ENTRE FRONTERA Y LUGAR: ¿CÓMO FUNCIONAN LOS LÍMITES DEL DISTRITO DE USERA?



Resumen de los temas tratados en las jornadas de trabajo y diagnóstico colectivo desarrolladas en Usera los días 16, 17 y 18 de octubre de 2018

erosfera

MIRADOR USERA

INTRODUCCIÓN

Este documento es un resumen de los temas tratados durante las jornadas de trabajo y diagnóstico colectivo del proyecto Entre frontera y lugar: ¿cómo funcionan los límites del distrito de Usera?, celebradas el 16, 17 y 18 de octubre en tres de los centros culturales de Usera.

Durante las tres jornadas se conversó con un total de cuarenta personas (veinticuatro mujeres y dieciséis hombres): diez en el C.C. Usera, veinte en el C.C. San Fermín y diez en el C.C. Meseta de Orcasitas. Con diecisiete de estas personas se trabajó en una reunión de una hora y media y con el resto se mantuvieron conversaciones más breves. La mitad de los vecinos y vecinas que participaron lo hicieron a título personal y la otra mitad formaban parte de alguna organización social del distrito, en concreto de las siguientes:

- Asociación de Vecinos de San Fermín (6)
- A.V. Barrio Moscardó (3)
- Asociación de Vecinos de Orcasitas (3)
- Ahora Madrid Usera (2)
- Círculo de Podemos de San Fermín (2)
- Agrupación Socialista de Usera - PSOE (1)
- Asociación de Vecinos “Guetaria” (1)
- Centro Cultural Usera (1)
- Coordinadora de Desempleadxs y Precarixs de la Comunidad de Madrid (1)
- Mesa de Educación del Foro Local de Usera (1)

El contenido de este documento es una recopilación organizada de las notas tomadas durante las conversaciones mantenidas con estas cuarenta personas. Se ha hecho un cierto trabajo de análisis de la mayoría de los relatos expuestos, pero no dejan de ser notas que pueden contener errores. Además, aunque se intentó reproducir directamente las ideas de los vecinos y vecinas participantes, el resultado está marcado por la propia selección realizada y el inevitable sesgo introducido.

Durante el desarrollo de estos encuentros y conversaciones se utilizaron tres planos de los límites del distrito como base para situar las cuestiones tratadas y como forma de representar las condiciones urbanas y los diferentes tipos de límites con los que conviven los barrios de Usera. En la parte final de este documento se comparten también estas cartografías.

Este documento, así como la información sobre las siguientes actividades públicas del proyecto (paseos comentados y jornada final de devolución y debate) y toda la documentación producida durante su desarrollo, se pueden consultar y descargar libremente en la web:

< http://www.ergosfera.org/usera/mirador.html >

Entre frontera y lugar: ¿cómo funcionan los límites del distrito de Usera? es un proyecto desarrollado desde julio de 2018 por Ergosfera con la colaboración de Todo por la praxis y Carabancheleando y como parte de Mirador Usera, un programa de innovación en cultura de proximidad promovido por Intermediæ / Matadero Madrid y la Junta Municipal del Distrito de Usera.

Ergosfera, noviembre de 2018.

CONTENIDOS

1.- Límite noreste | Río Manzanares

1.1.- Conexión con el distrito de Arganzuela
1.2.- Parque Madrid Río
1.3.- Centro Comercial Plaza Río 2
1.4.- Conexión con el distrito de Puente de Vallecas
1.5.- Río Manzanares
1.6.- Caja Mágica
1.7.- ERAR La China

2.- Límite sur | M-40

2.1.- Conexión con el distrito de Villaverde
2.2.- Paso bajo la M-40 junto al río Manzanares
2.3.- Paso bajo la M-40 por la avenida de los Rosales
2.4.- Paso bajo la M-40 por la avenida de Orovilla
2.5.- Pasos en la glorieta de la avenida de Andalucía y la M-40
2.6.- Paso bajo la M-40 por la avenida de Rafaela Ybarra
2.7.- PSA Villaverde

3.- Límite noroeste | Autovía de Toledo (A-42) y paseo de Santa María de la Cabeza

3.1.- Conexión con el distrito de Carabanchel
3.2.- Pasarela entre Orcasitas y el Cementerio Sur
3.3.- Pasos en la glorieta de la avenida de los Poblados y la A-42
3.4.- Plaza Elíptica
3.5.- Paseo de Santa María de la Cabeza
3.6.- Puente de los Capuchinos

4.- Cuestiones generales

4.1.- Fronteras interiores del distrito
4.2.- Movilidad
4.3.- Contaminación
4.4.- Limpieza
4.5.- Seguridad
4.6.- Pasarelas peatonales elevadas
4.7.- Descampados

ANEXO.- Cartografías utilizadas en las reuniones de trabajo y diagnóstico colectivo

1.- Contexto y elementos urbanos de los límites del distrito de Usera
2.- Puntos de cruce peatonal de los límites del distrito de Usera
3.- Ámbito de estudio

1.- Límite noreste | Río Manzanares

1.1.- Conexión con el distrito de Arganzuela

La conexión con el distrito de Arganzuela se considera aceptable tras la transformación de la zona que implicó la construcción del parque Madrid Río, que además del soterramiento de la M-30 incluyó la instalación de nuevas pasarelas accesibles (a cota, sin pendiente considerable) para cruzar el río.

A parte de la reclamación de continuar el soterramiento de la M-30 hasta el parque Lineal, el único problema mencionado en términos de movilidad peatonal es que el interior de Matadero Madrid es una ruta de paso hacia el centro y hacia el C.C. Plaza Río 2, y en los horarios en los que está cerrado representa una barrera peatonal por las grandes dimensiones de su parcela. Respecto al antiguo Matadero, algunas personas recuerdan que representa además una cuestión identitaria importante, pues muchos de sus trabajadores y trabajadoras vivían en Usera.

La relación con Arganzuela es la más priorizada por la configuración actual de la ciudad y, como concluyen de forma general sus vecinos y vecinas, implica que Usera se encuentra bastante bien comunicado con el centro urbano mientras existe muy poca conexión con el resto de distritos periféricos del sur de Madrid y dentro del propio distrito.

1.2.- Parque Madrid Río

Hay un consenso total sobre el proyecto de soterramiento de la M-30 y la construcción del parque Madrid Río: todas las personas consultadas valoran positivamente la transformación de esta parte de la ciudad.

En general, se habla de que ha dado mucha vida a esta zona del distrito, un nuevo lugar para el paseo muy utilizado, ahora incluso por gente de fuera de Usera que viene al parque o al nuevo centro comercial. A pesar de que creen que aún hay una idea colectiva sobre Usera como lugar precario o conflictivo, varias personas comentan que se ven madrileños de paseo por el parque como si estuviesen haciendo turismo en su propia ciudad. También notan que el nuevo parque atrae un cierto flujo de turistas, lo que creen que puede beneficiar a los negocios locales y cambiar ciertas realidades como que haya tan pocos hoteles en Usera.

Como efectos negativos de esta operación urbanística comentan los siguientes:

- La larga duración y escala de las obras, que llevaron a la ruina a varios negocios y generaron una enorme contaminación ambiental que derivó en problemas de salud las personas (asma, etc.).

- Los problemas de aparcamiento, que antes no existían en el distrito, y ahora mucha gente aparca en Usera para ir al centro (el distrito se ha convertido en el aparcamiento disuasorio informal del centro urbano), por lo que piden aparcamiento regulado para residentes (zona azul).

- Son conscientes también de que los precios de la vivienda han aumentado en la zona desde la transformación urbanística, un proceso que consideran positivo para los vecinos y vecinas propietarias, pero no para las personas que viven de alquiler.

- Aunque sus efectos se consideran positivos, mucha gente es crítica con su condición de “obra faraónica” que implicó multiplicar la deuda municipal.

- En cuanto al funcionamiento actual del parque, se perciben ciertos problemas de convivencia entre las bicicletas y patinetes con los peatones, por lo que varias personas proponen que deberían ser tráficos segregados.

1.3.- Centro Comercial Plaza Río 2

Una buena parte de las personas consultadas consideran que la aparición del Centro Comercial Plaza Río 2 ha tenido un impacto negativo en el pequeño comercio local.

Tienen claro igualmente que se trata de un proceso estructural, de cambio del modelo comercial y de consumo: por ejemplo, mencionan que antes se compraba en la calle Marcelo Usera y ahora mucho menos porque que dominan las compras en centros comerciales. El cierre del Mercado de Orcasur es otra muy mala noticia para varias personas, aunque algunas piensan que es una consecuencia de que muchos de los propios vecinos y vecinas dejaron de comprar allí.

