comercial menor que en el tramo 2 pero muy diversificada (ropa, joyería, decoración, telefonía, agencias de viaje, etc).

La oferta comercial

También en este aspecto, la Gran Vía presenta características diferenciadas según el tramo que se analice.

El tramo 1, el correspondiente al situado entre la calle de Alcalá y la calle Montera, la oferta se centra en el comercio especializado con la permanencia de algunos de los comercio de lujo (joyería) que caracterizaban al eje. Junto a esto, la decoración y la

ropa y complementos se configuran como los sectores predominantes de la oferta comercial en el tramo.

El tramo 2, entre la calle Montera y la Plaza de Callao se configura como un gran salón comercial, donde se concentra el comercio especializado y “franquiciado” vinculado a la moda. Este fenómeno se extiende desde Gran vía hacia Fuencarral y Hortaleza por un lado y hacia la Puerta del Sol por las calles comerciales tradicionales de Preciados y del Carmen, ejemplo paradigmático del concepto de “centro comercial abierto”. Este fenómeno se explicará con más detalle más adelante al hablar de los grandes operadores comerciales radicados en este entorno y que parecen estar en un proceso de expansión importante y de “fagocitación” de otras actividades y operadores locales. Junto a este fenómeno es importante destacar la presencia de una significativa concentración de librerías en torno a la calle de la Salud. El comercio de proximidad queda relegado a las calles transversales y en los puntos alejados del ámbito, vinculados a la residencia y los barrios colindantes.

En el tramo 3, como ya se ha comentado anteriormente, la actividad comercial se mezcla con otras actividades terciarias y de igual modo, la oferta comercial aún siendo menor, es más variada. En torno al cruce de Gran Vía con la calle San Bernardo se localiza el comercio de moda y prendas de vestir. Especial interés encontramos en la C/ Libreros que, pese a la deriva actual, mantiene una concentración elevada de librerías (de nuevo y viejo), actividad que ha caracterizado la calle desde siempre y que da origen a su propio nombre. Hacia la Plaza de España, la actividad comercial disminuye si bien aumenta el comercio de proximidad, regentado principalmente por inmigrantes, fenómeno no específico del área sino común en toda la ciudad en los últimos años.

Ocio

Las actividades relacionadas con el ocio han sufrido una profunda transformación en el eje de la Gran Vía con especial incidencia en la industria cultural vinculada al cine y teatro musical y que se ha materializado con el cierre de la mayor parte de las grandes salas de proyección cinematográfica y la reconversión de algunas de ellas en teatro musicales. Este fenómeno tan importante ha requerido un apartado específico

En la actualidad se mantiene en activo, 4 cines (tres en torno a la Plaza de Callao y uno más con fachada a la Pl./ del Carmen y a la calle Montera) y otras 5 salas se encuentran cerradas y en proceso de transformación. En paralelo a este fenómeno, han aparecidos 4 nuevos teatros (8 antiguos cines transformados) especializados en teatro musical y localizados en el tramo 3 de la Gran Vía, entre Plaza de España y la Plaza de Callao. No hay apenas salas de conciertos en el ámbito, fenómeno común y que denotan ostensiblemente la práctica ausencia de locales de este tipo en toda la ciudad. Aparecen como fenómenos interesantes tres espacios multifuncionales, dispersos dentro del ámbito del análisis, donde confluyen actividades de restauración, ocio nocturno y actuaciones musicales y teatrales.

Si bien abundan los locales destinados a usos recreativos fundamentalmente bares, restaurantes y clubes a lo largo del eje en el tramo 3, se detecta un fenómeno de aparición de nuevos locales de restauración concentrados en el entorno de la calle Silva (tramo 3) y en todas las calles transversales al eje en el tramo 2.

En torno a la C/ Reina y C/ Clavel han ido apareciendo en los últimos años coctelerías que han venido a configurar este entorno como zona de copa y ocio nocturno. También actividades relacionadas con el ocio nocturno son las discotecas, si bien, en

este caso, aparecen localizadas en los bordes del ámbito de estudio en el tramo 3 y en los alrededores de la calle Montera.

Turismo

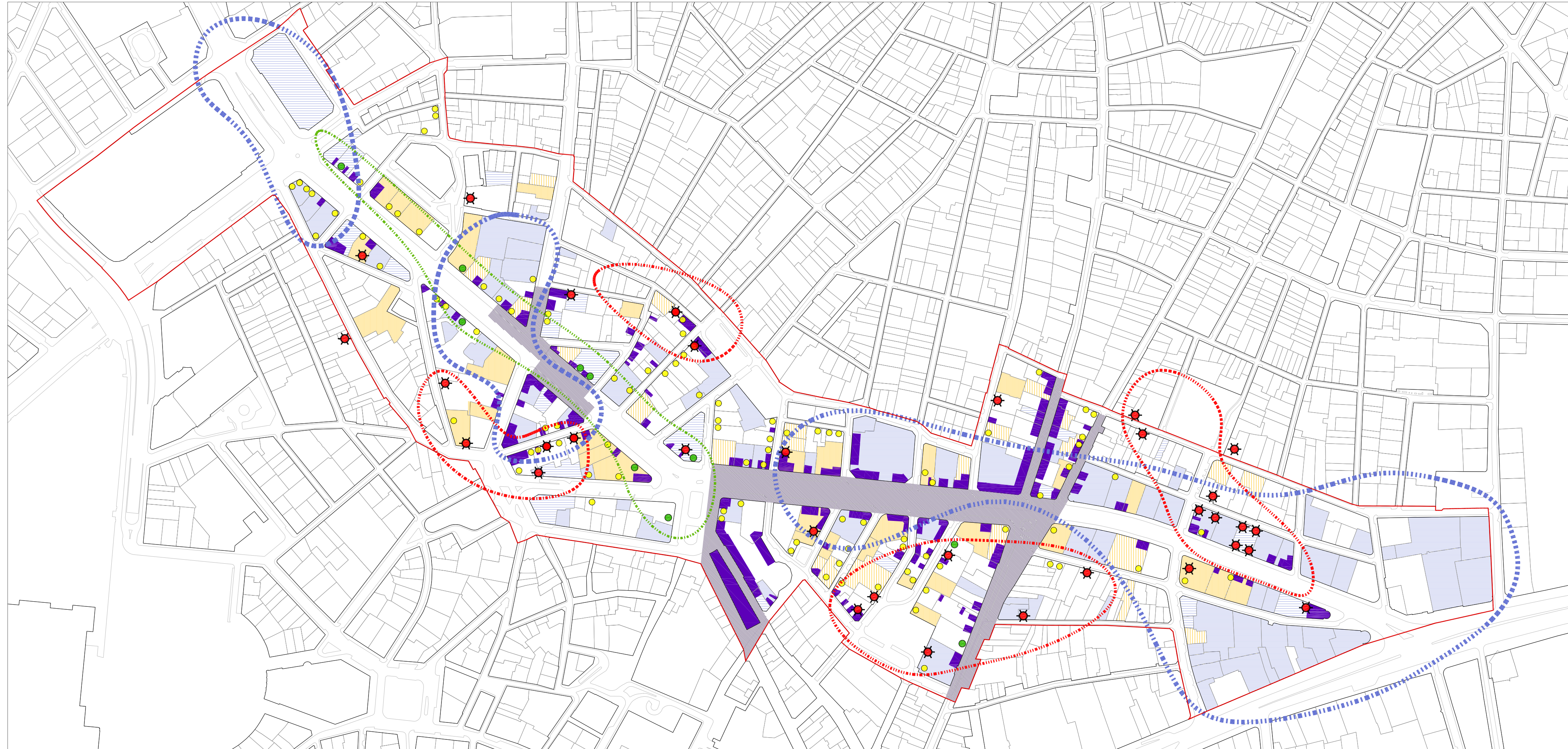
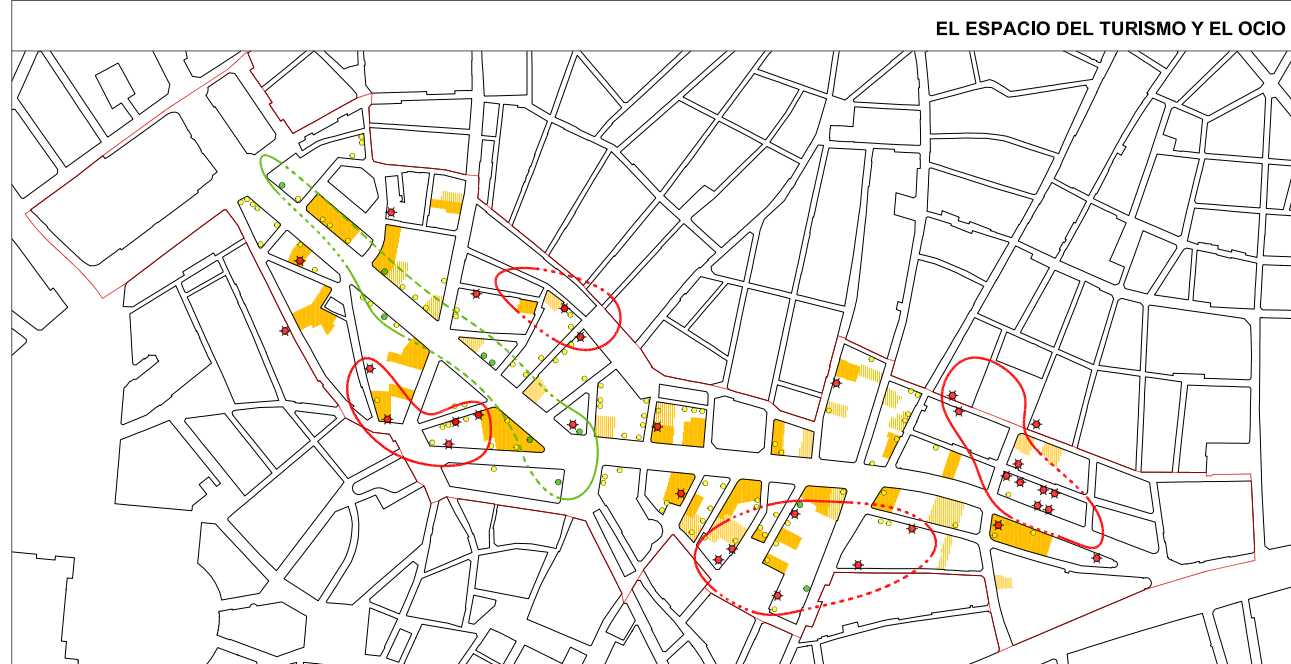
La Gran Vía parece configurarse como un espacio turístico de primer orden en la ciudad de Madrid. De aquí, la presencia, cada vez más importante de actividades relacionadas con este sector.

Como ya se ha comentado en párrafos anteriores, cabe destacar la importante presencia de establecimientos hoteleros en el entorno. Así, los hoteles de cuatro estrellas se localizan en el propio eje de Gran Vía y en las cercanías de la Plaza de Santo Domingo. Los hoteles de tres estrellas se distribuyen también a lo largo del eje, fundamentalmente en los tramos 2 y 3 de la Gran Vía. Estos hoteles de 3 y 4 estrellas se ubican fundamentalmente en la fachada orientada a norte mientras que en la fachada orientada a Sur de la Gran Vía se sitúan preferentemente los hostales y hoteles de menor categoría. Esta distribución se observa claramente en el tramo 3 de Gran Vía, entre la Plaza de España y la Plaza de Callao.

En los últimos tiempos, han aparecido pequeños hoteles con un perfil característico (diseño moderno, usuario joven...) que se han localizado en la "segunda y tercera línea" de Gran Vía -en torno a la Plaza del Carmen, Corredera Baja de San Pablo etc-. Destaca la presencia importante de hostales y hoteles de menor categoría localizados fundamentalmente en la mitad norte del ámbito.

Otro elemento que nos permite detectar el papel del eje como atractor turístico es la presencia de la vía entre los recorridos de los autobuses turístico de la ciudad. Así, al menos tres líneas de autobuses turísticas recorren la Gran Vía íntegramente y algunas más, parcialmente; y, al menos dos de ellas tienen paradas a lo largo de la vía.

En el tramo 3, en las calles transversales al eje, entre San Bernardo y Callao así como en el entorno de Plaza de España, se concentran gran número de agencias de viajes; y, al menos, tres establecimientos de cambio de dinero (tramos 2 y 3).



- LIMITE DE ACTUACIÓN

- LAS GRANDES ÁREAS**

 - EJES COMERCIALES
 - EL ESPACIO DE LAS OFICINAS
 - EL ESPACIO DEL OCIO_NOCTURNO
 - EL ESPACIO DEL OCIO_ESPECTÁCULOS

- USOS Y ACTIVIDADES**

 - BAJOS COMERCIALES
 - EDIFICIOS DE OFICINAS
 - EDIFICIOS DE OFICINAS Y OTROS USOS
 - HOTELES
 - HOSTALES
 - ★ LOCALES DE OCIO NOCTURNO
 - LOCALES DE ESPECTÁCULOS
 - BARES Y RESTAURANTES

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
 EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
 DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
 SECCIÓN DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
 ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
 UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID

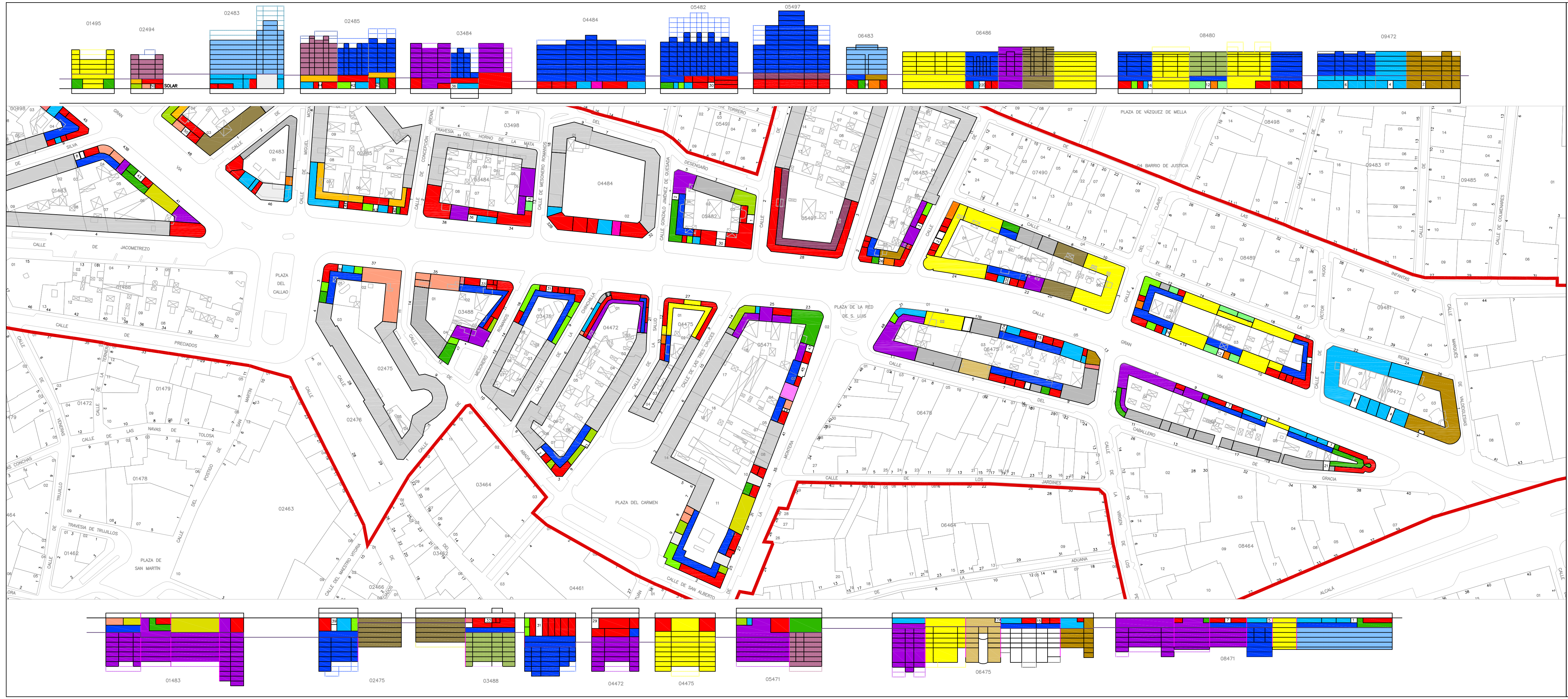


ESCALA 1_3.000

0 20 40 60 80 100

marzo 2009

D.3.2.3.1 SÍNTESIS ACTIVIDADES ECONÓMICAS



- TERCIARIO**
- COMERCIAL 1ª NECESIDAD
 - COMERCIAL NO ALIMENTARIO
 - COMERCIAL AL POR MAYOR
 - COMERCIAL ALIMENTARIO ESPECIALIZADO
 - HOSPEDAJE HOTEL
 - HOSPEDAJE HOSTAL
 - OFICINAS CON SERVICIO DE VENTA
 - OFICINAS DE DESPACHOS PROFESIONALES
 - OFICINAS DE SERVICIOS DE LA ADMINISTRACIÓN
 - RECREATIVO RESTAURANTES
 - RECREATIVO BARES
 - RECREATIVO CLUBES
 - RECREATIVO ESPECTÁCULOS (cine, teatro)
 - RECREATIVOS SALAS DE REUNIÓN
 - OTROS RECREATIVOS
 - OTROS SERVICIOS TERCIARIOS
- DOTACIONAL**
- EQUIPAMIENTO EDUCATIVO
 - EQUIPAMIENTO RELIGIOSO
 - SERVICIOS A INMIGRANTES
 - OTROS SERVICIOS
 - SERVICIOS DE LA ADMINISTRACIÓN
 - EQUIPAMIENTO CULTURAL
 - LOCAL VACIO
- INDUSTRIAL**
- industrial general artesanal
- EN OBRAS**
-
- LEYENDA ALZADOS**
- USO MIXTO VIVIENDA + TERCIARIO
 - USO MIXTO HOSPEDAJE Y OFICINA
 - USO EXCLUSIVO TERCIARIO OFICINA
 - USO EXCLUSIVO TERCIARIO OFICINAS DE LA ADMINISTRACIÓN
 - USO EXCLUSIVO TERCIARIO HOTEL
 - USO EXCLUSIVO TERCIARIO HOSTAL
- OTROS**
- Nº PORTALES
 - TRASERAS
 - PASAJE COMERCIAL
 - ESCAPARATES
 - VADOS
 - FACHADAS SIN ZÓCALO DE ACTIVIDAD
 - LÍMITE FUNCIONAL

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO Y REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO

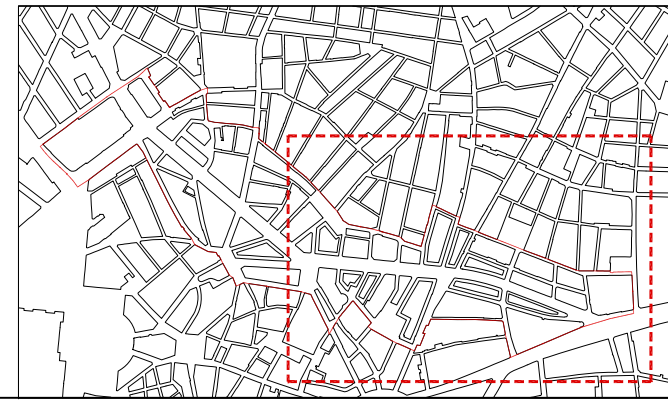
INSTITUTO JUAN DE HERRERA
 SECCIÓN DE URBANISMO

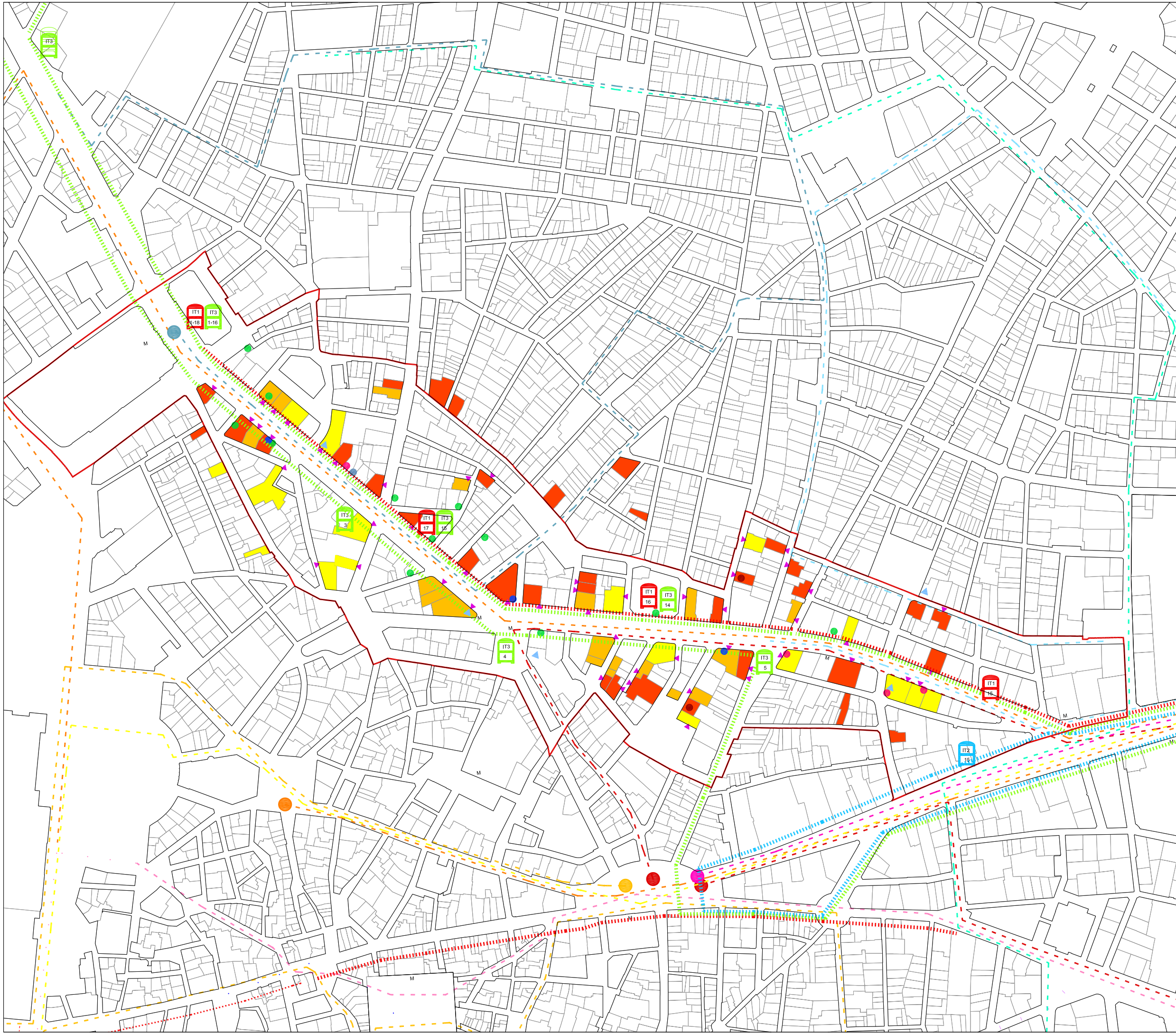
ESUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
 UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID

ESCALA 1:5000

diciembre 2008

D.2.2.3.b USOS PORMENORIZADO
 FACHADA GRAN VÍA





- LÍMITE FUNCIONAL

- HOSTELERÍA**
- HOTEL ****
- HOTEL ***
- HOSTAL
- HOSTAL CHINO
- ▲ ACCESO A HOTELES Y HOSTALES

- AGENCIAS DE CAMBIO DE DINERO
- RESTAURANTES ASOCIADOS A HOTELES
- AGENCIAS DE VIAJES
- ▲ VISTAS PANORAMICAS (TERRAZAS, MIRADORES)

- AUTOBUSES TURÍSTICOS**
- IT1
8 IT2
1 IT3
2 Líneas de IT
Número de parada
- IT1 Madrid Histórico
- IT2 Madrid Moderno
- IT3 Madrid Monumental

- ITINERARIOS TURÍSTICOS CENTRO**
- I.T1_Madrid Literario (Plaza Jacinto Benavente-Calle del Prado)
- I.T2_Madrid Medieval (Plaza Mayor-Arco de Cuchilleros)
- I.T3_Madrid Romántico (Plaza del rey-Plaza del 2 de mayo)
- I.T4_Madrid de Gran Vía a Princesa
- I.T5_Madrid de los Austrias (Puerta del Sol - Calle Arenal)
- I.T6_Madrid Moderno (Plaza Castilla - Plaza Colón)
- I.T7_Madrid de los Borbones (Plaza de la Independencia - Carrera de San Jerónimo)
- I.T8_Madrid Paseo del Arte (Plaza de Cibeles - Carlos V)
- I.T9
- I.T13
- I.T14

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO

DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCION DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_5000

0 50 100 150 200 250

marzo 2009

3.2.4_ Estructura empresarial: cadenas y grandes operadores.

Otro de los objetivos de este estudio fue intentar realizar un retrato de los agentes económicos que operan en el área y de cuál es la estructura empresarial que existe, soporta y gestiona la ingente cantidad de actividades que se localizaban en el entorno. Para ello, nos centramos en tres sectores fundamentales: el comercio relacionado con la moda, la restauración y la hostelería. El análisis se centró en dos aspectos: determinar quiénes son los grandes agentes que operan y clasificar estos operadores en función del grado de expansión empresarial (cadena internacional, cadena nacional, cadena local, comercio local, etc...)

Se puede decir que en los últimos años se ha producido un desembarco importante de las grandes cadenas internacionales y nacionales que han fagocitado y/o desplazado a los operadores locales y con ellos gran parte de las actividades menos competitivas (cines, comercio especializado no franquiciado, etc..). Este desembarco se ha concentrado fundamentalmente en la zona que hemos denominado salón urbano (tramo 2, entre Callao y Montera) conectándose con otros espacios donde se producía este fenómeno más o menos de forma simultánea como en entorno de Preciados-Sol y la calle Fuencarral. En el tramo 3, entre Gran Vía y Plaza de España, estos operadores han ocupado las esquinas de las manzanas con fachada a Gran Vía y a La Plaza de Santo Domingo. El tramo 1, entre Alcalá y Montera, se ha convertido en un espacio de representación con importante presencia de sedes corporativas fundamentalmente bancarias y Servicios de la Administración Pública (Consejerías, etc...). En las calles transversales a Gran Vía se sitúan, con frecuencia, pequeñas cadenas locales mientras que el comercio local ha quedado relegado a las bordes exteriores del ámbito.

En el sector comercial, la Gran vía y su entorno, y fundamentalmente el tramo comprendido entre Callao y Montera, se ha convertido en el espacio franquiciado de la moda y de las grandes cadenas vinculadas a la venta de prendas de vestir y de complementos. De las grandes empresas, será en Corte Inglés, el operador más importante con una presencia cada vez mayor en el ámbito y sobre todo en la zona de Preciados-Sol. En el ámbito funcional delimitado para el análisis tiene 4 establecimientos además de los ya mencionados del entorno de Preciados-Sol (situados fuera del ámbito de análisis). Otro de los operadores más importantes es Inditex (Zara,etc..) con 7 establecimientos (cinco de ellos en la propia Gran Vía). El grupo H&M ha ubicado dos establecimientos en el entorno privilegiado y emblemático de Callao (uno en el antiguo cine Avenida). El grupo Cortefiel tiene dos tiendas (una en el tramo 2 y otra en el tramo 3). Otros operadores, como el Grupo CONDIPUNT presenta tres establecimientos en el tramo 2 (dos en el propio eje y uno en la calle Fuencarral); y el grupo DIAGOMODA con 4 establecimientos (dos en la calle Fuencarral y uno en el tramo 3 de Gran Vía). Por último, el grupo Mango localiza un establecimiento en el propio eje de Gran Vía, entre Callao y Montera (tramo 2).

La presencia de estos operadores en el ámbito es demoledora y poderosa y tiene un efecto perverso al engullir las actividades que producían sinergias positivas y que habían ayudado a configurar el espacio atractivo, variado y complejo de la Gran Vía.

En cuanto a la hostelería, parte de la importante oferta hotelera nueva o renovada del ámbito se ha generado en torno a la localización de grandes cadenas hoteleras, entre ellas cabe destacar:

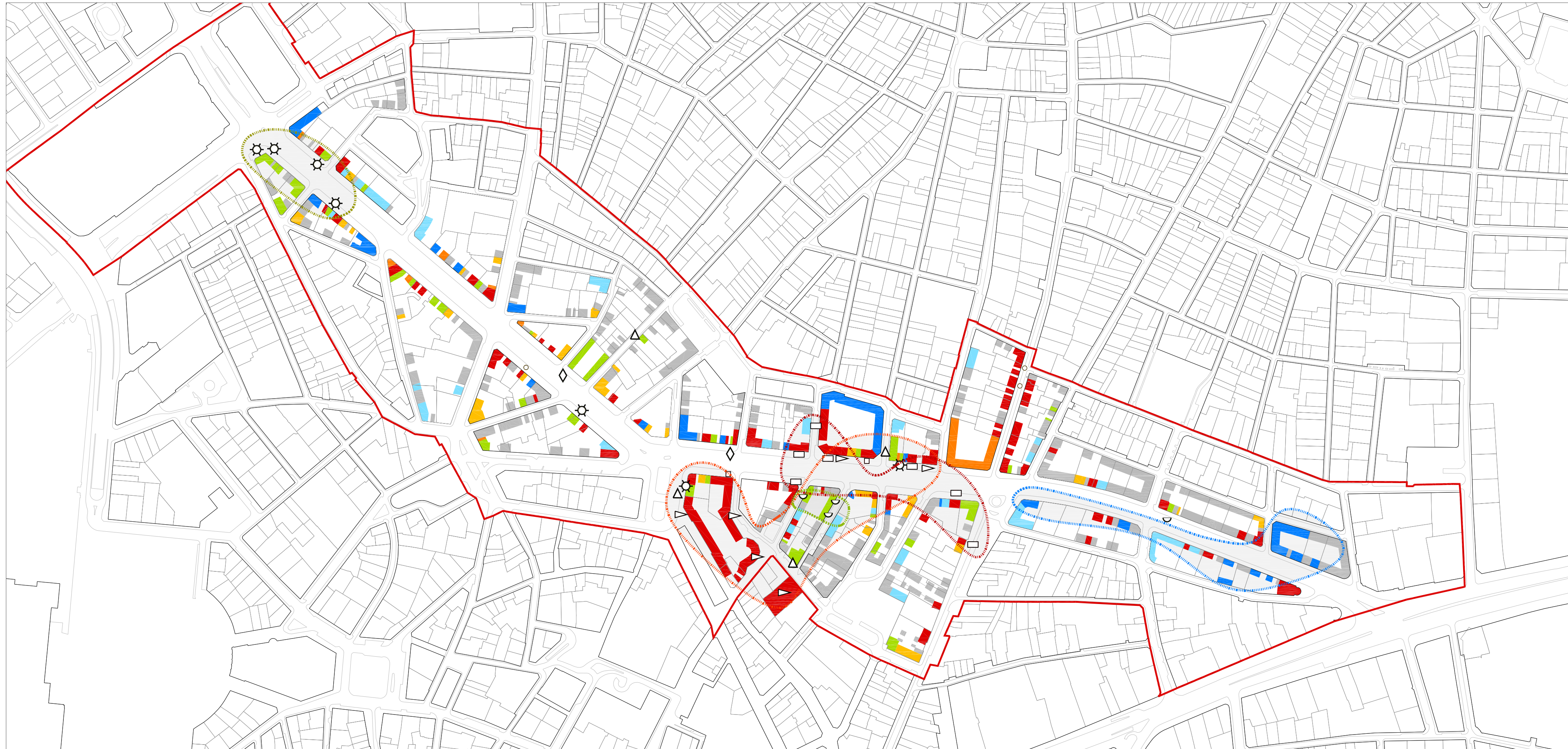
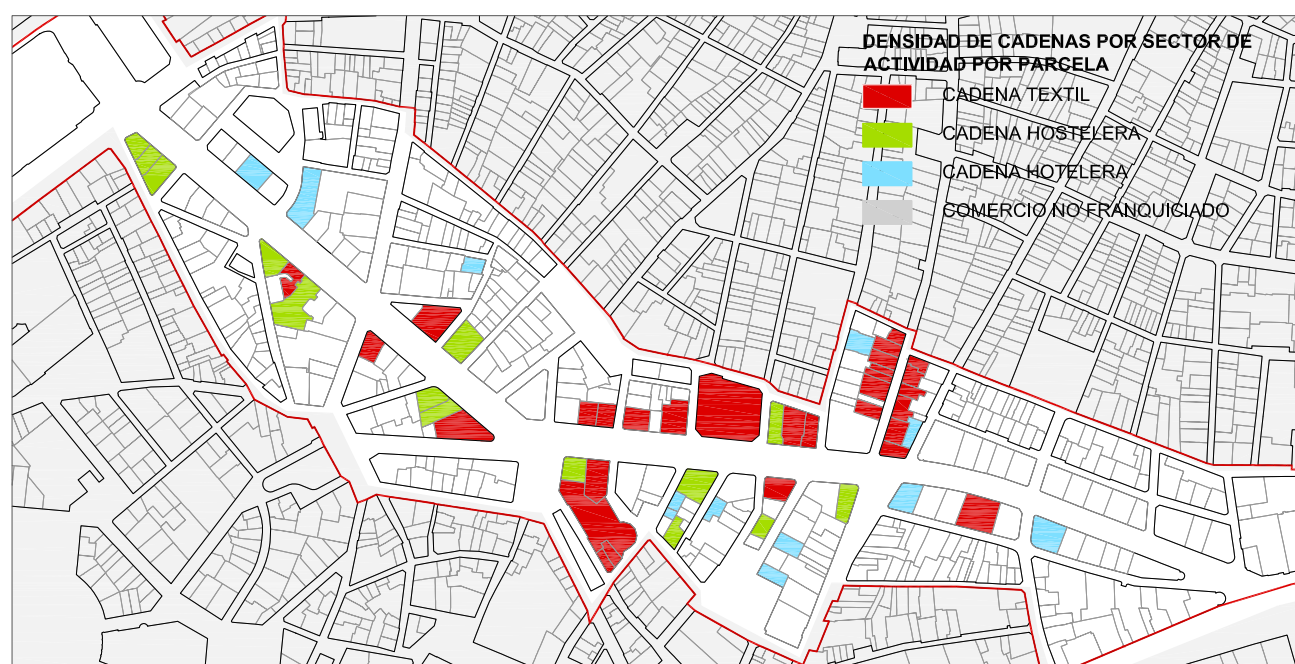
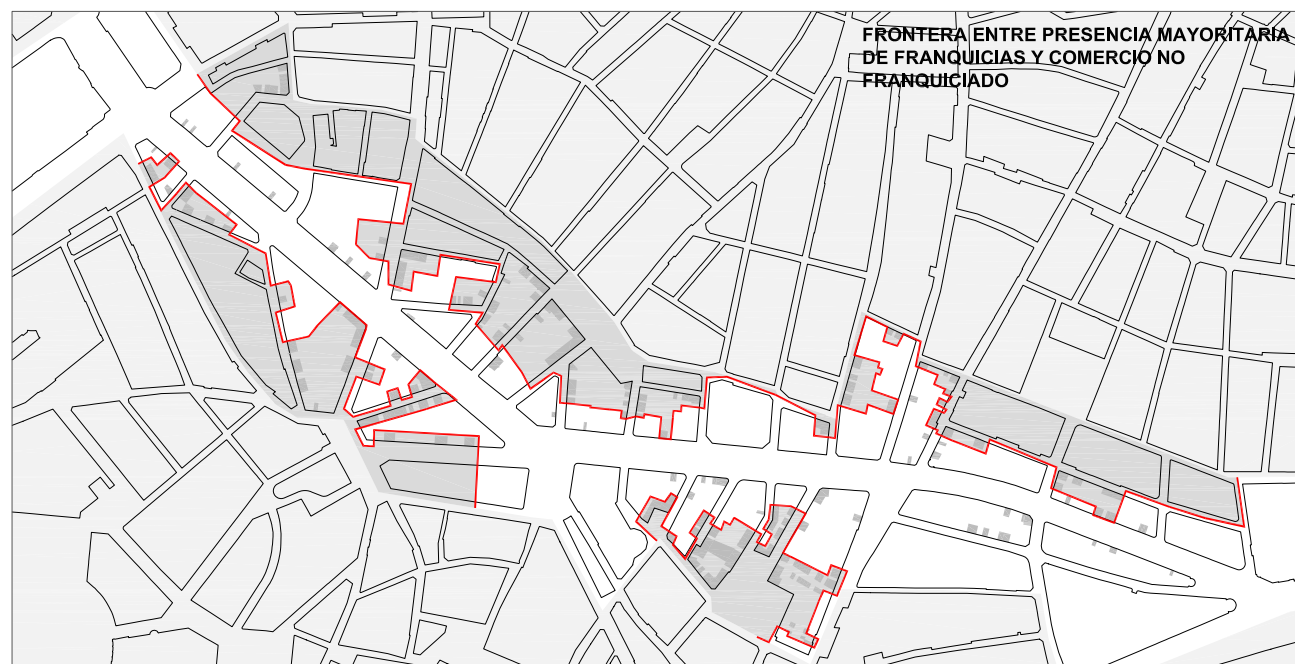
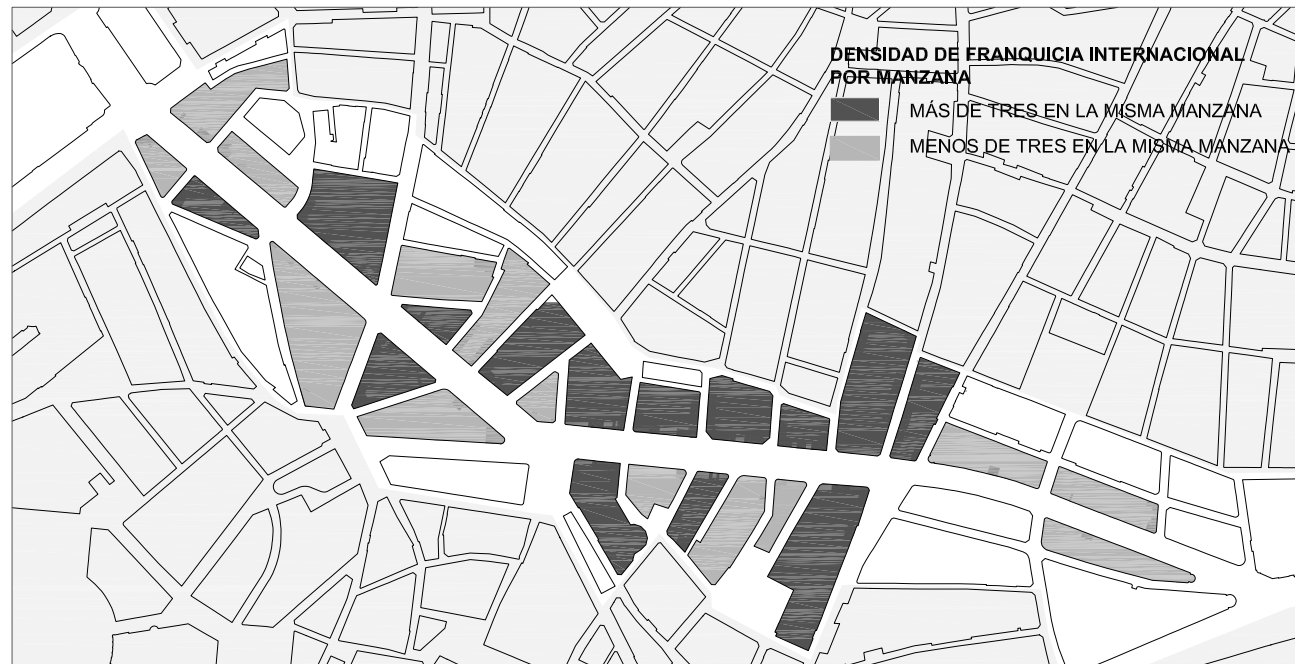
_El grupo Bestwestern participa de cuatro establecimientos situados: el primero en el propio eje en el tramo 2, un segundo en la calle Silva, un tercero en la calle Libreros y el cuarto en la calle Isabel la Católica.