Además de perjudicar al pequeño comercio local, otra consecuencia del nuevo centro comercial es que complica el tráfico y el aparcamiento en el barrio.

Por otra parte, a muchos vecinos y vecinas de Usera les resulta indignante que el centro comercial rehúse de alguna manera a identificarse con Usera, percibiendo que el deseo de sus gestores es que se entienda como parte de la marca “Madrid Río”, del barrio de Legazpi o del distrito de Arganzuela.

1.4.- Conexión con el distrito de Puente de Vallecas

Uno de los grandes consensos sobre los límites del distrito de Usera es la situación de desconexión total con Puente de Vallecas: la comunicación con el Madrid sur hacia el este se encuentra totalmente limitada por una gran barrera infraestructural de vías de comunicación para el tráfico rodado (Nudo Sur, A-4 y Nudo Super-Sur) y el ferrocarril.

Aunque hay varios puentes y pasarelas para cruzar el límite del distrito en la zona del parque Lineal del Manzanares, finalmente la única conexión peatonal entre Usera (barrio de San Fermín) y el resto del distrito de Puente de Vallecas (barrio de Entrevías) es un pequeño paso en el final de la calle de Embajadores que continúa con la carretera de Villaverde a Vallecas: un túnel muy estrecho y ruidoso, con unas aceras pequeñas y con zonas sin ninguna urbanización y sin una adecuada iluminación.

La mayoría de la gente ni lo conoce y la que lo conoce le da miedo utilizarlo, pues se considera una zona insegura que nadie recorre andando, solo en coche e incluso así con cuidado por la noche por el miedo a sufrir un robo. En definitiva, nadie recorre este camino andando (sí en bicicleta, ya que el túnel, al ser el único paso existente, forma parte del recorrido del anillo verde ciclista a pesar de sus pésimas condiciones para ello), por lo que no se ve gente a pie y eso aumenta la sensación de falta de seguridad.

El caso de la falta de conexión entre los distritos de Usera y Puente de Vallecas es el más extremo: a casi todas las personas consultadas les resulta increíble que no exista otra forma de comunicación directa entre San Fermín y la zona poblada de Entrevías, llegando algunas a la conclusión de que si bien los parques Madrid Río y Lineal han mejorado sensiblemente la vida en los barrios vecinos, si no se puede cruzar a Vallecas algo falló en las prioridades del proyecto.

Algunas personas recuerdan además que antes esta carretera era más accesible para los peatones, pero que ahora es imposible atravesarla andando: el paso que hay es en realidad un “no-paso” desde la perspectiva peatonal.

Desde la perspectiva del transporte público el problema es el mismo. Ni hay una buena conexión por la red de metro, ni hay líneas directas de autobús: muchas personas señalan el caso de que un recorrido entre San Fermín y Entrevías que se hace en diez minutos en coche lleva una hora en autobús y hay que hacer varios cambios.

Por último, otra de las sugerencias de varias personas es que sería muy interesante la unión entre el parque Lineal y el parque de Entrevías que ahora están separados por las infraestructuras. Entienden que hace falta una concepción metropolitana de los espacios verdes de Madrid y se imaginan lo que significaría en términos sociales y medioambientales la conexión Parque Madrid Río - Parque Lineal del Manzanares - Parque de Enrique Tierno Galván - Parque Forestal de Entrevías, para lo que la superación del Nudo Sur es el punto clave que señalan.

1.5.- Río Manzanares

Respecto al actual debate sobre el uso del río como lugar para la práctica del remo (lo que implica cerrar las presas y frenar el curso natural del agua), todas las personas consultadas se posicionan a favor del proceso de renaturalización del río Manzanares, ya que lo consideran un patrimonio principalmente natural y entienden que la posibilidad de pasear contemplando la flora y fauna alrededor de su cauce (patos, varias especies de aves, conejos y otros pequeños mamíferos, etc.) es un gran valor para la calidad de vida en la ciudad.

El único problema que se menciona en este sentido es la expansión de la población del “loro verde”, una especie que consideran invasora y muy molesta porque genera mucho ruido a todas horas. Creen que apareció en el parque de Pradolongo y que está expandiéndose hacia el sur.

Además, aunque la renaturalización ha significado también la desaparición del problema de la concentración de mosquitos en las aguas estancadas, hay personas que siguen detectando zonas alrededor del río donde en verano hay muchos insectos y a veces incluso mal olor.

A partir del Nudo Sur, hay personas para las que la condición “natural” del río (que solo está mínimamente urbanizado con una senda peatonal paralela) le parece “de pobres” en comparación a las zonas más transformadas como Madrid Río, pero a la mayoría de las personas les gusta más así porque acoge una fauna y flora más silvestre.

Por otra parte, los vecinos y vecinas de San Fermín denuncian que los márgenes y el fondo del río no están mantenidos y limpios hacia el sur del Nudo Sur, y recuerdan que a lo largo de la historia su cauce fue un vertedero de todo tipo de residuos (desde sangre proveniente del matadero, hasta un vertido nuclear por un accidente ocurrido en 1970 en el Centro de Energía Nuclear Juan Vigón, que además sospechan que nunca ha sido estudiado más allá de un informe confidencial publicado en 1971).

Consideran que el paseo junto al río a partir del Nudo Sur ha mejorado en los últimos años, aunque junto a la Caja Mágica detectan algún tramo con problemas de mantenimiento del pavimento. Por último, a algunas personas les llama mucho la atención que el parque Madrid Río esté abierto todo el día mientras que el parque Lineal se cierra por la noches: aunque no hay unanimidad, muchas personas creen que las puertas del parque deberían estar abiertas las 24h.

1.6.- Caja Mágica

En un principio, la Caja Mágica se posicionó como un elemento ajeno al barrio, de escala metropolitana o global más que como una infraestructura para Usera. En este sentido, solo algunas personas perciben una cierta funcionalidad de esta nueva instalación como forma de “dar prestigio” al barrio de San Fermín y al distrito de Usera.

Aunque se sigue percibiendo como un elemento extraño que no da casi servicio al barrio, últimamente se ha abierto un gimnasio al que pueden ir sus vecinos y vecinas. Hasta ese momento, solo era utilizada como infraestructura deportiva vinculada al tenis y como lugar de celebración de grandes eventos, desde la “Oktoberfest” al festival “Mad Cool”. Estos usos de la Caja Mágica (de escala metropolitana) generan también repercusiones en San Fermín, ya que el barrio no está preparado para gestionar los desperdicios que generan las multitudes en los alrededores.

Aunque ya empieza a ser utilizada por vecinos y vecinas de Usera, la apertura del gimnasio y la piscina en la Caja Mágica está limitada por el hecho de tratarse de una gestión privada (Forus), lo que acaba significando una cuota de acceso más cara que la de las instalaciones municipales, en una escala de precios que algunas personas consideran asumibles y para otras resultan demasiado altos.

En definitiva, está bien, pero no es un polideportivo del barrio como se intentó vender a los vecinos y vecinas en algún momento por parte de los responsables políticos. Una infraestructura que se abre ahora al negocio, no al barrio: por poner un ejemplo, en la Caja Mágica no se pueden hacer actividades del barrio, de las organizaciones deportivas de San Fermín por ejemplo.

Por otra parte, la escala de la parcela de la Caja Mágica genera una frontera urbana muy rotunda, estrechando en exceso el espacio público junto al río Manzanares con una verja continua, y generando un entorno urbano sin actividad durante varias franjas horarias que produce a su vez una sensación de inseguridad en muchas personas (que consideran a esta zona conflictiva).

1.7.- ERAR La China

La Estación Regeneradora de Aguas Residuales (ERAR) La China es percibida como uno de los grandes y continuos problemas del distrito, sobre todo en la zona de San Fermín.

El problema principal de la ERAR son los malos olores que genera, muy molestos y percibibles en muchas zonas del distrito de forma intermitente pero frecuente (variable durante el año, verano-invierno, y el horario, día-noche).

A parte de la cuestión de los olores, también la señalan como la causa de la aparición de plagas de mosquitos en la zona. Y además, algunas personas se quejan de que el agua que consumen en las casas del barrio de San Fermín a veces huele igual que la depuradora, por lo que están preocupadas por posibles filtraciones descontroladas.

Por último, denuncian que todos los gobiernos llevan años afirmando que desmantelarán la ERAR, pero finalmente nunca lo hacen. Actualmente, varias personas comentan que solo está funcionando a un 40% de su capacidad, por lo que no parece una infraestructura incuestionable para la ciudad.

2.- Límite sur | M-40

2.1.- Conexión con el distrito de Villaverde

Las conexiones con Villaverde se consideran en general deficientes e inadecuadas para soportar los flujos peatonales cotidianos hacia algunos puntos de este distrito, sobre todo hacia el Centro Comercial Los Ángeles y Carrefour y, en menor medida, hacia Mediamarkt.

Varias personas definen la situación así: la M-40 es hoy lo que en su día fue la M-30, una frontera urbana atravesada por pocos pasos que impide una normal relación entre barrios vecinos.

La escala de la M-40 y de los grandes nudos como el Super-Sur implica que, además del propio efecto barrera de estas infraestructuras, se acrecente la percepción de límite urbano por la aparición de calles cortadas y por la inexistencia de una cierta continuidad de la edificación a un lado y otro de las vías. Por ejemplo, los pasos peatonales existentes por la avenida de Rafaela Ybarra y la calle Eduardo Barreiros le generan sensación de inseguridad a varias personas por la falta de actividad en la calle y la insuficiente iluminación.

2.2.- Paso bajo la M-40 junto al río Manzanares

El paso junto al río Manzanares hacia Villaverde se estrecha demasiado tras pasar la M-40, lo que dificulta en exceso la convivencia ciclistas-peatones. Además, en este tramo se concentra el paso de la gente porque también representa un problema la depuradora La China, ya que se materializa como un límite que impide la continuidad del camino peatonal por el margen este del río.

2.3.- Paso bajo la M-40 por la avenida de los Rosales

En el paso bajo la M-40 por la avenida de los Rosales se ha instalado recientemente una acera elevada. A pesar de esta mejora, sigue siendo considerado peligroso por varias personas porque normalmente no se ve mucha gente y porque detectan un problema de iluminación importante.

2.4.- Paso bajo la M-40 por la avenida de Orovilla

En el paso bajo la M-40 por la avenida de Orovilla hay varias filtraciones de agua, las aceras son estrechas y tiene problemas de falta de mantenimiento (materiales abandonados, vegetación descontrolada, etc.).

2.5.- Pasos en la glorieta de la avenida de Andalucía y la M-40

El caso de la glorieta de la avenida de Andalucía con la M-40 es de los más comentados y singulares, ya que se da la situación de que los dos pasos peatonales que se realizan más a menudo no disponen de las mínimas condiciones de accesibilidad y seguridad: uno de ellos, el este, está señalizado y tiene semáforos, pero no dispone de aceras ni de otro espacio para el tránsito peatonal por la rotonda que no sea el arcén; y el otro, el oeste, tiene un espacio peatonal central y protegido, pero no dispone de semáforos ni de otra señalización para el cruce de peatones.

Lo utilicen o no a menudo, casi todas las personas consultadas son conscientes del grave problema de seguridad en este punto, pues se trata de un camino muy utilizado para llegar al Centro Comercial Los Ángeles y al Carrefour en Villaverde.

Aunque muchas personas declaran que nunca han protestado o pedido mejoras en este paso al Ayuntamiento, otras sí dicen haberlo hecho, pero sin resultados por ahora.

2.6.- Paso bajo la M-40 por la avenida de Rafaela Ybarra

El paso bajo la M-40 por la avenida de Rafaela Ybarra es descrito como muy solitario y frío, lo que provoca sensación de miedo en varias de las personas consultadas. También entienden como poco afortunada la decisión de que el carril-bici desaparezca bajo el viaducto, sobre todo porque solo hay una acera y no es muy ancha, con lo que la convivencia bici-peatón se complica. Otras personas, que recuerdan que el paso peatonal es nuevo (de hace 3-4 años), creen que es una buena intervención porque al menos ha mejorado la conectividad con el parque forestal Julio Alguacil Gómez.

2.7.- PSA Villaverde

Desde la perspectiva urbanística, la fábrica de PSA Villaverde es percibida como otra gran frontera que separa a Usera de Villaverde, ya que en toda su dimensión paralela a la M-40 (1,25 km) solo hay un paso peatonal y es restringido para las personas trabajadoras de la fábrica.

3.- Límite noroeste | Autovía de Toledo (A-42) y paseo de Santa María de la Cabeza

3.1.- Conexión con el distrito de Carabanchel

La relación con el distrito de Carabanchel es también deficiente para muchos de los vecinos y vecinas de Usera. El tipo de conexiones peatonales existentes es uno de los factores que explican este problema, ya que varias de ellas son pasarelas peatonales elevadas, una forma de cruce que no asegura completamente su accesibilidad ya que no son utilizadas por determinados colectivos sociales y generacionales.

Otro de los motivos que comentan es que a lo largo de la mayor parte del tramo correspondiente a la autovía de Toledo (A-42) se sitúan dos grandes piezas urbanas, el Cementerio Sur y el parque Emperatriz María de Austria. Las enormes dimensiones del cementerio y su cierre perimetral lo convierten en un elemento límite obvio, pero también el parque es así considerado por algunas de las personas consultadas: una barrera, no por su condición de espacio público, utilizado y valorado por los vecinos y vecinas, sino porque cruzar grandes parques en horarios nocturnos les resulta una situación peligrosa a evitar.

3.2.- Pasarela entre Orcasitas y el Cementerio Sur

Varias personas se quejan de la forma y el estado del camino directo para llegar desde Orcasitas a la pasarela del cementerio, un paso muy estrecho y sin un adecuado mantenimiento y limpieza situado entre el campo de fútbol Puerto Rico y el CEPA Orcasitas. Además, una vez en Carabanchel, justo al salir de la pasarela el camino está también mal iluminado, por lo que no les resulta una ruta agradable en horario nocturno.

3.3.- Pasos en la glorieta de la avenida de los Poblados y la A-42

Los pasos de peatones en la glorieta de la avenida de los Poblados con la autovía de Toledo le resultan peligrosos a algunas personas por la limitación de visibilidad que genera la configuración formal de los cruces a través del viaducto.

3.4.- Plaza Elíptica

Los dos pasos de peatones de la plaza Elíptica se consideran suficientes y sin problemas destacables. La condición más problemática de este lugar es que sus niveles de contaminación ambiental, producidos por el intenso tráfico rodado que soporta, superan constantemente los límites admisibles.

Por otra parte, en una de las conversaciones se mencionó que la plaza Elíptica funciona desde hace años como lugar de concentración y recogida de trabajadores y trabajadoras “sin papeles”, personas sin otra posibilidad laboral que son aquí seleccionadas y trasladadas a centros de trabajo de forma ilegal y sin ningún derecho que las proteja.

3.5.- Paseo de Santa María de la Cabeza

Muchos vecinos y vecinas llevan ya tiempo reclamando la reordenación o “humanización” del paseo de Santa María de la Cabeza para que el tránsito peatonal y ciclista sea más amable en sus bordes. Varias personas entienden además que esta transformación urbanística debería incluir igualmente una parte de la autovía de Toledo (A-42), al menos desde la avenida de los Poblados.

Desde la perspectiva peatonal, se entiende que es muy difícil caminar por este “paseo” y que urge convertirlo en un bulevar donde el peatón tenga prioridad en los cruces, se eliminen las barreras arquitectónicas y se mejore la urbanización para generar más espacios estanciales.

Desde la perspectiva ciclista, el tránsito por el paseo de Santa María de la Cabeza está muy limitado: hay zonas donde convivir con el tráfico resulta imposible porque no hay señalizaciones y no se respeta el límite de velocidad de 50 km/h.

3.6.- Puente de los Capuchinos

El conocido como puente de los Capuchinos dispone de una zona de tránsito peatonal muy estrecha con el agravante de que los coches van demasiado rápido, por lo que no es nada agradable el paso y a mucha gente le da miedo utilizarlo. Varias personas creen que directamente se podría hacer lo mismo que en el puente de Legazpi, en donde se amplió el tablero para dar más espacio en los márgenes al peatón.

Además, el paso de peatones en el lado de Usera es peligroso porque depende de una señal de stop que muchos vehículos no respetan. Varias personas consideran que haría falta instalar badenes u otras medidas para calmar el tráfico en este punto.

4.- Cuestiones generales

4.1.- Fronteras interiores del distrito

Cuando se habla de los límites de Usera una gran parte de las personas consultadas mencionan que, además de las barreras urbanas que lo separan del resto de distritos madrileños, existen fronteras interiores en el distrito que hacen que sus propios barrios se encuentren muy desconectados.