_El grupo High –Tec Hoteles tiene 9 establecimientos en el ámbito pero ninguno en el propio eje. Así, 4 se localizan en el entorno de la Plaza del Carmen, 2 en la calle Hortaleza, 1 en la calle Isabel la Católica, 1 en la calle de San Bernardo, y el último en la esquina de la calle Desengaño con Gonzalo Jiménez de Quesada.

_El grupo Vincci, presenta 2 hoteles en el eje de Gran Vía.

_El grupo Trip, con tres establecimientos en el propio eje.

El último sector analizado fue el de la restauración, detectando la presencia de 6 grandes operadores: encabeza la lista, el Grupo Vips, con 7 establecimientos (5 en el eje entre los tramos 2 y 3 y uno en Callao); el Grupo EATOUT, con 5 establecimientos (Pz/ Callao, esq. Gran Vía con C/Gonzalo Jiménez de Quesada, esq. C/Chinchilla y C/ Abada, Gran Vía y C/Silva; el Grupo Río con 3 establecimientos (uno en Gran Vía en el tramo 1, dos en el tramo 2); Grupo Zena, con un establecimiento en C/Libreros ; el grupo Telepizza, con un establecimiento en el eje de Gran vía; y por último MacDonald's, con dos establecimientos (uno en Gran Vía esq. C/Silva y el histórico de Gran vía con Montero).



- LÍMITE FUNCIONAL**
- COMERCIO FRANQUICIADO**
 - CADENA TEXTIL/COMPLEMENTOS
 - CADENA HOSTELERÍA
 - CADENA TECNOLOGÍA
 - CADENA HOTELES
 - CADENA CORPORACIONES
- INDITEX
- ELCORTEINGLÉS
- HM
- DIAGOMODA
- VIPS
- EATOUT
- ZENA
- RÍO

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO

IJH
SECCIÓN DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID

ESCALA 1:2.000

0 10 20 30 40 50

marzo 2009

D.3.2.4 ESTRUCTURA EMPRESARIAL

3.2.5_La deriva actual: “tendencias” y procesos.

No es fácil explicar la actual deriva de la Gran Vía y su entorno pero se ha intentado definir los procesos, emergentes o iniciados hace tiempo, relacionados con el campo de las actividades y usos . Algunos de estos procesos son consecuencia directa de las características específicas de la Gran Vía (procesos coyunturales) pero la mayoría se inscriben en procesos que se están produciendo de forma general en el territorio madrileño (procesos estructurales) y que afectan de forma específica al ámbito de la Gran Vía, caracterizado desde su origen por constituir no sólo un eje de centralidad fundamental de la ciudad sino también el espacio singular y simbólico de la representación.

El primer aspecto que cabe destacar es el contraste entre la estabilidad del soporte urbano que estamos analizando, característica bastante lógica porque estamos en un ámbito de ciudad consolidada, frente a la inestabilidad de algunas de las actividades que se localizan como la continua apertura y cierra de locales comerciales y de restauración, con una vida muy efímera.

En la actualidad 9 edificios con fachada a la Gran vía están en proceso de transformación sin contar el Edificio España y otros 10 más en las inmediaciones del eje. En cuanto a los locales comerciales, en el tramo 3 y con especial intensidad en el entorno de la Plaza de Soledad Torres Acosta, se localizan gran número de locales vacíos y/o en transformación, locales vinculados al fenómeno TriBall. Cercano a éste, en torno a la calle Libreros también se concentran locales vacíos. En este mismo tramo de la Gran Vía pero al otro lado del eje, vuelven a aparecer locales vacíos dispersos entre Pz. España y Pz. Callao. En el tramo 2, los locales vacíos se sitúan alrededor de la Pz. Del Carmen mientras que en el tramo 1, prácticamente no hay ningún local vacío.

La presencia de tantos locales vacíos puede interpretarse, por un lado, como una debilidad de la estructura de actividades, caracterizada por la continúa apertura-cierre de locales que ya se ha comentado pero, por otro lado, puede indicar una cierta potencialidad para la transformación, con locales vacantes a la expectativa, dispuestos a “entrar en carga” cuando el momento parezca oportuno.

El cierre de las grandes salas cinematográficas y de los establecimientos históricos de venta discográfica.

El cierre de los cines y el cambio de uso de los contenedores que esta actividad ha ido desocupando supone el mayor cambio de imagen de la gran avenida. Desde 1997, el Plan General los protegía manteniendo el uso dotacional. En diciembre de 2004 se modifica el Plan General, cumpliendo el convenio firmado con los empresarios del sector el año anterior, quedando pendiente la elaboración de un plan especial para cines y teatros.

El cambio de uso de los cines ha permitido que estos locales, se conviertan en multisalas, restaurantes, teatros o establecimientos comerciales. En el año 2000 había 13 cines en la Gran Vía, en la actualidad quedan tres: el Capitol, el Palacio de la Prensa y el Callao. Algunas salas de cine se han convertido en teatro, entre ellos el Coliseum, el Imperial, el Gran Vía, El Rialto y el Lope de Vega, pero no todas tienen espacio para transformar la pantalla en escenario, y en muchos casos optan por

aprovechar las nuevas necesidades del mercado, resultando mucho más rentable la conversión en centro comercial.

Las salas han ido cerrando y después han sido ocupadas por otras actividades. Desde 2005, el cine Rex permanece cerrado y en estado de abandono. En enero de 2007 se autoriza a los dueños del cine Avenida y la sala de fiestas Pasapoga, a convertir el local en centro comercial. En septiembre del mismo año se aprueba la conversión del cine Azul en un restaurante aunque desde 2005 venía funcionando como restaurante de comida rápida.

El edificio del cine Pompeya contendrá hotel, cine y tienda. El nuevo hotel se abrirá en las plantas altas del inmueble. El cine, a través de unas puertas correderas, podrá ser utilizado por el hotel como sala de convenciones y la antigua joyería Sotolargo se integra en el complejo para convertirse en la boutique del hotel.

Por último, recientemente, en mayo de 2008 y tras más de 80 años de actividad, los propietarios del cine Palacio de la Música han pedido al Ayuntamiento un cambio de uso.

Pero la realidad es que este proceso no es exclusivo del espacio que analizamos. El cambio en los hábitos del público y el florecimiento de los complejos cinematográficos ubicados en el extrarradio de la ciudad, supone cambios en el tipo de explotación del negocio del cine. La huida de gran número de espectadores hacia estos complejos más modernos, con facilidad de aparcamiento y una oferta diversa de distintas películas en el mismo local, lleva consigo que gran parte de los antiguos cines pierdan competitividad y echen el cierre para cambiar de actividad.

Hace poco más de una década, las grandes salas de la Gran Vía como las de Fuencarral y el barrio de Salamanca, mantenían el privilegio de ser cines de estreno, donde se pasaban en exclusiva y durante un cierto periodo de tiempo las películas que luego se exhibían en otras salas. Cuando se empieza a estrenar simultáneamente en múltiples salas, las que están en estos tres ejes protegidos empiezan a decaer.

Hay otras actividades relacionadas con el mundo del espectáculo y la música que se ven afectadas por el auge de nuevas tecnologías y prácticas de mercado. Así en 2005, asistimos al cierre de uno de los templos de la música en España, la tienda Madrid Rock que mantuvo su actividad 24 años, desde 1985, en Gran Vía 25.

La “banalización” del espacio comercial: de la coexistencia del comercio de lujo y los almacenes populares a la invasión de las franquicias.

En lo que es preciso incidir es en la influencia que los cambios en la estructura comercial están generando en la imagen de la zona. El Centro de la ciudad sigue siendo un lugar privilegiado y de prestigio para las compras tanto para sus habitantes como para el turismo que la visita. Aún con la proliferación de grandes áreas comerciales en la periferia, la tipología urbana del centro con los comercios a pié de calle, permite combinar la estancia y el paseo al aire libre con la compra o simplemente el “mirar escaparates”.

El tejido comercial del centro de la ciudad, lejos de desaparecer, se encuentra inmerso en un proceso de renovación conservando y potenciando sus ventajas frente a otros modelos como los centros comerciales y las grandes superficies, en este sentido se orientan las políticas públicas para el alivio del tráfico y ensanchamiento de las zonas de paseo, que se han puesto en marcha en otras ciudades europeas.

La Gran Vía, como eje comercial concurrido y espacio de paseo, ha ido sucumbiendo al empuje de las grandes multinacionales españolas del sector textil, Inditex y el universo Zara junto a otros grupos de moda como Cortefiel, Mango, H&M..., que aprovechan el público masivo para su negocio y refuerzan el prestigio de la marca con su apertura en el centro de la ciudad. Los contenedores de los cines que cierran y las generosas superficies de otros locales de negocios que sucumben ante la modernidad, son espacios idóneos para este tipo de comercio. Proceso similar se viene observando en la ubicación de franquicias de comida rápida que conviven en el espacio con la presencia de restaurantes y otros locales de hostelería más tradicionales. No hay duda que ambos tienen una influencia decisiva en el incremento del empleo en especial en los locales de estratos de empleo intermedios (entre cinco y 50 empleos).

Quizás sea ésta, una de las derivas más importantes y que conduce hacia proceso de “banalización” ligado a las franquicias de moda en el tramo del salón, entre Preciados y Montera y que se extiende hacia Fuencarral-Hortaleza, con una potentísima capacidad de expansión hacia el resto de los tramos del eje y su entorno más inmediato. Este proceso invasivo repercute en el espacio físico destruyendo la complejidad del mismo y acercándolo a la simpleza y homogeneidad de un centro comercial (“mall”).

El comercio de proximidad queda minimizado y relegado a los bordes del ámbito, regentado principalmente por inmigrantes y vinculado a los espacios residenciales situados a la espalda de Gran Vía.

También es importante no olvidar que, en cuanto al continuo desarrollo como área comercial, de las seis grandes zonas comerciales de Madrid, dos se localizan en su entorno próximo, el área de Preciados-Sol-Mayor-Arenal, y que con su prolongación por el eje de la Gran Vía, reúnen el 37,4% de las firmas de moda. En segundo lugar, el eje de Fuencarral, que junto a Chueca, acaparan el 40,3% de las tiendas de moda del Centro. Si bien es cierto que el comercio de lujo que en tiempos se localizó preferentemente en Gran Vía se ha ido desplazando a otros ejes comerciales de la ciudad, primero a Princesa, y posteriormente a Serrano-Goya, en el distrito de Salamanca.

La presencia inmigrante: de la tienda regentada por “chinos” a la aparición de zonas con elevada concentración de actividades destinadas a inmigrantes.

La concentración de actividades detentadas por inmigrantes o destinadas a inmigrantes nos pueden indicar procesos de concentración de residentes inmigrantes o pautas de uso (ocio, etc...). Así destaca la concentración de establecimientos y actividades destinadas a la población china en el tramo 3, especialmente en la calle de Leganitos y en las inmediaciones del mercado de los Mostenses, e incluso la localización en el propio eje de Gran Vía un hostel para chinos. Otro de los grupos de población inmigrante con más presencia es el latino, en torno al mercado de los Mostenses y con algunos establecimientos específicos en los bordes norte del ámbito 2 y 3, entre Montera y Plaza de España. En el tramo 1 la presencia inmigrante se limita al comercio de proximidad, regentado principalmente por inmigrantes, siguiendo la misma pauta que en el resto de la ciudad.

Incremento de la especialización de los tramos del eje y aparición de procesos emergentes y minoritarios en los bordes del ámbito

Otros procesos en curso están relacionados con el ocio, ya comentados con anterioridad y donde destaca la localización de los teatros musicales en el tramo 3 de Gran Vía, ocupando, en parte, el espacio dejado por las salas cinematográficas desaparecidas. Especial interés parecen haber alcanzado determinadas actividades ligadas al ocio nocturno como las coctelerías del entorno de Reina con Clavel o los restaurantes en torno a la C/Silva.

Por último, es importante destacar que pese a tener un carácter minoritario y casi residual, han aparecido, en el entorno de la calle Luna y de la calle Estrella, una interesante concentración de actividad comercial “ alternativa” vinculada a la llamada “cultura urbana” (“underground” ,comic, música independiente, ...).

La singularidad de la Gran Vía como espacio simbólico y de representación: el espacio central de la oportunidad y el encuentro.

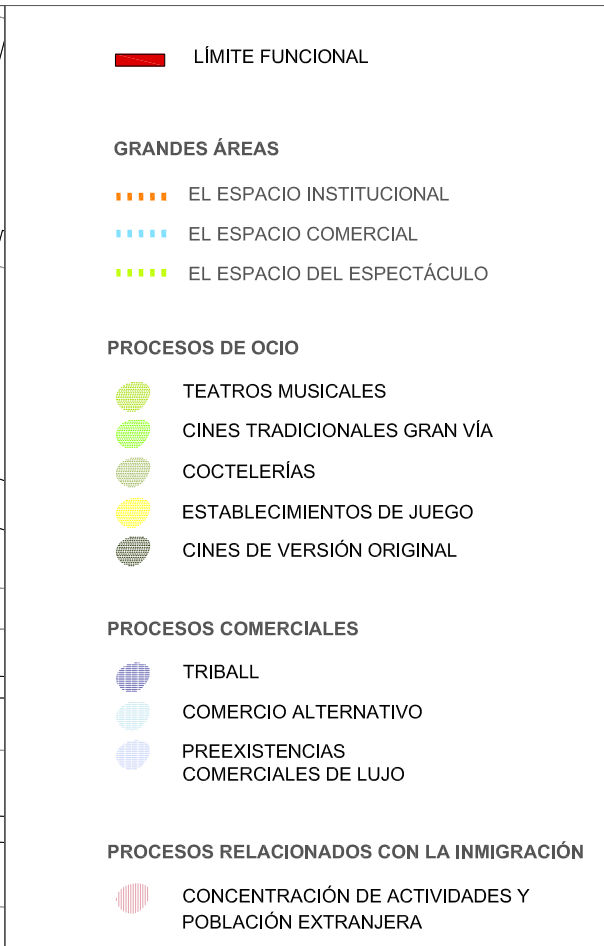
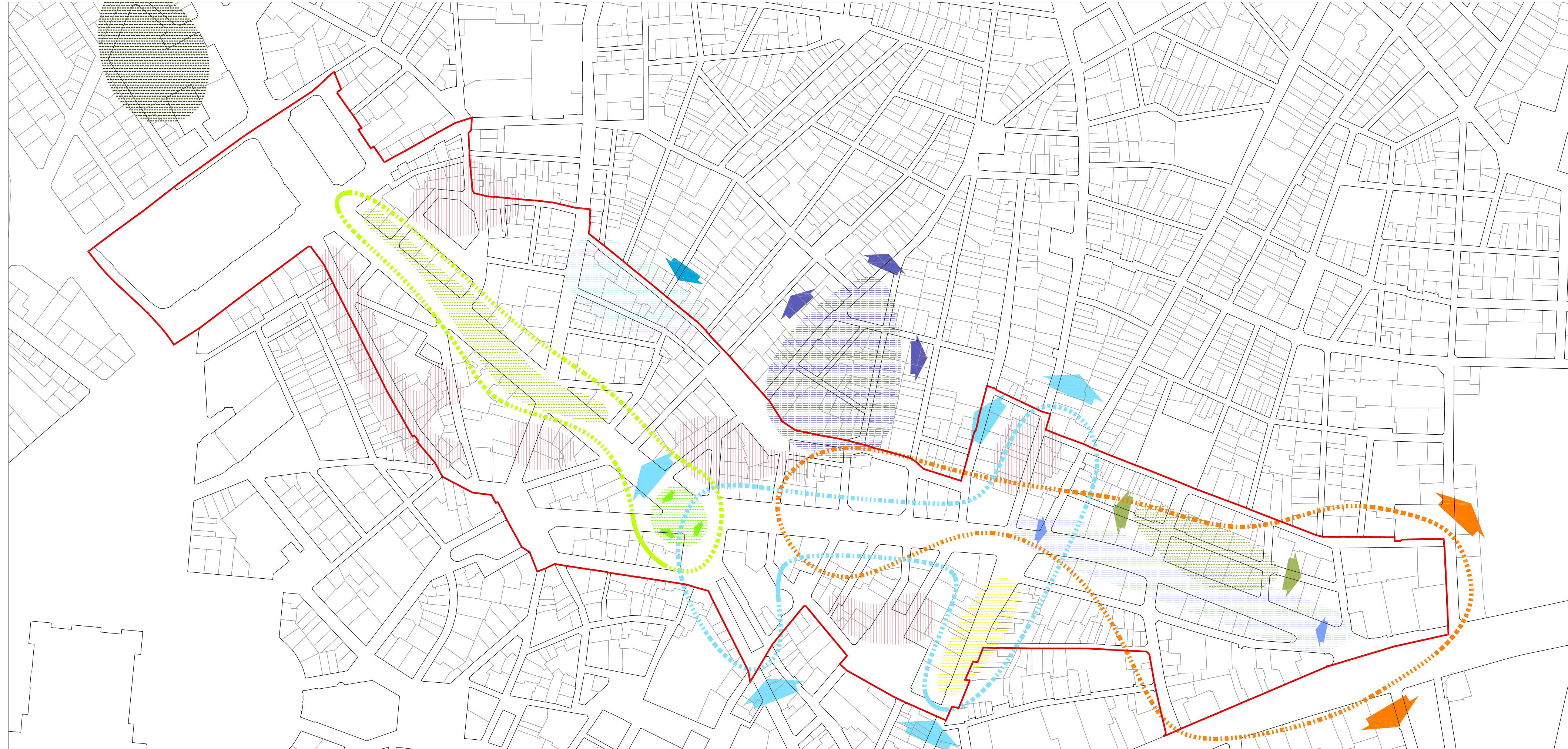
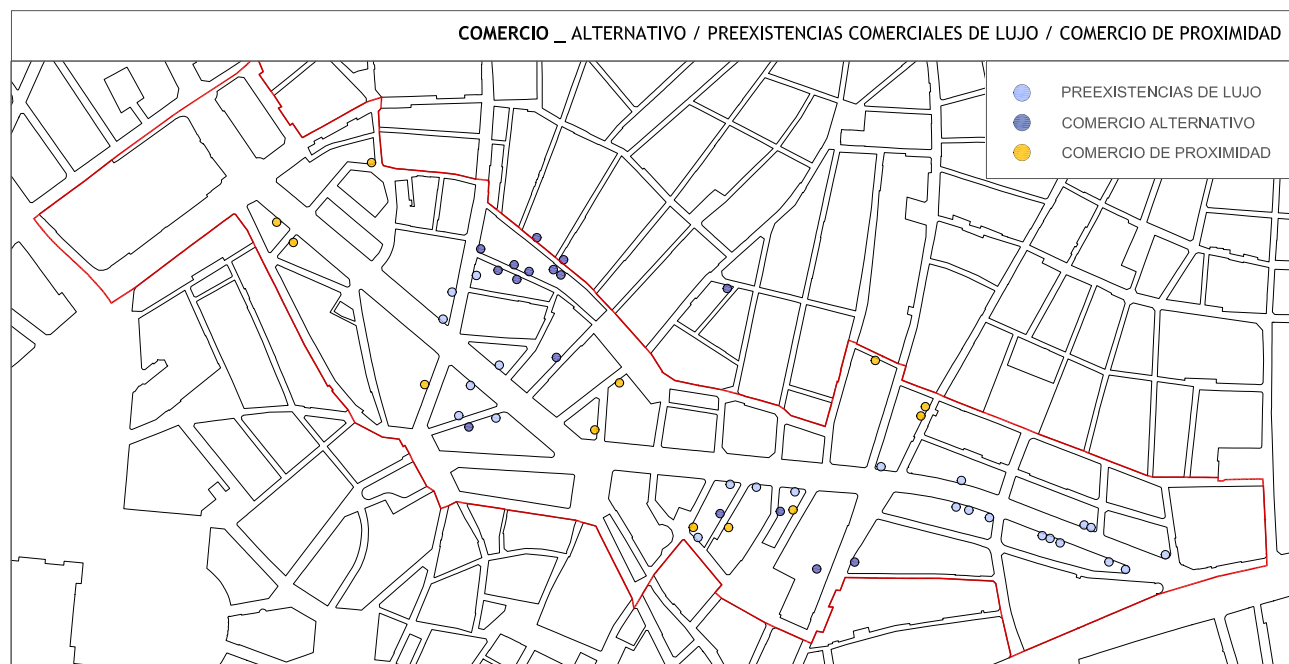
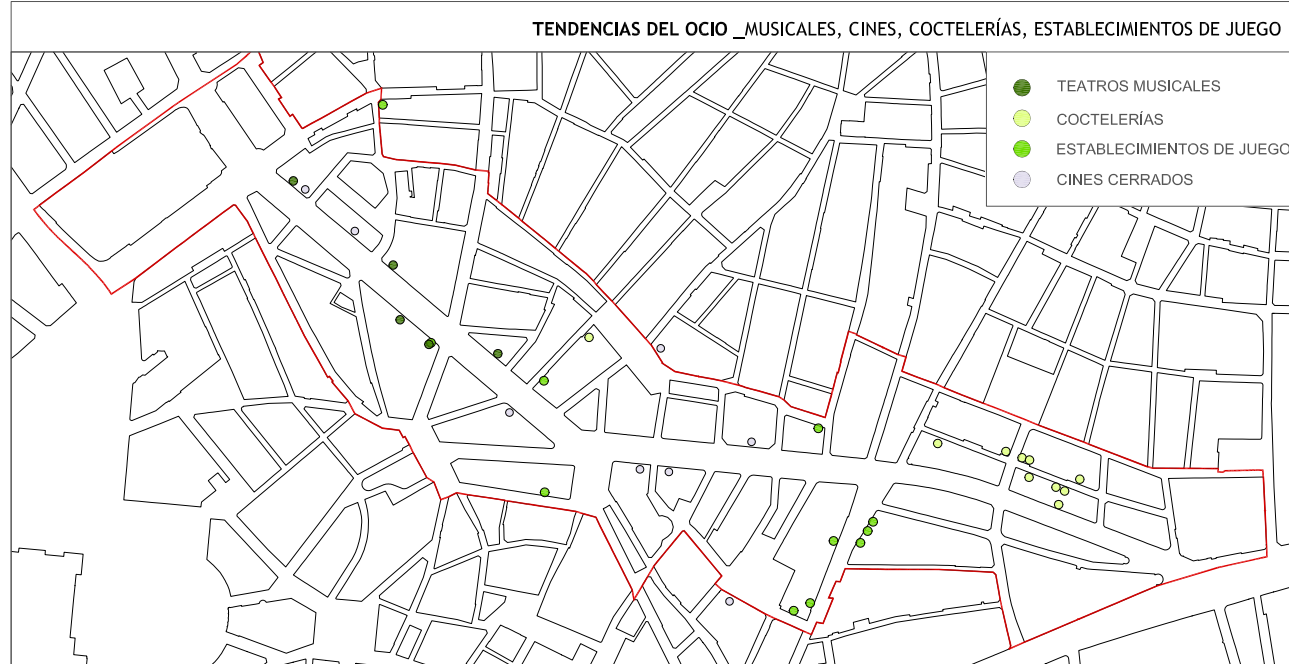
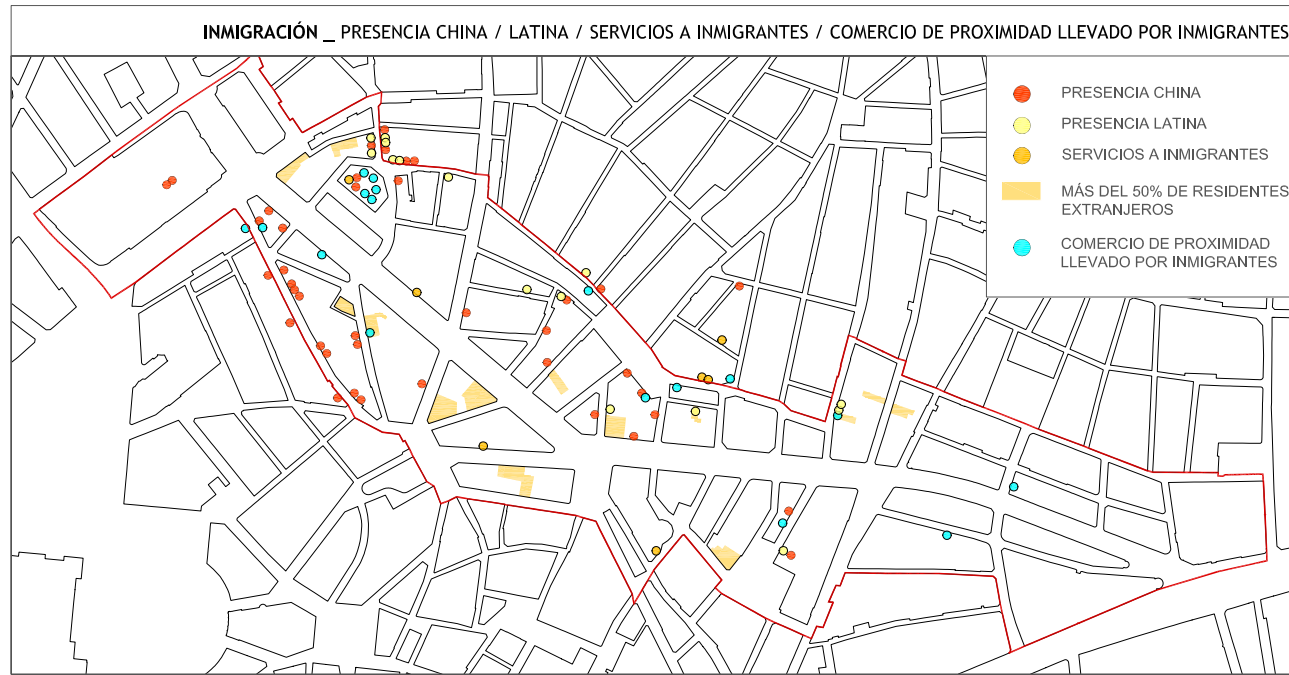
Sin embargo el resultado del análisis en los últimos diez años, ha dejado patente que la actividad de la Gran Vía, con una especialización clara en el sector terciario, sigue creciendo tanto en número de locales como en volumen de empleo. Su centralidad le confiere una preferencia locacional con el predominio de tres subsectores por este orden: el de oficinas de servicios de asesoría en todos los campos (jurídica, laboral, fiscal...) y servicios técnicos (arquitectura, ingeniería...), la actividad comercial, y actividades subsidiarias del turismo (hostelería, agencias de viajes, oficinas de cambio...).

Por otra parte, las sedes centrales de muchas firmas empresariales siguen considerando importante el mantener su ubicación en una de las arterias más emblemáticas de la ciudad. Junto a las organizaciones empresariales, profesionales y las agencias de publicidad que mantienen el arraigo en la zona, se van instalando nuevos sectores relacionados con la informática y nuevas tecnologías. Así Telefónica va a transformar las cuatro primeras plantas de su sede central en un centro comercial tecnológico con una macrotienda y una gran sala de exposiciones. Las ocho restantes seguirán dedicadas a oficinas

Puede concluirse que la actividad económica en la Gran Vía sigue manteniendo un predominio de sectores que han sido tradicionales en sus portales, como las oficinas de asesorías, oficinas técnicas profesionales, sector financiero, editoriales, academias y algunos servicios personales exclusivos.

Por otra parte, su situación le asegura la permanencia entre los elegidos por los visitantes manteniéndose como zona de gran afluencia turística, el distrito Centro en su conjunto reúne el 18% de todos los locales hosteleros de la Ciudad, lo que expresa el mayor ratio entre todos los distritos.

No hay duda de que la Gran Vía sigue siendo un punto de encuentro para los ciudadanos madrileños como área recreativa y comercial. Pero como en el proceso de su construcción se oyeron voces en contra que deseaban conservar lo anterior, en el cambio que se viene produciendo en los últimos tiempos se enfrentan dos concepciones sociales distintas, en cierta medida generacionales, respecto a las nuevas tipologías de usos comerciales y de ocio que se vienen implantando en este espacio.



PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCIÓN DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_3000

0 20 40 60 80 100

marzo 2009

D.3.2.5 SÍNTESIS _ PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN

3.3_ CINE Y ESPECTÁCULO: ALGUNAS CONSIDERACIONES RESPECTO A LAS ACTIVIDADES CINEMATOGRAFICAS

Nos preguntábamos en el análisis por la conveniencia o la necesidad de la permanencia de las salas de cine en la Gran Vía y se derivaba la reflexión hacia cuestiones de posibilidad.

Nada en la evolución de la industria cinematográfica, al menos en la actualidad, confirma que los cines de Gran Vía estén condenados a la desaparición por cuestiones relacionadas con esta evolución, ni con sus avances tecnológicos, ni con sus condicionantes de distribución. De hecho está demostrado por la práctica que en la estrategia de los grandes Centros Comerciales de las periferias más pobladas del sistema metropolitano, los cines representan un ingrediente indispensable o, de momento, difícil de sustituir por su capacidad para atraer clientela, en la medida en que contribuye a completar un “buen día de asueto” o una buena tarde libre. Los centros ofrecen unos menús de actividades con los que se pueden completar paquetes satisfactorios para grupos de estatus determinados. En ese sentido la “carta” de espacios centrales como la Gran Vía y su entorno pierde muchos puntos cuando desaparecen actividades como las que ofrece el cine.

El verdadero peligro para las salas de proyección viene de la presión de otras actividades que han encontrado en este espacio un lugar estratégico que no tiene, según parece, rivales comparables en toda la Almendra Central. Esta presión cobra dimensiones inmobiliarias que superan las expectativas de rentabilidad que da la cinematografía. Todo ello compone un escenario que podemos considerar clásico. Veamos.

Si consideramos las estructuras de centralidad como ecosistemas, estamos ante la clásica situación en que algunas de las especies presentes adquieren una preponderancia a costa de otras que sin embargo son fundamentales para mantener las condiciones de funcionamiento del sistema en su conjunto. Sabemos que un sistema como ese camina hacia su destrucción. De hecho los gestores de los grandes centros comerciales y de ocio, mantienen proporciones bien medidas de un elenco amplio pero limitado de actividades y servicios que aseguran el funcionamiento eficiente de todo el organismo. Dentro de estos establecimientos de gran escala, se suspenden las leyes de la competencia por el espacio para asegurar la reproducción y la conservación de la tasa de beneficio en su conjunto. Su éxito estriba precisamente en haber escapado a las leyes ciegas del mercado que sólo garantizan la hegemonía del más poderoso pero no garantizan la preservación del organismo y su eficiencia como tal.

No se trata evidentemente de reproducir en la estructura abierta de la ciudad las condiciones estrictas que gobiernan paradójicamente las empresas privadas de libre mercado, pero sí establecer un conjunto de regulaciones para garantizar la conservación del entero organismo a medio plazo. La clave consiste en entender como un todo este conjunto de actividades y de estructuras morfológicas —algo realmente complicado— y establecer los mecanismos normativos y de gestión imprescindibles para que se restablezca un flujo de beneficios entre sus componentes que garantice la existencia y el funcionamiento eficiente de cada uno de ellos, es decir, que mantenga a todas las especies en un adecuado estado de salud. Instituciones como el mecenazgo podrían ayudar a equilibrar la balanza de resultados de esta estructura central.

Pero el cine no sólo representa un problema de rentabilidad, es también un instrumento de impulso de funciones y valores culturales. La Gran Vía ha sido lugar de consagración de fantasías colectivas que han entrado a formar parte de nuestra memoria y siguen haciéndolo y, muchas de ellas, han utilizado el cine como vehículo o han nacido de él. Y eso es algo que trasciende las cuestiones de rentabilidad y que sitúa esta actividad en un plano superior que legitima la intervención pública y su papel como mediadora en el impulso de nuevas funciones culturales que den contenido a los proyectos municipales que en su momento delimitaron usos y establecieron condiciones favorables mediante regulaciones urbanísticas. Recordemos que en la Memoria del Plan vigente se definieron cuatro áreas de actividad cultural preferente en torno a las calles Gran Vía, Fuencarral, y plaza de Benavente —la gran *croissée* madrileña— y el eje Goya-Narváez, y se remitía al desarrollo de un Plan Especial Temático, PET 14, para la conservación de cines y teatros, que sólo ha conocido la Modificación Puntual del Plan General aprobada en 2004 que venía a firmar su extinción, como consecuencia de un convenio parcial con el sector de los propietarios de salas que ignoraba las graves dimensiones urbanísticas de una decisión semejante.

Parece pues imprescindible suprimir una norma tan destructiva para el valor y el futuro de la centralidad madrileña y muy especialmente de la Gran Vía y buscar alternativas para paliar el declive de rentabilidad de estas salas que además constituyen un patrimonio excepcional no sólo en Madrid sino en todo el ámbito nacional.

3.4_VIVIENDA Y MERCADO INMOBILIARIO

3.4.1_Mercado inmobiliario

El estudio del mercado inmobiliario de la Almendra Central madrileña, nos ha permitido establecer un marco suficiente para situar los procesos de reconfiguración de la centralidad madrileña en curso. La morfología social de la ciudad que viene expresada por la imagen del mercado inmobiliario que, no lo olvidemos es una creación colectiva, explica mejor que otras dimensiones urbanas el sustrato en el que se mueven las estrategias de los agentes económicos y sociales. Cada vez más la centralidad es una combinación de actividades transversales —*pervasives*— que carecen de especificidad, es decir, que como las bacterias son universales y ubicuas —solo se alimentan de flujos intensivos de consumidores de los que extraen alta rentabilidad—, y actividades específicas con rangos de clase asociados y determinantes. En efecto, partimos de la idea de que la evolución de la centralidad madrileña debe más a la consolidación de un espacio socialmente segregado y excluyente que a cuestiones funcionales relacionadas con aspectos operativos de sus usos dominantes.

En la configuración actual del centro de Madrid los comercios y las actividades que acompañan y alimentan los modos de vida más exclusivos también se sitúan en los espacios sociales más excluyentes, junto a su clientela natural y lejos de otros usuarios que son “drenados” hacia espacios más universales y también dotados de una accesibilidad más alta. La Gran Vía ha terminado por ser el principal drenaje de la ciudad, y por tanto un lugar estratégico para comercios, servicios y actividades relacionadas con el consumo y el modo de vida de las clases medias y más populares. El centro de Madrid es una encrucijada de dos ejes fundamentales —Gran Vía y Fuencarral— aunque con morfología muy diferente, que articulan estas actividades de consumo masivo que han ido perfilando ese modo de vida característico a medio camino entre el consumo de masas y el más exclusivo de las marcas. Un amplio elenco de marcas de control franquiciado que no alcanzan las cotas de precio que establecen las diferencias de verdad, sirven para alimentar esta ambigüedad en la que viven las sociedades modernas. Digamos de paso que resulta sorprendente que esta *croissée* que dibujan estos dos ejes fundamentales de la geografía mercantil y social madrileña, coincida con uno de los principales “salones urbanos” de la prostitución callejera, que utiliza el barrio que lo rodea como alcoba.

Desde el punto de vista inmobiliario esta clase de centralidad de masas, de base más popular, ya no ocupa una posición dominante. Los precios en Gran Vía pueden alcanzar valores altos como los que corresponden a su indudable rentabilidad, pero en ningún caso los que marcan el vértice de ese sistema en el imaginario social. Ciertas calles del Barrio de Salamanca que vertebran el espacio residencial más excluyente forman la base material del centro superior de la ciudad, y lo hacen utilizando sus espacios edificados menos significativos: Tiffany ha convertido los tragaluces de los semisótanos de un edificio en Ortega y Gasset en las cajas de cristal donde expone sus tesoros. Esos semisótanos pueden superar los 12.000 €/m² y más aún los locales que hay sobre ellos, valores muy superiores a los que pueden alcanzar los mejores bajos comerciales construidos desde su origen como tales y dotados de los primeros escaparates que conociera la ciudad. Esta es la primera conclusión que sitúa la Gran Vía en su contexto social y al mismo tiempo enmarca sus posibilidades de transformación. Como espacio inmobiliario es mucho más accesible a la intervención, más maleable y menos excluyente. Con su perfil inmobiliario la Gran Vía admite “ecosistemas” de gran complejidad, lo cual abre muchas posibilidades, pero también

facilita la entrada de numerosos “parásitos” mercantiles que tienden a trivializar el espacio central.

No es casual que el vértice de centralidad madrileño, sus comercios más exclusivos, se correspondan con el ámbito residencial más prestigioso. En ello ha contribuido precisamente esa existencia previa de residencia privilegiada. Se trata, en efecto, de espacios habitados —habitats característicos y privilegiados— que establecen una referencia inequívoca en el imaginario madrileño, **a través de la vivienda y su entorno**. Pues bien, La Gran Vía ha perdido esa capacidad de definición. Como eje es una línea de valor mercantil —la valoración como habitat es irrelevante porque apenas hay viviendas en uso— que ni siquiera mantiene en todo su recorrido las mismas magnitudes, pero su entorno es un mosaico diversificado en el que se pierden las referencias de valor porque recorre un despiece de universos habitados muy diferenciados, no sólo por lo que al valor inmobiliario se refiere sino como espacios funcionales, como soportes simbólicos y como espacios sociales con sus rangos y modos de vida vinculados. Y esta ambigüedad deriva a veces en alteridad y conflicto de actividades; algo que nunca ocurre en el Barrio de Salamanca donde hasta la alteridad es de gama alta.