Las fronteras interiores más identificadas fueron las siguientes:

- Una frontera norte-sur muy fuerte, representada materialmente por la avenida de los Poblados e incluso por el parque de Pradolongo (ya que varias personas lo consideran una barrera discontinua por su condición de lugar inseguro por las noches), pero también sensible a nivel social a través de las ideas colectivas que genera la percepción de esta vía como el siguiente límite de la ciudad "central" una vez superado el que representaba la M-30.

- La avenida de Andalucía es también una frontera interior en el distrito, por sus tramos sin posibilidad de cruce y porque, al no disponer de comercio a pie de calle, no es un lugar de encuentro y actividad pública. Principalmente, esta barrera hace que San Fermín se encuentre muy separado del resto de Usera, por lo que alguno de sus vecinos y vecinas creen que haría falta calmar el tráfico o instalar más pasarelas u otras formas de cruce seguro sobre la avenida.

- La vía de ferrocarril es otra de las fronteras interiores de Usera, esta vez entre Orcasitas y Orcasur. Varias personas comentan la necesidad de otra pasarela o forma de cruce de las vías en la zona sur del distrito, cerca de la M-40, pues es un camino directo para coger líneas de bus como la 20 y hoy es necesario dar una vuelta considerable. Sobre la pasarela existente, algunas personas afirman que no se usa mucho en la actualidad, y otras dicen que este acceso a la estación de Cercanías desde Orcasitas es deficiente y que la pasarela está en mal estado. Por otra parte, mencionan que ya existe un paso subterráneo que podría dar servicio al vecindario, pero que al estar dentro de la estación es necesario tener billete para poder utilizarlo.

- La última de las fronteras mencionadas es la avenida de Rafaela Ybarra, que marca la separación de Zofío en el norte y entre Poblado y Meseta de Orcasitas en el sur.

Las tres últimas líneas de frontera mencionadas (avenidas de Andalucía y Rafaela Ybarra y ferrocarril) generan, al sur del distrito, una cierta percepción de diferencia y desconexión entre los cuatro barrios que componen este límite: Poblado Dirigido de Orcasitas, Meseta de Orcasitas, Orcasur y San Fermín.

Por último, se comentaron otros dos temas relacionados con los límites urbanos. El primero es la cuestión del trazado de los límites administrativos de barrios y distritos, que al realizarse sin participación vecinal, generó situaciones como la de Orcasur, cuyo límite llega hasta el río Manzanares a pesar de que áreas como Las Carolinas poco tienen que ver históricamente con la urbanización del sur del distrito.

El otro es la cuestión de las instalaciones deportivas de San Fermín - Usera, que están situadas en el parque Lineal del Manzanares del otro lado del río, es decir, en el distrito de Puente de Vallecas. Además de la distancia a recorrer que implica para las personas usuarias, algunos vecinos y vecinas denuncian que esta situación acaba generando problemas administrativos a la hora de gestionar los convenios con las organizaciones deportivas del barrio.

4.2.- Movilidad

Uno de los primeros descubrimientos respecto a la movilidad y a la relación de Usera con sus distritos vecinos es que una gran parte de las personas consultadas declaran que nunca cruzan los límites del distrito andando, sino solo en vehículo particular o transporte público. Además, en el caso de hacerlo, la mayoría de los desplazamientos peatonales son únicamente hacia el centro, saliendo del distrito por alguno de los puentes y pasarelas del parque Madrid Río hacia el distrito de Arganzuela. En términos de identidad y percepción del territorio, también es significativo que muchas personas (mayoritariamente las de más edad y los vecinos y vecinas del sur del distrito) comentan que es usual definir como “ir a Madrid” a dirigirse al otro lado del río, incluso a Moscardó o Legazpi.

En términos generales, se reconoce que hay zonas del distrito muy desconectadas, en términos peatonales, pero también sin estaciones de metro y con pocas o ninguna línea de autobús.

Movilidad en bicicleta:

Se echa en falta una red de carril-bici en el distrito planteada desde la perspectiva funcional y no solo de ocio para conectar lugares como el Hospital 12 de octubre, las estaciones de Cercanías y del Metro o los centro culturales. Se valora muy positivamente la construcción del anillo verde ciclista que atraviesa el distrito, aunque se reconoce la necesidad de realizar muchas intervenciones para asegurar su continuidad de una forma más segura y alejada de las grandes infraestructuras viarias. Se destaca, por ejemplo, el punto ya comentado del paso por el final de la calle de Embajadores, que se realiza por un túnel muy pequeño, ruidoso y con aceras muy estrechas que no permiten el cruce de dos bicicletas ni la necesaria convivencia con el tránsito peatonal. Otro motivo de queja muy común es la falta de prestación del servicio municipal de bicicletas (BiciMAD) en Usera, un factor más de asimetría centro-periferias que detectan sus vecinos y vecinas.

Movilidad en autobús:

Se echan en falta líneas de bus que comuniquen los distritos del sur entre sí e internamente en el propio distrito de Usera. Por ejemplo, los vecinos y vecinas de San Fermín se quejan de que no hay líneas que pasen por el camino de Perales o que comuniquen su barrio con el Hospital 12 de octubre.

Movilidad en metro:

Se echa en falta una línea de metro para los distritos del sur: igual que la línea circular rodea la ciudad a la altura de la M-30, varias de las personas consultadas se imaginan una segunda línea circular a la altura de la M-40 que una a los distritos del sur con paradas en Zofío, Orcasitas y Pradolongo.

Movilidad en vehículo particular:

En general, se quejan de las malas conexiones de la M-40 con los barrios del distrito de Usera. Algunas personas reclaman que se reabra el tramo abandonado de enlace entre la M-40 y la avenida de los Rosales (ampliando la M-40 para tener carriles de aceleración y deceleración, ya que cuando fue cerrado, hace unos diez años, se comunicó que la causa era el número de accidentes que se producían). Relacionan el cierre de este enlace con el hecho de que mucho tráfico atraviese el distrito por la avenida de Andalucía.

Aparcamiento de vehículos particulares:

Otro de los grandes consensos entre las personas consultadas es la percepción de que Usera se ha convertido en el aparcamiento gratuito del centro urbano madrileño. La realidad que describen es que mucha gente viene en coche desde el sur del área metropolitana, lo aparca en las calles o en alguno de los descampados del distrito y desde aquí coge el metro hacia el centro. Es decir, que Usera se ha convertido en un gran aparcamiento disuasorio generado informalmente. Su preocupación es que, como algunos de los descampados utilizados como aparcamiento en la actualidad ya tienen proyectos de construcción aprobados (como el que está junto al metro San Fermín - Orcasur), temen que cuando se edifiquen estos espacios los coches comiencen a aparcar en las calles del barrio y a complicar aún más el aparcamiento de sus vecinos y vecinas.

4.3.- Contaminación

El tema de la contaminación es otro de los problemas importantes para los vecinos y vecinas de Usera, sobre todo para aquellos que habitan cerca de la autovía de Toledo (A-42) y del paseo de Santa María de la Cabeza.

La contaminación acústica es un problema fundamental en el paseo de Santa María de la Cabeza (donde muchas viviendas están situadas directamente sobre la vía), en la autovía de Toledo (A-42) y en la avenida de los Poblados. Algunas personas denominan el “triángulo del ruido” al que forma el paseo de Santa María de la Cabeza con las calles de Antonio López y Marcelo Usera. Los problemas con el ruido afectan sensiblemente a la salud y requieren que los vecinos y vecinas tengan que invertir recursos en aislar suficientemente las viviendas.

La contaminación ambiental es también un problema muy grave. Actualmente, la única estación de medición de la calidad del aire en el perímetro del distrito de Usera está situada en la plaza de Fernández Ladreda (plaza Elíptica). El tráfico de la autovía de Toledo (A-42) y del paseo de Santa María de la Cabeza (de gran intensidad y con continuos atascos con cientos de coches parados) genera una gran contaminación, lo que hace que constantemente se rebasen los límites considerados admisibles en la estación medidora.

Algunas de las personas consultadas entienden que uno de los problemas es que no hay suficiente suelo público libre para hacer aparcamientos disuasorios que reduzcan el tráfico en la A-42. Otros, reclaman más medidores en otros puntos de estas vías y en la M-40, así como otras medidas para solucionar el problema. Y otros comentan que una de las opciones que manejan algunos vecinos y vecinas es la construcción de una “pantalla verde” en los barrios de Zofío y Orcasitas para protegerse de parte de los ruidos y la contaminación ambiental.