Si en el centro madrileño de rango superior los márgenes que ofrece el sistema de precios inmobiliarios son muy estrechos, y bastante más altos en los barrios del centro de condición baja que siempre pueden ser objeto de elitización, en esta zona intermedia los márgenes existen pero no parecen suficientes para protagonizar una transformación radical. El mapa de la figura 20 que vimos en la memoria de información, en el capítulo de análisis inmobiliario, nos revelaba una imagen de la Gran Vía y su entorno, como un campo de valores unitarios, en el que se apreciaban diversos ámbitos con estratos de precios diferenciados pero en los que, aparte de dualidades bien videntes, que ofrecían una topografía de precios un tanto accidentada, no quedaba claro que el margen entre los valores de las viviendas usadas y deterioradas, incluidas las infraviviendas, y los mismos una vez renovado el parque de forma más o menos radical, permitieran introducir procesos de reconstrucción. Lo que queremos decir es que no hay margen para demoler y reconstruir sino para mejoras que no impliquen procesos de remodelación o de rehabilitación radicales. Así pues, estamos hablando de la posibilidad de mejoras de las infraestructuras de los barrios, de recualificación del paisaje edificado y vecinal, de mejoras en la edificación, de cambios en la seguridad y de enfrentarse a los efectos de trasera con políticas adecuadas.

Pero ya hemos señalado que no todo el ámbito del entorno se comporta del mismo modo. Desde Barquillo hasta Hortaleza, tanto las traseras como el barrio en su conjunto —las zonas de Chueca y Barquillo del barrio de Justicia— ya han alcanzado valores altos que se aproximan más a los de Salamanca y las márgenes de la Castellana. No puede decirse que haya habido operaciones drásticas de reedificación en estos barrios, pero sí cambios en su paisaje y en su vecindario, que han inspirado operaciones parecidas al otro lado de la calle de Fuencarral, pero esta vez de forma sistemática y gestionadas unitariamente por agentes económicos privados. De momento, la Corredera Baja de San Pablo parece servir de límite a estas intervenciones, pero se extiende la sensación de que es posible una elitización progresiva de todo el conjunto, hasta la plaza de los Mostenses. Al sur de la Avenida en ese gran tramo inicial las cosas son muy diferentes, mediante operaciones de bajo coste y control de las actividades marginales pueden producirse transformaciones importantes. La cuestión es que si estas intervenciones son posibles, sólo queda resolver el problema de la elitización que se asocia a ellas. Esto es algo inevitable en operaciones inmobiliarias privadas porque de ella se nutren estos negocios, pero la elitización daría al traste al menos teóricamente con el proyecto de asegurar este

espacio central tan transversal y complejo como se supone que proponía el Plan General y como se ha insistido repetidas veces por los responsables municipales. Además creemos que devolverle la vida residencial —no elitizada y suficientemente diversificada— al centro de Madrid es incluso fundamental para consolidar las estructuras de centralidad de amplio espectro que estamos perfilando en este diagnóstico.

Si ya es un problema actuar de forma equilibrada en tejidos como los del norte de la Gran Vía, evitando en la parte que aún no ha sido intervenida los procesos de especialización y elitización que ya se han dado en el tramo oriental, es decir, evitando el tributo de la gentrificación que anula gran parte de los efectos positivos de la regeneración de la vida de barrio, más difícil es todavía intervenir en áreas como el triángulo entre Gran Vía y Alcalá, atravesado por la calle de la Montera que vive de usos marginales. Aquí no es un problema de regeneración de la vida de barrio sino de reinserción en fases muy primarias de usos residenciales. El objetivo aquí sería recuperar una posición cualificada en el cuadro de representaciones del espacio social y encontrar población adecuada.

Toda la zona sur de la Gran Vía tiene por su proximidad al centro tradicional y su acumulación de instituciones y aparatos de centralidad de diversas épocas mayores dificultades que la zona norte para desplegar espacios para la vida cotidiana. Y carece de margen inmobiliario que pueda alimentar la transformación necesaria. No basta con poner en valor los materiales morfológicos construidos que por sus cualidades son bastante adecuados para servir de soporte a una intensa vida urbana —ámbitos como Lavapiés son una buena muestra de esta capacidad de regeneración—, sino que es preciso un proyecto de reconstrucción de las estructuras de lo cotidiano, con espacios adecuados que, por otra parte, existen aunque no con la calidad necesaria.

Este conflicto entre la avenida y su entorno tiene una expresión clásica conocida como “efecto trasera”. De hecho el efecto expresa más la debilidad del barrio que la necesidad de que tales usos aparezcan y cobren esa cualidad marginal. El efecto trasera no es la expresión inevitable de la dualidad bien-mal, normal-anormal, central-marginal, que a veces se personifica en Jekyll-Hyde, y que sin duda expresan esa dualidad social profunda. Su proximidad espacial, apenas unos metros separan lo normal de lo anormal, es simplemente la expresión de la vulnerabilidad de una estructura que no puede sustraerse al declive del paisaje urbano en que se encuentra. Esta vulnerabilidad adopta forma inmobiliaria —concentración de los precios más bajos y deterioro de lo edificado— y se materializa mediante actividades específicas en un contexto de espacio público determinado. Esos son los tres frentes en que cabe plantear nuevas expresiones de equilibrio. Sabemos del estrecho margen inmobiliario existente pero también nos consta que el campo de sus mejoras es precisamente el que deriva de una recuperación social, de barrio, del espacio público y de la consiguiente rehabilitación de la escena urbana. En todo caso la geografía de precios nos proporciona una buena guía para identificar los ámbitos de intervención y establecer los parámetros de regulación. Una vez más el diagnóstico nos remite a un conjunto —la Gran Vía y su entorno— que precisa un sistema de regulaciones para mantener sus rasgos y su eficiencia como organismo urbano.

Anexo. Información complementaria. Estudio inmobiliario de locales y oficinas. Comparativa mercado residencial con terciario.

6.1.4 Sobre la competencia entre viviendas y oficinas.

Uno de los rasgos característicos de la Gran Vía y su entorno es la coexistencia de viviendas y oficinas en los mismos espacios. Pequeños cambios permiten casi siempre pasar de viviendas a oficinas aprovechando la permisividad de la normativa, aunque no siempre es posible el paso contrario, ya que la morfología de los edificios diseñados expresamente para oficinas no permite en la mayoría de los casos su uso residencial. Esta asimetría se ha traducido generalmente en un proceso acumulativo de terciarización que no sólo se ha detenido en ciertos momentos —cuando el mercado de oficinas presentaba signos de agotamiento— sino que se ha invertido cuando las viviendas —no están sujetas en la misma medida a los vaivenes del mercado— han recuperado valores por encima de los de las oficinas. La cuestión es valorar hasta qué punto la competencia entre el uso de vivienda y el de oficinas, inclina la balanza en una u otra dirección y cuál puede ser la evolución futura de este equilibrio que históricamente se ha mostrado tan inestable.

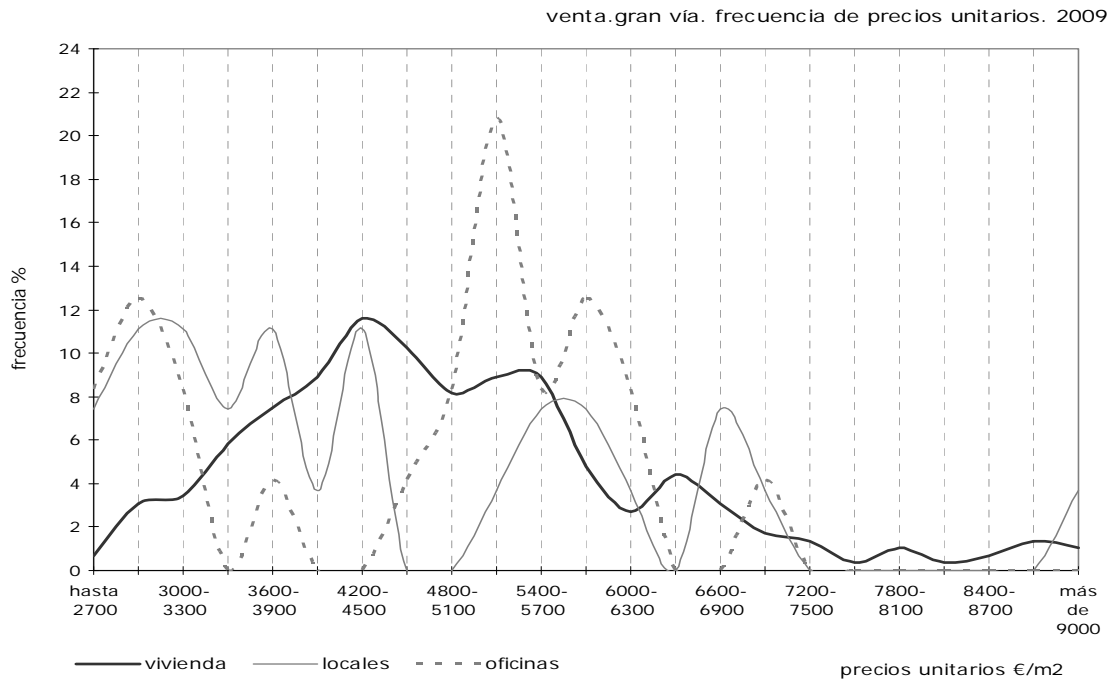


Figura 21. Distribución de precios unitarios de vivienda, locales comerciales y oficinas en el ámbito de la Gran Vía, en febrero de 2009. Mercado de venta. Trabajo de campo y elaboración propia.

Para responder a la primera cuestión, nada tan directo como comparar en la actualidad los valores de mercado de estos dos usos en el ámbito de estudio. La figura 21 refleja la distribución de precios unitarios en la actualidad, y se ha incluido el precio de los locales comerciales que también compiten en plantas primeras con otros usos. El estudio del gráfico muestra dos universos relativamente diferenciados que se corresponden con la avenida y su entorno respectivamente. Si hablamos del entorno y respecto a la cuestión que nos interesa aquí está claro que la vivienda compite con ventaja sobre el uso de oficinas, o lo que es lo mismo, las oficinas pierden interés cuando se alejan del eje central. Los locales comerciales tampoco representan una competencia significativa. Sin embargo, en la Gran Vía y su espacio más inmediato,

los valores se equiparan. El más frecuente en oficinas coincide prácticamente con el más frecuente en viviendas, y en el tramo entre 6.000 y 7.000 € la convivencia es evidente. Sin embargo hay dos rasgos que conviene destacar. En primer lugar el campo de valores de oficinas es mucho más estrecho. Por decirlo en pocas palabras se mueve en un tramo más corto y eso supone, si se quiere, una “garantía”, pero, en segundo lugar, el campo de viviendas se extiende más allá de los valores del terciario, aunque su proporción relativa (la que corresponde a su propia distribución) sea algo más baja, ya que cubre un campo muy amplio. Todo esto significa que en lugares bien situados, —en los mejores lugares del espacio social descrito en el mapa de la figura 20— la vivienda puede alcanzar valores a los que no llega el uso de oficinas, pero sí el de locales comerciales, que pueden superar estos valores. En pocas palabras, viviendas y oficinas compiten claramente en los tramos intermedios del espectro de precios, pero tanto en los más bajos como en los más valorados la vivienda presenta ventajas.

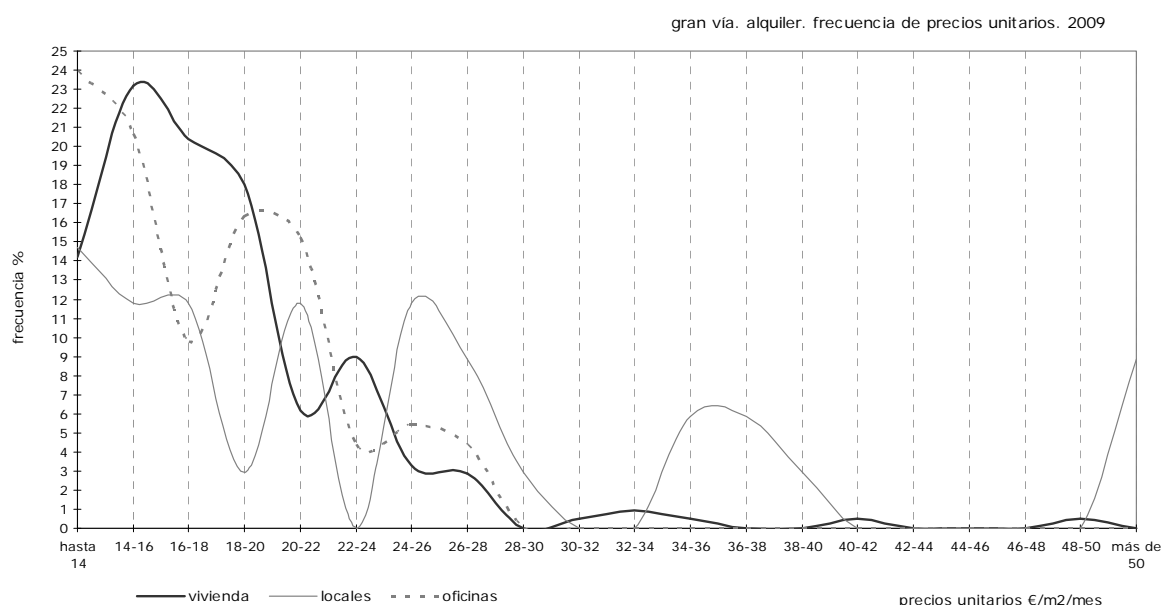


Figura 22. Distribución de precios unitarios de vivienda, locales comerciales y oficinas en el ámbito de la Gran Vía, en febrero de 2009. Mercado de alquiler. Trabajo de campo y elaboración propia.

La figura 22 muestra el mismo fenómeno para el mercado de alquiler y los resultados se corresponden con lo señalado para el mercado de venta. Es lógico ya que es este último el que determina el precio de los locales sea cual sea su uso. Los 24-26 euros por metro y mes es una barrera que no traspasa el uso de oficinas que en realidad no compite directamente con las viviendas sino con un considerable disperso de locales de este uso por todo el centro de Madrid y en el entorno de AZCA como veremos más adelante. Sin embargo, la vivienda y los locales comerciales pueden adquirir valores bastante superiores, por encima de los 30 euros por metro y mes. El precio de las oficinas de nuevo se ve restringido en el eje central a una franja que va de los 18 a los 22 euros (metro y mes) con una mejor posición de frecuencia reducida entre 24 y 28 euros que, según los agentes inmobiliarios, está por encima del mercado, mientras que en el entorno es raro superar los 16 euros. Por su parte, la vivienda tiene un campo mucho más amplio como vimos más arriba, y además está desplazado hacia la derecha de la gráfica lo que quiere decir otra vez que compite con ventaja en el entorno y en los mejores lugares del espacio social. Es de nuevo en la zona intermedia donde compiten con cierta igualdad.

La conclusión es bastante clara, mientras la vivienda se ajusta y describe un campo “social” amplio y matizado, las oficinas se limitan a dos categorías —entorno y eje central—, en la primera prevalece la vivienda y en la segunda depende de su situación en el espacio social que venimos describiendo desde el principio del capítulo y que, para el ámbito de estudio, hemos representado en el mapa de la figura 20. Hay otros grados más altos para las oficinas, pero no aparecen en nuestro ámbito; son propios de otras centralidades madrileñas.

En un futuro en el que la Gran Vía se desplace hacia arriba en el espacio social madrileño la vivienda irá encontrando posiciones más competitivas respecto al uso de oficinas. Si por el contrario la Gran Vía desciende posiciones en el espacio social madrileño, serán las oficinas las que compitan con ventaja por ese espacio. De momento los operadores han percibido que estamos en el primer supuesto y es poco probable que eso cambie ya que la tendencia de los últimos años es que el centro de Madrid va siendo cada vez más selectivo. Tendría que producirse una inversión cuyos orígenes no son visibles en estos momentos.

En una promoción de apartamentos actualmente en comercialización, en el primer tramo de la Gran Vía (Alcalá-Red de San Luís) los alquileres oscilan entre 23,3 y 35 euros por metro y mes, según la posición dentro del edificio y el tamaño. Se trata de apartamentos amueblados pero el precio se corresponde con el segundo rango de oficinas de Madrid, propio de zonas como Chamartín o Salamanca pero, en cualquier caso, superiores a los de la Gran Vía. No se puede tomar este dato como una prueba definitiva pero apoya nuestros argumentos.

6.1.5. Algunas observaciones sobre el mercado de oficinas en Madrid y en el ámbito de Gran Vía.

Aunque no entra en los objetivos de este trabajo hacer un estudio del espacio de oficinas madrileño, antes de valorar el mercado de la Gran Vía, conviene tener alguna noción sobre su posición en el marco de actividades de la ciudad.

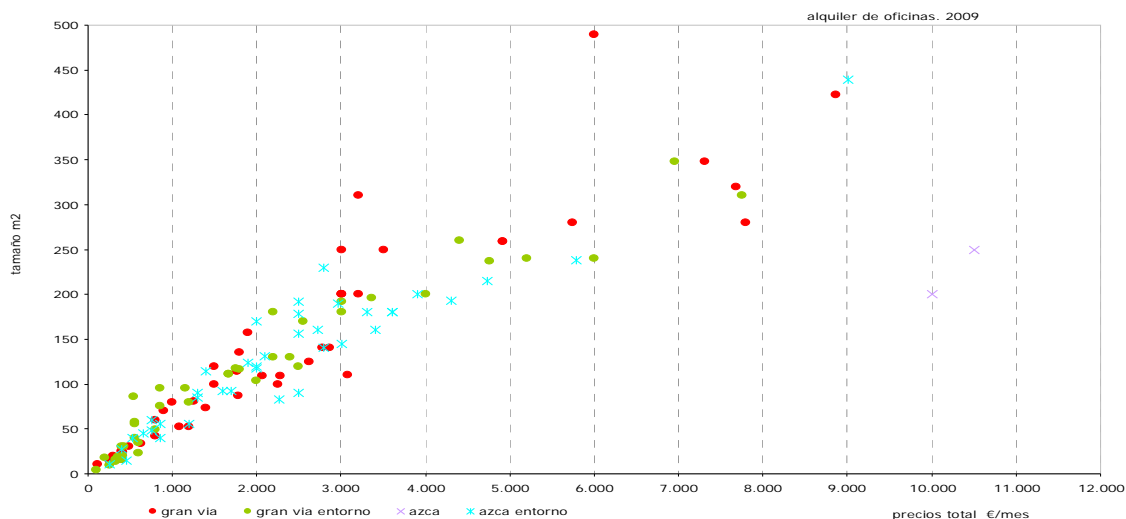


Figura 23. Dispersión del mercado de alquiler de oficinas en Madrid según tamaño y precio total, en Gran Vía y AZCA y sus entornos. Febrero de 2009. Trabajo de campo y elaboración propia.

El gráfico 23 es una primera comparación entre Gran Vía y uno de los centros más emblemáticos y de más alta concentración de oficinas de la ciudad. La nube de puntos muestra una fuerte concentración de precios y tamaños tanto para Gran Vía como para su entorno y el de AZCA (Orense, Av. del Brasil, etc.). Un análisis detallado

muestra así mismo que el entorno de Gran Vía puede alcanzar precios más asequibles que el de AZCA y que AZCA se aleja en tamaño y precio de Gran Vía. En las variables consideradas, Gran Vía cubre un campo de variabilidad más amplio, es decir es más universal y con más variabilidad que los otros ámbitos considerados pero, en general, pierde competitividad cuando los formatos suben de tamaño.

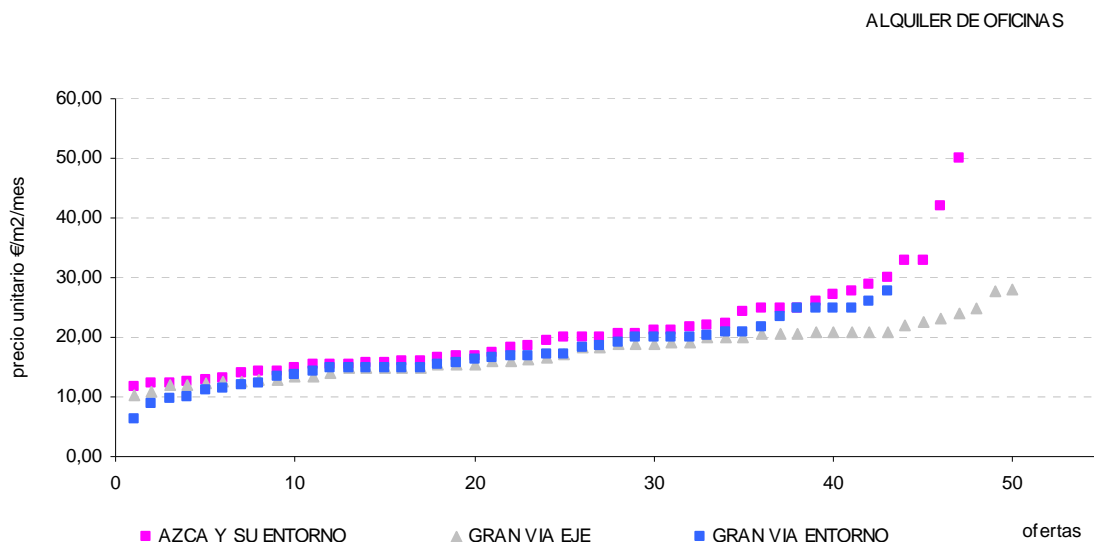


Figura 24. Campo ordenado de precios unitarios de alquiler de oficinas. Febrero de 2009. Trabajo de campo y elaboración propia.

El gráfico 24, por su parte, nos permite apreciar las divergencias y coincidencias entre estos mercados analizados más arriba. Hemos representado de forma ordenada, de precio unitario más bajo (a la izquierda) a precio más alto (a la derecha) los datos disponibles. Son precios de alquiler en euros por metro y por mes. En los precios bajos es el entorno de Gran Vía el que alcanza cotas más bajas y AZCA y su entorno el que cede menos. Entre 15 y 20 euros parece que existen posibilidades muy semejantes en cualquiera de los ámbitos considerados. Esto significa que con esos precios unitarios se puede elegir cualquiera de esos centros de oficinas, aunque como se aprecia, la curva de AZCA y su entorno siempre destaca por arriba, es decir, es más selectiva. A partir de 20 euros las cosas cambian y mientras el entorno de Gran Vía sigue más o menos el perfil de AZCA y su entorno, el propio eje se queda atrapado en los valores bajos del tramo 20-30 euros. Se observa que ni Gran Vía ni su entorno superan los 30 euros, cosa que sí hace AZCA, pero la frecuencia en torno a los 20 euros es muy superior en el eje de Gran Vía.

Sobre el gráfico que acabamos de ver el siguiente (figura 25) desglosa AZCA y su entorno y nos muestra la singularidad de AZCA y sus edificios cargados de significación y prestigio. Hay que decir que en Gran Vía por la composición compleja y plural de sus edificios, no hay ninguno, ni siquiera los más emblemáticos que pueda compararse con algunos de los que se levantan en AZCA que además forman un conjunto que sin duda ofrece fuertes sinergias. Es también apreciable la semejanza existente entre los dos entornos de estos centros de negocios que ofrecen un amplio campo de variabilidad, un escenario muy plural a los dos ejes centrales. Esto es muy importante porque demuestra la dependencia de una concentración emblemática de actividades terciarias de un determinado rango (aquí se perfilan dos: Gran Vía y AZCA) respecto a un entorno que cubre un amplio espectro de la demanda, que ofrece un "ecosistema" más complejo que el del propio eje, que, podríamos suponer, es una condición para que el propio eje se especialice. En todo caso, Gran Vía, como centro de oficinas más antiguo es también un centro menos especializado. El gráfico le

asigna hasta tres valores significativos, aunque el más alto con frecuencia escasa. AZCA por su parte, empieza donde Gran Vía termina y sólo presenta dos valores significativos, altos los dos.

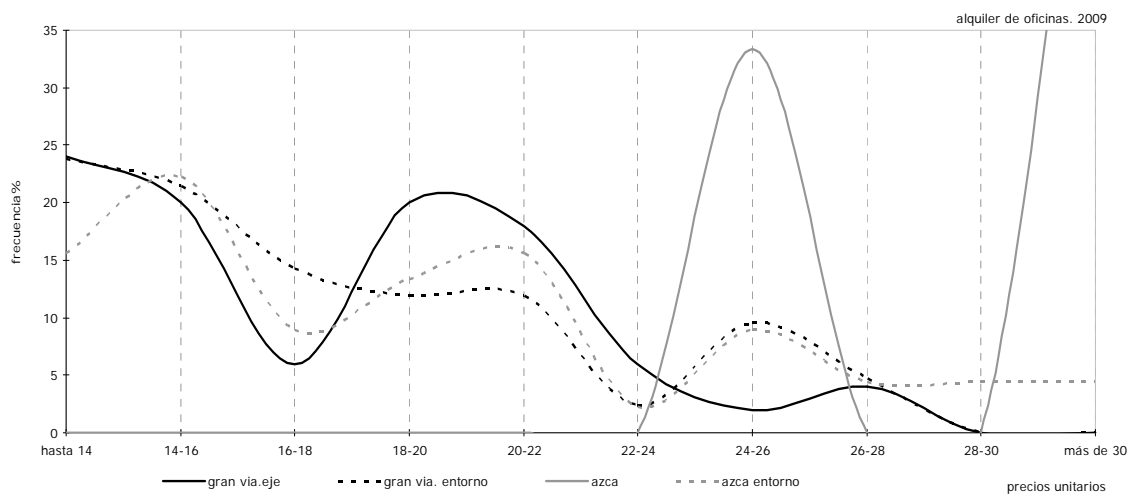


Figura 25. Distribución de precios unitarios de oficinas, en Gran Vía y AZCA y sus entornos. Febrero de 2009. Mercado de alquiler. Trabajo de campo y elaboración propia.

Hemos recogido otros precios con carácter orientativo en zonas emblemáticas de la ciudad, y aunque su número carece de valor probatorio nos proporcionan algunos elementos comparativos. Los precios del Edificio Master o la Torre Europa en AZCA marcan precios entre 40 y 50 euros por metro y mes, similares a los de Torre Espacio de Plaza Castilla (42 euros) y Torre Cristal de César Pelli en la vieja ciudad Deportiva del Real Madrid (45 euros). En el cuadro resumen de la figura 26 se han ordenado estos precios de distintas zonas de Madrid que ilustran la posición de la Gran Vía y su entorno en el marco general de espacios de oficinas de la ciudad.

En pocas palabras se puede decir que hay dos grandes espacios significativos con alto valor emblemático para oficinas que son los edificios singulares de AZCA y las llamadas Torres del Real Madrid, además de la Plaza de Castilla. Es el gran eje Norte de la ciudad y por extensión la propia Castellana. Estos edificios y su espacio central forman el vértice del espacio terciario de oficinas de Madrid. En un segundo escalón encontramos dos áreas que coinciden con dos barrios socialmente muy selectivos, como son Chamartín y Salamanca en los que los precios pueden alcanzar los 30 euros y la convivencia morfológica con la vivienda es intensa. El espacio de oficinas y el espacio social residencial comparten rango. A continuación hay un tercer nivel muy diversificado y amplio, como hemos visto más arriba, que ronda los 20 euros en el que se sitúa la Gran Vía madrileña y su entorno, y en el que la avenida es más apreciada, es decir, ocupa la posición más prestigiosa. Son precios similares a los de IFEMA y Campo de las Naciones. Por debajo se sitúan otras zonas de nuevos parques empresariales del sistema metropolitano, con variaciones que se corresponden con el tejido social sobre el que se asientan.

De todo ello no cabe esperar una fuerte competencia del uso de oficinas sobre el de viviendas en Gran Vía y menos en el entorno, aunque pueden coexistir. Los procesos de terciarización que en otros tiempos amenazaban al uso residencial y que de hecho llegaron a reducirlo de forma muy radical, ya no tienen aquella capacidad ni es fácil que la recuperen debido a que el espacio de oficinas se ha diversificado considerablemente y la Gran Vía ha perdido su posición hegemónica de hace 40 años en esa actividad.

	LOCALIZACIÓN DE OFICINAS	ALQUILER
		UNITARIO €/m ² /mes
AZCA	EDIFICIO MASTER AZCA	50
	TORRE EUROPA AZCA	42
	Torre de uso exclusivo de oficinas con 16 plantas sobre rasante y 2 plantas destinadas a aparcamiento, situado en pleno distrito de negocios de Azca.	25
AZCA ENTORNO	ORENSE	25
	AVENIDA BRASIL	26
	AZCA ENTORNO	ENTRE 15 Y 40
PZA CASTILLA	CHAMARTÍN	ENTRE 20 Y 30
	TORRE ESPACIO (Pei Cobb y Reid-Fenwick)	42
	TORRE CRISTAL (César Pelli)	45
OTRAS ZONAS MADRID	SALAMANCA	ENTRE 20 Y 30
	CRISTALIA/CAMPO NACIONES	22
	IFEMA	22
	MAR DE CRISTAL	23
	ULISES 108 HORTALEZA	15
OTRAS ZONAS PERIFERIA	MINIPARC DE LA MORALEJA	25
	PARQUE EMPRESARIAL DE SAN FERNANDO	15
	RIVAS FUTURA	12

Figura 26. Cuadro de precios de oficinas en diversos enclaves significativos de Madrid.

Ya dentro del ámbito de estudio podemos comparar los precios del entorno con los de la avenida. El gráfico 27, que de hecho está contenido en el 25 junto con otros ámbitos, permite comprobar que las diferencias entre el sistema de los precios de oficinas de Gran Vía y su entorno no difieren gran cosa, salvo en dos aspectos significativos. El primero es el vértice superior: el entorno no pasa de 24-26 euros en su mejor expresión y con frecuencia baja, mientras que Gran Vía puede llegar algo más lejos pero con una frecuencia casi irrelevante. El segundo aspecto es más interesante: la sólida presencia de la avenida en el tramo más probable alrededor de los 20 euros/metro/mes, que no encuentra en el entorno un valor de probabilidad equivalente. Lo veíamos más arriba.

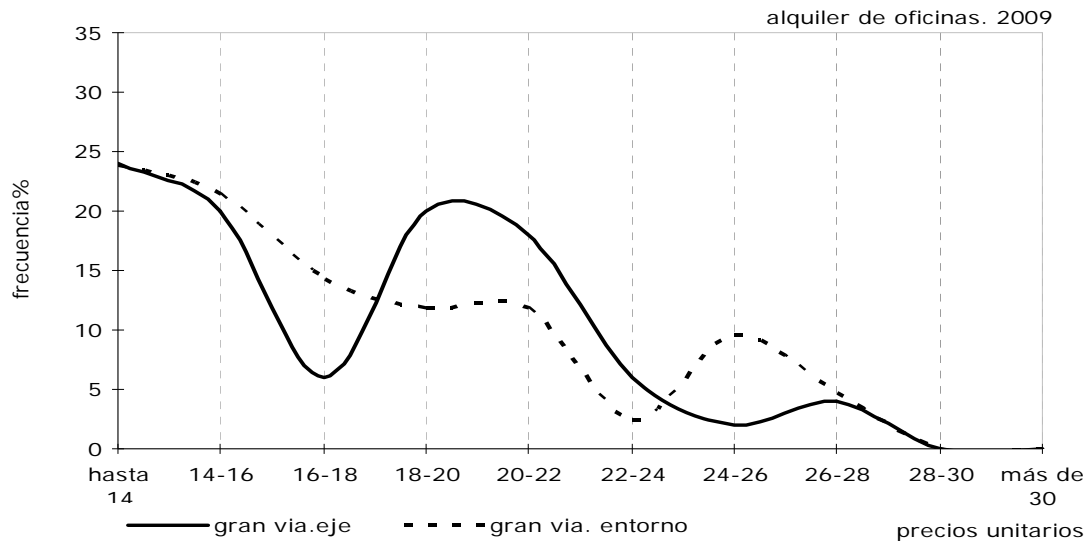


Figura 27. Distribución de precios unitarios de alquiler de oficinas en el ámbito de la Gran Vía, en febrero de 2009. Trabajo de campo y elaboración propia.

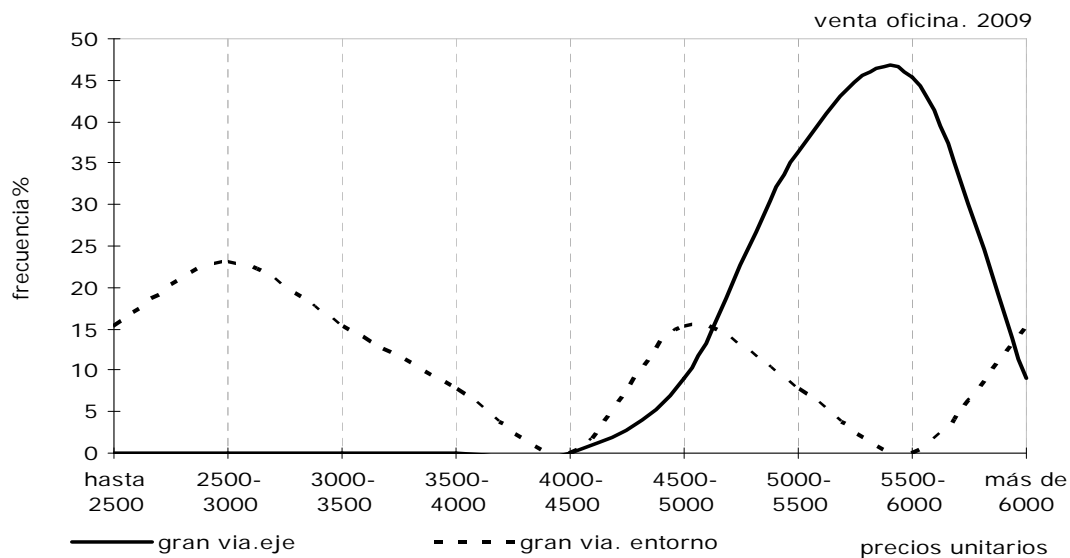


Figura 28. Distribución de precios unitarios de venta de oficinas en el ámbito de la Gran Vía, en febrero de 2009. Trabajo de campo y elaboración propia.

El mercado de venta, figura 28, ofrece una imagen de valores muy concentrados. La Gran Vía, casi mediante una curva de Gauss se establece sobre los 5.500-6.000 o los 5.000-5.500 euros por metro cuadrado, mientras que el entorno muestra al menos dos escalones diferenciados según el “escenario social” en el que se encuentren situados los locales. El más bajo se asemeja a los precios equivalentes de vivienda en esas zonas más deprimidas del entorno, mientras que el más alto se aproxima a los de las áreas en revitalización de los alrededores de la avenida.

6.1.5. De los locales comerciales.

A pesar de la presencia masiva de locales comerciales y precisamente por su indiscutible éxito, apenas se pueden encontrar locales comerciales de la Gran Vía en el mercado. El mercado es además muy opaco precisamente porque la gran demanda existente hace que las posibles ofertas se muevan por canales semiprivados o controlados por operadores cuya estrategia incluye una escasa transparencia.

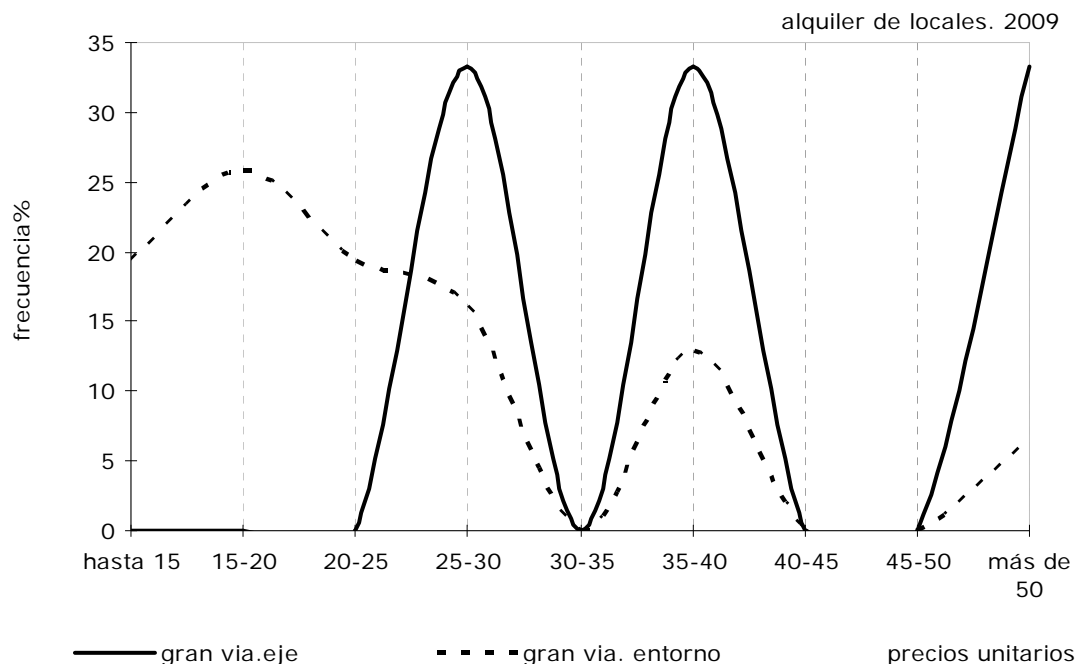


Figura 29. Distribución de precios unitarios de alquiler de locales comerciales en el ámbito de la Gran Vía. Febrero de 2009. Trabajo de campo y elaboración propia.

El gráfico de la figura 29 nos muestra tres niveles de precios bastante diferenciados en el eje central, el de 25-30 euros/metro/mes, el de 35-40 euros y más de 50. Los tres con valores de frecuencia muy parecidos o, si se prefiere, con la misma frecuencia, dividiéndose el mercado en tres partes iguales. El entorno es muy diferente. El desplazamiento hacia la izquierda del campo es evidente (15-20 euros/metro/mes), pero luego presenta valores en los mismos escalones de la avenida que se acaban de describir aunque con frecuencia decreciente a medida que avanzamos en el precio. De una manera clara el gráfico nos muestra el recorrido que pueden hacer los locales del entorno si llegan a gozar del mismo “prestigio” que los de la avenida central. De hecho hay operadores en la zona que se empeñan en esta tarea, de cuyo éxito dependen beneficios muy notables. El efecto trasera cobra aquí una dimensión precisa y ofrece una oportunidad de negocio inmobiliario aunque su materialización sea compleja. En todo caso neutralizar ese efecto trasera y capitalizarlo de forma inmobiliaria entra dentro de las estrategias de algunos agentes.

Por lo que se refiere a la venta de locales comerciales, el problema de la falta de datos es aún más acuciante que en el caso de los alquileres, debido a lo exiguo de la oferta disponible. El nivel de ocupación se relaciona con el “éxito” de las actividades que derivan del éxito del espacio central, es decir de su consolidación. De hecho, uno de los fenómenos que están marcando la evolución del centro de Madrid y de la Gran Vía en particular es la sustitución de locales de espectáculos por grandes locales

comerciales de cadena. Se ha argumentado sobre la decadencia de las salas de proyección cinematográfica como si se tratara de una evolución natural de la propia actividad, que hubiera entrado en declive, pero lo cierto es que el único argumento que, de momento, nos explica la sustitución es la más alta rentabilidad del local en términos inmobiliarios cuando se dedica a actividades comerciales de un determinado tipo. Veremos enseguida las estimaciones que al respecto hemos elaborado a partir de los datos disponibles sobre un caso reciente, pero antes veamos lo que ocurre con el mercado de locales convencionales.

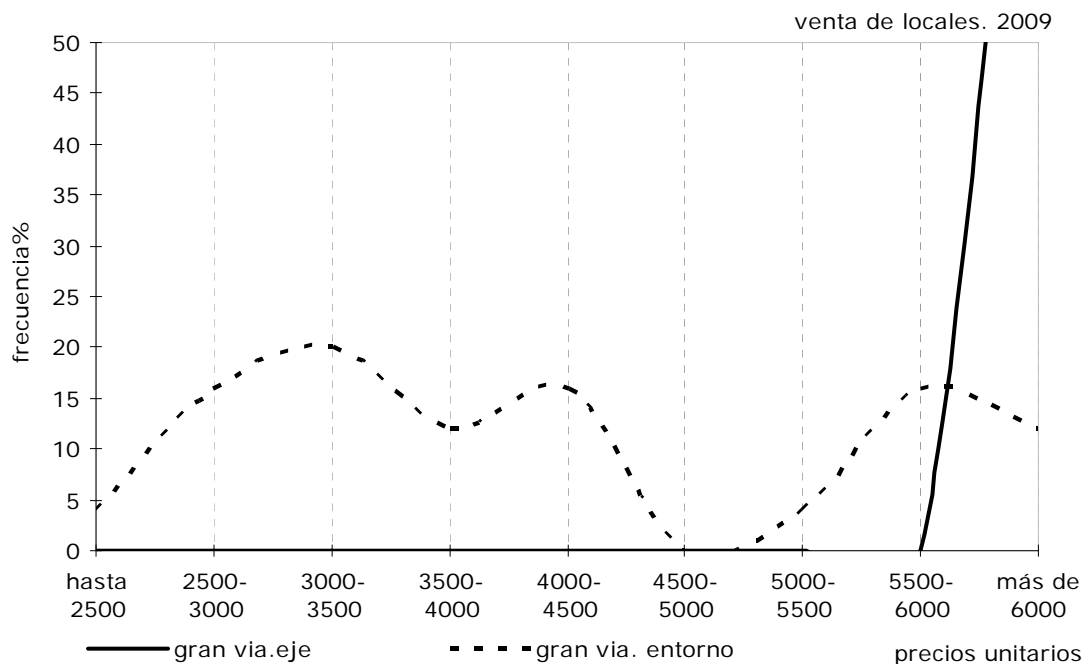


Figura 30. Distribución de precios unitarios de venta de locales comerciales en el ámbito de la Gran Vía, en febrero de 2009. Trabajo de campo y elaboración propia.

El gráfico de la figura 30 es muy explícito. Mientras el entorno presenta hasta tres “posiciones” de precio 3.000-3.500, 4.000-4.500 y 5.500-6.000 euros por metro cuadrado, que se bastan al parecer para describir toda la diversidad de estructuras de distribución comercial del entorno, el eje se muestra como una excepcionalidad comercial que se suma a otras excepcionalidades que ya hemos podido establecer aunque en este caso sea de una forma inequívoca y muy significativa. Todos los locales conocidos en venta en Gran Vía superan los 6.000 euros y se sitúan sobre los 8 o 9.000 euros por metro. En pocas actividades o usos se muestra la Gran Vía tan precisa y tan distanciada. En el entorno, los locales comerciales presentan precios que coexisten bien con los de vivienda u oficinas, de los que no se diferencian apreciablemente, lo cual es muy importante porque ni siquiera en planta baja hay una pugna excluyente de usos y al menos desde la presión inmobiliaria, no hay amenazas serias para la conservación de la pluralidad de funciones y actividades. La complejidad de usos no está, necesariamente amenazada por el inmobiliario y sus lógicas de momento, aunque existe una pugna por desplazar los usos comerciales hacia los productos de consumo personal, que pueden suponer la diferencia entre los 3.000-3.500 euros (comercio de barrio y de primera necesidad) y los 5.500-6.000, como se aprecia en el gráfico. En realidad, la avenida, carece de este tipo de locales de barrio y sólo selecciona los de más alto rango de la zona. El espacio del ámbito se convierte en un poderoso filtro de actividades mercantiles, de centralidad.

Hemos tratado de responder aunque sea de una manera estimativa a la pregunta de cuánto puede valer un cine en el mercado inmobiliario, ya que se trata de una transacción con efectos demoledores sobre los contenidos de centralidad del ámbito. Y aunque no podemos contar con la colaboración de los protagonistas de las últimas transacciones realizadas en ese sentido, podemos al menos intentar establecer un valor mínimo. La presencia en la Gran Vía es muy importante para ciertas instituciones y empresas. La reciente venta del Cine Avenida y la del Palacio de la Música, uno junto al otro en el “Salón” de la Gran Vía plantea precisamente esta dualidad. Mientras que para Caja Madrid (Palacio de la Música) supone la oportunidad de disponer de una plataforma institucional que establezca nexos con los ciudadanos madrileños — incrementar su popularidad— a través de la cultura, para H & M (cine Avenida) es la oportunidad de consolidar su posición en el espacio central de amplio espectro social y con una enorme afluencia. Si en el primer caso es difícil incluso para la propia institución valorar la operación, en el segundo caso disponemos al menos de una referencia a través del uso principal.

PLAN ESPECIAL CINE AVENIDA

	SITUACIÓN ACTUAL	PGOUM 97	PLAN ESPECIAL	TRAS ACTUACIÓN PROPUESTA
SUPERFICIE PARCELA	1006,53	1006,53	1006,53	1006,53
EDIFICABILIDAD	4.833	edificabilidad original + 10% 4476+447,6 = 4923,6	TOTAL= 3.800	3.800
OCUPACIÓN	100%	la de la edificabilidad existente	100%	100%
ALTURA DE PISOS	VARIABLE	la altura de pisos será, como mínimo, de 360 cm en planta baja y de 300 cm en las plantas superiores	VARIABLE (coincidiendo con la altura de plantas existentes en 1º crujía)	VARIABLE
ALTURA DE CORONACIÓN	24,5	la altura de la cornisa en metros y número de plantas se establecerá individualmente para cada caso por la CIPHAN	24,5	24,5

Figura 31. Las magnitudes inmobiliarias del Plan Especial del Cine Avenida

El cuadro de la figura 31 refleja las magnitudes inmobiliarias del Plan Especial promovido para instalación de unos almacenes de ropa en el edificio remodelado del antiguo cine Avenida. En apariencia se pierde volumen edificado respecto al uso actual (dos salas de cine) ya que se pasa de 4.833 metros cuadrados a 3.800. Sin embargo la superficie “útil” destinada al nuevo uso ha mejorado su distribución. La superficie bajo rasante de escasa utilidad y otros espacios irregulares del estado actual se reducen y se incrementa sin embargo la superficie sobre rasante, eliminando espacios inconexos. No vamos a entrar en los pormenores de la operación ya que se trata de una estimación, por lo que retenemos que quedan disponibles 3.800 metros con un valor en mercado que por extensión de otros conocidos (9.000 euros metro cuadrado) alcanzaría los 34 millones de euros. Habría que descontar de esta cifra el coste de la transformación que rondaría los 4 millones de euros pero hay que considerar que el valor estratégico que para una marca de gran consumo tiene una localización como esa nos resulta difícil de ponderar porque excede las dimensiones inmobiliarias, aunque se refleje en ellas.

Con todo ello se demuestra una vez más la excepcionalidad de este espacio central en el que se suspenden las leyes y la métrica que rigen en el resto.

6.1.6. Algunos aspectos geográficos del mercado de alquiler

Los mapas 32, 33 y 34 muestran la localización y los valores dentro de los tramos significativos de las ofertas registradas en febrero de 2009. Por lo que se refiere al mercado residencial se pone en evidencia la gran diversidad de situaciones y precios por todo el ámbito. Lo que confirma una vez más la incapacidad hasta el momento de establecer recintos delimitados de carácter zonal, más allá de los que se han reflejado en el mapa 34, que ya de por sí muestra una “topografía” de precios muy movida, como ya vimos más arriba. En pocas palabras, la situación actual que probablemente se mantendrá en un futuro inmediato, admite gran diversidad de estratos sociales y el alquiler no contribuye a incrementar la capacidad selectiva zonal del ámbito. No obstante se aprecian ciertas regularidades espaciales que confirman las tendencias de valoración que se apuntaban cuando se analizó el mercado de compraventa. El barrio de Justicia es más valorado que el de Universidad, al menos en los tramos afectados por el ámbito. Nada en el mapa, a pesar de que el número de datos está forzosamente reducido, contradice la existencia del efecto trasera, más bien todo lo contrario, ya que ofrece algunas pistas para situar “la trasera” con una precisión mayor.

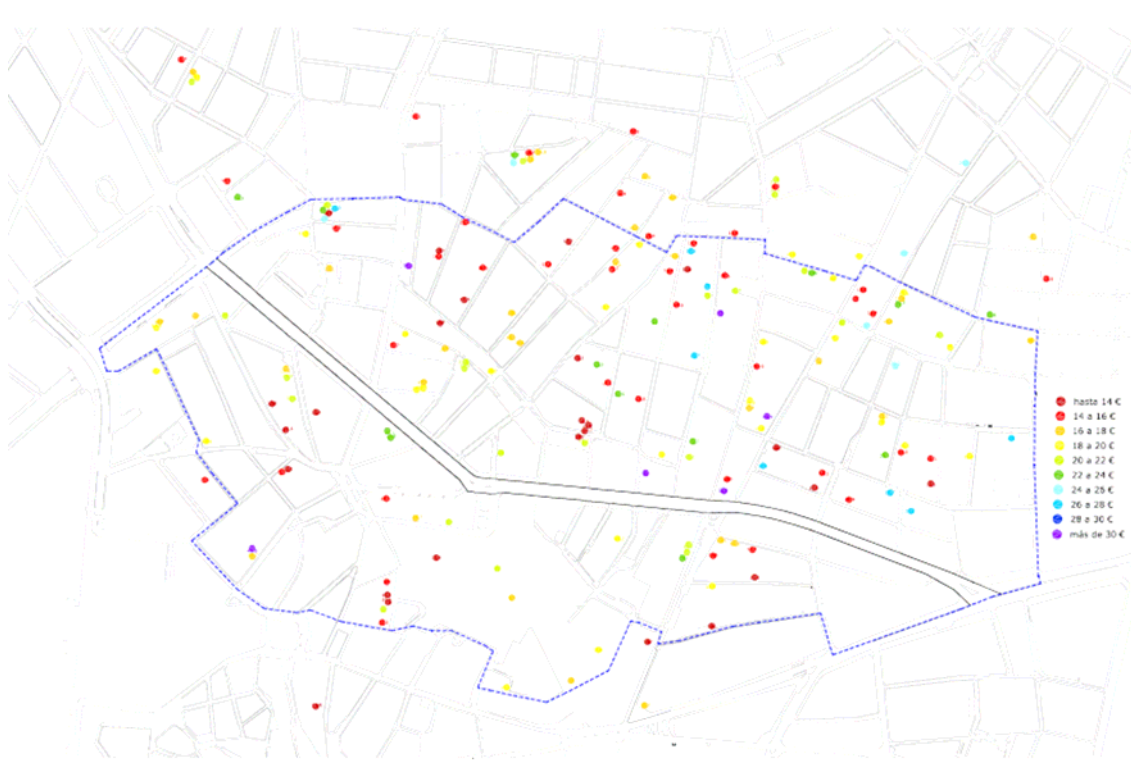


Figura 32 Localización de ofertas de alquiler de viviendas en el ámbito de estudio. Febrero de 2009. Trabajo de campo y elaboración propia.

El alquiler de oficinas nos muestra de nuevo un eje principal, la avenida, con escasa diferenciación a lo largo de su recorrido. Las diferencias que ya hemos comentado se producen, generalmente, en el interior de los propios edificios, de forma que no hay “tramos” de oficinas mejores, sino en todo caso posiciones mejor o peor valoradas dentro de los edificios y tamaños, pero, como vimos, en un rango de precios bastante ajustado y ocupando una posición característica dentro del mercado madrileño.

Los mapas 33 y 34 muestran cierta autonomía entre usos de oficinas y residenciales, en esta escala de detalle. Lo que sugiere el siguiente marco teórico para la valoración: el espacio social madrileño establece los rangos de centralidad —ahí sí que hay correspondencia entre rango social residencial y centralidad— y dentro de los valores determinados por el rango general, en cada ámbito de centralidad, se recupera una cierta autonomía entre vivienda y oficinas. Habría pues dos escalones inmobiliarios con reglas de interrelación entre usos diversas, que determinarían un mosaico más preciso en la escala grande e intermedia y dejarían espacio para más pluralidad en las escalas de detalle.

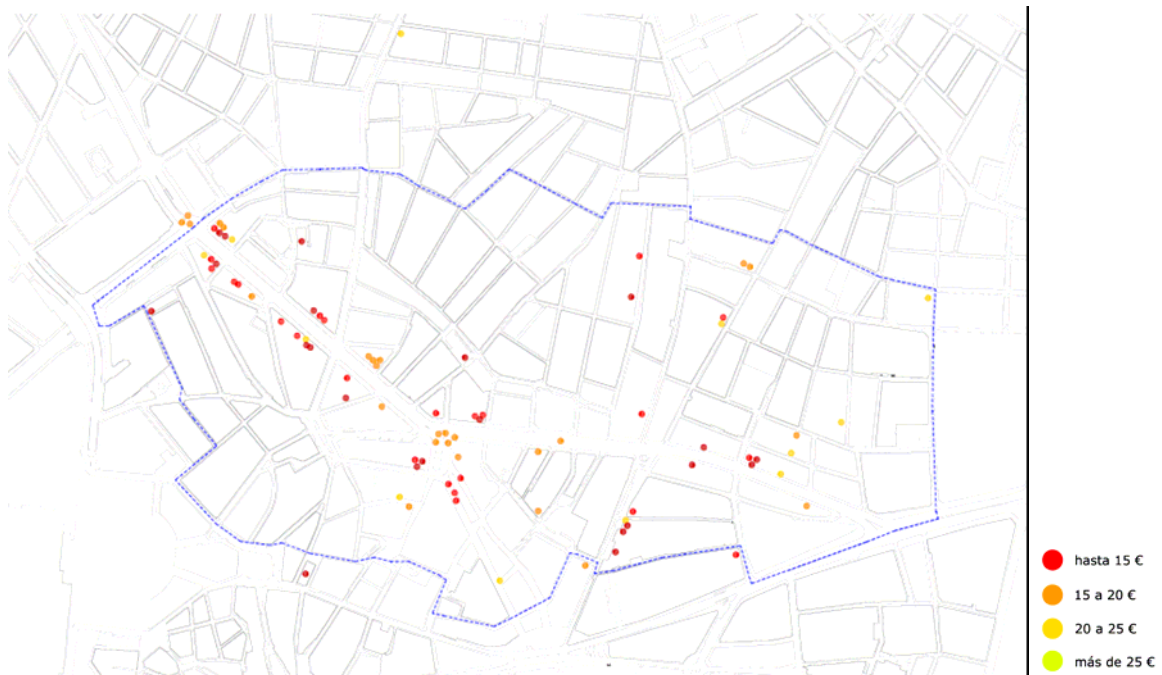


Figura 33 Localización de ofertas de alquiler de oficinas en el ámbito de estudio. Febrero de 2009. Trabajo de campo y elaboración propia.

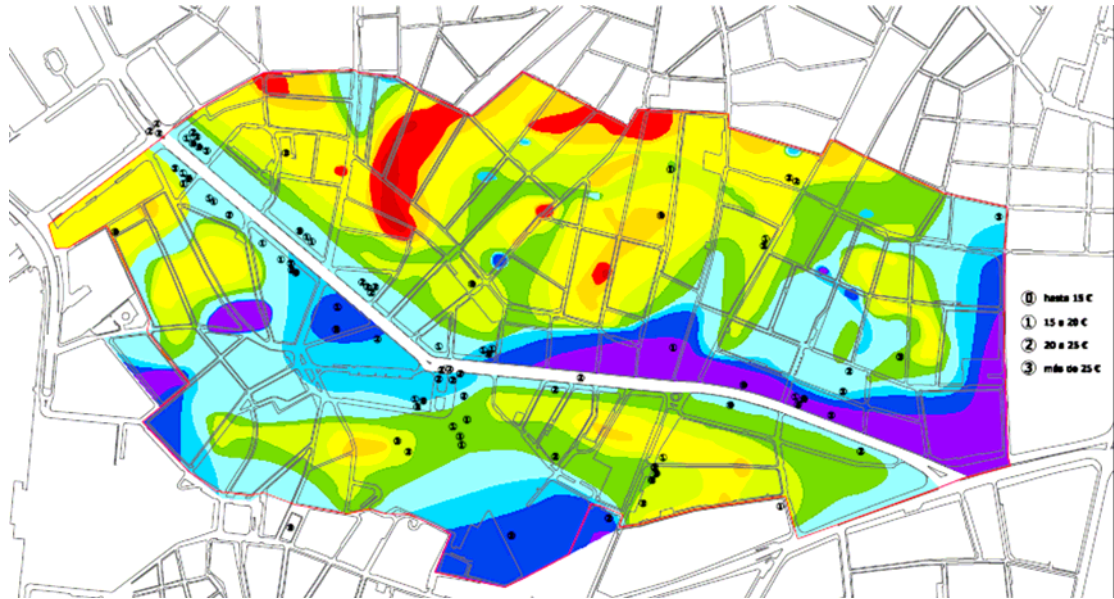


Figura 34. Localización de ofertas de alquiler de oficinas sobre el campo de precios de compraventa (septiembre de 2008). Febrero de 2009. Trabajo de campo y elaboración propia.

3.4.2_ Estado de la edificación

Infravivienda (Plano D.3.4.2.1)

Escala: 1/5.000 Formato: A3

Fuentes de información utilizadas. La información se ha extraído de la Base de Datos de Infravivienda del Ayuntamiento de Madrid, elaborada por el Área de Gobierno de Economía y Participación Ciudadana, de la Oficina del Centro.

Se ha completado con el “*Estudio del Distrito Centro de Madrid previo a la intervención en manzanas con infravivienda*”, con fecha abril de 2005, realizado por la Oficina del Centro y la EMV. De dicho trabajo se ha utilizado en concreto el plano denominado “*Análisis conjunto de los edificios con infravivienda y el estado de conservación de la edificación*”, que se incluye en la presente documentación para ofrecer una visión contextual de todo el distrito.

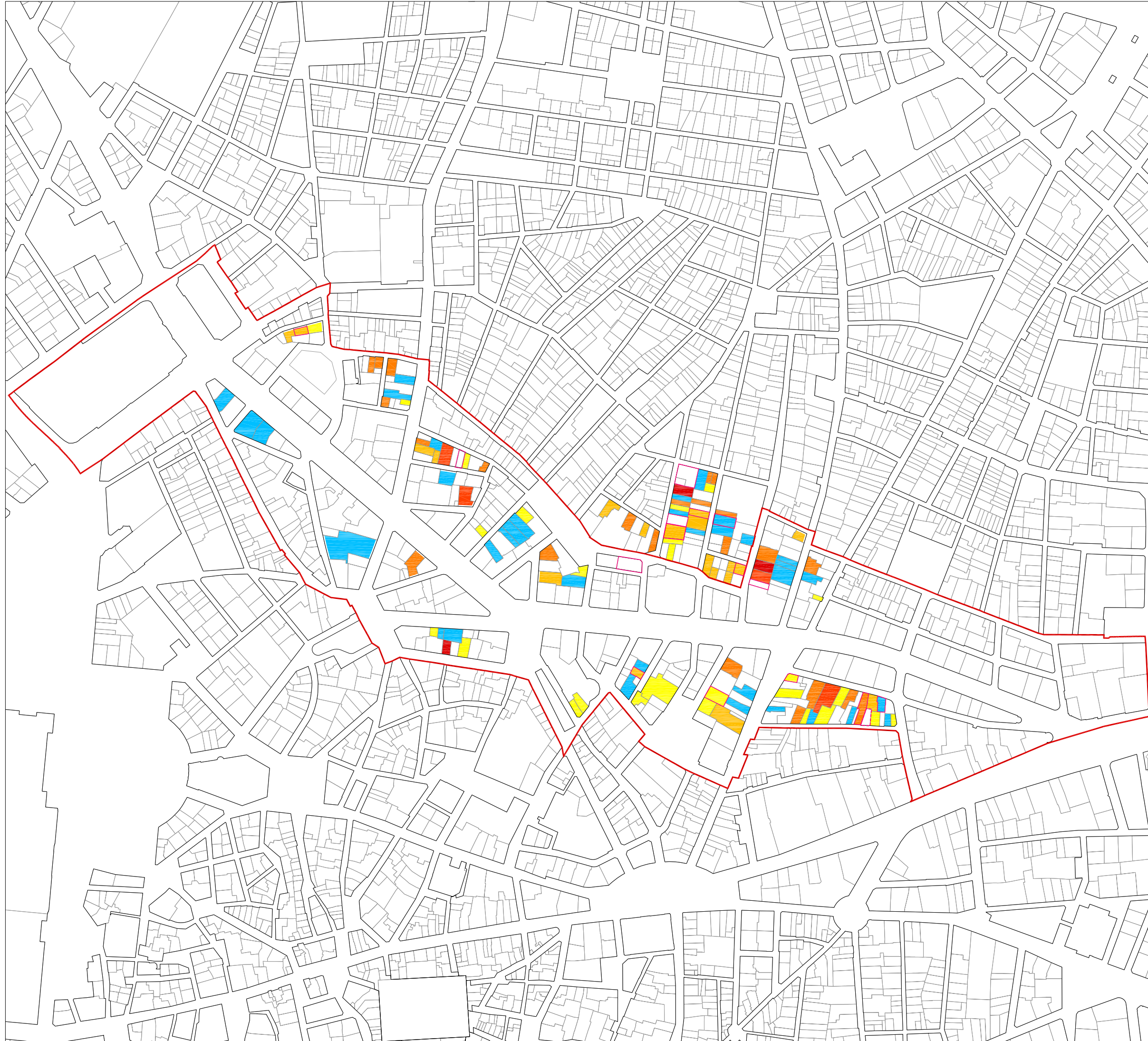
Los datos relativos al “estado actual de la edificación” parten del trabajo de campo realizado en noviembre de 2008 por el equipo (y actualizado en posteriores visitas), en el que se detectaron los edificios vacíos y los que están realizando obras de rehabilitación.

Descripción. En este plano se señalan los edificios que contienen infravivienda, representados con distintos colores según la proporción de la misma en cada caso.

Según el Estudio de Infravivienda del Distrito Centro, los motivos considerados para detectar infravivienda se clasifican de la siguiente manera:

- Por superficie útil inferior a 25 m²
- Por superficie útil entre 25 y 38 m²
- Por falta de aseo dentro de la vivienda
- Por falta de altura mínima
- Por no ser vivienda exterior

Objetivo. Detectar las áreas con mayor proporción de infravivienda dentro del ámbito estudiado.



- PRESENCIA DE INFRAVIVIENDA**
- 0-20% INFRAVIVIENDAS
 - 20-40% INFRAVIVIENDAS
 - 40-60% INFRAVIVIENDAS
 - 60-80% INFRAVIVIENDAS
 - 80-100% INFRAVIVIENDAS
 - EDIFICIO CON VIVIENDA INTERIOR GENERALIZADA

EDIFICIOS CON 2 O MÁS ÓRDENES DE EJECUCIÓN


LÍMITE FUNCIONAL

**PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO**


AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCION DE URBANISMO



DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_5000



marzo 2009

Estado de la edificación (Plano D.3.4.2.2)

Escala: 1/5.000 Formato: A3

Fuentes de información utilizadas. La información sobre Inspección Técnica de Edificios, así como la relativa a los Planes Especiales, ha sido obtenida de la tabla de expedientes para los edificios de Gran Vía, facilitada por Gerencia de Urbanismo, actualizada para 2008.

Los datos relativos al “estado actual de la edificación” parten del trabajo de campo realizado en noviembre de 2008 por el equipo (y actualizado en posteriores visitas), en el que se detectaron los edificios vacíos y los que están realizando obras de rehabilitación.

Descripción. En el plano se representa el estado de la edificación en tres aspectos:

- Inspección Técnica de Edificios. Si la inspección ha sido favorable, desfavorable o si no existen datos para la parcela.
- Planes Especiales. Se indica para qué edificios se ha redactado un Plan Especial y cual es el estado de dicho Plan (aprobado, en revisión, o sin datos).
- Edificios abandonados, y aquellos en los que se están realizando obras de rehabilitación o reforma (tanto interiores como de fachada), según han sido detectados en trabajo de campo.

Objetivo. Obtener una imagen del estado de la edificación en el ámbito, que no parece muy buena en vista del elevado número de ITEs desfavorables, esto indica que son necesarias obras de reforma en una gran proporción de los edificios del ámbito. Es destacable que esta situación se produce tanto en las traseras como en el propio eje, en esta primera línea es ligeramente superior el número de edificios con ITE desfavorable que el de los que la tienen favorable.

En la primera línea se pueden contar hasta 11 edificios en proceso de reforma, seis de ellos con un Plan Especial asociado. Esto nos muestra que en el eje Gran Vía se da una fuerte dinámica de transformación del patrimonio edificado, asociada en algunos casos al cambio de uso de la parcela.



INSPECCIÓN TÉCNICA DE EDIFICIOS

- ITE FAVORABLE
- ITE DESFAVORABLE
- SIN DATOS

ESTADO ACTUAL DE LA EDIFICACIÓN

- V EDIFICIO VACÍO / ABANDONADO
- R EDIFICIO EN REHABILITACIÓN

EDIFICIOS CON PLAN ESPECIAL

- PLAN ESPECIAL APROBADO
- PLAN ESPECIAL EN REVISIÓN
- PLAN ESPECIAL OTROS

- LÍMITE FUNCIONAL

**PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO**

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCIÓN DE URBANISMO



DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_5000
0 50 100 150 200 250
marzo 2009

3.5_ MOVILIDAD Y TRANSPORTE

En este apartado se van a analizar aquellos aspectos relacionados con la movilidad y la accesibilidad del espacio comprendido en el eje de la Gran Vía y su entorno. Se detectarán los principales problemas de movilidad que puedan generar conflictos a los usuarios de este ámbito; igualmente se señalarán aquellas oportunidades que permitan alcanzar un espacio equilibrado, donde todos los colectivos puedan desplazarse adecuadamente al tiempo que se consiga un espacio con elevada calidad ambiental.

Los rasgos principales que marcan la movilidad de este ámbito está determinada por:

- la presencia de una potente red de transporte público configurada por numerosos líneas de autobuses urbanos y metro.
- la localización central de la Gran Vía, dentro de la Almendra Central y su cercanía a otros distritos de la capital con los que mantiene potentes relaciones de movilidad (casi el 80% de los desplazamientos)
- la presencia de un grupo importante de oficinas de la administración y de empresas privadas le mantiene como un importante centro atractor de viajes al trabajo
- la ubicación de actividades de ocio (salas de cine y espectáculos, restauración, etc) y los espacios comerciales
- presencia de una gran diversidad de usuarios en diferentes días de la semana y a distintas horas del día y la noche atraídos por las actividades productivas, comerciales y de esparcimiento que se ubican en la zona
- la utilización de este eje como vía de paso del tráfico rodado, en particular de los flujos de los municipios y barrios del Oeste-Noroeste hacia los barrios de la zona Este de la capital.
- la presencia de un abundante número de peatones
- La ausencia o escasa presencia de ciertos colectivos en el espacio público; este es el caso de las personas con discapacidad, los niños y el grupo de personas más mayores. Existe una expulsión inconsciente de estos colectivos que difícilmente se adaptan a las velocidades y capacidades espaciales que se registran en la Gran Vía en ciertos momentos del día.

3.5.1_ Condicionantes físicos

Aunque el medio físico puede condicionar los desplazamientos de los medios no motorizados fundamentalmente de carácter interno, en el caso de la Gran Vía este espacio es favorable a la potenciación de una accesibilidad más sostenible y socialmente igualitaria.

Por un lado, las pendientes que discurren a lo largo del eje no superan en ninguna ocasión el umbral de inclinación previsto en la legislación vigente del 8%¹. Los datos disponibles señalan inclinaciones inferiores al 4%. Dentro del entorno el acceso desde la Cuesta de San Vicente o desde la calle Montera tiene una mayor dificultad pero en todos los casos dentro del umbral que marca la normativa de accesibilidad.

Sobre la movilidad ciclista hay que decir que la pendiente es fácilmente superable con la tecnología actual de las bicicletas, sin embargo no existe un tratamiento específico para el tráfico ciclista ya sea compartido con otros modos de transporte (ej. Autobuses) o segregado por lo que los ciclistas se arriesgan a poder tener algún accidente.

El eje de la Gran Vía tiene una longitud de 1.316 metros comprendida desde la Plaza de España hasta la calle de Alcalá. En general, las distancias en el interior del ámbito son fácilmente practicables andando. Todo el ámbito se encuentra en el radio de acción de los modos no motorizados. Aunque en algunos casos se supera el radio de acción peatonal (más de 500 metros), la oportunidad que brinda el tejido compacto, la multifuncionalidad y singularidad del espacio, hace que sea fácil de andar por los viandantes. Únicamente una ligera pendiente tal y como se ha señalado puede disuadir a los viandantes, de hecho para recorrer estas distancias los peatones no emplean más de 10 minutos.

El efecto barrera

Existen algunos determinantes del funcionamiento interno del ámbito que podrían condicionar la movilidad no motorizada que crean barreras a la accesibilidad universal de la ciudadanía. Se trata de aspectos silenciados o invisibles para la gran mayoría de los usuarios de la Gran Vía, la gran mayoría de paso por este espacio. En diferentes entrevistas y declaraciones los residentes de la zona han expresado como la Gran Vía constituye una barrera donde no se puede caminar calificando como un espacio desagradable. Esto es debido al elevado tráfico de vehículos motorizados así como a la presión de un volumen importante de peatones que transcurre por la zona que disuaden a los que desean caminar de forma calmada.

En general las dimensiones son aceptables, las secciones se encuentran entre 25 y 30 metros de ancho acogen unas aceras aceptables y accesibles, especialmente después de la última remodelación. Sin embargo los diferentes usos del espacio peatonal hace que la accesibilidad desaparezca y se introduzcan obstáculos continuos, especialmente cuando la afluencia de peatones es elevada. Este es el caso de los puntos:

- La existencia de estacionamiento ilegal para realizar carga y descarga en los pasos peatonales y en las aceras
- Se superan el límite del espacio asignado a la instalación de terrazas en los períodos estivales lo que resta espacio de paso peatonal
- Existencia de aparcamiento ilegal de motocicletas sobre las aceras
- Presencia de obras en los espacios peatonales con la consiguiente instalación de andamios
- Avalanchas de viajeros saliendo y esperando en la estación del metro
- Mendicidad
- Ubicación de quioscos, puestos de castañas y helados
- Venta ambulante, etc

¹ Ley Comunidad de Madrid para la Supresión de Barreras arquitectónicas 974 LEY 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas. B.O.C.M. Nº 152 - Martes 29 de Junio de 1993

Todas estas circunstancias colaboran a interrumpir los desplazamientos peatonales, estrechando el ancho libre de paso, por debajo de lo estipulado por la legislación, especialmente en los días y horas de mayor afluencia como fines de semana, periodos festivos y compras navideñas.

Pero la verdadera barrera en la zona es la afluencia de vehículos a motor en la calle Gran Vía. Las intensidades medias diarias de vehículos se encuentran entre los 40.000 y 60.000, esto supone una presión importante que disuade el paso peatonal de los residentes, pero no de los visitantes. De hecho, son muchos los residentes que aseguran pasar la Gran Vía como una verdadera barrera. Se trata de una vía con tres carriles por sentido, dos de ellos destinados al uso exclusivo de autobuses. En una buena parte del día el tráfico está parado debido al grado de congestión, lo que produce una gran contaminación visual, acústica y atmosférica. Cuando el tráfico es fluido no se respetan los límites de velocidad, esto ocurre principalmente durante la noche (tráfico ligado al ocio) y durante las mañanas de los días festivos. Ambas circunstancias tanto el atasco como la velocidad no son favorables para los desplazamientos no motorizados.

El tráfico, en ocasiones originan atropellos a los peatones; en algunos casos fuera del paso de peatones, pero en la mayoría se producen las intersecciones donde existen pasos peatonales o de prioridad peatonal (en esquinas). En total se contabilizaron entre el año 2003 y el 2006 71 atropellos².

Contaminación atmosférica y acústica

La fuente principal de ruido del ámbito de estudio es el Tráfico rodado. En todos los casos los niveles de contaminación acústica superan los umbrales fijados por la Organización Mundial de la Salud a partir de los cuales existen efectos negativos para la salud de las personas que se fija en los 65 dbA. Las estaciones móviles de medición de la Gran Vía se encuentran entre los 73,4 y los 77,7 $L_A eqt^3$, un ruido continuo que los residentes tienen que padecer de forma continua y cuyos efectos son perniciosos para su calidad de vida.

Niveles de contaminación acústica en el eje de la Gran Vía	
Vía	$L_A eqt$
Gran Vía 68	73,4
Gran Vía esquina Fuencarral	74,8
Gran Vía 55	76,9
Gran Vía 36	73,5
Gran Vía 13	77,7
Alcalá esquina Gran Vía	76,4
San Bernardo 74	73
Pl. Callao	73,9

² se carece de la información sobre la gravedad y tipología de los siniestros, el momento del día y las causas, así como la edad de los accidentados.

³ Para el análisis del ruido de la zona se cuenta con el mapa de contaminación acústica del Distrito Centro realizado por el Ayuntamiento de Madrid para el año 2006

Los datos registrados en otras calles del ámbito de estudio aunque tienen cifras superiores a los límites de la OMS, se encuentran algo por debajo, debido a una menor presencia de tráfico.

Niveles de contaminación acústica en las calles del entorno de la Gran Vía	
Hortaleza, 69	70,5
Hortaleza esquina Gravina	72
Fuencarral 93	69,9
Fuencarral esquina San Joaquín	72,7
Hortaleza 23	71,8
Fuencarral 71	75,1
Montera 20	72,6
Preciados esquina Rompelanzas	67,2
Pez 12	68,51
Pl. Vázquez de Mella	66,7
Pl. Santo Domingo	69,5

Caminar por un entorno sin contaminantes puede ser beneficioso para la salud, pero hacerlo por espacios donde se superan los umbrales estipulados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) puede colaborar a generar numerosas enfermedades. Para el análisis de la zona se ha recurrido a los estudios existentes sobre las estaciones de Carmen y Plaza de España. Los datos disponibles indican una mala calidad del aire, y sobre todo unas malas condiciones para la habitabilidad y el uso de los espacios públicos tanto la estancia como el paseo. Según el Informe de Calidad del Aire de Madrid del 2007 elaborado por Ecologistas en Acción⁴ los niveles de dióxido de nitrógeno y partículas en suspensión se superan en todos los casos⁵:

Principales contaminantes atmosféricos en el ámbito de la Gran Vía (2007)		
Contaminantes	Estación Plaza España	Estación Plaza del Carmen
Dióxido de Nitrógeno, NO ₂ Valor medio anual (el valor límite fue de 46 µg/m ³ , para el 2010 el valor límite será de 40 µg/m ³)	61 µg/m ³	55 µg/m ³
Partículas en Suspensión PM ₁₀ Nº superaciones del valor límite diaria (40 µg/m ³). El límite no debería superarse más de 35 veces al año en el 2007.	72 días se superaron los umbrales	35 días se superaron los umbrales
Partículas en Suspensión PM ₁₀ Valor límite legal es de 40 µg/m ³ . La OMS recomienda no superar los 20 µg/m ³ .	36 µg/m ³ .	32 µg/m ³

⁴ Único informe que analiza rigurosamente los datos diarios y calcula los niveles de contaminantes

⁵ Las estaciones que se han utilizado para el ámbito de la Gran Vía son la de Plaza España y la de la Plaza del Carmen para partículas en suspensión (PM₁₀) y Dióxido de Nitrógeno (NO₂).

La presencia del vehículo privado

Un elemento determinante en las condicionantes de accesibilidad es el grado de motorización de la población residente en el ámbito de la Gran Vía, aunque en este caso la presión fundamental es la procedente de los visitantes que utilizan este espacio como lugar de paso.

La motorización de los residentes en la zona (423 turismos/1.000 habitantes y 580 vehículos / 1.000 habitantes) está por debajo de la media española (680 vehículos /1.000 habitantes). Esto es posible gracias al envejecimiento de la población y al alto grado de accesibilidad en transporte público. En total los habitantes del ámbito de la Gran Vía y su entorno se estima que poseen 9.818 vehículos de los que 7.158 son turismos.

Pero lo que realmente condiciona la movilidad del ámbito es el tráfico caracterizado fundamentalmente por ser de paso en el eje de la Gran Vía. El impacto de estos flujos se encuentra entre 40.000 a 60.000 vehículos diarios. Este tráfico procede fundamentalmente de la Cuesta de San Vicente y una parte muy inferior de la calle Princesa. En el otro extremo de la Gran Vía la calle de Alcalá también aporta un volumen importante de tráfico. Además de los expulsados desde las calles San Bernardo, entre 10.000 y 20.000 vehículos y la calle Clavel con una cantidad similar que proceden desde la calle de Alcalá. Las calles Reyes, Fuencarral o Hortaleza aportan entre 5.000 y 10.000 vehículos diarios.

El espacio de estacionamiento

El parque de vehículos de los residentes ocupa 196.360 metros cuadrados, unas 19 hectáreas, que se ubica en localizaciones diversas

Distribución del estacionamiento en la Gran Vía y su entorno			
Tipología	Ámbito Gran Vía	Zona borde del ámbito	Total plazas
RESIDENTES		*360 Plazas (Sto. Domingo) *262 plazas (Vázquez de Mella) *74 plazas (Sevilla)	696 plazas
ROTACIÓN	*525 plazas (Tudescos) *358 plazas (Mostenses) 826 plazas (Pl. España) subtotal: 2.145 plazas	*120 plazas (Vázquez Mella) *601 plazas (Sevilla) *120 plazas Subtotal: 850 plazas	2.995 plazas
PRIVADOS DE USO PÚBLICO	SIN DETERMINAR EL NUMERO DE PLAZAS		
PRIVADOS USO PÚBLICO Y MIXTO	*45 Plazas (Flor Baja) *220 plazas (Isabel La Católica) Subtotal: 265 plazas		265 plazas

PRIVADOS DE USO PRIVADO	*Luna 15 (50 plazas) *Libreros 10 (8 plazas) *Silva 20 (10 plazas) *Tudescos 8(¿) *Preciados 44 (31 plazas) *C/ Valverde en los nº 10, *Caballero de Gracia 7 (2 plazas) *Caballero de Gracia 28 (165 plazas) *Caballero de Gracia 32 (21 plazas) *Infantas 41 (40 plazas) Subtotal: 327 plazas		327 plazas
TOTAL	3.064 PLAZAS	1.546 PLAZAS	4.610 PLAZAS

La gran mayoría de los vehículos se estacionan en la vía pública donde también lo hacen los visitantes. En los últimos años se ha experimentado una remodelación del régimen de concesión de los parking de tal forma que algunos que eran de rotación como Vázquez de Mella y Santo Domingo ahora son de residentes. Esta medida es favorable para mejorar la calidad del entorno debido a que por un lado reduce la presencia de los vehículos de los residentes en la calle y por otro deja de atraer coches de visitantes al no poder estacionar. Un espacio de estacionamiento en la zona (aunque fuera del ámbito) que funciona como de rotación (para compras) es el parking de El Corte Inglés de Preciados que tiene su entrada por la calle Arenal- Maestro Vitoria.