Por otra parte, algunas personas también comentan que el río Manzanares y, sobre todo, la depuradora y el estanque de tormentas de La China (situado bajo el aparcamiento de la Caja Mágica) generan malos olores y plagas de mosquitos: además de los continuos olores de la depuradora, se quejan de que el estanque de tormentas huele muy mal cuando se realiza la limpieza de los lodos.

Por último, también se comenta que este contexto de sensibilización ante la contaminación en Usera es lo que impulsó las manifestaciones vecinales que lograron paralizar la instalación de un crematorio vinculado al tanatorio de la M-40.

4.4.- Limpieza

El tema de la limpieza de los espacios públicos en el límite del distrito y en Usera en general es actualmente un asunto de preocupación central y transversal a casi todas las personas consultadas. Muchos vecinos y vecinas se sienten despreciados por el Ayuntamiento porque tienen la impresión de que la asimetría entre los estándares de limpieza del centro urbano y los barrios periféricos es enorme y en crecimiento.

La mayor parte de estas personas consideran que se trata de un problema derivado del contrato de limpieza viaria de 2013 (cuando gobernaba el Partido Popular y era alcaldesa Ana Botella), que impide que el Ayuntamiento pueda gestionar correctamente las necesidades de limpieza de los territorios concesionados a las empresas que ganaron el contrato. El distrito de Usera está en el “Lote 6” (el municipio se dividió en seis lotes que gestionan las cuatro empresas adjudicatarias), lo que implica un gasto mucho menor por habitante (hasta un 50% menos) que en otros distritos más centrales. El problema es que se trata de un contrato muy blindado en el que el servicio de limpieza parece estar más vendido que concesionado, pues el Ayuntamiento no puede asumir la limpieza de las zonas problemáticas que detecte o donde sea necesario reforzar los contratos establecidos hace años. La única solución es ampliar los contratos constantemente o anularlos, una opción esta última que implicaría un coste inasumible en indemnizaciones a las empresas concesionarias.

4.5.- Seguridad

La cuestión de la inseguridad es también central para algunas de las personas consultadas. En relación a los límites del distrito, piensan que hay lugares cuya formalización y condiciones de urbanización se podrían mejorar para minimizar esta sensación. Además del caso ya comentado del parque de Pradolongo, se comentan otros lugares como la zona de entrada y salida del metro en San Fermín - Orcasur, que por la noche se percibe como insegura porque hay muy poca gente y actividad en la calle, o como el paseo peatonal hacia Villaverde junto al río, donde comentan que se han producido varios atracos.

Aunque varias personas lo identificaron como un problema importante, en general siempre se trató el tema desde la consciencia de la diferencia entre las ideas mediáticas sobre la inseguridad en los barrios periféricos y la realidad de su vida cotidiana. Como anécdota, se puede mencionar que una persona llegaba al punto de pensar que una mayor conexión entre San Fermín (Usera) y Entrevías (Puente de Vallecas) podría generar un gran polo de delincuencia o conflicto urbano, por lo que estaba satisfecha con la deficiente conectividad actual entre ambos distritos.

4.6.- Pasarelas peatonales elevadas

Las pasarelas peatonales elevadas son infraestructuras útiles pero no suficientes para asegurar una movilidad peatonal completamente accesible. Los vecinos y vecinas de Usera detectan dos problemas principales: uno es que su altura, su anchura reducida y el ligero movimiento que suelen experimentar es una combinación que le genera miedo a muchas personas; y otro es que muchas veces resultan inaccesibles por su elevada pendiente (que en muchos de los casos del ámbito parece mayor que la exigida por los estándares actuales, como por ejemplo, mencionan algunas personas, la de la gasolinera de la autovía de Toledo).

Este problema es muy acusado en el paseo de Santa María de la Cabeza y la autovía de Toledo (A-42), ya que cuatro de los puntos de cruce existentes en la actualidad son de este tipo. Además, en algunas de estas pasarelas varias personas se quejan de que se resbala en invierno cuando hay

heladas. El resultado final de estas condiciones es que mucha gente mayor o con movilidad reducida no cruza nunca por ellas, por lo que no pueden ser contabilizadas como formas de paso universales.

Como ejemplo de un paso elevado diseñado para maximizar la accesibilidad peatonal, varias personas mencionan el que une el parque Madrid Río con el parque Lineal del Manzanares, ya que cuenta con una anchura adecuada, una estabilidad suficiente y una pendiente continua y suave que hace muy cómodo y seguro su uso. Los vecinos y vecinas que valoran esta solución creen que Usera podría estar comunicado con Carabanchel, Villaverde y Puente de Vallecas mediante infraestructuras de este tipo y escala.

4.7.- Descampados

* Uno de los objetivos de este proyecto es realizar simultáneamente un análisis crítico de los problemas para la vida y el *derecho a la ciudad* que producen los límites urbanos como fronteras para la movilidad peatonal, y un análisis más optimista de estos límites como lugares singulares que acogen procesos y acontecimientos valorables y necesarios en cualquier idea de ciudad abierta e inclusiva. Los lugares a los que nos referimos son los descampados, los caminos informales o los espacios debajo del puente junto a las grandes infraestructuras y límites geográficos, que delimitan en este caso al distrito de Usera, pero que caracterizan por igual a casi todas las periferias urbanas del planeta. Lugares donde la urbanización material del territorio está presente, pero suspendida, con lo que los usos informales encuentran espacios sin competencia donde desarrollarse.

A pesar de que esta cuestión es uno de los ejes fundamentales del proyecto, la dinámica de las reuniones con los vecinos y vecinas de Usera nos hizo entender que no se daban las condiciones para tratar el tema con la profundidad necesaria. Con el tiempo disponible resultaría contraproducente introducir un relato suficientemente estructurado para poder debatir sobre estas *cosas urbanas* justo en los territorios en los que este tipo de espacios son una de las representaciones materiales de los desequilibrios metropolitanos centro-periferias. Por este motivo, se tomó la decisión de solo introducir el tema en momentos oportunos, dejando para los paseos comentados y la jornada de devolución y debate final el tratamiento de una cuestión tan compleja como esta, sobre la que para debatir haría falta un trabajo previo más intenso que permitiera generar la confianza necesaria con las personas participantes.

Las ideas principales que surgieron durante estas breves conversaciones fueron las siguientes:

- La mayoría de las personas con las que se habló específicamente sobre este tipo de espacios compartían una idea de los descampados como los lugares donde jugaron y crecieron, básicamente como los espacios que significaron su ciudad durante los años de infancia y adolescencia.

Esta imagen positiva, asociada a la autonomía respecto a los adultos y a la colectividad de los grupos para los que estos espacios eran su lugar de estancia habitual, se combina sin embargo con una reflexión crítica sobre sus características materiales, pues son las mismas que los problemas que los vecinos y vecinas de Usera detectan en el interior de sus barrios: falta de limpieza y mantenimiento, insuficiente o nula iluminación, problemas de urbanización y barreras arquitectónicas (aceras sin rebaje, caminos de tierra o con pavimentos en muy mal estado, etc.).

- El conjunto lineal de descampados y otros espacios libres junto a la M-40 y a la A-42 fue mencionado en varias ocasiones. Algunas personas comentaron que la gente utiliza estos lugares, pero no para realizar recorridos cotidianos, sino solo de vez en cuando para pasear, correr, sacar a los perros o para reunirse grupos de jóvenes. Muchas de ellas opinan que aunque se utilicen, el problema es que cuando llueve “son un barrizal” y que, además, tampoco son muy frecuentados

porque la zona ya cuenta con varios parques y jardines, por lo que no necesitan utilizar estos lugares. Otras personas creen que son espacios muy fríos, sin actividad y sin iluminación, por lo que principalmente les dan sensación de inseguridad.

También respecto a esta zona, varias personas comentan que sería muy positivo aprovechar este conjunto para dar continuidad a la red de espacios libres públicos del sur de Madrid, eliminando las barreras y estrechamientos actuales e introduciendo un carril-bici para interconectar todos los descampados actuales con el parque Lineal y Madrid Río. Se quejan, por ejemplo, de casos como los de las avenidas de Rafaela Ybarra y de Andalucía, en los que no hay ni paso de peatones ni otra posibilidad de continuidad longitudinal entre estos ámbitos.

- Algunas personas se quejan también de las grandes parcelas cerradas, como la situada entre la avenida de Rafaela Ybarra y el Decathlon Usera, de la que se desconoce su futuro, o como el espacio en obras entre la Caja Mágica y la M-40, en el que está previsto un parque y un huerto-escuela, pero cuya ejecución está por ahora bloqueada por la “Ley Montoro”.