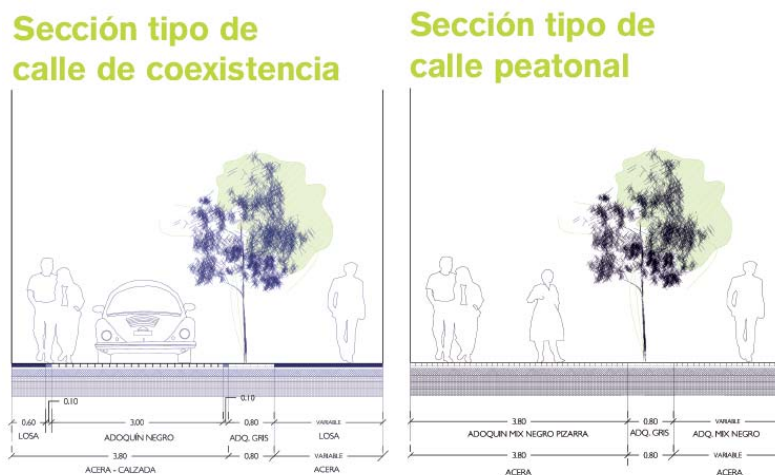
Propuestas de actuación que afectan al ámbito de estudio

El desarrollo de las diferentes estrategias de planificación en el ámbito estatal como la apertura del futuro intercambiador de Sol, regional o local (Calle 30), así como los instrumentos de intervención municipal desde el planeamiento sectorial o las ordenanzas municipales condicionan la movilidad de los ciudadanos y el funcionamiento general de la ciudad. Pero también determinan los desplazamientos en este ámbito otro tipo de iniciativas tanto de iniciativa pública (localización de espacios de la administración, llegada de los juzgados, etc) como privada (cambios en el uso de los espacios, por ejemplo transformación de cines en tiendas de venta de ropa o la operación Triball).

A continuación se revisan algunas de las actuaciones que se desarrollarán en el futuro o están ya en funcionamiento que influyen en la movilidad de la zona:

- La llegada del ferrocarril de Cercanías de RENFE a la Puerta del Sol que incorporará nuevos usuarios al ámbito de estudio. En concreto los 350.000 usuarios de las líneas C3 y C4 (Parla y Aranjuez) podrán llegar sin hacer trasbordo hasta el corazón de la ciudad; además de los que transborden y también deseen acceder hasta aquí. A estos se sumarán medio millón de viajeros que ya utilizan el metro de las líneas L1, L2 y L3. Se calcula que el nuevo intercambiador podrá evacuar a la calle 2.400 usuarios cada seis minutos.

- El funcionamiento de la Calle 30, cuyo objetivo era canalizar el tráfico de paso por el centro de la ciudad. Sin embargo, vías utilizadas de paso como los Bulevares, las rondas o la Gran Vía no han visto disminuida su utilización; existiendo en la actualidad el mismo volumen de tráfico que con anterioridad a la reforma de la M30. al Eje Recoletos – El Prado; que debería tener un reflejo en la reducción de tráfico que se incorpore a la Gran Vía desde Cibeles.
- Las actuaciones del Plan de Revitalización del Distrito Centro entre las que se encuentran:
 - o Área de Rehabilitación de Pez – Luna, abarca un espacio comprendido entre la calle San Bernardo, la Gran Vía y Valverde. La remodelación incorpora dos tipos de solución en secciones de 4,60 metros:
 - Una de coexistencia de tráfico en donde se introduce arbolado con un carril de circulación sin aparcamiento; la acera-calzada es continua sin desnivel y con firme de losa, Los materiales de la acera continua será de adoquín negro mientras que los 80 centímetros de acera serán de losa.
- y otra con calles exclusivamente peatonales donde todo el firme es de adoquín negro, también estarán dotados de arbolado.
 - Futuro desarrollo del Plan Especial



Esta actuación se ejecutará en dos fases; en la primera se intervendrá para reconvertir en zonas de coexistencia las calles Cruz Verde, Andrés Borrego, Pizarro, La Madera, San Roque y La Luna, mientras que el resto serán peatonalizadas (La Nao, Loreto Chicote, La Ballesta, Muñoz Torrero, Mesonero Romanos y Travesía Horno de la Mata). La segunda fase la intervención se centrará en otra serie de viarios proponiendo tráfico de coexistencia en: La Estrella, Marqués de Leganés o Silva, y peatonalizaciones en Flor Alta y Libreros.

- Están previstas peatonalizaciones en la Plaza del Callao, calle Preciados hasta la Plaza de Santo Domingo, ampliándose a lo largo de la Cuesta de Santo Domingo. Este tipo de actuaciones se ampliarán también a la calle de Alcalá desde la Puerta del Sol hasta la zona del Metro Sevilla.

- Recuperación del entorno de Jacinto Benavente que abarca las calles Concepción Jerónima y Conde de Romanones
- Recuperación del Recinto Amurallado del siglo XII que comenzará en enero del 2009 y finalizará en agosto próximo. Afecta a las calles Cava Baja, Grafal y San Bruno.
- Actuaciones de carácter privado, como la operación del triangulo de la Ballesta (Triball) que ha modificando el uso y las funciones que se desarrollan en esta zona con fachada a la Gran Vía. Nuevas funciones para un viejo barrio que aunque barren lo marginal del espacio público, no logran fijar población sino que más se convierten en centros de atracción de viajes de otros barrios y distritos así como de conjunto metropolitano de Madrid.
- Los cambios de uso de los bajos de la Gran Vía. La desaparición de importantes salas de cine que se destinan ahora a venta de ropa a bajos precios atrae a una población foránea del área metropolitana o de otros barrios madrileños, por lo general joven y con escasa capacidad de gasto. Un comercio que para ser rentable necesita atraer a la zona mediante un transporte barato y rápido a miles de personas de fuera del ámbito. Esta situación hace que los visitantes, al no pertenecer al barrio hagan una utilización banal del espacio publico.
- Proyecto de futuro para la peatonalización de la calle Fuencarral creando un eje comercial desde la glorieta de Quevedo hasta Jacinto Benavente a lo largo de toda la calle Fuencarral y Montera y actuando en la en la Red de San Luís donde además de la incorporación del templete se reformará la intersección de la Gran Vía con un gran salón de prioridad peatonal.

La importancia del transporte público en la centralidad de la Gran Vía

La Gran Vía y su entorno es uno de los espacios con mayores dotaciones de servicios de transporte público de Madrid. Actualmente su red está integrada por dos modos fundamentales: el autobús y la red de metro. Del conjunto de los desplazamientos del ámbito de estudio el 73% se realiza en transporte publico.

La red de autobuses de la EMT está compuesta por 18 líneas regulares todas ellas urbanas que proceden de otros distritos y barrios madrileños, 13 diurnas y 5 nocturnas.

RED DE AUTOBUSES URBANOS DE LA EMT		
LINEAS DIURNAS		
Nº línea	Recorrido	Barrios de cobertura
L1.	Pl. Cristo Rey –Prosperidad	Chamberí, Moncloa, Centro, Salamanca, Ciudad Lineal
L2	Manuel Becerra-Reina Victoria	Salamanca, Retiro, Centro y Chamberí
L3	Pta. Toledo- Pl. San Amaro	Arganzuela, Centro, Salamanca, Chamberí, Tetuán
L40	Red de San Luis – Alfonso XIII	Centro, Chamberi, Tetuán y Chamartin
L44	Plaza Callao-Marques de Viana	Centro, Chamberí y Tetuan
L46	Sevilla- Moncloa	Centro, Argüelles y Moncloa
L74	Paseo Moret- Parque de las Avenidas	Paseo Moret- Parque de las Avenidas
L75	Plaza Callao-Colonia Manzanares	Centro y Casa de Campo
L133	Plaza Callao - Mirasierra	Centro, Moncloa, Argüelles, Fuencarral
L146	Pl. Callao- Los Molinos	Centro, Retiro, Salamanca, Ciudad Lineal y San Blas
L147	Plaza Callao- Barrio del Pilar	Centro, Chamberi, Tetuán, Barrio del Pilar
L148	Pl. Callao- Puente Vallecas	Centro, Arganzuela, Puente Vallecas
L202	Hospital G. Marañon-Reina Victoria	Chamberi, Centro, Salamanca y Retiro
LINEAS NOCTURNAS		
Nº línea	Recorrido	Barrios de cobertura
N19	Pl. Cibeles- Colonia S. Ignacio Loyola	Centro, Casa Campo, Latina
N20	Pl. Cibeles- Peñagrande	Centro, Casa Campo, Moncloa
N21	Pl. Cibeles- Lacoma	Centro, Argüelles, Chamberi, Tetuán, Fuencarral- El Pardo
NC1	Cibeles Moncloa	Centro y Chamberi
NC2	Cibeles Argüelles	Centro y Chamberi

De esta forma la Gran Vía está comunicada directamente por transporte público con los barrios y distritos de Chamberí, Moncloa, Centro, Salamanca, Ciudad Lineal, Retiro, Chamartín, Arganzuela, Tetuán, Argüelles, Parque de las Avenidas, Casa Campo, Barrio del Pilar, San Blas, Vallecas, Latina, Fuencarral.

A lo largo de la Gran Vía se sitúan un buen número de puntos de parada existiendo dos cabeceras una en la Plaza de Callao (líneas L44, L133, L146, L147, L148 y L75) y otra en la Red de San Luís (L40 y L149). Sin embargo, los puntos donde confluyen un volumen mayor de servicios de transporte público son los que se localizan en la propia Gran Vía; este es el caso de la parada en la confluencia de la Gran Vía con la calle Tres Cruces, San Bernardo, Plaza España o las de la calle Clavel.

Por otro lado la red de metro cuenta con cinco líneas que transcurren por el ámbito de estudio:

RED DE METRO DE MADRID EN EL ÁMBITO DE LA GRAN VÍA		
Nº línea	Recorrido	Barrios de cobertura
L1	Pinar de Chamartin/ Valdecarros	Vallecas-Retiro-Centro-Chamberí-Tetuán-Chamartin
L2	La Elipa/Cuatro Caminos	Ciudad Lineal-Salamanca-Centro-Chamberí-Cuatro Caminos
L3	Moncloa /Villaverde Alto	Moncloa-Argüelles-Centro-Arganzuela-Villaverde Intercambiadores: Moncloa-Delicias-
L5	Alameda de Osuna/ Casa de Campo	Alameda Osuna-El Capricho-Canillejas-Ciudad Lineal-Barrio Concepción-Ventas-Chamberí-Centro-Arganzuela-Carabanchel-Aluche.
L10	Hospital del Norte/ Puerta del Sur	San Sebastián de los Reyes-La Moraleja-Las Tablas-Fuencarral-Chamartin-Tetuán-Cuatro Caminos-Chamberí-Centro-Aluche-Cuatro Vientos-Alcorcón

La presencia de estas estaciones en el ámbito de la Gran Vía permite que exista una cobertura territorial directa con numerosos barrios y distritos de Madrid (Vallecas, Retiro, Centro, Chamberí, Tetuán, Chamartin, Ciudad lineal, Salamanca, Cuatro Caminos, Moncloa, Argüelles, Arganzuela, o Villaverde. Además la línea 10 de metro en Plaza de España permite las conexiones con Alcobendas-San Sebastián de los Reyes o con Alcorcón, fuera ya de los límites del ayuntamiento de Madrid.

Las estaciones que mayor número de viajes registran son, Gran Vía y Plaza España al confluir en ellas varias líneas. Santo Domingo es la que menor afluencia de usuarios tiene no superando los 5.000 en ningún caso (entradas). Existe una diferencia significativa en la afluencia de viajeros entre los días festivos y fines de semana y los laborables, tal y como se observa a continuación.

Número de entradas en las estaciones de Metro de la Gran Vía			
	Gran Vía	Callao	Pl. España
Festivo	Entre 13.000-16.000	Entre 12.000 y 16.500	Entre 15.500 y 16.800
Sábado	Entre 19.000	Entre 19.680	17.000-17.800
Domingo	Entre 12.000 y 13.000	Entre 13.811	13.000 y 14.600
laborable	Entre 18.000 y 21.500	Entre 19.500 y 22.500	24.500 y 28.000

Dentro también del ámbito, aunque no ya en la calle Gran Vía contamos con otras tantas paradas de metro como las de Sevilla, Banco España, Opera o Noviciado

pertenecientes a la línea 2, la de Sol (con conexiones a las líneas L1, L2, L3), la de Tribunal de la Línea 1 o Chueca que permite el acceso a la Línea 5.

Además el próximo año 2009 entrará en funcionamiento la línea de cercanías en la estación de Sol, convirtiendo este punto en uno de los más potentes intercambiadores de transporte público de la ciudad.

Un transporte que utiliza el eje de la Gran Vía son los autobuses turísticos que cuenta con tres itinerarios; uno el IT1, denominado Madrid Histórico, esta línea atraviesa la Gran Vía y cuenta con cuatro puntos de parada; este itinerario discurre hasta la Plaza de España y baja por Bailen para entrar en Opera, otro el IT2, Madrid Moderno, no pasa por la Gran Vía, pero transcurre por el ámbito de estudio, teniendo en la calle Alcalá una parada y finalmente el IT3, el Madrid Monumental cuenta con tres paradas de ida y tres de vuelta.

Además de los servicios prestados por los transportes regulares el eje de la Gran Vía cuenta con servicios de taxis, aunque no cuenten con paradas. Esto es lógico debido a que el carril bus recorre todo el eje y no existe espacio disponible para destinarlo a esta finalidad. Sin embargo el carril bus padece con frecuencia las consecuencias de las continuas paradas de los taxis que interrumpen el recorrido de las líneas. Las paradas más cercanas al ámbito se localizan en la calle del Rey, en la calle Preciados, en la Plaza del Carmen, en Leganitos, y en la Plaza de Santo Domingo,

Los servicios de transporte discrecional son los que cubren el acceso y salida de los turistas que visitan Madrid y se alojan en los hoteles situados en la Gran Vía. Hay que tener en cuenta que a pesar de tener espacios asignados no dejan de constituir un problema para el funcionamiento de este eje ya que en muchas ocasiones interrumpen el carril bus lo que obliga a que los autobuses tengan que ocupar otras calzadas.



ESCENARIO DE INTERVENCIONES EN MOVILIDAD

- CALLE PEATONAL
- CALLE CON TEMPLADO DE TRÁFICO

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
 EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
 DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
 DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
 SECCIÓN DE URBANISMO



DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
 ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
 UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_5000

marzo 2009

D.3.5.1

ESCENARIO MOVILIDAD

3.5.2_ El análisis de las pautas de movilidad

La distribución por género y edad de las personas que se desplazan desde y hacia el ámbito de la Gran Vía es un determinante importante en la movilidad. En cuanto a la distribución por género entre los usuarios de este entorno la mayoría son mujeres con un 51% mientras que los hombres tienen un porcentaje inferior con un 49%. En cuanto a los grupos de edad que se desplazan desde y hacia el ámbito de estudio el grupo más numeroso es el de la población en edad activa; entre los 26 y 35 años se encuentra el 24% de los usuarios de la zona, seguido de los que tienen entre 36 y 45 años con un 19%. Los niños entre 4 y 15 años apenas tienen presencia representando tan solo un 2,7% de los usuarios. Sin embargo los mayores de 65 años vuelven a tener un porcentaje importante con un 13%.

Distribución territorial de la movilidad

El reparto de los 521.871 viajes que se realizan en el ámbito de la Gran Vía y su entorno son en su gran mayoría externos (94,13% de los viajes) y tan solo un 5,87% son desplazamientos internos dentro del propio ámbito.

Distribución territorial de la movilidad		
	viajes	%
Movilidad interna del ámbito	30.647,80	5,87
Movilidad con otros distritos Madrid	401.237,12	76,88
Movilidad externa (con otros municipios)	89.986,07	17,24
Subtotal	491.223,19	94,13
TOTAL	521.870,99	100,00

Dentro de la movilidad externa el peso fundamental lo tienen los desplazamientos con otros distritos madrileños con un 76,88%, siendo el distrito centro el que agrupa un mayor número de viajes con casi un 15% de la movilidad distrital y un 12,24 % de la externa al ámbito.

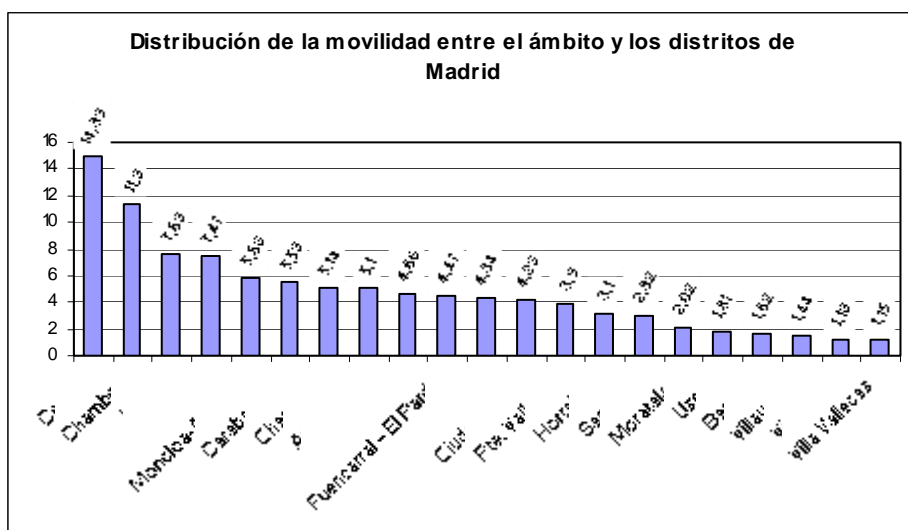
Con el resto de los municipios de la Comunidad de Madrid existe un 17,24% de la movilidad general, siendo los núcleos con un mayor número de viajes aquellos localizados en el corredor de la A5 (Autovía de Extremadura) que agrupa el 36,4% de los desplazamientos con otros municipios destacan Mostoles con 8,34%, Alcorcón con 7,33%, Leganés con 6,95% entre otros.

El siguiente corredor que tiene un peso importante en las relaciones de movilidad con la Gran Vía es el de los municipios que se agrupan entorno la A6 (Autovía de La

Coruña) con un 21%. Este es el caso de Majadahonda (5,52%), Pozuelo de Alarcón (4,93%) o Las Rozas (4,23%). Con un 14,41% los viajeros procedentes de los núcleos situados al norte de la capital entre la Carretera de Colmenar y la Autovía de Burgos, destacan municipios como Tres Cantos, Alcobendas o San Sebastián de los Reyes. Con porcentajes entorno al 11% se encuentran el resto de los corredores del Henares, de la Autovía de Valencia y de la de Andalucía.

Finalmente, hay que señalar que incluso se producen relaciones diarias de movilidad con municipios situados fuera de la Comunidad de Madrid, aunque la cifra es escasamente significativa supone el 0,06% de la movilidad externa con 274 viajes.

En cuanto a la movilidad del ámbito con otros distritos de Madrid, como ya se ha señalado supone el 77% de los desplazamientos, esta es la movilidad que mayor peso tiene sobre la Gran Vía.



Los que mayor peso tienen son Centro (15%) y Chamberí (11,3%), que alcanza entre 45.000 y 60.000 viajes, rondando los 30.000 desplazamientos se encuentran Latina y Salamanca y entorno a los 20.000 Moncloa-Aravaca, Carabanchel, Chamartín y Arganzuela. Estos datos están en función de la cercanía y/o las buenas conexiones del transporte público con la zona.

Distribución de la movilidad entre el ámbito y los distritos de Madrid		
Distrito	total	%
DISTRITO 1- Centro	60.139	14,99
DISTRITO 7- Chamberí	45.341	11,30
DISTRITO 10 – Latina	30.858	7,69
DISTRITO 4 – Salamanca	29.987	7,47

DISTRITO 9 – Moncloa-Aravaca	23.612	5,88
DISTRITO 11- Carabanchel	22.440	5,59
DISTRITO 5 – Chamartin	20.612	5,14
DISTRITO 2 – Arganzuela	20.465	5,10
DISTRITO 6 – Tetuán	18.686	4,66
DISTRITO 8 – Fuencarral – El Pardo	17.929	4,47
DISTRITO 3 – Retiro	17.425	4,34
DISTRITO 15 – Ciudad Lineal	16.976	4,23
DISTRITO 13 – Pte. Vallecas	15.641	3,90
DISTRITO 16 – Hortaleza	12.430	3,10
DISTRITO 20 – San Blas	11.700	2,92
DISTRITO 14 – Moratalaz	8.103	2,02
DISTRITO 12 – Usera	7.260	1,81
DISTRITO 21 – Barajas	6.513	1,62
DISTRITO 17 – Villaverde	5.769	1,44
DISTRITO 19 – Vicalvaro	4.739	1,18
DISTRITO 18 – Villa Vallecas	4.611	1,15
TOTAL	401.237	100%

En cuanto a la movilidad interna dentro del ámbito de la Gran Vía estos viajes tan solo representan un 5,87% de la movilidad (30.648 desplazamientos), sin embargo son fundamentales para poder analizar detalladamente los movimientos que realizan los residentes.

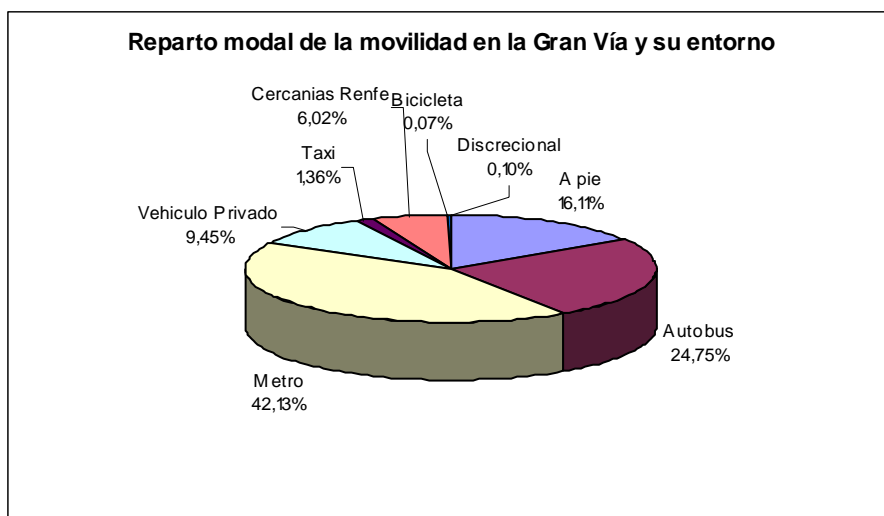
RELACIÓN DE MOVILIDAD ENTRE LAS DIFERENTES SUBZONAS DEL ÁMBITO DE LA GRAN VÍA									
	Subzona07 Universidad	Subzona08 universidad	Subzona09 justicia	Subzona10 justicia	Subzona12 Palacio	Subzona13 sol	Subzona14 sol	Subzona15 Cortes	Subzona231 Pl. España
Subzona07 Universidad	1.411	734	94	100		56	360	47	872
Subzona 08 Universidad	947	2734	1101	10	348	339	317	419	759,33
Subzona09 Justicia	111	520	1010	318	300	72	85	321	127
Subzona10 Justicia			151	570	47			210	41
Subzona12 Palacio	121	206	300		2930	390	65	315	228
Subzona13 Sol	640	1380	190	134	447	1519	279	357	466
Subzona14 Sol		483	85	12	65	272	544	137	15
Subzona 015 Cortes	49	568	151	356	212	477	241	450	328
Subzona 231 Pl. España	957	827	148	52	463	237		16	

Curiosamente algunas subzonas no tienen ningún tipo de relación entre ellas; este es el caso de la zona 07 del barrio de Universidad con la Subzona 12 de Palacio, y esta con la Subzona 10 del Barrio de Justicia. Esta subzona no tiene relación tampoco con las subzonas 13 y 14. La Subzona 14 de Sol no se relaciona con la 07 de Universidad, y tampoco con la 231 de Plaza España. Destaca que en la de 231 de Plaza de España no existen desplazamientos internos ya que se trata de una zona de actividad productiva cuya principal función es alojar espacios de oficinas y el intercambiador de Plaza España, lo que le convierte en un espacio fundamentalmente con desplazamientos de paso.

El número mayor de viajes se registra dentro de las propias subzonas o entre aquellas subzonas que están cercanas, este es el caso entre Universidad y Justicia o el de Universidad y Plaza España.

Reparto modal de la movilidad

El reparto de la movilidad general en la Gran Vía y su entorno correspondiente a los viajes con origen y/o destino en el ámbito se caracteriza por tener un peso mayoritario la utilización del transporte público (66,88%), siendo el metro el protagonista con un 42,13% de los desplazamientos.

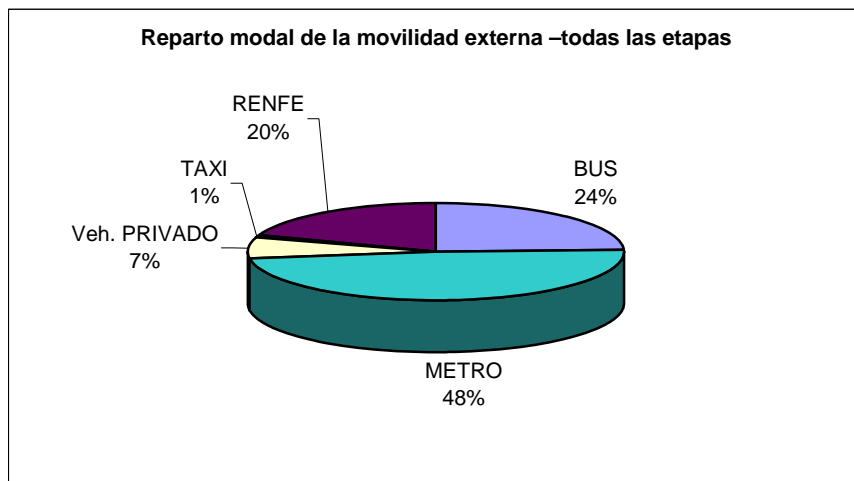


Los modos no motorizados constituyen el segundo grupo en importancia con un 16,17% de los viajes, en este caso se encuentran todas las relaciones internas de los que aquí residen además de los viajes andando que realizan los procedentes de otros distritos cercanos. Hay que destacar los 485 viajes que se realizan en bicicleta.

El tren de Cercanías constituye un medio de transporte importante en alguna de sus etapas que utilizan los que realizan viajes externos con el 6% de los desplazamientos.

El vehículo privado, a pesar de la importante presencia física que tiene en el eje de la Gran Vía, es por el contrario un medio de transporte utilizado tan solo en el 9,45% de las ocasiones. Finalmente el taxi lo utiliza el 1,36% de los usuarios.

Analizando el reparto modal de acuerdo al tipo de viaje que se realiza hay que decir que en la movilidad externa el protagonista es el metro con el 48% de los viajes, seguido del autobús con un 24%. El vehículo privado tan solo supone el 7% de los desplazamientos.

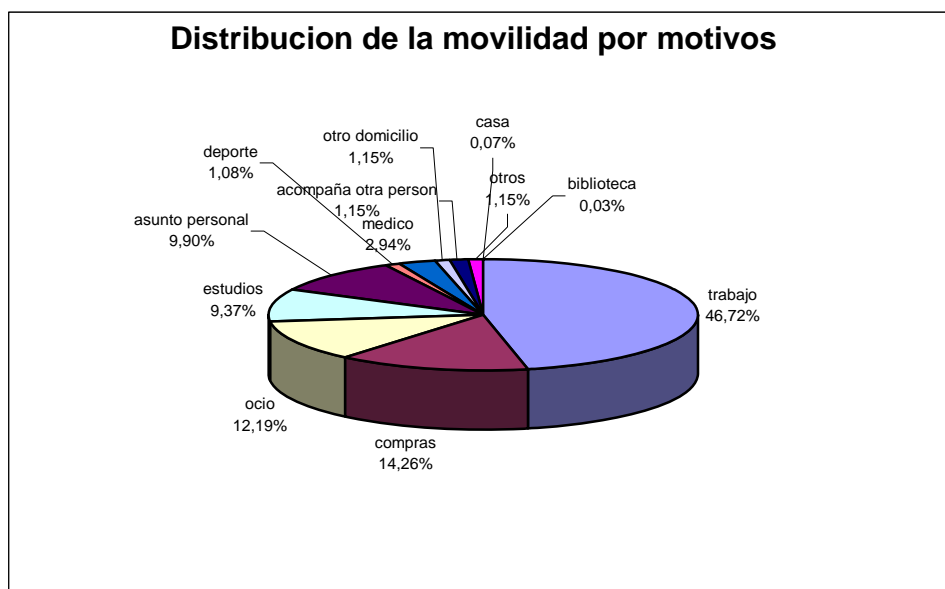


En cuanto al modo de transporte utilizado para las relaciones entre el ámbito y los distritos de la capital el metro vuelve a ser el medio protagonista con 44% de los viajes, seguido del autobús con un 26,82%. Hay que señalar que existen 62.225 viajes que se realizan desde y hacia otros distritos, incluidos el distrito Centro que únicamente están constituidos por una etapa y que se realizan caminando o en bicicleta.

Reparto modal de la movilidad del AMBITO con los DISTRITOS de Madrid (Todas las etapas)						
modos	1 etapa	2 etapa	3 etapa	4 etapa	TOTAL	%
A PIE	61.740				61.740	14,14
BUS	99.586	16.322	1.196		117.103	26,82
PRIVADO	46.310	1.509	181		48.000	10,99
METRO	180.361	11.322	611		192.294	44,04
RENFE	6.028	3.950	56	65	10.100	2,31
BICI	485				485	0,11
TAXI	6.239	43			6.282	1,44
DISCRECIONAL	488	183			672	0,15
TOTAL	401.237	33.329	2.044	65	436.676	100

Motivos de los viajes

El trabajo es el motivo principal de la mayoría de los viajes que alcanza el 46,72%, seguido de las compras con un 14,26%, del ocio con un 12,19% y los estudios con un 9,90%. Ir al médico agrupa al 2,94% de los desplazamientos.



Analizando los motivos del viaje de acuerdo con la distribución territorial con origen y/o destino en el ámbito de la Gran Vía se observa que en todos los casos el motivo trabajo es la razón prioritaria de desplazamiento. Donde mayor importancia adquiere es en la movilidad externa con otros municipio donde alcanza el 60%; en el caso de los desplazamientos con los distritos de Madrid tiene un papel importante pero algo inferior alcanzando tan solo el 45,92%.

Las compras es otro de los motivos que agrupan un buen numero de viajes, sobre todo en las relaciones con otros distritos de Madrid (14,84%) con casi 60.000 viajes. En la movilidad interna también son importantes los viajes por compras con un 19,40% , aunque en este caso únicamente suponen 9.000 viajes, cifra similar a la que se registra en los viajes externos.

El ocio agrupa un volumen importante de viajes desde y hacia la Gran Vía, destacando nuevamente las relaciones distritales con 52.000 viajes, en los viajes internos el ocio representa unos 7.000 viajes, dato muy similar a los desplazamientos por ocio de carácter externo.

El motivo estudio es importante en las relaciones externas con otros municipios y en la movilidad interna rondando el 11%; el resto de los motivos se atomiza bastante en su distribución, tal y como se expresa en el siguiente:

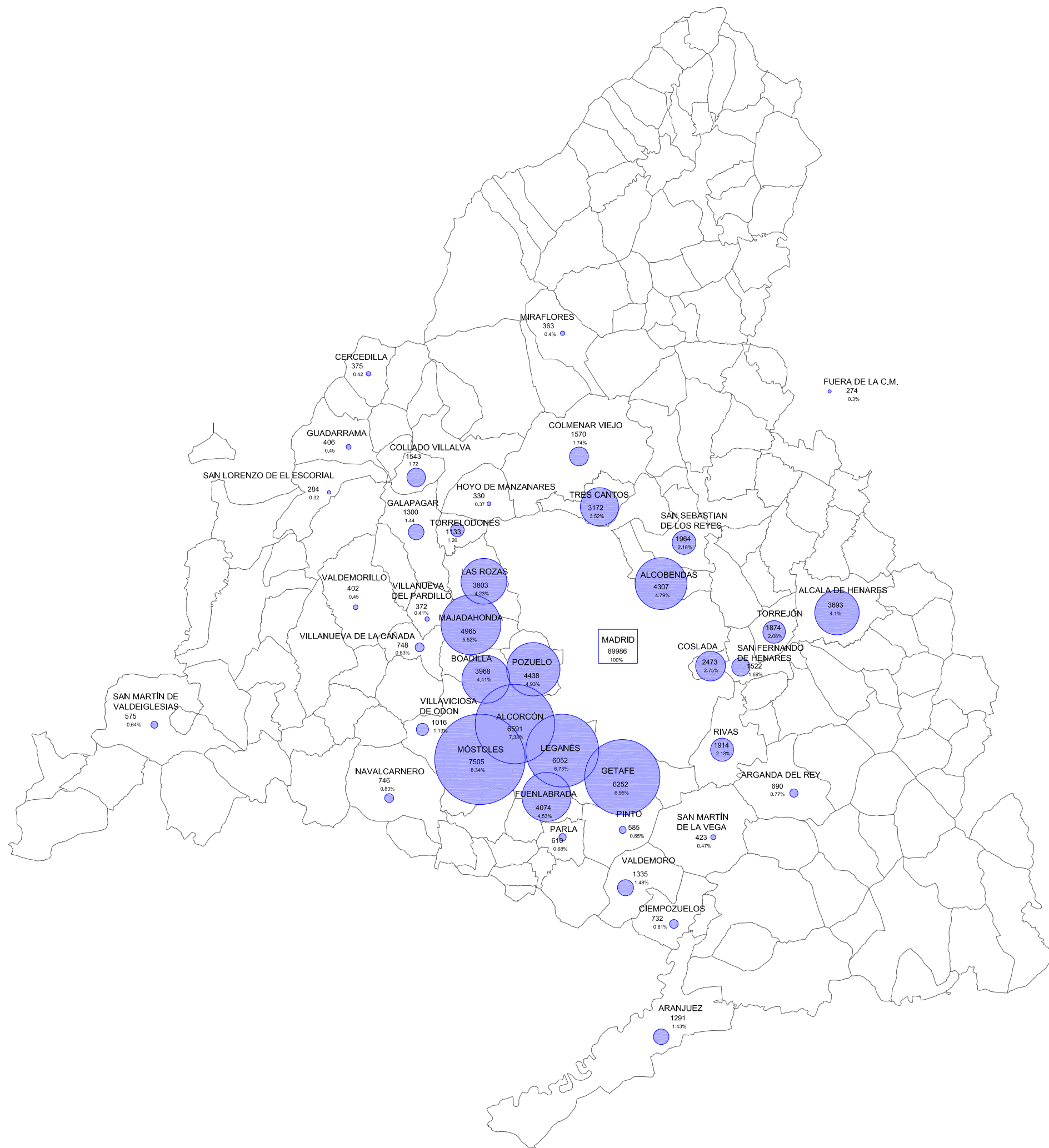
Reparto de la movilidad por motivos y distribución territorial						
	Distritos		Ámbito Gran Vía		Externos	
		%		%		%
Trabajo	184.38	45,92	14.104	27,40	58.993	60,42
Estudios	34.388	8,57	5.989	11,64	11.225	11,50
Compras	59.532	14,84	9.987	19,40	9.004	9,22
Ocio	52.497	13,08	7.090	13,78	7.564	7,75
Deporte	4.908	1,22	821	13,78	242	0,25
Asunto personal	40.456	10,08	6.671	12,96	7.423	7,60
Otro domicilio	4.199	1,05	1.022	1,99	1.104	1,13
Acompaña otra persona	8.440	2,10	1.772	3,44	1.087	1,11
Medico	11.635	2,90	3.606	7,01	918	0,94
Casa			408	0,79		
Biblioteca	190	0,05				
Otros	754	0,19			82	0,08


Tiempo de viaje en la movilidad interna

Es importante analizar el tiempo de viaje empleado en los desplazamientos desde y hacia el ámbito de la Gran Vía con relación a los modos de transporte utilizados para poder estudiar las posibilidades de cada medio de desplazamiento.

Duración del viaje y reparto modal en los desplazamientos internos												
MODO	A PIE		Vehículo Privado		Autobús		METRO		TAXI		TOTAL	
	viajes	%	viajes	%	viajes	%	viajes	%	viajes	%	viajes	%
Intervalos tiempo												
menos de 5'	4.662	19,4	191	19,66							4.853	15,87
De 5'-10'	6.468	26,92	224	23	242	10,39	380	15,42			7.314	23,92
De 10' a 15'	6.893	28,68	126	12,99	251	10,81	540	21,91	208	26,56	8.018	26,23
De 15' a 30'	4.706	19,59	264	27,17	589	25,33	1.516	61,5	500	63,87	7.575	24,78
De 30' a 45'	571	2,38	30	3,13	1.008	43,36	29	1,18			1.638	5,36
De 45' a 60'	549	2,28	137	14,05	235	10,11					921	3,01
De 60 a 90'	61	0,25									61	0,20
De 90' a 120'	119	0,5									119	0,39
Más de 120'									75	9,58	75	0,25
TOTAL	24.029		972		2.325		2.465		782		30.573	

Dentro de la movilidad interna se observa que para la realización de los viajes la mayoría se encuentran en el umbral de los 30 minutos independientemente del modo de transporte utilizado. Los viajes peatonales son mayoritarios, y compiten en este ámbito espacial con otros modos de transporte motorizados (el vehículo privado o el transporte público). Únicamente las condiciones físicas de las personas con movilidad reducida por alguna causa permanente o temporal (falta de movilidad, portar bultos, ect.) disuaden a los viandantes de pasear.