- En una de las conversaciones surgió el tema de las formas topográficas de los espacios tangentes a la M-40 en Orcasitas: montículos de protección acústica y separación entre las viviendas y la vía de circunvalación cuyo origen son las obras de los últimos desarrollos urbanísticos de la zona sur del barrio. Comentan que estas nuevas edificaciones, ya construidas en el siglo XXI, transformaron un territorio que una década antes estaba caracterizado por los grandes descampados, en el tramo del Poblado Dirigido de Orcasitas, o por instalaciones industriales, en el de Meseta de Orcasitas. También en algún caso se habló de la relación de estos espacios con la memoria y con la pérdida de capacidad de percepción y orientación en el territorio: a pesar de las mejoras materiales que introducen los desarrollos urbanísticos, la edificación de espacios que han permanecido libres durante décadas hace desaparecer de la vista algunos de los hitos urbanos que permitían situarse y reconocer, individual y colectivamente, un territorio como propio.

- Por último, otra de las personas participantes introdujo la cuestión de la relación entre las artes y este tipo de lugares, apuntando que en ocasiones se trata de enfoques centrados únicamente en la fascinación estética que producen las periferias, los descampados o las ruinas en un mundo saturado por las imágenes de los centros urbanos globales. En este sentido, entendía que las prácticas artísticas que más pueden aportar a estos territorios son las que parten del trabajo comunitario con las redes sociales ya existentes en los barrios.

ANEXO.- Cartografías utilizadas en las reuniones de trabajo y diagnóstico colectivo

* La versión digital y en gran formato de estas cartografías se puede consultar y descargar libremente en la web del proyecto, aquí: < http://www.ergosfera.org/usera/documentacion_materiales.html >

ENTRE FRONTERA Y LUGAR: ¿CÓMO FUNCIONAN LOS LÍMITES DEL DISTRITO DE USERA?

Contexto y elementos urbanos de los límites del distrito de Usera

Plano 1 | Ergosfera | Octubre de 2018

LÍMITES ADMINISTRATIVOS:

- Distrito de Usera

LÍMITES GEOGRÁFICOS:

- Río Manzanares

LÍMITES INFRAESTRUCTURALES:

- Espacios infraestructurales (vías de tráfico rodado y ferrocarril)

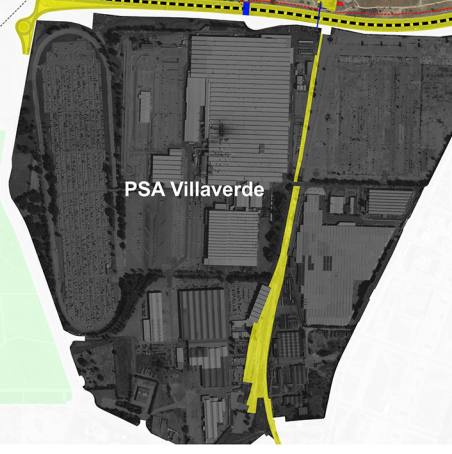
LÍMITES CATASTRALES Y FUNCIONALES:

- Grandes piezas periféricas
- Grandes parques

OTROS ELEMENTOS URBANOS DEL LÍMITE:

- Parcelas y edificios en contacto directo con el límite de Usera y el ámbito de estudio
- Pasos peatonales hacia los distritos vecinos

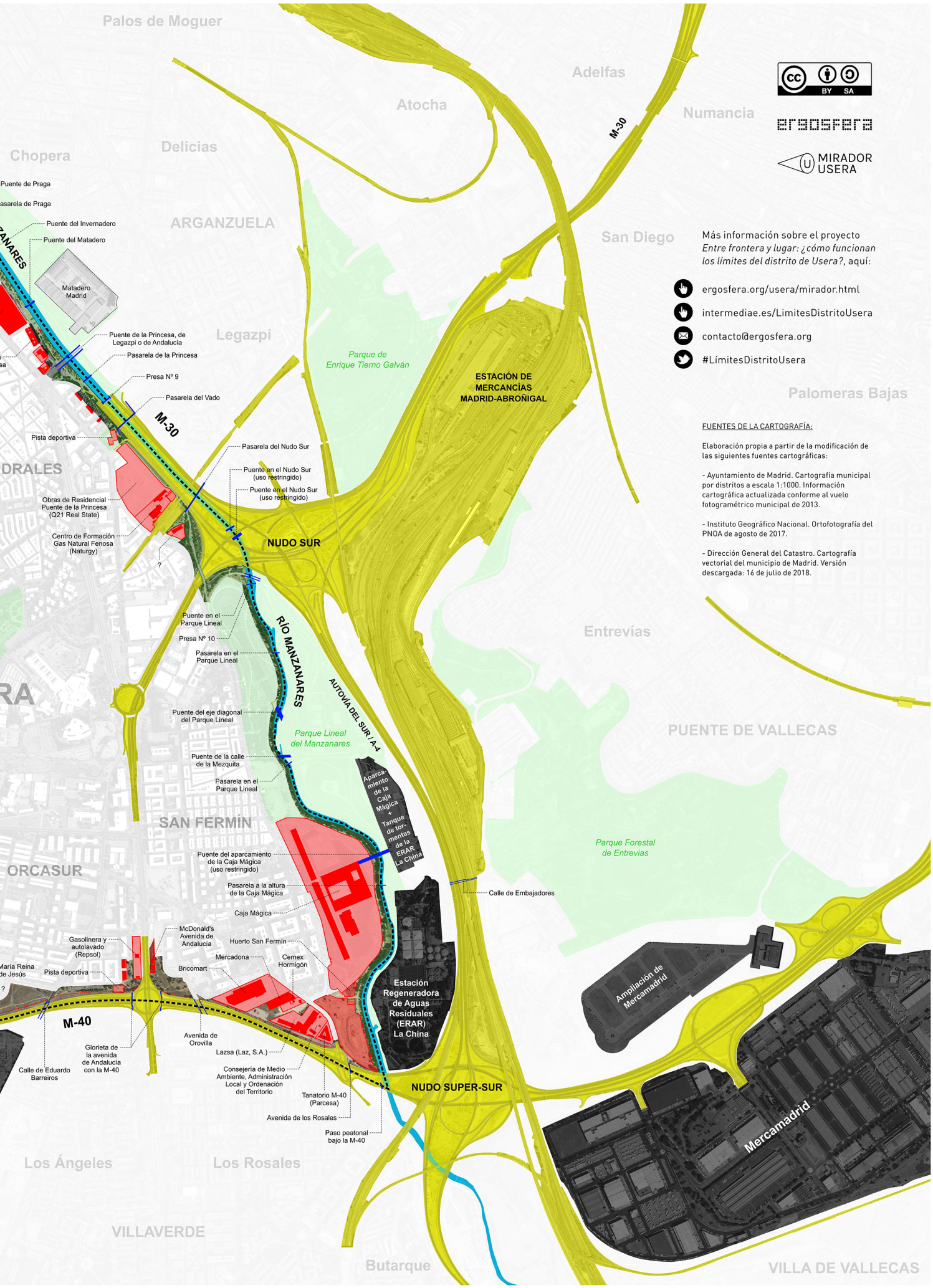




N

500 m | 1 km | 1,5 km

Escala: 1/10.000 (A1) - 1/20.000 (A3)



CC BY SA

ergosfera

MIRADOR USERA

Más información sobre el proyecto *Entre frontera y lugar: ¿cómo funcionan los límites del distrito de Usera?*, aquí:

- ergosfera.org/usera/mirador.html
- intermediae.es/LimitesDistritoUsera
- contacto@ergosfera.org
- #LímitesDistritoUsera

FUENTES DE LA CARTOGRAFÍA:

Elaboración propia a partir de la modificación de las siguientes fuentes cartográficas:

- Ayuntamiento de Madrid. Cartografía municipal por distritos a escala 1:1000. Información cartográfica actualizada conforme al vuelo fotogramétrico municipal de 2013.

- Instituto Geográfico Nacional. Ortofotografía del PNOA de agosto de 2017.

- Dirección General del Catastro. Cartografía vectorial del municipio de Madrid. Versión descargada: 16 de julio de 2018.

ENTRE FRONTERA Y LUGAR: ¿CÓMO FUNCIONAN LOS LÍMITES DEL DISTRITO DE USERA?