 PROPORCIÓN DE VIAJEROS
 Nº NÚMERO DE VIAJEROS
 Nº PORCENTAJE DE VIAJEROS

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO

DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO



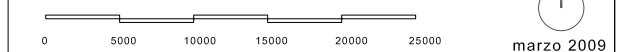
INSTITUTO JUAN DE HERRERA
 SECCIÓN DE URBANISMO



DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
 ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
 UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



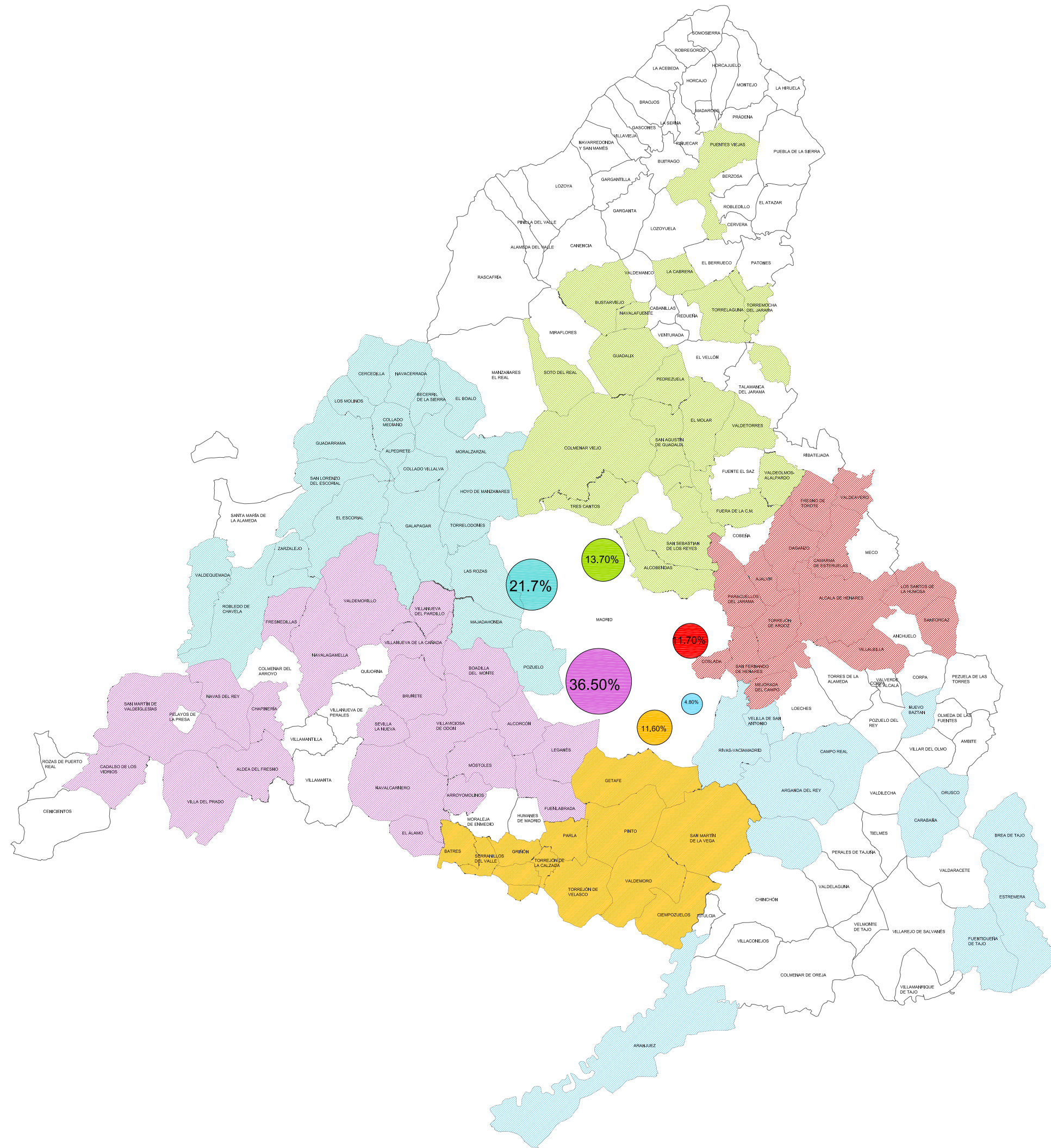
ESCALA 1_500.000



marzo 2009

D.3.5.2.a

RELACION CON MUNICIPIOS DE LA CAM



- CORREDOR A1
- CORREDOR A2
- CORREDOR A3
- CORREDOR A4
- CORREDOR A5
- CORREDOR A6

Nº % PORCENTAJE DE VIAJEROS POR CORREDOR

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO

DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO



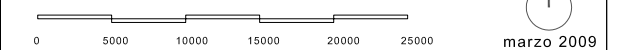
INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCIÓN DE URBANISMO

I J H
SECCIÓN DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



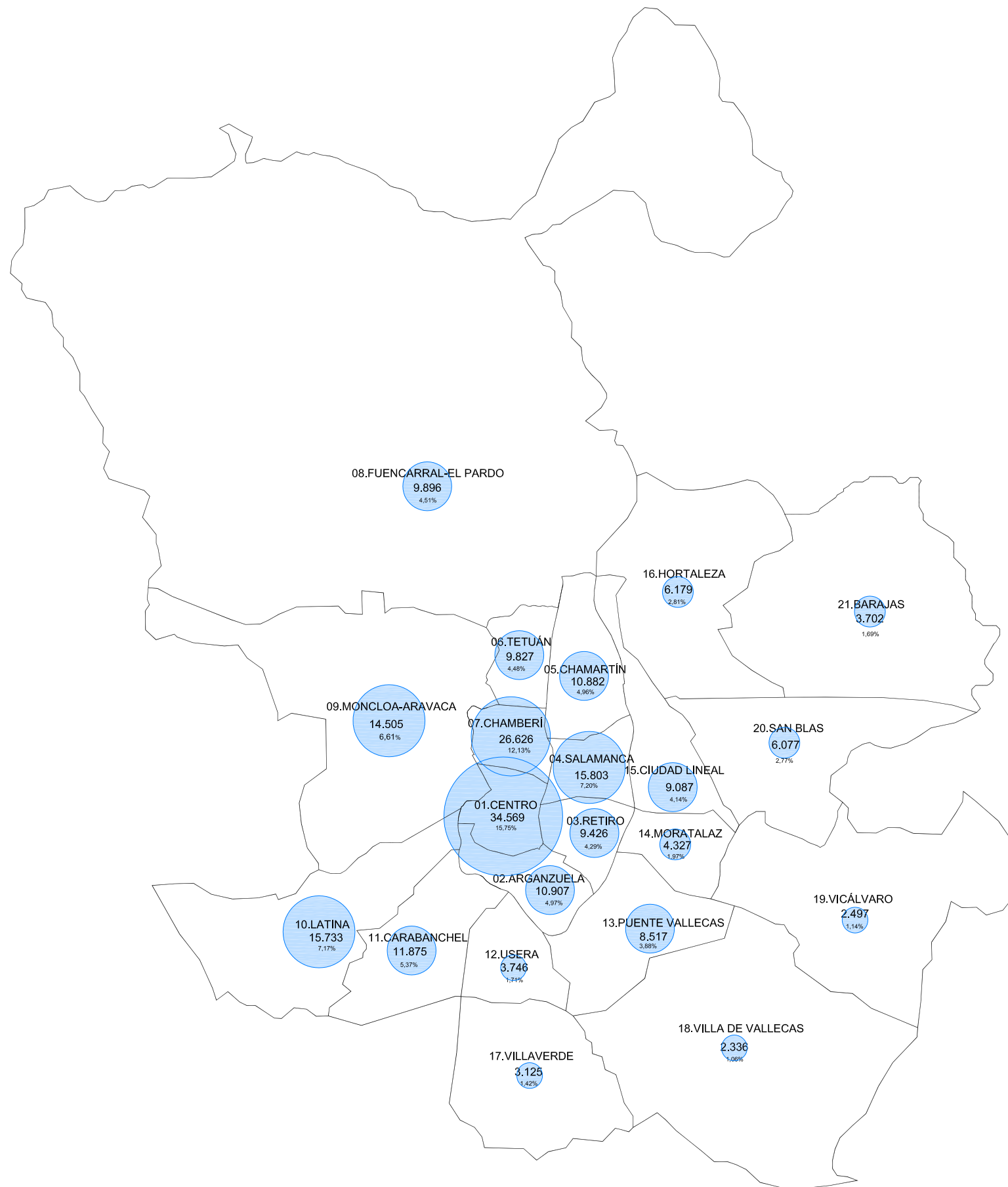
ESCALA 1_500.000



marzo 2009

D.3.5.2.b

RELACION CON MUNICIPIOS DE LA CAM



- DISTRITOS
- LIMITE DE DISTRITOS
- Nº NÚMERO DE VIAJEROS
- Nº PORCENTAJE DE VIAJEROS
- PROPORCIÓN DE VIAJEROS

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO

DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO



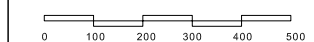
INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCIÓN DE URBANISMO



DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



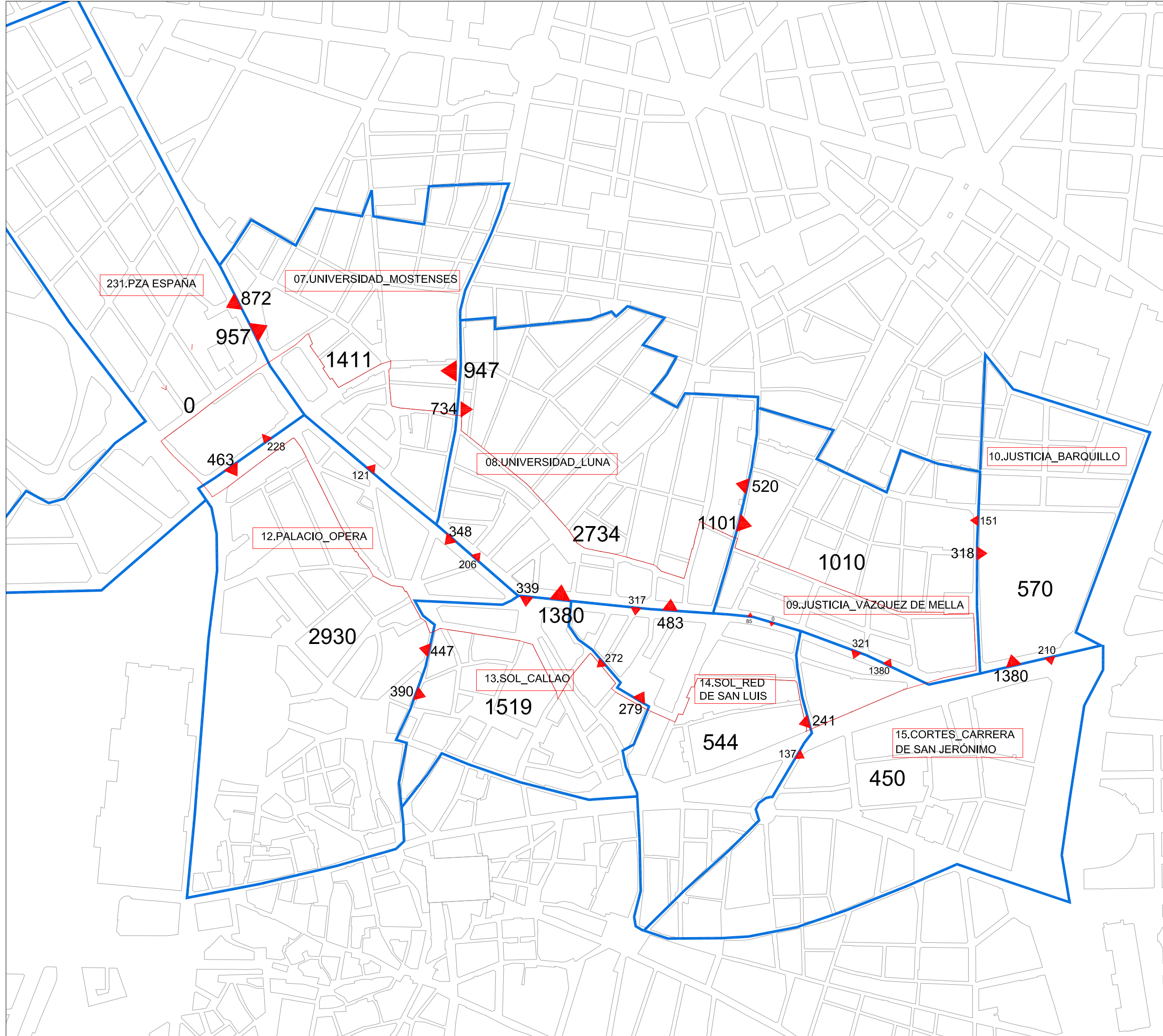
ESCALA 1_150.000



marzo 2009

D.3.5.2.c

RELACION CON DISTRITOS DE MADRID



- LÍMITE FUNCIONAL
- LÍMITE DE ZONA
- XX.NOMBRE DE LA ZONA
- Nº NÚMERO DE VIAJES INTERNOS DE LA ZONA
- Nº ▶ NÚMERO DE VIAJES DE UNA ZONA A OTRA

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
 EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
 DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
 DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
 SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
 SECCION DE URBANISMO



DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
 ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
 UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_7000

 marzo 2009

3.5.3. Conexión Paseo del Prado, Gran Vía, Manzanares. (Plano D.3.5.3. Conexión peatonal. Paseo del Prado- Parque Manzanares)

Escala: 1/5.000 **Formato:** A3

DESCRIPCIÓN: En el plano representamos cuatro posibles recorridos que unen el eje del Paseo del Prado-Recoletos con el Río Manzanares. A continuación describimos cada uno de ellos en función de la pendiente, los elementos culturales y patrimoniales de interés que nos encontraremos en cada uno de ellos, la longitud de cada recorrido, lo que habría que cambiar o mejorar para que funcionasen, etc etc...

-recorrido 1. Paso por plaza de España: Es el camino más corto entre el Paseo del Prado y el río Manzanares (2.5km). Recorremos toda la Gran Vía hasta la Plaza de España, bajamos por la Cuesta de San Vicente con una pendiente bastante fuerte aunque dentro de los límites permitidos para el paseo y finalmente pasamos por la glorieta de Príncipe Pío para llegar al futuro Parque del Manzanares. Sería necesaria una actuación en toda la Cuesta de San Vicente (tramo poco propicio para el paseo debido al tráfico).

-recorrido 2. Paso por el Palacio Real: Este recorrido con gran valor histórico y patrimonial tiene una longitud de 3,2km. Recorremos la Gran Vía hasta la Plaza de Callao, bajamos por la calle Jacometrezo hasta la Plaza de Santo Domingo y seguimos por la Plaza de Ópera hasta llegar al Palacio Real. Podemos acceder al río Manzanares por el lateral de la Catedral de la Almudena. Habría que salvar el fuerte desnivel en el último tramo con una pasarela, escaleras...

-recorrido 3. Paso por la Plaza de la Marina Española y Campo del Moro: Este recorrido tiene una longitud de 2,7km. Recorremos la Gran Vía hasta la Plaza de Callao, bajamos hasta la Plaza de Santo Domingo por la calle de Jacometrezo, continuamos por la Plaza de la Marina Española hasta llegar al Campo del Moro. Lo cruzamos y ya llegamos al Manzanares. Es el recorrido más cómodo de los planteados en cuanto a pendiente, sin embargo dependerá de los horarios de acceso a los Jardines de Sabatini.

-recorrido 4. Paso por la Plaza de Ópera: Este es el recorrido más largo de todos los planteados (3,2km) aunque con gran valor Histórico, Patrimonial y turístico. El tramo final es idéntico al del recorrido 2 por lo que habría que plantear la misma solución.

Objetivo. Se pretende con este plano definir posibles recorridos urbanos que conecten el eje Prado-Recoletos con el río Manzanares. Destacamos que aspectos tienen para potenciar cada uno de ellos, lo que sería necesario arreglar para que funcionase.

RECORRIDO 1- POR PLAZA ESPAÑA



RECORRIDO 2- POR PALACIO REAL



RECORRIDO 3- POR SANTO DOMINGO

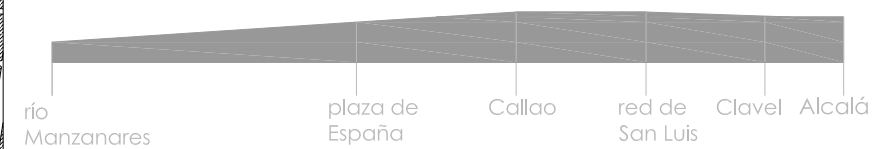


RECORRIDO 4- POR ÓPERA



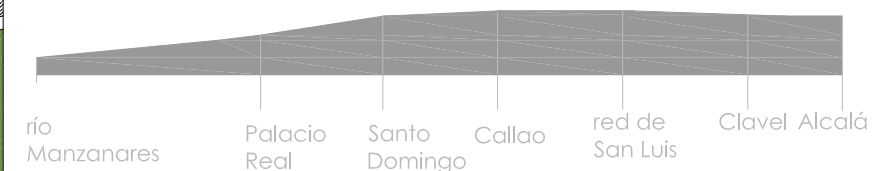
RECORRIDO 1- PLAZA DE ESPAÑA

2'5km



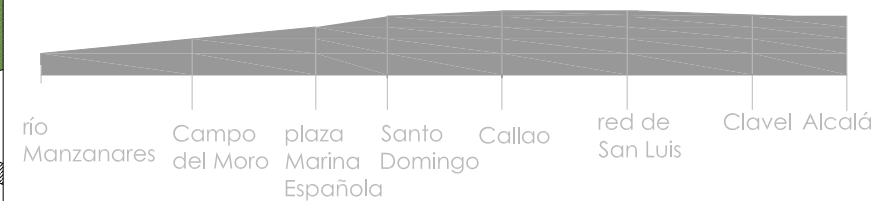
RECORRIDO 1- PALACIO REAL

3'2km



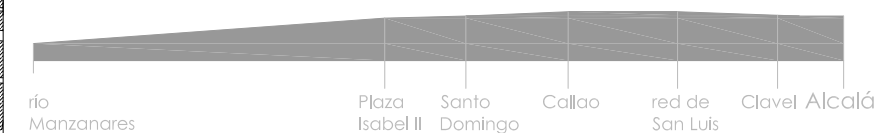
RECORRIDO 3- SANTO DOMINGO

2'7km



RECORRIDO 4- OPERA

3'4km



PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



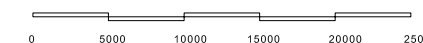
INSTITUTO JUAN DE HERRERA SECCION DE URBANISMO



DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID UNIVERSIDAD POLITECNICA DE MADRID



ESCALA 1_500.000



marzo 2009

D.3.5.3.

CONEXIÓN PEATONAL. PASEO DEL PRADO - PARQUE MANZANARES

3.5.4_Conclusiones

La movilidad de este eje está marcada por una serie de condicionantes como la presencia de una potente red de transporte público, utilizada por el 73% de los usuarios del ámbito, la centralidad de este eje así como la utilización la Gran Vía para canalizar el tráfico de paso en las comunicaciones oeste-este. Además de los proyectos de actuación que se desarrollan actualmente como los futuros que modificarán las pautas de movilidad y la utilización del espacio público (la inauguración de las Cercanías en Sol, la Revitalización del Centro o actuaciones de carácter más privado como Triball).

Sin embargo cuenta con determinantes positivos que favorecen una mejora de la calidad ambiental de la zona ya que el ámbito se localiza en un espacio accesible y las distancias a recorrer se encuentran dentro del radio de acción de los modos no motorizados.

Por otro lado el volumen de tráfico es bastante importante entre 40.000 y 60.000 vehículos que diariamente atraviesan la zona y que generan contaminación acústica y atmosférica que obstaculiza la habitabilidad de este espacio. El vehículo privado no solo es de paso, también los residentes tienen sus propios coches que estacionan en la zona ocupando unas 19 hectáreas del espacio urbano público y privado de una de las zonas más caras de Madrid.

Los que se desplazan en la Gran Vía y su entorno proceden fundamentalmente de viajes externos en un 94,13%, representando la movilidad interna tan solo un 5,87%. Dentro de la movilidad externa es la relación con los distritos madrileños la que agrupa un mayor número de viajes con un 76,88% de la movilidad general. La comunicación con otros municipios de la Comunidad de Madrid supone un 17,24%.

En cuanto a reparto modal general destaca la utilización del transporte público en un 66,88% de todos los viajes, siendo el metro el protagonista con un 42,13% de los desplazamientos. En movilidad interna existe un protagonismo absoluto de los desplazamientos andando, mientras que en la externa es del transporte público.

En cuanto a los motivos por los que los viajeros se desplazan, el trabajo es la principal causa que origina los viajes alcanzando un 46,72% seguido de las compras con un 14,26%, del ocio con un 12,19% y los estudios con un 9,9%.

3.6_ EL SOPORTE FÍSICO: NOTAS PARA EL DIAGNÓSTICO DEL ESPACIO PÚBLICO

Al contrario que en otros espacios urbanos de carácter más local, donde en términos generales lo que ocurre en el espacio público es un reflejo exterior de las características del entorno inmediato, de modo que calles, plazas y espacios estanciales constituyen de algún modo prolongaciones físicas y sociales de los contenedores que las rodean, en el caso de la Gran Vía el espacio público responde principalmente a la lógica de su función metropolitana. Es esta lógica la que explica la heterogeneidad social y la vitalidad urbana que siguen caracterizando este espacio emblemático.

Esto quiere decir que en los acontecimientos que se producen y reproducen en el espacio público del ámbito estudiado confluyen y se solapan multitud de vectores, entre los cuales los más importantes no son los debidos a la función residencial local ni a los equipamientos a su servicio. Lo cual no significa que no exista una red de usos locales de carácter vecinal que tiene su reflejo claro y específico en el espacio público, sino que sobre esta red se superponen todas aquellas otras generadas por los usos metropolitanos, y es desde esta perspectiva de solapamientos e interrelaciones desde la que se debe analizar el funcionamiento de los espacios públicos del ámbito con el objeto de identificar las áreas de conflicto y de oportunidad de cara a una posible intervención para su mejora.

Desde el punto de vista físico, la clave para aproximarse a espacios públicos metropolitanos de este tipo está precisamente en entender que sobre un mismo escenario físico se superponen ineludiblemente pautas de uso muy diversas e incluso divergentes en cuanto a sus necesidades dimensionales, funcionales y simbólicas y que, para evitar los conflictos y las disfunciones, es preciso atender a las diversas lógicas simultáneamente, prestando especial atención a la identificación de cualidades sinérgicas.

Si atendemos, por ejemplo, a un aspecto esencial como es el de los flujos peatonales en el área, veremos que la principal fuente de alimentación de los mismos no es la generada por los movimientos domésticos de proximidad de los residentes, ni por el tráfico peatonal de paso desde las áreas limítrofes, sino por los visitantes que acuden atraídos por los grandes usos metropolitanos del área, ya sean de carácter comercial, terciario o de ocio.

Y este flujo masivo de visitantes, lógicamente, no se produce por extensión en mancha de aceite desde el resto de la ciudad ni podría en ningún caso mantenerse exclusivamente con su caudal actual a través del tráfico en vehículo privado. De hecho, como demuestra el estudio de la movilidad del área, una parte importante del tráfico en automóvil dentro del ámbito es principalmente de paso, es decir, no contribuye a alimentar, más bien al contrario, el flujo peatonal.

Así pues, es la densa red capilar de transporte público en superficie y sobre todo subterráneo la que mantiene vivo este flujo peatonal a lo largo del amplio horario en que está activo. De alguna forma, se puede entender que el eje de la Gran Vía es similar a un río alimentado principalmente por un caudaloso “freático suburbano”. Esto se refleja claramente en la distribución desigual de las densidades peatonales, con un máximo a lo largo de dicho eje, en el que se producen áreas de mayor densificación, a modo de “grumos peatonales” en torno a las bocas de metro y a las paradas de autobús, mientras que en muchas de las calles limítrofes, especialmente las que no están atravesadas por líneas transversales o longitudinales de transporte público o las que poseen un índice suficiente de frentes activos, dicha densidad disminuye de

manera drástica. En este sentido, la diferencia entre espacios escaparate y “traseras”, característica de este tipo de espacio de gran centralidad metropolitana (Quinta Avenida de Nueva York, Oxford Street en Londres, Ku’damm en Berlín), no es únicamente producto de la geometría (altura de edificación, sección de calle) y de los usos de los contenedores que circundan los ejes principales, sino que posee gran importancia la ubicación de los “puntos de alimentación peatonales” constituidos por el sistema de paradas y nodos de intercambio de la red de transporte público. Cualquier transformación en los mismos puede generar efectos importantes, deseados o indeseados, en la lógica de toda la red peatonal, la base principal del espacio público.

Naturalmente, no es este ni mucho menos el único aspecto que contribuye a explicar el mapa peatonal y las características del espacio público de la zona. En relación con los usos, por ejemplo, al margen de las dinámicas socio-económicas que se tratan en otros apartados del presente informe diagnóstico, es de gran importancia desde la perspectiva del espacio público que aquí nos ocupa la traducción de estas dinámicas a términos físicos y topológicos, y así, la distribución a lo largo del ámbito de los frentes activos, es decir, de aquellos tramos de fachada en planta baja susceptibles de generar movimientos peatonales y estanciales de atracción y de entrada y salida de los contenedores, contribuye en gran medida a explicar las diferencias de densidad en los flujos peatonales. Naturalmente, la relación es directamente proporcional entre esta densidad y aquellos tramos con frentes más activos.

Otro aspecto que no conviene menospreciar a la hora de evaluar el escenario urbano es la topografía, la cual, dentro de determinados límites, genera desigualdades en los tráfico peatonales según se produzcan a favor o en contra de las pendientes más acusadas.

En el caso del eje de la Gran Vía, la confluencia de los tres aspectos principales citados, la distribución de las bocas de metro y las paradas importantes de autobús, la distribución de los frentes activos y la topografía, contribuye a explicar en gran medida la distribución de los flujos peatonales dentro del ámbito durante las horas de actividad comercial y funcionamiento pleno del transporte público: así, es en el tramo comprendido entre Callao y la Red de San Luís, prolongándose según las horas hasta la calle Clavel, donde se producen las máximas densidades peatonales, debido a la concentración de los principales nodos de transporte público, a la densidad de frentes activos y en menor medida a la topografía más plana. Esta densidad disminuye, hacia el oeste, en el tramo hasta la Plaza de España y por el este en el tramo entre la calle Clavel y la confluencia con Alcalá. Mientras en este último caso, este descenso en el flujo medio es debida en gran parte a la menor densidad de frentes activos, en el tramo hacia Plaza de España intervienen la ausencia de nodos importantes de transporte público y la pendiente relativamente acusada, que desvía el tráfico peatonal de subida hacia el viario limítrofe de menor pendiente. Por otro lado, la diferencia palpable en cuanto a flujos peatonales entre la calle Infantas y la calle Reina o entre Fuencarral y Hortaleza y las transversales adyacentes puede explicarse en los mismos términos.

Naturalmente, no son sólo estos tres aspectos los que permiten entender en toda su complejidad las pautas de funcionamiento del espacio público en el ámbito de estudio. Un aspecto de suma importancia en un espacio de carácter metropolitano en el que se superponen tantos usos como es la Gran Vía es la dinámica a lo largo de las horas del día y la diversidad de pautas en función de las estaciones.

En este sentido, la dinámica peatonal nocturna durante las horas de cierre de la mayoría de los comercios y de actividad mínima del transporte público, ligada principalmente a las actividades de ocio, sigue unas pautas por completo diferentes a

las del resto del día. Así, durante estas franjas horarias el tráfico motorizado, ya sea en vehículo privado o en taxi, adquiere una mayor importancia como alimentador de los flujos peatonales, aunque estos también se ven nutridos en gran medida por las transferencias peatonales desde zonas de ocio activo limítrofes (áreas de Malasaña y Chueca por el norte; Sol, Plaza Mayor y Tirso de Molina por el Sur).

Dentro de esta franja nocturna, las variaciones estacionales influyen lógicamente en la mayor intensidad de uso del espacio público en relación con las condiciones climáticas. Sin embargo, es de señalar que, a falta de estudios mucho más pormenorizados, estas variaciones en las pautas de uso en relación con el horario o las estaciones influyen principalmente en los aspectos cuantitativos globales de la red, pero no tanto en la distribución o proporción relativa de los flujos peatonales, es decir, la distribución de las densidades peatonales es un aspecto relativamente estable en términos generales.

Otro aspecto de suma importancia en relación con un espacio público emblemático como es la Gran Vía es el que se refiere a los aspectos icónicos y simbólicos. Al contrario de lo que ocurre en espacios urbanos más anónimos, donde los valores identitarios, aunque siempre existentes, suelen estar confinados en el imaginario local y en muchas ocasiones requieren instrumentos específicos para ponerlos de manifiesto, la imagen de la Gran Vía forma parte de un imaginario colectivo que supera ampliamente los límites locales. Sin embargo, como ocurre con todas las imágenes con un amplio nivel de apropiación social, no siempre es fácil dilucidar qué elementos son los que definen su esencia, ya que en muchas ocasiones son contradictorios. Por ello, es preciso ser cautos a la hora de caracterizarlos, siendo lo más prudente huir en lo posible de las formulaciones abstractas ambiguas o grandilocuentes (“Gran Vía, escaparate de la modernidad madrileña”) y centrarse en los aspectos susceptibles de ser tratados en términos urbanísticos y ambientales: la presencia de hitos visuales cuyo valor icónico puede ser objetivamente valorado y protegido en consecuencia; la lógica formal de los contenedores, cuyos valores pueden ser descritos en términos arquitectónicos y patrimoniales, los niveles de impacto visual o energético de determinadas soluciones ligadas al reclamo y la publicidad, etc. En función de estos criterios, puede llegar a definirse con claridad el margen razonable para la inclusión legítima de soluciones abiertas a las tendencias contemporáneas en el tratamiento del espacio público de fachadas emblemáticas sin llegar a los niveles de impacto y estruendo visual que caracteriza los espacios centrales de algunas grandes metrópolis como Hong Kong, Los Ángeles o Tokyo, cuya lógica difiere sobremanera de la que caracteriza las metrópolis europeas.

La consideración conjunta de todos estos aspectos permite poner de manifiesto algunos elementos importantes en relación con la situación actual del espacio público del ámbito, el primero de los cuales es sin duda la excesiva densidad peatonal en algunos puntos del tramo central del eje Gran Vía, especialmente en el subtramo Callao-Red de San Luis, y en general, el predominio de los flujos de tránsito sobre los usos estanciales y convivenciales a lo largo de este eje. En este último aspecto confluyen diversos vectores, como son el impacto de ruido generado por un tráfico motorizado intenso principalmente de paso, la anchura insuficiente de las aceras en algunos de los tramos, el predominio de usos comerciales que privilegian el tránsito rápido sobre la estancia, los cuellos de botella creados por el espacio insuficiente en torno a los nodos de transporte público, etc. Esta insuficiencia de los espacios estanciales se extiende a las calles y plazas del entorno, dentro de un espacio que en general está dotado para este tipo de usos en términos “vocacionales” y meramente geométricos.

En ello influye otro aspecto relevante en relación con el espacio público del ámbito como es la clara diferencia en cuanto a tratamiento y mantenimiento entre la zona escaparate correspondiente al eje de la Gran Vía y los espacios del entorno, lo cual se hace especialmente palpable en las zonas donde las transversales más cortas o aquellas por las que no discurre ninguna línea de autobús acometen el espacio principal de la Gran Vía. Este efecto de calles “traseras” al que antes nos referíamos, característico de escenarios de proyección metropolitana, suele generar efectos perversos de retroalimentación positiva: el papel de espacios secundarios y carentes de mantenimiento dentro de la red incrementa la sensación de inseguridad de transeúntes y residentes, lo cual incide en el descenso de la densidad peatonal, ahuyentando usos susceptibles de generar frentes activos, y realimentando así el proceso. En estos casos, el recurso a la peatonalización no haría sino agravar el problema.

Una intervención en la zona de estudio, como se indicaba al principio, debe atender especialmente al solapamiento entre redes locales, de paso y metropolitanas al que aludíamos, buscando aquellos aspectos sinérgicos que pueden ayudar a la solución simultánea de problemas. Desde esta perspectiva, en el caso del espacio público, no parecen adecuadas las grandes intervenciones quirúrgicas ni los grandes gestos, sobre todo cuando la remodelación del espacio público de la Gran Vía es relativamente reciente, sino las intervenciones puntuales que puedan contribuir, por una parte, a resolver los puntos de excesiva densidad peatonal en el propio eje, y a incrementar la calidad de los espacios “traseros” limítrofes, con especial atención a las acometidas e intersecciones y, por otra, a incrementar los espacios potencialmente estanciales y convivenciales tanto en el eje como en el entorno. No hay que olvidar, en cualquier caso, que estas medidas referidas al espacio público deben ser inseparables de las que se refieren a la gestión de la movilidad especialmente en dos aspectos: la remodelación de la red de transporte público y la articulación de medidas para la reducción del tráfico motorizado de paso.

3.7_ DIAGNÓSTICO DEL VALOR PATRIMONIAL ARQUITECTÓNICO Y URBANO.

3.7.1_Patrimonio Arquitectónico

Desde el punto de vista del patrimonio arquitectónico el eje de la Gran Vía mantiene una reconocible unidad, basada en el bien acotado intervalo de tiempo en que fue construida (y que se estructura secuencialmente en los tres muy definidos tramos en que cronológicamente se materializó).

La operación de reforma interior planteada a finales del XIX y desarrollada durante el primer tercio del XX, completada y reformada en algunos de sus valores patrimoniales en la segunda mitad del siglo, nos es llegada a nuestros días, antes del centenario de su nacimiento, como un ámbito de singular valor urbano y arquitectónico (que queda reflejado en el nivel de protección y catalogación de los edificios). No obstante, el nuevo papel urbano que este eje representa, fuertemente alterado respecto al que ostentó en sus orígenes, plantea tendencias e interferencias que conviene detectar y caracterizar, en orden a una oportuna política de salvaguardia patrimonial.

Una adecuada lectura patrimonial, es sabido, debe sustentarse tanto en la instancia formal, estrictamente arquitectónica en este caso, como en la instancia histórica, como registro documental y memoria. Ambas instancias –la formal y la documental- intervienen en muy equiparable y alto nivel en el caso del eje de la Gran Vía; nivel que, aunque en algunos de los casos examinados pueda aparecer velado parcialmente, no es difícil ni imposible –y ello ampara la voluntad de este trabajo- restituir.

Intervenciones en edificios

La Gran Vía ha conocido, aun en su no muy larga historia, numerosas intervenciones en su patrimonio arquitectónico: desde ampliaciones en altura (en algún caso, como en el edificio Madrid-París, por el mismo autor –Anasagasti-), hasta importantes reformas interiores (Telefónica); desde radicales transformaciones de fachadas (el Edificio Fontalba, el antiguo Hotel Roma) hasta completas demoliciones y sustitución del edificio.

Con todo, puede entenderse que en términos generales, es un patrimonio que, al menos en su conformación exterior, es todavía susceptible de razonable –y razonada- conservación. Mayor pérdida patrimonial se detecta en la arquitectura interior de los edificios (casos significativos, el de las numerosas salas de cine desaparecidas y el de singulares interiores de locales comerciales).

Un repaso a la desaparición de este tipo de elementos resulta muy clarificadora, siendo muy específicamente afectada -entre otras señaladas pérdidas- la arquitectura moderna: el Café Zahara (obra de Arniches, Domínguez y Zuazo, 1930), pionera fachada moderna en el ecléctico escaparate arquitectónico de la Gran Vía); el innovador cine Actualidades (obra de Saturnino Ularqui, 1933), en la esquina de Tudescos con Gran Vía, derribado a finales de los 50, para construirse en su lugar la arquitectura programáticamente moderna de la sede del Banco Atlántico (derribado, a su vez, recientemente; hoy es un solar); el cine Madrid-París (obra de Anasagasti, 1933-34), que inauguraba un nuevo modelo en cuanto a salas cinematográficas; el Bar Tánger (obra de Alberto López Asiaín, 1935); la tienda de elementos de instalaciones domésticas C. Ara (obra de Francisco Ferrer, 1935); la espléndida sucursal del Banco

Popular, en la esquina con la calle del Dr. Cariacedo (obra de Echaide y Ortiz-Echagüe), una de las mayores pérdidas patrimoniales de esta calle.



Los niveles de protección de los edificios deben actualizarse, orientándose a una mejor conservación del valor arquitectónico y, a la vez –algo esencial en este caso-, de su componente en la configuración urbana. Pero más acuciante que una revisión –entiéndase que nunca “a la baja”- es la adecuada garantía de cumplimiento de lo ya protegido: una eficaz disciplina urbanística, atendiendo a todas las variables que conforman el conjunto patrimonial, es absolutamente requerida; es aquí, más que en el mejor o peor nivel de protección establecido, donde se encuentra una significativa falla.

Por otro lado, a la vista de los proyectos de intervención habidos recientemente y de los que se prevén, el cuerpo del trabajo –que aquí se resume- hace hincapié en la necesidad de establecer criterios de intervención en el conjunto; se trata de evitar, en la medida de lo posible, interferencias y contradicciones. Particularmente, es importante la relación entre forma exterior e interior (cuestión esencial en la Gran Vía, con gran número de edificios públicos), así como la relación entre la planta baja (y, frecuentemente, las primeras) con el conjunto de la fachada.

Incidencia en los valores patrimoniales del cambio de uso de los edificios

Buena parte de las causas de pérdida en el patrimonio arquitectónico de la Gran Vía es debida al cambio de uso; éste tiene unas consecuencias directas en la conservación de bienes culturales arquitectónicos, y, por tanto, ha de contemplarse como agente transformador de relevante importancia en este ámbito urbano.

Los nuevos usos son a veces claramente incompatibles con la formalización arquitectónica del edificio (¿qué va a ocurrir con el cine Avenida convertido en una gran tienda de moda?); otras veces se han perfilado intentos de adecuación de difícil logro (la bisutería Aleixandre, que ocupaba la vuelta de Gran Vía con Red de San Luis, fue sustituida hace unas cuantas décadas por un establecimiento McDonald's que, en la medida de lo posible, quiso mostrar cierto respeto por el interesante tratamiento del local...); en ocasiones, es el afán de “modernizar” el espacio de acuerdo a su nueva función lo que va en gratuito detrimento del valor patrimonial (la reciente -y sorprendente- intervención en la fachada de Telefónica).

La inevitable variación de usos –o simplemente de propiedades- está alterando esencialmente el *continuo* de calidad que hasta hace poco ofertaba la Gran Vía; particularmente sensibles son los elementos de arquitectura interior y de mobiliario, en algunos casos (como los diseños de Feduchi para el Capitol) de primerísima

importancia y, sin embargo, desmantelados. Actuaciones como la llevada hace unos años por la firma Adolfo Domínguez para adecuar un anterior establecimiento (GV 11, c/v Clavel), ejemplar en la inteligente incorporación del antiguo mobiliario, no son valoradas ni alentadas como “buenas prácticas” (de hecho, el siguiente establecimiento no ha considerado tales valores). He aquí un campo en que la Administración tiene una importante vía de establecer directrices, modelos y estímulos.