Puntos de cruce peatonal de los límites del distrito de Usera

Plano 2 | Ergosfera | Octubre de 2018

PASOS A COTA A TRAVÉS DEL LÍMITE:

- Paso de peatones y acera
- Paso de peatones y arcén
- Cruce informal y acera

PASOS A COTA BAJO EL LÍMITE:

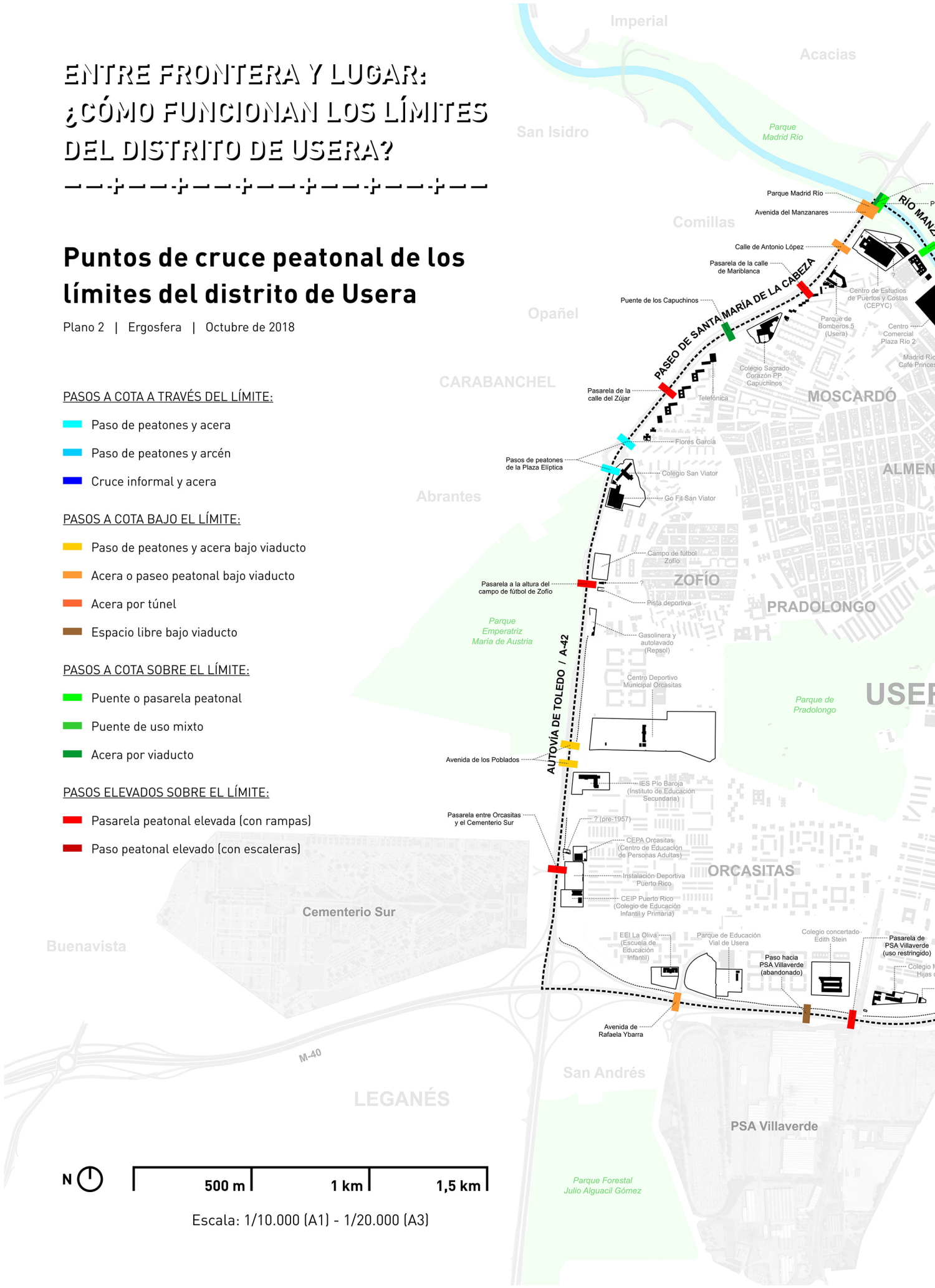
- Paso de peatones y acera bajo viaducto
- Acera o paseo peatonal bajo viaducto
- Acera por túnel
- Espacio libre bajo viaducto

PASOS A COTA SOBRE EL LÍMITE:

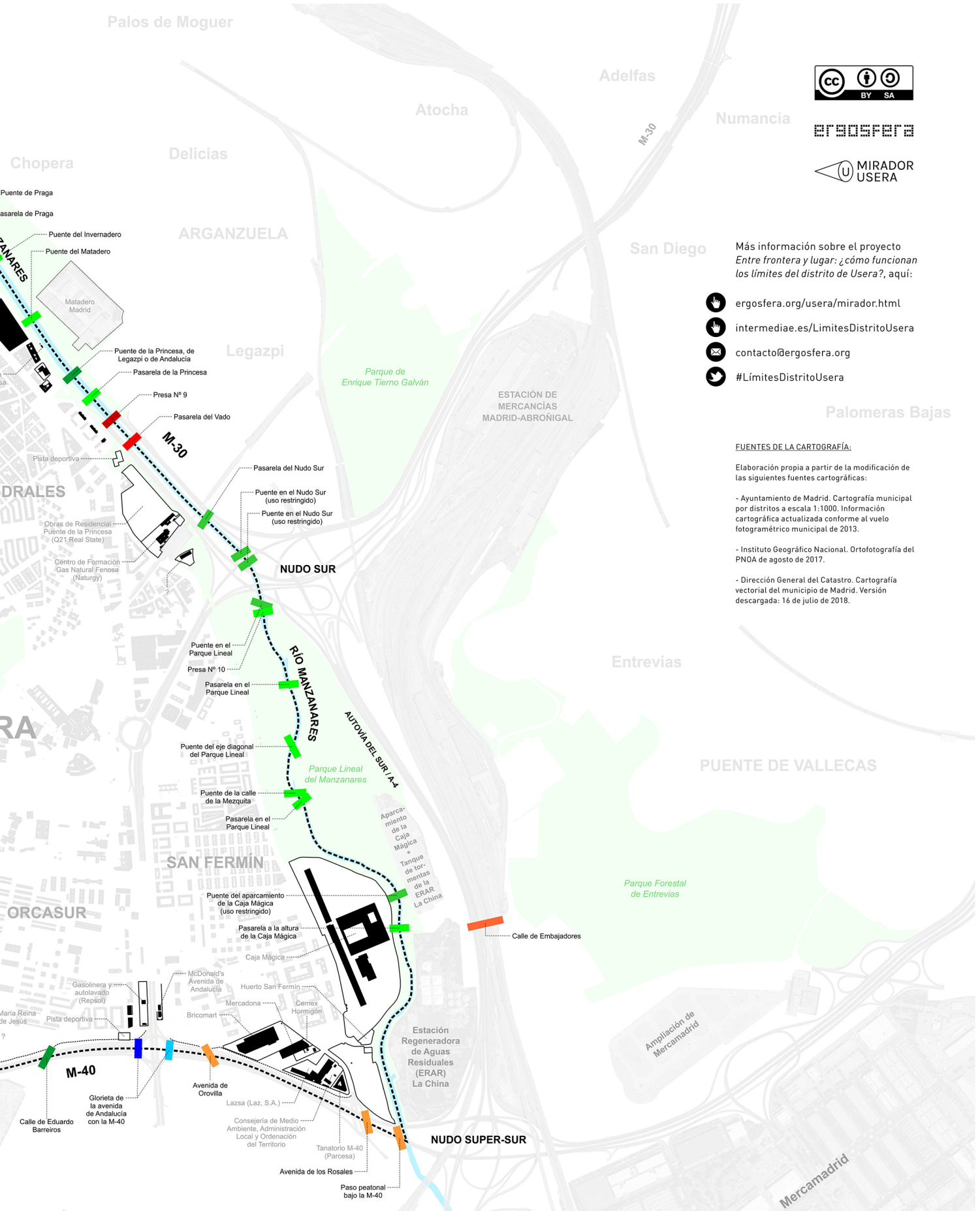
- Puente o pasarela peatonal
- Puente de uso mixto
- Acera por viaducto

PASOS ELEVADOS SOBRE EL LÍMITE:

- Pasarela peatonal elevada (con rampas)
- Paso peatonal elevado (con escaleras)



Escala: 1/10.000 (A1) - 1/20.000 (A3)



BY SA

ergosfera

MIRADOR USERA

Más información sobre el proyecto *Entre frontera y lugar: ¿cómo funcionan los límites del distrito de Usera?*, aquí:

- ergosfera.org/usera/mirador.html
- intermediae.es/LimitesDistritoUsera
- contacto@ergosfera.org
- #LímitesDistritoUsera