El patrimonio escultórico y de artes aplicadas a la arquitectura

Consideración aparte es la que mira al patrimonio escultórico y de artes aplicadas en los edificios, anexo al valor estrictamente arquitectónico. El ámbito de la Gran Vía es – si no el primero- uno de los más destacados *museos* de escultura urbana en la ciudad; en los áticos y cornisas de buena parte de los edificios (no sólo del primer tramo: véase, por ejemplo, la escultura de Victorio Macho que corona el edificio de Fernández Shaw (GV 60)) se descubren primeros nombres de escultores, con obras de gran interés pero que, con demasiada frecuencia, no se encuentran adecuadamente salvaguardadas.

Patrimonio arquitectónico e iluminaciones nocturnas

Un último aspecto a considerar en la conservación y *puesta en valor* del patrimonio arquitectónico de la Gran Vía es el inadecuado modo en que se vienen produciendo determinadas iluminaciones nocturnas de los edificios. La exagerada iluminación es, por lo común, realizada sin criterio arquitectónico (intensas iluminaciones rasantes que provocan indeseables sombras arrojadas sobre las fachadas e *invierten* a menudo la razón compositiva de las mismas; abigarramiento de colorido; descompensación de volúmenes y perspectivas...); urge racionalizar (incluso desde una voluntad de sostenibilidad y no derroche energético) el abuso de esta práctica.

3.7.2_Ámbito Urbano

Preservación de las perspectivas de interés

La composición del eje de la Gran Vía presenta perspectivas urbanas de primerísimo interés; éstas se producen tanto en el desarrollo lineal del eje, y las rótulas de conexión de sus tres tramos, como en determinados ejes transversales. En el conjunto del trabajo que aquí se compendia se estudian pormenorizadamente estas perspectivas, detectándose no tanto el que no están “puestas en valor” cuanto el que se encuentren claramente estorbadas por distintas actuaciones y elementos (entre ellos, frecuentemente, los de mobiliario urbano); ahí, también se diagnostican los casos específicos, y -dado que gran parte de tales interferencias son razonablemente reversibles- se proponen directrices y actuaciones de fácil alcance y objetiva mejora del paisaje urbano.

Las perspectivas que se ofrecen a lo largo del eje vienen posibilitadas tanto por su trazado y topografía como por el frecuente acierto en la composición de los edificios que sirven de hitos perspectivos y eficaces charnelas de conexión visual entre los distintos tramos.

En sentido este-oeste (Alcalá-plaza de España) destacan sucesivamente:

- Arranque de la Gran Vía, a su encuentro con Alcalá. Aquí hay que valorar la complejidad espacial que definen los dos inmediatos bivios -con Alcalá, primero, y con Caballero de Gracia después (materializados por sendos edificios de acertado sentido urbano)-, y ello en relación con la perspectiva que, ascendiendo topográficamente, fuga en el acento vertical de la mole de Telefónica. Esta perspectiva, objeto de numerosas reflexiones fotográficas, cinematográficas y pictóricas, es una de las escenografías más logradas de la ciudad (con la curiosa implantación de los tres edificios citados, que adquieren un claro sentido teatral).
- Vista hacia Callao, con la figura del edificio Capitol, que articula el valor de hito cierre de perspectiva del elemento torreado con la fachada norte del edificio que anuncia el giro que marca el tercer tramo.



- Perspectiva hacia la plaza de España, donde el hito vertical de la Torre de Madrid constituye otro eficiente cierre de perspectiva.

En sentido inverso, oeste-este, destacan sucesivamente:

- Vista hacia Callao, con el hábil giro que produce el Palacio de la Prensa y el cierre perspectivo de la esquina torreada que forma Callao con el segundo tramo.
- Vista del segundo tramo desde Callao, dominada por la Telefónica (interesantísima es la perspectiva, hoy muy descuidada, desde la plaza de Santo Domingo a través de la calle de Jacometrezo -continuación rectilínea del segundo tramo-).
- Perspectiva del primer tramo hacia Alcalá, recientemente valorada por la fachada achaflanada de la ampliación de Rafael Moneo para el Banco de España, que configura un nuevo elemento de remate visual.

Los cuatro extremos que dividen los segmentos de la Gran Vía (Alcalá, Red de San Luís, Callao, plaza de España) son muy interesantes desde el punto de vista de la transversalidad del eje, y definen reconocibles unidades urbanas de específico valor patrimonial. En particular, la plaza del Callao, de alto valor arquitectónico y espacial, con grandes posibilidades de conformar un conjunto urbano de enorme interés desde el punto de vista patrimonial (Capitol, Callao, Palacio de la Prensa, Palacio de la Música, edificio de viviendas de Anasagasti...), requiere una atenta reflexión ante su progresiva –pero no difícilmente detenible- degradación.

La Red de San Luís, constituye otro ámbito transversal de primera importancia, al centrarse en el vértice –fundamental en la conformación de la estructura viaria del

Madrid histórico- del bivio que forma Montera con las calles de Fuencarral y Hortaleza. Arquitectónicamente está definido por el edificio de Martínez Zapata que abrazan estas dos vías (GV 26), y que originalmente disponía de unos elementos de remate acordes con su papel urbano; junto a él, la dominante presencia del edificio de Telefónica (en el que una reciente intervención ha desvirtuado su espacio interior y aun su imagen externa).

Muy recientemente se ha vuelto a tratar por parte del Ayuntamiento la posibilidad de reconstruir el templete del Metro que Antonio Palacios construyó –y luego fue desmantelado- en la Red de San Luís. Conviene notar la inconveniencia de este tipo de actuaciones: ni parece probable la recuperación del templete original (que se encuentra en la localidad natal del arquitecto); ni es posible la reconstrucción del mismo, difícil de conseguir en cualquier caso y que produciría un falso histórico; ni es recuperable su función como salida de ascensores del Metro. Lo que sí parece deseable –contradiendo la reciente iniciativa municipal- es la ubicación en ese lugar de un elemento significativo, que no repita formas pretéritas, y que, en cierta medida, conserve la memoria de lo que representaba ese templete (y la anterior fuente monumental que en ese mismo lugar se encontraba); es, por lo tanto, una de las oportunidades –ésta sí- para introducir adecuadamente arquitectura contemporánea en este ámbito urbano.



Junto a estos cuatro principales enclaves, que se estudian caracterizadamente en el cuerpo global de este trabajo, cabe señalar otros cruces transversales menores, pero, así mismo, de no poco interés.

El eje Peligros-Clavel es el único que atraviesa el primer tramo de la Gran Vía, y tiene una conformación arquitectónica de gran interés. Dada la sección de la Gran Vía en este tramo, menor que en los dos siguientes, y la propia configuración de los edificios que componen las esquinas -Casino Militar (GV 13), apenas transformado en su configuración externa; antiguo Hotel de Roma (GV 18) (este sí, bastante transformado en su composición exterior)- este encuentro marca un nudo transversal muy singular.

La perspectiva de la calle del Clavel podría ser de gran interés (a pesar de la disonancia producida por la fachada del edificio de fondo de la plaza de Vázquez de Mella, agudizada por el nuevo tratamiento de esta plaza y la rampa de entrada al aparcamiento); la perspectiva hacia Peligros tiene el valor del singular edificio que hace esquina con Caballero de Gracia y que desvía la mirada hacia el volumen sobresaliente del Banco Vitalicio en la calle de Alcalá.



Junto a este cruce transversal cabe reparar en los –patrimonialmente interesantísimos, aunque muy descuidados- cruces con la calle de San Bernardo (cruce oblicuo al que se abre la calle de la Flor Alta, con la magnífica fachada del palacio de Altamira) y el que se dirige a la plaza de los Mostenses.

La interferencia entre salvaguardia patrimonial y abuso de la publicidad

La Gran Vía es uno de los espacios urbanos que mejor representa un creciente problema en la configuración del paisaje urbano de Madrid: el descontrol de la publicidad, la cada vez más intensa invasión de elementos publicitarios en el espacio público a costa de otros valores urbanos, entre ellos el propio valor patrimonial de la arquitectura.

La incorporación de elementos publicitarios a los edificios (con independencia de su grado de protección) constituye, dada la dimensión que las superficies publicitarias van adquiriendo, una cuestión que escapa a la escala del edificio para entrar de lleno en la escala urbana. La cuestión, por consiguiente, no es tanto la de la clara interferencia con la salvaguardia patrimonial del propio edificio, como la de la banalización del espacio público; y, sobre todo, fundamentalmente, la cuestión estriba en una progresiva perversión del *espacio público* en pro del espacio de beneficio privado; más allá de las lecturas de estricta conservación patrimonial (arquitectónica y del paisaje urbano) ésta es la perspectiva que mejor enfoca el problema.



Nótese bien que este diagnóstico no se dirige a las grandes carteleras de cine (aunque suelen ocultar fachadas no diseñadas con este fin) sino, esencialmente, a la proliferación de elementos publicitarios (a menudo, toda la fachada convertida en anuncio) fuera de toda disciplina y de toda buena práctica.

La aceptación de la utilización de las ventanas de primeros pisos como soportes publicitarios retroiluminados (caso, entre otros, de la reciente “adecuación” de Telefónica) subvierte tanto el valor arquitectónico como el urbano; en algún caso, los grandes ventanales de la interesante fachada del antiguo Banco Urquijo (GV 4) han sido convertidos, en su totalidad, en soportes publicitarios.

Este tipo de intervenciones, aunque se pretendan defender como algo transitorio, vienen a conformar de manera estable el paisaje urbano; y, en cualquier caso, pervierten la razón arquitectónica –y la razón social del espacio público- que aquí reivindicamos.



Elementos de diseño urbano

Como queda ya señalado, en la Gran Vía se imbrican de manera muy significativa los valores patrimoniales estrictamente arquitectónicos con los de dimensión urbana. El espacio urbano de esta calle, que integra también espacios públicos de edificios, es inseparable de su valor y preservación patrimonial.

Del análisis realizado desde este punto de vista en este trabajo, se hace notar en qué medida la decadencia que está conociendo el espacio público de la Gran Vía enmarca y predispone pérdidas patrimoniales estrictamente arquitectónicas. En este sentido el reciente plan de reforma del eje pudo haber sido una oportunidad para centrar los verdaderos problemas que este ámbito presentaba; pero, conviene notar que dicho proyecto quedó reducido a un diseño de pavimento (que determinó, curiosamente, la distancia y dimensión de alcorques, antes de decidir qué especie de arbolado se iba a plantar...) y algunas decisiones de mobiliario (farolas y vallas), sin entrar en cuestiones tan determinantes como el perfil de la calle.

La proliferación de elementos de mobiliario urbano, inconvenientes cuando no claros estorbos, constituye una dimensión –que adquiere enorme presencia en la conformación del espacio urbano- que entra a menudo en conflicto con los valores patrimoniales de la arquitectura. La cuestión no estriba sólo en atender al adecuado diseño de dichos elementos (muy discutible en el nuevo tratamiento de la Gran Vía) sino, decididamente, en reparar si son razonablemente necesarios.



En el cuerpo global de este trabajo se especifican tipos y situaciones pormenorizadas de los elementos de mobiliario urbano; de ello se deduce, como conclusión suficientemente objetiva, la recomendable práctica de aliviar este espacio público de la presión a que está sometido por tales elementos de mobiliario; la drástica reducción y, a la vez, el racional diseño –y la racional ubicación!- de estas estructuras resolvería en gran parte la incidencia negativa de la conformación del espacio urbano con la necesaria preservación de los valores patrimoniales.



TRAMO ALCALÁ - RED DE SAN LUIS.



TRAMO RED DE SAN LUIS - CALLAO



TRAMO CALLAO - PLAZA DE ESPAÑA



1

5

7



15

17A

TRAMO ALCALÁ - RED DE SAN LUIS.



29

31

33

39

TRAMO RED DE SAN LUIS - CALLAO

TRAMO CALLAO - PLAZA DE ESPAÑA



47

49

51

55

57

59

61

63

4. DIAGNÓSTICO FINAL: CONCLUSIONES Y SÍNTESIS

4.1_Población.-

Datos básicos.-

- La población residente creció un 25% entre 1991 y 2008, pero en los últimos cuatro años ha perdido un 6% sobre el máximo de 2005. Se estima que es debido a que el crecimiento de la población emigrante encontró acomodo en viviendas de bajo precio, se ha agotado. De hecho la población inmigrante se ha reducido en 1000 personas entre 2005 y 2008. Abandonan el ámbito los residentes autóctonos envejecidos y los inmigrantes extranjeros. Los que llegan son “solteros” y parejas sin hijos.

- Podemos interpretar que el espacio no es el idóneo para parejas con hijos (el tamaño medio del hogar es de 2,25 personas). Los hogares unipersonales de menores de 35 años suponen el 13,3%, triplicando la media municipal. Los hogares uninucleares con hijos menores de 35 años son sólo un 10,0%, un tercio de la media municipal.

- Se trata de un espacio ocupado en gran medida por población adulta, que encuentran en este espacio un lugar apropiado a sus necesidades y estilos de vida.

Perfiles de residentes.-

- Residentes nacionales: es un colectivo envejecido que vive hace tiempo en la zona, se encuentra en retroceso, hasta tal punto que su índice de envejecimiento es menor que el del distrito y el municipio.
-
- Inmigrantes extranjeros: su presencia es debida a la existencia de un parque de viviendas en malas condiciones en un entorno de rentas bajas. Este colectivo alcanzó su máximo en 2005, perdiendo población paulatinamente.
-
- Profesionales y directivos, jóvenes estudiantes y artistas, que se ven atraídos por los distintos barrios que rodean la zona: Chueca, Malasaña, zonas de ocio y restauración, etc.. Probablemente será uno de los perfiles que crezca en los próximos años.
- Hay que resaltar la supervivencia de un colectivo (marginal en lo demográfico) de excluidos sociales que resultan de gran impacto por su presencia continuada en el espacio público.

Previsiones de población.-

- Es de esperar un proceso de sustitución de los residentes tradicionales y los inmigrantes, por una población más dinámica, con una disminución del tamaño mínimo del hogar. Todo ello en un marco de alta movilidad residencial, con su correlato de menor enraizamiento en el entorno.

- Es de esperar que la población se mantenga estable en los próximos 15 años, ya que la incorporación de nuevas viviendas se verá compensada por su menor índice de ocupación.

La percepción social de los residentes.-

- Perciben que el espacio está siendo comercializado en su totalidad. Por la sustitución del comercio tradicional y la utilización del espacio para todo tipo de eventos comerciales, hasta la utilización de las fachadas como soporte publicitario.
- El éxito de lo comercial se corresponde con una pérdida de la complejidad que caracterizaba al espacio, aunque puede ser percibido como un mal menor frente a la ocupación del espacio público por población marginal.
- Los residentes no ocultan cierta frustración porque las políticas de intervención en el entorno se hacen en función del valor simbólico y metropolitano en detrimento de las necesidades de sus habitantes.

Demandas y necesidades

Salud:

- Déficit de profesionales en atención primaria, y descontento por la situación del Centro de Salud de Palma Norte.

Servicios Sociales:

- Necesidad de incrementar la atención domiciliaria a personas mayores
- Demanda de servicios de atención a la población infantil en horario no lectivo
- Falta de recursos para la atención de jóvenes y adolescentes
- La necesidad de realizar políticas de integración social para prostitutas y personas sin hogar.

Comercio:

- Existe cierta dicotomía frente a la especialización comercial que es percibida como motor de la expulsión de la población marginal y como pérdida de lo cotidiano.
- Se detecta una falta de comercio de alimentación
- Existe una crisis del pequeño comercio, que se ejemplifica en el caso del mercado de Los Mostenses.

Transporte y comunicaciones:

- Se solicitan medidas de templado del tráfico. La peatonalización se remite a un estudio caso por caso, para evitar problemas de seguridad como en la calle San Ignacio.
- Vigilancia de las normas de circulación (aparcamiento en aceras y pasos de peatones.)
- Solicitud de más plazas de de aparcamiento para residentes.

Espacios públicos y Calidad ambiental:

- Se demanda una mejora de la limpieza de las calles (sobre todo en las traseras de Gran Vía)
- Contaminación acústica debida al tráfico y la afluencia nocturna a los locales de ocio.
- La escasez de espacio público, resulta evidente cuando este se utiliza para usos comerciales (terrazas, ferias, etc..).

Cultura, ocio y deportes:

- Se explicita una falta generalizada de equipamientos.
- Los más demandados son los culturales y deportivos locales.
- Se demanda un Centro Sociocultural adaptado a las necesidades de los residentes, en especial niños y jóvenes.
- Necesidad de una biblioteca pública.

Seguridad Ciudadana:

- La existencia de tráfico de drogas en las traseras de Gran Vía.
- Se asocia la delincuencia con la presencia de las prostitutas y sin hogar.
- La población mayor desconfía de los extranjeros.

Educación:

- Falta de guarderías.
- Falta de equipamientos para los niños.

Vivienda:

- Se percibe una gran cantidad de infravivienda habitada por inmigrantes.
- Denuncian la dificultad de acometer la rehabilitación de edificios sin que suponga la expulsión de la población más vulnerable.

Tejido Asociativo y Redes Sociales:

- Existe una baja participación en las asociaciones existentes.
- Se produce un enfrentamiento entre distintas asociaciones ante las distintas visiones de los procesos en desarrollo.

4.2_ Usos y actividades

Desde el punto de vista de los usos el eje de la Gran Vía se divide en tres tramos:

Alcalá-Montera

Montera-Callao

Callao-Plaza de España

Usos predominantes en la parcela

Alcalá-Montera

- En la fachada a Gran Vía predomina el uso Terciario-Oficinas, el Dotacional-Administración Pública y el Terciario-Hostelero.
- En las traseras domina el Residencial en pequeñas parcelas.

Montera-Callao:

- En la fachada norte, se encuentran usos comerciales.
- Fachada Sur, predominan oficinas y hoteles.

Callao-Plaza de España

- Se localizan el mayor número de edificios de usos mixtos, adquiriendo los hoteles importancia en la fachada a la Gran Vía.

Usos en planta baja y zócalo.-

Alcalá-Montera:

- En las manzanas de Gran Vía con orientación sur, predominan las oficinas y Servicios de la Administración.
- Aparecen locales pasantes, que generan traseras en su parte posterior.
- Los edificios con fachada norte a la Gran Vía, combinan comercio con oficinas y hoteles.

Montera-Callao:

- Destaca por el predominio de las grandes piezas de comercio y uso recreativo (cines)
- En la fachada sur predominan los locales comerciales.
- El zócalo llega a alcanzar las tres primeras plantas (fundamentalmente con uso comercial).

Callao-Plaza de España:

- Se caracteriza por un menor tamaño de los locales.
- Concentra los teatros musicales.
- Los hoteles se concentran en las calles transversales.
- El zócalo adquiere una gran importancia con un mínimo de 2 plantas.

La oferta comercial

Alcalá-Montera:

- Se concentra el comercio especializado.
- Permanecen algunos comercios de lujo
- La decoración, ropa y complementos completan la oferta comercial.

Montera-Callao:

- Se configura como un gran "salón comercial", en el que se concentran las franquicias.
- Predominan las grandes cadenas de moda popular.

Callao-Plaza de España

- La actividad comercial se mezcla con otras actividades terciarias.
- Hacia la Plaza de España disminuye la actividad comercial.

Ocio

- Se mantienen en activos cuatro cines. Tres en la plaza de Callao y un cuarto en la calle Montera.
- Cinco salas cinematográficas se encuentran cerradas o en proceso de transformación.
- En paralelo han aparecido cuatro nuevos teatros especializados en el musical.
- A lo largo del eje Callao-Plaza de España se detecta la aparición de nuevos locales de restauración.

Turismo

- La Gran Vía se configura como un polo turístico de primer orden.
- Existe un incremento de la actividad hotelera en la Gran Vía y su entorno.
- Los hoteles se concentran en la fachada norte
- Los hostales y hoteles de menor categoría aparecen en la fachada sur.
- Aparecen hoteles de diseño moderno en la segunda y tercera línea.
- En el tramo de Callao-Plaza de España parecen gran número de agencias de viajes y algunas oficinas de cambio.

Estructura de la propiedad, régimen de tenencia

- En todo el ámbito, predomina la propiedad única.
- Aunque es significativa la aparición de edificios de usos exclusivo comercial en régimen de propiedad horizontal.
- Esta atípica división horizontal, aparece en algunos hoteles y en edificios de usos mixtos.

Estructura empresarial, los grandes operadores

- En los últimos años se ha producido un desembarco de las grandes cadenas nacionales e internacionales.
- La aparición de las grandes cadenas se concentra en el tramo Montera-Callao.
- En la zona de Callao-Plaza de España, las cadenas se concentran en las esquinas con fachada a Gran Vía.
- El sector comercial de la calle Gran Vía aparece dominado por las franquicias de moda y las grandes cadenas de ropa y complementos.

- Gran parte de la oferta hotelera se ha concentrado en cuatro grandes cadenas hoteleras. Bestwestern (4 hoteles), Hihg-Tech (9 hoteles fuera de la calle Gran Vía), Vincci (2 hoteles en Gran Vía) y Trip (3 hoteles en Gran Vía).
- En la restauración seis grandes operadores aparecen en el ámbito: Vips (7 establecimientos), Eatout (5), Grupo Río (3), MacDonal's (2).

Los procesos de transformación

- En la actualidad 9 edificios con fachada a la Gran Vía están en proceso de transformación.
- En el tramo Callao-Plaza de España, en la proximidad a la plaza Soledad Torres Acosta se encuentran gran números de locales cerrados o en transformación, fruto de la iniciativa Triball.
- En el entorno de Montera-Callao, los locales vacíos se sitúan en torno a la plaza del Carmen.
- Los locales vacíos escasean en la zona Alcalá-Montera
- Los comercios relacionados con la población inmigrante se concentran en torno al mercado de Mostenses (carácter latino) y en la calle Leganitos (comercio chino).
- Hay que reseñar la aparición de un tipo de ocio nocturno de más calidad como son las coctelerías del entorno Reina con Clavel.
- El comercio de proximidad queda relegado a los bordes del ámbito.

La actividad cinematográfica.

- Nada en la evolución de la industria cinematográfica, al menos en la actualidad, confirma que los cines de Gran Vía estén condenados a la desaparición por cuestiones relacionadas con esta evolución, ni con sus avances tecnológicos, ni con sus condicionantes de distribución. De hecho está demostrado por la práctica que en la estrategia de los grandes Centros Comerciales de las periferias más pobladas del sistema metropolitano, los cines representan un ingrediente indispensable o, de momento, difícil de sustituir por su capacidad para atraer clientela, en la medida en que contribuye a completar un "buen día de asueto" o una buena tarde libre.

- El verdadero peligro para las salas de proyección viene de la presión de otras actividades que han encontrado en este espacio un lugar estratégico que no tiene, según parece, rivales comparables en toda la Almendra Central. Esta presión cobra dimensiones inmobiliarias que superan las expectativas de rentabilidad que da la cinematografía. Todo ello compone un escenario que podemos considerar clásico. Veamos.

- La desaparición del cine no sólo representa un problema de rentabilidad, es también un instrumento de impulso de funciones y valores culturales. La Gran Vía ha sido lugar de consagración de fantasías colectivas que han entrado a formar parte de nuestra memoria y siguen haciéndolo y, muchas de ellas, han utilizado el cine como vehículo o han nacido de él. Y eso es algo que trasciende las cuestiones de rentabilidad y que sitúa esta actividad en un plano superior que legitima la intervención pública y su papel como mediadora en el impulso de nuevas funciones culturales que den contenido a los proyectos municipales que en su momento delimitaron usos y establecieron condiciones favorables mediante regulaciones urbanísticas.

4.3_ Mercado Inmobiliario

- En la configuración actual del centro de Madrid los comercios y las actividades que acompañan y alimentan los modos de vida más exclusivos también se sitúan en los

espacios sociales más excluyentes, junto a su clientela natural y lejos de otros usuarios que son “drenados” hacia espacios más universales y también dotados de una accesibilidad más alta. La Gran Vía ha terminado por ser el principal drenaje de la ciudad, y por tanto un lugar estratégico para comercios, servicios y actividades relacionadas con el consumo y el modo de vida de las clases medias y más populares.

- El centro de Madrid es una encrucijada de dos ejes fundamentales —Gran Vía y Fuencarral, que articulan estas actividades de consumo masivo que han ido perfilando ese modo de vida característico a medio camino entre el consumo de masas y el más exclusivo de las marcas. Un amplio elenco de marcas de control franquiciado que no alcanzan las cotas de precio que establecen las diferencias de verdad, sirven para alimentar esta ambigüedad en la que viven las sociedades modernas.

- Desde el punto de vista inmobiliario esta clase de centralidad de masas, de base más popular, ya no ocupa una posición dominante. Los precios en Gran Vía pueden alcanzar valores altos como los que corresponden a su indudable rentabilidad, pero en ningún caso los que marcan el vértice de ese sistema en el imaginario social.

Con su perfil inmobiliario la Gran Vía admite “ecosistemas” de gran complejidad, lo cual abre muchas posibilidades, pero también facilita la entrada de numerosos “parásitos” mercantiles que tienden a trivializar el espacio central. Como espacio inmobiliario es mucho más accesible a la intervención, más maleable y menos excluyente.

La Gran Vía como eje es una línea de valor mercantil —la valoración como habitat es irrelevante porque apenas hay viviendas en uso— que ni siquiera mantiene en todo su recorrido las mismas magnitudes, pero su entorno es un mosaico diversificado en el que se pierden las referencias de valor porque recorre un despiece de universos habitados muy diferenciados, no sólo por lo que al valor inmobiliario se refiere sino como espacios funcionales, como soportes simbólicos y como espacios sociales con sus rangos y modos de vida vinculados. Y esta ambigüedad deriva a veces en alteridad y conflicto de actividades.

- En la Gran Vía y su entorno se aprecian diversos ámbitos con estratos de precios diferenciados pero en los que, aparte de dualidades bien videntes, no queda claro que el margen entre los valores de las viviendas usadas y deterioradas, incluidas las infraviviendas, y los mismos una vez renovado el parque de forma más o menos radical, permitieran introducir procesos de reconstrucción. Parece que no hay margen para demoler y reconstruir sino para mejoras que no impliquen procesos de remodelación o de rehabilitación radicales.

- Desde Barquillo hasta Hortaleza, tanto las traseras como el barrio en su conjunto — las zonas de Chueca y Barquillo del barrio de Justicia— ya han alcanzado valores altos que se aproximan más a los de Salamanca y las márgenes de la Castellana. No puede decirse que haya habido operaciones drásticas de reedificación en estos barrios, pero sí cambios en su paisaje y en su vecindario, que han inspirado operaciones parecidas al otro lado de la calle de Fuencarral.

- Toda la zona sur de la Gran Vía tiene por su proximidad al centro tradicional y su acumulación de instituciones y aparatos de centralidad mayores dificultades que la zona norte para desplegar espacios para la vida cotidiana.

- El conflicto entre la avenida y su entorno tiene una expresión clásica conocida como “efecto trasera”. Su proximidad espacial, apenas unos metros separan lo normal de lo anormal, es simplemente la expresión de la vulnerabilidad de una estructura que no

puede sustraerse al declive del paisaje urbano en que se encuentra. Esta vulnerabilidad adopta forma inmobiliaria —concentración de los precios más bajos y deterioro de lo edificado— y se materializa mediante actividades específicas en un contexto de espacio público determinado.

4.4_ Movilidad y transporte

Movilidad

- La movilidad viene determinada por una potente red de transporte público, configurada por numerosas líneas de autobuses urbanos y metro.
- Se produce una fuerte demanda debida a la presencia de un grupo importante de oficinas públicas y privadas.
- Las múltiples actividades de ocio y comercio, suponen un atractor de carácter metropolitano.
- La calle Gran Vía es una vía de paso de tráfico rodado Oeste-Este con una IMD comprendida entre los 40.000 y los 60.000 vehículos día.
- La presión de los vehículos motorizados, hace que se superen los límites de contaminación atmosférica y acústica en la Gran Vía y su entorno.
- La intensidad del tráfico rodado y del tránsito peatonal expulsan de la Gran Vía a niños y ancianos.

Estacionamiento

- Existen un total de 4.610 plazas de aparcamiento subterráneo en el ámbito y sus proximidades.
- 3.064 plazas se encuentran dentro del ámbito de estudio, mayoritariamente de rotación.

Proyectos y actuaciones en infraestructuras que afectan al ámbito

- La llegada del cercanías a Sol, permitirá el acceso de los 350.000 usuarios de las líneas C3 y C4. Se calcula que podrá evacuar a la calle 2.400 usuarios cada 6 minutos.
- Aún no se percibe la disminución de tráfico prevista tras la puesta en funcionamiento de la “Calle-30”.
- Es de esperar que la ejecución del eje Prado-Recoletos, disminuya el flujo de tráfico rodado e incremente el peatonal.

El transporte público

- La Gran Vía y su entorno es uno de los espacios con mayores dotaciones de transporte público de Madrid.
- El 73% de los desplazamientos se realizan en transporte público.
- Las estaciones de metro de Gran Vía y Callao alcanzan los 22.000 entradas en días laborables y la de Plaza de España los 28.000

Pautas de movilidad

- Los 521.871 viajes que se realizan en el ámbito se distribuyen de la siguiente manera:
 - 6% Movilidad interna
 - 77% Movilidad con el resto de Madrid
 - 17% Movilidad con otros municipios

- En relación a la movilidad con otros municipios, los municipios de la A5 concentran el 36% de los viajes (Móstoles 8%, Alcorcón 7%, Leganés 7%) y los asociados a la A6 el 21% (Majadahonda y Pozuelo 5%).

- En relación a la movilidad en el interior de la ciudad, los cinco distritos con mayor relación con el ámbito son:

Centro. 15%

Chamberí. 11%

Latina. 8%

Salamanca. 7%

Moncloa. 6%

- El reparto de movilidad externa se reparte:

Metro. 48%

Autobús. 24%

Renfe. 20%

Vehículo privado. 7%

Taxi. 1%

- El principal motivo de desplazamiento es el trabajo (46% para Madrid y 60% externo), seguido de las compras (15% para Madrid y 9% externo) y del ocio (13% para Madrid y 8% externo).

4.5_ Patrimonio

- Desde el punto de vista del patrimonio arquitectónico el eje de la Gran Vía mantiene una reconocible unidad, basada en intervalo de tiempo en que fue construida (y que se estructura secuencialmente en los tres tramos en que cronológicamente se materializó).

Intervenciones en edificios

- La Gran Vía ha conocido numerosas intervenciones en su patrimonio arquitectónico: desde ampliaciones en altura (en algún caso, como en el edificio Madrid-París, por el mismo autor –Anasagasti-), hasta importantes reformas interiores (Telefónica). Desde radicales transformaciones de fachadas (el Edificio Fontalba, el antiguo Hotel Roma) hasta completas demoliciones y sustitución del edificio.

- En términos generales, es un patrimonio que, al menos en su conformación exterior, es todavía susceptible de conservación. Mayor pérdida patrimonial se detecta en la arquitectura interior de los edificios: las numerosas salas de cine desaparecidas y los interiores de locales comerciales.

La protección patrimonial.-

- Los niveles de protección de los edificios deben actualizarse, orientándose a una mejor conservación del valor arquitectónico y, a la vez –algo esencial en este caso-, de su componente en la configuración urbana.

- Más acuciante que una revisión –entiéndase que nunca “a la baja”- es la adecuada garantía de cumplimiento de lo ya protegido: una eficaz disciplina urbanística, atendiendo a todas las variables que conforman el conjunto patrimonial, es absolutamente requerida.

-A la vista de los proyectos de intervención realizados y previstos, es necesario hacer hincapié en la necesidad de establecer criterios de intervención en el conjunto; se trata de evitar, en la medida de lo posible, interferencias y contradicciones. Particularmente, es importante la relación entre forma exterior e interior (cuestión esencial en la Gran Vía, con gran número de edificios públicos), así como la relación entre la planta baja (y, frecuentemente, las primeras) con el conjunto de la fachada.

Incidencia del cambio de uso en el valor patrimonial

- Buena parte de la pérdida en el patrimonio arquitectónico de la Gran Vía es debida al cambio de uso; éste tiene unas consecuencias directas en la conservación de bienes culturales arquitectónicos, y, por tanto, ha de contemplarse como agente transformador de relevante importancia en este ámbito urbano.
- Los nuevos usos son a veces claramente incompatibles con la formalización arquitectónica del edificio, aunque a veces se han perfilado intentos de adecuación. En ocasiones, es el afán de “modernizar” el espacio de acuerdo a su nueva función lo que va en gratuito detrimento del valor patrimonial.
- La modificación de usos –o simplemente de propiedades- está alterando esencialmente el *continuo* de calidad que hasta hace poco ofertaba la Gran Vía; particularmente sensibles son los elementos de arquitectura interior y de mobiliario, en algunos casos de gran valor.

El patrimonio escultórico y de artes aplicadas

- El ámbito de la Gran Vía es –si no el primero- uno de los más destacados *museos* de escultura urbana en la ciudad; en los áticos y cornisas de buena parte de los edificios se descubren primeros nombres de escultores, con obras de gran interés pero que, con demasiada frecuencia, no se encuentran adecuadamente salvaguardadas.

Patrimonio arquitectónico e iluminación nocturna

- La exagerada iluminación es, por lo común, realizada sin criterio arquitectónico. Intensas iluminaciones rasantes que provocan indeseables sombras arrojadas sobre las fachadas e *invierten* a menudo la razón compositiva de las mismas; abigarramiento de colorido; descompensación de volúmenes y perspectivas.

Preservación de las perspectivas de interés

- La composición del eje de la Gran Vía presenta perspectivas urbanas de primerísimo interés; éstas se producen tanto en el desarrollo lineal del eje, y las rótulas de conexión de sus tres tramos, como en determinados ejes transversales.
- Estas perspectivas, no sólo no están “puestas en valor” cuanto el que se encuentren claramente estorbadas por distintas actuaciones y elementos (entre ellos, frecuentemente, los de mobiliario urbano).
- Las perspectivas que se ofrecen a lo largo del eje vienen posibilitadas tanto por su trazado y topografía como por el frecuente acierto en la composición de los edificios que sirven de hitos perspectivos y eficaces charnelas de conexión visual entre los distintos tramos.
- En el arranque de la Gran Vía, a su encuentro con Alcalá, hay que valorar la complejidad espacial que definen los dos inmediatos biviros -con Alcalá, primero, y con Caballero de Gracia después (materializados por sendos edificios de acertado sentido

urbano)-, y ello en relación con la perspectiva que, ascendiendo topográficamente, fuga en el acento vertical de la mole de Telefónica. Esta perspectiva, objeto de numerosas reflexiones fotográficas, cinematográficas y pictóricas, es una de las escenografías más logradas de la ciudad.

- La vista hacia Callao, con la figura del edificio Capitol, que articula el valor de hito cierre de perspectiva del elemento torreado con la fachada norte del edificio que anuncia el giro que marca el tercer tramo.

- La Perspectiva hacia la plaza de España, donde el hito vertical de la Torre de Madrid constituye otro eficiente cierre de perspectiva.

En sentido inverso, oeste-este, destacan sucesivamente:

- Vista hacia Callao, con el hábil giro que produce el Palacio de la Prensa y el cierre perspectivo de la esquina torreada que forma Callao con el segundo tramo.

- Vista del segundo tramo desde Callao, dominada por la Telefónica (interesantísima es la perspectiva, hoy muy descuidada, desde la plaza de Santo Domingo a través de la calle de Jacometrezo -continuación rectilínea del segundo tramo-).

- Perspectiva del primer tramo hacia Alcalá, recientemente valorada por la fachada achaflanada de la ampliación de Rafael Moneo para el Banco de España, que configura un nuevo elemento de remate visual.

- La Red de San Luís, constituye otro ámbito transversal de primera importancia, al centrarse en el vértice –fundamental en la conformación de la estructura viaria del Madrid histórico- del bivio que forma Montera con las calles de Fuencarral y Hortaleza. Arquitectónicamente está definido por el edificio de Martínez Zapata que abrazan estas dos vías (GV 26), y que originalmente disponía de unos elementos de remate acordes con su papel urbano; junto a él, la dominante presencia del edificio de Telefónica.

La interferencia entre salvaguardia patrimonial y abuso de la publicidad

- La Gran Vía es uno de los espacios urbanos que mejor representa un creciente problema en la configuración del paisaje urbano de Madrid: el descontrol de la publicidad, la cada vez más intensa invasión de elementos publicitarios en el espacio público a costa de otros valores urbanos, entre ellos el propio valor patrimonial de la arquitectura.

- La incorporación de elementos publicitarios a los edificios (con independencia de su grado de protección) constituye, dada la dimensión que las superficies publicitarias van adquiriendo, una cuestión que escapa a la escala del edificio para entrar de lleno en la escala urbana. La cuestión no es tanto la de la clara interferencia con la salvaguardia patrimonial del edificio, como la de la banalización del espacio público; y, sobre todo, fundamentalmente, la cuestión estriba en una progresiva perversión del *espacio público* en pro del espacio de beneficio privado; más allá de las lecturas de estricta conservación patrimonial (arquitectónica y del paisaje urbano).

- El problema no son las grandes carteleras de cine (aunque suelen ocultar fachadas no diseñadas con este fin) sino la proliferación de elementos publicitarios (a menudo, toda la fachada convertida en anuncio) fuera de toda disciplina y buena práctica.

- La aceptación de la utilización de las ventanas de primeros pisos como soportes publicitarios retroiluminados, subvierte tanto el valor arquitectónico como el urbano. Este tipo de intervenciones, aunque se pretendan defender como algo transitorio, vienen a conformar de manera estable el paisaje urbano; y, en cualquier caso,

pervierten la razón arquitectónica –y la razón social del espacio público- que aquí reivindicamos.

Elementos de diseño urbano

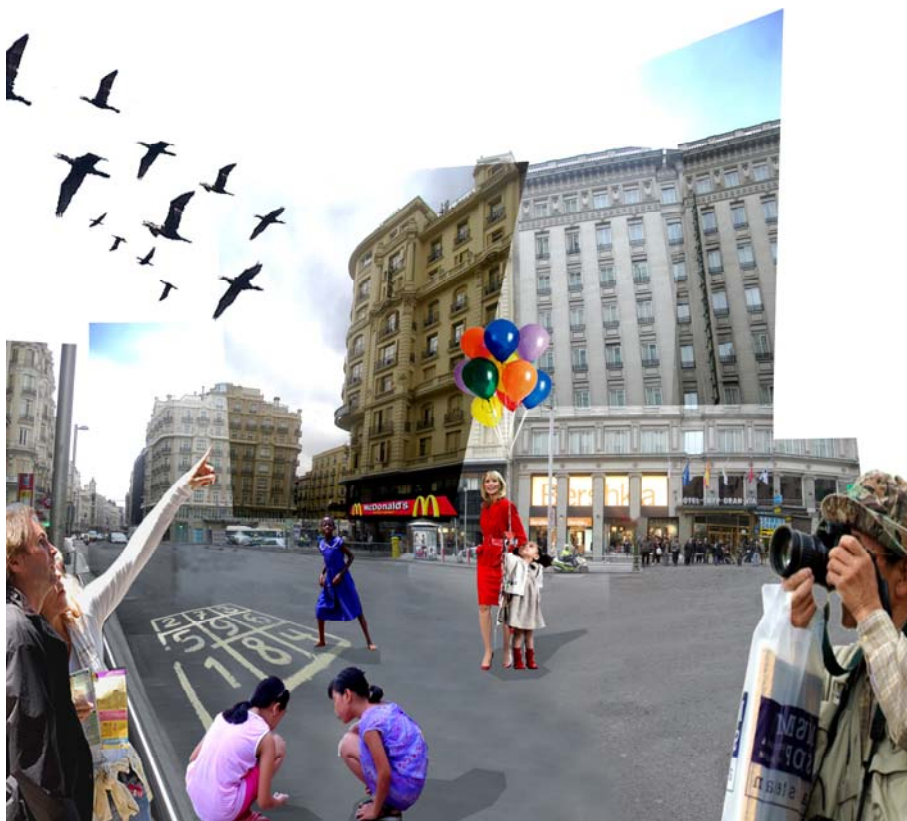
La proliferación de elementos de mobiliario urbano, inconvenientes cuando no claros estorbos, constituye una dimensión –que adquiere enorme presencia en la conformación del espacio urbano- que entra a menudo en conflicto con los valores patrimoniales de la arquitectura. La cuestión no estriba sólo en atender al adecuado diseño de dichos elementos sino, decididamente, en reparar si son razonablemente necesarios.

PARTE III LA INTERVENCIÓN

5_ ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN: ALGUNAS RECOMENDACIONES PARA UNA PROPUESTA DE ACTUACIÓN.

5.1_ ESCENARIOS

5.1.1. GRAN VÍA, CENTRO COMERCIAL INTENSIVO. Hiperaccesibilidad y banalización comercial



Si se generalizasen las tendencias actuales, incremento de la accesibilidad y sustitución de las actividades complejas por franquicias comerciales, nos encontraríamos con la creación de un Centro Comercial Intensivo. Con carácter general, se podría describir este escenario de la siguiente manera:

_ Pérdida casi completa de los espacios de vida cotidiana, que aún se mantienen en una situación de alta vulnerabilidad (barrios colindantes), por ampliación del espacio de la excepcionalidad (en sus aspectos positivos y negativos) hacia estos territorios domésticos. Esto implicaría procesos de elitización residencial en las zonas renovadas junto a procesos de pauperización en aquellos espacios que resulten olvidados por la renovación, suponiendo en cualquier caso la agudización del proceso de expulsión de la población residente más tradicional vinculada a un modelo familiar con amplia presencia de todo el espectro de la estructura demográfica (niños, jóvenes, edad madura, ancianos...).

_ Pérdida del dispositivo comercial de alta gama con una deriva del aparato comercial hacia modalidades y productos más triviales, ya presentes en el tramo Red de San Luís-Callao. Se corre el peligro de que estas actividades, vinculadas fundamentalmente al establecimiento de locales de venta de productos franquiciados, habitualmente relacionados con la moda se extiendan por el entorno fagocitando otras

actividades con menor rentabilidad pero que han contribuido a la configuración de la Gran Vía como un espacio de propiedades extraordinarias desde el punto de vista de la centralidad tradicional. A este proceso contribuye la apuesta decidida por la accesibilidad máxima que ha adquirido el entorno.

_El surgimiento de nuevas combinaciones “mercantilculturales”, como el FNAC, la renovada Casa del Libro, el espacio de la propia Telefónica que aún no parece haber encontrado su camino, y la transformación del Palacio de la Música cuyos contenidos son de momento una incógnita pero que parece se reserva para sala de conciertos. Estas iniciativas culturales, todavía incipientes, es posible que en este escenario tendencial, no logren soportar la presión de las otras actividades fagocitadoras y de alta rentabilidad y, o bien desaparezcan, o bien queden relegadas a excepciones en un panorama de monocultivo comercial franquiciado.

_ Agudización de la pérdida de funciones empresariales en favor de los servicios comerciales y personales. Esto podría considerarse como un simple cambio de funciones si no fuera porque hay indudablemente una pérdida de rango y un proceso de especialización que ha ido concentrando funciones del aparato empresarial en otros centros de la ciudad.

_ Desaparición de los escenarios emblemáticos dedicados o relacionados con el tiempo libre. Especialmente los relacionados con el cine, pero también algunas muestras de la hostelería madrileña que no han resistido el proceso de banalización de este centro. Probablemente esta desaparición sea una de las que más dimensiones sociales encierra por cuanto era uno de los lugares de Madrid donde, en el imaginario colectivo, la nueva cultura popular escenificaba su papel de talismán y su capacidad para construir mundos alternativos. Esta pérdida está relacionada con el declive general de la industria cinematográfica y los cambios en sus modalidades de explotación. También con el nacimiento de nuevas formas de escenificación de este teatro de la representación alternativa, pero es evidente que también tiene dimensiones inmobiliarias y mercantiles que es preciso ponderar y a las que habría que buscar otras posibilidades.

_Las nuevas formas de consumo del tiempo libre y sobre todo nuevas modalidades de espectáculos que sustituyen en ocasiones al cine en sus antiguas salas de proyección, que surgen siempre en precario, no pueden competir con otras actividades que obtienen una rentabilidad más segura y más alta.

_Grave deterioro de la calidad ambiental, no tanto en lo que a la arquitectura se refiere, pero sí a los modos de usarla y a los excesos que protagoniza la publicidad que abusa de ella como soporte. Las múltiples funciones viarias que desempeña la Avenida también han influido de manera negativa en la calidad ambiental de este centro que reclama reconsiderar su flujo de transportes, sus funciones y su accesibilidad, especialmente en un momento en que se están modificando algunas de las vías del centro de la ciudad que mantienen conexiones con ella.

_Especialización turística excesiva con peligro de colaborar a la simplificación de actividades en Gran Vía. El ser un referente turístico, en un principio, le da una proyección internacional acentuada y lo colma de establecimientos hoteleros de toda suerte y rango que mantiene el carácter universal de la Gran Vía. La progresiva transformación de algunos edificios en hoteles de nivel medio alto y alto que, si bien y en un principio, mejora el rango hotelero del eje puede transformarse en un proceso que conduzca a la saturación y que tampoco ayuda a recuperar la complejidad de este espacio central en su época de madurez.

5.1.2. GRAN VÍA. ESCENARIO CORPORATIVO -Proyecto de centralidad elitista y escenario de agentes globales

Este segundo escenario vendría caracterizado por la intervención desde la administración y los poderes públicos con el fin de potenciar un proceso de creación de “Imagen Global”, que amplíe los nodos culturales o “mercantilculturales” ya establecidos o con posibilidad de asentarse como el Círculo de Bellas Artes, el Palacio de la música, el Edificio de Telefónica, la FNAC, y apoyado en la instituciones del primer tramo. Esta apuesta vendría acompañada por incrementos del aprovechamiento de las edificaciones existentes y por propuestas de incremento de su volumen basadas en proyectos arquitectónicos singulares. Esta posibilidad, no descartable a priori, debería ir acompañada de un control estricto por parte del Ayuntamiento de la conservación de los espacios interiores singulares.



La definición de este escenario incorporaría los siguientes aspectos:

_Elitización residencial (gentrificación) en los espacios adyacentes a los contenedores culturales con la consiguiente repercusión: expulsión de población actual (ancianos y grupos sociales más desfavorecidos), con incorporación de residentes pertenecientes a una cierta élite cultural y profesional compuesta por “singles” o parejas sin hijos, que a su vez demandaría y atraerían actividades y servicios acordes con su perfil.

_ Apuesta por proyectos de intervención vinculados al “marketing urbano” y a la recreación de una cultura elitista alejada de la cultura popular a la que, desde su origen, ha estado vinculada la Gran Vía.

_ Alteración de los contenidos de los edificios existentes, tanto en su interior como en su exterior, para dar alojamiento a los nuevos referentes de los significados globales.

_ Modificación del espacio público y del paisaje urbano, para ponerse al servicio de las necesidades de los nuevos contenedores:

- Peatonalizaciones en torno a los edificios singulares.
- Cesión del espacio público para prolongar las nuevas actividades y para la creación de accesos y servicios subterráneos.
- Utilización de las fachadas como soporte informativo.

_Este escenario podría además cohabitar parcialmente con el anterior escenario, fundamentalmente en los dos tramos posteriores de la Gran Vía, entre la Red de San Luís y Plaza de España. Esto es, que en estos dos tramos podría incorporar algunas de los aspectos del escenario tendencial sobre todo el vinculado a la especialización comercial y turística. De esto último se podría agudizar un proceso de segmentación y diferenciación no deseada entre el tramo inicial del eje y los otros dos y sus entorno inmediatos.

5.1.3. GRAN VÍA. CENTRO URBANO- Derecho a un centro complejo y dotado

El último escenario planteado se plantea dentro de los objetivos de recuperación urbana incluidos en los pliegos que sustentan el presente trabajo. Se trataría de equilibrar la regeneración de eje como símbolo de la representación de la cultura popular y de la centralidad de la ciudad de Madrid con la recuperación de la vida doméstica de barrio en los ámbitos inmediatos. Articular la excepcionalidad del eje y la mejora de las condiciones de la vida cotidiana de las áreas residenciales del entorno. En este escenario podría convivir algunos elementos y características del escenario 2 en cuanto a las propuestas encaminadas a potenciar un proceso cultural vinculado a los nuevos nodos culturales pero incorporando otros elementos que contribuyan al aumento de la complejidad y con una apuesta decisiva por recuperación del espacio residencial en el entorno (incluidas las dotaciones públicas necesarias), con el fin de crear un centro habitado, diverso y variado que recupere los valores de la vida urbana.

Algunos de los aspectos que caracterizarían esta propuesta sería:

_Importante participación de la Administración como impulsor y gestor del proceso. Controlando la sustitución de actividades y la recuperación de parte de las plusvalías generadas mediante la obtención de superficies dotacionales al servicio de las poblaciones del entorno.

_Como en el escenario 2, la propuesta para el eje vendría encabezada por un proyecto de dinamización cultural vinculado no sólo a los nodos ya establecidos, o con posibilidad de asentarse, como el Círculo de Bellas Artes, el Palacio de la música, el Edificio de Telefónica, la FNAC, sino extendido y ampliado hacia otros nuevos procesos culturales alternativos y/o cotidianos que, de forma incipiente, han ido apareciendo en la zonas del entorno vinculados a la llamada cultura urbana. Habría que apoyar por parte de las instituciones, dando espacios, a las iniciativas de los agentes locales (tanto vecinos como pequeños empresarios ubicados en la zona), observando cuales son esas dinámicas y propiciando un proceso de participación en los que sus protagonistas tenga voz. Procesos como la proliferación de tiendas alrededor del mundo del cómic o del diseño, y las actividades no sólo comerciales que se dan, crea un germen que podría ocupar un espacio más visible en el eje.

Estas propuestas debería redefinir la idea de cultura popular. Se plantearía la necesidad de crear un organismo de coordinación y gestión cultural (público, público-privado, etc).

_ Replanteamiento de la necesidad de equilibrar las actividades y los usos con el fin de evitar la fagocitación de las actividades más vulnerables por parte de las que son capaces de obtener beneficios más altos, limitando la implantación de las franquicias y los establecimientos comerciales más banales y promocionando el mantenimiento y la implantación de actividades más diversas, recualificadoras del espacio.

_Recualificación urbana del espacio público, dotacional y residencial. La única manera de revertir el proceso de huida de la población con perfil familiar (presencia de niños y ancianos), es a través del desarrollo de políticas públicas de intervención para la implantación dotaciones y equipamientos de escala de barrio y vecindario, vinculados a la vida doméstica, fundamentalmente localizadas en las inmediaciones del eje (traseras) y la recuperación del espacio público (red de plazas). Es necesario el desarrollo de un plan integral, que permita la localización, incluso en pequeños contenedores, de las dotaciones necesarias, localizado los espacios de oportunidad y desarrollando una propuesta integral de un espacio público al servicio de la vida cotidiana. En el eje se localizarían las dotaciones y actividades excepcionales pero en sus inmediaciones el espacio se recupera para el uso doméstico. La trasera se convierte en un lugar de convivencia entre los dos escenarios

_La recuperación del espacio residencial pasaría por al intervención pública, que busque generar alojamientos capaces de acoger a un espectro más amplio de modelos familiares. La tendencia inmobiliaria se dirige a la producción de modelos residenciales más gentrificados, por lo que sólo desde la intervención pública parece posible introducir complejidad incorporando otros modelos de hogares (familiares, pisos tutelados para mayores, etc...).

_ Este escenario exigirá el replanteamiento de algunas de las propuestas actuales de intervención en el espacio público, como los proyectos de peatonalización de Callao, Fuencarral, Montera, etc... en pos de un planteamiento más integral de la accesibilidad-movilidad de todo el ámbito y todo el distrito.

	Escenario 1. CENTRO COMERCIAL INTENSIVO
<p>Actividades comerciales</p> <p>Turismo</p> <p>Residencia</p> <p>Cultura y espectáculo</p> <p>Movilidad</p> <p>Espacio público</p>	<p>La alta rentabilidad de los comercios de moda a bajos precios hace que aumente su número en detrimento de otros usos, comerciales o no. Se convierte así la gran Vía en un gran centro comercial abierto (mall) apoyado en la hiperaccesibilidad peatonal y la franquicia comercial.</p> <p>Proceso de <u>especialización comercial y simplificación de usos</u> alrededor de negocios con rentabilidad muy alta (moda y comida rápida)</p> <p>Aumento de la presencia de los operadores internacionales de turismo que acabarían implantándose en edificios completos <u>simplificando</u> su origen híbrido.</p> <p>Pérdida de los espacios de vida cotidiana por ampliación de los escenarios dedicados a la compra "metropolitana", extremando el efecto trasera.</p> <p>La proliferación de actividades de mayor rentabilidad fagocitan otras actividades, principalmente aquellas como las culturales o de espectáculo cuyo valor nunca es exclusivamente económico y donde el valor patrimonial del contenedor supera ampliamente el beneficio de la actividad.</p> <p>Las peatonalizaciones, que en principio puede parecer que mejoran el espacio urbano, eliminan conexiones históricas norte-sur muy usadas en transporte público. El exceso de afluencia (semejante a un mall) puede colapsar el ámbito y reducir su uso al consumo.</p> <p>Un escenario simplificado hace que las horas de uso se restrinjan y los viarios peatonales repletos en horas comerciales se conviertan en áreas con usos conflictivos fuera de los horarios comerciales habituales.</p>

	Escenario 2. ESCENARIO CORPORATIVO
	El esfuerzo se centra en la promoción de edificios icono en el eje, entronca con propuestas vinculadas al “marketing urbano”, no exentas de interés pero que al convertirse en el objetivo casi exclusivo, olvida la complejidad local del entono y potencia el efecto dual frente (eje)-trasera (barrios).
Actividades comerciales	Influencia de los edificios icono en los usos comerciales de su entorno. Fragmentación de ámbito en piezas diferenciadas: áreas donde predominará el <u>comercio de rango superior</u> aprovechando la afluencia de público más selectivo con zonas de comercio intensivo similar al escenario anterior y con presencia de residentes pertenecientes a este otro rango de consumo.
Turismo	Turismo asociado al eje Prado Recoletos pero con un elevado componente comercial.
Residencia	Procesos de <u>elitización residencial</u> con la rehabilitación de edificios representativos en el eje y la expansión hacia las traseras de renovación residencial que simplifica la pirámide poblacional.
Cultura y espectáculo	Proyectos singulares e icónicos que reforman edificios y pueden desvirtuar su valor patrimonial. Supeditando el nuevo uso a la coherencia morfológica del eje.
Movilidad	La propuesta de movilidad se centra exclusivamente en la relación con los proyectos de escala urbana y metropolitana que hay en marcha sobre vías de primer orden como la M-30río o el Paseo del Prado.
Espacio público	La presencia de edificios con usos muy potentes puede generar peatonalizaciones o usos de <u>espacio público apropiados</u> por los agentes globales que operen en este nuevo escenario.

	Escenario 3. CENTRO URBANO
	Búsqueda del equilibrio entre la excepcionalidad del eje (centro representativo e icónico) y la cotidianeidad de la vida en barrios centrales de la ciudad (derecho a un centro habitado y dotado). Demanda una implicación directa de las administraciones públicas, que deben centrar su esfuerzo en la revitalización tanto del eje cultural metropolitano "Gran Vía" como de los barrios de sus traseras.
Actividades comerciales	El mantenimiento de la complejidad debería repercutir en el control de las actividades con capacidad de "fagocitar" al resto y la convivencia en proporciones adecuadas de todo tipo de comercio.
Turismo	La presencia del turismo le da una proyección internacional que no hay que despreciar, pero habría que controlar que ese exceso de presencia de operadores no modifique la esencia del eje.
Residencia	Recuperación del espacio residencial complejo a través de intervención pública.
Cultura y espectáculo	Evitar la pérdida de actividades culturales y apoyar institucionalmente aquellas que quieran ubicarse en Gran Vía. Tanto de operadores metropolitanos como (y sobre todo) locales.
Movilidad	Planificación integral de la movilidad en el ámbito de Gran Vía. Repensando las peatonalizaciones y analizando las conexiones norte-sur que históricamente ha generado viarios como Fuencarral o San Bernardo y por supuesto relacionándolo con los proyectos de escala urbana y metropolitana que hay en marcha sobre vías de primer orden como la M-30 río o el Paseo del Prado
Espacio público	Recualificación del espacio público para facilitar la integración de todo tipo de usuarios (diferentes edades y situaciones).

5.2_ ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

A continuación se incorporan una serie de apuntes para la discusión sobre las estrategias de intervención en el ámbito:

USOS Y ACTIVIDADES

El tejido comercial del centro de la ciudad se encuentra inmerso en un proceso de transformación-renovación que convendría, desde las políticas públicas, liderar para generar procesos de conservación de las cualidades y ventajas intrínsecas del ámbito de Gran Vía, con el fin de evitar la “banalización” del espacio comercial y buscar el equilibrio entre nuevos modelos comerciales (establecimientos franquiciados, cadenas, etc) ligados a los nuevos estilos de vida, y la complejidad y singularidad de la Gran Vía como espacio de representación y cultura popular.

En este sentido parecería necesario fijar, a través de propuestas normativas, instrumentales o mediante la incorporación de procesos negociados entre los agentes públicos y económicos afectados, un intervalo razonable y pactado de superficie edificable por uso en los edificios del eje y la obligatoriedad de mantener espacios destinados a usos culturales y recreativos. Sería interesante elaborar un índice/índice de mixtidad. De esta manera se evitaría que determinadas operaciones, altamente rentables desde el punto de vista económico y patrimonial, engulleran actividades menos rentables desde el punto de vista financiero pero con mayor capacidad de producir sinergias, véase el caso de la sustitución de las salas de proyección por el comercio franquiciado.

Otra medida a discutir sería la de proponer en al eje una limitación a la implantación de establecimientos franquiciados o pertenecientes a una cadena para lo cual sería necesario evaluar “la capacidad de carga” del eje y su entorno para acoger este modelo empresarial. De hecho, en algunas Comunidades Autónomas se ha limitado la implantación de nuevos grandes centros comerciales. Por tanto sería interesante evaluar una medida singular de este tipo para evitar la invasión de las “franquicias”.

Para lograr el freno a la sustitución de actividades y la continuidad de la complejidad funcional de los edificios se plantea la posibilidad de crear algún organismo gestor de las actividades, que arbitre el proceso. En cualquier caso es necesario reforzar la normativa de control de la implantación de actividades y usos.

Del mismo modo, convendría estudiar la posibilidad de determinar cuáles serían los grandes contenedores edificatorios con actividades en declive y con riesgo de convertirse en objetos con los que obtener elevados beneficios mediante su transacción patrimonial. La finalidad sería poder establecer, a priori, estrategias y alianzas público-privadas de recuperación patrimonial, de mantenimiento actividades e incorporación de nuevas actividades culturales. Esto podría extenderse a los locales que actualmente vacíos, a la espera de “entrar en carga”, que podrían aprovecharse para fomentar la incorporación de actividades culturales al carácter popular de la Gran Vía mediante el patrocinio cultural privado, público o público-privado.

En este sentido se ha realizado un análisis de los “edificios oportunidad” (edificios públicos, de uso público o de propietario único), con la finalidad de detectar aquellos en los que se puedan introducir usos culturales y dotacionales.

Edificios oportunidad (Plano D.5.1)

Escala: 1/5.000 **Formato:** A3

Fuentes de información utilizadas. La información sobre la propiedad de parcela (titular único privado, público o EMVS) así como la relativa al valor patrimonial, se ha obtenido del plano denominado "*Análisis conjunto de la propiedad, aprovechamiento urbanístico y catalogación histórico-artística*", del "*Estudio del Distrito Centro de Madrid previo a la intervención en manzanas con infravivienda*", con fecha abril de 2005, realizado por la Oficina del Centro y la EMV.

La información sobre bienes culturales con protección como monumento se ha obtenido del Catálogo del Plan General.

Los datos relativos al "estado actual de la edificación" parten del trabajo de campo realizado en noviembre de 2008 por el equipo (y actualizado en posteriores visitas), en el que se detectaron los edificios vacíos y los que están realizando obras de rehabilitación.

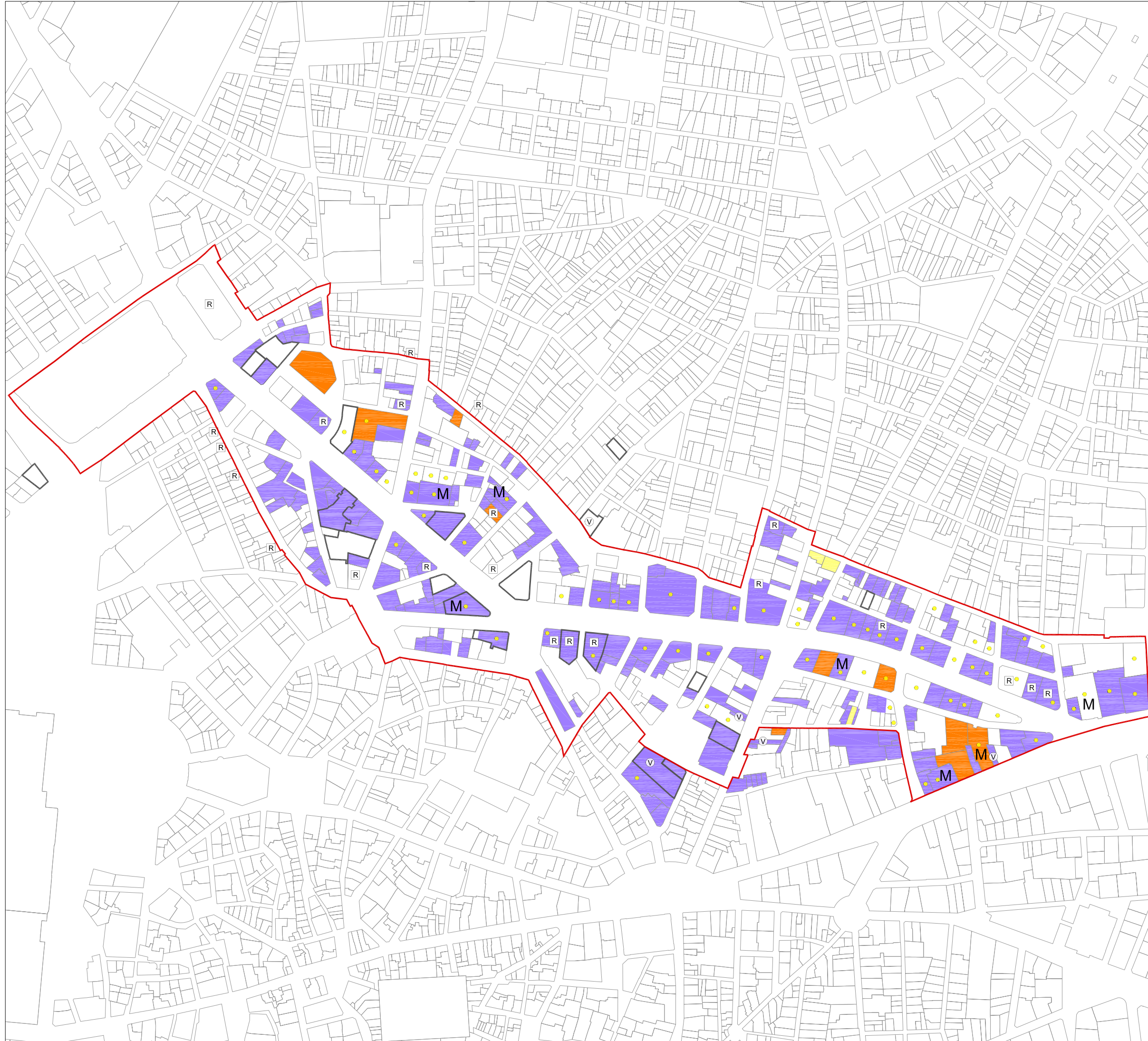
Descripción. En el plano se destacan los edificios con titularidad única, indicando si esta es pública (se indican también los edificios adquiridos por la EMVs), o privada.

Se señalan las parcelas con uso de cine o teatro (tanto si están en funcionamiento, como cerrados)

También se representa el valor patrimonial de los edificios, indicando aquellos con catalogados como monumento, y los que tienen protección integral.

Por último se indica el estado de la edificación observado en trabajo de campo, señalando los edificios aparentemente abandonados, y aquellos en los que se están produciendo obras de reforma.

Objetivo. Se pretende con este plano caracterizar los edificios, para detectar aquellos en los que se podría intervenir introduciendo usos dotacionales, con el objetivo de revitalizar el ámbito.



PARCELAS DE PROPIEDAD ÚNICA

- TITULAR ÚNICO PÚBLICO
- TITULAR ÚNICO EMVS
- TITULAR ÚNICO PRIVADO
- CINES Y TEATROS

ESTADO ACTUAL DE LA EDIFICACIÓN

- V EDIFICIO VACÍO / ABANDONADO
- R EDIFICIO EN REHABILITACIÓN

VALOR PATRIMONIAL

- CATALOGACIÓN SINGULAR O INTEGRAL
- M** MONUMENTO


- LÍMITE FUNCIONAL

**PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO**


AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO




INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCION DE URBANISMO



DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_5000



marzo 2009

ESPACIO PÚBLICO

El espacio público del ámbito de intervención se caracteriza por su dualidad:

Una Gran Vía saturada por el transporte público y el tránsito peatonal y unas traseras (no todas) sin actividad significativa que concentran el “otro lado” que demanda tal cantidad de visitantes y actividades. Las razones son varias:

- Una sobre-capacidad de sistema de transporte público que permite el acceso desde todo Madrid y de los municipios de su área metropolitana. Sobre-capacidad que se verá incrementada por la apertura de la estación de cercanías de Sol, que supondrá un nuevo incremento de visitantes al área.
- La facilidad de acceso masivo, se ha visto reforzada por la localización de nuevos comercios de consumo de ropa, que a su vez incrementan la atracción de la zona.
- La Gran Vía es un espacio de Calidad simbólica, en la que se refleja la ciudad, por lo que se convierte en atractor para los madrileños, que buscan en un paseo por ella la agitación y densidad de estímulos de una centralidad popular y se convierte en un reclamo turístico que se refuerza con la constante incorporación de nuevos usos hoteleros.

Es necesario reconducir el proceso reduciendo en lo posible la presión global de los usos más intensivos mediante:

1. La reducción del tráfico de paso, no reduciendo el número de carriles de circulación, sino el número de ellos que acometen en la vía. De esta manera se puede mejorar además la conexión con el Parque Lineal del Manzanares al oeste, ampliando la acera de la Plaza de España que conduce a la Cuesta de San Vicente. Se considera positiva también en este sentido la reducción de tráfico que supondrá la ejecución del proyecto Prado-Recoletos al este.

Las actuaciones en el modelo de movilidad del ámbito deben mantener la división calzada-acera. La renuncia a la peatonalización total complejiza el uso de la calle, en este sentido es importante mantener las líneas de autobuses de transporte público en superficie. En cualquier caso, como ya se ha dicho, habría que reducir significativamente el tráfico de paso, para ello se plantea ampliar las aceras en los tramos de Plaza de España y Alcalá, reduciendo el número de vehículos que acceden a la vía.

En el sistema de movilidad urbana es importante mantener los ejes históricos de conexión Norte-Sur:

- Fuencarral – Montera
- San Bernardo – Santo Domingo

2. La mejora de la calidad ambiental. Es necesario mejorar la calidad ambiental del espacio público. La solución de los problemas de tránsito peatonal se puede lograr con distintas actuaciones, como pueden ser:

- La creación, recomposición y continuidad peatonal en los pasos de peatones.
- El mantenimiento de una banda de circulación peatonal mínima.
- Relocalizar algunas paradas de metro que interfieran con el paso peatonal (como pueden ser las de la plaza de Callao).

- La recuperación de los puntos singulares: puntos en los que confluyen elementos como Metro, Autobús, vistas o puntos de singular accesibilidad.
 1. Encuentro Gran Vía – Plaza de España
 2. Cruce San Bernardo – Gran Vía
 3. Cruce Callao Este – Callao Oeste
 4. Cruce intermedio del salón
 5. Continuidad Fuencarral – Montera
 6. Cruce Virgen de los Peligros –Clavel. Conexión con Vázquez de Mella
 7. Conexión Gran vía – Alcalá. Conexión con el Círculo de Bellas Artes

También es necesario actuar sobre las plazas existentes. Se requiere un rediseño espacial y de los accesos a garajes; será fundamental igualmente la intervención sobre los edificios del entorno (los “edificios oportunidad”):

- Mostenses _ Mercado Municipal
- Carmen _ Cines Madrid
- Soledad Torres Acosta _ Cines Luna
- Callao / Santo Domingo _ aparcamiento

3. Reducir la presencia de los usos con mayor capacidad de atracción como los grandes comercios de moda y complementos que han alcanzando un excesivo dominio del espacio, con su correlato de atracción de usuarios que sólo acuden atraídos por un consumo de precios medios y bajos.

4. Recuperar el uso residencial, complementado con el apoyo al mantenimiento del pequeño y mediano comercio de uso diario, supondría rebajar los espacios atractores de usuarios externos por la consolidación de habitantes que podrían enraizarse en un entorno local. Apoyando esta recuperación con una dotación suficiente de equipamientos locales, con preferencia a los equipamientos educativos y de servicio a la infancia. El incremento de dotaciones públicas y vida de barrio disminuirá el efecto de la degradación en las traseras.

Es necesaria además la intervención pública en el espacio residencial para introducir complejidad incorporando otros modelos de hogares (familiares, pisos tutelados para mayores, etc.).

5. Recuperar la Gran Vía como espacio de la cultura popular, introduciendo en los grandes contenedores de usos exclusivos (o dominantes), espacios relacionados con el arte: salas de exposiciones, pequeños teatros o cinematógrafos. Desarrollando una iniciativa pública que incentive la creación de la marca “Gran Vía Cultural”, de forma que los grandes operadores instalados en el área visualizasen el patrocinio cultural como un valor de representación, por encima del valor mercantil de los espacios que poseen.

6. Desarrollo de un Plan de Paisaje Urbano de la Gran Vía, que ponga en valor los valores intrínsecos de su edificación (y sus pautas compositivas), y los elementos artísticos a ella asociados. Pero también a las relaciones del ámbito y su entorno, protegiendo las vistas desde y hacia fuera.

Es necesaria la revisión y actualización de los niveles de protección de los edificios y del patrimonio escultórico, orientándose a una mejor conservación del valor arquitectónico por su componente en la configuración urbana.

También hay que establecer criterios de intervención en el conjunto. Particularmente, es importante la relación entre forma exterior e interior (esencial en la Gran Vía, con gran número de edificios públicos), así como la relación entre la planta baja (y, frecuentemente, las primeras) con el conjunto de la fachada.

Preservación de las perspectivas de interés del eje y en general, de la escena urbana de Gran Vía.

Por último es necesaria una normativa de calidad ambiental que disminuya la presión de la publicidad, elimine los excesos de mobiliario urbano y controle las ocupaciones del espacio público. La incorporación de elementos publicitarios a los edificios (con independencia de su grado de protección) constituye, dada la dimensión que las superficies publicitarias van adquiriendo, una cuestión que escapa a la escala del edificio para entrar de lleno en la escala urbana.

7. La Gran Vía aparece como un espacio sobreexplotado, en el que sus elementos más valiosos (los más complejos desde el punto de vista urbano), han desaparecido o están a punto de desaparecer, a igual que las dotaciones de soporte de la vida cotidiana (comercio de proximidad, espacios de estancia, dotaciones locales), dando paso a un conjunto de usos que se nutren de la calidad de su posición y de su accesibilidad, a la que parasitan, impidiendo el mantenimiento de los escalones superiores de la centralidad y arrasando con los elementos que hacen del centro de Madrid un espacio con valor residencial. Es por tanto necesario **limitar la localización de las actividades más intensivas**, de forma que la Gran Vía pueda ser algo más que un espacio de tránsito intensivo o de consumo de masas.

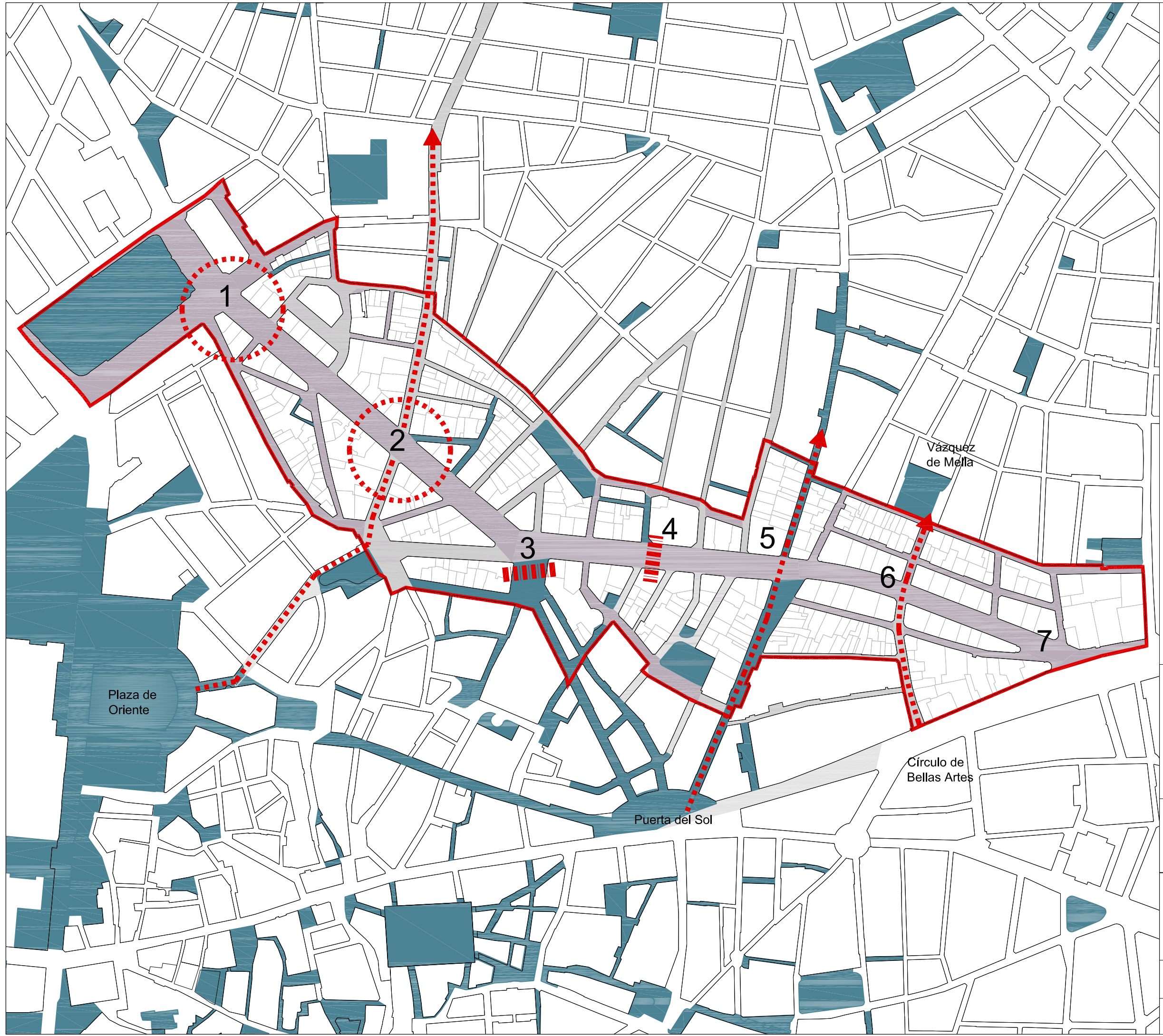
MERCADO INMOBILIARIO

El mapa inmobiliario muestra que la Gran Vía atraviesa un mosaico de espacios sociales con problemas bien distintos pero con opciones parecidas de intervención.

El rango de la Gran Vía y su entorno es alto pero no ocupa el vértice del espacio social madrileño. Las oportunidades de intervención están, por otra parte limitadas por la escasa distancia que separa el precio con deterioro incorporado y el precio de renovación máximo de cada pieza del mosaico. Eso limita las posibilidades de rehabilitación o de intervención más radical y conduce las alternativas a mejoras de entorno, de escenario, de composición y regulación de actividades y de mejoras de la edificación que no obliguen a reconstrucciones.

Esto facilita y aligera los protocolos de intervención y favorece la conservación de la diversidad existente al tiempo que mejora sus condiciones de vida y combate la vulnerabilidad sobre la que se desarrolla la marginalidad y los efectos de trasera.

Por otra parte, este tono medio inmobiliario es el escenario habitacional más adecuado para las características que debe tener la Gran Vía como centro complejo, no especializado y con contenidos culturales de amplia base.



- 1_ Encuentro Gran Vía - Plaza España
- 2_ Cruce San Bernardo - Gran Vía
- 3_ Cruce Callao este-oeste
- 4_ Cruce intermedio del "salón"
- 5_ Continuidad Fuencarral - Montera
- 6_ Cruce Virgen de los Peligros - Clavel Vázquez de Mella
- 7_ Conexión Gran Vía - Alcalá Círculo de Bellas Artes

PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN
EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
 SECCIÓN DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE URBANÍSTICA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
 ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
 UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID



ESCALA 1_5000

marzo 2009

D.5.2.1 ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN
 RECUPERACIÓN PUNTOS SINGULARES



PLAN DIRECTOR DE INTERVENCIÓN EN EL EJE DE GRAN VÍA Y SU ENTORNO
DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

AYUNTAMIENTO DE MADRID
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
SUBDIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION Y REVITALIZACION DEL CENTRO URBANO



INSTITUTO JUAN DE HERRERA
SECCION DE URBANISMO



DEPARTAMENTO DE URBANISTICA Y ORDENACION DEL TERRITORIO
ESCUELA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE MADRID
UNIVERSIDAD POLITECNICA DE MADRID



ESCALA 1_5000



marzo 2009

D.5.2.2

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN ACTUACIONES SINGULARES EN PLAZAS