FUENTES DE LA CARTOGRAFÍA:

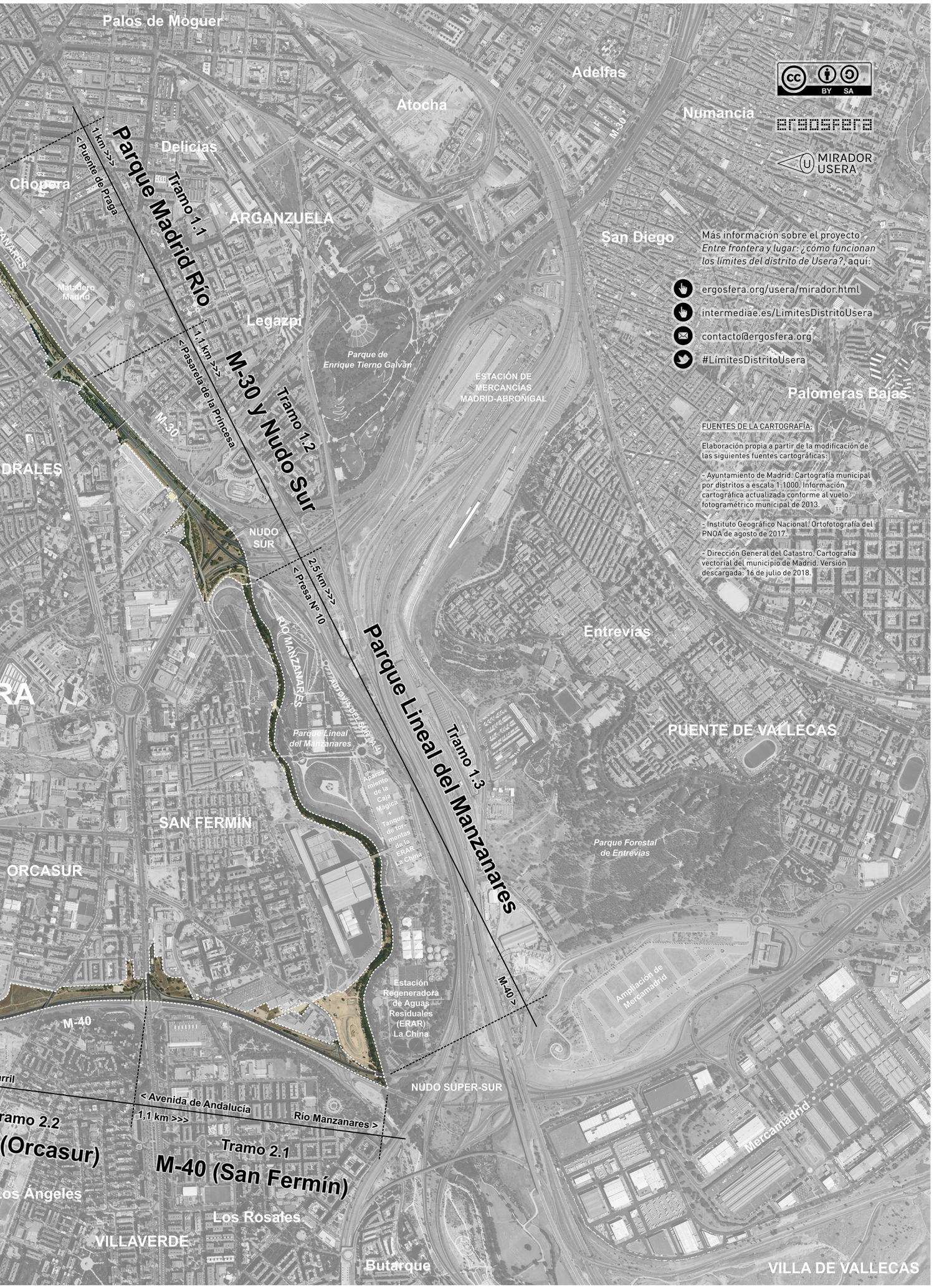
Elaboración propia a partir de la modificación de las siguientes fuentes cartográficas:

- Ayuntamiento de Madrid. Cartografía municipal por distritos a escala 1:1000. Información cartográfica actualizada conforme al vuelo fotogramétrico municipal de 2013.

- Instituto Geográfico Nacional. Ortofotografía del PNOA de agosto de 2017.

- Dirección General del Catastro. Cartografía vectorial del municipio de Madrid. Versión descargada: 16 de julio de 2018.


ENTRE FRONTERA Y LUGAR:
¿CÓMO FUNCIONAN LOS LÍMITES DEL DISTRITO DE USERA?
Ámbito de estudio
Plano 3 | Ergosfera | Octubre de 2018
Imperial
Acacias
San Isidro
Parque Madrid Río
Río Manzanares
Comillas
Tramo 3.3
Paseo de Santa María de la Cabeza
1,6 km >>>
< Plaza Elíptica
PASEO DE SANTA MARÍA DE LA CABEZA
Opañel
CARABANCHEL
MOSCARDÓ
Vista Alegre
ALMEN
Abrantes
Tramo 3.2
A-42 (Zofío)
Puerta Bonita
Parque Emperatriz María de Austria
ZOFÍO
PRADOLONGO
AUTOVÍA DE TOLEDO / A-42
1,5 km >>>
< IES Pío Baroja
Parque de Pradolongo
USER
Tramo 3.1
A-42 (Orcasitas)
0,8 km >>>
< M-40
ORCASITAS
Cementerio Sur
Buenavista
< Autovía de Toledo (A-42)
1,3 km >>>
< Vía de ferroca
1 km >>>
M-40
LEGANÉS
Tramo 2.3
M-40 (Orcasitas)
PSA Villaverde
M-40
San Andrés
Parque Forestal Julio Alguacil Gómez
N
500 m
1 km
1,5 km
Escala: 1/10.000 (A1) - 1/20.000 (A3)


Palos de Moguer
Adelfas
Atocha
Numancia
Delicias
Chopera
ARGANZUELA
San Diego
Parque Madrid Río
Tramo 1.1
< Puente de Praga
1 km >>>
Matadero Madrid
Legazpi
1,1 km >>>
< Pasarela de la Princesa
M-30 y Nudo Sur
Tramo 1.2
Parque de Enrique Tierno Galván
ESTACIÓN DE MERCANCÍAS MADRID-ABROÑIGAL
Palomeras Bajas
M-30
NUDO SUR
2,5 km >>>
< Presa Nº 10
Parque Lineal del Manzanares
Tramo 1.3
RÍO MANZANARES
AUTOVÍA DEL SUR A-4
Entrevías
PUENTE DE VALLECAS
Parque Lineal del Manzanares
Aparcamiento de la Caja Mágica + Tanques de tormentas de la ERAR La China
SAN FERMÍN
Parque Forestal de Entrevías
ORCASUR
Estación Regeneradora de Aguas Residuales (ERAR) La China
M-40 >
Ampliación de Mercamadrid
M-40
NUDO SUPER-SUR
< Avenida de Andalucía
1,1 km >>>
Río Manzanares >
Tramo 2.2
(Orcasur)
Tramo 2.1
M-40 (San Fermín)
Mercamadrid
Los Ángeles
Los Rosales
VILLAVERDE
Butarque
VILLA DE VALLECAS
BY SA
ergosfera
MIRADOR USERA
Más información sobre el proyecto *Entre frontera y lugar: ¿cómo funcionan los límites del distrito de Usera?*, aquí:
ergosfera.org/usera/mirador.html
intermediae.es/LimitesDistritoUsera
contacto@ergosfera.org
#LímitesDistritoUsera
FUENTES DE LA CARTOGRAFÍA:
Elaboración propia a partir de la modificación de las siguientes fuentes cartográficas:
- Ayuntamiento de Madrid. Cartografía municipal por distritos a escala 1:1000. Información cartográfica actualizada conforme al vuelo fotogramétrico municipal de 2013.
- Instituto Geográfico Nacional. Ortofotografía del PNOA de agosto de 2017.
- Dirección General del Catastro. Cartografía vectorial del municipio de Madrid. Versión descargada: 16 de julio de 2018.

ENTRE FRONTERA Y LUGAR: ¿CÓMO FUNCIONAN LOS LÍMITES DEL DISTRITO DE USERA?



Más información:

ergosfera.org/usera/mirador.html

intermediae.es/LimitesDistritoUsera

contacto@ergosfera.org

#LímitesDistritoUsera

ergosfera

MIRADOR USERA

CC BY SA